



Representantforslag 2 S

(2010–2011)

fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Jan-Henrik Fredriksen, Ingebjørg Godskesen, Arne Sortevik og Åge Starheim

Dokument 8:2 S (2010–2011)

Representantforslag fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Jan-Henrik Fredriksen, Ingebjørg Godskesen, Arne Sortevik og Åge Starheim om å innføre målbar veistandard og etablering av selvstendig transporttilsyn

Til Stortinget

Bakgrunn

Statens havarikommisjon for transport (SHT), la 25. august 2010 frem rapporten «Vei 2010/03» om en møteulykke mellom personbil og lastebil på Fv 13 i Alta 1. januar 2009. Havarikommisjonen slo fast at det ikke fantes feil på kjøretøyene, at begge kjøretøyene holdt seg innenfor den tillatte hastigheten på 50 km/t, og at ulykken skjedde utelukkende på grunn av veiens dårlige forfatning. Hastighet til personbilen som kom over i motsatt kjørebane kan ifølge simuleringer ha vært nede i 40 km/t før skrensen oppstod, og føreren og begge passasjerene døde. Spordybden på stedet var hele 48 millimeter, mens Vegdirektoratet anbefaler at det iverksettes tiltak når spordybden er mer enn 25 millimeter. Det var flere nestenulykker og utforkjøring på samme sted i dagene før ulykken. Opplysningsrådet for Veitrafikken (OFV) mener for øvrig ifølge Teknisk Ukeblad 12. august 2010 at grensen for når det anbefales å iverksette tiltak, bør senkes fra 25 millimeter til 15 millimeter. Som en følge av ulykken foreslår havarikommisjonen at det innføres klare kriterier for hva som skal regnes som forsvarlig sikkerhetstilstand på offentlige veier:

«SHT mener det er behov for kriterier som definerer når en vei er sikkerhetsmessig uforsvarlig for trafikantene, og foreslår at arbeidet med nasjonale føringer knyttet til veiens tiltaks- og tilstandsstandard

kan inkludere dette. Det er SHTs oppfatning at lignende ulykker som følge av veidekkets tilstand kan skje, så lenge det ikke er definert hvor store spordannelser som gir en uakseptabel sikkerhetstilstand.»

SHTs konklusjon er helt i tråd med representantforslag fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Jan-Henrik Fredriksen, Ingebjørg Godskesen og Arne Sortevik, Dokument 8:86 S (2009–2010) om innføring av konkrete mål for hva som er god vei. Forslagsstillerne viser til at det ble holdt en høring 12. mai 2010 om Dokument 8:86 S (2009–2010), med Opplysningsrådet for Veitrafikken (OFV), Norges Taxiforbund, Norges Automobil-Forbund (NAF), Norges Lastebileier-Forbund (NLF), Trygg Trafikk og Nei til Frontkollisjoner. Samtlige høringsinstanser støttet forslaget. Dagen før høringen, 11. mai 2010, hadde Nationen et oppslag der stortingsrepresentant Per Olaf Lundteigen fra Senterpartiet gikk inn for minstekrav og 10 milliarder ekstra til fylkesveiene. Lundteigen ble ikke hørt av sine egne, for da Stortinget behandlet Dokument 8:86 S (2009–2010) 10. juni 2010, ble forslaget med 78 mot 23 stemmer ikke bifalt, jf. protokoll fra sak 10 i møte i Stortinget 10. juni 2010. Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet, Venstre, Kristelig Folkeparti og Høyre stemte altså imot at det skal være en minstestandard for hva som skal kunne regnes som god vei.

Statens havarikommisjon for transport avga 29. september 2010 rapporten Vei 2010/04 som også understreket behovet for veitilsyn og fastsatte standarder. Rapporten omhandler en ulykke på Brekke bro i Flåm den 14. november 2007, der et vogntog mistet kontrollen på broen og kolliderte med to personbiler.

Trafikksikkerhet er et samspill mellom veistandard, bilist og bilens tekniske stand. Det finnes en rekke lover, forskrifter og sanksjonsmuligheter knyt-

tet til trafikanten og kjøretøyet, blant annet vegtrafikkloven og kjøretøyforskriften. Politiet bidrar til at bilene på norske veier har god teknisk stand, ved at de avskilter biler som for eksempel ikke oppfyller kravene til kjørelens og bremses. Politiet bidrar også til å fjerne trafikkfarlige bilister fra veiene, ved at de fratar uansvarlige bilister førerkortet. Ved mindre alvorlige tilfeller har politiet anledning til å gi bøter, både når det gjelder bilistfeil og feil ved kjøretøyet. Politiet har altså sanksjonsmuligheter overfor dårlige bilister og dårlige biler, men det finnes ingen tilsvarende sanksjonsmuligheter dersom det er veien som skaper de trafikkfarlige situasjonene. Dette er betenkelig, når vi vet at dårlige veier bidrar til en stor andel av dødsulykkene.

