



Statens vegvesen

Nasjonal transportplan 2006-2015

En strategi for å oppnå en halvering av antall drepte eller hardt skadde i vegtrafikken innen 2016

**Arbeidsdokument
Veg- og trafikkavdelingen
Trafikksikkerhetsseksjonen
Vegdirektoratet
Mai 2003**

Avdeling: Veg- og trafikkavdelingen
Trafikksikkerhetsseksjonen
Saksbehandler: Sigurd Løvteit
Dato: 2003-05-27

Statens vegvesen Vegdirektoratet
Veg- og trafikkavdelingen
Postboks 8142 Dep, 0033 Oslo
Telefon: 22 07 35 00
Telefaks: 22 07 33 08

ISBN 82-7704-093-8

Forord

I dette dokumentet har vi beskrevet en strategi for hvordan vi skal oppnå en halvering av antall drepte eller hardt skadde i vegtrafikken innen 2016. Vi har vist at et slikt mål er mulig å oppnå, men at det krever en betydelig økning av innsatsen til trafikksikkerhet, både i Statens vegvesen og hos en rekke andre aktører. Det kreves både økte bevilgninger og politisk vilje til å akseptere økt bruk av virkemidler som begrenser trafikantenes personlige frihet til å velge sin kjøreatferd, men også utvikling av nye tiltak som vil være til hjelp for trafikantene.

Dokumentet er utarbeidet ved Trafikksikkerhetsseksjonen på oppdrag fra Strategistaben, og inngår i oppstillingen av arbeidsdokumenter som har gitt grunnlag for utarbeidelse av transportetatens forslag til Nasjonal transportplan 2006-2015. Gjennom hele dokumentet er anbefalt strategi i transportetatens forslag sammenholdt med hva som er nødvendig innsats dersom vi skal klare å halvere antall drepte eller hardt skadde. Det er synliggjort hvilke tiltak vi bør satse på dersom det er ønskelig med en større vektlegging av trafikksikkerhet enn det som er lagt til grunn i anbefalt strategi.

I den grad det har vært mulig er det beregnet virkninger og kostnader av tiltakene som er omtalt. Virkningsberegningene er i all hovedsak utført av Transportøkonomisk Institutt v/Rune Elvik, og er basert på beste tilgjengelige kunnskap. Kostnadene er beregnet med utgangspunkt i erfaringstall for gjennomsnittspriser for de ulike tiltakene. Det presiseres at det er til dels stor usikkerhet knyttet både til virkninger og kostnader. Disse må derfor brukes med stor forsiktighet.

Veg- og trafikkavdelingen
Trafikksikkerhetsseksjonen
Oslo, mai 2003

Finn Harald Amundsen
fagdirektør

Innhold

	Side
Sammendrag	5
1. Innledning	7
2. Hva innebærer en halvering av antall drepte eller hardt skadde?	9
3. Tilstandsmål som forutsettes oppnådd for at antall drepte eller hardt skadde skal halveres	13
3.1 Overholdelse av fartsgrensene	13
3.2 Bruk av sikkerhetsutstyr	14
3.3 Omfanget av kjøring i ruspåvirket tilstand	17
3.4 Kjøretøyparkens tilstand/kvalitet	18
3.5 Sikkerhetsmessig standard på riksvegnettet	19
3.6 Oppsummering av virkninger av å nå tilstandsmålene	21
4. Nødvendige tiltak for å nå tilstandsmålene	23
4.1 Trafikantrettede tiltak	24
4.1.1 <i>Kontroll og overvåkning av trafikantene</i>	24
4.1.2 <i>Trafikksikkerhetsopplæringen i barnehager og i skoleverket</i>	29
4.1.3 <i>Føreropplæringen</i>	30
4.1.4 <i>Tiltak spesielt rettet mot unge bilførere</i>	32
4.1.5 <i>Tiltak spesielt rettet mot eldre bilførere</i>	33
4.1.6 <i>Tiltak rettet mot syklister og fotgjengere</i>	35
4.1.7 <i>Informasjon</i>	37
4.2 Kjøretøyrettede tiltak	38
4.2.1 <i>Tiltak for å påvirke folk til å kjøpe trafikksikre biler</i>	38
4.2.2 <i>Kontroll av kjøretøy</i>	40
4.2.3 <i>Ny kjøretøyteknologi</i>	41
4.3 Vegtiltak	44
4.3.1 <i>Strakstiltak på vegen</i>	45
4.3.2 <i>Øvrige investeringstiltak</i>	49
4.3.3 <i>Drift og vedlikehold</i>	54
4.3.4 <i>Trafikksikkerhetsvirkninger av fysiske tiltak som først og fremst prioriteres ut fra andre kriterier enn trafikksikkerhet</i>	56
4.4 Andre tiltak	57
4.4.1 <i>Fartsgrenser og regelverk</i>	57
4.4.2 <i>Tiltak innenfor kommunenes og fylkeskommunenes ansvarsområder</i>	58
4.4.3 <i>Krav til transportører ved offentlig kjøp av tjenester</i>	59
5. Oppsummering av tiltak, virkninger og kostnader	61
5.1 Tabellarisk oversikt over tiltak i vår strategi for å halvere antall drepte eller hardt skadde	61
5.2 Økonomiske konsekvenser for Statens vegvesens budsjetter	68
5.3 Sammenhengen mellom tilstand og tiltak	70
6. Organisatorisk tilrettelegging for et effektivt trafikksikkerhetsarbeid	73

Sammendrag

Dette dokumentet viser en strategi for hvordan vi kan oppnå en halvering av antall drepte eller hardt skadde i vegtrafikken innen 2016. Strategien er utarbeidet for å vise hva som må til dersom vi skal komme vesentlig lenger i trafikksikkerhetsarbeidet enn det som er lagt til grunn i transportetatens anbefaling i forslaget til Nasjonal transportplan 2006-2015 (NTP). Som det går fram av dokumentet, tror vi det vil være mulig å oppnå en halvering av antall drepte eller hardt skadde, men det vil kreve en betydelig økning av innsatsen til trafikksikkerhet, både i Statens vegvesen og hos en rekke andre aktører.

Årlig blir om lag 1 500 mennesker drept eller hardt skadd i vegtrafikken. Med gjeldende prognoser for trafikkvekst forventes det at tallet vil stige til om lag 1 700 innen 2016 dersom det ikke gjennomføres nye tiltak. En halvering innebærer at antall drepte eller hardt skadde reduseres til 750 innen 2016, hvilket betyr at det i perioden 2002-2015 må gjennomføres tiltak som gir 950 færre drepte eller hardt skadde i enkeltåret 2016. Strategien omfatter både tiltak som ligger innenfor Statens vegvesens ansvarsområde og tiltak der ansvaret ligger helt eller delvis hos andre aktører. Virkningene fordeler seg slik:

- Virkninger av å gjennomføre *handlingsprogrammet for planperioden 2002-2005*: 245
- Virkninger av tiltak i *anbefalt strategi* i perioden 2006-2015 (jf. transportetatens forslag til NTP 2006-2015): 260
- Virkninger av *øvrige tiltak i perioden 2006-2015* som er nødvendig for å oppnå en halvering av antall drepte eller hardt skadde: 445

Virkninger av ”øvrige tiltak” (jf. siste kulepunkt) viser hva som må oppnås ved hjelp av tilleggsinnsats utover det som er lagt inn i anbefalt strategi i transportetatens forslag til NTP 2006-2015. Dette omfatter tiltak utenfor Statens vegvesens ansvarsområde, nye tiltak innenfor Statens vegvesens ansvarsområde som ikke inngår i anbefalt strategi og økt innsats til tiltak som inngår i anbefalt strategi.

I anbefalt strategi er det lagt til grunn en økt innsats til trafikksikkerhet; både til trafikant- og kjøretøyrettede tiltak, drift av riksvegnettet og investeringer i trafikksikkerhetstiltak. For å oppnå en halvering av antall drepte eller hardt skadde må den økonomiske innsatsen til trafikksikkerhetstiltak økes ytterligere. Sammenliknet med anbefalt strategi er det lagt til grunn en økning med i størrelsesorden **200 mill kr pr år** til trafikant- og kjøretøyrettede tiltak og drift (post 23) og i størrelsesorden **500 mill kr pr år** til investeringer i særskilte trafikksikkerhetstiltak (post 30). I tillegg er det lagt til grunn en økt innsats til utbygging av høyt trafikkerte stamveger til fire felt.

Det er lagt til grunn en rekke tiltak der Statens vegvesen er en viktig aktør, men som i liten grad krever økte bevilgninger. Dette gjelder i hovedsak tiltak som krever endringer i lover, regler eller forskrifter. De fleste av disse tiltakene er også omtalt i anbefalt strategi, enten som konkrete forslag eller som problemstillinger som anbefales utredet nærmere.

Det forutsettes videre at ressursbruken til trafikksikkerhet økes vesentlig også hos en rekke andre aktører, for eksempel:

- Mer enn en tredobling av politiets fartskontroller og en økning i antall ruskontroller.
- Styrking av trafikksikkerhetsopplæringen i barnehager og skoler.

- Fordobling av fylkeskommunenes og kommunenes investeringer i trafikksikkerhets-tiltak. I tillegg må det legges større vekt på å ivareta trafikksikkerhet i kommunale arealplaner.

1. Innledning

Gjennom Stortingets behandling av Nasjonal transportplan (NTP) 2002-2011 ble det gitt tilslutning til en visjon om et transportsystem der ingen blir drept, livstruende skadd eller får varig helsetap - nullvisjonen. Dette gir en klar politisk føring med stor betydning for Statens vegvesens arbeid. En naturlig konsekvens av nullvisjonen er at det i arbeidet med NTP 2006-2015 blir lagt til grunn en ambisjon om en markant reduksjon i antall drepte eller hardt skadde¹.

I dette dokumentet har vi tatt utgangspunkt i en ambisjon om å halvere antall drepte eller hardt skadde innen 2016. Vi har vist at det er mulig å nå et slikt mål, men at det vil kreve en betydelig økning av innsatsen til trafikksikkerhet, både i Statens vegvesen og hos en rekke andre aktører. Dokumentet er et arbeidsdokument til transportetatens forslag til NTP 2006-2015. Bakerst i kapittel 6.7 i transportetatens forslag er det gitt en kortfattet oppsummering av innholdet i dokumentet.

For å oppnå en halvering av antall drepte eller hardt skadde er det nødvendig med flere ulike typer tiltak. Fysiske tiltak på vegnettet vil med realistiske økonomiske rammer bare kunne bidra et lite stykke på veg. Strategien som er omtalt i dette dokumentet innebærer derfor en betydelig økt innsats når det gjelder kontroll, overvåkning og holdningsskapende arbeid. Det vil være nødvendig med økt bruk av virkemidler som går ut over den personlige frihet for trafikantene til å velge sin kjøreatferd. Flere av de aktuelle tiltakene vil kunne være kontroversielle og vil kreve avklaringer som involverer flere departementer. Den teknologiske utviklingen vil åpne for nye tiltak med god trafikksikkerhetsvirkning, særlig de siste årene av planperioden.

I transportetatens forslag til prioriteringer for planperioden 2006-2015 (anbefalt strategi) har det vært nødvendig å veie en rekke hensyn mot hverandre. Innenfor den økonomiske planleggingsramma for arbeidet med NTP 2006-2015 har vi ikke funnet å kunne legge til grunn en like sterk satsing på trafikksikkerhet som forutsatt i omtalen av ”strategi for å halvere antall drepte eller hardt skadde” i dette dokumentet. En halvering av antall drepte eller hardt skadde vil med andre ord enten kreve andre prioriteringer enn i anbefalt strategi eller økt økonomisk ramme. Alternativt kan en halvering oppnås ved hjelp av en strategi som i enda sterkere grad er basert på kontrollerende og regulerende tiltak.

I kapittel 2 er det vist at en halvering av antall drepte eller hardt skadde innebærer at det i perioden 2006-2015 må gjennomføres tiltak som til sammen gir om lag 700 færre drepte eller hardt skadde i 2016 sammenliknet med en situasjon uten nye tiltak i planperioden 2006-2015 (0-situasjonen). I tillegg forutsettes at Statens vegvesens handlingsprogram² for planperioden 2002-2005 følges opp. Dette innebærer at det i årene 2002-2005 gjennomføres tiltak som til sammen gir 245 færre drepte eller hardt skadde i 2016 sammenliknet med 0-situasjonen.

¹ Hardt skadde omfatter skadegradene ”meget alvorlig skadde” og ”alvorlig skadde”.

² I dokumentet vises både til ”Statens vegvesens handlingsprogram for 2002-2005” og til ”Nasjonal handlingsplan for trafikksikkerhet på veg”. Dette er to ulike dokumenter, men de er konsistente når det gjelder innhold. ”Nasjonal handlingsplan for trafikksikkerhet på veg” er et fellesprodukt mellom Trygg Trafikk, Politiet og Statens vegvesen. ”Statens vegvesens handlingsprogram” gjelder Statens vegvesens totale virksomhet og gir føringer for omtalen av etatens trafikksikkerhetsatsing i ”Nasjonal handlingsplan for trafikksikkerhet på veg”. Imidlertid går ”Nasjonal handlingsplan for trafikksikkerhet på veg” lenger i å angi et ambisjonsnivå for perioden 2006-2011, blant annet gjennom å angi tilstandsmål.

I kapittel 3 er det satt opp tilstandsmål innenfor 5 ulike områder for 2010 og for 2016. Disse er sett opp mot registrert tilstand i dag. Målformuleringene følger i stor grad tilstandsmålene i ”Nasjonal handlingsplan for trafikksikkerhet på veg 2002-2011³”. Ambisjonsnivået er imidlertid gjennomgående noe høyere. Ut fra dagens kunnskap om sammenhengen mellom tilstand og effekt forventes at vi langt på veg vil halvere antall drepte eller hardt skadde dersom tilstandsmålene for 2016 nås.

Kapittel 4 gir en omtale av tiltak og innsatsnivå som vi mener er nødvendig dersom vi skal oppnå en halvering av antall drepte eller hardt skadde. I tillegg er det angitt hvilke virkninger som forventes i form av redusert antall drepte eller hardt skadde. Det presiseres at det for enkelte av tiltakene er knyttet stor usikkerhet til virkningsberegningene.

Omtale og virkningsberegninger gjelder både tiltak som ligger innenfor Statens vegvesens ansvarsområde og tiltak der ansvaret ligger helt eller delvis hos andre aktører. For de av tiltakene som ligger innenfor Statens vegvesens ansvarsområde, er satsingen som er forutsatt i *strategi for å halvere antall drepte eller hardt skadde* sammenholdt med omtalen av tiltaket i *anbefalt strategi* (jf. kapittel 6 i transportetatens forslag til NTP 2006-2015).

Strategien som er beskrevet i dette dokumentet er resultat av et internt arbeid i Statens vegvesen. Det har ikke vært noe formelt samarbeid med andre aktører. Omtalen av tiltak som ligger utenfor Statens vegvesens ansvarsområde viser således hva Statens vegvesen mener er nødvendige bidrag fra andre aktører dersom vi skal oppnå en halvering av antall drepte eller hardt skadde. Omtalen viser at det er svært viktig at bevilgende myndigheter legger forholdene til rette slik at politiets innsats i trafikksikkerhetsarbeidet kan styrkes vesentlig.

Kapittel 5 gir en tabellarisk oversikt over foreslåtte tiltak med beregnede virkninger. I tillegg er det vist hvilke konsekvenser vår strategi for å halvere antall drepte eller hardt skadde vil få for Statens vegvesens budsjetter og gitt en omtale av sammenhengen mellom tilstandsmålene i kapittel 3 og tiltakene som er omtalt i kapittel 4.

Beregnete virkninger av å nå tilstandsmålene og av å gjennomføre de omtalte tiltakene er i hovedsak utført ved Transportøkonomisk Institutt (TØI). Forutsetningene som er lagt til grunn i virkningsberegningene er beskrevet i arbeidsdokument SM/1458/03 – ”Grunnlag for å beregne trafikksikkerhetsvirkninger i arbeidet med NTP 2006-2015”.

Muligheten for å lykkes med en ambisiøs trafikksikkerhetsstrategi avhenger, foruten faglig innsikt og politisk vilje, også av hvor godt det er organisatorisk lagt til rette for å drive et effektivt trafikksikkerhetsarbeid. Dette gjelder alt fra overordnede føringer fra departementsnivået til interne rutiner i Statens vegvesen. I kapittel 6 har vi sett på tre ulike grep som vi mener vil få stor positiv betydning for trafikksikkerhetsarbeidet i Statens vegvesen:

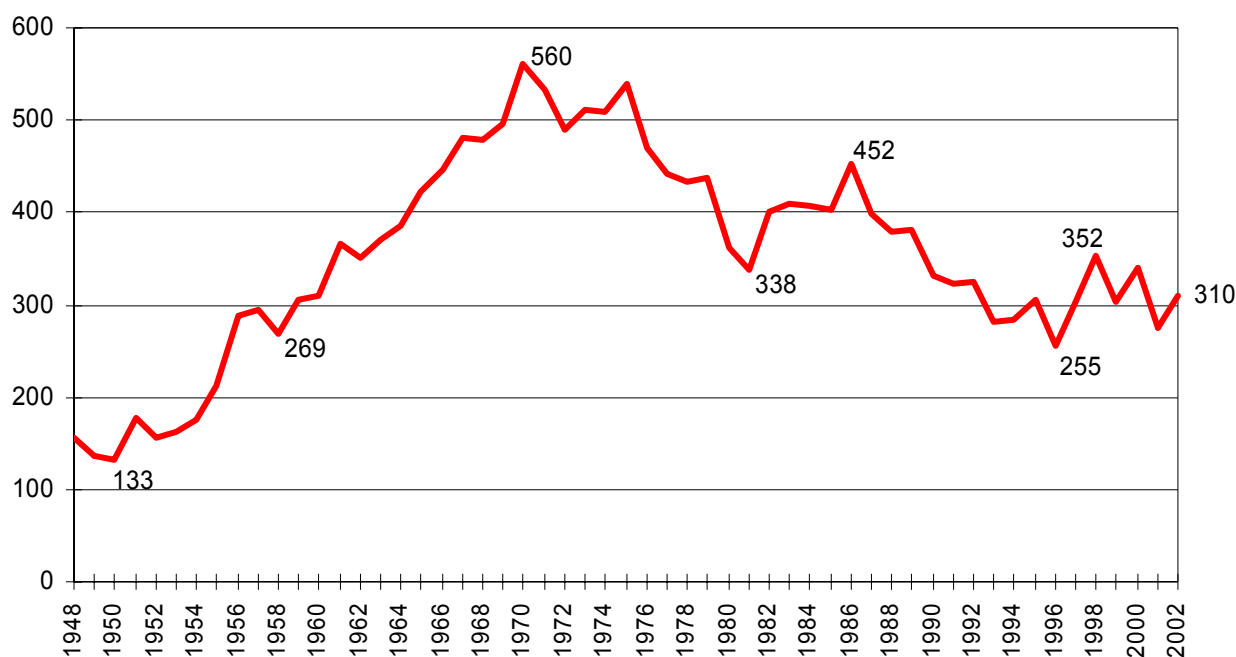
- Revisjon av Statens vegvesens instruks
- Endringer i ansvarsdelingen mellom politiet og Statens vegvesen
- Innføring av et system for sikkerhetsstyring i Statens vegvesen

³ Se fotnote nr 2 på foregående side.

2. Hva innebærer en halvering av antall drepte eller hardt skadde?

Utviklingen i antall drepte i vegtrafikken viste lenge en klar nedadgående tendens, fra 560 drepte i 1970 til 255 drepte i 1996 (jf. figur 1). I de siste årene har imidlertid nedgangen stoppet opp, og det årlige antallet drepte synes å ha stabilisert seg på i størrelsesorden 300.

Figur 1 - Drepte i vegtrafikken i perioden 1948 - 2002



I stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan 2006-2015 (NTP) skal det vises hvordan vi forventer at antall drepte eller hardt skadde endrer seg fram til 2016, gitt det ambisjonsnivået som legges til grunn i planen. Som hardt skadde regnes skadegradene ”meget alvorlig skadde” og ”alvorlig skadde”.

I årene 1998 til 2001 ble i gjennomsnitt om lag 1 500 mennesker enten drept eller hardt skadd i vegtrafikken i Norge. Formålet med dette dokumentet er å vise hvordan antallet kan reduseres til 750 innen 2016. En halvering av antall drepte i samme periode innebærer en reduksjon fra 320 (gjennomsnitt for årene 1998-2001) til 160 i 2016.

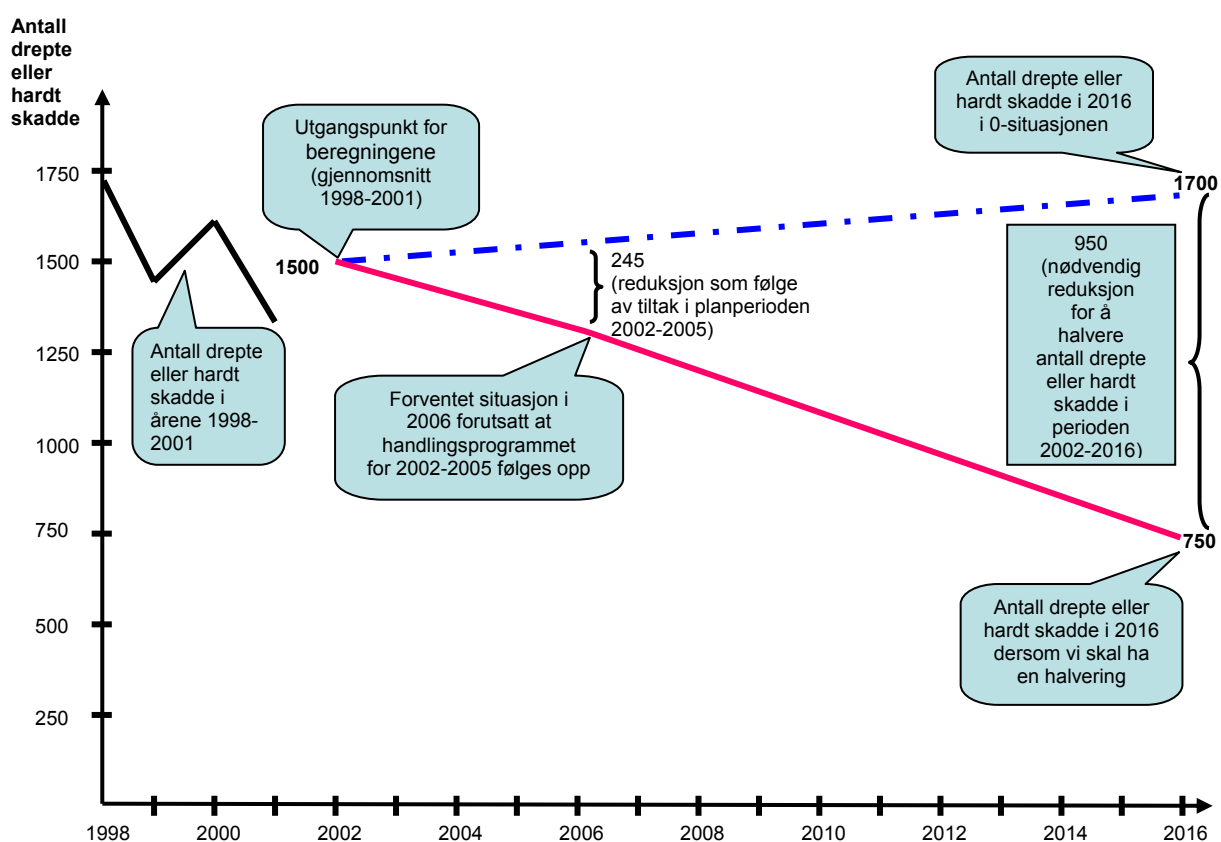
Transportøkonomisk institutt (TØI) har på oppdrag fra Samferdselsdepartementet utarbeidet trafikkprognoser som skal brukes i arbeidet med NTP 2006-2015. Dersom vi legger til grunn observert trafikkvekst for 2002 og TØI's prognoser fra og med 2003, får vi en samlet trafikkvekst for perioden 2002-2015 lik 21 prosent.

Trafikkveksten vil bidra til at vi får flere ulykker. Dersom drift, vedlikehold og trafikant- og kjøretøyrettede tiltak holdes på samme nivå som før 2002, og det i perioden 2002-2015 ikke blir gjennomført nye tiltak (investeringer, fartsgrensendringer osv.), forventes det at antall drepte eller hardt skadde vil øke til om lag 1 700 i 2016. Det må med andre ord gjennomføres

nye tiltak i årene 2002-2015 som reduserer antall drepte eller hardt skadde i 2016 med om lag 950 (1 700 minus 750) for at vi skal få til en halvering.

I Statens vegvesens handlingsprogram for planperioden 2002-2005 er det prioritert tiltak som forventes å gi til sammen om lag 245 færre drepte eller hardt skadde i et enkeltår. I arbeidet med dette dokumentet velger vi å legge til grunn en forutsetning om at handlingsprogrammet blir fulgt opp⁴. En halvering av antall drepte eller hardt skadde innen 2016 innebærer dermed at det må gjennomføres tiltak i planperioden 2006-2015 som til sammen gir en reduksjon på ytterligere om lag 705 drepte eller hardt skadde i år 2016. Dette er illustrert grafisk i figur 2.

Figur 2 - Grafisk framstilling som viser utviklingen i antall drepte eller hardt skadde i 0-situasjonen og i en situasjon der vi oppnår en halvering av antall drepte eller hardt skadde innen 2016.



Kommentarer til figur 2:

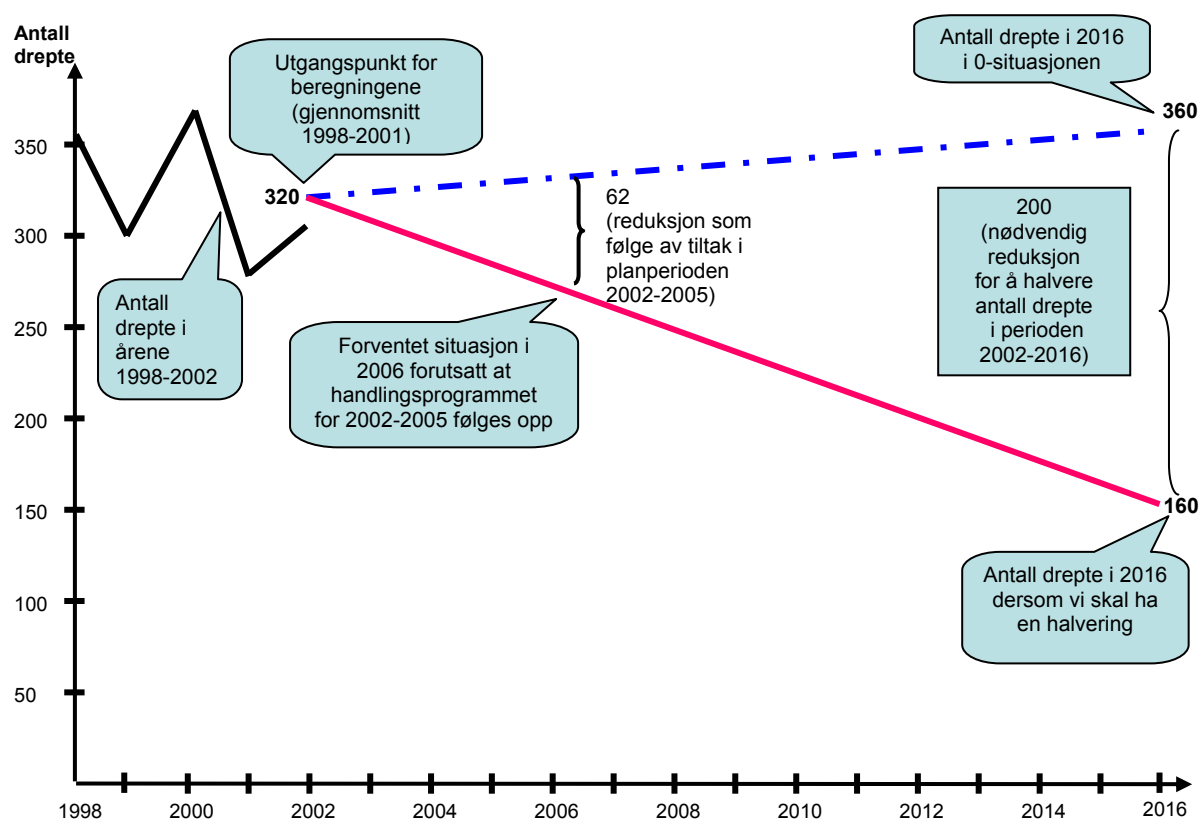
- Offisielle ulykkestall for 2002 vil først foreligge i juni. Foreløpige tall viser en klar økning sammenliknet med i 2001.
- Vi har i figur 2 valgt å vise forventet utvikling i antall drepte eller hardt skadde i 0-situasjonen som en rett linje. Trafikkprognosene viser en avtakende vekst i trafikken. Den reelle kurven for 0-situasjonen vil derfor være noe brattere i perioden 2002-2005 og noe slakere de siste årene før 2016.

