



Innst. 193 S

(2016–2017)

Innstilling til Stortinget fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Meld. St. 40 (2015–2016)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Trafikksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering

Til Stortinget

Sammendrag

Stortinget vedtok i forbindelse med behandlingen av Prop. 1 S (2014–2015) en anmodning til regjeringen om å

«fremme en handlingsplan for økt trafikksikkerhet på vei, og komme til Stortinget med den på en egnet måte.»

I Innst. 13 S (2014–2015) viser transport- og kommunikasjonskomiteen til

«at arbeidet for å nå nullvisjonen krever en omfattende og tverrfaglig innsats...[og] at det er behov for å se trafikksikkerhet i sammenheng på tvers av ulike felter. Komiteen mener eksempler på dette er at ansvaret for utbygging av møtefri vei er tillagt samferdselsfeltet, mens justisfeltet bidrar til håndtering av bøter og utekontroller, og helsefeltet er viktig for å hindre ruspåvirket kjøring. Tilsvarende har måten avgiftssystemet er innrettet på store konsekvenser for hvor trafikksikker kjøretøyparken er. Komiteen mener at for å nå nullvisjonen må legges til grunn en forsterket forpliktelse fra Stortinget, utover Nasjonal transportplan.»

Som oppfølging av Stortingets anmodningsvedtak nr. 96 (2014–2015), fremmer regjeringen her en stortingsmelding om samordning og organisering av trafikksikkerhetsarbeidet.

Regjeringen påpeker i meldingen at trafikksikkerhetsnivået i Norge er meget godt i et internasjo-

nalt perspektiv. Langtidstrenden er positiv, og aldri i moderne tid har det omkommet færre i vegtrafikken enn i 2015. I proposisjonen hevdes det at et langsiktig, bredt anlagt og faglig fundamentert arbeid blant mange aktører med ansvar for trafikksikkerhet har bidratt betydelig til denne gode utviklingen. Stadig lavere ulykkestall gir imidlertid en økt utfordring i å finne effektive og målrettede ulykkesreduserende tiltak.

Hovedinnretningen på stortingsmeldingen er samordning på overordnet nivå og tverrsektorielle utfordringer i trafikksikkerhetsarbeidet. Stortingsmeldingen skal redegjøre for områder der en forbedret tverrsektoriell samordning kan bidra til økt trafikksikkerhet, og ut fra dette tilrå enkelte særlige satsingsområder. Regjeringen ønsker at stortingsmeldingen skal bidra til ytterligere å forankre og målrette trafikksikkerhetsarbeidet i berørte sektorer, og hos aktørene.

I kapittel 2 gis det en gjennomgang av den historiske ulykkesutviklingen, en omtale av hovedtrekk ved ulykkesbildet og ulykkesårsaker og en vurdering av framtidige utviklingstrekk og trafikksikkerhetsutfordringer.

I kapittel 3 gis en gjennomgang av utviklingen av trafikksikkerhetsarbeidet og en omtale av sentrale aktører, tiltak og virkemidler i dagens trafikksikkerhetsarbeid.

I kapittel 4 gis det en omtale og helhetlig vurdering av det samlede tverrsektorielle samarbeidet for økt trafikksikkerhet. I dette kapittelet trekkes det fram områder der det er et særlig behov og potensial for ytterligere styrking av trafikksikkerhetsarbeidet gjennom forbedret og mer effektiv tverrsektoriell samordning.

I kapittel 5 presenteres regjeringens særlige satsingsområder og virkemidler for en styrket tverrsektoriell samordning. De seks utvalgte satsingsområde-

ne er: forankring av tverrsektorielt trafikksikkerhetsarbeid på overordnet nivå; bedre utnyttelse av tilsyns- og kontrollinnsatsen gjennom styrket tverretattlig samarbeid; mer effektiv formidling, enklere tilgang og bedre utnyttelse av kunnskap fra ulykkesundersøkelser; retningslinjer for registrering av vegtrafikkulykker og økt utveksling av skade- og ulykkesdata; styrket samordning av FoU-innsatsen; og framtidige satsingsområder innen trafikksikkerhet.

Økonomiske og administrative konsekvenser

Formålet med meldingen er å gi Stortinget en oppdatert og helhetlig vurdering av det samlede tverrsektorielle samarbeidet for økt trafikksikkerhet, og kartlegge områder med potensial for en ytterligere styrking av trafikksikkerhetsarbeidet gjennom bedre og mer effektiv samordning. Regjeringen har som utgangspunkt at det tverrsektorielle trafikksikkerhetsarbeidet skal videreutvikles og styrkes innenfor eksisterende økonomiske budsjетrammer. I meldingen konkretiseres i liten grad enkelttiltak da slike fortsatt bør fastsettes gjennom arbeidet med Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg, etter føringer gitt i Nasjonal transportplan. Økonomiske og administrative konsekvenser ved oppfølging av satsingsområdene dekkes innenfor berørte departementers gjeldende budsjетrammer. Satsingsområdene må vurderes opp mot andre prioriterte formål og områder.

