

# 6 Sikkerhet

Ulykker i transportsektoren er et alvorlig samfunnsproblem. Lidelser, sorg og savn som påføres involverte og pårørende er ubetalelige. Ulykkene medfører også betydelige direkte kostnader for samfunnet.

## 6.1 Status og utfordringer

Vegsektoren har de største utfordringene innen sikkerhet. Etter 1970 viste utviklingen i antall drepte i vegtrafikken lenge en klar nedadgående tendens. Den viktigste årsaken var at det rundt 1970 for alvor ble igangsatt et systematisk trafikksikkerhetsarbeid i Norge. Av enkeltstående tiltak har påbud om bilbelte i bilene i 1969 og påbud om bruk av bilbelte i 1978 hatt stor positiv betydning.

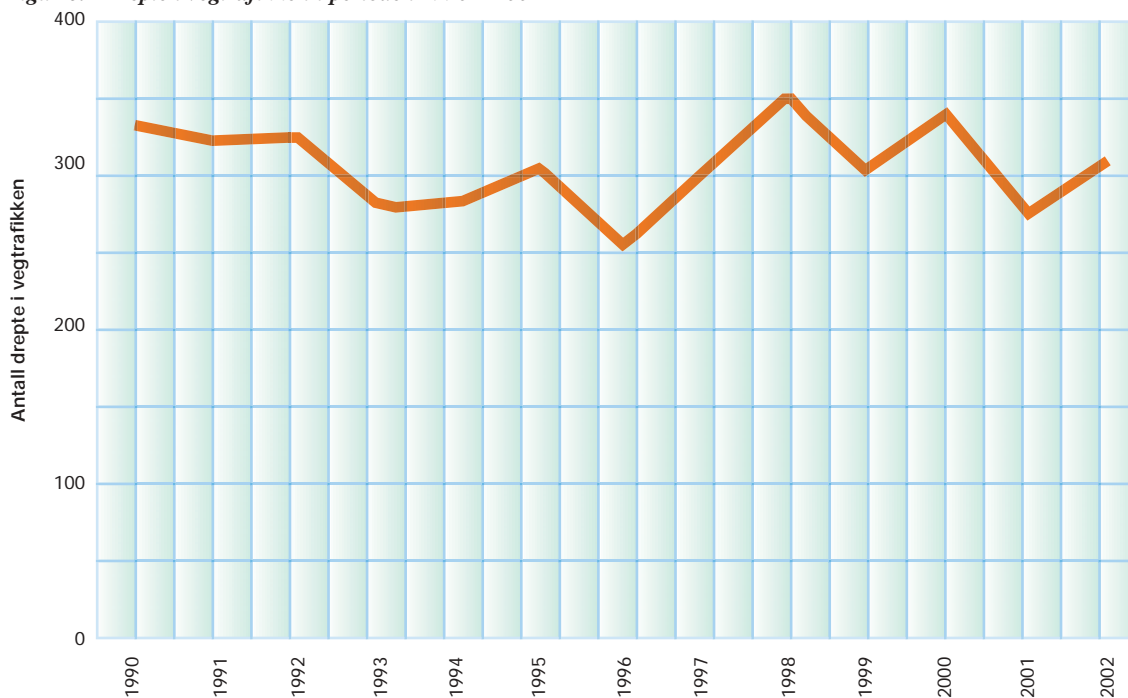
Den positive utviklingen ser ut til å ha stoppet opp de senere årene. I perioden 1998-2002 ble i gjen-

nomsnitt 316 mennesker drept i vegtrafikken hvert år, mens om lag 1 200 mennesker ble hardt skadd. De samfunnsøkonomiske kostnadene ved vegtrafikkulykkene er beregnet til om lag 25 mrd. kr hvert år, hvorav om lag 20 mrd. kr er knyttet til personskader.

Det er en klar sammenheng mellom fartsnivået på vegen og ulykkesituasjonen, og særlig ulykkesenes alvorlighetsgrad. I perioden 1995-2002 økte fartsnivået i sommerhalvåret med om lag en halv prosent hvert år. Det vil være vanskelig å oppnå en markant reduksjon i antall drepte eller hardt skadde uten en radikal endring i trafikantenes respekt for fartsgrensene. Dersom alle overholdt dagens fartsgrensener, ville dette gitt 60-80 færre drepte hvert år.

Det er også et stort potensial for økt bruk av bilbelte. Bruk av bilbelte i framsetet reduserer sjansen

Figur 6.1 Drepte i vegtrafikken i perioden 1990 – 2002



for å omkomme i en ulykke med om lag 50 prosent. I dag bruker rundt 85 prosent bilbelte innenfor tettbygd strøk og om lag 90 prosent utenfor tettbygd strøk. Til sammenlikning bruker bare litt over halvparten av de som blir drept i kjøretøy bilbelte. Dersom andelen som bruker bilbelte øker til 97 prosent vil dette gi om lag 25 færre drepte hvert år.

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

Det er viktig at tiltak målrettes mot trafikantgrupper med særlig høy ulykkesrisiko. Statistikken viser at ulykkesrisikoen per kjørt km er om lag ti ganger så høy for bilførere som er 18 eller 19 år sammenliknet med aldersgruppen 35-54 år<sup>1</sup>. I tillegg er bilførere over 75 år overrepresentert i ulykkesstatistikken.