⁴ Tall fra Statens vegvesens årsrapport for 2002 viser at det i 2002 ble gjennomført tiltak som beregningmessig ga 86 prosent måloppnåelse i forhold til forutsetningene som er lagt til grunn i handlingsprogrammet. Det er dermed nødvendig med en økt satsing på trafikksikkerhet i den resterende del av planperioden dersom handlingsprogrammet for 2002-2005 skal følges opp.

I ”Transportetatens forslag til NTP 2006-2015” er det oppgitt at tiltakene som forutsettes gjennomført i *anbefalt strategi* forventes å gi til sammen 260 færre drepte eller hardt skadde i 2016 sammenliknet med 0-situasjonen. Dette gjelder imidlertid kun tiltak som ligger innenfor Statens vegvesens ansvarsområde. I vår *strategi for å halvere antall drepte eller hardt skadde* må vi for planperioden 2006-2015 legge til grunn tiltak som gir 445 færre drepte eller hardt skadde utover det som inngår i anbefalt strategi. Dette kan være tiltak utenfor Statens vegvesens ansvarsområde, nye tiltak innenfor Statens vegvesens ansvarsområde som ikke inngår i anbefalt strategi og økt innsats til tiltak som inngår i anbefalt strategi.

Figur 3 viser tilsvarende tall som figur 2 når det gjelder antall drepte. Figuren viser at en halvering av antall drepte innen 2016 innebærer at det i planperioden 2006-2015 må gjennomføres tiltak som til sammen gir om lag 140 færre drepte i 2016 sammenliknet med 0-situasjonen.

Figur 3 - Grafisk framstilling som viser utviklingen i antall drepte i 0-situasjonen og i en situasjon der vi oppnår en halvering av antall drepte innen 2016.



Erfaring viser at antall trafikkkulykker ofte øker i perioder med høykonjunktur. Dette skyldes at det er en klar sammenheng mellom folks økonomi og utviklingen i trafikkenes omfang, samt at trafikantenes oppførsel blir preget av et generelt høyere tempo i samfunnet. Slike forhold gjør at beregninger av hva som skal til for å halvere antall drepte eller hardt skadde nødvendigvis må bli usikre.

Den observerte trafikkveksten har de siste årene ligget betydelig over det som ligger i prognosene for framtidig trafikkutvikling fra TØI. Dersom vi ikke får en utflating av

trafikkveksten slik TØI har forutsatt, vil kurven i 0-situasjonen være brattere enn det som er vist i figurene 2 og 3. Dette innebærer at en halvering av antall drepte eller hardt skadde kan bli vanskeligere å oppnå enn det som er forutsatt i dette dokumentet.

I de registrerte ulykkestallene vil det være et betydelig innslag av tilfeldig statistisk variasjon fra år til år. Dette gjelder spesielt for antall drepte, der totaltallene er relativt små. Tallene som er brukt i figurene 2 og 3 må derfor sees på som et forventet gjennomsnitt over en periode på flere år.

Av figur 1 ser vi at det i perioden 1970-1996 ble oppnådd en halvering av antall drepte til tross for en betydelig trafikkvekst i samme periode. Dette viser at et systematisk trafikk-sikkerhetsarbeid gir gode resultater. Figurene 2 og 3 viser at en ny halvering innen 2016 langt på veg kan nås dersom det i hvert av årene 2006-2015 gjennomføres tiltak med samme forbedring pr år som i handlingsprogrammet for perioden 2002-2005. Imidlertid vil en reduksjon bli stadig vanskeligere å oppnå jo lavere utgangspunktet er. Tiltakene som er foreslått i kapittel 4 viser at en halvering av antall drepte eller hardt skadde krever en betydelig økning av innsatsen til trafikksikkerhet, både i Statens vegvesen og hos en rekke andre aktører.

3. Tilstandsmål som forutsettes oppnådd for at antall drepte eller hardt skadde skal halveres

Overholdelse av fartsgrenser, bruk av sikkerhetsutstyr, omfanget av kjøring i ruspåvirket tilstand, kjøretøyparkens tilstand/kvalitet og den sikkerhetsmessige standarden på vegnettet er alle indikatorer med stor betydning for antall drepte eller hardt skadde. I dette kapitlet er det satt tilstandsmål for 2010 og 2016 innenfor de 5 nevnte områdene. Ut fra dagens kunnskap om sammenhengen mellom tilstand og effekt forventes det at vi vil oppnå i størrelsesorden en halvering av antall drepte dersom tilstandsmålene for 2016 nås. Imidlertid vil det fortsatt mangle noe for å få til en halvering av antall drepte og hardt skadde samlet (jf. oppsummering i kapittel 3.6).

De ulike indikatorene vil til dels påvirke de samme ulykkene. Som et eksempel vil virkningen av at vi får en høyere andel som overholder gjeldende fartsgrenser være større dersom bilbeltebruken er som i dag enn i en situasjon der bilbeltebruken er vesentlig høyere. I de oppgitte virkningene i kapitlene 3.1-3.5 er slike forhold ikke tatt hensyn til. I stedet har vi i oppsummeringen i kapittel 3.6 eliminert antatte dobbeltvirkninger og vist forventede virkninger dersom alle tilstandsmålene nås samlet.

Det presiseres at tilstandsmålene i dette dokumentet kun er ment som en illustrasjon på i størrelsesorden hva som skal til dersom vi skal halvere antall drepte eller hardt skadde i vegtrafikken. Satsingen på trafikksikkerhet i anbefalt strategi i transportetatens forslag til NTP 2006-2015 vil ikke være tilstrekkelig for å nå en slik tilstand. Når ambisjonsnivået for reduksjon i antall drepte eller hardt skadde er fastlagt gjennom Stortingets behandling av stortingsmeldingen om NTP 2006-2015, må det formuleres tilstandsmål som er i samsvar med dette. Disse tilstandsmålene vil være sentrale ved utarbeidelse og senere oppfølging av Statens vegvesens handlingsprogram for perioden 2006-2015.

Beregningen av virkninger er til dels bygd på usikre forutsetninger. I og med at det for de fleste av tilstandsmålene dreier seg om et relativt lite tall i reduksjon, har vi likevel valgt å presentere beregningsresultatene uten avrunding. Der hvor forutsetningene er spesielt usikre, er dette angitt.

Alle virkningsberegninger gjelder endringer i forhold til en forventet tilstand ved årsskiftet 2005/2006. Dette innebærer at virkningene i sin helhet tilskrives tiltak som gjennomføres i planperioden 2006-2015.

3.1 Overholdelse av fartsgrensene

TØI har beregnet at dersom alle bilførere fulgte dagens fartsgrenser så ville dette medføre en reduksjon i antall drepte på mellom 60 og 80. Bilførernes respekt for fartsgrensene er derfor en svært viktig indikator på sikkerhetsnivået på vegnettet.

Fartsnivået på riksvegene måles automatisk på faste punkter over hele landet. Tabellen nedenfor viser dagens situasjon, forventet tilstand i 2006 samt tilstandsmål for 2010 og 2016 når det gjelder overholdelse av fartsgrensene.

	Dagens tilstand	Forventet tilstand i 2006	Tilstandsmål for 2010	Tilstandsmål for 2016 ^{A)}
Andel av kjøretøyene som overholder fartsgrensene	Ca 50 % ^{B)}	Ca 50 %	Minst 75 %	Minst 85 %

- A) Delmålet for 2016 er identisk med målsettingen for 2011 som ble satt i "Nasjonal handlingsplan for trafikksikkerhet på veg 2002-2011". Vi har med andre ord redusert noe på ambisjonsnivået for dette tilstandsmålet sammenliknet med handlingsplanen. Dette er gjort etter en vurdering av hvilke tiltak som må til for å nå tilstandsmålet.
- B) Angivelse av dagens tilstand er bygd på svært grove antakelser, basert på gjennomsnittsfart og fartsspredning i registreringspunktene.

Tilstandsmålet for 2016 innebærer at kun 15 prosent av kjøretøyene skal bryte fartsgrensen. Tabellen nedenfor viser hvilken fart som i dag overskrides av 15 prosent av kjøretøyene ved ulike fartsgrenser.

Fartsgrense	Hastighet som overskrides av 15 % av kjøretøyene	
	Dagens situasjon ^{A)}	Tilstandsmål for 2016
50 km/t	58 km/t	50 km/t
60 km/t	68 km/t	60 km/t
80 km/t	86 km/t	80 km/t
90 km/t (ikke motorveg klasse A)	94 km/t	90 km/t

A) Tall for 2001

Det foreligger ikke tilstrekkelig med registreringer når det gjelder fartsnivået på veger med fartsgrense 70 km/t og 100 km/t.

Statens vegvesens fartsindeks viser at fartsnivået på riksvegnettet i sommerhalvåret økte med gjennomsnittlig om lag 0,5 prosent hvert år i perioden 1995 til 2002. Målsettingen for 2016 forutsetter med andre ord et markant trendbrudd.

Virkningen av å nå tilstandsmålet for 2010 er beregnet til **162** færre drepte eller hardt skadde hvert år. Beregningen er gjort med utgangspunkt i en antatt førsituasjon i 2006 der 50 prosent overholder fartsgrensene. Virkningen av å nå tilstandsmålet for 2016 er beregnet til ytterligere 29 færre drepte eller hardt skadde hvert år.

3.2 Bruk av sikkerhetsutstyr

Det er en grunnleggende forutsetning i nullvisjonen at trafikantene benytter seg av tilgjengelig sikkerhetsutstyr. Vi har valgt å formulere tilstandsmål innenfor henholdsvis bruk av bilbelte/sikring av barn i bil, sikkerhetsutstyr ved sykling og fotgjengeres bruk av refleks.

Bilbelte og sikring av barn i bil

Bruk av bilbelte og sikring av barn i bil registreres gjennom Statens vegvesens tilstandsundersøkelser. Tabellen nedenfor viser dagens situasjon, forventet tilstand i 2006 og tilstandsmål for 2010 og 2016.

		Dagens tilstand ^{B)}	Forventet tilstand i 2006	Tilstandsmål for 2010 ^{D)}	Tilstandsmål for 2016
Bruk av bilbelte hos bilførere	Innenfor tettbygde strøk	84 %	92 % ^{C)}	Minst 97 %	Minst 98 %
	Utenfor tettbygde strøk ^{A)}	91 %	92 % ^{C)}	Minst 97 %	Minst 98 %
Bruk av bilbelte hos passasjerer over 3 år	Innenfor tettbygde strøk	85 %	92 % ^{C)}	Minst 97 %	Minst 98 %
	Utenfor tettbygde strøk ^{A)}	90 %	92 % ^{C)}	Minst 97 %	Minst 98 %
Barn under 3 år som er forskriftsmessig sikret		93 %	93 %	Minst 98 %	Minst 99 %

A) Inklusive registreringer på motorveg

B) Tall fra Statens vegvesens tilstandsundersøkelse for 2002.

C) Forutsetter 92 prosent som et gjennomsnitt når det tas hensyn til bilførere og passasjerer innenfor og utenfor tettbygde strøk.

D) Delmålene for 2010 er identisk med målsettingen for 2011 som ble satt i "Nasjonal handlingsplan for trafiksikkerhet på veg 2002-2011".

Virkingen av å nå tilstandsmålet for 2010 er beregnet til **53** færre drepte eller hardt skadde hvert år. Beregningene er gjort med utgangspunkt i en antatt førsituasjon i 2006 med noe høyere bilbeltebruk enn i dag. Dette skyldes at det i handlingsprogrammet for planperioden 2002-2005 er lagt til grunn at antall bilbeltekontroller skal fordobles i 2005 sammenliknet med i 2001. Virkingen av å nå tilstandsmålet for 2016 er beregnet til ytterligere 11 færre drepte eller hardt skadde hvert år.

Sykkel

Andelen syklister som bruker sykkelhjelme registreres årlig i Statens vegvesens tilstandsundersøkelser. Ved utarbeidelse av "Nasjonal handlingsplan for trafiksikkerhet på veg 2002-2011" ble det besluttet at Trygg Trafikk i samarbeid med Statens vegvesen skal utvikle et opplegg for registrering av bruk av lys og refleks på sykkel.

Tabellen nedenfor viser dagens situasjon, forventet tilstand i 2006 og tilstandsmål for 2010 og 2016 når det gjelder bruk av sykkelhjelme, lys og refleks på sykkel.

	Dagens tilstand	Forventet tilstand i 2006	Tilstandsmål for 2010 ^{C)}	Tilstandsmål for 2016
Barn under 12 år som bruker sykkelhjelme	55 % ^{A)}	55 %	Minst 90 %	Minst 95 %
Ungdom over 12 år og voksne som bruker sykkelhjelme	30 % ^{A)}	30 %	Minst 75 %	Minst 90 %
Syklister som bruker lys i mørket	I størrelsesorden 50 % ^{B)}	I størrelsesorden 50 % ^{B)}	Minst 90 %	Minst 95 %
Sykler som har refleks foran og bak og eikerefleks/dekkerefleks som bedrer synligheten av syklene fra siden	I størrelsesorden 50 % ^{B)}	I størrelsesorden 50 % ^{B)}	Alle	Alle

A) Tall fra Statens vegvesens tilstandsundersøkelse for 2002.

B) I spørreundersøkelser som ble utført av Vegdirektoratet i 1998 og 2000 svarte om lag 70 prosent at de alltid eller som regel brukte refleks når de syklet i mørket. 54 prosent sa de alltid brukte lys når de syklet i mørket. Det er grunn til å tro at de virkelige bruksprosentene er vesentlig lavere. I grunnlaget for å beregne virkningen av å nå tilstandsmålene har vi forutsatt at 50 prosent av syklister bruker lys i mørket i dag og at dette vil holde seg fram til 2006.

C) Delmålene for 2010 er identisk med målsettingen for 2011 som ble satt i ”Nasjonal handlingsplan for trafikksikkerhet på veg 2002-2011”.

Virkningen av å nå tilstandsmålene for 2010 er beregnet til **20** færre drepte eller hardt skadde hvert år. Beregningene er gjort med utgangspunkt i en antatt førsituasjon i 2006 lik dagens situasjon. Dette skyldes at det ikke ligger inne noen tiltak i handlingsprogrammet for 2002-2005 som skulle tilsi endret bruk av sykkelhjelme, lys eller refleks på sykkel. Virkningene av å nå tilstandsmålene for 2016 er beregnet til ytterligere 5 færre drepte eller hardt skadde hvert år. Den klart største delen av virkningen skyldes forutsetningen om økt bruk av sykkelhjelme.

Fotgjengere

Ved utarbeidelse av ”Nasjonal handlingsplan for trafikksikkerhet på veg 2002-2011” ble det besluttet at Trygg Trafikk i samarbeid med Statens vegvesen skal utvikle et opplegg for registrering av refleksbruken.

Tabellen nedenfor viser tilstandsmål for 2010 og 2016 når det gjelder bruk av refleks.

	Dagens tilstand	Forventet tilstand i 2006	Tilstandsmål for 2010 ^{B)}	Tilstandsmål for 2016
Barnevogner som har refleks på alle sider	Ikke registrert	-	Alle	Alle
Barn (0-6 år) som har påsydd refleks	Ikke registrert	-	Alle	Alle
Barn (7-14 år) som har påsydd eller påhengt refleks	Ikke registrert	-	Alle	Alle
Voksne (15-64 år) som bruker refleks	I størrelsesorden 20 % ^{A)}	I størrelsesorden 20 % ^{A)}	Minst 50 %	Minst 75 %
Eldre (over 65 år) som bruker refleks	I størrelsesorden 20 % ^{A)}	I størrelsesorden 20 % ^{A)}	Minst 70 %	Minst 95 %

A) Spørreundersøkelser som ble utført av Vegdirektoratet i 1998 og 2000 svarte om lag 40 prosent at de alltid brukte refleks når de gikk på ubelyst veg. For de under 30 år var det om lag 30 prosent og for de over 60 år om lag 60 prosent som sa de alltid brukte refleks. Det er grunn til å tro at de virkelige bruksprosentene er vesentlig lavere. I grunnlaget for å beregne virkningen av å nå tilstandsmålene har vi forutsatt at 20 prosent bruker refleks i dag, og at dette vil holde seg fram til 2006.

B) Delmålene for 2010 er identisk med målsettingen for 2011 som ble satt i "Nasjonal handlingsplan for trafikksikkerhet på veg 2002-2011".

Virkningen av å nå tilstandsmålene for 2010 er beregnet til **20** færre drepte eller hardt skadde hvert år. Beregningene er gjort med utgangspunkt i en antatt førsituasjon i 2006 lik antatt situasjon i dag. I og med at det mangler gode registreringer av refleksbruken i dag blir beregningsresultatet svært usikkert. Virkningene av å nå tilstandsmålene for 2016 er beregnet til ytterligere 12 færre drepte eller hardt skadde hvert år.

3.3 Omfanget av kjøring i ruspåvirket tilstand

Kjøring av bil i ruspåvirket tilstand er et betydelig samfunnsproblem. Ulykkesstatistikken viser at alvorlighetsgraden på ulykker hvor ruspåvirkede førere er innblandet gjennomgående er svært høy.

Tabellen nedenfor viser dagen situasjon, forventet tilstand i 2006 og tilstandsmål for 2010 og 2016 når det gjelder omfanget av kjøring i ruspåvirket tilstand.

	Dagens tilstand	Forventet tilstand i 2006	Tilstandsmål for 2010 ^{B)}	Tilstandsmål for 2016
Andel av alle kontrollerte førere som får førerkortet beslaglagt på grunn av kjøring i ruspåvirket tilstand	0,21 % ^{A)}	0,21 %	0,20 %	0,15 %

A) Basert på politiets statistikk for perioden 1997-2001.

B) Tilstandsmålet for 2010 er identisk med målsettingen for 2011 som ble satt i "Nasjonal handlingsplan for trafikksikkerhet på veg 2002-2011".

Tilstandsmålet for 2010 kan virke lite ambisiøst sett i forhold til dagens situasjon. Imidlertid har vi tatt høyde for at vi vil få økt kunnskap og bedre utstyr for å avdekke rusbruk. Den reelle oppdagelsesrisikoen vil derfor øke.

Virkningen av å nå tilstandsmålet for 2010 er beregnet å være **9** færre drepte eller hardt skadde hvert år. Beregningene er gjort med utgangspunkt i en antatt førsituasjon i 2006 lik dagens situasjon. Virkningen av å nå tilstandsmålet for 2016 er beregnet til ytterligere 18 færre drepte eller hardt skadde hvert år.

3.4 Kjøretøyparkens tilstand/kvalitet

Lette kjøretøyer

Vi har funnet det hensiktsmessig med et todelt tilstandsmål for lette kjøretøyer. Utviklingen i andelen kjøretøy som er uten alvorlige mangler når de er inne til EU-kontroll gir et bilde av hvordan den sikkerhetsmessige tilstanden i kjøretøyparken utvikler seg. Som alvorlig mangel regnes mangel som skal rettes, og hvor utført retting skal kontrolleres av godkjent kontrollorgan (markering 2) samt mangel som tilsier kjøreforbud (markering 3). I tillegg velger vi å ha et tilstandsmål for nye kjøretøyer. Kvaliteten på nye kjøretøyer kan måles ved hjelp av antall stjerner som bilen har oppnådd i det felles europeiske kollisjonstestprogrammet EuroNCAP⁵.

Tabellen nedenfor viser dagens situasjon, forventet tilstand i 2006 og tilstandsmål for 2010 og 2016.

	Dagens tilstand	Forventet tilstand i 2006	Tilstandsmål for 2010	Tilstandsmål for 2016
Andel av alle lette kjøretøy som er uten alvorlige mangler når de er inne til EU-kontroll	56 % ^{A) B)}	56 %	Minst 70 %	Minst 75 %
Andel av alle nye biler i Norge som har 4 eller 5 EuroNCAP-stjerner	58 %	58 %	Minst 75 %	Minst 90 %

A) Tall fra Statens vegvesens tilstandsundersøkelse for 2002.

B) Ved en del tilfeller skjer kontrollen etter at en del opplagte mangler er reparert. Tilstandsundersøkelsene gir derfor ikke et fullgodt bilde av situasjonen.

Virkningen av å nå tilstandsmålet for 2010 når det gjelder andel av nybilsalget med 4 eller 5 EuroNCAP-stjerner er beregnet til **9** færre drepte eller hardt skadde hvert år. Beregningene er gjort med utgangspunkt i en antatt førsituasjon i 2006 lik dagens situasjon. Virkningene av å nå tilstandsmålene for 2015 er beregnet til ytterligere 9 færre drepte eller hardt skadde hvert år.

Det er ikke beregnet virkninger av å nå tilstandsmålet for andel lette kjøretøyer uten alvorlige mangler når de er inne til EU-kontroll.

⁵ EuroNCAP = European New Car Assessment Program. Programmet utfører frivillige kollisjonstester av nye biler, og tildeler dem poeng etter hvor godt de beskytter mot skader ved ulykker. Poengene gis i form av stjerner, der 5 stjerner er høyeste verdi og 1 stjerne er laveste.

Tunge kjøretøyer

Statens vegvesen gjennomfører tilstandsundersøkelser når det gjelder kritiske områder for sikkerheten ved tungtransport på vegene. Tabellen nedenfor viser dagens situasjon, forventet tilstand i 2006 og tilstandsmål for 2010 og 2016 når det gjelder kjøring med farlig gods, bremsevirkning og sikring av last.

	Dagens tilstand ^{A)}	Forventet tilstand i 2006	Tilstandsmål for 2010 ^{B)}	Tilstandsmål for 2016
Andel av førere av kjøretøy med farlig gods (ADR) som har gyldig kompetansebevis	82 %	89 %	Minst 95 %	Minst 97 %
Andel av tunge kjøretøy som har bremses med godkjent virkning	70 %	89 %	Minst 95 %	Minst 97 %
Andel av tunge kjøretøy som har godkjent sikret last	86 %	89 %	Minst 95 %	Minst 97 %

- A) Tall fra Statens vegvesens tilstandsundersøkelser for 2001. Registrert tilstand vil ha sammenheng med kontrollørens kompetanse og kontrollens kvalitet. Det skal gjennomføres en kvalitets- og kompetanseheving innenfor disse områdene i alle regioner. Dette vil kunne påvirke resultatene i framtidige tilstandsundersøkelser slik at de ikke blir direkte sammenlignbare med det som hittil har vært registrert.
- B) Tilstandsmålene for 2010 er identisk med målsettingen for 2011 som ble satt i ”Nasjonal handlingsplan for trafikksikkerhet på veg 2002-2011”.

Virkingen av å nå tilstandsmålene for 2010 er beregnet til **8 færre drepte eller hardt skadde** hvert år. Beregningene er gjort med utgangspunkt i en antatt førsituasjon i 2006 med noe høyere andeler tilfredsstillende kjøretøyer enn i dag. Dette skyldes at det i handlingsprogrammet for 2002-2005 er lagt til grunn at antall tungtransportkontroller utført av Statens vegvesen vil bli økt med 50 prosent i 2005 sammenliknet med i 2001. Virkningene av å nå tilstandsmålene for 2016 er beregnet til ytterligere 4 færre drepte eller hardt skadde hvert år.

3.5 Sikkerhetsmessig standard på riksvegnettet

Vegdirektoratet har utarbeidet et dataverktøy for TilstandsAnalyser av Vegruter (TAV). Det gis en vurdering av tilstanden innenfor 15 ulike deltemaer, hvorav trafikksikkerhet er ett. Innenfor hvert deltema skilles ut strekninger som ikke tilfredsstillende en gitt minstestandard (N-strekninger). N-strekninger innenfor deltemaet trafikksikkerhet er strekninger med forventet skadegradstetthet ⁶ over 1,2 og der det i tillegg har skjedd minst en ulykke med drepte eller hardt skadde i løpet av de siste 8 årene. Utviklingen i antall km N-strekninger gir derfor et godt bilde av hvordan den sikkerhetsmessige standarden på vegnettet utvikler seg.

⁶ Skadegradstettheten beregnes som en vektning av ulykker ut fra alvorlighetsgrad. ”Forventet skadegradstetthet” er en funksjon av den observerte skadegradstettheten (beregnet over 8 år) og den normale skadegradstettheten for en veg med de aktuelle egenskapene.

Investerings tiltak som prioriteres ut fra trafikksikkerhet vil i hovedsak bli gjennomført på vegstrekninger med statuskode "N". Imidlertid vil spesielt utforkjøringsulykker skje spredt utover vegnettet og strekninger med stor fare for utforkjøringsulykker vil ofte ikke være N-strekninger. Vi har derfor valgt å formulere et eget tilstandsmål for andel av riksvegnettet som er gjennomgått spesielt med fokus på utforkjøring (se kapittel 4.3.1), og der tiltak er gjennomført slik at faren for (og ved) utforkjøring er innenfor et akseptabelt nivå.

Tabellen nedenfor viser dagens situasjon, forventet tilstand i 2006 og tilstandsmål for 2010 og 2016 når det gjelder den sikkerhetsmessige standarden på riksvegnettet.

	Dagens tilstand	Forventet tilstand i 2006	Tilstandsmål for 2010	Tilstandsmål for 2016
Antall km riksveg som er N-strekning med hensyn på trafikksikkerhet	2 700 km	2 400 km	2 000 km	1 400 km
Andel av riksvegnettet som er gjennomgått, og der faren for (og ved) utforkjøring er innenfor et akseptabelt nivå.	Gjennomgangen er ikke igangsatt	Gjennomgangen er ikke igangsatt	45 %	100 %

Virkningene av å nå tilstandsmålene for 2010 er beregnet til **67** færre drepte eller hardt skadde hvert år. Beregningene er gjort med utgangspunkt i en antatt førsituasjon i 2006. Virkningene av å nå tilstandsmålene for 2016 er beregnet til ytterligere **74** færre drepte eller hardt skadde hvert år.