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Kjell-Idar Juvik, Sverre Myrli, Magne Rommetveit, Eirik Sivertsen og Karianne O. Tung, fra Høyre, lederen Nikolai Astrup, Torill Eidsheim, Nils Aage Jegstad og Helge Orten, fra Fremskrittspartiet, Tor André Johnsen, Åse Michaelsen og Morten Stordalen, fra Kristelig Folkeparti, Hans Fredrik Grøvan, fra Senterpartiet, Janne Sjelmo Nordås, og fra Venstre, Abid Q. Raja, viser til meldingen.

Komiteen viser til at dette er den første helhetlige trafikksikkerhetsmeldingen på 30 år.

Komiteen merker seg at meldingen er delt opp i tre beskrivende kapitler der henholdsvis ulykkesutviklingen, trafikksikkerhetsarbeidet og innretningen på det tverrsektorielle trafikksikkerhetsarbeidet er beskrevet. Komiteen har merket seg at hovedinnretningen i planen er samordning på overordnet nivå og tverrsektorielle utfordringer. Den er også begrenset til å gjelde veitrafikk.

Meldingen peker på at det har vært en kraftig nedgang i antallet drepte og hardt skadde de siste ti årene. Norge scorer høyt internasjonalt på sitt systematiske trafikksikkerhetsarbeid. Meldingen peker videre på at samspillet mellom de mange ulike aktørene er en avgjørende faktor i dette. Det har i 2016 vært en liten økning i antall drepte og hardt skadde, men tallet er fortsatt historisk lavt. Nullvisjonen er fortsatt det som det skal styres mot. Komiteen slutter seg til dette.

Komiteen har merket seg at stortingsmeldingen har fått en god mottakelse. Det er en strategisk plan og ikke en tiltaksplan. Den må derfor sees i sammenheng med andre relevante planer som Nasjonal transportplan 2014–2023 og Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2014–2017. Den nasjonale tiltaksplanen for trafikksikkerhet inneholder 122 tiltak som må sees i denne sammenheng. Komiteen legger til grunn at trafikksikkerhet vil være en viktig del i Nasjonal transportplan 2018–2029 når den blir lagt frem.

Komiteen viser til at det ble avholdt en åpen høring 10. januar 2017. Der deltok i alt 22 høringsinstanser. De fremmøtte instansene uttrykte tilfredshet med at Stortinget og regjeringen har løftet frem dette viktige temaet i en egen melding. Under høringen ble en del forhold trukket frem som særlig viktige for å nå nullvisjonen og som også er nærmere utdypet i meldingen.

- Veistandard og veivedlikehold – særlig vintervedlikeholdet
- Kjøreopplæringen – herunder kvalitetskrav til trafikkskolene
- Skoleverkets rolle og ansvar
- Ny teknologi som tas i bruk, herunder en ny og trafikksikker bilpark
- Trafikksikkerhet knyttet til fylkesveinettet
- Kontrollvirksomhet, bl.a. kjøretøykontroll
- Opplæring av utenlandske sjåfører
- Tiltak mot ruspåvirket kjøring

Komiteen viser til omtale av disse punktene i meldingen, men vil understreke betydningen av trafikkopplæringen i skolen. Tidlig innsats er viktig også her. Det må fokuseres på tiltak fra og med barnehage og grunnskole til videregående opplæring.

Komiteen vil også påpeke viktigheten av kvalitet i kjøreopplæringen og behovet for god opplæring av utenlandske sjåfører, spesielt med hensyn til de spesielle utfordringene de møter på norske veier om vinteren.

Komiteen vil også understreke betydningen veistandard har og at arbeidet for mer trafikksikre veier må fortsette.

Komiteen vil peke på den viktige rollen ny teknologi i kjøretøyene vil ha i fremtiden. Nye biler har sensorer som vil hjelpe sjåførene i trafikken og vil kunne redusere faren for utforkjøringer og møteulykker som i dag er de største årsakene til antallet drepte og hardt skadde. Bruk av ITS vil også være viktig i informasjon til førerne, men også for å kunne ta ut kjøretøy og sjåfører som utgjør en trafikkfare. I denne sammenheng vil også introduksjonen av autonome kjøretøy være med på å øke trafikksikkerheten.

Komiteen vil også påpeke at økningen i antall syklende og gående vil stille større krav til alle trafikantgruppene. Det ble under høringen problematisert at bl.a. vikepliktbestemmelsene ikke er klare nok.

Komiteen har merket seg at Meld. St. 40 (2015–2016) inneholder seks utvalgte satsingsområder. Det er:

1. Forankring av tverrsektorielt trafikksikkerhetsarbeid på overordnet nivå;
2. Bedre utnyttelse av tilsyns- og kontrollinnsatsen gjennom styrket tverretattlig samarbeid;
3. Mer effektiv formidling, enklere tilgang og bedre utnyttelse av kunnskap fra ulykkesundersøkelser;
4. Retningslinjer for registrering av vegtrafikkulykker og økt utveksling av skade- og ulykkesdata;
5. Styrket samordning av FoU-innsatsen;
6. Framtidige satsingsområder innen trafikksikkerhet.

Komiteen slutter seg til dette.