Trygg Trafikks svenske søsterorganisasjon NTF la i 2008 frem en analyse av samtlige dødsulykker i trafikken i Sverige i 2007. Ifølge NTFs pressemelding av 7. januar 2008 var hovedkonklusjonen som følger: «75 prosent av dødsfallene hadde sannolikt kunnet undvikas om vägtransportssystemet varit så förlåtande som Nollvisionens förutsätter». Det svenske forsikringsselskapet Folksam la i 2007 frem en analyse over de 215 dødsulykkene som fant sted på svenske veier i 2004. Konklusjonen var ifølge pressemeldingen av 10. januar 2007 at «Vägens bristande säkerhetsstandard visade sig orsaka 72 procent av dödsfallen, medan 53 procent berodde på brister i bilens säkerhetsstandard och 42 procent på förarens regelbrott». I Vegdirektoratets analyser blir bilistene tillagt en langt større del av ansvaret, men selv i for eksempel «Dybdeanalyser av dødsulykker i vegtrafikken 2005–2008» er veien medvirkende årsak til hele 28 pst. av ulykkene. Ifølge leder for trafikksikkerhet i Statens vegvesen, Finn Harald Amundsen, reduserer motorveitbygging antall dødsulykker med 80–90 pst. Strekninger i Vestfold og Østfold som tidligere ble omtalt som dødsveier, har gjennom motorveitbygging blitt blant de sikreste i landet. 33 pst. av trafikkdrepte i Norge i 2008 døde i møteulykker, 38 pst. døde i utforkjøringsulykker, mens 9 pst. av trafikkdrepte døde i kryssulykker. Møteulykker kan forebygges med nesten 100 pst. ved å bygge midtdelelere og veier med tilstrekkelig veibredde. Utforkjøringsulykker kan forebygges med å bygge autovern og sikkerhetssoner. Investeringer i trafikksikkerhetsløsninger som planfrie kryss, oppmerking og trafikkløys kan forebygges kryssulykker. Både NAF og Norsk Motorcykel Union (NMCU) har egne «veifelleskjemaer» på sine sider der publikum kan melde om trafikkfarlige veiforhold, men dette burde strengt tatt ha vært et statlig ansvar.

Flyplassene må i motsetning til norske veier oppfylle klart definerte krav, som for flyplasser dreier seg om for eksempel rullebanens bæreevne, sikkerhetsrådets tværhelning, hinderfritt stigeområde, taksebanens bredde og plassering av rullebanekant-

lys. Disse bestemmelsene ligger i «Forskrift om utforming av store flyplasser», og Luftfartstilsynet har ansvaret for at forskriften overholdes. Ifølge Statistisk sentralbyrå (SSB) døde det 212 personer i veitrafikken i 2009, og et slikt tall hadde blitt regnet som uakseptabelt innenfor flybransjen. Jernbanesektoren har i likhet med luftfarten sitt eget tilsyn, nemlig Jernbanetilsynet. Forslagsstillerne mener at det er på høy tid med et tilsyn som ivaretar veisektoren, og forslagsstillerne mener at dette bør gjøres gjennom å opprette et nytt felles transporttilsyn der Jernbanetilsynet og Luftfartstilsynet fusjoneres inn. Dette vil være i tråd med organiseringen av Statens havari-kommisjon for transport (SHT) som dekker ulykker innenfor de fire transportformene luftfart, kystfart, veitrafikk og jernbane.

Forurensningsloven er den eneste loven som gir direkte føringer for prioritering av tiltak på veinettet, og det skal gjennomføres tiltak hvis støy eller forurensning overstiger visse minimumsverdier. Statens vegvesens vegnormaler er konkrete på hva slags standard nye veier skal ha, men når kun 1 pst. av veinettet ifølge OFV i Nettavisen 11. mars 2010 er gjenstand for nybygging hvert år, vil det ta lang tid før veiene lever opp til standardene. Vegnormalene sier heller ingenting om hva slags fartsgrense man skal ha på veiene. Når det gjelder drift og vedlikehold, har Statens vegvesen håndbok 111 som gir en detaljert beskrivelse av drift og vedlikehold av veinettet, blant annet krav til vintervedlikehold. Håndbøkene og vegnormalene har til felles at de kan fravikes av budsjettmessige hensyn. Oppgraderinger og investeringer er helt og holdent overlatt til den politiske arena gjennom for eksempel Nasjonal transportplan, både knyttet til enkeltprosjekter og overordnede målsettinger.

Det er velkjent at dårlige veier fører til dårlig drivstofføkonomi og økt forurensning, og dette har blant annet blitt dokumentert i SINTEF-rapporten «Miljømessige konsekvenser av bedre veier» fra 2007. På høringen om Dokument 8:86 S (2009–2010) kom det imidlertid frem fra Norges Taxiforbund at dårlige veier gjør det mer hensiktsmessig å bruke tyngre biler. Det kan godt være at folk i Norge hadde valgt langt mer miljøvennlige biler dersom veiene hadde en standard som la til rette for dette.