Ved en vurdering av det første tilstandsmålet i tabellen er det viktig å være klar over at mange av dagens N-strekninger har en skadegradstetthet som ligger langt høyere enn kravet som stilles for at vegen skal regnes å ha minstestandard. Slike veger vil ofte være N-strekninger også etter at tiltak er gjennomført. Dette gjør det spesielt vanskelig å sette mål, samtidig som at virkningene blir usikre.

Det vil være et potensiale for å bedre den sikkerhetsmessige standarden også på fylkesveger og kommunale veger. Investerings tiltak samt bedret drift og vedlikehold på disse vegene gir en tilleggsvirkning utover det oppnåelse av de angitte tilstandsmålene vil gi.

3.6 Oppsummering av virkninger av å nå tilstandsmålene

Tabellen nedenfor viser en oppsummering av virkningene av å nå tilstandsmålene for 2010 og 2016 som er omtalt i kapitlene 3.1-3.5. Virkningene er beregnet ut fra en forutsetning om at tilstandsmålene nås enkeltvis (første ordens virkninger) uten at det er tatt hensyn til at enkelte ulykker påvirkes av flere tilstandsmål. I nederste rad i tabellen er det gjort en samlet korreksjon for slike ”dobbeltvirkninger”.

	Endring i antall drepte eller hardt skadde i et enkeltår som følge av endret tilstand fra:	
	Forventet tilstand i <u>2006</u> til oppnåelse av tilstandsmål for <u>2010</u>	Oppnåelse av tilstandsmål for <u>2010</u> til oppnåelse av tilstandsmål for <u>2016</u>
Overholdelse av fartsgrenser (se kapittel 3.1)	162	29
Bilbelte og sikring av barn i bil (se kapittel 3.2)	53	11
Sikkerhetsutstyr for sykling (se kapittel 3.2)	20	5
Refleks for fotgjengere (se kapittel 3.2)	20	12
Omfanget av kjøring i ruspåvirket tilstand (se kapittel 3.3)	9	18
Tilstand/kvalitet på lette kjøretøyer (se kapittel 3.4)	9	9
Tilstand på tunge kjøretøyer (se kapittel 3.4)	8	4
Sikkerhetsmessig standard på riksvegnettet (se kapittel 3.5)	67	74
SUM første ordens virkninger	348	162
SUM korrigert for dobbeltvirkninger	300	145

Den totale reduksjonen i antall drepte eller hardt skadde i enkeltåret 2016 blir etter dette:

Virkinger av tiltak forutsatt gjennomført i planperioden 2002-2005 (jf handlingsprogrammet):	245
+ Virkinger av å gå fra forventet tilstand i 2006 til oppnåelse av tilstandsmålene for 2010:	300
+ Virkinger å gå fra oppnådde tilstandsmål for 2010 til oppnådde tilstandsmål for 2016:	145
= Endring i antall drepte eller hardt skadde i enkeltåret 2016 sammenliknet med 0-situasjonen	690

Som det går fram av kapittel 2, må vi ha en reduksjon på om lag 950 dersom vi skal oppnå en halvering av antall drepte eller hardt skadde. Dette betyr at vi har en **underdekning på 260**.

Dersom vi gjør tilsvarende regnestykke når det gjelder antall drepte får vi at:

Virkninger av tiltak forutsatt gjennomført i planperioden 2002-2005: (jf. handlingsprogrammet):	62
+ Virkninger av å gå fra forventet tilstand i 2006 til oppnåelse av tilstandsmålene for 2010:	75
+ Virkninger av å gå fra oppfyllelse av tilstandsmålene for 2010 til oppfyllelse av tilstandsmålene for 2016:	37
= Endring i antall drepte i enkeltåret 2016 sammenliknet med 0-situasjonen	<u>174</u>

Som det går fram av kapittel 2, må vi ha en reduksjon på om lag 200 dersom vi skal oppnå en halvering av antall drepte. Dette betyr at vi har en **underdekning på 26**. Av dette kan vi slutte at det synes lettere å oppnå en halvering av antall drepte enn av drepte og hardt skadde samlet.

De beregnede virkningene av å nå tilstandsmålene for 2016 vil ikke nødvendigvis gi et fullt ut dekkende bilde av situasjonen i 2016. Dette skyldes spesielt følgende forhold:

- Vi har ikke noe tilstandsmål som fanger opp investeringer på fylkesveger og kommunale veger.
- Tilstandsmålene fanger ikke fullt ut opp alle investeringer på riksvegnettet. Slik tilstandsmålene for sikkerhetsmessig standard på vegnettet (kapittel 3.5) er formulert gir de ingen klar sammenheng med ambisjonsnivået for gjennomføring av vegtiltak i kapittel 4.3.
- Tilstandsmålene fanger bare delvis opp bedret standard på drift av riksvegnettet.
- Vi har ikke noe tilstandsmål som fanger opp eventuelle forbedringer i trafikkforståelsen hos bilførerne.

Ut fra dette kan vi slutte at dersom vi når tilstandsmålene for 2016 er det rimelig å anta at vi også vil oppnå i størrelsesorden en halvering av antall drepte innen 2016. Det vil likevel være et stykke igjen for å nå en halvering av antall drepte eller hardt skadde.

4. Nødvendige tiltak for å nå tilstandsmålene

I dette kapitlet er det omtalt til sammen 43 tiltak som vi mener vil gi god trafikkikkerhetsnytte. Dette er en blanding av helt nye tiltak og tiltak der det forutsettes økt innsats i forhold til i dag. Omtalen gjelder både tiltak som ligger innenfor Statens vegvesens ansvarsområde og tiltak der ansvaret ligger helt eller delvis hos andre aktører. Det er oppgitt omtrentlige kostnader for de av tiltakene som vil belaste Statens vegvesens budsjetter. Dette vil gi et grunnlag for en diskusjon om fordeling av den økonomiske ramma på ulike poster og underposter.

De beregnede virkningene er gjort ut fra tilgjengelig faglig kunnskap. For enkelte av tiltakene har det vært nødvendig å gjøre antagelser bygd på usikre forutsetninger. I slike tilfeller har vi gjennomgående valgt å være noe forsiktige i anslagene. For 16 av de omtalte tiltakene har vi ikke hatt tilstrekkelig grunnlag for å utføre virkningsberegninger. Dette er likevel tiltak vi mener vil gi positive virkninger i form av redusert antall drepte eller hardt skadde.

Mange av tiltakene vil ha en synkende effekt pr krone med økende innsats. Dette er forsøkt tatt hensyn til i virkningsberegningene, men det er ofte vanskelig å anslå hvor raskt effekten avtar. Det er også forsøkt tatt hensyn til at tiltak som gir økt trygghetsfølelse i enkelte tilfeller vil kunne føre til en kompensasjon i form av mer risikobetont atferd.

Til tross for stor usikkerhet antas at dersom alle de omtalte tiltakene blir gjennomført og dersom trafikkveksten samtidig ikke overstiger gjeldende prognoser, så vil dette grovt regnet være tilstrekkelig til å oppnå en halvering av antall drepte eller hardt skadde. Samtidig vil vi nå tilstandsmålene for 2016 som er beskrevet i kapittel 3.

I omtalen av tiltak har vi forutsatt at handlingsprogrammet for planperioden 2002-2005 følges. Tiltak som ikke inngår i handlingsprogrammet forutsettes gjennomført i planperioden 2006-2015. Flere av de omtalte tiltakene er likevel av en slik karakter at de med fordel kan framskyndes i tid. Dette vil kunne gi bedre virkninger enn forutsatt i perioden 2002-2005, men vil ikke påvirke sluttresultatet i 2016.

På samme måte som for tilstandsmålene vil de ulike tiltakene til dels påvirke de samme ulykkene. De oppgitte virkningene i kapittel 4 er knyttet til det enkelte tiltaket og er derfor ikke korrigerert for slike dobbelttelling. I stedet har vi til slutt i kapittel 5.1 eliminert antatte dobbelttelling og vist hva som forventes oppnådd dersom alle de omtalte tiltakene gjennomføres.

Ved utvelgelse av tiltak har vi valgt å legge til grunn følgende hovedprinsipper:

- Vi har forsøkt å finne fram til tiltak som er kostnadseffektive sett i forhold til en målsetting om å få til en reduksjon i antall drepte eller hardt skadde. Rassikring, brannsikring av tunneler og bygging av gang- og sykkelveger langs riksveger er eksempler på tiltak som bidrar vesentlig til å redusere følelsen av utrygghet, men som bidrar relativt lite til en reduksjon i antall drepte eller hardt skadde. Slike tiltak bør prioriteres i arbeidet med NTP, men inngår ikke som naturlige tiltak innenfor rammene av dette arbeidet.
- Vi har ikke omtalt tiltak som vi med stor sannsynlighet antar at ikke vil få politisk tilslutning. Herunder hører tiltak der reduksjon i antall drepte eller hardt skadde

oppnås gjennom en kraftig begrensning av trafikkenes omfang samt forslag om å øke aldersgrensen for å inneha førerkort.

- Det er i liten grad foreslått tiltak som forutsetter vedtak i EU. Eventuelle vedtak i EU der det stilles krav til bilprodusentene om nytt sikkerhetsutstyr, vil derfor stort sett komme som et pluss i forhold til det vi har forutsatt.
- De av de omtalte tiltakene som ligger innenfor Statens vegvesens ansvarsområde skal kunne finansieres innenfor den økonomiske planleggingsramma for transportetatens arbeid med NTP 2006-2015. Dette vil imidlertid kreve en langt sterkere prioritering av trafikksikkerhet enn i dag på bekostning av andre områder.

Kapittel 3 viser at det største potensialet for reduksjon i antall drepte eller hardt skadde ligger i at respekten for fartsgrensene og bruk av bilbelte øker og at sikkerhetsstandarden på vegen blir bedre. Det er derfor naturlig at hovedsatsingen rettes mot tiltak som bedrer tilstanden innenfor disse tre områdene.

4.1 Trafikantrettede tiltak

Formålet med alle trafikantrettede tiltak vil være å påvirke trafikantene til en sikker atferd uten bevisste brudd på regelverket – en nullvisjonstilpasset atferd. Dette oppnås mest effektivt ved en kombinasjon mellom kontroll/overvåking og påvirkning gjennom informasjon og opplæring.

Det er mange aktører med ulike roller i arbeidet med å påvirke trafikantene. For å oppnå en god samlet effekt kreves det at Statens vegvesen samarbeider nært med blant andre Politiet, Trygg Trafikk, Skoleverket, helsesektoren, frivillige organisasjoner og forsikringsbransjen.

4.1.1 Kontroll og overvåking av trafikantene

Kontroll og overvåking av trafikantene er ikke populære tiltak, men erfaring viser at dette i kombinasjon med opplæring og informasjon kan gi god effekt i retning av en mer trafikksikker atferd. En økt satsing på kontroll og overvåking vil kreve økt ressursbruk både hos Statens vegvesen og politiet.

I vår *strategi for å halvere antall drepte eller hardt skadde* har vi lagt til grunn at følgende tiltak blir gjennomført:

- I perioden 2006-2009 tredobles dagens antall ATK-bokser. Våtfilmkameraer byttes ut med digitale kameraer og det åpnes for forsøk med streknings-ATK. Innen utgangen av 2015 byttes dagens løsning med registrering av fart i enkeltpunkter ut med ATK på strekninger alle steder der dette er en egnet løsning.
- Ressursbruken til bilbeltekontroller tredobles i perioden 2006-2009. I perioden 2010-2015 holdes ressursbruken på samme nivå som i 2009.
- Antall fartskontroller tredobles i perioden 2006-2009. I perioden 2010-2015 økes antallet med ytterligere 50 prosent sammenliknet med nivået i 2009. Det vurderes om bøtesatsene for de som kjører for fort bør økes ytterligere og om innslagspunktet for inndragning av førerkortet bør senkes.

- Ressursbruken til ruskontroller holdes på samme nivå som i 2005 i perioden 2006-2009. I perioden 2010-2015 økes ressursbruken med 75 prosent.
- Kontrollvirksomheten gjøres mer målrettet slik at kontroller i større grad skjer på steder og tidspunkt der en vet at det vil gi god trafiksikkerhetseffekt. I tillegg vurderes tema og omfang av kontrollene.
- Innen utgangen av 2009 evalueres kriteriene for prikkbelastning med sikte på å vurdere om det er mulig å oppnå ytterligere sikkerhetsgevinst ved en innskjerping eller ved en annen vektlegging av de ulike forseelsene. Eventuelle endringer gjennomføres i perioden 2010-2015.

En omtale av behov for økt ressursbruk til tungbilkontroller er gitt i kapittel 4.2.2.

Utvikling av ATK (første kulepunkt)

Automatisk trafikk-kontroll (ATK) er et effektivt trafiksikkerhetstiltak som etter hvert har fått stor utbredelse i Norge. Det er i dag nærmere 270 ATK-bokser i Norge. En vurdering av hvilke strekninger som er egnet for ATK viser at omfanget kan fordobles uten at kriteriene for bruk av ATK endres vesentlig.

Det ligger et betydelig potensiale for effektivisering i å skifte ut dagens våtfilmkameraer med digitale kameraer. Dette vil igjen gi reduserte kostnader. Med digitale kameraer og automatisk overføring av bilder vil det være mulig å styre bruken av kameraene direkte inn mot de perioder av døgnet da kjørefarten og ulykkesrisikoen er høyest. Bildene kan også sendes til en PC uavhengig av hvor den er plassert i landet. Dette vil gjøre det mulig for Statens vegvesen og politiet å sentralisere sitt arbeid, slik at drift av ATK styres fra en felles landsdekkende enhet.

Trafiksikkerhetseffekten av ATK vil kunne bli enda bedre dersom det åpnes for bruk av ATK på strekninger og ikke kun i punkter som i dag. I praksis betyr dette at gjennomsnittsfarten over en strekning blir registrert ved hjelp av bilder fra 2 etterfølgende ATK-bokser. Dersom trafikanten har passert boksene med for høy kjørefart eller har holdt en gjennomsnittsfart mellom boksene som ligger over tillatt fartsgrense, registreres bildene på vanlig måte. Dersom kjøretøyet har holdt lovlig fart makuleres bildene umiddelbart, og kan da ikke forlate boksene/systemet. Forsøk med ATK på strekninger kan ikke gjennomføres uten nærmere avklaringer med Datatilsynet.

I *anbefalt strategi* er det lagt til grunn at:

- Dagens antall kontrollpunkter dobles i perioden 2006-2009.
- Våtfilmkameraer byttes ut med digitale kameraer.
- Statens vegvesen og politiet oppretter en felles landsdekkende enhet for drift av ATK.
- Det åpnes for forsøk med ATK på strekninger.

I vår *strategi for å halvere antall drepte eller hardt skadde tredobles* dagens antall kontrollpunkter i perioden 2006-2009. Dette forutsetter at kriteriene for bruk av ATK endres. Digitalisering og samordning med politiet gjennomføres som i anbefalt strategi. Videre legges til grunn at dagens løsning med registrering av fart i enkeltpunkter byttes ut med ATK på strekninger alle steder der dette er en egnet løsning. Dette gjennomføres innen utgangen av 2015.

Tiltakene som forutsettes gjennomført innen utgangen av 2009, dvs en tredobling av antall ATK-bokser, digitalisering og forsøk med ATK på strekninger vil til sammen koste **ca 140 mill kr**. Deler av denne kostnaden bør kunne tas i planperioden 2002-2005. Vi har foreløpig ikke grunnlag for å anslå kostnaden for perioden 2010-2015 av å innføre ATK på strekninger.

Tiltakene som gjennomføres i perioden 2006-2009 forventes å gi en reduksjon lik **22** drepte eller hardt skadde i år 2010. Overgangen til streknings-ATK forventes å gi en ytterligere reduksjon lik **10** drepte eller hardt skadde hvert år, slik at den totale reduksjonen i år 2016 blir lik **32** drepte eller hardt skadde.

Økt bilbeltekontroll (andre kulepunkt)

Bruk av bilbelte, herunder sikring av barn i bil, bidrar vesentlig til å redusere skadeomfanget ved en ulykke. Ved bruk av bilbelte reduseres dødsrisikoen med om lag 50 prosent i framsetet og med om lag 25 prosent i baksetet.

I handlingsprogrammet for planperioden 2002-2005 er det forutsatt en fordobling av antall bilbeltekontroller i 2005 sammenliknet med nivået i 2001. I *anbefalt strategi* for planperioden 2006-2015 har vi valgt en målsetting om at gjennomsnittlig bruksprosent for bilbelte skal øke til 95⁷. Dette innebærer at ressursbruken til bilbeltekontroller må fordobles sammenliknet med forutsatt innsatsnivå i 2005.

I *vår strategi for å halvere antall drepte eller hardt skadde* har vi lagt til grunn at gjennomsnittlig bruksprosent for bilbelte skal øke til 97 innen 2010 (jf omtale i kapittel 3.2), og at dette i all hovedsak skal oppnås ved hjelp av økt innsats til bilbeltekontroller. Dette innebærer at ressursbruken til bilbeltekontroller må være det tredobbelte i 2009 sammenliknet med forutsatt innsatsnivå i 2005 (dvs en seksdobling i forhold til nivået i 2001).

Som det går fram av omtalen av femte kulepunkt, arbeides det med å utvikle en ny kontrollpolicy for Statens vegvesen. Søkelyset rettes mot hvordan kontrollene i større grad kan bidra til trafikksikkerhetsgevinster. Dette kan innebære at bilbeltekontrollene må utføres på steder og til tider der gjennomsnittlig ressursbruk pr kontroll er høyere enn i dag. En tredobling av ressursbruken til bilbeltekontroller vil derfor ikke være ensbetydende med en tredobling av antall utførte kontroller.

Vi forutsetter en gradvis opptrapping av ressursbruken til bilbeltekontroller i perioden 2006-2009, og at nivået i 2009 opprettholdes i årene 2010-2015. Dersom vi tar utgangspunkt i nivået på bilbeltekontroller i 2005 blir behovet for økt ramme i perioden 2006-2009 i størrelsesorden **250 mill kr** (økende fra 25 mill kr i 2006 til 100 mill kr i 2009) og behovet i perioden 2010-2015 i størrelsesorden **600 mill kr** (dvs 100 mill kr pr år). Disse kostnadene knytter seg i hovedsak til behovet for økt bemanning. En målsetting om å tredoble ressursbruken til bilbeltekontroller vil ikke være forenlig med gjeldende krav til nedbemanning i Statens vegvesen.

Den økte innsatsen til bilbeltekontroller i perioden 2006-2009 vil gi en beregnet reduksjon lik **53** drepte eller hardt skadde i år 2010. Dersom innsatsnivået til bilbeltekontroller i 2009

⁷ Dagens tilstand er vist i tabell i kapittel 3.2.

oppretholdes i årene 2010-2015 blir reduksjonen i antall drepte eller hardt skadde lik **53** også for år 2016.

Økt fartskontroll og høyere bøtesatser (tredje kulepunkt)

Fartskontroller drives av Utrykningspolitiet og av lokale politikamre. Imidlertid har andelen som utføres av lokale politikamre blitt vesentlig redusert de senere årene. Siden dette er et tiltak som ligger utenfor Statens vegvesens ansvarsområde er det ikke gitt noen omtale i *anbefalt strategi*.

I vår *strategi for å halvere antall drepte eller hardt skadde* har vi lagt til grunn at antall fartskontroller tredobles i perioden 2006-2009, og at antallet økes med ytterligere 50 prosent i perioden 2010-2015 sammenliknet med nivået i 2009. Det er beregnet at den økte innsatsen i perioden 2006-2009 vil gi en reduksjon i antall drepte eller hardt skadde lik **101** i år 2010. Økningen i perioden 2010-2015 vil gi en reduksjon på ytterligere 21 drepte eller hardt skadde hvert år, slik at den totale reduksjonen i år 2016 blir lik **122** drepte eller hardt skadde.

I tillegg til å øke antall fartskontroller bør det vurderes om bøtesatsene for de som kjører for fort skal økes og om innslagspunktet for inndragning av førerkort bør senkes. Dette er imidlertid ikke tatt med som en forutsetning i virkningsberegningene.

Økt antall ruskontroller (fjerde kulepunkt)

Føring av motorvogn under påvirkning av berusende eller bedøvende midler er en sterkt medvirkende årsak til mange alvorlige trafikulykker. Mye tyder på at andre rusmidler enn alkohol er et økende problem i trafikken. I år 2000 pågrep politiet for første gang flere førere mistenkt for kjøring under påvirkning av andre stoffer enn av alkohol. Et teknisk måleprosjekt i EU-regi (ROSITA) har som mål å finne bedre metoder for å avklare om førere er påvirket av rusmidler.

Siden dette er et tiltak som ligger utenfor Statens vegvesens ansvarsområde er det ikke gitt noen omtale i *anbefalt strategi*.

I ”Nasjonal handlingsplan for trafikksikkerhet på veg 2002-2011” er det forutsatt at politiet skal øke antall timer til ruskontroller i de kommende årene. I vår *strategi for å halvere antall drepte eller hardt skadde* velger vi å legge til grunn at ressursbruken til ruskontroller i 2005 videreføres i perioden 2006-2009. Deretter økes nivået slik at ressursbruken er 75 prosent høyere i 2015 enn i 2009. Det er beregnet at den økte innsatsen i perioden 2010-2015 vil gi en reduksjon lik **18** drepte eller hardt skadde i år 2016.

Mer målrettede kontroller (femte kulepunkt)

Dagens kontrollvirksomhet blir ofte beskyldt for i for stor grad å være styrt av måltall for antall kontroller som skal gjennomføres. Dette kan føre til at man kontrollerer feil tema, på feil tidspunkt eller på feil sted i forhold til hva som er mest effektivt ut fra et mål om å oppnå best mulig trafikksikkerhetsnytte.

Statens vegvesens region Midt har fått et spesielt ansvar for å ”beskrive kontrolltiltak hvor man tar hensyn til tema, tidspunkt og omfang av kontrollaktiviteten for å oppnå størst effekt. Tiltakene skal omfatte både politiets og Statens vegvesen sin innsats.” Arbeidet vil innbefatte både kontroll av trafikanter og av kjøretøy (jf. kapittel 4.2.2). I løpet av 2003 skal regionen ha utarbeidet et forslag til kontrollopplegg samt et forslag til kontrollpolicy.

Viktige problemstillinger vil blant annet være:

- Bør det legges opp til et økt samarbeid mellom Politiet og Statens vegvesen om utførelse av kontroll, eller bør det i stedet være en økende spesialisering de to etatene i mellom?
- Hvordan bruke media på en slik måte at trafikksikkerhetseffekten av kontrollene blir best mulig?
- Hvor og når bør det kontrolleres?
- Hvilket innhold bør kontrollene ha? Bør ressursinnsatsen til enkelte typer av kontroller trappes ned til fordel for økt innsats til kontroller der trafikksikkerhetsnyten er større?

Mer effektive kontroller vil ofte være ensbetydende med at det brukes mer tid i gjennomsnitt pr kontroll. Dagens system med måltall for antall utførte kontroller bør byttes ut med et system der det tas høyde for hvor og når kontrollen er utført, og til antall overtredelser/mangler.

Utarbeidelse av ny kontrollpolicy er omtalt i *anbefalt strategi* og er også lagt til grunn i vår *strategi for å halvere antall drepte eller hardt skadde*. Vi forutsetter at bedre og mer effektive kontroller vil gi nytte i form av færre drepte eller hardt skadde. Imidlertid foreligger ikke konkrete forslag som gjør det mulig å beregne denne virkningen.

Reviderte regler for prikkbelastning (sjette kulepunkt)

Prikkbelastning skal etter planen innføres fra 2004. Det er lagt opp til at følgende forhold gir grunnlag for prikkbelastning: Grove fartsovertredelser, kjøring i strid med trafikklyssignal, ulovlig forbikjøring og overtredelse av vikepliktsreglene. Hver overtredelse registreres med en eller to prikker etter overtredelsens alvorlighet. Dersom en førerkortinnehaver blir ilagt åtte prikker eller mer i løpet av tre år, skal politimesteren treffe vedtak om inndragning av førerkortet i seks måneder.

Virkningene av et slikt prikkbelastningssystem er beregnet, og inngår som en forutsetning i virkningsberegningene for planperioden 2002-2005. Dersom prikkbelastningssystemet forblir uendret oppnås ingen ytterligere virkninger i planperioden 2006-2015.

Prikkbelastningssystemet som forventes innført i 2004 tar sikte på å endre atferd hos ”verstingene”, eventuelt luke dem ut av trafikken. Med dagens nivå på kontroll og overvåking vil antall personer som får inndratt førerkortet være begrenset.

Prikkbelastning er ikke omtalt i *anbefalt strategi*. I vår *strategi for å halvere antall drepte eller hardt skadde* velger vil å legge til grunn at kriteriene for prikkbelastning blir evaluert innen utgangen av 2009, og at det i den anledning blir vurdert om det er mulig å oppnå sikkerhetsgevinster ved en innskjerping eller ved en annen vektlegging av de ulike forseelsene. En eventuell innskjerping av kriteriene gjennomføres i perioden 2010-2015.

Det arbeides med å utvikle et IT-basert forvaltningskontrollsystem som vil gi oss mulighet for å lagre all kontrollinformasjon. Dette vil så i neste omgang kunne brukes ved oppfølging av trafikanter som ofte blir registrert med mangler eller feil atferd i trafikken. Systemet vil gi mange muligheter. Imidlertid må bruken av et slikt system avklares med Datatilsynet.

4.1.2 Trafikksikkerhetsopplæringen i barnehager og i skoleverket

Formålet med trafikksikkerhetsopplæringen i barnehager og skoler er å gi barna den nødvendige kunnskapen for å ferdes trygt i trafikken. Gjennom kunnskap utvikles holdninger til, og atferd i trafikken.

Trafikkfaglig og pedagogisk bistand til barnehager, skoler og foreldre er i dag en sentral del av Trygg Trafikk sin virksomhet. Statens vegvesens rolle vil i hovedsak være begrenset til deltakelse i trafikksikkerhetskampanjer rettet mot skolebarn.

I vår *strategi for å halvere antall drepte eller hardt skadde* har vi lagt til grunn at følgende tiltak blir gjennomført:

- Trafikksikkerhet tas inn som tema i alle barnehager og ved helsekontroll på helsestasjonen.
- Trafikk tas inn som obligatorisk emne på alle trinn i grunnskolen.

Barnehager/helsestasjon (første kulepunkt)

Det er viktig at gode vaner i trafikken læres inn tidlig i barndommen. Barnas Trafikk-klubb er den største satsingen rettet mot barn under skolepliktig alder. Klubben har eksistert siden 1965 og drives av Trygg Trafikk. I mange år var rundt 40 prosent av alle familier med barn i alderen 3 – 6 år medlemmer. I dag ligger andelen på i størrelsesorden 10 prosent. Materialet som er utviklet for Barnas Trafikk-klubb er også egnet som utgangspunkt for samtaler i barnehager eller i andre sammenhenger der barn er samlet.

Det er i dag tilfeldig om, og i tilfelle hvordan trafikksikkerhet blir tatt opp som tema i barnehagene. I vår *strategi for å halvere antall drepte eller hardt skadde* har vi lagt til grunn en ambisjon om at trafikksikkerhet skal inn som et viktig tema i alle barnehager. Dette kan for eksempel gjøres gjennom:

- Demonstrasjon av riktig oppførsel i trafikken og samtaler med barna når man er på tur i nærmiljøet.
- Samtaler med barna i forkant og i etterkant av turer. Snakke sammen om situasjoner man har opplevd.
- Trafikksikkerhet som tema på møter i barnehagen med foreldre til stede.