Komiteen viser til Dokument 8:106 S (2015–2016) Representantforslag om nasjonalt trafikkfaglig kompetansesenter. Dette er også et spørsmål som omhandles i meldingen, og komiteen vedtok å behandle spørsmålet i forbindelse med denne saken.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet, har merket seg at det under høringen om meldingen og representantforslaget ble gitt uttrykk for at et nasjonalt trafikkfaglig kompetansesenter er noe en bør komme tilbake til på et senere tidspunkt. Det ble fra Trygg Trafikk vist til at meldingen foreslår et tverretattlig råd for forskning på trafikksikkerhet. Rådet har bl.a. følgende mandat:

«Rådet skal kartlegge hvilke utfordringer som krever særskilt oppfølging og analysere utviklingen innen trafikksikkerhetsarbeidet, og bidra til at forskningen innen trafikksikkerhet rettes mot å løse fremtidige utfordringer.»

Flertallet legger til grunn at dette rådet vil kunne bidra til å legge føringer for rammene for et eventuelt fremtidig kompetansesenter.

Flertallet mener derfor at det ikke bør tas stilling til opprettelsen av et nasjonalt trafikkfaglig senter nå.

Et annet flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre, viser til at nullvisjonen er et overordnet mål å styre etter i all trafikk-sikkerhetsarbeid. Dette flertallet mener det er avgjørende å ta i bruk nødvendige virkemidler, adferd, kjøretøytiltak og infrastrukturtiltak for å nå målet om nullvisjonen.

Dette flertallet mener man i trafikksikkerhetsarbeidet må gi spesiell oppmerksomhet til forhold rundt demografiske endringer, trafikkutvikling, trafikantadferd og teknologisk utvikling de kommende årene.

Dette flertallet viser til at trafikantrettede tiltak er særlig viktig i arbeidet med trafikksikkerhet. Dersom alle trafikanter overholdt fartsgrensen, brukte bilbelte og ikke kjørte i ruspåvirket tilstand, ville antall dødsulykker være omtrent halvert. Sammenhengen mellom endring i gjennomsnittsfarten og ulykkesrisiko er svært godt dokumentert, og viser at fartsnivået er av stor betydning for antall drepte og hardt skadde. Dette flertallet mener derfor informasjons- og holdningskampanjer sammen med kontrollvirksomhet fortsatt vil være viktige tiltak. Dette flertallet merker seg at temaet «distraksjon» er et mulig tema for Statens vegvesens neste store kampanje.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Fremskrittspartiet viser til at stortingsmeldingens hovedinnretning er samordning på overordnet plan, og at detaljerte tiltak vil komme i andre planer som for eksempel Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet 2014–2017. Disse medlemmer mener det derfor er unaturlig å gå inn på enkelttiltak i denne sammenhengen. Det er derfor heller ikke naturlig for disse medlemmer å støtte noen av forslagene til vedtak.

Universell utforming

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre, mener satsing på universell utforming av transportsystemene, inkludert TT-ordningen, er særdeles viktig for å sikre at alle kan ferdes trygt i trafikken.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet viser til at regjeringen Stoltenberg II både gjennom «Norge universelt utformet 2025. Handlingsplan for universell utforming og økt tilgjengelighet 2009–2013» og i Meld.

St. 26 (2014–2026) Nasjonal transportplan, hadde som mål at Norge skulle være universelt utformet innen 2025. Disse medlemmer viser til at regjeringen Solberg gjennom forslag til statsbudsjett både i 2014, 2015, 2016 og nå i 2017 ligger langt bak bevilgningsnivået til universell utforming slik forslaget er i gjeldende Nasjonal transportplan 2014–2023.

Disse medlemmer er også uenig i regjeringens forslag om å redusere hovedmålet om universell utforming til å bli et delmål i ny Nasjonal transportplan 2018–2029. Disse medlemmer er bekymret for konsekvensene dette kan få både for trafikksikkerhetsarbeidet, men også for målet om et universelt Norge innen 2025 hvis dette blir stående.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Fremskrittspartiet vil understreke at kravet om universell utforming er lovpålagt. TT-ordningen er et fylkeskommunalt ansvar og må følges opp av fylkene. Disse medlemmer viser til at regjeringen og samarbeidspartiene gjennom budsjettforlik har sørget for å etablere en nasjonal TT-ordning som per nå omfatter noen fylker, men som vil bli bygget ut over tid.

Ruspåvirket kjøring og streknings-ATK

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre, registrerer at kjøring i ruspåvirket tilstand utgjør en av hovedutfordringene i trafikksikkerhetsarbeidet. Flertallet støtter derfor regjeringens forslag om å gjøre tiltak for å redusere omfanget av ruspåvirket kjøring til en av satsingsområdene i Nasjonal transportplan 2018–2029.

Flertallet viser videre til at Norge har fått stor internasjonal oppmerksomhet for arbeidet med å redusere ruspåvirket kjøring. Norge var det første land i verden som innførte både faste lave straffbarhetsgrenser og straffeutmålingsgrenser for andre stoffer enn alkohol. Så langt omfatter dette nå 28 rusgivende stoffer. Flertallet har merket seg at dette gir grunnlag for videre utvikling av nye tiltak og kan være opphav til å ta initiativ og styring i det internasjonale arbeidet og samarbeidet mot ruspåvirket kjøring.