48 pst. av innbyggerne i Norge er misfornøyd med standarden på veinettet, både fylkes-, riks- og europaveier, og 44 pst. er ikke fornøyd med standarden på veier og gater i kommunen. Dette ifølge en innbyggerundersøkelse som ble lagt frem av Direktoratet for forvaltning og IKT (Difi) 15. januar 2010. Forslagsstillerne har ikke tatt endelig stilling til nøyaktig hvordan de kvantifiserbare standardene for norske veier skal være utformet. På høringen 12. mai 2010 ble det fra NLF blant annet trukket frem krav om gul midtstripe på alle riksveier, fast dekke på alle

fylkesveier og krav om 10 tonns akseltrykk. Rambøll Norge AS har på oppdrag fra Opplysningsrådet for Veitrafikken (OFV) laget en rapport med 6 konkrete funksjonskrav for veisystemet:

- Tilgjengelighet: Alle stamveger med dertil hørende fergeforbindelser og anlegg for myke trafikanter skal ha universell utforming. Alle stamveger skal kunne trafikkeres med lovlig kjøretøy, og åpningstiden skal i utgangspunktet være 24 timer i døgnet 365 dager i året.
- Framkommelighet: Reisetiden på stamvegnettet skal ikke være høyere enn at det tilsvarer en gjennomsnittshastighet på 80 km/t mellom viktige målpunkt.
- Pålitelighet: Vegnettet skal være så pålitelig at man har 99 pst. sjansje for å komme fram innen beregnet reisetid + 10 pst.
- Sikkerhet: Ingen vegstrekning skal ha høyere forventet ulykkesfrekvens enn 0,10 og ingen vegstrekning skal ha høyere forventet skadegradstetthet enn 1,2.
- Kjørekomfort: Ingen vegstrekninger på stamvegnettet bør ha IRI-verdier (International Roughness Index) over 3,5.
- Tilpasning til omgivelsene: Vegtransporten og utvikling av vegsystemet skal foregå på en måte som er i tråd med lover og forskrifter og er skånsom mot miljøet og ikke påfører omgivelsene alvorlig eller unødig skade.»

Rapporten fra Rambøll Norge AS viser også hvordan disse momentene kan konkretiseres videre. Forslagsstillerne mener videre at det blant annet bør være en konkret langsiktig målsetting at modulvogn-tog, med lengde på 25 meter og totalvekt på inntil 60 tonn, skal kunne brukes på alle strekninger i det norske stamnettet. Dette betyr lavere transportkostnader for næringslivet og at veiene må bli vesentlig bedre enn i dag, noe som kommer alle bilister til gode.

Et symptom på manglende kvantifiserbare målsettinger er at innhenting av objektiv kvantitativ informasjon om den reelle situasjonen ikke har blitt prioritert. Dette førte til massiv kritikk fra Riksrevisjonen, som 10 dager etter stortingsvalget 2009 la frem Dokument nr. 3:16 (2008–2009) – Riksrevisjonens undersøkning av drift og vedlikehold av vegnettet. I Dokument nr. 3:16 (2008–2009) rettet Riksrevisjonen sterk kritikk mot regjeringens og daværende

samferdselsminister Liv Signe Navarsetes innsats innenfor drift og vedlikehold av veinettet, og rapporten slo også fast at samferdselsministeren ikke engang hadde pålitelig informasjon om tilstanden til veinettet, og at det er store mangler knyttet til drift, vedlikehold, oppfølging av kontrakter og statlig økonomistyring. På høringen om saken 8. februar 2010 uttalte tidligere samferdselsminister Navarsete at: «Ja, sett i lys av dei opplysningane og det eg no er kjend med, må eg vere einig i det – at det har vore for lite styringssignal». På spørsmål fra Fremskrittspartiets stortingsrepresentant Øyvind Vaksdal svarte sjefsingeniør Torgeir Leland i Statens vegvesen at «Vi var faktisk også i den situasjonen at vi måtte avbestille noen driftsoppgaver for å holde de budsjett-rammene vi hadde i de aktuelle kontraktene». Saken ble behandlet i Stortinget 9. mars 2009, jf. Innst. 155 S (2009–2010) fra kontroll- og konstitusjonskomiteen. Riksrevisjonens rapport underbygger behovet for kvantifiserbare og tidsfestede målsettinger knyttet til norsk samferdselspolitikk.

Forslag

Forslagsstillerne vil på denne bakgrunn fremme følgende

f o r s l a g :

I

Stortinget ber regjeringen utarbeide og ta i bruk konkrete mål for hva som er god vei for henholdsvis stamvei og fylkesvei i form av minstestandard. Stortinget legger til grunn at veiene jevnlig blir målt av tilsynsmyndighet i henhold til fastlagt standard, og at brudd på krav møtes med sanksjoner.

II

Stortinget ber regjeringen etablere et statens transporttilsyn som får til oppgave å drive tilsyn med og kontroll av all transport på vei, jernbane, innenfor luftfart og sjøtransport. Transporttilsynet skal årlig legge frem en rapport for Stortinget om måloppnåelse innenfor norsk samferdsel. Stortinget legger til grunn at slik rapportering baseres på konkrete mål og minstestandard for alle transportsektorer, og at tilsynet får konkrete sanksjonsmidler.