Alle barn fanges opp gjennom obligatorisk helsekontroll på helsestasjonen. Dette vil være en egnet arena for å gi barn og foreldre informasjon vedrørende trafikksikkerhet. Det bør utarbeides materiale tilpasset enkelte av de obligatoriske helsekontrollene, for eksempel ved 2-årskontrollen (mest rettet mot foreldre) og 4-årskontrollen (rettet mot foreldre og barn).

Vi forventer at tiltaket vil gi positive virkninger i form av reduksjon i antall drepte eller hardt skadde. Beskrivelsen i teksten over gir imidlertid ikke tilstrekkelig grunnlag for å utføre virkningsberegninger.

Statens vegvesen vil ikke ha noen sentral rolle i arbeidet med å tilrettelegge for opplæring/informasjon i barnehager og på helsestasjonene. Tiltaket er derfor ikke omtalt i *anbefalt strategi*.

Trafikk som obligatorisk emne på alle trinn i grunnskolen (andre kulepunkt)

I Læreplanen L97 står det lite konkret om hvor trafikkopplæring skal inn i de ulike fagene. Bare i enkelte fag på småskoletrinnet står det eksplisitt om trafikk under omtale av mål for faget (gjelder samfunnsfag, natur- og miljøfag og kroppsøving). Utenom dette stilles det ingen absolutte krav om å ha trafikkopplæring i grunnskolen. Imidlertid gis det rom for mye tverrfaglig arbeid med trafikk som tema dersom skolene ønsker det.

Kvaliteten på trafikkopplæringen i grunnskolen varierer mye fra skole til skole. En undersøkelse foretatt i 4 fylker viser at rundt 12 prosent av alle skolene ikke driver noen form for systematisk og målrettet trafikkopplæring for elevene, mens om lag 60 prosent av barneskolene og om lag 30 prosent av ungdomsskolene har lagt trafikkopplæring inn i sine planer.

Samferdselsdepartementet har opprettet en arbeidsgruppe som skal se på behovet for forbedringer av trafikkopplæringen i skoleverket. Statens vegvesen deltar i dette arbeidet. Resultatet av gruppas arbeid vil ikke foreligge før sommeren 2003.

Trafikksikkerhetsopplæringen i skoleverket er ikke omtalt i *anbefalt strategi*.

I vår *strategi for å halvere antall drepte eller hardt skadde* har vi valgt å legge til grunn at satsingen på å gi skoleelever en grunnleggende trafikksikkerhetsopplæring styrkes, og at trafikk blir obligatorisk emne på alle trinn i grunnskolen. En slik ambisjon vil blant annet gi nye utfordringer med hensyn på å utarbeide nytt opplæringsmateriale. I dag er Statens vegvesen involvert i utarbeidelse av et undervisningsopplegg for 1. – 3. klasse gjennom kampanjen Aktive Skolebarn. Politiet, Sosial- og Helsedirektoratet og Trygg Trafikk er samarbeidspartnere i dette prosjektet.

Vi forventer at tiltaket vil gi positive virkninger i form av reduksjon i antall drepte eller hardt skadde. Beskrivelsen i teksten over gir imidlertid ikke tilstrekkelig grunnlag for å utføre virkningsberegninger.

4.1.3 Føreropplæringen

Den obligatoriske føreropplæring legger grunnlaget for framtidige sjåførers ferdigheter og evner til å kjøre trafikksikkert. I vår *strategi for å halvere antall drepte eller hardt skadde* har

vi lagt til grunn at føreropplæringen blir styrket ved at følgende tiltak blir gjennomført:

- Foreliggende forslag til ny føreropplæring blir gjennomført.
- Det innføres krav om obligatorisk oppfriskingskurs for MC-førere i løpet av sesong nummer 2 med førerkort.

Gjennomføre forslag til ny føreropplæring (første kulepunkt)

Som en oppfølging av St.meld nr 46 (1999-2000) NTP 2002-2011 er det foretatt en total gjennomgang av hele føreropplæringen. I det foreliggende forslaget til ny føreropplæring legges følgende prinsipper til grunn:

- Det innføres et system med trinnvis opplæring. Innenfor hvert trinn settes opplæringsmål som må oppnås før eleven går videre til neste trinn. Der hvor opplæringsmålene ikke er målbare, sikres kompetansen gjennom et antall obligatoriske timer. Der opplæringsmålene er målbare sikres kompetansen gjennom vurdering foretatt av trafikkskolene. Sluttvurderingen foretas som nå av Statens vegvesen gjennom førerprøven.
- Statens vegvesen skal gjennom stikk-kontroller blant godkjente elever kontrollere om skolens godkjenninger av elever er berettiget, dvs om eleven faktisk har nådd opplæringsmålene for det aktuelle trinnet.
- Som første trinn i opplæringen skal alle som tar førerkort for første gang gjennom et trafikalt grunnkurs. Alle må gjennom dette kurset før de får starte med øvelseskjøring.

Forslaget til ny føreropplæring forutsetter at Statens vegvesen følger opp opplæringen ved trafikkskolene på en målrettet og systematisk måte. Tilsynet med trafikkskoler må derfor økes betydelig i forhold til dagens nivå.

Det er lagt opp til en gradvis innføring av ny føreropplæring, med trafikalt grunnkurs i 2003, nytt opplegg for de lette kjøretøyklassene i 2004 og nytt opplegg for de tunge kjøretøyklassene i 2005. Den nye føreropplæringen er omtalt i *anbefalt strategi* og er også lagt til grunn i vår *strategi for å halvere antall drepte eller hardt skadde*.

Det har vist seg vanskelig å påvise hvordan endringer i føreropplæringen påvirker trafikk-sikkerheten. Det har likevel vært et selvsagt utgangspunkt for arbeidet med ny føreropplæring at forslaget skal gi bedre førere som igjen vil medføre reduksjon i antall drepte eller hardt skadde.

Obligatorisk oppfriskingskurs for MC-førere (andre kulepunkt)

Førerkort for MC blir ofte ervervet seint i kjøresesongen. Dette innebærer at vedkommende får lite kjøretrening før vinteren. Det kan da lett skje at føreren legger seg til dårlige kjørevaner når motorsykkelen hentes fram igjen neste vår.

I omtalen av *anbefalt strategi* står det at Statens vegvesen vil utrede om det skal innføres obligatorisk etterutdanningskurs for ferske MC-førere.

I vår *strategi for å halvere antall drepte eller hardt skadde* er det lagt til grunn at det innføres et obligatorisk oppfriskingskurs for MC-førere i sesong nummer 2 med førerkort. Vi forventer at tiltaket vil gi positive virkninger i form av reduksjon i antall drepte eller hardt skadde. Det foreligger imidlertid ikke et tilstrekkelig grunnlag som gjør det mulig å utføre virkningsberegninger.

4.1.4 Tiltak spesielt rettet mot unge bilførere

Unge bilførere er sterkt overrepresentert i ulykkesstatistikken. Basert på offisiell ulykkesstatistikk fra SSB for årene 1997 og 1998 er ulykkesrisikoen pr kjørt km om lag 10 ganger så høy blant bilførere som er 18 eller 19 år sammenliknet med aldersgruppen 35-54 år. En forbedret føreropplæring vil bidra til å redusere antall ulykker der unge bilførere er involvert (jf. kapittel 4.1.3). I vår *strategi for å halvere antall drepte eller hardt skadde* har vi i tillegg lagt til grunn at følgende tiltak gjennomføres:

- Innen utgangen av 2009 innføres et system med gradvis utvidelse av førerretten.
- En ordning med tilbakebetaling av ungdomstillegget i forsikringen etter skadefri kjøring innføres av alle forsikringsselskaper innen utgangen av 2009.

I tillegg til dette vil mye av det holdningsskapende arbeidet gjennom informasjonskampanjer være rettet mot unge bilførere (jf. kapittel 4.1.7).

Gradvis utvidelse av førerretten (første kulepunkt)

Førere med ferske førerkort er mest utsatt for ulykker. I omtalen av *anbefalt strategi* står det at Statens vegvesen derfor vil utrede om det bør innføres begrensninger i kjøringen for ferske bil- og MC-førere.

I vår *strategi for å halvere antall drepte eller hardt skadde* legger vi til grunn at et system med gradvis utvidelse av førerretten blir innført innen utgangen av 2009. Aktuelle restriksjoner i en periode etter at førerprøven er bestått kan for eksempel være:

- Forbud mot kjøring om natta (ulykkestall for årene 1997-2001 viser at 31 prosent av alle personskader i aldersgruppen 16-20 år skjer mellom midnatt og 0600 om morgenen. Tilsvarende tall for alle aldersgrupper samlet er 9 prosent).
- Geografisk avgrensning.
- Dobbel prikkbelastning.

Det vil også være naturlig å vurdere om et system med gradvis utvidelse av førerretten skal omfatte krav om doble førerprøver, der den siste må avholdes før restriksjonene blir opphevet.

Virkningen vil selvsagt avhenge av hvordan systemet utformes. Basert på at restriksjonene varer i ett år er det antatt at tiltaket vil kunne gi en reduksjon lik 7 drepte eller hardt skadde i år 2010. Virkningen vil være den samme i år 2016.

Praktiske erfaringer fra innføring av systemer med gradvis utvidelse av førerretten kan hentes fra Canada, USA og New Zealand. Positive erfaringer fra disse landene kan likevel ikke uten videre overføres til norske forhold. Dette skyldes blant annet ulik kvalitet på føreropplæringen i førsituasjonen og ulik aldersgrense for å inneha førerkort.

Tilbakebetaling av ungdomstillegget ved skadefri kjøring (andre kulepunkt)

Gjensidige NOR har innført en ordning der ungdomstillegget i forsikringen tilbakebetales etter 5 år eller senest ved 25 års alder, forutsatt at vedkommende ikke har vært involvert i en skade som har gitt tapt bonus. Ungdomstillegget innbetales av bilførere i alderen 18-22 år og utgjør i Gjensidige NOR til sammen 6 000 kr for disse årene samlet. Erfaringen viser at muligheten for å få tilbakebetalt dette beløpet gir en god motivasjon for å kjøre forsiktig.

I vår *strategi for å halvere antall drepte eller hardt skadde* har vi valgt å legge til grunn at også andre forsikringsselskaper ser at slike ordninger gir fordeler i markedet, og at en ordning med tilbakebetaling av ungdomstillegget etter skadefri kjøring er innført hos alle forsikrings-selskaper innen utgangen av 2009. Det er beregnet at dette vil gi en reduksjon lik **14** drepte eller hardt skadde i 2010. Virkningen vil være den samme i år 2016.

Tiltaket ligger utenfor Statens vegvesens ansvarsområde og er derfor ikke omtalt i *anbefalt strategi*.

4.1.5 Tiltak spesielt rettet mot eldre bilførere

Eldre utgjør en økende andel av befolkningen. For mange eldre er muligheten for å kjøre bil en viktig forutsetning for å leve et aktivt sosialt liv. Imidlertid vil flere av de ferdigheter som er viktige for å ferdes i trafikken reduseres med høy alder. Norsk ulykkesstatistikk viser at risikoen for innblanding i personskadeulykker er mer enn dobbelt så høy for bilførere i aldersgruppen fra 75 år og oppover sammenliknet med de som er i alderen 35-49 år. I tillegg viser statistikken at ulykker med eldre bilførere i gjennomsnitt har høyere alvorlighetsgrad enn ulykker med yngre bilførere. Det er derfor behov for at det gjennomføres særskilte tiltak spesielt rettet mot eldre bilførere.

I vår *strategi for å halvere antall drepte eller hardt skadde* har vi lagt til grunn at følgende tiltak blir gjennomført:

- Det innføres en ordning der det stilles spesielle krav til leger som skal kunne gi eldre bilførere helseattest.
- Innen 2006 innføres obligatorisk synstest for bilførere ved 60 års alder. En anbefaling om å teste synet sendes i tillegg ut til alle 45-åringene.
- Økt satsing på oppfriskingskurs for eldre bilførere. Innen utgangen av 2009 skal antall deltakere årlig utgjøre minst 50 prosent av størrelsen på 70-årskullet med førerkort.

Krav til leger som skal kunne gi eldre bilførere helseattest (første kulepunkt)

Mange av de problemer som ofte er knyttet til høy alder øker også risikoen for trafikkulykker. Derfor er det i dag obligatorisk helseundersøkelse for alle førerkortinnehavere ved fylte 70 år. Dette innebærer blant annet test av syn og mental helse. I tillegg sjekkes pasientens sykdomshistorie. Ved bestått helseundersøkelse utstedes helseattest. Det er legen som avgjør når pasienten må inn til ny undersøkelse for å fornye helseattesten.

I dag kan helseundersøkelse av eldre bilførere foretas av alle allmennpraktiserende leger. Imidlertid mangler leger ofte nødvendig kompetanse og utstyr til å vurdere en pasients helse i forhold til egnethet som bilfører. I *anbefalt strategi* er det derfor lagt til grunn at det blir stilt spesielle krav til leger som skal kunne utstede helseattest. I tillegg forutsettes at det blir utviklet metoder for å teste skikketheten til å kjøre bil samt hjelpemidler for å diagnostisere demenstilstander. Dette er også lagt til grunn i vår strategi for å *halvere antall drepte eller hardt skadde*.

Vi forventer at tiltaket vil gi positive virkninger. Det foreligger imidlertid ikke tilstrekkelig grunnlag for å beregne virkninger i form av reduksjon i antall drepte eller hardt skadde.

Obligatorisk synstest for 60-åringer (andre kulepunkt)

Hos mange svekkes synet uten at man er tilstrekkelig bevisst de endringene som skjer. I *anbefalt strategi* er det derfor lagt til grunn at det blir innført en obligatorisk synstest for bilførere ved 60 års alder. Dette kommer i tillegg til synstesten som i dag foretas på helsesjekken ved fylte 70 år.

I vår *strategi for å halvere antall drepte eller hardt skadde* har vi lagt til grunn at obligatorisk synstest for 60-åringer blir innført innen 2006. I tillegg sendes det ut en anbefaling til alle 45-åringer om å få testet synet. Synstestene bør utføres av leger som har utstyr som gjør at testen kan gjøres mest mulig reell i forhold til de krav som møter en bilfører i trafikken.

Reduksjon i antall drepte eller hardt skadde som følge av tiltaket vil øke gradvis de ti første årene – fram til alle mellom 60 og 70 år har gjennomført obligatorisk synstest som 60-åringer. Det er beregnet at tiltaket vil gi 2 færre drepte eller hardt skadde i år 2010 og at virkningen øker til 4 færre drepte eller hardt skadde i år 2016 som følge av at nye årskull testes i perioden 2010-2015.

Økt satsing på oppfriskingskurs for eldre bilførere (tredje kulepunkt)

Statens vegvesen har utarbeidet et kursopplegg for eldre bilførere (65+). Fra og med 2002 finnes tilbud om slike kurs i alle fylker. Kursene arrangeres av ulike organisasjoner på ulike steder, blant annet av Folkeuniversitetet, Autoriserte Trafikkskolers Landsforening (ATL) og NAF.

I handlingsprogrammet for planperioden 2002-2005 ble det satt som mål for 2005 at antall deltakere på eldrekurs (65+) på landsbasis skal utgjøre minst 20 prosent av størrelsen på 70-års kullet med førerkort. Denne målsettingen er vi nå på god veg til å nå.

En evaluering basert på et relativt lite utvalg tyder på at kursene har god ulykkesreducerende effekt. Det bør derfor arbeides med sikte på å få igangsatt oppfriskingskurs for eldre i flere kommuner, slik at det blir et reelt tilbud for flere. I vår *strategi for å halvere antall drepte eller hardt skadde* har vi valgt å legge til grunn et ambisjonsnivå om at innen utgangen av 2009 skal antall deltakere årlig utgjøre minst 50 prosent av størrelsen på 70-årskullet med førerkort. Det er beregnet at en gradvis økning fra 20 prosent i 2005 til 50 prosent i 2009 vil gi en reduksjon lik **5** drepte eller hardt skadde i år 2010. Dersom nivået holder seg på 50 prosent i perioden 2010-2015 vil antall førere med oppfriskingskurs stadig øke, og vi regner med at reduksjon i antall drepte eller hardt skadde vil øke til **10** i år 2016.

Det er lagt til grunn at kursene fortsatt skal være selvfinansierende, og at de dermed ikke belaster Statens vegvesens budsjetter.

Det bør gjøres en vurdering av fordeler og ulemper ved eventuelt å gjøre oppfriskingskurs for eldre obligatorisk. En mulig negativ effekt av dette vil være at en del elever vil mangle motivasjon, og at de dermed vil være lite mottakelige for ny lærdom.

Tiltaket er ikke omtalt i *anbefalt strategi*.

4.1.6 Tiltak rettet mot syklister og fotgjengere

Basert på Reisevaneundersøkelsen (RVU) fra 1998 og ulykkesstatistikk fra samme år er dødsrisikoen pr km 12 ganger høyere for syklister enn for bilførere. Tilsvarende er dødsrisikoen 6 ganger høyere for fotgjengere enn for bilførere. Det presiseres at utvalget av drepte syklister og fotgjengere er begrenset, og at dette kan gi tilfeldige variasjoner fra år til år. Dødsrisikoen for syklister lå på om lag det dobbelte i 1998 sammenliknet med for eksempel 1985 og 1992.

Likevel er det hevet over tvil at syklister og fotgjengere er svært ulykkesutsatte trafikantgrupper, og det er nødvendig med særskilte tiltak spesielt rettet mot disse. I vår *strategi for å halvere antall drepte eller hardt skadde* har vi valgt å legge til grunn at følgende tiltak blir gjennomført:

- Det gjennomføres tiltak for å påvirke syklister til å bruke hjelm. Dersom ikke hjelmbruken øker betydelig innen 2006 innføres et påbud om bruk av sykkelhjelme.
- Forskrift om "Krav til sykkel" innskjerpes når det gjelder krav til sikkerhetsutstyr på sykkel.
- Det gjennomføres tiltak for å påvirke fotgjengere til å bruke refleks. Dersom ikke refleksbruken øker betydelig innen 2006 innføres et påbud om bruk av refleks for personer som ferdes langs ubelyst offentlig bilveg i mørke.

Tiltak for å fremme bruk av sykkelhjelme (første kulepunkt)

Som det går fram av kapittel 3.2, har vi satt som tilstandsmål at andel barn under 12 år som bruker sykkelhjelme skal øke fra 55 prosent i dag til minst 90 prosent i 2010 og til minst 95 prosent i 2016. Tilsvarende skal hjelmebruken hos personer over 12 år øke fra 30 prosent i dag til minst 75 prosent i 2010 og til minst 90 prosent i 2016.

I *anbefalt strategi* er det foreslått at vi i første omgang prøver å øke hjelmbruken ved hjelp av frivillige tiltak. Dette kan for eksempel være:

- Informasjon om hvorfor det er viktig å bruke hjelm. Statens vegvesen, skoleverket, Syklistenes landsforening og sykkelforhandlere bør alle ha en sentral rolle i dette arbeidet.
- Redusert forsikringspremie for de som forplikter seg til å bruke hjelm når de sykler. Avkorting av forsikringen dersom disse blir skadet i sykkelulykker og ikke bruker hjelm.

Dersom vi ikke oppnår en betydelig økning i hjelmbruken innen 2006 foreslås at det innføres et påbud om bruk av sykkelhjelmer. Dette er også lagt til grunn i vår *strategi for å halvere antall drepte eller hardt skadde*.

Det er beregnet at dersom tilstandsmålet for 2010 nås vil det gi en reduksjon lik **19** drepte eller hardt skadde hvert år. Dersom tilstandsmålet for 2016 nås, vil det i henhold til beregningene gi en reduksjon lik totalt **24** drepte eller hardt skadde hvert år.

I Australia har det vært påbud om bruk av sykkelhjelmer i flere år. I Sverige har Vägverket foreslått at det i første omgang innføres et slikt påbud for barn.

Sikkerhetsutstyr på sykkel (andre kulepunkt)

I *anbefalt strategi* er det varslet at det vil bli tatt initiativ til å forbedre bruken av lys ved sykling.

I vår *strategi for å halvere antall drepte eller hardt skadde* legges til grunn at det blir foretatt en grundig gjennomgang av forskrift etter vegtrafikkloven om "Krav til sykkel". Spesielt må det sees nærmere på formuleringene i forskriften når det gjelder krav til bremses og til sykkellykt.

I forskriftens § 4, punkt 1 står det at "*Sykkel skal ha minst to separate bremses, som er slik at bremsingen kan kontrolleres og sykkelen kunne stanses på sikker effektiv og hurtig måte.*". Bremsene kan være i form av håndbrems eller som pedalbrems. Håndbrems er ofte vanskelig å betjene for barn, spesielt i situasjoner som krever rask reaksjon. Det bør derfor vurderes en endring i forskriften slik at det blir stilt krav om at "*Sykler som er beregnet for bruk av barn under 12 år skal ha pedalbrems knyttet til bakhjulet*".

I forskriftens § 5, punkt 2 står det at "*Sykkel, som brukes i mørket eller usiktbart vær på alminnelig beferdet veg eller område, skal foran ha lykt som gir hvitt eller gult lys og bak ha lykt som gir rødt lys og/eller lykt som gir blinkende rødt lys.*" I og med at kravet om sykkellykt kun gjelder sykkel som brukes i "*mørket eller usiktbart vær*" selges nye sykler i dag ofte uten lykt. Det er opp til brukeren å kjøpe dette i etterkant – hvilket det ikke kan forventes at alle som har behov for gjør.

I kapittel 3.2 er det satt som tilstandsmål at minst 90 prosent skal bruke lys når de sykler i mørket i 2010 og at andelen øker til minst 95 prosent i 2016. Slike andeler vil trolig være vanskelige å oppnå dersom ikke alle nye sykler selges med lykt. En måte å sikre dette på er å endre § 5, punkt 2 til "*Sykkel skal foran ha lykt som gir hvitt eller gult lys og bak ha lykt som gir rødt lys og/eller lykt som gir blinkende rødt lys.*"

Det er beregnet at dersom en slik endring i forskriften fører til at tilstandsmålet for 2010 nås så vil det gi en reduksjon på **1** drept eller hardt skadd hvert år. Tilstandsmålet for 2016 vil i liten grad bidra med en ytterligere reduksjon i antall drepte eller hardt skadde.

Bruk av fotgjengerrefleks (tredje kulepunkt)

For 20 – 30 år siden var det langt sterkere fokus på bruk av refleks enn det er i dag. I kapittel 3.2 er det satt ambisiøse tilstandsmål for refleksbruk i 2010 og 2016, noe som krever fornyet fokus på viktigheten av å bruke refleks.

I *anbefalt strategi* er det foreslått at det i første omgang blir arbeidet med å få opp refleksbruken basert på frivillighet. Det må arbeides målrettet på flere fronter. Klesprodusentene må påvirkes til å levere klær med påsydd refleks. I tillegg er det nødvendig med en kraftig intensivert informasjon i kombinasjon med utdeling av refleks i ulike former. Informasjonen rettes blant annet mot barnehager, skoler, arbeidsplasser og lokallag/interesse-foreninger. Statens vegvesen og Trygg Trafikk vil være sentrale aktører i et slikt arbeid.

Dersom det ikke registreres en kraftig økning i refleksbruken innen 2006 foreslås innført et påbud om bruk av refleks for personer som ferdes langs ubelyst offentlig veg i mørke. Dette er også lagt til grunn i vår *strategi for å halvere antall drepte eller hardt skadde*.

Som det går fram av kapittel 3.2, er det beregnet at dersom tiltakene som gjennomføres fører til at tilstandsmålene for 2010 nås, så vil dette gi en reduksjon lik **20** drepte eller hardt skadde hvert år. Dersom tilstandsmålene for 2016 nås, vil dette totalt gi en reduksjon lik **32** drepte eller hardt skadde hvert år.

4.1.7 Informasjon

Målrettet og riktig informasjon vil gi et viktig bidrag i arbeidet med å påvirke trafikantene i retning av en mer nullvisjonstilpasset atferd. Dette gjøres gjennom å øke bevisstheten rundt spesielle tema som er av særlig betydning for trafikksikkerheten. I tillegg er det et mål at informasjonsvirksomheten skal bidra til å redusere antall bevisste brudd på vegtrafikk-lovgivningen.

For planperioden 2002-2005 er det satt av en sentral ramme på 25 mill. kr pr år som styres av Vegdirektoratet og som i hovedsak vil bli brukt til trafikksikkerhetskampanjer. I tillegg vil regionene bruke av de regionfordelte midlene til trafikksikkerhetskampanjer. Det har til nå vært en betydelig grad av frihet til å sette i gang lokale kampanjer. Dette har ført til at ressursene er spredd på mange ulike tema og at innholdet i kampanjene ikke alltid har vært like godt koordinert. Vi tror det er et potensiale for å få bedre trafikksikkerhetsnytte ut av pengene gjennom i større grad å:

- Koordinere og samordne Statens vegvesens informasjon rettet mot trafikksikkerhet

Vegvesenets trafikksikkerhetsinformasjon vil bli koordinert gjennom en styringsgruppe og et sekretariat i Vegdirektoratet. Et nettverk bestående av sekretariatet + 2 representanter fra regionene har ansvaret for å implementere det som blir besluttet sentralt i den enkelte region.

Det vil være en målsetting å samle ressursene om færre kampanjer enn tidligere. I 2003 er det besluttet å konsentrere innsatsen om temaene fart, bilbelte, skolebarn, sykkel og våken bilist. Utvelgelse av nye tema for kampanjer skal skje med utgangspunkt i nullvisjonen.

Informasjonskampanjer vil få økt gjennomslagskraft dersom de fører til et lokalt engasjement. Utforming av framtidige informasjonskampanjer må være basert på erfaring fra hva som har lyktes ved tidligere kampanjer.

Vi bør få et mer bevisst forhold til hvordan Statens vegvesen skal fronte trafikksikkerhet i media. I tillegg bør vi bli flinkere til å samordne mediaframstøt og kampanjer med andre aktører (for eksempel Trygg Trafikk).

Vi har tro på at de grepene som nå blir gjort for å koordinere og samordne informasjonsvirksomheten vil gi nytte i form av færre drepte eller hardt skadde. Dette er imidlertid virkninger som tilskrives tiltak gjennomført i planperioden 2002-2005. Vi forutsetter at informasjonsvirksomheten drives med samme effekt i planperioden 2006-2015, hvilket betyr at den ikke vil gi ytterligere reduksjon i antall drepte eller hardt skadde.

4.2 Kjøretøyrettede tiltak

Den langsiktige utviklingen viser at kjøretøyene blir stadig sikrere. Imidlertid er det fortsatt et betydelig potensiale for å bedre trafikksikkerheten gjennom ulike former for kjøretøyrettede tiltak. Trafikantene kan i større grad påvirkes til å etterspørre trafikksikre biler, og resursbruken til enkelte former for tekniske kontroller bør fortsatt øke. På sikt ligger nok likevel de største trafikksikkerhetsgevinstene i utvikling av ny kjøretøyteknologi. Selv om norske myndigheter har begrensede muligheter for å stille generelle krav til ny kjøretøyteknologi, kan det på ulike måter tilrettelegges for en ønsket utvikling.

