



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Vegdirektoratet
Postboks 8142 Dep.
0033 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

19/172-36

7. november 2019

NTP 2022-2033- Oppdrag 8 om trafikksikkerhet

Vi viser til arbeidet med Nasjonal transportplan 2022-2033. Samferdselsdepartementet gir med dette oppdrag til Vegdirektoratet om å fremskaffe grunnlag for omtale av trafikksikkerhet på vei i kommende Nasjonal transportplan (NTP). For de deler av oppdraget det er naturlig, bes etaten involvere Nye Veier i arbeidet.

Samferdselsdepartementet understreker at alle vurderinger som gjøres må ta utgangspunkt i oppdrag 1, der vi ber virksomhetene gjennomgående vurdere hvordan kostnader kan reduseres, og nytten økes. Ved vurdering av tiltak ber vi i tillegg til en beskrivelse av den trafikksikkerhetsmessige effekten, også om en vurdering av den samfunnsøkonomiske lønnsomheten for tiltakene. For samtlige tiltak som omtales i besvarelsen av hvert oppdrag skal det så langt det er relevant og mulig beregnes tiltakskostnader per sparte liv og hardt skadde, slik at tiltak enklere kan prioriteres etter hva som gir mest trafikksikkerhet for pengene.

1. Ambisjonsnivå for trafikksikkerhetsarbeidet

Anbefalinger og bestep praksis for utforming av nasjonale styringssystemer for trafikksikkerhet tilrår at det settes tallfestede mål for ulykkesreduksjon¹. Enkelte studier tyder på at et tallfestet mål for reduksjon av antall drepte i trafikken kan bidra til sterkere reduksjon enn man ellers ville ha oppnådd².

I de tre foregående utgavene av NTP er det fastsatt etappemål for utviklingen i antall drepte og hardt skadde i veitrafikken. Målene har vært tidfestet til året etter at planperioden er

¹ International Standardisation Organisation, ISO 39001:2012(E) *Road traffic safety (RTS) management systems — Requirements with guidance for use*; European Transport Safety Council, *A methodological approach to national road safety policies*, 2006 og European Transport Safety Council, *6th PIN report*, 2012

² Transportøkonomisk institutt, *Trafikksikkerhetshåndboken*.

Postadresse
Postboks 8010 Dep
0030 Oslo
postmottak@sd.dep.no

Kontoradresse
Akersg. 59
www.sd.dep.no

Telefon*
22 24 90 90
Org.nr.
972 417 904

Avdeling
Veg-, by- og
trafikksikkerhetsavdelingen

Saksbehandler
Marte Lillehagen
Garnes
22 24 82 77

avsluttet. Gjeldende etappemål for 2030 synliggjør ønsket progresjon i arbeidet for nullvisjonen – null drepte og hardt skadde i vegtrafikken.

Oppdrag: Vegdirektoratet varsles med dette at de skal utarbeide forslag til ambisjonsnivå for trafikksikkerhet for planperioden 2022-2033. Oppdraget skal sees i sammenheng med økonomiske rammer, og hva Statens vegvesen anbefaler at prioriteres. Samferdselsdepartementet planlegger å komme tilbake med oppdrag om dette høsten 2019, og med frist vinteren 2020.

2. Underrapportering av trafikkskadde

Et stort antall trafikkskadde inngår ikke i de politirapporterte personskadeulykkene. Dette innebærer betydelig underrapportering i den offisielle ulykkesstatistikken og med det også et misvisende bilde av trafikksikkerheten på norske veier. Underrapporteringen er størst for lettere skadde, men er også betydelig for hardt skadde. Problemstillingen er belyst i stortingsmeldingen om trafikksikkerhetsarbeidet (Meld. St. 40 (2015-2016)), og bekreftet i rapport mai 2019 om "*Helsevesenbasert skaderegistrering som verktøy for å forebygge trafikkulykker*" (Johan Lund på oppdrag for Trygg Trafikk). Rapporten anslår at dekningsgraden av hardt skadde i politiregisteret er på 37 pst. av de hardt skadde i veitrafikken.

TØI har på oppdrag fra transportvirksomhetene, utarbeidet rapporten "*Skadekostnader i transport*". Rapporten gir blant annet viktig kunnskapsgrunnlag om transportarbeid og ulykkestall, underrapportering av skader, samfunnets kostnader ved ulykker, mulige trender og følsomhetsanalyser.

En mer fullstendig statistikk over omfanget av skadde og drepte i veitrafikken er en både ønskelig og nødvendig forutsetning for å kunne utvikle effektive, målrettede og forebyggende tiltak mot trafikkulykker.