Flertallet har videre merket seg behovet for en ny Vegkantundersøkelse i perioden 2015–2017 for å undersøke forekomsten av ruspåvirkede sjåfører i normaltrafikken. Flertallet mener nye og oppdaterte tall vil gjøre Statens vegvesen og Utrykningspolitiet bedre i stand til å iverksette tiltak mot ruspåvirket kjøring.

Flertallet viser anmodningsvedtak nr. 582 (2014–2015) om innføring av alkolås i kjøretøy som benyttes til ervervsmessig persontransport mot

vederlag. Flertallet mener arbeidet med utredningen har tatt for lang tid, og etterlyser en grundigere orientering til Stortinget om det videre arbeidet.

Flertallet viser videre til rapporten «Alkolås som alternativ til tap av førerrett» fra høsten 2012 levert av et utvalg ledet av Hans Krogh Harestad til Justis- og beredskapsdepartementet og Samferdselsdepartementet. Arbeidsgruppen foreslår å innføre en ordning med alkolåsbetinget førerrett som alternativ til tap av førerretten ved brudd på bestemmelsene om kjøring i alkoløspåvirket tilstand. Ordningen forutsetter deltakelse i program mot ruspåvirket kjøring i regi av Kriminalomsorgen. Flertallet støtter dette tiltaket. Flertallet viser til at krav om alkolås har vært tatt opp i flere sammenhenger tidligere. Flertallet vil vise til følgende flertallsmerknad i budsjettinnstillingen for 2015, jf. Innst. 13 S (2014–2015):

«Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre, viser videre til Stortingets vedtak fra juni 2013, der Stortinget ba regjeringen vurdere å ta inn bestemmelser om alkolås i skolebusser i «forskrift om sikring av skyssberettigede skoleelever». Flertallet har merket seg at det i dag er forskjellig praksis i fylkene, og etterlyser regjeringens vurdering og tiltak i denne saken.»

Flertallet etterlyser statsrådens oppfølging.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre viser til at promillekjøring er en av de viktigste risikofaktorene i vegtrafikken her i landet. Omtrent en tredjedel av alle drepte bilførere har promille i blodet. Tradisjonelle tiltak mot promillekjøring, som politikkontroll og opplysningsvirksomhet, er ikke nok alene. Disse medlemmer mener derfor det er behov for flere virkemidler slik at omfanget av promillekjøring reduseres. Alkolås er en effektiv metode for å fjerne alkoløspåvirkede sjåfører fra trafikken. Disse medlemmer peker på at Stortinget med bakgrunn i representantforslag fra Kristelig Folkeparti enstemmig har bedt regjeringen fremme sak for Stortinget om innføring av alkolås, og hvordan dette best kan innføres i kjøretøy som driver persontransport mot vederlag. Disse medlemmer mener det nå er på høy tid at Stortinget får seg forelagt en sak som svarer på bestillingen fra en samlet komité. Disse medlemmer viser til Innst. 282 S (2014–2015) og Stortingets vedtak slik:

- «1. Stortinget ber regjeringa sjå til at det igangsette arbeidet i Vegdirektoratet om å kartlegge økonomiske og administrative konsekvensar ved ei eventuell nasjonal regulering vedkomande alkolås, blir koordinert godt med norsk deltaking i det pågåande grunnlagsarbeidet for eit eventuelt

EU-direktiv knytt til alkolås. Det vert forventa at svaret på det igangsette arbeidet i Vegdirektoratet føreligg innan hausten 2015.

2. Stortinget ber regjeringa, når svaret på arbeidet da føreligg, å fremje forslag om innføring av alkolås og korleis dette best kan innfasast i køyretøy på veg som driv persontransport mot vederlag.
3. Stortinget ber regjeringa også vurdere behovet for overgangsordningar eller statlege insentivordningar for å sikre rask og smidig innføring av alkolås i dei køyretøya som vil bli omfatta av ei regelendring knytt til alkolås.»

Disse medlemmer forventer at Stortingets vedtak følges opp og fremmer på denne bakgrunn følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen snarest og senest innen inneværende stortingssesjons avslutning fremme forslag om innføring av alkolås i tråd med Stortingets vedtak slik det fremkommer i Innst. 282 S (2014–2015).»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre viser til at streknings-ATK er ett av mange viktige trafikksikkerhetstiltak, og at Statens vegvesen anbefaler tiltaket på strekninger med høy gjennomsnittsfart, høy forventet skadekostnad og stor trafikksikkerhetsgevinst. Disse medlemmer er derfor opptatt av at tiltaket må tas i bruk der det etter en faglig vurdering er formålstjenlig.

Ny nasjonal forebyggingsstrategi

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet viser til regjeringen Stoltenberg IIs nasjonale forebyggingsstrategi «Ulykker i Norge» (2009–2014). Strategien er på overordnet nivå, og tar blant annet for seg ulykker i vegtrafikken, arbeidslivet og helsetjenesten. Hensikten er å oppnå bedre oversikt og samarbeid i det ulykkesforebyggende arbeidet. Disse medlemmer viser til at ulykker som fører til personskade, er en stor utfordring. Personskader som følge av ulykker er nesten i samme størrelsesorden som kreft i Norge målt i tapte leveår. Spesielt for ulykker med personskader er at det tar relativt mange unge liv, og det er den største dødsårsaken for personer under 45 år. Disse medlemmer kan ikke se at regjeringen Solberg har forlenget strategien utover 2014.