4.2.1 Tiltak for å påvirke folk til å kjøpe trafikksikre biler

Både nye biler og sikkerhetsutstyr er dyrt i Norge. Det er derfor en utfordring å påvirke trafikantene til både å etterspørre og kjøpe så sikre biler som mulig og å øke etterspørselen etter ekstra sikkerhetsutstyr i bilene. I vår *strategi for å halvere antall drepte eller hardt skadde* er det lagt til grunn at følgende tiltak blir gjennomført:

- Det innføres avgiftsfritak på alt nytt sikkerhetsutstyr (dvs utstyr som ikke er standard i alle nye biler i dag).
- Det legges økt vekt på offentliggjøring/markedsføring av testresultatene fra EuroNCAP.

I tillegg til disse tiltakene er det viktig at det blir arbeidet målbevisst i forhold til:

- Bilimportører/bilselgere for å få disse til å markedsføre sikkerhet.
- Forsikringsbransjen for at disse skal åpne for ordninger der det blir gitt billigere bilforsikring dersom bilen har nærmere angitt sikkerhetsutstyr.

Avgiftsfritak for sikkerhetsutstyr i bil (første kulepunkt)

Det er viktig at det offentlige gir et klart signal om at det er ønskelig at kjøretøyparken har en høy sikkerhetsstandard. Avgiftssystemet kan brukes bevisst i en slik sammenheng. I vår *strategi for å halvere antall drepte eller hardt skadde* har vi lagt til grunn at det innføres som prinsipp at det skal være avgiftsfritak for alt sikkerhetsutstyr som ikke allerede i dag er standardutstyr i alle nye biler. Dette kan for eksempel være bilbeltesperre, automatisk fartstilpassing (jf. kapittel 4.2.3) osv. En forutsetning for at et slikt tiltak kan gjennomføres er at det blir funnet ordninger som gjør at det ikke innebærer vesentlige kostnader til administrasjon.

Det foreligger ikke grunnlag for å beregne virkninger av å innføre et system med avgiftsfritak på nytt sikkerhetsutstyr i bil.

Det offentlig oppnevnte Bilavgiftsutvalget har som mandat å legge fram et forslag til endringer i avgiftssystemet.

Offentliggjøring/markedsføring av testresultatene fra EuroNCAP (andre kulepunkt)

EuroNCAP (European New Car Assessment Program) er et program for utføring av kollisjonstester av nye biler. Bilene tildeles poeng etter hvor godt de beskytter mot skader ved ulykker. Poengene gis i form av stjerner, der 5 stjerner er høyeste verdi og 1 stjerne er laveste.

Som det framgår av kapittel 3.4, kan det oppnås en trafiksikkerhetsgevinst dersom andelen av nybilsalget med 4 og 5 EuroNCAP-stjerner øker. Det er derfor viktig at testresultatene fra EuroNCAP blir gjort kjent blant forbrukerne, og spesielt blant de som vurderer kjøp av ny bil. Dette kan for eksempel oppnås ved at:

- Antall EuroNCAP-stjerner oppgis som en naturlig del av alle biltester.
- Statens vegvesen offentliggjør lister med testresultater fra EuroNCAP, for eksempel to ganger i året. Dette kan brukes som grunnlag for reportasjer i aviser og bilblader.
- Det gis som sentral føring at antall EuroNCAP-stjerner skal oppgis ved all markedsføring av nye biler. (jf. slik som når det gjelder drivstoff-forbruk og CO₂-utslipp for nye personbiler)

I kapittel 3.4 er det vist at dersom andelen nye biler i Norge med 4 eller 5 EuroNCAP-stjerner øker fra 58 prosent i dag til 75 prosent i 2010 så vil dette gi **9** færre drepte eller hardt skadde hvert år. Dersom andelen øker videre til 90 prosent i 2016 så vil reduksjonen i antall drepte eller hardt skadde pr år øke til **18**. I vår *strategi for å halvere antall drepte eller hardt skadde* har vi forutsatt at offentliggjøring og markedsføring av testresultatene vil gi et viktig bidrag til å nå tilstandsmålene. Imidlertid vil også den generelle utviklingen gå i retning av at stadig flere biler produseres med en kollisjonssikkerhet som gir 4 eller 5 EuroNCAP-stjerner.

Tiltaket er ikke omtalt i *anbefalt strategi*.

Kollisjonstester med EuroNCAP er i dag frivillig. Det bør arbeides med sikte på at dette skal være obligatorisk for alle nye bilmerker. På sikt bør det også være en målsetting at forskriftsverket i EU stiller krav til kollisjonssikkerhet i nye biler, for eksempel på linje med det som ligger i kravene for å få 4 EuroNCAP-stjerner.

4.2.2 Kontroll av kjøretøy

Tunge kjøretøyer er overrepresentert i alvorlige trafikkulykker. Dette skyldes fysisk tyngde og reduserte kjøreegenskaper, men også at den tekniske standarden er lavere for tunge enn for lette kjøretøyer.

I vår *strategi for å halvere antall drepte eller hardt skadde* har vi lagt til grunn at følgende tiltak blir gjennomført:

- Ressursbruken til tungtransportkontroller utført av Statens vegvesen økes med 25 prosent i perioden 2006-2009. I perioden 2010-2015 økes ressursbruken med ytterligere 15 prosent sammenliknet med nivået i 2009.
- Det innføres en ordning med halvårig bremsekontroll for tunge kjøretøyer.

I tillegg til de nevnte tiltakene vil trolig innføring av EU-direktiv om digitale fartsskrivere sommeren 2004 gi positive virkninger. Digitale fartsskrivere vil gjøre det enklere å utføre kjøre- og hviletidskontroller samtidig som at det blir vanskeligere å jukse.

Økt antall tungtransportkontroller (første kulepunkt)

Kontroll av tungtransport omfatter kontroll av dokumenter og ett eller flere av disse elementene: teknisk kontroll (lys, dekk og bremses), sikring av last, farlig gods, dimensjoner (vekt, høyde og lengde) eller andre brukskrav. I kapittel 3.4 er det satt tilstandsmål knyttet til bremses, sikring av last og farlig gods.

I handlingsprogrammet for perioden 2002-2005 er det forutsatt at tungtransportkontroller utført av Statens vegvesen vil bli økt med 50 prosent i 2005 sammenliknet med nivået i 2001.

I *anbefalt strategi* er det forutsatt at innsatsen til kontroll av tyngre kjøretøy skal økes ytterligere utover forventet nivå i 2005. Kontroll av bremses, last, dekkutrustning og kjøre- og hviletid nevnes spesielt. Det er imidlertid ikke angitt hvor stor økningen skal være.

I vår *strategi for å halvere antall drepte eller hardt skadde* har vi lagt til grunn en opptrapping, slik at ressursbruken til tungtransportkontroller i 2009 blir 25 prosent høyere enn i 2005 og ressursbruken i 2015 blir 15 prosent høyere enn i 2009.

Det er forventet at den forutsatte økningen av ressursbruken til tungtransportkontroller (eventuelt sammen med et opplegg med halvårig bremsekontroll, jf. neste punkt) vil være tilstrekkelig til at tilstandsmålene for tunge kjøretøyer nås (jf. kapittel 3.4). Den økte innsatsen til tungtransportkontroller i perioden 2006-2009 vil dermed gi en beregnet reduksjon i antall drepte eller hardt skadde lik 8 i år 2010. Opptrappingen i perioden 2010-2015 vil gi en

ytterligere reduksjon lik **4** drepte eller hardt skadde hvert år, slik at den totale reduksjonen i år 2016 blir lik **12** drepte eller hardt skadde.

Vi forutsetter at opptrappingen i periodene 2006-2009 og 2010-2015 skjer gradvis. Dersom vi tar utgangspunkt i nivået på tungtransportkontroller i 2005 blir behovet for økt ramme i perioden 2006-2009 i størrelsesorden **25 mill kr** (økende fra 2,5 mill kr i 2006 til 10 mill kr i 2009). Tilsvarende vil den økte kostnaden i perioden 2010-2015 bli på i størrelsesorden **85 mill kr** (økende fra 11 mill kr i 2010 til 17,5 mill kr i 2015). Disse kostnadene knytter seg i hovedsak til behovet for økt bemanning. En målsetting om en vesentlig økning i ressursbruken til tungtransportkontroller vil være vanskelig å forene med gjeldende krav til nedbemanning.

Det arbeides med å utvikle et IT-basert forvaltningskontrollsystem som vil gi oss mulighet for å lagre all kontrollinformasjon. Dette vil så i neste omgang kunne brukes ved oppfølging av trafikanter som ofte blir registrert med mangler. Dette kan for eksempel være tungbilsjåfører som gjentatte ganger blir stoppet med manglende medbrakte eller bruk av kjettinger.

Halvårig bremsekontroll (andre kulepunkt)

Bremsene på tunge kjøretøyer testes årlig på periodisk kjøretøykontroll samt på tungtransportkontroller. Imidlertid vil bremsene ofte endres mye i løpet av ett år med de aktuelle kjørelengdene. Som det framgår av kapittel 3.4, viste tilstandsundersøkelsene i 2001 at kun 70 prosent av alle tunge kjøretøyer hadde bremses med godkjent virkning.

I omtalen av *anbefalt strategi* er det varslet at Statens vegvesen vil utrede om det bør innføres en ordning med halvårig bremsekontroll av tunge kjøretøyer. I vår *strategi for å halvere antall drepte eller hardt skadde* har vi valgt å legge til grunn at en slik ordning blir innført. Dette kan enten være en obligatorisk ordning, eller en ordning bygd på frivillighet der de som er inne til halvårig kontroll slipper test av bremses dersom de blir tatt ut til tungtransportkontroll.

Virknninger og kostnader avhenger av hvordan tiltaket utformes.

4.2.3 Ny kjøretøyteknologi

Ny kjøretøyteknologi vil kunne bidra vesentlig til økt trafiksikkerhet, gitt at det ikke innføres utstyr som tar førerens oppmerksomhet bort fra trafikken. Utviklingen kan komme til å gå raskt, og kan endre flere av forutsetningene som er lagt til grunn i de øvrige kapitler i dette dokumentet. Som et eksempel vil automatisk fartstilpasning (ISA) og bilbeltesperre i alle biler føre til at henholdsvis fartskontroller og bilbeltekontroller blir mindre aktuelt.

Imidlertid vil innføring av ulike typer ny kjøretøyteknologi som standard i alle nye biler ta lang tid, med mindre en slik utvikling blir påskyndet gjennom for eksempel et EU-direktiv. I vår strategi for å halvere antall drepte eller hardt skadde har vi i hovedsak valgt å begrense oss til tiltak som kan gjennomføres uten at det forutsetter politiske vedtak på internasjonalt nivå.

Vi har begrenset oss til å gjøre forutsetninger innenfor 3 områder; alkolås, bilbeltesperre og automatisk fartstilpasning (ISA). Dette er teknologi som allerede i dag er godt uttestet, og der vi vet at det vil kunne oppnås god trafikksikkerhetseffekt. Det er bare når det gjelder bilbeltesperre at det er valgt et ambisjonsnivå som forutsetter at det blir fattet politiske vedtak på et internasjonalt nivå.

I Statens vegvesen har Region Vest har fått et spesielt ansvar for å komme med forslag til aktuell og mulig bruk av ny kjøretøyteknologi som kan bidra til å korrigere uønsket trafikantadferd. I dette arbeidet vil det også bli sett på andre tiltak enn det som er lagt til grunn i dette dokumentet. Videre vil arbeidet som gjøres av Region Vest gi oss et grunnlag for å fastsette et realistisk ambisjonsnivå med hensyn til å innføre ny kjøretøyteknologi.

I vårt arbeid med å utforme en *strategi for å halvere antall drepte eller hardt skadde* har vi valgt å legge til grunn følgende ambisjonsnivå:

- Innen 2006 innføres en ordning der personer som blir tatt for å kjøre med promille over 0,5 får valget mellom inndragning av førerkortet i 2 år eller å måtte kjøre med alkolås i 2 år.
- Innen 2006 innføres krav om at det skal være bilbeltesperre i alle nye biler som eies av offentlige virksomheter. Innen 2010 skal alle biler som brukes i transportoppdrag for det offentlige ha bilbeltesperre. Innen samme år skal det være bilbeltesperre i alle nye biler som selges i Norge.
- Innen 2010 stilles krav om at automatisk fartstilpasning (ISA) skal være installert i alle nye biler som eies av det offentlige. Innen 2015 stilles krav om at ISA skal være installert i alle biler som skal brukes i transportoppdrag for det offentlige.

Disse tre tiltakene utgjør bare et lite utvalg i forhold til de mulighetene som dagens teknologi gir oss. Internasjonalt arbeides det blant annet med:

- Automatisk avstandsregulering til forankjørende bil
- Automatisk ulykkesvarsling utløst av kollisjonspute
- Fotgjengervennlig frontparti
- Automatisk cruisekontroll (følger skiltet hastighet)
- Atferdsregistrator i bil (registrerer fart, oppbremsing m.m.)

Virkninger av slike systemer vil eventuelt komme som et tillegg til beregningene som er lagt til grunn i dette dokumentet.

Alkolås (første kulepunkt)

En alkolås er en innretning som er koblet til tenningen, slik at bilen ikke vil starte før føreren ved å blåse i et rør har dokumentert at han/hun ikke er påvirket av alkohol. Sjøføren må i tillegg blåse med ujevne mellomrom under kjøringen. Dette vil sikre oss mot at alkohol inntas underveis mens kjøringen pågår og mot at en påvirket person får hjelp til å starte bilen av en som er edru.

Alkolås er et relativt kostbart tiltak. Selve monteringen er rimelig, men med dagens teknologi vil det være nødvendig med hyppig kontroll og kalibrering av utstyret. De årlige driftskostnadene vil trolig beløpe seg til mer enn 10 000 kr for hver bil med alkolås.

I *anbefalt strategi* har vi vist til brev fra Statens vegvesen til Samferdselsdepartementet datert 22. januar 2003, der det foreslås at det blir satt i gang forsøk med alkolås i Norge. På grunn av tiltakets kostnad vil det være mest aktuelt å bruke som individualpreventivt tiltak rettet mot promilledømte. I vår *strategi for å halvere antall drepte eller hardt skadde* har vi lagt til grunn at det innen 2006 blir innført en ordning der personer som blir tatt for å kjøre med promille over 0,5 får valget mellom inndragning av førerkortet i 2 år eller å måtte kjøre med alkolås i 2 år.

Under forutsetning av at de aller fleste velger å kjøre med alkolås framfor inndragning av førerkortet vil tiltaket kunne gi en årlig reduksjon lik **20** drepte eller hardt skadde. Virkningen vil være den samme i 2010 og i 2016. Den beregnede virkningen må sees i sammenheng med en forutsetning om en økning i antall ruskontroller (jf. fjerde kulepunkt i kapittel 4.1.1). Dette vil medføre at oppdagelsesrisikoen ved promillekjøring øker betraktelig, slik at antallet som omfattes av tiltaket blir høyere enn dersom dagens kontrollnivå opprettholdes.

Bilbeltesperre (andre kulepunkt)

En bilbeltesperre er en innretning som kobles til tenningen, slik at bilen ikke kan startes før føreren har festet bilbeltet. Som det går fram av kapittel 3.2, har vi lagt til grunn ambisiøse tiltandsmål for bilbeltebruk. Bilbeltesperre vil være det mest effektive tiltaket for å få opp bruksprosenten. Tiltaket er relativt rimelig og kan lett ettermonteres i eldre biler.

I *anbefalt strategi* er det foreslått at det gis som statlig føring at alle nye biler som eies av det offentlige skal ha montert bilbeltesperre. Videre står det at det i et noe lengre tidsperspektiv bør innføres som krav at alle kjøretøyer som brukes til transportoppdrag gitt av det offentlige skal ha bilbeltesperre.

I vår *strategi for å halvere antall drepte eller hardt skadde* har vi valgt å legge til grunn følgende framdriftsplan for innføring av bilbeltesperre:

- Innen 2006 stilles krav om at det skal være bilbeltesperre i alle nye biler som kjøpes av statlige, fylkeskommunale eller kommunale virksomheter.
- Innen 2010 innføres krav om at biler som brukes i transportoppdrag for det offentlige skal ha bilbeltesperre.
- Innen 2010 innføres krav om at det skal være bilbeltesperre i alle nye biler som selges i Norge.

Det siste strekpunktet kan ikke innføres ensidig som krav i Norge, og det er lite trolig at samtlige bilprodusenter innfører dette på frivillig basis. Det er derfor en forutsetning at det blir fattet et vedtak i EU om at nye biler skal ha bilbeltesperre.

Det er beregnet at bilbeltesperre i alle nye biler i offentlig eie som anskaffes i årene 2006-2009 vil gi en reduksjon på **1** drept eller hardt skadd i år 2010. Beregningen er gjort med stor grad av usikkerhet da det ikke finnes noen lett tilgjengelig statistikk som viser antall kjøretøyer i offentlig eie. Dersom alle nye biler blir utstyrt med bilbeltesperre innen 2010 og det samtidig blir stilt krav om at alle biler som blir brukt i transportoppdrag for det offentlige skal ha bilbeltesperre, så kan det ventes at dette gi en ytterligere reduksjon lik **12** drepte eller

hardt skadde i 2016. Tiltaket vil dermed totalt gi en reduksjon lik **13** drepte eller hardt skadde i 2016.

Automatisk fartstilpasning (ISA) (tredje kulepunkt)

Automatisk fartstilpasning (ISA – Intelligent Speed Adaption) kan i prinsippet ha tre ulike virkemåter:

- Det varsles med lydsignal når fartsgrensen overskrides.
- Det gis et mottrykk i gasspedalen når fartsgrensen overskrides.
- Kjøretøyet kan ikke kjøres raskere enn fartsgrensa.

Informasjon til kjøretøyet om hvilken fart det skal tilpasses til kan enten gis fra sendere som er festet til fartsskiltene eller ved hjelp av et GPS-basert system der kjøretøyets posisjon kobles mot informasjon om fartsgrense.

I Sverige har det blitt gjennomført et fireårig prøveprosjekt med ISA. Resultatene viser at antall skadde i trafikken kunne vært redusert med 20-30 prosent dersom alle hadde slikt utstyr.

Det er umulig å si om, og eventuelt når, bilprodusenter vil levere nye biler med ISA. Dette avhenger blant annet av hvilke krav som blir stilt gjennom EU. Imidlertid vil det være mulig å ettermontere ISA på dagens bilpark.

I omtalen av *anbefalt strategi* er det varslet at Statens vegvesen vil utrede hva som skal til for å etablere en infrastruktur som gjør det mulig med automatisk fartstilpasning (ISA) på biler som kjører i Norge.

I vår *strategi for å halvere antall drepte eller hardt skadde* har vi valgt å legge til grunn at nødvendig infrastruktur blir etablert, og at det innen 2010 blir stilt krav om at ISA blir installert i alle nye biler som eies av det offentlige. Innen 2015 stilles krav om at alle biler som skal brukes til transportoppdrag for det offentlige må ha installert ISA.

Det er beregnet at tiltaket vil gi en reduksjon lik **4** drepte eller hardt skadde i år 2016. Selv om den direkte virkningen er relativt begrenset vil tiltaket kunne ha stor betydning som et bidrag til å skape en etterspørsel, og dermed være medvirkende til at bilprodusenter etter hvert velger å levere nye biler med ISA som standardutstyr. Dersom hele bilparken hadde ISA ville dette kunne gi en årlig reduksjon på i størrelsesorden 240 drepte eller hardt skadde.

4.3 Vegtiltak

Det meste av dagens riksvegnett er bygd ut fra andre prinsipper enn det som legges til grunn i nullvisjonen. Det er derfor et stort behov for å gjennomføre større og mindre fysiske tiltak på dagens vegnett. Formålet er todelt. Vegens utforming skal lede til sikker atferd og redusere antall ubevisste feilhandlinger gjennom å være enkel og lettlest for trafikantene. Samtidig må vegmiljøet ha innebygde korrigeringsmuligheter og barrierer som reduserer konsekvensene av de feilhandlinger som likevel gjøres.

Gjennom EuroRAP⁸ er det igangsatt et arbeid på europeisk nivå med sikte på å finne fram til egnede metoder for å dele inn vegnettet ut fra sikkerhetskriterier. Uavhengig av dette ble det høsten 2002 og vinteren 2003 foretatt en gjennomgang av det norske riksvegnettet ved hjelp av dataverktøyet TAV (se omtale i kapittel 3.5). Innenfor deltemaet trafikksikkerhet ble om lag 10 prosent av riksvegnettet gitt statuskode N, om lag 35 prosent statuskode B og om lag 55 prosent statuskode J⁹. Vegstrekninger med statuskode N holder ikke en akseptabel minstestandard med hensyn på trafikksikkerhet. Det er naturlig at hovedtyngden av trafikksikkerhetstiltak blir gjennomført på slike veger.

De største utfordringene er knyttet til utforkjøringsulykker, møteulykker og ulykker der fotgjengere og syklister er innblandet. Disse ulykkestypene har gjennomgående høy alvorlighetsgrad og er årsak til om lag 80 prosent av alle dødsfall i vegtrafikken. Vi har derfor ved utvelgelse av tiltak/satsingsområder valgt å fokusere spesielt på disse.

I kapitlene 4.3.1 – 4.3.3 følger en oversikt over fysiske tiltak med god trafikksikkerhetsvirkning som er prioritert i vår *strategi for å halvere antall drepte eller hardt skadde*. I *anbefalt strategi* er det forutsatt at deler av trafikksikkerhetsvirkningen oppnås som følge av tiltak som først og fremst prioriteres ut fra andre hensyn enn trafikksikkerhet. Disse tiltakene forutsettes også å inngå i vår strategi for å halvere antall drepte eller hardt skadde. I kapittel 4.3.4 er det vist en egen oversikt over slike tiltak.

4.3.1 Strakstiltak på vegen

Innenfor realistiske økonomiske rammer vil det i løpet av en tiårs periode kun være en svært begrenset del av riksvegnettet hvor det blir gjennomført tyngre investeringstiltak. I *anbefalt strategi* er det lagt til grunn en økt satsing på videreutvikling av eksisterende vegnett framfor bygging av nye veger. Dette gjelder i særlig grad det øvrige riksvegnettet.

Erfaring viser at det å gjennomføre enkle strakstiltak ofte vil være en kostnadseffektiv måte å bedre trafikksikkerheten på. Som strakstiltak regnes mindre tiltak som ikke krever grunn-erwerb eller formell planbehandling etter plan- og bygningsloven. Strakstiltak kan enten være permanente tiltak eller midlertidige tiltak i påvente av at det blir gjennomført mer omfattende investeringer. I vår *strategi for å halvere antall drepte eller hardt skadde* har vi lagt til grunn at følgende tiltak blir gjennomført:

- Det skal gjennomføres trafikksikkerhetsrevisjon på alle N-strekninger med hensyn til trafikksikkerhet (jf. registreringene som ble utført av vegkontorene høsten 2002/ vinteren 2003) Trafikksikkerhetsrevisjonen skal munne ut i tiltakspakker som viser hvordan den sikkerhetsmessige standarden kan bedres. Der hvor det ikke gjennomføres større tiltak skal aktuelle strakstiltak være gjennomført innen utgangen av 2009.
- Fra og med 2008 innføres et system der det stilles krav om at det for alle ”nye” N-strekninger blir gjennomført nødvendige strakstiltak for å bedre den sikkerhetsmessige standarden innen 2 år. Strakstiltakene skal framkomme som et resultat av en trafikksikkerhetsrevisjon.

⁸ EuroRAP = European Road Assessment Program

⁹ Statuskode N = Nei-strekninger, dvs strekninger som ikke holder akseptabel minstestandard
Statuskode B = Brukbare strekninger. Statuskode J = Ja-strekninger

- Der hvor det ikke foreligger krav om trafikksikkerhetsrevisjon foretas en forenklet gjennomgang med sikte på å peke ut strekninger der det må gjøres tiltak for å forhindre utforkjøringsulykker og/eller tiltak for å redusere alvorlighetsgraden ved utforkjøringsulykker. Nødvendige strakstiltak i form av rekkverk, mykgjøring av sideterreng osv. skal være gjennomført på alle B-strekninger innen utgangen av 2009 og på alle J-strekninger innen utgangen av 2015.
- I alle byer og tettsteder med over 20 000 innbyggere gjennomgås tilbudet til syklistene, med sikte på å påpeke tiltak som kan bedre sikkerhet og framkommelighet. Straks-tiltak med positiv virkning for sikkerhet skal være gjennomført innen utgangen av 2009.

Strakstiltak vil ofte ligge i grenseland mellom vedlikehold og investeringer. Det forutsettes at tiltakene blir finansiert dels over post 23 (Trafikktilsyn, drift og vedlikehold m.m.) og dels over post 30 (Riksveginvesteringer).

Trafikksikkerhetsrevisjon + strakstiltak på alle N-strekninger med hensyn på trafikksikkerhet (første kulepunkt)

I omtalen av *anbefalt strategi* står det at Statens vegvesen i planperioden vil intensivere arbeidet med trafikksikkerhetsrevisjoner¹⁰ av riksveger med høy skadegradstetthet og at trafikksikkerhetsrevisjonene vil bli fulgt opp med enkle strakstiltak.

I vår *strategi for å halvere antall drepte eller hardt skadde* har vi valgt å legge til grunn at det blir stilt krav om at det blir gjennomført trafikksikkerhetsrevisjon på alle strekninger som ble gitt statuskode N ved gjennomgangen av riksvegnettet høsten 2002/vinteren 2003 (jf. omtalen i kapittel 3.5 og i innledningen til kapittel 4.3). Trafikksikkerhetsrevisjonen skal munne ut i tiltakspakker som viser hvordan den sikkerhetsmessige standarden kan bedres. Tiltakene vil grovt kunne deles i tre kategorier; strakstiltak, mindre investeringstiltak og strekningsvise tiltak. Der hvor det ikke gjennomføres mindre investeringstiltak eller strekningsvise investeringer som ventes å gi tilstrekkelige forbedringer, stilles krav om at aktuelle strakstiltak skal være gjennomført innen utgangen av 2009.

Eksempler på strakstiltak i etterkant av en trafikksikkerhetsrevisjon er skilting, oppsetting av rekkverk, fjerning av farlige sidehindre, oppretting av feil tverrfall, kryssutbedring innenfor dagens areal til vegformål, ATK og nedsatt fartsgrense.

Totalt er det registrert om lag 2 700 km N-strekninger med hensyn på trafikksikkerhet. I Statens vegvesens handlingsprogram for planperioden 2002-2005 er det lagt til grunn at det blir utført trafikksikkerhetsrevisjon samt strakstiltak på noe over 1 000 km i løpet av planperioden 2002-2005. Trafikksikkerhetsrevisjon samt strakstiltak forutsettes gjennomført for de resterende 1 700 km i løpet av perioden 2006-2009.

Det legges til grunn at strakstiltakene i gjennomsnitt vil koste 0,5 mill kr pr km veg der det blir gjennomført trafikksikkerhetsrevisjon. Dette gir en kostnad for perioden 2006-2009 lik **850 mill. kr.**

¹⁰ Jf. opplegg beskrevet i ”Veileder om trafikksikkerhetsrevisjon av eksisterende veg, nivå 6. (TTS-04-2001). Denne vil bli innarbeidet i håndbok 222 Trafikksikkerhetsrevisjon av veg- og trafikkanlegg i løpet av 2003.

Virkingen av strakstiltakene som utføres i planperioden 2002-2005 er tatt hensyn til ved beregning av antatt status pr 1. januar 2006. Innsatsen som forutsettes utført i perioden 2006-2009 forventes å gi en reduksjon lik 27 drepte eller hardt skadde i år 2010. Virkingen vil være den samme i år 2016.