Det meste av dagens riksvegnett er bygd med en langt lavere sikkerhetsstandard enn det som legges til grunn ved bygging av nye veier. Det er derfor et stort behov for å gjennomføre større og mindre fysiske tiltak på dagens vegnett. Formålet er å få ned antall ulykker og redusere sjansene for at en ulykke medfører død eller alvorlige personskader. De største utfordringene er knyttet til utforkjøringsulykker, møteulykker og ulykker der fotgjengere og syklistene er innblandet. Disse ulykkestypene har gjennomgående høy alvorlighetsgrad, og vil derfor få ekstra fokus ved prioritering av fysiske tiltak.

Avinor har ambisjoner om å opprettholde et sikkerhetsnivå på høyde med det beste i Europa. Sikkerhetsarbeidet i Avinor gjelder både flysikkerhet (safety) og beredskap mot sabotasje og terror (security). Luftfartstilsynets foreløpige forskrift om utforming av store flyplasser trådte i kraft 1. januar 2001. Et foreliggende høringsutkast til revidert forskrift, som er utarbeidet på bakgrunn av en omfattende risikoanalyse knyttet til en definert sikkerhetsmålsetting, har som formål å forebygge og redusere omfanget av luftfartsuhell som kan tilbakeføres til utformingen av og utstyr på flyplassen.

Avinor antar at den reviderte forskriften, som forventes å tre i kraft 1. januar 2004, vil få til dels store konsekvenser for norske lufthavner, særlig de regionale flyplassene. Med stor sannsynlighet vil kravene til banesystem, endefelt og andre sikkerhetsområder, lysanlegg og instrumentering bli skjerpet. Dessuten vil kravene til flyoperative forhold, luftfartshindre og fjernterrang kunne medføre at det blir meget problematisk å utvikle mange lufthavner i samsvar med det kommende regelverket. På den annen side introduseres også muligheter for at enkelte avvik ved lufthavnene vil kunne aksepteres såfremt tilstrekkelige kompensierende tiltak kan gjennomføres.

Luftfartstilsynet arbeider også med nye forskrifter om lufttrafikkjenester, meteorologi og flynavigasjon. Det er usikkert i hvilken grad den nye forskriften om flynavigasjon vil påvirke investeringsbehovet knyttet til navigasjonsutstyr i planperioden. Forskriftene om bakketjeneste skal også revideres. Her er det blant annet ventet at kravene til snø- og isfrie rullebaner vil bli skjerpet.

Transportarbeid utført på jernbane innebærer vesentlig lavere risiko for mennesker og materiell enn biltrafikk. For transportsektoren samlet vil mer jernbanetransport under ellers like vilkår medføre en lavere ulykkesrisiko. Jernbanetransport er et gjennomregulert system der arbeid med sikkerhet er grunnleggende. Sikkerhetsarbeidet preges av at det er svært lav risiko for ulykker, men at enkeltulykker kan få store konsekvenser.

Et av Jernbaneverkets hovedmål er at jernbanetransport ikke skal medføre tap av menneskeliv eller alvorlig skade på mennesker, omgivelser eller materiell. Alle endringer skal sikre utvikling i positiv retning, slik at jernbanetransport forblir det sikreste landbaserte transportmiddel. Siden ulykestallene er svært lave, presenteres ikke endringer av totaltall i omtalen av de enkelte prosjektene i dette dokumentet. I 2002 var det tre drepte på jernbane.

<sup>1</sup> Basert på SSBs ulykkesstatistikk for 1997 og 1998.

Forebygging av ulykker der veg krysser jernbane vil fortsatt være et spesielt innsatsområde.

Sjøsikkerheten i norske farvann er betydelig forbedret de siste 15-20 årene. Likevel skjer det årlig omkring 100 grunnstøtinger og skipskollisjoner langs kysten. De fleste av disse får relativt små konsekvenser. Sannsynligheten for at en stor skipsulykke, med tap av mange menneskeliv eller store skader ved oljeutslipp eller lignende skal skje, er statistisk sett meget liten, men kan ikke utelukkes, jamfør blant annet Sleipnerulykken.

Skipstrafikken i norske farvann er i hovedsak avhengig av sikkerhet knyttet til tre forhold: Seilingsledene (farledene), det enkelte fartøy og fartøyenes operasjoner i havneanlegg.

Ansvar for sjøsikkerheten i norske farvann og havner ligger hos flere myndigheter. I en utredning fra 1993 har det interdepartementale Kystforvaltningsutvalget identifisert i alt ti departementer og om lag 25 etater som på ulike vis deler dette ansvaret. De viktigste aktørene på etatsnivå er Kystverket, Sjøfartsdirektoratet/Skipskontrollen, Statens kartverk/Sjø, Sjøforsvaret/Kystvakten, hovedredningssentralene og politiet. Dessuten har lokale havnemyndigheter/-operatører et ansvar for sikkerheten innenfor det enkelte havnedistrikt.

På norsk område har Kystverket hovedansvaret for farledssikkerheten. Fra 1. januar 2003 har Kystverket også ansvaret for beredskap mot akutt forurensing. Sjøfartsdirektoratet har ansvaret for sikkerheten knyttet til det enkelte fartøy som trafikkerer norske farvann. Statens kartverk/Sjø har ansvaret for sjøkartleggingen, som også er en forutsetning for sikkerheten i farledene.