Disse medlemmer mener derfor det er aktuelt å revidere strategien da strategiens tidsrom er utløpt for flere år siden. Disse medlemmer fremmer derfor følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen revidere den nasjonale forebyggingsstrategien for ulykker i Norge».

ITS

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre, viser til at den teknologiske utviklingen går svært hurtig. Det er derfor avgjørende å sørge for politisk bestemte rammebetingelser som ivaretar mulighetene for utvikling og begrenser truslene som følge av utviklingen. Flertallet mener at kunnskap er en forutsetning for å lykkes med dette.

Flertallet har merket seg at utviklingen av ITS-systemer vil få betydelig positiv innvirkning på trafikksikkerheten i årene fremover. Samtidig vil flertallet påpeke at det i en overgangsperiode også vil innebære nye og ukjente utfordringer. Når veginfrastrukturen skal deles av teknologisk nye og gamle kjøretøy med og uten ITS-systemer, sammen med fotgjengere og syklist, vil det oppstå nye typer ulykker. Flertallet mener det også er viktig i denne sammenhengen å minne om at målet om at flere skal gå og sykle også vil øke behovet for kunnskap om menneskets tenkning, kognitive forståelse og handlingsvalg.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet viser for øvrig til merknader i Innst. 73 S (2016–2017) om å legge til rette for autonome kjøretøy og skip.

Vegkvalitet og fylkesveger

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, viser til at det i forbindelse med overføringer av store deler av riksvegnettet til fylkene i 2010 ikke ble tatt tilstrekkelig høyde for det store vedlikeholdsetterslepet som fulgte med.

Flertallet viser til at denne regjeringen, sammen med Kristelig Folkeparti og Venstre, overoppyller Nasjonal transportplan 2014–2023 med 10,2 mrd. kroner, eller 105,1 pst. Etter åtte år med rød-grønn regjering og manglende prioritering av vedlikehold, har denne regjeringen måttet bruke en vesentlig del av handlingsrommet for å snu en negativ utvikling med stadig økende vedlikeholdsetterslep.

Flertallet viser også til at regjeringen har økt bevilgningene til fylkesvegene betydelig utover det som var lagt til grunn i Nasjonal transportplan 2014–2023.

Flertallet registrerer også at det under den rød-grønne regjeringen ble satt av for lite penger til planlegging, og at arbeid med tunnelfornyning og -sikring ikke var prioritert. Flertallet er derfor fornøyd med at regjeringen har økt bevilgningene til postene betydelig i flere budsjett.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet merker seg at vegnetts kvalitet er viktig for trafikksikkerheten. Disse medlemmer viser i den forbindelse til transportetatene og Avinors grunnlagsdokument for ny NTP 2018–2029, side 150, hvor det heter:

«Om lag 43 pst. av de som blir drept eller hardt skadd i vegtrafikken skyldes ulykker på fylkesvegnettet. Sikkerhetsstandarden på fylkesvegnettet er mange steder lav, og den gjennomsnittlige risikoen for å bli drept eller hardt skadd per kjørte km er om lag 50 pst. høyere enn på riksvegnettet.»

Disse medlemmer er bekymret for fylkesvegstandarden over hele landet, og etter hvert den økende standardforskjellen mellom riksvegnettet og fylkesvegnettet. Disse medlemmer mener regjeringen bidrar til å øke denne forskjellen. Disse medlemmer mener det er behov for en betydelig styrking av fylkeskommunenes økonomi for å bedre kvaliteten og ta igjen vedlikeholdsetterslepet på fylkesvegene, inkludert arbeidet med rassikring, for å øke sikkerhetsstandarden på fylkesvegnettet.

Disse medlemmer viser videre til transportetatene og Avinors plangrunnlag til ny Nasjonal transportplan 2018–2029, hvor det blir lagt opp til et eget program for å ta igjen vedlikeholdsetterslepet på fylkesvegnettet.

Disse medlemmer forventer at regjeringen ivaretar dette i framlegget til ny Nasjonal transportplan 2018–2029, og fremmer derfor følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen i forslag til ny Nasjonal transportplan 2018–2029 innarbeide et eget program for å ta igjen vedlikeholdsetterslepet på fylkesvegnettet slik det er skissert i plangrunnlaget fra transportetatene og Avinor.»

Tunnelsikkerhet

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, viser til at tunnelsikkerhetsarbeidet er krevende både fordi det berører mange tunneler og er kostnadskrevende. Flertallet har også merket seg at selv om EU-direktivet er fra 2004, var arbeidet kommet kort da regjeringen Solberg overtok i 2013. Det ble kun bevilget 720 mill. kroner til tunnelsikring på riksvei i 2012, og dette ble redusert til 610 mill. kroner i 2013, selv om regjeringen Stoltenberg II visste at vi hadde frist til å være ferdige med oppgraderingene til våren 2019.