Trafikksikkerhetsrevisjon + strakstiltak på alle "nye" N-strekninger (andre kulepunkt)

Utvelgelse av N-strekninger ved hjelp av TAV er blant annet basert på det faktiske ulykkesbildet på strekningen de siste 8 årene. Nye beregninger med TAV i framtidige år vil derfor gi "nye" N-strekninger.

Vi kan tenke oss et system der riksvegnettet blir gjennomgått ved hjelp av TAV annet hvert år – dvs i arbeidet med NTP og i arbeidet med handlingsprogrammet. De neste tidspunktene for en gjennomgang av riksvegnettet blir da:

- 2004: Grunnlag for arbeidet med handlingsprogrammet for 2006-2009
- 2006: Grunnlag for arbeidet med NTP 2010-2019
- 2008: Grunnlag for arbeidet med handlingsprogrammet for 2010-2013
- 2010: Grunnlag for arbeidet med NTP 2014-2023

I omtalene av foregående kulepunkt er det lagt til grunn at det innen 2009 skal utføres strakstiltak på alle dagens N-strekninger. Det vil være naturlig at det for "nye" N-strekninger som framkommer ved framtidige gjennomganger med TAV stilles strengere krav til tidspunktet for trafikksikkerhetsrevisjon/strakstiltak. I vår *strategi for å halvere antall drepte eller hardt skadde* har vi valgt å legge til grunn at det blir innført en 2-års frist gjeldende fra og med gjennomgangen med TAV i 2008. Dette innebærer at det:

- Innen 2010 skal være utført strakstiltak (etter trafikksikkerhetsrevisjon) for alle "nye" N-strekninger som har framkommet etter gjennomganger med TAV i 2004, 2006 og 2008.
- Innen 2012 skal være utført strakstiltak (etter trafikksikkerhetsrevisjon) for alle "nye" N-strekninger som har framkommet etter gjennomgang med TAV i 2010.
- osv.

Dersom vi antar at kravet om trafikksikkerhetsrevisjon og strakstiltak på "nye" N-strekninger vil omfatte 1 200 km veg i perioden 2010-2015, så vil dette med et gjennomsnitt på 0,5 mill kr pr km gi en total kostnad på **600 mill kr**. Innsatsen forventes å gi en reduksjon på i størrelsesorden 7 drepte eller hardt skadde i år 2016.

Strakstiltak spesielt rettet mot utforkjøringsulykker (tredje kulepunkt)

Trafikkulykkene skjer spredd, og det vil være et betydelig potensiale for å gjennomføre enkle fysiske tiltak med god trafikksikkerhetseffekt også utenom de strekningene som i TAV er gitt statuskode N. Vi velger derfor å legge til grunn at det blir utarbeidet et opplegg for en forenklet gjennomgang av strekninger med statuskode B og J.

Gjennomgangen bør ha et særlig fokus på hvordan vi skal redusere faren for utforkjøringsulykker og/eller redusere alvorlighetsgraden på slike ulykker. Den bør blant annet omfatte

kartlegging av utforkjøringsrisikofaktor i kurver (URF), behov for rekkverk (nytt rekkverk + utskifting av gammelt) samt fjerning av farlige sidehindre. Det bør også kartlegges om det er behov for særlige tiltak for å forhindre møteulykker. I vår *strategi for å halvere antall drepte eller hardt skadde* legger vi til grunn at:

- Strakstiltak etter en gjennomgang av samtlige B-strekninger (om lag 9 000 km) skal være gjennomført innen utgangen av 2009.
- Strakstiltak etter en gjennomgang av samtlige J-strekninger (om lag 14 000 km) skal være gjennomført innen utgangen av 2015.

For N-strekninger forutsettes at slike vurderinger blir gjort som et ledd i arbeidet med trafiksikkerhetsrevisjon (jf. første kulepunkt).

Strakstiltakene må utformes slik at de gir strekningene en akseptabel minstestandard sett i forhold til faren for (og ved) utforkjøringsulykker. Dersom vi anslår at strakstiltakene kan gjennomføres innenfor en gjennomsnittskostnad på rundt 100 000 kr pr km på B-strekningene og rundt 50 000 kr pr km på J-strekningene får vi en kostnad lik **900 mill kr** i perioden 2006-2009 og lik **700 mill kr** i perioden 2010-2015.

Det er beregnet at strakstiltakene i perioden 2006-2009 vil gi en reduksjon lik **23** drepte eller hardt skadde i år 2010. Tilsvarende vil strakstiltakene i perioden 2010-2015 gi **6** færre drepte eller hardt skadde pr år, slik at tiltaket totalt vil gi en reduksjon lik **29** drepte eller hardt skadde i år 2016.

Det presiseres at beregningen både av kostnader og virkninger er bygd på svært usikre antakelser.

Tiltaket er ikke omtalt i *anbefalt strategi*.

Strakstiltak spesielt rettet mot syklistene (fjerde kulepunkt)

I mange byer og tettsteder er tilbudet til syklistene preget av dårlig skilting, variasjon i standard og usammenhengende løsninger. Dette går ut over både sikkerhet og framkommelighet for syklistene. Sykkelveginspeksjoner er et svensk konsept som Syklistenes Landsforening har tilpasset til norske forhold. Ved hjelp av befaringer påpekes enkle tiltak som vil bedre sikkerhet og framkommelighet for syklistene. Statens vegvesen bør kvalitetssikre og eventuelt videreutvikle metodikken, slik at vi sikrer at sikkerhet blir vurdert på linje med det som gjøres ved trafiksikkerhetsrevisjon av eksisterende veg.

I vår *strategi for å halvere antall drepte eller hardt skadde* legger vi til grunn at sykkelveginspeksjoner blir gjennomført i alle byer og tettsteder med over 20 000 innbyggere. Strakstiltak med positiv virkning for trafiksikkerhet skal være gjennomført innen utgangen av 2009. Slike strakstiltak kan for eksempel være oppmerking av sykkelfelt, bedre skilting, etablering av opphøyde gangfelt osv. En registrering av behov for planfri kryssing for fotgjengere og syklistene bør inngå som en del av gjennomgangen (jf. punkt 4.3.2).

Kostnadene for å gjennomføre strakstiltakene er usikre og vil avhenge av hvilket ambisjonsnivå vi velger å legge oss på. Dersom det legges til grunn en kostnad på i størrelsesorden 2 – 5 mill kr pr by-/tettstedsområde avhengig av størrelse, vil tiltaket få en total kostnad på i

underkant av **100 mill kr** (vi har 23 byer/tettsteder med over 20 000 innbyggere). Det er naturlig å tenke seg en kostnadsdeling mellom Statens vegvesen og de aktuelle kommunene, for eksempel med **50** prosent hver. Strakstiltakene forventes å gi en reduksjon lik **5** drepte eller hardt skadde i år 2010. Virkningen vil være den samme i år 2016.

Tiltaket er ikke omtalt i *anbefalt strategi*.

4.3.2 Øvrige investeringstiltak

Med øvrige investeringstiltak menes her ”strekningvisse investeringer” og ”mindre investeringstiltak”. I vår *strategi for å halvere antall drepte eller hardt skadde* har vi lagt til grunn at det velges ut fire hovedsatsinger; etablering av midtdeler/midtrekkverk, veglys, planfri kryssing for fotgjengere og syklistene og utbedring av punkter med uakseptabelt høy risiko for ulykker. Dette er konkretisert gjennom følgende tiltak:

- Det bygges om lag 80 km firefelts veg med midtdeler i perioden 2006-2009 og ytterligere om lag 120 km i perioden 2010-2015. Dette gjelder riksveger med ÅDT over 10 000. Innen 1/1-2016 skal ingen veger med ÅDT over 10 000 uten midtdeler ha fartsgrense over 70 km/t.
- Det etableres midtrekkverk på 100 km 2-3 felts veg i perioden 2006-2009 og på ytterligere 100 km i perioden 2010-2015. Dette gjelder i første rekke riksveger med ÅDT mellom 5 000 og 10 000.
- I perioden 2006-2015 settes det opp nytt veglys på 1 000 km riksveg. I tillegg bedres standarden på ytterligere om lag 1 000 km som er belyst i dag, men der belysningen ikke er i henhold til vegnormalenes krav.
- Det etableres om lag 40 planfrie kryssingssteder på riksvegnettet for fotgjengere og syklistene i perioden 2006-2009, og ytterligere om lag 60 planfrie kryssingssteder i perioden 2010-2015.
- I perioden 2006-2009 utbedres hvert år 100 punkter der risikoen for at det skjer ulykker er uakseptabelt høy. I perioden 2010-2015 trappes dette ned til 60 punkter pr år.

I tillegg antar vi at det i planperioden vil være ønskelig å prioritere enkelte trafikksikkerhets-tiltak som ikke naturlig hører hjemme under noen av kulepunktene over. Dette kan blant annet gjelde mindre investeringstiltak som framkommer som behov gjennom trafikksikkerhets-revisjon (jf. kapittel 4.3.1). Det vises til omtale til slutt i kapittel 4.3.2.

Det er en grunnleggende forutsetning at alle nye veger bygges ut med tilfredsstillende standard med hensyn til trafikksikkerhet. Trafikksikkerhetsrevisjon av planer må fortsatt brukes som et sentralt verktøy for å sikre god kvalitet på alle plannivåer. I tillegg må vi forutsette at den pågående revisjon av håndbok 017 – Veg- og gateutforming vil resultere i at det blir stilt strengere krav til sikkerhet ved planlegging av nye veger.

Bygging av firefelts veg med midtdeler (første kulepunkt)

I henhold til håndbok 235 Stamvegutforming skal stamveger i standardklasse H1 (hovedveg i spredt bebyggelse) med ÅDT mellom 10 000 og 20 000 utformes med midtdeler og en total

vegbredde på 20 meter (smal firefelts veg). Tilsvarende skal stamveger i standardklasse H1 med ÅDT over 20 000 utformes med midtdeler og en total veggbredde på 26 meter (full firefelts løsning). Ut fra en trafikksikkerhetsvurdering er det ingen logisk grunn til at ikke de samme kravene til utbyggingsstandard skal gjelde for øvrige riksveger som for stamveger.

I *anbefalt strategi* er det foreslått bygd om lag 100 km ny firefeltsveg i planperioden 2006-2015¹¹.

I vår *strategi for å halvere antall drepte eller hardt skadde* har vi lagt til grunn at det i planperioden 2006-2015 bygges 200 km firefelts veg, fordelt på 80 km i perioden 2006-2009 og 120 km i perioden 2010-2015. Innen 2016 vil det da kunne være sammenhengende firefelts veg mellom Oslo og Mysen (Ev 18), Svinesund (Ev 6), Kolomoen ved Stange (Ev 6) og Larvik (Ev 18), i tillegg til strekninger ved Kristiansand, Stavanger, Bergen og Trondheim.

Kollisjonstester viser at dersom man kjører en relativt ny bil, bruker bilbelte og frontkolliderer med en tilsvarende bil, har man gode sjanser til å overleve i hastigheter opp til 70 km/t. Dersom en kommer over i motgående kjørefelt øker sjansene for å kolliderer front mot front ved økende ÅDT.

I dag har vi om lag 550 km riksveg som har ÅDT over 10 000 og der fartsgrensa samtidig er 80 km/t eller høyere. Med gjeldende prognoser for trafikkvekst vil dette øke til om lag 750 km innen 2015. I vår strategi for å halvere antall drepte eller hardt skadde har vi lagt til grunn en forutsetning om at innen 1/1-2016 skal alle riksveger med ÅDT over 10 000 enten ha midtdeler/midtrekkverk eller fartsgrense lik 70 km/t eller lavere. Dersom vi tar hensyn til at noen av strekningene med ny firefelts veg erstatter veger som i dag har lavere fartsgrense enn 80 km/t får vi et behov for redusert fartsgrense på om lag 400 km veg.

Utbygging av 80 km med firefelts veger i perioden 2006-2009 forventes å gi en reduksjon på i størrelsesorden **11** drepte eller hardt skadde i 2010. Utbygging av 120 km firefelts veger i perioden 2010-2015 vil sammen med redusert fartsgrense på om lag 400 km veg gi en ytterligere reduksjon på i størrelsesorden **23** drepte eller hardt skadde pr år. Tiltaket vil dermed totalt gi en reduksjon lik **34** drepte eller hardt skadde i år 2016.

Vi velger å legge til grunn at "tilleggssatsingen" består av prosjekter med samme gjennomsnittlige løpemeterkostnad som prosjektene som er prioritert i anbefalt strategi. Dette vil gi totale kostnader lik 5 500 mill kr for perioden 2006-2009 og lik 8 000 mill kr for perioden 2010-2015. For firefelts veger som prioriteres i anbefalt strategi forutsettes en gjennomsnittlig bompengandelen på noe under 45 prosent. Dersom vi forutsetter det samme for "tilleggssatsingen" får vi en statlig kostnad for perioden 2006-2009 lik **3 000 mill kr** og for perioden 2010-2015 lik **4 500 mill kr**.

En ren prioritering ut fra trafikksikkerhet tilsier at utbygging av høyt trafikkerte veger til fire felt ikke burde vært prioritert i det omfang som her er lagt til grunn. Vi har imidlertid valgt å legge vekt på at tiltaket i tillegg til å gi langt sikrere veger også vil gi bedret framkommelighet og derigjennom reduserte transportkostnader.

¹¹ Bundne investeringer er ikke inkludert i dette tallet.

Etablering av midtrekkverk på to og tre feltsveger (andre kulepunkt)

I Sverige pågår for tiden omfattende etablering av trefeltsveger med midtrekkverk av wire. Retningen med to kjørefelt skiftes med noen få kilometers mellomrom. På veger som fra før har en vegbredde på 13 meter, kan en slik løsning etableres for om lag 1,5 mill kr pr km. Kostnaden for selve midtrekkverket utgjør mellom 0,3 mill kr og 1 mill kr pr km avhengig av om det brukes wire eller betong. Foreløpige erfaringer fra Sverige viser at tiltaket gir en reduksjon i antall drepte eller hardt skadde på om lag 50 prosent forutsatt at det også gjennomføres nødvendige tiltak i vegens sideområde.

I Norge er etablering av to og tre felts veger med midtrekkverk aktuelt som permanent løsning ved ÅDT mellom 5 000 og 10 000, eller som trinnvis utbygging mot firefelts veg der ÅDT er over 10 000. Tiltaket er aktuelt ved standardklasse H1 – hovedveg i spredt bebyggelse. I dag har vi om lag 680 km riksveg med ÅDT mellom 5 000 og 10 000 og der fartsgrensa samtidig er 80 km/t eller høyere. Med gjeldende prognoser for trafikkvekst vil dette øke til om lag 720 km innen 2015.

I Norge er det til nå blant annet etablert midtrekkverk på deler av Ev 18 mellom Tønsberg og Sandefjord og på Ev 18 øst for Kristiansand. Flere nye prosjekter er godkjent av Vegdirektoratet og vil ventelig være etablert før inngangen til planperioden 2006-2015. Løsningene som etableres er både tofelts veger og trefelts veger (1+2). De fleste av prosjektene er imidlertid på strekninger med høy trafikk, og der det i et noe lengre perspektiv vil bli etablert en firefelts løsning.

I omtalen av *anbefalt strategi* står det at Statens vegvesen vil legge økt vekt på å bygge sikkerhet inn i nye og eksisterende veganlegg. Etablering av midtrekkverk er et slikt tiltak. Anbefalt strategi gir imidlertid ingen føringer for i hvilken grad tiltaket skal prioriteres.

I vår *strategi for å halvere antall drepte eller hardt skadde* har vi lagt til grunn at det etableres midtrekkverk på om lag 100 km to og tre felts veger i perioden 2006-2009, og på ytterligere om lag 100 km i perioden 2010-2015. Vi tenker oss at etableringene først og fremst skjer på veger med ÅDT mellom 5 000 og 10 000 som en permanent løsning.

I Norge er det få veger som kan gis midtrekkverk uten at dette også krever breddeutvidelse. Det er derfor ikke relevant å bruke løpemeterpriser basert på svenske erfaringer. Med utgangspunkt i de få prosjektene som er etablert og under planlegging velger vi å anta at kostnaden i Norge i gjennomsnitt vil ligge på i størrelsesorden 4 mill kr pr km, hvilket gir en total kostnad lik **400 mill kr** i perioden 2006-2009 og tilsvarende beløp i perioden 2010-2015. Innsatsen i perioden 2006-2009 forventes å gi en reduksjon lik **6** drepte eller hardt skadde i år 2010. Innsatsen i perioden 2010-2015 forventes å gi **4** færre drepte eller hardt skadde pr år, slik at tiltaket totalt gir en reduksjon lik **10** drepte eller hardt skadde i 2016.

Veglys (tredje kulepunkt)

Om lag 6 700 km av riksvegnettet er i dag belyst. En arbeidsgruppe i Vegdirektoratet anslo i 1996 at om lag halvparten av det som var belyst ikke tilfredsstilte vegnormalenes krav til belysningsstandard.

Det foreligger ingen systematiske registreringer av behov for ny vegbelysning. I vår *strategi for å halvere antall drepte eller hardt skadde* velger vi likevel å legge til grunn at veglys blir et viktig satsingsområde i planperioden 2006-2015, og at det i 10-årsperioden settes opp veglys på 1 000 km riksveg som i dag ikke er belyst. I tillegg legger vi til grunn at 1 000 km som i dag er belyst men som ikke tilfredsstiller vegnormalenes krav, rustes opp.

Vi regner at ny vegbelysning har en gjennomsnittlig investeringskostnad på 0,5 mill kr pr km, mens opprusting av eksisterende belysning har en gjennomsnittskostnad på 0,3 mill kr pr km. Forutsatt at halvparten av satsingen skjer i første fireårsperiode vil dette belaste investeringsbudsjettet for perioden 2006-2009 med **400 mill kr** og for perioden 2010-2015 med samme beløp. I tillegg kommer ekstra driftskostnader på om lag **15 000 kr årlig pr km** veg som ikke tidligere er belyst. Tiltaket vil dermed belaste driftsbudsjettet med i størrelsesorden 15 mill kr pr år når utbyggingen av 1 000 km ny belysning er fullført.

Innsatsen i perioden 2006-2009 ventes å gi en reduksjon lik **26** drepte eller hardt skadde i år 2010. Innsatsen i perioden 2010-2015 forventes å gi **19** færre drepte eller hardt skadde pr år, slik at tiltaket totalt gir en reduksjon lik **45** drepte eller hardt skadde i 2016.

I anbefalt strategi er det ikke gitt noen føringer for i hvilken grad veglys skal prioriteres. Det er imidlertid grunn til å anta at innsatsen til etablering av veglys vil bli videreført omtrent på dagens nivå. Innsatsen til belysning som er forutsatt i perioden 2006-2009 i vår strategi for å halvere antall drepte eller hardt skadde innebærer om lag en firedobling sammenliknet med innsatsnivået i 2003¹².

Planfri kryssing for fotgjengere og syklistere (fjerde kulepunkt)

En betydelig andel av alle ulykker med fotgjengere og syklistere skjer i forbindelse med kryssing av veg. I sentrumsområder og boligkater med fartsgrense 30 km/t vil det som regel være mest aktuelt å tilrettelegge for sikrere kryssing i plan (opphøyde gangfelt, lysregulering osv.). Andre steder vil det være påkrevd med mer omfattende løsninger i form av planfrie kryssingssteder.

I vår *strategi for å halvere antall drepte eller hardt skadde* har vi lagt til grunn at det etableres om lag 40 planfrie kryssingssteder på riksvegnettet for fotgjengere og syklistere i perioden 2006-2009, og ytterligere om lag 60 planfrie kryssingssteder i planperioden 2010-2015. Dette innebærer en noe økt innsats sammenliknet med dagens nivå.

Erfaringspriser viser at gjennomsnittskostnaden for planfrie kryssingssteder ligger på rundt 5 mill kr. Innsatsen som er lagt til grunn i perioden 2006-2009 vil dermed koste i størrelsesorden 200 mill kr. Tilsvarende vil innsatsen i perioden 2010-2015 beløpe seg til i størrelsesorden 300 mill kr. Innsatsen i perioden 2006-2009 er beregnet å gi en reduksjon lik **1** drept eller hardt skadd i år 2010. Innsatsen i perioden 2010-2015 er beregnet å gi **2** færre drepte eller hardt skadde pr år, slik at tiltaket totalt gir en reduksjon lik **3** drepte eller hardt skadde i år 2016.

Planfri kryssing for fotgjengere og syklistere er ikke omtalt spesielt i *anbefalt strategi*.

¹² Jf brev fra Vegdirektoratet til Samferdselsdepartementet datert 25. mars 2003 om Statsbudsjettet 2003 – Tildelingsbrev.

Utbedring av punkter der det er uakseptabelt høy risiko for ulykker (femte kulepunkt)

Et ulykkespunkt er i henhold til definisjonen:

”Et hvert sted med utstrekning på høyst 100 meter, der det er registrert minst 4 politirapporterte personskadeulykker i løpet av fire år.”

Trafikksikkerhetsarbeidet har tradisjonelt vært målrettet mot punkter og strekninger som har hatt en opphopning av politirapporterte personskadeulykker. Dette har ført til at vi har fått en større spredning på ulykkene, og at antall ulykkespunkter dermed er redusert. Vi har i dag om lag 500 ulykkespunkter på riksvegnettet hvorav 170 ligger i Oslo. På veger med svært stor trafikk vil ulykkespunkter kunne forekomme på steder der ulykkesfrekvensen ikke er spesielt stor.

Statens vegvesen vil revidere håndbok 115 Analyse av ulykkespunkter, med sikte på at denne skal brukes i arbeidet med prioriteringer i handlingsprogrammet for 2006-2015. Det vil bli lagt økt vekt på bruk av risikovurderinger som grunnlag for prioriteringene. Dette kan for eksempel innebære at det defineres et kriterium for når risikoen for at det vil skje ulykker skal regnes som uakseptabelt høy.

Ofte vil punkter med høy risiko for at det skjer ulykker inngå som en del av N-strekninger etter registrering med TAV, og vil dermed bli fanget opp av krav om trafikksikkerhetsrevisjon (jf. kapittel 4.3.2). Vi mener likevel at arbeidet med å utbedre slike punkter bør drives parallelt med trafikksikkerhetsrevisjon/strakstiltak, og at det bør stilles egne krav med hensyn til ambisjonsnivå og framdrift.

I vår *strategi for å halvere antall drepte eller hardt skadde* har vi lagt til grunn at det hvert år i perioden 2006-2009 blir utbedret 100 punkter der risikoen for at det skjer ulykker er uakseptabelt høy. Dette er nesten en fordobling i forhold til antall definerte ulykkespunkter som utbedres pr år i dag. Med en forsterket innsats i planperioden 2006-2009 kan det forventes at antall punkter med uakseptabelt høy ulykkesrisiko vil avta sterkt. Vi legger derfor til grunn at innsatsen kan trappes noe ned i perioden 2010-2015 – til utbedring av 60 punkter pr år.

Det er stor usikkerhet om hvilke gjennomsnittskostnad som må påregnes pr punkt som utbedres. Med en antatt gjennomsnittskostnad lik 3 mill kr pr punkt blir totalkostnaden for perioden 2006-2009 **1 200 mill kr** og for perioden 2010-2015 **1 100 mill kr**.

Innsatsen i perioden 2006-2009 ventes å gi en reduksjon lik **13** drepte eller hardt skadde i år 2010. Tilsvarende ventes innsatsen i perioden 2010-2015 å gi **12** færre drepte eller hardt skadde pr år. Tiltaket vil dermed totalt gi en reduksjon lik **25** drepte eller hardt skadde i år 2016.

Utbedring av punkter med uakseptabelt høy risiko for ulykker er ikke omtalt spesielt i *anbefalt strategi*.

Uspesifiserte trafikksikkerhetstiltak

Vi antar at det i planperioden vil være ønskelig å prioritere enkelte trafikksikkerhetstiltak som ikke hører naturlig innunder noen av de angitte satsingsområdene. I vår *strategi for å halvere antall drepte eller hardt skadde* har vi valgt å legge til grunn at det brukes **280 mill kr** til slike ”uspesifiserte trafikksikkerhetstiltak” i perioden 2006-2009 og **420 mill kr** i perioden 2010-2015. Forutsatt at vi regner samme virkning pr investert krone som for ”utbedring av punkter der det er uakseptabelt høy risiko for ulykker” (jf. femte kulepunkt) får vi at ”uspesifiserte trafikksikkerhetstiltak” i perioden 2006-2009 gir **3** færre drepte eller hardt skadde i år 2010, mens innsatsen i perioden 2010-2015 gir ytterligere **5** færre drepte eller hardt skadde pr år. Uspesifiserte trafikksikkerhetstiltak vil dermed gi en reduksjon lik **8** drepte eller hardt skadde i år 2016.

4.3.3 Drift og vedlikehold

Innenfor drift og vedlikehold har det de senere årene vært en prioritering av de prosesser som har størst betydning for trafikksikkerheten. Likevel er det fortsatt et betydelig potensiale for å øke innsatsen innenfor enkelte områder. I vår *strategi for å halvere antall drepte eller hardt skadde* har vi lagt til grunn at følgende tiltak blir gjennomført:

- Standard på vinterdrift i henhold til 2003-utgaven av håndbok 111 legges til grunn på hele riksvegnettet.
- Fra 2006 bedres standarden på rydding av sikt i sommerhalvåret.
- Det igangsettes et skiltofnyingsprogram som skal være avsluttet innen utgangen av 2009.

Standarden på vinterdrift (første kulepunkt)

Med 2003-utgaven av håndbok 111 – Standard for drift og vedlikehold er det innført skjerpede krav til vinterdrift på høytrafikkerte veger (strategi bar veg) og til sandstrøing på veger som driftes etter strategi vinterveg. Den nye standarden antas å være tilnærmet samfunnsøkonomisk optimal ut fra dagens kunnskap.

Ny standard for vinterdrift er lagt til grunn både i *anbefalt strategi* og i vår *strategi for å halvere antall drepte eller hardt skadde*. Det er beregnet at den nye standarden vil medføre en ekstrakostnad på om lag 40 mill kr pr år (totalt **160 mill kr** i perioden 2006-2009 og **240 mill kr** i perioden 2010-2015) og at dette vil gi en reduksjon lik **6** drepte eller hardt skadde pr år. Virkningen vil være den samme i 2010 og i 2016.

Standarden på rydding av sikt (andre kulepunkt)

Økt standard på rydding av sikt vil kunne være et viktig trafikksikkerhetstiltak. Dette gjelder både rydding av vegetasjon for å minske faren for viltulykker og systematisk rydding av vegetasjon i kurver.

Det er gjennomført et forskningsprosjekt ved SINTEF på oppdrag fra Vegdirektoratet hvor det ble foretatt systematisk og intensiv rydding på 8 vegstrekninger i 4 fylker. Konklusjonen var blant annet at dette førte til en ulykkesreduksjon på 10-15 prosent for strekningene som inngikk i prosjektet. Standarden som ble brukt innebar at det ble ryddet vesentlig bredere enn 3-meter beltet, dvs utenfor arealet til vegformål.

I vår *strategi for å halvere antall drepte eller hardt skadde* har vi lagt til grunn at det på om lag 10 prosent av riksvegnettet vil gi gevinster å drive systematisk og intensiv vegetasjonsrydding, og at ryddingen må gjentas hvert 4. – 5. år. Det forventes at dette vil medføre en ekstra kostnad lik i størrelsesorden 20 mill kr pr år. Dersom tiltaket forutsettes å gjelde fra 2006 vil dette gi en ekstra driftskostnad på totalt **80 mill kr** i perioden 2006-2009 og **120 mill kr** i perioden 2010-2015. Kostnaden er knyttet både til avtaleinngåelse med private grunneiere og selve ryddingen.