## 6.2 Nullvisjonen er utgangspunktet for trafikksikkerhetsarbeidet

Gjennom Stortingets behandling av St.meld. nr 46 (1999-2000) Nasjonal transportplan 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 arbeidet innenfor hele transportsektoren. Nullvisjonen skal være utgangspunkt for alt arbeid med trafikksikkerhet i de fire transportetatene i planperioden 2006-2015.

Nullvisjonen innebærer at transportsystemet må utformes ut fra menneskets forutsetninger med blant annet begrenset tåleevne og mestringssevne i trafikken. Transportmidlene og transportsystemene må derfor utformes slik at de fremmer riktig atferd og samtidig beskytter mot at menneskelige feilhandlinger får fatale konsekvenser. Trafikantene må samtidig påvirkes til en sikker atferd uten bevisste brudd på regelverket.

En naturlig konsekvens av nullvisjonen er at det blir lagt til grunn en ambisjon om at tiltakene som prioriteres i planperioden 2006-2015 skal gi en markant og varig reduksjon i antall drepte eller hardt skadde i transportsektoren. Potensialet for reduksjoner er størst i vegtrafikken. Nullvisjonen utfordrer vegmyndighetene til å ta et større ansvar for å tilby et sikkert transportsystem. For de andre transportformene er sikkerhetsnivået høyt, og hovedutfordringen å opprettholde og kontinuerlig forbedre sikkerheten. Økte andeler av trafikk med jernbane, sjø og i luftfarten vil kunne bedre den totale sikkerheten. For alle etatene er det en særlig utfordring å finne tiltak som kan forhindre framtidige storulykker med mange drepte eller hardt skadde. Utfordringene forsterkes som følge av økt terrortrussel, økte kostnader som følge av harmoniseringskrav i Europa og stadig økende nasjonal og internasjonal trafikk.

## 6.3 Samordning og effektivisering av trafikksikkerhetsarbeidet

Hvilke resultater som oppnås i trafikksikkerhetsarbeidet avhenger ikke bare av hvilke tiltak som

prioriteres, men også av hvordan arbeidet utføres.

Som eksempel har Avinor et sikkerhetsledelsessystem med rutiner for behandling av uønskede hendelser. Behandling av uønskede hendelser omfatter varsling, rapportering, undersøkelse, registrering, iverksettelse av korrigerende og forebyggende tiltak, og oppfølging av at tiltak blir gjennomført. Alle luftfartsulykker eller alvorlige hendelser der flysikringstjenesten kan ha vært medvirkende årsak skal undersøkes av en sentralt nedsatt gruppe. Andre uønskede hendelser skal undersøkes og behandles regionalt eller lokalt. Sektoransvaret for flysikkerheten tilligger Luftfartstilsynet. Når en ulykke eller alvorlig hendelse inntreffer har, i tillegg til Avinor, også havari-kommisjonen for luftfart og bane et ansvar.

Jernbanelivet har et tilsvarende system for sikkerhetsstyring. Ingen tiltak gjennomføres før det er gjort endringsanalyse av risikonivået. Dersom risikoen øker med tiltaket, må det gjennomføres kompensierende tiltak som reduserer risikoen i minst samme grad.

Statens vegvesen har igangsatt et arbeid med å utvikle et liknende system. Systemet vil beskrive de metoder Statens vegvesen skal ta i bruk for å oppnå og opprettholde et sikkerhetsnivå i samsvar med nullvisjonens intensjoner og gitte sikkerhetsmål.

Transportetatene har i lang tid drevet hendelsesbasert sikkerhetsarbeid og forvalter hver for seg et omfattende regelverk på dette området. Risiko-baserte vurderinger er på vei inn i alle etatene, men omfanget av disse aktivitetene varierer. For eksempel er risikoanalyser tatt i bruk i stor grad i forbindelse med konkrete enkeltprosjekter. Risikovurderinger for ulykker som fører til akutt forurensing til sjøs er utarbeidet, og oppdateres løpende. I og på tvers av transportetatene arbeides det med utvikling av en overordnet sikkerhetsfilosofi.

Norges Forskningsråd startet i 2002 en satsing på forskning rundt risiko og sikkerhet i transport-

sektoren (RISIT). En rekke av resultatene som framkommer vil bli brukt til å bedre kvaliteten på de risikovurderinger etatene må gjøre og gjennom dette medvirke til at de beslutninger som gjøres og de tiltak som innføres vil bli mer målrettede og effektive.

Pålitelige ulykkesdata er en viktig forutsetning for å kunne velge riktige tiltak. Det er inngått et samarbeid mellom transportetatene med sikte på å få til bedre rapporteringsrutiner for ulykkesdata og å få en omforent begrepsbruk. Vi vil i større grad utnytte det potensial som ligger i data fra ulike offentlige instanser, for eksempel helsevesen, politi, Sjøfartsdirektoratet, Statistisk sentralbyrå, vegmyndigheter, kommuner og skoler.

## 6.4 Strategier og prioriteringer i luftfartssektoren

Hovedpunktene i Avinors sikkerhetspolicy er:

- Flysikkerhet skal gis høyeste prioritet.
- Risikoen for at Avinor skal forårsake eller medvirke til luftfartsulykker skal reduseres til et så lavt nivå som praktisk mulig.
- Ansvar for og holdninger til sikkerhet utøves gjennom Avinors ledere og ansatte.

