



Representantforslag 64 S

(2010–2011)

fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Jan-Henrik Fredriksen, Ingebjørg Godskesen, Arne Sortevik og Øyvind Korsberg

Dokument 8:64 S (2010–2011)

Representantforslag fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Jan-Henrik Fredriksen, Ingebjørg Godskesen, Arne Sortevik og Øyvind Korsberg om konkrete tiltak for å bedre sikkerheten på veinettet

Til Stortinget

Bakgrunn

Norge har en visjon om 0 drepte og 0 hardt skadde i trafikken. Denne nullvisjonen ble lansert i 1999 da Norge ifølge Statistisk sentralbyrå (SSB) hadde 304 trafikkdrepte. Antall drepte har blitt redusert siden den gang, og i 2009 og 2010 mistet henholdsvis 210 og 212 personer livet i trafikken. Det dør imidlertid fortsatt like mange mennesker hvert år i trafikken som det er kapasitet til i et stort passasjerfly av typen Airbus 321, eller nesten halvannet fly av typen Boeing 737. Dette skjer uten de store overskriftene og mediedekningen som er slikt flykrasj årlig ville ha medført.

Norges naboland Sverige er et av verdens mest trafikksikre land. Mens det i Norge dør 4,3 personer per 100 000 innbyggere hvert år, er tallet for Sverige 2,9 trafikkdrepte per 100 000. Det er altså 30 pst. tryggere å kjøre bil i Sverige enn her i landet, og hvis Norge hadde hatt like få drepte per 100 000 innbyggere, hadde det bare omkommet 142 personer i trafikken i 2010 – dvs. 68 sparte liv. Hvorfor er det så stor forskjell mellom Norge og Sverige? En viktig

grunn til at Sverige har færre dødsulykker målt i forhold til innbyggertall, er at Sverige har bygget ut over 1 700 km firefelts motorvei. Dette er over 4 ganger så mye som Norges 381 km, et tall som inkluderer flerfeltsveier i byene. I Norge er det altså bygget et svært beskjedent motorveinett, til tross for at man vet at motorveier reduserer antall dødsulykker med 80–90 pst. Når man i tillegg vet at Norge i 2009 bygget 10 km midtdele, i 2010 bygget 14,5 km og i 2011 skal bygge 33 km, samtidig som Sverige har bygget ca. 200 km midtdele hvert år de siste årene, forstår man hvorfor Sverige har lave ulykkestall og Norge har høye ulykkestall. Midtdele reduserer som kjent antall dødsulykker med 60–70 pst. Tall fra Sverige viser jo nettopp også at veistandarden har svært mye å si for trafikksikkerheten:

«75 procent av dödsfallen hade sannolikt kunnat undvikas om vägtransportsystemet varit så förlåtande som Nollvisionens förutsätter.»

(Pressemelding fra Trygg Trafikks svenske søsterorganisasjon NTF, 7. januar 2008)

«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.»

(Pressemelding fra Folksam, 10. januar 2007)

Tabellen nedenfor over trafikkdødsfall i Norden dokumenterer klart og tydelig at Norge har sakkett akterut i trafikksikkerhetsarbeidet under den rød-grønne regjeringen:

	2007	2008	2009	2010*	Prosentvis endring 07–10*
Sverige	471	397	358	270	-42,7 %
Danmark	406	406	303	272	-33,0 %
Finland	380	344	279	270	-28,9 %
Norge	233	255	212	210	-9,9 %
Totalt	1 490	1 402	1 152	1 022	-31,40 %

* Tallene for 2010 er foreløpige

Kilde: <http://www.tryggtrafikk.no/?module=Files;action=File.getFile;ID=7894>

Tabellen viser altså at antall trafikkdødsfall i Norge har blitt redusert med 9,9 pst. fra 2007 til 2010, samtidig som Sverige har redusert antall trafikkdødsfall med 42,7 pst. og Danmark med 33 pst. Hordaland er det fylket med flest omkomne i 2010 ifølge Havgesunds Avis 3. januar 2011, etterfulgt av Nordland og Akershus.

Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2010–2013 ble lagt frem 21. juli 2010, og ble utarbeidet gjennom et samarbeid mellom Statens vegvesen, Politidirektoratet, Helsedirektoratet, Utdanningsdirektoratet og Trygg Trafikk. Denne planen inneholder mange gode tanker og forslag, men har for lite fokus på veiens rolle i trafikulykkene. 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. Rapporten konkluderte med at ulykken skjedde utelukkende på grunn av veiens dårlige forfatning. 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. Forslagsstillerne viser til sitt forslag Dokument 8:2 S (2010–2011) om å innføre målbar vei-standard og etablering av selvstendig transporttilsyn, samt sitt forslag om ansvarliggjøring av veiholder i forbindelse med statsbudsjettene for 2007, 2008, 2009, 2010 og 2011:

«Stortinget ber regjeringen innarbeide bestemmelser om et juridisk ansvar i veitrafikkloven for ulykker som skyldes veiholder.»