Flertallet viser til at denne regjeringen har bevilget 2,585 mill. kroner til tunnelsikring på riksvei i 2017.

Flertallet har også merket seg at den rød-grønne regjeringen ikke ville gjøre tunnelsikkerhetsforskriften gjeldende for fylkesveitunnelene. Disse ble først innlemmet i kravene av denne regjeringen, og er gitt ekstra midler til fylkene for å kunne oppfylle forskriften på fylkesveitunnelene.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet viser til EU-direktivet om tunnelsikkerhet som kom i 2004. Disse medlemmer mener arbeidet med å sikre tunneler etter formskriften er et særdeles viktig arbeid, og merker seg med bekymring at fristen for utbedring av TEN-T-tunnelene innen april 2019 ikke overholdes. Dette representerer en trygghetsutfordring for dem som ferdes på de aktuelle strekningene. Disse medlemmer vil understreke viktigheten av tunnelsikkerhet også som en del av trafikksikkerhetsarbeidet, og mener dette arbeidet må prioriteres.

Kontroll

Komiteens medlemmer fra Høyre og Fremskrittspartiet vil vise til at man etter hvert har fått en meget god samordning i Norge de siste årene, med mangedobling av antall tungbilkontroller, hvor alle etater deltar. Vi har stadig flere utenlandske aktører som kommer til Norge for å se på hvordan vi klarer å samkjøre de ulike statlige aktørene når det kommer til tungbilkontroll, og viser til sitat fra budsjettdokumentet for 2016:

«Komiteen viser til at en samlet komité konstaterte i Innst. 13 S (2015–2016) at antallet tungbilkontroller har blitt firedoblet med denne regjeringen, og understreket at denne prioriteringen skal fortsette.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre viser til at kontrolltiltak og politiets trafikkontroller har en dokumentert positiv effekt. Disse medlemmer mener meldingen redegjør godt for kontrolltiltak som effektivt virkemiddel for bedre sikkerhet på vei. Disse medlemmer mener det er bra at regjeringen øker innsatsen på kontroll av tungbil, men disse medlemmer vil samtidig understreke betydningen av hyppige trafikkontroller generelt og mot alle trafikantgrupper. Disse medlemmer mener politiets innsats på veiene er svært viktig, og at utrykningspolitets rolle må styrkes.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet registrerer at arbeidet med å samordne tungbilkontroller fra flere etater skal utredes videre av regjeringen. Dette tiltaket er lenge ønsket fra næringen og regjeringspartiene selv, og en samlet komité ba i Innst. 13 S (2015–2016) regjeringen vurdere en samordning av arbeidet med tungbil-

kontroll etter modell av andre europeiske land for en styrket innsats mot transportkriminalitet. Disse medlemmer mener at samordningen av kontrollvirksomheten av tungebiler har tatt for lang tid.

Lokale trafikksikkerhetstiltak

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre, mener det er behov for et betydelig løft innen det trafikantrettede trafikksikkerhetsarbeidet. Flertallet mener det i den forbindelse trengs større oppmerksomhet på det lokale trafikksikkerhetsarbeidet i kommuner og fylker, spesielt som følge av det nasjonale målet om at flere skal gå, sykle og reise kollektivt. Det er viktig å understreke at alt trafikksikkerhetsarbeid krever langsiktig og tverrsektorielt arbeid. Flertallet viser til at bl.a. Trygg Trafikk fyller en viktig rolle i trafikksikkerhetsarbeidet, og gjør en viktig jobb for trafikksikkerheten blant barn og unge. Flertallet mener det er svært viktig å lære barn og unge trygg trafikkatferd. Flertallet viser til at opplæring i trafikkforståelse, og det å kunne ferdes i trafikken, vil bli stadig viktigere i fremtiden.

Flertallet viser også i den sammenheng til at tilskuddsordningen for lokale trafikksikkerhetstiltak skal bidra til å styrke lokalt trafikksikkerhetsarbeid i regi av kommuner og frivillige organisasjoner. Tiltakene omfatter mindre infrastruktureltiltak og trafikantrettede tiltak. Flertallet mener det fortsatt er viktig å styrke og bedre organisere det gode lokale trafikksikkerhetsarbeidet som gjøres landet rundt. De fylkeskommunale og lokale trafikksikkerhetsutvalgene spiller her en viktig rolle. Flertallet mener det er viktig å stadig fornye og utvikle virkemiddelapparatet i trafikksikkerhetsarbeidet på vei mot å oppfylle nullvisjonen. Flertallet fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen legge fram forslag til nye virkemidler for bedre trafikksikkerhet.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre mener det er svært viktig å utvikle et transportsystem som ivaretar hensynet til barn og unge på en god måte. Disse medlemmer mener man i langt større grad må se trafikkutfordringene med barnas øyne. Plikten til å gå på skole må følges av en rett til å komme trygt til og fra. Slik situasjonen er i dag, ferdes barn, syklist, rullestolbrukere og barnevogner mange steder i samme kjørefelt som tungetraffic, biler og traktorer. Det er svært uheldig. Disse medlemmer mener det må satses langt mer på utbygging av trygge skoleveger, gang- og sykkelveger. Samtidig er det behov for flere trygge krysningspunkter.