Et velfungerende system for sikkerhetsledelse, hvor både ansvar, holdninger og tiltak basert på risikoanalyser inngår, er for Avinor det viktigste virkemiddel for å bedre sikkerheten i luftfarten ytterligere. Avinor har etablert en sikkerhetskomité som skal følge opp at sikkerhetsledelsessystemet blir etterlevd. Avinors visjon er: Avinor – ledende innen sikkerhet og punktlighet i europeisk luftfart.

## 6.5 Strategier og prioriteringer i jernbanesektoren

Jernbanevirksomhet består av samspill mellom infrastruktur, trafikkstyring og rullende materiell. Oppnådd jernbanesikkerhet vil være en funksjon

av dette samspillet. Opprettholdelse og forbedring av sikkerhetsnivået på jernbanenettet må derfor baseres på helhetlig og samordnet bruk av virkemidler innenfor hvert av disse områdene.

De enkelte aktører på jernbanenettet er ansvarlige for å kontrollere risikobidragene fra hver sin aktivitet. Som kapasitetsfordelingsorgan har Jernbaneverket ansvaret for å sette sammen de enkelte risikobidrag til en helhet. Gjennom kapasitetsfordelingen kan Jernbaneverket kontrollere hvilken risiko jernbanevirksomheten til enhver tid påfører menneske, miljø og materiell. Jernbaneverket ivaretar dette ansvaret gjennom et nært faglig samarbeid med andre aktører (entreprenører og trafikkutøvere) på jernbanenettet, i form av kontrakter og avtaler samt gjennom etablerte sikkerhetsfora.

Nye forskrifter til Jernbaneloven, utgitt av Statens jernbanetilsyn, har resultert i organisasjonsmessige endringer, synliggjøring av sikkerhet i Jernbaneverkets styringssystem, omfattende opplæringsprogrammer og etablering av sikkerhetsdokumentasjon for alle banestrekninger. Til sammen gir dette et godt grunnlag for å kunne forbedre sikkerhetsnivået på jernbane i Norge ytterligere.

I den norske jernbanelovgivningen inngår tre overordnede prinsipper for arbeidet med sikkerhet på jernbane:

- Kontinuerlig forbedring av sikkerheten
- Reduksjon av risiko så langt det med rimelighet er gjennomførbart
- Etablering av barrierer mot alvorlige konsekvenser av enkeltfeil

Jernbaneverket vil prioritere følgende tiltak:

- Full dekning av togradio på hele nettet-utbygging av GSM-R
- Automatisk togkontroll (ATC) og sikringsanlegg
- Fjernstyring
- Sanering av planoverganger
- Sikringstiltak på stasjoner
- Rassikringstiltak

## 6.6 Strategier og prioriteringer i sjøtransportsektoren

En vesentlig del av Kystverkets virksomhet er primært innrettet på å forebygge risiko for skipsulykker. De fleste sikkerhetstiltakene vil samtidig bedre framkommeligheten og redusere miljørisikoen.

Kystverket foreslår en økning av tildelingen til farledstiltak. Reviderte farledsnormer vil bli utviklet og lagt til grunn for en systematisk gjennomgang av stamnettet. Farledene defineres med geografiske koordinater og bestemte egenskapsdata, som bredde, dybde, fri seilingshøyde og manøvreringsrom, og med standardisert oppmerking.

Det foreslås etablert påbudte seilingsleder utenfor norskekysten for internasjonal skipstrafikk som utgjør en miljørisiko. Kystverket mener at slik trafikk fortrinnsvis bør gå utenfor den nye territorialgrensen på 12 nautiske mil. For skip som likevel velger å gå innenfor territorialgrensen vil det bli utarbeidet forslag til påbudte seilingsleder, i første omgang fra Vardø til Nordkapp. Seilingsledene vil ikke være sammenhengende korridorer, men avgrensede trafikkseparasjonssystemer på fire delstrekninger. På lengre sikt vil det bli vurdert å opprette påbudte seilingsleder/rutesystemer for skip også i internasjonalt farvann. Disse må godkjennes av FNs sjøfartsorganisasjonen IMO<sup>2</sup>.

Det foreslås ellers følgende:

- Et krafttak for å ta igjen tidligere etterslep gjennom fornyelse og forbedret vedlikehold av navigasjonsinstallasjoner
- Beredskapen mot akutt forurensning styrkes så langt det er mulig innenfor planrammen. I lys av perspektivene for økt risikotrafikk mellom Barentsregionen og destinasjoner i Europa og Amerika, vil Nord-Norge bli prioritert.
- Effektivisering av lostjenestene. Økt bruk av fjernlosing fra trafikksentralene.
- Økt trafikkovervåkning via trafikksentraler. Utvidet dekningsområde for Fedje trafikksentral.
- Det er planlagt ny trafikksentral i Vardø, samt

<sup>2</sup> IMO = International Maritime Organisation

økt slepebåtkapasitet for Nord-Norge.

Det nye europeiske satellittnavigasjonssystemet Galileo vil etter planen bli operativt fra 2008. Dette vil gi bedre dekning av fjordområder og større nøyaktighet i navigasjon og posisjonering, særlig i nordområdene. Erfaringer med bølgevarsling for Stad-området er positive. Systemet vil bli utvidet til å omfatte flere av de om lag 20 farlige bølgeområdene langs kysten.