Oppdrag: Vegdirektoratet bes om, i samarbeid med relevante myndigheter, å skissere en mulig plan for et arbeid som skal gjøre oss i stand til å formulere (og senere følge opp) et etappemål i etterfølgende NTP, med grunnlag i det reelle antallet drepte og hardt skadde i vegtrafikken. Planen må angi kostnader, arbeidsoppgaver (med framdrift), behov for samarbeid og forslag til oppgave- og ansvarsfordeling.

3. Videreutvikling av den norske samarbeidsmodellen

Den norske samarbeidsmodellen trekkes fram i ulike sammenhenger for å forklare hvordan Norge har oppnådd de gode resultatene i trafikksikkerhetsarbeidet de senere årene. Med den norske modellen menes blant annet det bredt anlagte arbeidet med fireårige nasjonale tiltaksplaner for trafikksikkerhet på vei og oppfølgingen av disse, samt samarbeidet mellom ulike aktører om å gjennomføre de planlagte tiltakene.

Regionreformen fører med seg mange utfordringer for trafikksikkerhetsarbeidet, herunder for vel etablerte ansvars- og oppgavefordelinger, men gir også muligheter for ytterligere

forbedringer i samarbeidet. Det er behov for å se nærmere på hvordan den norske samarbeidsmodellen kan videreutvikles innenfor rammene av denne reformen.

Oppdrag: Vegdirektoratet bes skissere hvordan den norske samarbeidsmodellen kan videreutvikles innenfor rammene av regionreformen. Det forutsettes at innspillet utarbeides i samarbeid med fylkeskommunene og de øvrige hovedaktørene i arbeidet med *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg*.

4. Trafikksikkerhet for gående og syklende

Vegdirektoratets rapport, "*Koblingen mellom nullvekstmålet og nullvisjonen*" utarbeidet som del av etatens arbeid med NTP 2022-2033, viser tydelig at trafikksikkerhetsutviklingen har vært betydelig dårligere i de største byområdene enn i landet for øvrig. Dette gjelder særlig for gående og syklende. En sammenlikning mellom fireårsperiodene 2004-2007 og 2014-2017 viser eksempelvis at antall drepte og hardt skadde syklister har økt med hele 66 prosent i de ni største byområdene, mens resten av landet viser en nedgang med 8 prosent.

Nullvekstmålet for de ni byområdene vil kunne medføre at antall gående og syklende øker. I NTP 2018-2029 slås det fast at: «*Det er en ambisjon at målet om økt gang- og sykkeltrafikk skal nås uten at dette fører til flere drepte og hardt skadde fotgjengere og syklister.*»

Oppdrag: Vegdirektoratet bes skissere hvordan gjeldende nullvekstmål kan nås uten at det fører til økt antall drepte og hardt skadde blant gående og syklende. Dette må også vurderes ut fra virksomhetenes tilrådinger om hvordan nullvekstmålet kan videreutvikles, jf. oppdrag 5.

5. MC-sikkerhet

Ulykkesbildet krever at MC/moped-sikkerhet vies spesiell oppmerksomhet i trafikksikkerhetstalen i NTP 2022-2033. Ulykkesrisikoen for MC- og mopedførere er høy sammenlignet med andre trafikantgrupper, og har de siste årene også vist en svak økning, med unntak av 2018 hvor vi så en nedgang i antall drepte motorsyklister. I 2011 var 13 prosent av de drepte og hardt skadde MC- eller mopedførere. Etter det har andelen økt for hvert år, og var i 2017 på 23 prosent.

Utviklingen målt i antall drepte og hardt skadde har vært spesielt negativ når det gjelder mellomtung og tung MC.

Oppdrag: Vegdirektoratet bes skissere mulige tiltak for å redusere ulykkesrisikoen for MC- og mopedførere. Det forutsettes at innspillet utarbeides i nært samarbeid med sentrale aktører.

6. Høyrisikogrupper i trafikken

Når vi framover skal fortsette arbeidet med å påvirke trafikantene til mer trafikksikker atferd, vil den største utfordringen ligge i å nå de gruppene av befolkningen som har høyest risiko. Virkemidlene må tilpasses slik at vi når høyrisikogruppene i trafikken. Høyrisikogrupper kan defineres ut fra trafikantkategorier, sosiale og demografiske bakgrunnsvariabler og/eller ut fra risikorelatert atferd.

Oppdrag: Vegdirektoratet bes skissere mulige tiltak knyttet til høyrisikogrupper i veitrafikken som følge av demografiendringer

7. Trafikksikkerhet i virksomheter

En stor andel av trafikkarbeidet på norske veier er arbeidsrelatert, og for mange arbeidstakere utgjør ferdsel i veitrafikken en av de største risikofaktorene i arbeidstiden. TØI-rapport 1269/2013 viser at 36 prosent av alle dødsulykker i veitrafikken i Norge involverer sjåførere i arbeid.