Disse medlemmer mener utbygging av over- og underganger må prioriteres der dette er nødvendig for å sikre trygg ferdsel.

Disse medlemmer viser til at det i altfor stor grad medfører risiko for skoleelever å bevege seg i og rundt skoleområdet på grunn av biltrafikk. Disse medlemmer mener det må opprettes flere sikre soner rundt skolene med fartsgrenser på 30 km/t. Ved å etablere trygge soner for elevene rundt skoler vil nærmiljøene bli tryggere for alle andre myke trafikanter, og barn på veg til fritidsaktiviteter, syklist og eldre fotgjengere som er spesielt utsatt for alvorlige skader, får en tryggere hverdag.

Disse medlemmer viser til at mange ulykker skjer ved av- og påstigning av skolebussen. For å forebygge slike ulykker, må holdeplasser og avkjøringssteder sikres spesielt. Det kan bety spesielle fysiske tiltak, som ledegjerder, rundkjøringer eller lignende, samtidig som det må innarbeides gode rutiner som følges opp.

Disse medlemmer er opptatt av at holdeplasser og parkeringsområder for henting og bringing av barn til og fra skole, skolefritidsordning og barnehager skal ha en trafikksikker utforming og lokalisering. Holdeplassene for skoletransport må utformes slik at elevene i størst mulig grad slipper å krysse vegen eller slik at de har planfri gangveg.

Komiteens medlemmer fra Kristelig Folkeparti og Venstre mener busser som kjører skoletransport, bør merkes tydelig med egne skilt bak og på sidene. Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen etablere et regelverk som sikrer at busser som frakter barn og unge på vei til og fra skole, merkes tydelig med egne skilt.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre viser til at trafikksikkerhet både handler om veiens fysiske beskaffenhet, god infrastruktur generelt, sikre og moderne kjøretøy, men også om utvikling av gode holdninger og atferd hos alle som ferdes i trafikken. Disse medlemmer mener det er behov for et betydelig løft innen det trafikantrettede trafikksikkerhetsarbeidet. Det nasjonale og det lokale trafikksikkerhetsarbeidet i kommuner og fylker må styrkes. Disse medlemmer mener det er viktig å lære barn og unge trygg trafikkatferd. Disse medlemmer viser til at det i de kommende årene ligger an til kraftig vekst i trafikken, og at opplæring i trafikkforståelse og det å kunne ferdes i trafikken derfor vil bli stadig viktigere i fremtiden. Disse medlemmer mener det trengs en styrking av det holdningsskapende og forebyggende trafikksikkerhetsar-

beidet. Disse medlemmer viser til at gode trafikale holdninger dannes tidlig, og disse medlemmer mener det trengs en større vektlegging av trafik kunnskap både i skoleverket og i barnehage.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen styrke det trafikantrettede trafikksikkerhetsarbeidet.»

«Stortinget ber regjeringen legge større vekt på trafik kunnskap og holdningsskapende trafikksikkerhetsarbeid ved fornyelse av Kunnskapsløftet.»

«Stortinget ber regjeringen styrke kompetansen om trafik kunnskap og trafikksikkerhet i barnehage og skole.»

Rettsmedisinsk obduksjon

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet viser til at rettsmedisinsk obduksjon av trafikkdrepte gir samfunnet viktig informasjon til bruk i det medisinske underlaget for den rettslige utredningen av dødsfallet og til politiets etterforskning. Disse medlemmer har merket seg at Samferdselsdepartementet i samarbeid med Justis- og beredskapsdepartementet og Helse- og omsorgsdepartementet har startet et lovarbeid for å utrede forslaget om obduksjon av alle trafikkdrepte. Flere høringsinstanser etterlyste dette tiltaket på komiteens høring.

Samordning av innsamlet og registrert data

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Venstre viser til at god og korrekt innsamling og registrering av ulykkesdata for vegtrafikk er en forutsetning for målrettet og forebyggende innsats mot trafikulykker og for trafikksikkerhet. Disse medlemmer har merket seg at innsamling og registrering gjøres av en rekke aktører og at denne er noe ulik fra etat til etat, og i flere tilfeller ikke samstemt og utfyllende. Videre har disse medlemmer merket seg at STRAKS-registeret skal revideres. Samordning og mulighet for deling av data blir viktig i arbeidet med revideringen. Disse medlemmer viser til at EU i 2012 besluttet at alle medlemsland skal rapportere i henhold til den felles skadegradsdefinisjonen, MAIS3+, og at Norge så langt ikke har kunnet gjøre dette på individnivå. Disse medlemmer viser til at man i Sverige har registrert vegtrafikulykker i STRADA-registeret siden 2003. Disse medlemmer mener arbeidet med revideringen av STRAKS-registeret er svært viktig og må prioriteres. Disse medlemmer fremmer derfor følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen prioritere arbeidet med revideringen av STRAKS-registeret for å sørge for mer korrekt innsamling og registrering av ulykkesdata, slik at data fra Statens vegvesen kan samordnes med eksterne parter som Statistisk sentralbyrå (SSB), politi og helsemyndigheter.»