## 6.7 Strategier og prioriteringer i vegsektoren

For å få til en vesentlig reduksjon i antall drepte eller hardt skadde i vegtrafikken er det nødvendig med en ny tilnæringsmåte i trafikk sikkerhetsarbeidet. Det er behov for betydelig økte ressurser, og det vil være nødvendig i økende grad å bruke virkemidler som hjelper eller kontrollerer trafikantenes atferd og begrenser deres frihet. Hvilke tiltak som tas i bruk vil være et politisk spørsmål, men erfaringer og kunnskaper tilsier at antall drepte eller hardt skadde reduseres betydelig først når det tas i bruk virkemidler som begrenser trafikantenes personlige frihet til å velge sin kjøreatferd.

Statens vegvesen mener at følgende overordnede tiltak vil være viktige dersom vi skal komme lenger i trafikk sikkerhetsarbeidet:

- Statens vegvesen må få et sektoransvar for trafikk sikkerhet på veg. Det betyr at Statens vegvesen skal være en aktiv pådriver, ha en koordinatorrolle og et ansvar for å påpeke når det foretas prioriteringer og gjennomføres tiltak som er uheldig for sikkerheten. I dag er det ingen som har et slikt tydelig sektoransvar. Se også omtale i kapittel 4.3.
- Blikket må rettes framover. Tiltak må ikke kun baseres på historikk i form av studier av tidligere ulykker. Statens vegvesen vil gjennom risikoanalyser og aktive og systematiske revisjoner i hele vegtraffikksystemet kartlegge

risikomomenter og forhold som påvirker sikkerheten i negativ retning. Spesielt må fokus rettes mot å finne de stedene hvor det er stor fare for ulykker og ikke minst hvor det er fare for store ulykker, og ulykker med alvorlige og omfattende skader. Sammen med resultatene fra den foreslåtte nasjonale ulykkeskommisjonen for transportulykker og de dybdeanalysene Statens vegvesen selv og andre utfører, skal dette bidra til prioriteringer og målrettet satsing både hos Statens vegvesen og hos andre aktører.

- Gjennomgående sikkerhetstenking skal i sterkere grad enn før være et bærende prinsipp i ledelse, planlegging og gjennomføring av veg- og vegtraffikktiltak. Statens vegvesen har i inneværende planperiode startet utviklingen av et kompetansegivende utdanningstilbud som skal bidra til å styrke dette arbeidet.
- Det settes inn et krafttak ovenfor yrkestrafikken og spesielt tunghetrafikken, hvor innsatsen rettes inn både mot rammebetingelser og ansvarsforhold mellom kjøper og utøver av transport, krav til sikkerhet i kontrakter, opplæring og tekniske forhold ved kjøretøyene.
- Trafikkregler, lover, forskrifter, retningslinjer og vegnormaler må videreutvikles slik at trafikk sikkerhet og spesielt nullvisjonstankegang blir ivaretatt.
- Trafikk sikkerhetsarbeidet er helt avhengig av et godt og forpliktende samarbeid mellom mange aktører. Statens vegvesen rår bare over en del av virkemidlene. For å få det ønskede resultatet må også blant andre fylkeskommuner, kommuner, politiet og skoleverket prioritere sikkerhet høyt.
- Publikum og trafikanter ønsker økt trafikk sikkerhet, og dette må tas på alvor. Det ligger et stort sikkerhetspotensiale i å få trafikantene til å etterspørre trafikk sikkerhet, både i forhold til offentlige myndigheter, i forhold til egen og andres atferd og ved kjøp av transportmidler som for eksempel sykkel og bil.

- EU og andre internasjonale organer vil med sine ulike direktiver styre mer av vår hverdag enn i dag. Vi må være mer aktive i vårt arbeid for å påvirke EU systemet i saker som omfatter kjøretøy, sikkerhet, opplæring og utforming.

Med utgangspunkt i den utfordringen som nullvisjonen gir, ønsker Statens vegvesen en mer ambisiøs satsing på trafikksikkerhet enn det som er foreslått innenfor de økonomiske planrammene. I kapittel 6.7 er det som en illustrasjon vist hva som må til for å oppnå en halvering av antall drepte eller hardt skadde innen 2016. Dette kan bare oppnås gjennom en ytterligere økning av Statens vegvesens ressursinnsats til trafikksikkerhetstiltak og en betydelig økning i prioriteringen av trafikksikkerhet hos andre aktører.

Følgende oversikt viser tiltak og virkemidler med god trafikksikkerhetsvirkning som Statens vegvesen vil prioritere. Prioriteringene ventes å gi en nedgang i årlig antall drepte eller hardt skadde, fra et forventet nivå på 1350 i 2006 til 1190 i 2016.

### **Investeringer**

Statens vegvesen vil legge økt vekt på å bygge sikkerhet inn i nye og eksisterende vegprosjekter. Dette innebærer blant annet utbygging av høyt trafikerte stamveger til fire felt og mer bruk av midtrekkverk på to- og trefelts veier. Trafikksikkerhetsrevisjoner og risikovurderinger tas mer aktivt i bruk som grunnlag for prioriteringer. Se nærmere omtale av prioriteringene innenfor post 30 Riksveginvesteringer i kapittel 3.