Forskningsprosjektet utført ved SINTEF gir en indikasjon på at vi kan forvente at tiltaket vil gi svært gode virkninger, Dette gir likevel ikke tilstrekkelig grunnlag for å tallfeste virkningene når tiltaket her forutsettes brukt i et større omfang.

Rydding av sikt er ikke omtalt i *anbefalt strategi*.

Skiltfornyning (tredje kulepunkt)

En god trafikkskilting er en viktig betingelse for at veg- og trafikkanleggene utnyttes på en mest mulig sikker, effektiv og økonomisk måte. På den annen side vil dårlig, unødvendig og feilaktig skilting bidra til å komplisere situasjonen for trafikantene, og prege det visuelle miljøet langs veger og gater på en negativ måte.

I årene 1970-75 ble det foretatt en landsomfattende nyskilting utenom byer og tettsteder. Etter dette har det ikke vært noen felles satsing for å oppdatere skiltingen på vegnettet.

Befaringer har avdekket et stort behov for en landsomfattende ryddeaksjon for trafikkskilt. Det er mye dårlig, feilaktig, manglende og overflødig skilting. I særlig grad gjelder dette skiltingen i byer og tettsteder. Det ble derfor tatt et initiativ til å igangsette et nyskiltingsprogram som et ledd i arbeidet med NVVP 1998-2007. Dette er imidlertid ikke blitt fulgt opp.

Nye skiltforskrifter ventes å foreligge i løpet av 2003. I tillegg kommer nye bestemmelser om stolper og master, samt nye krav til refleksfolie på skilt. De nye kravene vil tvinge fram en del omskilting. Dette bør imidlertid gjøres som en del av en omfattende ryddeaksjon på hele vegnettet, gjennom et koordinert skiltfornyingsprogram.

Kostnaden ved å gjennomføre et landsdekkende skiltfornyingsprogram er usikker, og vil i stor grad avhenge av hvilket ambisjonsnivå som legges til grunn. I "Trafikksikkerhåndboka" fra TØI er det lagt til grunn at utbedring av feil skilting kan utføres for en kostnad på 10 000 kr pr km veg, hvilket gir et totalbehov på 270 mill kr på riksvegnettet og et tilsvarende beløp på fylkesvegnettet. I tillegg er det et betydelig behov på det kommunale vegnettet. I vår *strategi for å halvere antall drepte eller hardt skadde* har vi valgt å legge til grunn et noe lavere ambisjonsnivå, med et skiltforyningsprogram i 6-årsperioden 2004-2009 på 420 mill kr (70 mill kr pr år). Beløpet deles likt mellom riksvegnettet og det fylkeskommunale vegnettet. Behov for statlige midler i perioden 2006-2009 blir da **140 mill kr**.

Erfaringer viser at en opprydding ofte fører til færre skilt, hvilket gjør framtidig vedlikehold enklere og billigere.

Også i *anbefalt strategi* er det forutsatt gjennomført et skiltfornyingsprogram i planperioden. Imidlertid er det ikke spesifisert noe beløp til formålet.

4.3.4 Trafikksikkerhetsvirkninger av fysiske tiltak som først og fremst prioriteres ut fra andre kriterier enn trafikksikkerhet

Bundne investeringer og prosjekter som er besluttet finansiert gjennom Offentlig Privat Samarbeid (OPS) vil bli realisert uavhengig av hvilke satsingsområder som prioriteres i planperioden. Videre har vi funnet det naturlig å forutsette at alle tiltak med trafikksikkerhetsvirkning i anbefalt strategi også inngår i vår strategi for å halvere antall drepte eller hardt skadde. I tabellen nedenfor har vi laget en oversikt over hvordan tiltak som først og fremst prioriteres ut fra andre kriterier enn trafikksikkerhet også bidrar til reduksjon i antall drepte eller hardt skadde.

	Reduksjon i antall drepte eller hardt skadde pr år som følge av prioriteringer for årene 2006-2009	Reduksjon i antall drepte eller hardt skadde pr år som følge av prioriteringer for årene 2010-2015	Virkning i 2016 som følge av tiltak som prioriteres i planperioden 2006-2015
<u>Bundne investeringer</u> Investeringer som forventes igangsatt, men ikke fullført pr 1/1-2006	6,0	0	6,0
<u>Offentlig Privat Samarbeid (OPS)</u> Gjelder utbygging av Ev 18 mellom Grimstad og Kristiansand og av Ev 39 mellom Handeland og Feda vest i Vest-Agder	7,5	0	7,5
<u>Øvrige strekningsvise investeringer</u> Strekningsvise investeringer med unntak av bygging av 4-felts veger (som er omtalt i kapittel 4.3.2)	0,5	3,5	4,0
<u>Øvrige mindre investeringstiltak</u> Mindre investeringstiltak med unntak av særskilte trafikksikkerhetstiltak (dvs miljø- og servicetiltak, gang- og sykkelveger og mindre utbedringer)	1,0	1,5	2,5
<u>Vegkapitalbevarende tiltak</u> Det er satt av 400 mill kr pr år for å styrke vedlikeholdet slik at ytterligere etterslep i vegkapitalen forhindres	3,0	5,0	8,0
SUM	18,0	10,0	28,0

4.4 Andre tiltak

4.4.1 Fartsgrenser og regelverk

I vår *strategi for å halvere antall drepte eller hardt skadde* har vi lagt til grunn at følgende tiltak blir gjennomført:

- Mer bruk av 30 km/t og 40 km/t som fartsgrense i byer og tettsteder (jf. nye fartsgrensekriterier).
- Det foretas en totalgjennomgang av trafikkreglene med sikte på at det blir gjennomført endringer som kan gi et sikrere vegtrafikksystem.

Mer bruk av 30 km/t og 40 km/t som fartsgrense (første kulepunkt)

I St.meld. nr 46 (1999-2000) NTP 2002-2011 står det at:

”Kommunene anbefales å legge til grunn en fartsgrense lik 30 km/t i alle boligater og sentrumsområder hvor det ikke er tilstrekkelig kryssingsmuligheter for gående og syklende.”

Med dette som utgangspunkt har Vegdirektoratet foretatt en samlet gjennomgang og revisjon av kriteriene for fastsetting av fartsgrenser i byer og tettsteder. Det er utarbeidet nye kriterier der fartsgrense velges ut fra en vurdering av vegkategori, bebyggelsestype, aktivitetsnivå (spesielt for myke trafikanter) og separering (sikring av myke trafikanter). De nye kriteriene vil gi økt bruk av 30 km/t og 40 km/t som fartsgrense, i hovedsak på det kommunale vegnettet. Statens vegvesen bør ha en pådriverrolle i å påvirke kommunene til å innføre de nye kriteriene.

I handlingsprogrammet for planperioden 2002-2005 ble det forutsatt at innen 2005 skulle alle boligater og sentrumsområder hvor det ikke er tilstrekkelig kryssingsmuligheter for gående og syklende få fartsgrense lik 30 km/t (jf. teksten i St.meld. nr 46). Dette ble lagt til grunn for beregning av virkninger. De nye fartsgrensekriteriene som nå foreligger vil ventelig kunne gi virkninger i størrelsesorden lik det som ble lagt til grunn i handlingsprogrammet for 2002-2005. Det er derfor ikke regnet inn ytterligere virkninger som følge av tiltaket i planperioden 2006-2015.

Gjennomgang av trafikkreglene (andre kulepunkt)

Et vegtrafikksystem som er enkelt og logisk for trafikantene vil bidra til å redusere antall feilhandlinger og derigjennom antall ulykker. Trafikkreglene er et svært sentralt element i vegtrafikksystemet.

I vår *strategi for å halvere antall drepte eller hardt skadde* har vi valgt å legge til grunn at det blir foretatt en total gjennomgang av trafikkreglene med sikte på at det blir gjennomført endringer som kan gi et sikrere vegtrafikksystem. Vi tror at det her kan ligge et viktig potensiale for bedret trafikksikkerhet. Uten konkrete forslag til endringer er det likevel ikke mulig å angi størrelsen på en eventuell reduksjon i antall drepte eller hardt skadde.

4.4.2 Tiltak innenfor kommunenes og fylkeskommunenes ansvarsområder

Ulykkesdata fra årene 1996-1999 viser at i underkant av 70 prosent av alle ulykker med drepte eller hardt skadde skjer på riksvegnettet. Tilsvarende tall for fylkesvegnettet er 15 prosent og for det kommunale vegnettet 15 prosent.

Det er et betydelig potensiale for å gjennomføre investeringstiltak med god trafiksikkerhetsnytte på fylkesveger og kommunale veger. På det kommunale vegnettet gjelder dette særlig tiltak med sikte på å redusere antall ulykker der myke trafikanter er involvert. I et noe lengre perspektiv vil kommunenes arealbrukspolitikk ha en vesentlig betydning for trafiksikkerheten.

I vår *strategi for å halvere antall drepte eller hardt skadde* har vi lagt til grunn at følgende tiltak blir gjennomført:

- Fylkeskommunenes og kommunenes investeringer til trafiksikkerhetstiltak fordobles i forhold til dagens nivå.
- Alle kommunale arealplaner skal ha en tilfredsstillende kvalitet med hensyn på trafiksikkerhet.

Fylkeskommunenes og kommunenes investeringer til trafiksikkerhetstiltak (første kulepunkt)

Fra 1. januar 2001 opphørte ordningen med statlig tilskudd til fysiske trafiksikkerhetstiltak på fylkesveger og kommunale veger. I stedet ble tilskuddet gitt som en integrert del av rammetilskuddsordningen til fylkeskommunene. Med ett unntak har alle fylker videreført tilskuddsordningen i egen regi. Data for 2001 og 2002 viser at opphør av ordningen med statlig tilskudd ikke har hatt vesentlig innvirkning på satsingen på trafiksikkerhetstiltak på fylkesveger og kommunale veger.

I 1996 ba Stortinget regjeringen om å ”stimulere flere kommuner til å utarbeide handlingsplaner for trafiksikkerhet”. Pr 31. desember 2002 hadde 77 prosent av kommunene vedtatte trafiksikkerhetsplaner. Bare 6 prosent hadde ennå ikke igangsatt arbeidet. De kommunale trafiksikkerhetsplanene vil være et nødvendig utgangspunkt for å prioritere tiltak.

I vår *strategi for å halvere antall drepte eller hardt skadde* velger vi å legge til grunn at fylkeskommunenes og kommunenes investeringer til trafiksikkerhetstiltak fordobles i forhold til dagens nivå. Basert på svært grove overslag forventer vi at investeringer i perioden 2006-2009 vil gi en reduksjon lik **12** drepte eller hardt skadde i år 2010. En videreføring av samme nivå i perioden 2010-2015 vil gi en ytterligere reduksjon lik **18** drepte eller hardt skadde pr år. Dermed fylkeskommunale og kommunale investeringer totalt bidra med **30** færre drepte eller hardt skadde i 2016.

Innsatsnivået til trafiksikkerhet på fylkeskommunale og kommunale veger er ikke omtalt i *anbefalt strategi*.

Kommunale arealplaner (andre kulepunkt)

På sikt vil den kommunale arealplanleggingen ha stor betydning for trafikksikkerheten. Ut fra et trafikksikkerhetsperspektiv vil det sentrale være at:

- Det legges opp til et utbyggingsmønster som gir minst mulig transportomfang.
- Det utvikles et transportsystem som gir lavest mulig risiko.

Det er av stor betydning at kommunene innehar den nødvendige kompetansen om hvordan areal- og transportplanleggingen vil kunne få konsekvenser for trafikksikkerheten.

Statens vegvesen inviteres til å komme med merknader til kommuneplaner, kommunedelsplaner og reguleringsplaner som en del av den ordinære høringsrunden. Etaten har i særlige tilfeller mulighet til å gi innsigelse til planen, hvilket innebærer at planen må til Miljøverndepartementet for endelig godkjenning dersom mekling hos fylkesmannen ikke fører fram. Retningslinjer for når Statens vegvesen bør gi innsigelse er gitt gjennom NA-rundskriv nr 88/29. Imidlertid er disse retningslinjene lite konkrete med hensyn til når det bør gis innsigelse ut fra manglende ivaretagelse av trafikksikkerhet. Det er erfaring for at muligheten for å gi innsigelse praktiseres svært ulikt fra fylke til fylke.

Det vil bli igangsatt et arbeid i 2003 med sikte på å utarbeide nye kriterier for når Statens vegvesen bør ha innsigelse til kommunale arealplaner. Retningslinjene bør utformes slik at Statens vegvesen gis en plikt til å gi innsigelse dersom planen ikke har en akseptabel kvalitet med hensyn på trafikksikkerhet. Dette må sees i sammenheng med det initiativet som er tatt for å revidere Statens vegvesens instruks slik at Statens vegvesen får et utvidet sektoransvar for trafikksikkerhet.

4.4.3 Krav til transportører ved offentlig kjøp av tjenester

Det må arbeides med sikte på at transportørene gis rammebetingelser som gjør at en seriøs holdning til trafikksikkerhet gir et konkurransefortrinn i markedet. Det er naturlig at det offentlige går i front når det gjelder å etterspørre trafikksikre transporttjenester. I vår *strategi for å halvere antall drepte eller hardt skadde* har vi derfor lagt til grunn at:

- Det innføres et sett med krav som må være oppfylt hos alle transportører som skal være med å konkurrere om transportoppdrag som blir gitt av offentlige virksomheter.

Det kan tenkes at krav til transportører kan utformes på ulike måter. Dette kan for eksempel være:

- Krav om at alle selskaper som får transportoppdrag av offentlige virksomheter skal ha et tilfredsstillende system for sikkerhetsstyring.
- Åpne for at selskaper kan miste muligheten for å få transportoppdrag for offentlige virksomheter dersom sjåførene ved gjentatte anledninger blir tatt i fartskontroll, kjører i ruspåvirket tilstand, bryter kjøre- og hviletidsbestemmelsene eller liknende.
- Krav til at alle biler som brukes i transportoppdrag for offentlige virksomheter skal oppfylle bestemte minstekrav til sikkerhetsutstyr (jf. kapittel 4.2.3 der det er lagt til grunn at det stilles krav om at biler som brukes til transportoppdrag for statlige og fylkeskommunale

virksomheter skal ha bilbeltesperre (innen 2010) og automatisk fartstilpasning (innen 2015)).

Statens vegvesen ønsker å gå i front i dette arbeidet. I omtalen av *anbefalt strategi* står det derfor at etaten vil utarbeide et sett med krav gjeldende for alle som skal være med å konkurrere om transportoppdrag for Statens vegvesen. På sikt bør det være et mål å utvikle felles krav som alle offentlige virksomheter bruker overfor sine transportører.

Økt fokus på sikkerhet hos de som driver med transport av varer og tjenester vil opplagt ha en positiv betydning for trafikksikkerheten. Det er imidlertid ikke mulig å tallfeste virkningen uten å gå nærmere inn på hvilke krav som skal stilles.

5. Oppsummering av tiltak, virkninger og kostnader

5.1 Tabellarisk oversikt over tiltak i vår strategi for å halvere antall drepte eller hardt skadde

Nedenfor følger en tabellarisk oppsummering av tiltakene som er omtalt i kapittel 4, med beregnede virkninger og anslått kostnad i form av belastning på Statens vegvesens budsjetter. De ulike tiltakene vil til dels påvirke de samme ulykkene. Dette er ikke tatt hensyn til i angivelse av virkninger i tabellen, men er korrigert for i en avsluttende oppsummering til slutt i kapitlet.

Tiltak	Anslått kostnad (belastning på Statens vegvesens budsjetter)	Anslått virkning (reduksjon i antall drepte eller hardt skadde – reduksjon pr år som følge av tiltak i perioden)	Merknad
Kontroll og overvåkning av trafikantene (kapittel 4.1.1)			
I perioden 2006-2009 tredobles dagens antall ATK-bokser. Våtfilmkameraer byttes ut med digitale kameraer og det åpnes for forsøk med streknings-ATK. Innen utgangen av 2015 byttes dagens løsning med registrering av fart i enkeltpunkter ut med ATK på strekninger alle steder der dette er en egnet løsning.	2006-2009: 140 mill kr 2010-2015: Usikkert Totalt for perioden 2006-2015: 140 mill kr + behov i perioden 2010-2015	2006-2009: 22 2010-2015: 10 Totalt for perioden 2006-2015: 32	
Ressursbruken til bilbeltekontroller tredobles i perioden 2006-2009. I perioden 2010-2015 holdes ressursbruken på samme nivå som i 2009.	2006-2009: 250 mill kr 2010-2015: 600 mill kr Totalt for perioden 2006-2015: 850 mill kr	2006-2009: 53 2010-2015: 0 Totalt for perioden 2006-2015: 53	Forutsetter gradvis opptrapping i perioden 2006-2009.
Antall fartskontroller tredobles i perioden 2006-2009. I perioden 2010-2015 økes antallet med ytterligere 50 % sammenliknet med nivået i 2009. Det vurderes om bøtesatsene for de som kjører for fort bør økes ytterligere og om innslagspunktet for inndragning av førerkortet bør senkes.	Belaster ikke Statens vegvesens budsjetter.	2006-2009: 101 2010-2015: 21 Totalt for perioden 2006-2015: 122	Virkningene er beregnet med utgangspunkt i at dagens bøtesatser beholdes og at innslagspunktet for inndragning av førerkortet er som i dag.
Ressursbruken til ruskontroller holdes på samme nivå som i 2005 i perioden 2006-2009. I perioden 2010-2015 økes ressursbruken med 75 %	Belaster ikke Statens vegvesens budsjetter.	2006-2009: 0 2010-2015: 18 Totalt for perioden 2006-2015: 18	
Kontrollvirksomheten gjøres mer målrettet slik at kontroller i større grad skjer på steder og tidspunkt der en vet at det vil gi god trafikk-sikkerhetseffekt. I tillegg vurderes tema og omfang av kontrollene.	Vil kunne gi noe økte kostnader dersom eksempelvis en større andel av kontrollene skal skje på kvelds- og nattestid.	Forventer reduksjon i antall drepte eller hardt skadde, men har ikke tilstrekkelig grunnlag for å gjøre virkningsberegninger.	
Innen utgangen av 2009 evalueres kriteriene for prikkbelastning med sikte på å vurdere om det er mulig å oppnå ytterligere sikkerhetsgevinst ved en innskjerping eller ved en annen vektlegging av de ulike forseelsene. Eventuelle endringer gjennomføres i perioden 2010-2015.	Belaster ikke Statens vegvesens budsjetter.	Forventer reduksjon i antall drepte eller hardt skadde, men har ikke tilstrekkelig grunnlag for å gjøre virkningsberegninger.	

Tiltak	Anslått kostnad (belastning på Statens vegvesens budsjetter)	Anslått virkning (reduksjon i antall drepte eller hardt skadde – reduksjon pr år som følge av tiltak i perioden)	Merknad
Trafikksikkerhetsopplæring i barnehager og i skoleverket (kapittel 4.1.2)			
Trafikksikkerhet tas inn som tema i alle barnehager og ved helsekontroll på helsestasjonen.	Belaster ikke Statens vegvesens budsjetter.	Forventer reduksjon i antall drepte eller hardt skadde, men har ikke tilstrekkelig grunnlag for å gjøre virkningsberegninger.	
Trafikk tas inn som obligatorisk emne på alle trinn i grunnskolen.	Belaster ikke Statens vegvesens budsjetter.	Forventer reduksjon i antall drepte eller hardt skadde, men har ikke tilstrekkelig grunnlag for å gjøre virkningsberegninger.	
Føreropplæringen (kapittel 4.1.3)			
Foreliggende forslag til ny føreropplæring blir gjennomført.	Krever økt tilsyn med trafikkskolene. Uklart hvilke kostnader dette vil medføre for Statens vegvesen.	Forventer reduksjon i antall drepte eller hardt skadde, men har ikke tilstrekkelig grunnlag for å gjøre virkningsberegninger.	
Det innføres krav om obligatorisk oppfriskingskurs for MC-førere i løpet av sesong nummer 2 med førerkort.	Belaster ikke Statens vegvesens budsjetter.	Forventer reduksjon i antall drepte eller hardt skadde, men har ikke tilstrekkelig grunnlag for å gjøre virkningsberegninger.	
Tiltak spesielt rettet mot unge bilførere (kapittel 4.1.4)			
Innen utgangen av 2009 innføres et system med gradvis utvidelse av førerretten.	Avhenger av hvordan tiltaket utformes. Sannsynligvis små eller ingen kostnader for Statens vegvesen.	2006-2009: 7 2010-2015: 0 Totalt for perioden 2006-2015: 7	Virkingen avhenger av hvordan tiltaket utformes.
En ordning med tilbakebetaling av ungdoms-tillegget i forsikringen etter skadefri kjøring innføres av alle forsikringsselskaper innen utgangen av 2009.	Belaster ikke Statens vegvesens budsjetter.	2006-2009: 14 2010-2015: 0 Totalt for perioden 2006-2015: 14	

Tiltak	Anslått kostnad (belastning på Statens vegvesens budsjetter)	Anslått virkning (reduksjon i antall drepte eller hardt skadde – reduksjon <u>pr år</u> som følge av tiltak i perioden)	Merknad
Tiltak spesielt rettet mot eldre bilførere (kapittel 4.1.5)			
Det innføres en ordning der det stilles spesielle krav til leger som skal kunne gi eldre bilførere helseattest.	Belaster ikke Statens vegvesens budsjetter.	Forventer reduksjon i antall drepte eller hardt skadde, men har ikke tilstrekkelig grunnlag for å gjøre virkningsberegninger.	
Innen 2006 innføres obligatorisk synstest for bilførere ved 60 års alder. En anbefaling om å teste synet sendes i tillegg ut til alle 45-åringene.	Belaster ikke Statens vegvesens budsjetter.	2006-2009: 2 2010-2015: 2 Totalt for perioden 2006-2015: 4	
Økt satsing på oppfriskingskurs for eldre bilførere. Innen utgangen av 2009 skal antall deltakere årlig utgjøre minst 50 % av størrelsen på 70-års-kullet med førerkort.	Belaster ikke Statens vegvesens budsjetter.	2006-2009: 5 2010-2015: 5 Totalt for perioden 2006-2015: 10	
Tiltak rettet mot syklister og fotgjengere (kapittel 4.1.6)			
Det gjennomføres tiltak for å påvirke syklister til å bruke hjelm. Dersom ikke hjelmbruken øker betydelig innen 2006 innføres påbud om bruk av sykkelhjelme.	Eventuell økning i informasjon rettet mot syklister kan gi økte kostnader.	2006-2009: 19 2010-2015: 5 Totalt for perioden 2006-2015: 24	Forutsetter at det gjennomføres tiltak som fører til at målene for hjelmbruk i kapittel 3.2 nås.
Forskrift om "Krav til sykkel" innskjerpes når det gjelder krav til sikkerhetsutstyr på sykkel.	Belaster ikke Statens vegvesens budsjetter.	2006-2009: 1 2010-2015: 0 Totalt for perioden 2006-2015: 1	
Det gjennomføres tiltak for å påvirke fotgjengere til å bruke refleks. Dersom ikke refleksbruken øker betydelig innen 2006 innføres et påbud om bruk av refleks for personer som ferdes langs ubelyst offentlig bilveg i mørke.	Eventuell økning i informasjon rettet mot fotgjengere kan gi økte kostnader.	2006-2009: 20 2010-2015: 12 Totalt for perioden 2006-2015: 32	Forutsetter at det gjennomføres tiltak som fører til at målene for refleksbruk i kapittel 3.2 nås.
Informasjon (kapittel 4.1.7)			
Større grad av koordinering og samordning av Statens vegvesens informasjon rettet mot trafikksikkerhet.	Belaster ikke Statens vegvesens budsjetter.	Forventer reduksjon i antall drepte eller hardt skadde, men har ikke tilstrekkelig grunnlag for å gjøre virkningsberegninger.	Forutsetter samme økonomiske innsats til info som i 2002-2005.