Tverretattlig råd og Nasjonalt trafikkfaglig kompetansesenter

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet vil understreke at forskning og utvikling på tvers av etatsgrenser og mellom ulike aktører gir merverdi og er verdifullt i det videre arbeidet med trafikksikkerhet. Disse medlemmer mener dette bidrar til en mer målrettet og systematisert kunnskapsutvikling. Et slikt integrert samarbeid vil gi de ulike etatene og aktørene muligheter til å bli enda tydeligere på egen rolle. Samtidig vil økt kunnskap om rollene gi bedre muligheter til å bruke hverandres kompetanse og infrastruktur for å utvikle nye framtidige tiltak for å nå de nasjonale målene.

Disse medlemmer mener at intelligente transportsystemer, autonome kjøretøy, elsykler o.l. i årene framover vil endre ulike trafikksituasjoner. Det vil derfor være behov for mer kunnskap om hvordan vi sikrer at trafikantene treffer rette valg i nye situasjoner, slik at ikke trafikksikkerhetsarbeidet får et tilbakeslag.

Disse medlemmer er enig i at dette krever en bedre samordning og koordinering av forskningen, og støtter forslaget om et nasjonalt tverretattlig råd. Disse medlemmer mener at et slikt råd må forankres slik at det har et sekretariat som både kan initiere tverrfaglige felles prosjekter og også formidle kunnskap om hvordan trafikantrollen vil utvikle seg framover.

Disse medlemmer viser videre til Representantforslag 106 S (2016–2017) om å etablere et nasjonalt trafikkfaglig kompetansesenter. Disse medlemmer mener etableringen av et slikt senter vil være å ha en forsknings- og kunnskapsbasert tilnærming til trafikksikkerhetsperspektivet til den teknologiske utviklingen av ITS-systemer.

Disse medlemmer ber regjeringen etablere et nasjonalt trafikkfaglig kompetansesenter som også kan ivareta oppgaven som sekretariat for det nasjonale tverretattlige rådet. Senteret bør organiseres slik at nettverket inkluderer de mest sentrale forskningsmiljøene innen trafikksikkerhetsarbeid, og universitets- og høyskolesektoren. Disse medlemmer viser til at det initiativet Nord universitet har tatt, har bred oppslutning, og forutsetter at dette legges til grunn i det videre arbeidet. Disse medlemmer fremmer derfor følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen etablere et nasjonalt trafikkfaglig kompetansesenter for økt forskning på mennesket i trafikken.»

Disse medlemmer vil videre i den sammenheng også vise til arbeidene som foregår ved MIND-senteret i Bodø og etableringen av Hell Arena på Stjørdal.

Forslag fra mindretall

Forslag fra Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre:

Forslag 1

Stortinget ber regjeringen snarest og senest innen innværende stortingssesjons avslutning fremme forslag om innføring av alkoholås i tråd med Stortingets vedtak slik det fremkommer i Innst. 282 S (2014–2015).

Forslag 2

Stortinget ber regjeringen styrke det trafikantrettede trafikksikkerhetsarbeidet.

Forslag 3

Stortinget ber regjeringen legge større vekt på trafikkunnskap og holdningsskapende trafikksikkerhetsarbeid ved fornyelse av Kunnskapsløftet.

Forslag 4

Stortinget ber regjeringen styrke kompetansen om trafikkunnskap og trafikksikkerhet i barnehage og skole.

Forslag fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Venstre:

Forslag 5

Stortinget ber regjeringen prioritere arbeidet med revideringen av STRAKS-registeret for å sørge for mer korrekt innsamling og registrering av ulykkesdata, slik at data fra Statens vegvesen kan samordnes med eksterne parter som Statistisk sentralbryrå (SSB), politi og helsemyndigheter.

Forslag fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet:

Forslag 6

Stortinget ber regjeringen revidere den nasjonale forebyggingsstrategien for ulykker i Norge.

Forslag 7

Stortinget ber regjeringen i forslag til ny Nasjonal transportplan 2018–2029 innarbeide et eget program for å ta igjen vedlikeholdsetterslepet på fylkesvegnettet slik det er skissert i plangrunnlaget fra transportetatene og Avinor.

Forslag fra Arbeiderpartiet:

Forslag 8

Stortinget ber regjeringen etablere et nasjonalt trafikkfaglig kompetansesenter for økt forskning på mennesket i trafikken.

Forslag fra Kristelig Folkeparti og Venstre:

Forslag 9

Stortinget ber regjeringen etablere et regelverk som sikrer at busser som frakter barn og unge på vei til og fra skole, merkes tydelig med egne skilt.

Komiteens tilråding

Komiteens tilråding I fremmes av komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre.

Komiteens tilråding II fremmes av en samlet komité.

Komiteen viser til meldingen og råår Stortinget til å gjøre følgende

v e d t a k :

I

Stortinget ber regjeringen legge fram forslag til nye virkemidler for bedre trafikksikkerhet.

II

Meld. St. 40 (2015–2016) – Trafikksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering – vedlegges protokollen.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 14. februar 2017

Nikolai Astrup

leder

Nils Aage Jegstad

ordfører