### **Drift og vedlikehold**

Vedlikeholdet må styrkes vesentlig for å forhindre at etterslepet i vegkapitalen øker ytterligere. Statens vegvesen vil legge vekt på at styrket vedlikehold skal utføres på en slik måte at det også bidrar til bedret trafikksikkerhet. Innenfor rammen til drift og vedlikehold er det foreslått å øke innsatsen til vinterdrift og for å gjennomføre et skiltfornyingsprogram. Begge disse tiltakene har sikkerhets-

gevinst. Se nærmere omtale av prioriteringene innenfor drift og vedlikehold i kapittel 12.

## **Trafikant- og kjøretøyrettede tiltak**

### **Føreropplæringen**

Statens vegvesen har som en oppfølging av St.meld. nr. 46 (1999-2000) Nasjonal transportplan 2002-2011 foretatt en total gjennomgang av føreropplæringen, og foreslår et modulbasert opplæringssystem der opplæringen for en høyere førerkortklasse bygger på kompetanse fra tidligere føreropplæring. Opplæringen i ulike klasser deles inn i trinn med klare opplæringsmål for hvert trinn. Det nye opplegget forutsetter at Statens vegvesen følger opp opplæringen ved trafikkskolene på en målrettet og systematisk måte. Tilsyn med trafikkskoler må derfor økes betydelig i forhold til dagens nivå.

Statens vegvesen vil følge effekten av denne omleggingen og på bakgrunn av dette vurdere ytterligere forbedringer av føreropplæringen og utvikling av førerprøven. Som et ledd i dette vil det vurderes om førerprøver for tyngre biler og MC bør gjennomføres på færre steder, for å heve kompetansen på denne typen førerprøver. Dette vil også redusere kostnadene. Statens vegvesen vil utrede om det bør innføres en spesiell prøve for å måle kandidatenes oppfatning av risiko.

Førere med ferske førerkort er mest utsatt for ulykker. Statens vegvesen vil derfor utrede om det bør innføres obligatoriske etterutdanningskurs og begrensninger i kjøringen for ferske bil- og MC-førere, for eksempel forbud mot kjøring om natten. Slike tiltak bør også vurderes for førere som har blitt fratatt førerkortet en periode.

### **Eldre bilførere**

Det er i dag obligatorisk helseundersøkelse for alle førerkortinnehavere ved fylte 70 år. Mange av de problemene som ofte er knyttet til høy alder øker også risikoen for trafikkulykker. Statens vegvesen anbefaler derfor at det stilles krav til leger som skal kunne utføre helseundersøkelsen, og at det utvikles metoder for å teste skikketheten til å kjøre bil og

hjelpemidler for å diagnostisere demenstilstander. I tillegg foreslås det å innføre obligatorisk synstest for bilførere ved 60 års alder.

### Syklister og fotgjengere

Undersøkelser i 2002 viste at om lag 55 prosent av alle barn under 12 år og om lag 30 prosent av alle over 12 år brukte sykkelhjelm. Statens vegvesen har som mål at minst 90 prosent av alle barn under 12 år og minst 75 prosent av alle over 12 år skal bruke sykkelhjelm innen 2006. Dersom målene for hjelmbruk nås vil dette gi en reduksjon på mellom 15 og 20 drepte eller hardt skadde per år. Statens vegvesen vil derfor søke et samarbeid med blant andre Syklistenes Landsforening og Trygg Trafikk med sikte på å øke hjelmbruken gjennom holdningsskapende arbeid. Dersom hjembruken ikke økes betydelig innen 2006, vil Statens vegvesen tilrå at det innføres et påbud om bruk av sykkelhjelm.

For 20-30 år siden var det langt sterkere fokus på bruk av refleks enn det er i dag. Vi mangler pålitelige registreringer av refleksbruken, men bruken ser ut til å ha gått ned. Det vil bli igangsatt et arbeid med sikte på å øke andelen som bruker refleks. Dersom ikke refleksbruken økes betydelig innen 2006, vil Statens vegvesen ta initiativ til at det innføres påbud om bruk av fotgjengerrefleks for personer som ferdes langs ubelyst offentlig bilveg i mørke. Et påbud vil virke skjerpene på bruken.

Tilsvarende vil det bli tatt initiativ til å forbedre bruken av lys og refleks ved sykling. Bruken er i dag til dels svært mangelfull.

### Statens vegvesens kontrollvirksomhet

Statens vegvesens kontroller er en sentral del av arbeidet med å forebygge trafikkulykker. Et arbeid med å utvikle en ny kontrollpolicy er satt i gang. Søkelyset rettes mot hvordan kontrollene i større grad kan bidra til trafiksikkerhetsgevinster. Et resultat av dette kan bli at ressursinnsatsen til enkelte typer av kontroller kan trappes ned til fordel for økt innsats der trafiksikkerhetsnyttene er størst.

I tillegg vil Statens vegvesen legge større vekt på bevisst bruk av media på en slik måte at trafiksikkerhetsnyttene av kontrollene blir best mulig.

Statens vegvesens kontroller økes kraftig i perioden 2002-2005. En ytterligere innsatsøkning foreslås for perioden 2006-2015. Dette gjelder særlig bilbeltekontroller, hvor målet er å øke bruksprosenten til 95<sup>3</sup>. På lengre sikt er målet å øke bruksprosenten enda mer. I tillegg vil innsatsen til kontroll av tyngre kjøretøy bli økt. Spesielt gjelder dette kontroll av bremses, last, dekkutrustning og kjøre- og hviletid.