Tiltak	Anslått kostnad (belastning på Statens vegvesens budsjetter)	Anslått virkning (reduksjon i antall drepte eller hardt skadde – reduksjon <u>pr år</u> som følge av tiltak i perioden)	Merknad
Tiltak for å påvirke folk til å kjøpe trafikksikre biler (kapittel 4.2.1)			
Det innføres avgiftsfritak på alt nytt sikkerhetsutstyr (dvs utstyr som ikke er standard i alle nye biler i dag).	Belaster ikke Statens vegvesens budsjetter.	Forventer reduksjon i antall drepte eller hardt skadde, men har ikke tilstrekkelig grunnlag for å gjøre virkningsberegninger.	
Det legges økt vekt på offentliggjøring/-markedsføring av testresultatene fra EuroNCAP	Belaster ikke Statens vegvesens budsjetter.	2006-2009: 9 2010-2015: 9 Totalt for perioden 2006-2015: 18	Virkingen gjelder oppnåelse av tilstandsmål i kapittel 3.4. Virkingen vil oppnås som følge av det angitte tiltaket + en generell utvikling i retning av flere kollisjonssikre biler.
Kontroll av kjøretøy (kapittel 4.2.2)			
Ressursbruken til tungtransportkontroller utført av Statens vegvesen økes med 25 % i perioden 2006-2009. I perioden 2010-2015 økes ressursbruken med ytterligere 15 % sammenliknet med nivået i 2009.	2006-2009: 25 mill kr 2010-2015: 85 mill kr Totalt for perioden 2006-2015: 110 mill kr	2006-2009: 8 2010-2015: 4 Totalt for perioden 2006-2015: 12	Forutsetter en gradvis opptrapping.
Det innføres en ordning med halvårig bremskontroll for tunge kjøretøyer.	Avhenger av hvordan tiltaket utformes.	Forventer reduksjon i antall drepte eller hardt skadde, men har ikke tilstrekkelig grunnlag for å gjøre virkningsberegninger.	
Ny kjøretøyteknologi (kapittel 4.2.3)			
Innen 2006 innføres en ordning der personer som blir tatt for å kjøre med promille over 0,5 får valget mellom inndragning av førerkortet i 2 år eller å måtte kjøre med alkoholås i 2 år.	Belaster ikke Statens vegvesens budsjetter.	2006-2009: 20 2010-2015: 0 Totalt for perioden 2006-2015: 20	Virkingen forutsetter at bortimot alle som blir tatt med promille over 0,5 velger å kjøre med alkoholås.
Innen 2006 innføres krav om at det skal være bilbeltesperre i alle nye biler som eies av offentlige virksomheter. Innen 2010 skal alle biler som brukes i transportoppdrag <u>for</u> det offentlige ha bilbeltesperre. Innen samme år skal det være bilbeltesperre i alle nye biler som selges i Norge.	Usikkert hvor mye det vil koste med bilbeltesperre i alle nye biler som kjøpes inn av Statens vegvesen.	2006-2009: 1 2010-2015: 12 Totalt for perioden 2006-2015: 13	Virkingen av at alle nye biler har bilbeltesperre vil forsterkes i årene etter 2015.
Innen 2010 stilles krav om at automatisk fartstilpasning (ISA) skal være installert i alle nye biler som eies av det offentlige. Innen 2015 stilles krav om at ISA skal være installert i alle biler som brukes i transportoppdrag <u>for</u> det offentlige.	Usikkert hvor mye ekstra det vil koste å ha ISA i alle nye biler som kjøpes inn av Statens vegvesen.	2006-2009: 0 2010-2015: 4 Totalt for perioden 2006-2015: 4	

Tiltak	Anslått kostnad (belastning på Statens vegvesens budsjetter)	Anslått virkning (reduksjon i antall drepte eller hardt skadde – reduksjon pr år som følge av tiltak i perioden)	Merknad
Strakstiltak på vegen (kapittel 4.3.1)			
Det gjennomføres ts-revisjon på all N-strekninger med hensyn til trafikkikkerhet (jf. reg. høsten 2002/vinteren 2003). Ts-revisjonen skal kunne ut i tiltakspakker som viser hvordan den sikkerhetsmessige standarden kan bedres. Der hvor det ikke gjennomføres større tiltak skal aktuelle strakstiltak være gjennomført innen utgangen av 2009.	2006-2009: 850 mill kr 2010-2015: 0 Totalt for planperioden 2006-2015: 850 mill kr	2006-2009: 27 2010-2015: 0 Totalt for planperioden 2006-2015: 27	
Fra og med 2008 innføres et system der det stilles krav om at det for alle "nye" N-strekninger blir gjennomført nødvendige strakstiltak for å bedre sikkerhetsstandarder innen 2 år. Strakstiltakene skal framkomme som et resultat av en ts-revisjon	2006-2009: 0 2010-2015: 600 mill kr Totalt for planperioden 2006-2015: 600 mill kr	2006-2009: 0 2010-2015: 7 Totalt for planperioden 2006-2015: 7	Bygger på en forutsetning om 1 200 km med "nye" N-strekninger. Dette er et svært usikkert anslag.
Der hvor det ikke foreligger krav om ts-revisjon foretas det en forenklet gjennomgang med sikte på å peke ut strekninger der det må gjøres tiltak for å forhindre utforkjøringsulykker og/eller tiltak for å redusere alvorlighetsgraden av utforkjøringsulykker. Nødvendige strakstiltak i form av rekkverk, mykgjøring av sideterreng osv. skal være gjennomført på alle B-strekninger innen utg. av 2009 og på alle J-strekninger innen utg. av 2015.	2006-2009: 900 mill kr 2010-2015: 700 mill kr Totalt for planperioden 2006-2015: 1600 mill kr	2006-2009: 23 2010-2015: 6 Totalt for planperioden 2006-2015: 29	Anslag når det gjelder kostnader er bygd på svært usikre antakelser
I alle byer og tettsteder med over 20 000 innbyggere gjennomgås tilbudet til syklistene, med sikte på å påpeke tiltak som kan bedre sikkerhet og framkommelighet. Strakstiltak med positiv virkning for sikkerhet skal være gjennomført innen utgangen av 2009.	2006-2009: 50 mill kr 2010-2015: 0 Totalt for planperioden 2006-2015: 50 mill kr	2006-2009: 5 2010-2015: 0 Totalt for planperioden 2006-2015: 5	Anslag når det gjelder kostnader er bygd på svært usikre antakelser. Vi forutsetter at halvparten av kostnaden dekkes av kommunene
Øvrige investeringstiltak (kapittel 4.3.2)			
Det bygges om lag 80 km firefelts veg med midtdeler i perioden 2006-2009 og ytterligere om lag 120 km i perioden 2010-2015. Dette gjelder riksveger med ÅDT over 10 000. Innen 1/1-2016 skal ingen veger med ÅDT over 10 000 uten midtdeler ha fartsgrense over 70 km/t.	2006-2009: 3000 mill kr 2010-2015: 4500 mill kr Totalt for planperioden 2006-2015: 7500 mill kr	2006-2009: 11 2010-2015: 23 Totalt for planperioden 2006-2015: 34	Forutsetter samme gjennomsnittlige kostnad pr meter som i anbefalt strategi. I tillegg til har vi en bompengandel på noe under 45 %
Det etableres midtrekkverk på 100 km to og tre felts veger i perioden 2006-2009 og på ytterligere 100 km i perioden 2010-2015. Dette gjelder i første rekke riksveger med ÅDT mellom 5 000 og 10 000.	2006-2009: 400 mill kr 2010-2015: 400 mill kr Totalt for perioden 2006-2015: 800 mill kr	2006-2009: 6 2010-2015: 4 Totalt for perioden 2006-2015: 10	
I planperioden 2006-2015 settes det opp nytt veglys på 1 000 km riksveg. I tillegg bedres standarden på ytterligere om lag 1 000 km som er belyst i dag, men der belysningen ikke er i henhold til vegenormalenes krav.	2006-2009: 400 mill kr (inv) + 15 mill kr (drift) 2010-2015: 400 mill kr (inv) + 70 mill kr (drift) Totalt for planperioden 2006-2015: 800 mill kr (inv) + 85 mill kr (drift)	2006-2009: 26 2010-2015: 19 Totalt for planperioden 2006-2015: 45	

Tiltak	Anslått kostnad (belastning på Statens vegvesens budsjetter)	Anslått virkning (reduksjon i antall drepte eller hardt skadde – reduksjon pr år som følge av tiltak i perioden)	Merknad
Øvrige investeringstiltak (kapittel 4.3.2) – forts.			
Det etableres om lag 40 planfrie kryssingssteder for fotgjengere og syklist i perioden 2006-2009, og ytterligere om lag 60 planfrie kryssingssteder i perioden 2010-2015.	2006-2009: 200 mill kr 2010-2015: 300 mill kr Totalt for planperioden 2006-2015: 500 mill kr	2006-2009: 1 2010-2015: 2 Totalt for planperioden 2006-2015: 3	
I perioden 2006-2009 utbedres hvert år 100 punkter der risikoen for at det skjer ulykker er uakseptabelt høy. I perioden 2010-2015 trappes dette ned til 60 punkter pr år.	2006-2009: 1200 mill kr 2010-2015: 1100 mill kr Totalt for planperioden 2006-2015: 2300 mill kr	2006-2009: 13 2010-2015: 12 Totalt for planperioden 2006-2015: 25	
Uspesifiserte trafikksikkerhetstiltak (trafikksikkerhetstiltak som ikke passer innenfor noen av de angitte satsingsområdene)	2006-2009: 280 mill kr 2010-2015: 420 mill kr Totalt for planperioden 2006-2015: 700 mill kr	2006-2009: 3 2010-2015: 5 Totalt for planperioden 2006-2015: 8	Velger å bruke samme virkning pr investert krone som for ”utbedring av punkter der risikoen for at det skjer ulykker er uakseptabelt høy”
Drift og vedlikehold (kapittel 4.3.3)			
Standard på vinterdrift i henhold til 2003-utgaven av håndbok 111 legges til grunn på hele riksvegnettet.	2006-2009: 160 mill kr 2010-2015: 240 mill kr Totalt for planperioden 2006-2015: 400 mill kr	2006-2009: 6 2010-2015: 0 Totalt for perioden 2006-2015: 6	Virkning av å endre standard på vinterdrift fra standarden i håndbok 111 (1999) til håndbok 111 (2003)
Fra 2006 bedres standarden på rydding av sikt i sommerhalvåret.	2006-2009: 80 mill kr 2010-2015: 120 mill kr Totalt for planperioden 2006-2015: 200 mill kr	Forventer <u>betydelig</u> reduksjon i antall drepte eller hardt skadde, men har ikke tilstrekkelig grunnlag for å gjøre virkningsberegninger	
Det igangsettes et skiltfornyingsprogram som skal være avsluttet innen utgangen av 2009.	2006-2009: 140 mill kr 2010-2015: 0 Totalt for planperioden 2006-2009: 140 mill kr	Forventer <u>betydelig</u> reduksjon i antall drepte eller hardt skadde, men har ikke tilstrekkelig grunnlag for å gjøre virkningsberegninger.	Vi legger til grunn at det i tillegg brukes tilsvarende beløp til skiltfornyning på fylkesvegnettet. Forutsetter at skiltfornyingsprogrammet igangsettes i 2004.
Trafikksikkerhetsvirkninger av fysiske tiltak som først og fremst prioriteres ut fra andre kriterier enn trafikksikkerhet (kapittel 4.3.4)			
<ul style="list-style-type: none"> - Bundne investeringer - OPS - Strekningsvise investeringer utenom utbygging til fire felt - Mindre investeringstiltak utenom særskilte trafikksikkerhetstiltak - Vegkapitalbavende tiltak 		2006-2009: 18 2010-2015: 10 Totalt for perioden 2006-2015: 28	

Tiltak	Anslått kostnad (belastning på Statens vegvesens budsjetter)	Anslått virkning (reduksjon i antall drepte eller hardt skadde – reduksjon pr år som følge av tiltak i perioden)	Merknad
Fartsgrenser og regelverk (kapittel 4.4.1)			
Mer bruk av 30 km/t og 40 km/t som fartsgrense i byer og tettsteder.	Gir relativt små kostnader for Statens vegvesen.	Virkningene forventes tatt ut i perioden 2002-2005.	
Det foretas en totalgjennomgang av trafikkreglene med sikte på at det blir gjort endringer som kan gi et sikrere vegtrafikksystem.	Belaster ikke Statens vegvesens budsjetter.	Forventer reduksjon i antall drepte eller hardt skadde, men har ikke tilstrekkelig grunnlag for å gjøre virkningsberegninger.	
Tiltak innenfor kommunenes og fylkeskommunenes ansvarsområder (kapittel 4.4.2)			
Fylkeskommunenes og kommunenes investeringer til trafiksikkerhetstiltak fordobles i forhold til dagens nivå.	Belaster ikke Statens vegvesens budsjetter.	2006-2009: 12 2010-2015: 18 Totalt for perioden 2006-2015: 30	
Alle kommunale arealplaner skal ha en tilfredsstillende kvalitet med hensyn på trafiksikkerhet	Belaster ikke Statens vegvesens budsjetter.	Vil på sikt gi reduksjon i antall drepte eller hardt skadde, men vi har ikke tilstrekkelig grunnlag for å gjøre virkningsberegninger.	
Krav til transportører ved offentlig kjøp av tjenester (kapittel 4.4.3)			
Det innføres et sett med krav som må være oppfylt hos alle transportører som skal være med å konkurrere om transportoppdrag som blir gitt av offentlige virksomheter.	Oppdragene kan bli noe dyrere som følge av at kravene til transportører øker.	Forventer reduksjon i antall drepte eller hardt skadde, men har ikke tilstrekkelig grunnlag for å gjøre virkningsberegninger.	

Oppsummering av virkninger

Av tabellen på de foregående sidene ser vi at det er beregnet virkninger av 27 trafiksikkerhetstiltak samt av tiltak som forutsettes å inngå i strategien, men som prioriteres ut fra andre kriterier enn trafiksikkerhet. Dersom det ikke tas hensyn til at enkelte av tiltakene vil virke på de samme ulykkene vil vi få at:

Tiltak som gjennomføres i perioden 2006-2009: 433 færre drepte eller hardt skadde pr år
+ Tiltak som gjennomføres i perioden 2010-2015: 208 færre drepte eller hardt skadde pr år
= Sum tiltak i planperioden 2006-2015: **641 færre drepte eller hardt skadde pr år**

Beregninger viser at dersom vi tar hensyn til dobbeltvirkninger så vil virkningen av tiltakene bli redusert til i størrelsesorden **550** færre drepte eller hardt skadde i et enkeltår (2016).

Også de øvrige 16 tiltakene har en forventet positiv effekt. Det synes ikke urimelig å anta at disse tiltakene til sammen gir i størrelsesorden **150** færre drepte eller hardt skadde pr år. **Dette betyr at summen av tiltak som gjennomføres i planperioden 2006-2015 gir i størrelses-**

orden 700 færre drepte eller hardt skadde, hvilket er tilstrekkelig til at vi oppnår en halvering (jf. omtalen i kapittel 2 som viser at det i planperioden 2006-2015 må gjennomføres tiltak som totalt gir 705 færre drepte eller hardt skadde i enkeltåret 2016).

5.2 Økonomiske konsekvenser for Statens vegvesens budsjetter

I tabellen i kapittel 5.1 er det angitt hvilke økonomiske konsekvenser tiltakene i vår strategi for å halvere antall drepte eller hardt skadde vil ha for Statens vegvesens ramme. Nedenfor har vi vist:

- Behovet for økt ramme til post 23 (Trafikktilsyn, drift og vedlikehold m.m.) utover en nærmere angitt minimumsramme.
- Behov for midler til ”særskilte trafikksikkerhetstiltak” innenfor post 30 (Riksveg-investeringer).
- Behov for midler til økt satsing på utbygging av firefelts veger.

Vi har valgt å legge til grunn at strakstiltakene (jf. kapittel 4.3.1) finansieres med 50 prosent på post 23 og 50 prosent på post 30. Dette er samme prinsipp som legges til grunn i planperioden 2002-2005.

En minimumsramme til post 23 bør gi rom for videreføring av bevilgningsnivået til post 23 som er forutsatt i handlingsprogrammet for planperioden 2002-2005. I tillegg må det tas hensyn til økt behov som følge av trafikkvekst, nye veganlegg, behov for drift og vedlikehold av nytt tunnelutstyr og behov for nye stillinger for å ivareta byggherrerollen, samt til redusert behov grunnet effektivisering og konkurranseutsetting.

Virkinger av drift og vedlikehold og av trafikant- og kjøretøyrettede tiltak regnes i form av virkninger av økt innsats sammenliknet med planperioden 2002-2005, dvs satsing utover minimumsramma. I tabellen nedenfor har vi sett på kostnader til post 23 utover det som er lagt til grunn i minimumsramma. Vi har valgt å vise behovet for enkeltåret 2009. Det presiseres at alle kostnadene er svært omtrentlige.

Trafikksikkerhetstiltak innenfor post 23 utover det som forutsettes i en ”minimumsramme”	Økt behov i 2009 (mill kr)
Økning av Statens vegvesens innsats til bilbeltekontroller, slik at nivået tredobles i 2009 sammenliknet med nivået i 2005	100
Økning av Statens vegvesens innsats til tungtransportkontroller, slik nivået er 25 prosent høyere i 2009 enn i 2005	10
Ekstra driftskostnader som følge av ny vegbelysning	8
Økt standard på vinterdrift	40
Forbedret standard på rydding av sikt	20
Skiltfornyning	35
Strakstiltak på vegen ^{A)}	175
SUM	388

A) Til sammen er det behov for å bruke 225 mill kr til strakstiltak pr år innenfor post 23. I planperioden 2002-2005 legges til grunn at det brukes 50 mill kr pr år til strakstiltak innenfor post 23. Sammenliknet med en videreføring av nivået fra 2002-2005 er det dermed behov for en økning lik 175 mill kr pr år.

Dersom vi legger til grunn at den økte innsatsen til bilbeltekontroller og tungtransportkontroller skjer gjennom en gradvis opptrapping utover i fireårs perioden 2006-2009 vil behovet i 2006 være noe lavere enn behovet i 2009.

I *anbefalt strategi* er det lagt til grunn at det skal brukes 200 mill kr pr år til trafikksikkerhetstiltak innenfor post 23 i tillegg til det som ligger innenfor minimumsramma. I vår *strategi for å halvere antall drepte eller hardt skadde* er det for perioden 2006-2009 forutsatt en **ytterligere økning på i størrelsesorden 200 mill kr pr år** (jf. tabellen over).

I vår *strategi for å halvere antall drepte eller hardt skadde* har vi lagt til grunn fire hovedsatsinger når det gjelder investeringer i trafikksikkerhetstiltak; etablering av midtdeler/midtrekkverk, veglys, planfri kryssing for fotgjengere og syklistene og utbedring av ulykkespunkter. I tillegg kommer satsing på strakstiltak, som fordeles med 50 prosent på post 23 og 50 prosent på post 30.

Tabellen nedenfor viser fordeling av midler til tiltakstyper innenfor under-underposten særskilte trafikksikkerhetstiltak. I omtalen av tiltakene i kapittel 4 er det lagt til grunn en noe ulik satsing i 2006-2009 sammenliknet med perioden 2010-2015. I tabellen har vi valgt å ta utgangspunkt i prioriteringene for perioden 2006-2009. Det presiseres at også i denne tabellen er kostnadene svært omtrentlige.

"Særskilte trafikksikkerhetstiltak" som forutsettes gjennomført pr år i perioden 2006-2009	Behov pr år i perioden 2006-2009 (mill kr)
Utvikling av ATK	35
Etablering av midtrekkverk på 25 km to- og tre felts veg	100
Veglys på 125 km veg som ikke tidligere er belyst + opprusting av belysning på 125 km veg	100
Etablering av 10 planfrie kryssingssteder for fotgjengere og syklistene	50
Utbedring av 100 punkter der det er uakseptabelt høy risiko for ulykker	300
Strakstiltak på vegen	225
Uspesifiserte trafikksikkerhetstiltak ^{A)}	70
SUM	880

A) Vi antar at det i planperioden vil være ønskelig å prioritere enkelte trafikksikkerhetstiltak som ikke naturlig hører hjemme innenfor noen av de angitte satsingsområdene.

I *anbefalt strategi* er det ikke angitt hvor stort beløp som forutsettes brukt til "særskilte trafikksikkerhetstiltak". Dette vil bli avklart gjennom arbeidet med handlingsprogrammet. I grunnlaget for å beregne virkninger av anbefalt strategi er det lagt til grunn at det blir brukt 380 mill kr pr år til "særskilte trafikksikkerhetstiltak" i fireårsperioden 2006-2009. Dette er en svak økning sammenliknet med prioriteringene i handlingsprogrammet for 2002-2005.

I vår *strategi for å halvere antall drepte eller hardt skadde* har vi lagt til grunn at beløpet til "særskilte trafikksikkerhetstiltak" **økes med om lag 500 mill kr pr år utover det vi foreløpig har regnet med i anbefalt strategi** (jf. tabellen over).

Vi har også lagt til grunn en betydelig økning av innsatsen til utbygging av firefelts veger sammenliknet med prioriteringene i anbefalt strategi (jf. første kulepunkt i kapittel 4.3.2). Kostnaden for denne "tilleggssatsingen" er svært usikker fordi vi har valgt å ikke gå detaljert inn på forutsetningene for det enkelte prosjekt. Dersom vi regner med samme bompengandel

og samme løpemeterkostnad som gjennomsnittet for firefelts vegene som er prioritert i anbefalt strategi, får vi at ”tilleggssatsingen” på firefelts veger gir et ekstra behov for statlige investeringer lik mellom 3 500 og 4 000 mill kr for planperioden 2006-2015 – dvs **350-400 mill kr pr år**

Totalt krever vår strategi for å halvere antall drepte eller hardt skadde en økt satsing på trafikksikkerhetstiltak på i overkant av 1 000 mill kr pr år i perioden 2006-2009 sammenliknet anbefalt strategi (200 mill kr til trafikktilsyn, drift og vedlikehold + 500 mill kr til ”særskilte trafikksikkerhetstiltak” + 350-400 mill kr til utbygging av firefelts veger).

Av tilleggssatsingen gir utbygging av firefelts veger klart minst bidrag til halvering av antall drepte eller hardt skadde. Vi har likevel valgt å legge til grunn en slik satsing av hensyn til at tiltaket i tillegg til å gi langt sikrere veger også vil gi bedret framkommelighet.

5.3 Sammenhengen mellom tilstand og tiltak

Nedenfor har vi laget en oversikt over hvilke tiltak som i særlig grad bidrar til oppnåelse av de ulike tilstandsmålene. Lista er ikke uttømmende da mange av tiltakene i kapittel 4 vil virke på flere av tilstandsmålene.

- Tiltak som bidrar til at vi oppnår tilstandsmål for **Overholdelse av fartsgrenser** (kapittel 3.1):
 - Utvikling av ATK (kapittel 4.1.1 – første kulepunkt)
 - Økning i politiets fartskontroller (kapittel 4.1.1 – tredje kulepunkt)
 - Automatisk fartstilpasning (kapittel 4.2.3 – tredje kulepunkt)
- Tiltak som bidrar til at vi oppnår tilstandsmål for **Bruk av bilbelte** (kapittel 3.2):
 - Økt ressursbruk til bilbeltekontroller (kapittel 4.1.1 – første kulepunkt)
 - Bilbeltesperre (kapittel 4.2.3 – andre kulepunkt)
 - Mer målrettede og effektive kontroller (kapittel 4.1.1 – femte kulepunkt)
- Tiltak som bidrar til at vi oppnår tilstandsmål for bruk av **sikkerhetsutstyr i forbindelse med gåing og sykling** (kapittel 3.2):
 - Tiltak som tar sikte på å øke bruken av sykkelhjelmer (kapittel 4.1.6 – første kulepunkt)
 - Endringer i forskrift om ”Krav til sykkel” (kapittel 4.1.6 – andre kulepunkt)
 - Tiltak som tar sikte på å øke bruken av reflekser hos fotgjengere (kapittel 4.1.6 – tredje kulepunkt)
- Tiltak som bidrar til at vi oppnår tilstandsmål for **Omfanget av kjøring i ruspåvirket tilstand** (kapittel 3.3):
 - Økning i politiets ruskontroller (kapittel 4.1.1 – fjerde kulepunkt)
 - Alkolås (kapittel 4.2.3 – første kulepunkt)
- Tiltak som bidrar til at vi oppnår tilstandsmål for **kjøretøyparkens tilstand/kvalitet** (kapittel 3.4):
 - Avgiftsfritak på nytt sikkerhetsutstyr (kapittel 4.2.1 – første kulepunkt)

- Markedsføring av testresultatene fra EuroNCAP (kapittel 4.2.1 – andre kulepunkt)
 - Økt ressursbruk til tungtransportkontroller (kapittel 4.2.2 – første kulepunkt)
 - Halvårig bremsekontroll (kapittel 4.2.2 – andre kulepunkt)
 - Mer målrettede og effektive kontroller (kapittel 4.1.1 – femte kulepunkt)
- Tiltak som bidrar til at vi oppnår tilstandsmål for **sikkerhetsmessig standard på riksvegnettet** (kapittel 3.5):
 - Alle tiltak som er omtalt i kapittel 4 vil bidra til at vi får reduksjon i antall drepte eller hardt skadde, hvilket gir redusert skadegradstetthet og dermed færre N-strekninger. De fleste av tiltakene som er omtalt i kapittel 4.3 Vegtiltak vil i hovedsak bli utført på N-strekninger. Slike tiltak vil være spesielt målrettet sett i forhold til et tilstandsmål om å redusere antall N-strekninger.

Slik tilstandsmålene for sikkerhetsmessig standard på vegnettet er formulert gir de ingen klar sammenheng med ambisjonsnivået for gjennomføring av vegtiltak i kapittel 4.3.

6. Organisatorisk tilrettelegging for et effektivt trafikk-sikkerhetsarbeid

Muligheten for å lykkes med en ambisiøs trafikksikkerhetsstrategi avhenger også av hvor godt det er organisatorisk lagt til rette for å drive effektivt. Dette gjelder både overordnede føringer fra departementsnivået og interne rutiner i Statens vegvesen. Nedenfor har vi sett på tre ulike forhold som vi mener vil øke sjansene for å lykkes og som derfor er lagt inn som en forutsetning i vår *strategi for å halvere antall drepte eller hardt skadde*. Alle tre tiltakene er fullt ut i samsvar med omtalen i *anbefalt strategi*.

Revisjon av Statens vegvesens instruks

Statens vegvesens instruks gir overordnede føringer for etatens virksomhet. Den er på et svært overordnet nivå. Eksempelvis er det eneste som står om trafikksikkerhet at Statens vegvesen skal *”foreslå og gjennomføre tiltak for å fremme trafikksikkerheten”*.

I Sverige har Vägverket gjennom sin instruks fått et sektoransvar for hele vegtransport-systemet. Vägverket skal innenfor rammen av sitt sektoransvar være samlende, støttende og en pådriver i forholdet til øvrige berørte parter. I tillegg skal de virke for at de trafikk- og miljøpolitiske målene innenfor vegtransportsystemet oppnås.

I Norge er det ingen som har et tydelig sektoransvar for trafikksikkerhet. I *anbefalt strategi* er det foreslått at Statens vegvesen skal gis et slikt sektoransvar gjennom endringer i instruksene. Det betyr at Statens vegvesen får et formalisert ansvar for å være en aktiv pådriver, ha en koordinatorrolle og ha et ansvar for å påpeke når det foretas prioriteringer og gjennomføres tiltak som er uheldig for trafikksikkerheten.

Endringer i ansvarsdelingen mellom politiet og Statens vegvesen

I vår *strategi for å halvere antall drepte eller hardt skadde* er det lagt til grunn at det i planperioden 2006-2015 skjer en vesentlig økning i ressursbruken til kontroll og overvåking. Dette kommer i tillegg til økningen i Statens vegvesens kontrollvirksomhet som er forutsatt i handlingsprogrammet for planperioden 2002-2005.

Økningen som er lagt til grunn til kontroll og overvåking i planperioden 2006-2015 gir en forventet årlig gevinst lik i størrelsesorden 200¹³ drepte eller hardt skadde. Som det går fram av kapittel 2, kan vi forvente at vi vil oppnå en halvering dersom summen av alle tiltak som gjennomføres i planperioden 2006-2015 gir en årlig reduksjon lik i størrelsesorden 700 drepte eller hardt skadde. Kontroll og overvåking utgjør dermed en svært sentral del av strategien. Det er helt avgjørende at denne virksomheten ikke blir nedprioritert som følge av ressursmangel. Det er derfor viktig å finne fram til en arbeidsdeling mellom politiet og Statens vegvesen som gjør at kontroll og overvåking kan utføres på en mest mulig effektiv måte.

Statens vegvesen har i dag myndighet til å håndtere gebyrbelagte overtredelser, mens det kun er politiet som kan ilegge bot og forenkla forelegg. I *anbefalt strategi* er det foreslått å holde

¹³ Det er tatt hensyn til at enkelte tiltak i vår strategi vil virke på de samme ulykkene. Tallet er derfor noe lavere enn summen av virkningene av kontroll- og overvåkingstiltakene i tabellene i kapittel 5.

fast ved dette, men at gebyrordningen i større grad utvides til å gjelde flere mindre alvorlige overtredelser som i dag bøtelegges. Dette kan for eksempel gjelde mindre fartsovertredelser ved bruk av automatisk trafikk-kontroll.

Innføring av et system for sikkerhetsstyring i Statens vegvesen

Hvilke resultater som oppnås i trafikksikkerhetsarbeidet avhenger ikke bare av hvilke tiltak som prioriteres, men også av hvordan arbeidet utføres. En sikkerhetstenking preget av nullvisjonen må gjennomsyre all virksomheten som utføres av Statens vegvesen, enten det er rettet mot vegen, trafikantene eller kjøretøyene. Det må med andre ord utvikles en sikkerhetskultur som omfatter alle ansatte i etaten.

I *anbefalt strategi* er det vist til at Statens vegvesen har igangsatt et arbeid med å utvikle et system for sikkerhetsstyring. Systemet vil beskrive de metoder Statens vegvesen vil ta i bruk for å oppnå og opprettholde et sikkerhetsnivå i samsvar med nullvisjonens intensjoner og gitte sikkerhetsmål. Dette vil foruten den uformelle sikkerhetskulturen omfatte en formell struktur bestående av håndbøker, regler og prosedyrer. System for sikkerhetsstyring vil inngå som en del av Statens vegvesens samlede kvalitetssystem.

Det videre arbeidet med å utvikle et system for sikkerhetsstyring er lagt til Statens vegvesens region Sør.