Det finnes ingen god oversikt over hvilke strekninger som er farligst i Norge, men Nettavisen presenterte 15. oktober 2010 en liste over de 25 farligste veiene, basert på strekningers NVDB-nummer (Norsk Veidatabank) og ulykkestall fra 2005 til 2009. Listen bærer preg av at det her er snakk om ulykkespunkter, og ikke ulykkesstrekninger:

– Rv. 110 – Fredrikstad sentrum – 42 ulykker, 59 skadde

- E39 – 1 km Fjøsangveien nord, Bergen – 40 ulykker, 64 skadde
- Rv. 706 – Rundkjøring i Innherredsvegen/Nidelv bru, Trondheim – 40 ulykker, 57 skadde
- E6 – Krysset Elgesetergate/Olav Kyrres gate, Trondheim – 36 ulykker, 52 skadde
- E6 – 1 km av Elgesetergate nord, Trondheim – 36 ulykker, 1 drept, 46 skadde
- E18 – 1 km v/Sjølyst, Oslo – 36 ulykker, 43 skadde
- E18 – 1 km v/Sjølyst, Oslo – 27 ulykker, 59 skadde
- E6/rv. 706 – E6 over Bakke bru og østover, Trondheim – 34 ulykker, 42 skadde
- E18/rv. 162 – Vestre del av Ring 1 fra E18 til Slottet, Oslo – 33 ulykker, 39 skadde
- Rv. 162 – Rundkjøring Henrik Ibsens Gate / Ring 1, Oslo – 32 ulykker, 47 skadde
- Rv. 4 – Rundkjøringen like sør for Sinsenkrysset, Oslo – 30 ulykker, 1 drept, 38 skadde
- E6 – Ulvensplitten, Oslo – 29 ulykker, 42 skadde
- E18 – Festningstunnelen øst, Oslo – 29 ulykker, 1 drept, 42 skadde
- Rv. 150 – Ring 3, rampe Sandakerveien, Oslo – 29 ulykker, 45 skadde
- E6 – Elgeseter/Holtersveg, Trondheim – 28 ulykker, 1 drept, 39 skadde
- E6 – Videre sør på Holtermann veg, Trondheim – 26 ulykker, 1 drept, 38 skadde
- E18 – Rampe/rundkjøring ved Kielferga/Filipstadveien, Oslo – 26 ulykker, 29 skadde
- E18 – 1 km ved rampe til Ring 3/Fornebu, Bærum – 25 ulykker, 1 drept, 40 skadde
- Rv. 162 – 1 Km Ring1/Sweigaarsgate fra Spektrum inkl. 3 rundkjøringer, Oslo – 25 ulykker, 27 skadde
- E18 – Rampe E18/E16, Bærum – 24 ulykker, 36 skadde
- Rv. 3/rv. 25 – rv. 3 med kryss, Elverum – 24 ulykker, 45 skadde
- E18 – 1 km v/Billingstad, Bærum – 23 ulykker, 39 skadde
- E6 – 1 km v/Østensjø, Oslo – 23 ulykker, 29 skadde

- Rv. 162 – 1 km v/Ring1, Hammersborg, Oslo – 23 ulykker, 31 skadde
- Rv. 706 – 500 meter av Innherredsveien v/Rønningsbakken, Trondheim – 23 ulykker, 36 skadde.

Det er ingen overraskelse at det skjer flest ulykker der trafikken er tettest, men det er interessant å se hvilke strekninger som ikke lenger er med på statistikken. Tidligere var det mange dødsulykker på E18 i Vestfold og Østfold, men disse veiene er nå blant de tryggeste i landet. Ifølge NRK.no 9. juli 2010 gikk dessuten antall dødsulykker ned til null etter at det ble satt opp midtrekkverk på E6 i Øyer og mellom Brumunddal og Moelv. E18 gjennom Telemark har derimot flere ganger blitt kåret til en av Norges farligste veistrekninger, med 34 drepte, 85 hardt skadde og 521 skadde i perioden 1997–2009. På E8 mellom Nordkjosbotn og Tromsø har det ifølge foreningen Nei til frontkollisjoner de siste 10 årene omkommet 21 personer. Forslagsstillerne ønsker en bedre oversikt over hvilke strekninger som er farligst, for eksempel de 10 farligste riks- og fylkesveistrekningene i hvert fylke.

Forslagsstillerne viser til sitt forslag til Nasjonal transportplan (NTP), jf. Innst. S. nr. 300 (2008–2009), om 2 300 km ny sikker motorvei i Norge. Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett for 2011 fulgte opp partiets NTP, og inneholdt forslag om 21,7 mrd. kroner i ekstra riksveiinvesteringer, 7,2 mrd. kroner ekstra til fylkesveiene og 1,2 mrd. kroner ekstra til rassikring. Mesteparten av dette ble finansiert gjennom rentekompensasjonsordninger som gjør det mulig å skille driftskostnader og investeringskostnader innenfor dagens budsjettssystem. Fremskrittspartiets forslag til økning på statsbudsjettets rammeom-

råde 17 ble derfor kun i underkant av 5 991 mill. kroner. Midtdelelere kan man få på plass forholdsvis raskt, mens trygge og effektive motorveier tar lengre tid å bygge. Begge deler fører til vesentlig bedre trafiksikkerhet. Forslagsstillerne viser til at Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett for 2011 inneholdt 750 mill. kroner øremerket til midtdelelere utover regjeringens bevilgningsforslag, inkludert en fordelingsnøkkel for hvordan trafiksikkerhetsmidler skal fordeles mellom fylkene.

Forslagsstillerne er skuffet over at Norge sakker akterut i forhold til våre naboland når det gjelder trafiksikkerhet, og mener at det er på høy tid å satse ordentlig på trafiksikkerhet slik at nullvisjonen kan oppnås.

Forslag

Forslagsstillerne fremmer på denne bakgrunn følgende

f o r s l a g :

Stortinget ber regjeringen før sommeren 2011 legge frem en sak med tiltak for å bedre sikkerheten på veinettet, inkludert:

- en komplett oversikt over de mest ulykkesutsatte strekningene på riks- og fylkesveier
- forslag til tiltak på de ulykkesutsatte strekningene, spesielt midtdelelere og forhold knyttet til vedlikehold og veidrift
- en plan for finansiering av trafiksikkerhetstiltak
- forslag om ansvarliggjøring av veiholder og vei-
etat for manglende trafiksikkerhet.

12. januar 2011