En tilstandsundersøkelse fra 2001 viste at kun 70 prosent av alle tunge kjøretøyer hadde bremses med godkjent virkning. Statens vegvesen vil derfor utrede om det bør innføres en ordning med halvårig bremsekontroll av tunge kjøretøyer.

Statens vegvesen har i dag myndighet til å håndtere gebyrbelagte overtredelser, mens det kun er politiet som kan ilegge bot og forenklet forelegg. Vi mener det er riktig å holde 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 farts-overtredelser ved bruk av automatisk trafikkontroll.

Et mer formelt samarbeid mellom Statens vegvesen og politiet i kontrollsammenheng bør prøves ut, slik at kontrollvirksomheten i større grad kan gjennomføres i tverrfaglige grupper. Dette antas å kunne effektivisere kontrollvirksomheten. Det bør også være et tett samarbeid mellom politiet og Statens vegvesen når det gjelder utvikling og bruk av ny teknologi til kontroll og overvåking av trafikken.

Statens vegvesen vil se nærmere på alternative reaksjonsformer ved forseelser. Det vil bli vurdert om det for enkelte forseelser bør innføres for eksempel opplæring eller begrensning i bruken av kjøretøy i stedet for bøtelegging.

<sup>3</sup> Statens vegvesens tilstandsundersøkelse fra 2002 viste at om lag 85 prosent brukte bilbelte innenfor tettbygd strøk og om lag 90 prosent utenfor tettbygd strøk.

### **Automatisk trafikkontroll**

Automatisk trafikkontroll er tatt i bruk på deler av vegnettet og har gitt vesentlig reduksjon i alvorlige ulykker. Statens vegvesen foreslår derfor at dagens antall kontrollpunkter doubles i perioden 2006-2009.

Med digitale kameraer og automatisk overføring av bilder er det mulig å styre bruken av kameraene til tidspunkt hvor risikoen for ulykker er høyest, samtidig som digitale kameraer vil redusere driftskostnadene. Statens vegvesen foreslår å opprette en felles landsdekkende enhet sammen med politiet for å ytterligere redusere kostnadene ved drift av systemet.

Statens vegvesen foreslår at det åpnes for forsøk med automatisk trafikkontroll på strekninger og ikke kun i punkter som i dag. I praksis betyr dette at gjennomsnittsfarten på en strekning registreres ved hjelp av bilder fra to fotobokser. Dersom et kjøretøy passerer boksene med for høy fart, eller har holdt en gjennomsnittsfart mellom boksene som ligger over tillatt fartsgrense, registreres bildene på vanlig måte. Dersom kjøretøyet har holdt lovlig fart slettes bildene umiddelbart, slik at de ikke kan tas ut av systemet ved senere anledninger.

### **Ny kjøretøyteknologi**

Ulike former for ny kjøretøyteknologi vil kunne bidra til økt sikkerhet gjennom å hjelpe førerne til riktig atferd i trafikken.

En bilbeltesperre er en innretning som kobles til tenningen slik at bilen ikke kan startes før føreren har festet bilbeltet. Statens vegvesen foreslår at det gis som en statlig føring at alle nye biler som eies av det offentlige skal ha montert bilbeltesperre. I et noe lengre tidsperspektiv bør det innføres som krav at alle kjøretøyer som brukes til transportoppdrag gitt av det offentlige skal ha bilbeltesperre.

Automatisk fartstilpasning innebærer at føreren får et varsel når fartsgrensa brytes, for eksempel ved

at det blir gitt et mottrykk på gasspedalen. Ulike systemer er utprøvd i flere land. Svenske undersøkelser viser at antall skadde i trafikken kunne ha vært redusert med 20-30 prosent dersom alle hadde slikt utstyr. Statens vegvesen vil i første omgang utrede hva som skal til for å etablere en infrastruktur som gjør det mulig med automatisk fartstilpasning på biler i Norge.

Statens vegvesen har i brev til Samferdselsdepartementet 22. januar 2003 foreslått at det blir satt i gang forsøk med alkoholås<sup>4</sup> i Norge, i første omgang som et alternativ til inndragning av førerkortet. Forsøk i Sverige har så langt gitt positive erfaringer med bruk av alkoholås, både for brukere og myndigheter.

I dag ses bare begynnelsen på hva som kommer til å finnes i morgendagens kjøretøyer. Internasjonalt arbeides det blant annet med automatisk avstandsregulering, automatisk cruisekontroll, atferdsregistrator i bil som blant annet registrerer fart og oppbremsing, ulike former for navigasjonssystemer og systemer som skal sikre at føreren holder seg innenfor eget kjørefelt. Statens vegvesen ønsker å delta aktivt i arbeidet med å teste ut ny kjøretøyteknologi som kan bidra til økt sikkerhet. Slik uttesting vil i den grad det er praktisk mulig knyttes opp mot demonstrasjonsprosjektet for nullvisjonen på Lillehammer.

### **Krav til transportører**

Transportørene bør gis rammebetingelser som gjør at en seriøs holdning til trafikksikkerhet gir et konkurransefortrinn i markedet. Statens vegvesen ønsker å påvirke dette ved å utarbeide et sett med krav gjeldende for alle som skal være med å konkurrere om transportoppdrag for Statens vegvesen. Dette vil omfatte krav til kjøretøyene, krav om at lover og forskrifter følges og krav til at de aktuelle selskapene skal ha et tilfredsstillende system for sikkerhetsstyring.