Oppdrag: Vegdirektoratet bes vurdere og skissere aktuelle virkemidler for å styrke trafikksikkerhetsarbeidet i private virksomheter. Skissen kan ta utgangspunkt i de fire trinnene i "Sikkerhetsstigen".

8. Kjøretøy, med særlig fokus på tungbil

Tungbilulykker er generelt meget alvorlige grunnet masseforskjell mellom tungbilen og annet involvert kjøretøy. Kvaliteten og omfanget av utekontroll er avgjørende for å bidra til trafikksikker transport på vei.

Oppdrag:

Vi ber Vegdirektoratet skissere de mest effektive tiltakene for økt tungbilsikkerhet i kommende planperiode.

Vegdirektoratet bes som del av dette om å skissere hvordan utekontrollen kan og bør utvikles og innrettes for å bidra til økt trafikksikkerhet. Herunder om nødvendig kontrollomfang, sentrale kontrollelementer og videre utvikling av risikobasert kontroll. Direktoratet bes i dette arbeidet også å se hen til utredningen om økt bruk av overtredelsesgebyr for mindre alvorlige overtredelser på veitrafikkområdet utarbeidet i samarbeid med politiet, og oppdraget om å utarbeide høringsnotat med forslag til regelverksendringer.

Mobilitet i kontrollressursene samt teknologiutviklingen på området, må også beskrives.

Vegdirektoratet bes videre om å gi en overordnet beskrivelse av teknisk tilstand på kjøretøyparken (tunge kjøretøyer), basert på funn ved periodisk kjøretøykontroll og veikantkontroll.

Det er også ønskelig at det om mulig gis en oppdatering av utviklingen i oppdagelsesrisikoen for ulike typer trafikale overtredelser.

9. Teknologi - førerstøtte

Det er store forventninger til at den teknologiske utviklingen skal gi lavere ulykkesrisiko, særlig ved å redusere omfanget av førerfeil, som er en hyppig forekommende utløsende eller medvirkende årsak til trafikkulykker. Samtidig er det usikkerheter og utfordringer knyttet til både hva teknologien kan levere og når, og samspillet mellom ny teknologi og trafikanter. Høy innfasingstakt av ny teknologi kan gi utfordringer i å oppnå en ønsket "sømløs" overgangsperiode, når kjøretøy og sjåførere har til dels svært ulikt nivå hhv. teknisk og kompetansemessig. Det er derfor viktig å identifisere utfordringene for å være tilstrekkelig forberedt på utviklingstakten både rettslig og praktisk, for å få rask og best mulig trafiksikkerhetseffekt av komplekse førerstøttesystemer.

Oppdrag: Departementet ber om etatens betraktning knyttet til forventede trafiksikkerhetseffekter av C-ITS, dvs. kommunikasjon mellom biler og mellom biler og infrastruktur, økt sensorteknologi i biler, samt forventet teknologiutvikling som antas å ha effekt på trafiksikkerheten. Vegdirektoratet bes videre skissere hvordan vi bør legge til rette for denne utviklingen for å oppnå størst mulig nytte i form av redusert ulykkesrisiko. Det bes særlig om en vurdering av i hvilken grad innfasing av ny kjøretøyteknologi vil kreve endring i kompetansebehov, både for nye og eksisterende førere, og følgelig også behov for endringer i føreropplæringen.

10. Kunnskap

Kunnskap er en grunnleggende forutsetning for å gjøre gode prioriteringer i trafiksikkerhetsarbeidet. Kunnskapsbasert trafiksikkerhetsarbeid har vært avgjørende for at vi i dag i europeisk målestokk har færrest omkomne i trafikken i forhold til innbyggertallet. Det vil også være avgjørende for videre utvikling i retning av målet om null drepte og hardt skadde i vegtrafikken. Endringer i samfunnet gir endringer i utfordringsbildet innen trafiksikkerhet på vei, hvilket igjen påvirker behovet for trafiksikkerhetsrettet FoU.

Oppdrag: Vegdirektoratet bes omtale temaer innen trafiksikkerhetsarbeidet der det er avgjørende med ny kunnskap for at vi skal kunne gjøre de riktige prioriteringene i framtiden.

Frister for leveranse

Frist for svar på punkt 4, 5 og 7 er **31. januar 2020**.

Fristen for øvrig leveranse settes lik frist som kommer i oppdrag om prioriteringer, ventelig vinteren 2020.

Med hilsen

Tore Raasok (e.f.)
ekspedisjonssjef

Jan Fredrik Lund
prosjektleder

Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer

Kopi

Avinor AS
Jernbanedirektoratet
Kystverket hovedkontoret
Nye Veier AS