<sup>4</sup> En alkoholås analyserer en utåndingsprøve fra føreren før kjøretøyet kan startes.

### Alternativ transportpolitikk: Hvordan halvere antall drepte eller hardt skadde i vegtrafikken innen 2016

Statens vegvesen har utarbeidet en strategi som viser hvordan det er mulig å oppnå en halvering av antall drepte eller hardt skadde innen 2016. Dette er gjort for å synliggjøre hva som skal til dersom vi skal komme vesentlig lenger i trafikksikkerhetsarbeidet enn det som er lagt til grunn innenfor den økonomiske planrammen. Nedenfor følger en kortfattet oppsummering av hvilken tilleggsinnsats som må til sammenliknet med prioriteringene innenfor den økonomiske planrammen. En mer fullstendig beskrivelse av strategien er gitt i eget vedleggsdokument – «En strategi for å oppnå en halvering av antall drepte eller hardt skadde i vegtrafikken innen 2016»

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 fordeles seg slik:

- Virkninger av å gjennomføre handlingsprogrammet for planperioden 2002-2005: 245
- Virkninger av tiltak i anbefalt strategi for perioden 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

### Tiltak som finansieres over Statens vegvesens budsjetter

Innenfor planrammen 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. Det er lagt til grunn en økning med om lag 200 mill kr pr år til trafikant og kjøretøy/drift og om lag 500 mill kr pr år til investeringer i særskilte trafikksikkerhetstiltak. I tillegg er det lagt til grunn en økt innsats til utbygging av høyt trafikkerte stamveger til fire felt. Økningen vil i særlig grad gi rom for økt innsats innenfor følgende områder:

- Bilbeltekontroller
- Rydding av vegetasjon for å bedre sikten langs vegene i sommerhalvåret
- Strakstiltak for å hindre utforkjøringsulykker og/eller redusere alvorlighetsgraden av utforkjøringsulykker
- Strakstiltak med sikte på å redusere antall sykkelulykker
- Utbedring av ulykkespunkter
- Vegbelysning
- Etablering av midtrekkverk på høyt trafikkerte to og tre felts veger
- Utbygging av høyt trafikkerte stamveger til fire felt.

### Øvrige tiltak der Statens vegvesen er en viktig aktør

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 tidligere i dette kapitlet, enten som konkrete forslag eller som problemstillinger som anbefales utredet nærmere.

### **Tiltak der ansvaret i sin helhet ligger hos andre aktører**

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

- Mer enn tredobling av politiets fartskontroller og en økning i antall ruskontroller
- Styrking av trafikksikkerhetsopplæringen i barnehager og skoler
- Fordobling av fylkeskommunenes og kommunenes investeringer til trafikksikkerhetstiltak, for eksempel sikring av skoleveger, fartsdemping på boligveger og sikring av kryssingssteder for gående og syklende. I tillegg legges større vekt på å ivareta trafikksikkerhet i kommunale arealplaner.

## **6.8 Terrorberedskap**

Innen luftfartssektoren har sikkerhetskontroller vært en integrert del av virksomheten i mange år. Etter terrorhandlingene 11. september 2001 er imidlertid fokuset økt, og krav gjennom internasjonale konvensjoner vil få betydelige konsekvenser innen både norsk luftfart og internasjonal skipstrafikk med anløp i norske havner.

Avinor har anslått at de nye kravene fra EU til sikkerhetskontroll av alle ansatte på flyplassene, alle reisende og all bagasje ved Avinors lufthavner vil ha en investeringskostnad på 500-600 mill. kr og årlige driftsutgifter på 400-500 mill. kr. Kostnader til full sikkerhetskontroll av flyfrakt kommer i tillegg. En særskilt sikkerhetsavgift per passasjer ble innført fra 1. januar 2003. Skal avgiften dekke kostnadene fullt ut vil den måtte heves vesentlig.

FNs sjøfartsorganisasjon IMO har vedtatt et regelverk som skal øke maritim sikkerhet og bidra til å forhindre terrorisme til sjøs. Regelverket omfatter blant annet havnefasiliteter som betjener passasjer og lasteskip over 500 bruttotonn i internasjonal fart.

Regelverket gir relativt klare føringer for hvordan havner og terminaler skal styrkes beredskapsmessig både organisatorisk og med fysiske sikringstiltak. Kystverket har fått en aktiv rolle med å forberede, tilrettelegge og følge opp det konkrete arbeidet med å implementere regelverket i havnene. Kystverket skal føre tilsyn med at iverksatte tiltak er i tråd med regelverket og drive tilsyns- og inspeksjonsvirksomhet. Dette vil få konsekvenser for havnene i form av utgifter til analyser, fysisk tilrettelegging og opplæring av relevant personell.

## **6.9 Harmonisert regelverk**

Transportetatene mener det er viktig å harmonisere regelverket innenfor transportsektoren i retning av å minimalisere den samlede risiko ved transport. Det bør ikke lenger aksepteres at strenge myndighetskrav i de andre transportgrenene medfører overføring av transport til vegnettet som har enda høyere risiko. Eksempler på dette er omtalt i kapittel 4.2.