

Vi viser til høringsnotat av 24.10.19 med tilhørende utredninger om ovennevnte.

Trafikksikkerhetsarbeidet i Norge har siden 2001 vært tuftet på nullvisjonen ; en visjon om at ingen skal dø eller bli hardt skadet i trafikken. Den norske nullvisjonen bygger på tre grunnpilarer: Etikk, vitenskap og ansvar . Den etiske pilaren handler om at tap av liv eller alvorlige skader i trafikken er uakseptabelt, og at myndighetene har et moralsk ansvar for sikkerheten på veiene. Nullvisjonen er ett av tre hovedmål i Nasjonal transportplan 2018-2029, og er videreført i målstrukturen for kommende plan.

Trygg Trafikk reagerer prinsipielt på det vi oppfatter som manglende vektlegging av nullvisjonen i Samferdselsdepartementets oppdrag til Statens vegvesen den 26.3.2019, som danner utgangspunktet for denne høringen. Departementet ber der om en vurdering av hva som skal til for å heve fartsgrensen fra 110-120 km/t på eksisterende og nye motorveier, samt innføre smal 4-felts vei som standard på veier med årsgjennsnitt (ÅDT) 6 000-20 000, basert på kost-nytte vurderinger i samfunnsøkonomiske analyser. Denne bestillingen preger selvsagt Statens vegvesens leveranse, som dermed også har lite fokus på nullvisjonen i sine vurderinger og anbefalinger.

I begge analysene beregnes det økning i antall ulykker som konsekvens av forslagene som er til vurdering. Flere av forslagene (f.eks heving av fartsgrense fra 110-120 km/t på motorvei) «forkastes» fordi de ikke vurderes som samfunnsøkonomisk lønnsomme. Men ett av forslagene – smale motorveier med fartsgrense 110 km/t for ÅDT 12-20 000 – anbefales til tross for at man beregner en vekst i antall drepte og hardt skadde på ca 15 prosent . Det vises til at dette alternativet gir de laveste investeringskostnadene og arealinngrepene, selv om de samfunnsøkonomiske vurderingene viser små forskjeller mellom dette forslaget og dagens standard.

Trygg Trafikk kjenner ikke til tidligere eksempler på at vegmyndighetene har anbefalt tiltak som gir samfunnsøkonomisk gevinst på bekostning av økning i antall drepte og hardt skadde. Tradisjonelt har trafikksikkerheten vært ivaretatt ved at ulike investeringer har bidratt til å redusere antallet drepte og hardt skadde. Etter vårt syn bør man ikke søke etter et «optimalt» antall drepte og hardt skadde gjennom å veie ulykkeskostnader opp mot tidsgevinster og sparte investeringskostnader.

Vi er selvsagt enig i at samfunnets ressurser må brukes på en fornuftig måte. Vi vil imidlertid advare mot at samfunnsøkonomiske analyser ensidig legges til grunn for politiske beslutninger som har konsekvenser for liv og helse. Vi mener at disse analysene må brukes til det de er ment for, nemlig til å sammenligne kost-nytte i alternative tiltak. Så må nullvisjonen supplere beslutningsgrunnlaget og veie svært tungt.

Ifølge et ekspertutvalg nedsatt av Finansdepartementet [1] skal samfunnsøkonomisk lønnsomhet tolkes som «et oppsummerende mål på hva befolkningen til sammen (netto) er villig til å betale for et tiltak og ikke som et mål på hva som er samfunnets beste i vid forstand» . Det er med andre ord heller ikke meningen at disse analysene skal gi et fullstendig svar på hvilke tiltak som er «riktige». De gir heller ikke svaret på om det er andre tiltak (enn de som vurderes) som vil være enda mer samfunnsøkonomisk lønnsomme.

I Statens vegvesens Håndbok V712 konsekvensanalyser (kap. 10) fremgår det også: « Den samfunnsøkonomiske analysen er basert på en avveining av prissatte og ikke-prissatte virkninger av tiltakene. I avveiningen må beslutningsrelevant usikkerhet trekkes inn. Alternativenes måloppnåelse er relevant for beslutningstaker å kjenne til ved valg av alternativ. Hvis for eksempel to alternativer er rangert omtrent likt i den samfunnsøkonomiske sammenstillingen, og et av dem har bedre måloppnåelse, kan det tilsi at alternativet med noe lavere samfunnsøkonomisk lønnsomhet og bedre måloppnåelse velges ».

Trygg Trafikk mener at måloppnåelse knyttet til reduksjon i antall drepte og hardt skadde – heller enn fremkommelighet – bør legges til grunn både for fastsettelse av fartsgrenser og endringer av veinbredde på motorveier. Vi er derfor prinsipielt uenig i at det planlegges og gjennomføres tiltak på veiene som vi vet vil føre til flere drepte og hardt skadde. Det vil ikke være i samsvar med nullvisjonens etiske dimensjon.

Forslagene som departementet har bedt Statens vegvesen vurdere, innebærer større fleksibilitet i veistandard (flere dimensjoneringsklasser i vegnormalene) og heving av fartsgrense på hhv eksisterende og ny motorvei (110-120 km/t).

Trygg Trafikk er skeptisk til å åpne for prosjektspesifikke vurderinger og optimalisering av enkeltstrekninger som gir økt uforutsigbarhet – og dermed økt ulykkesrisiko – for trafikantene. Vi viser til siste revisjon av N100 «vei og gateutforming» som la opp til å redusere antallet dimensjoneringsklasser fra ni til tre. Hensikten var å bidra til et overordnet veinett som i større grad har enhetlig standard over lengre strekninger og som dermed er enklere å forholde seg til for trafikantene. Vi mener det er viktig at myndighetene fortsatt planlegger for så jevn standard og fart som mulig på sammenhengende traseer.

Trygg Trafikk anbefaler ikke smal 4-feltsvei og spørsmålet er dermed ikke relevant for oss å besvare, jf. Pkt. 5.

Trygg Trafikk støtter Statens vegvesens anbefaling om å opprettholde 90 km/t på 2/3 feltsvei. Å heve fartsgrensen til 100 km/t vil medføre flere ulykker og det er heller ikke samfunnsøkonomisk lønnsomt.

Ifølge Statens vegvesens analyse kan heving av fartsgrensen fra 110 -120 km/t være samfunnsøkonomisk lønnsom på enkelte eksisterende – men ikke på nye – strekninger. Det er tidsbesparelser for persontrafikken som utgjør den positive nytten. På den negative siden er økte anleggskostnader, samt kostnader knyttet til ulykker, klima og miljø. Det konkluderes med at at heving av fartsgrensen ikke anbefales, også vurdert opp mot flere andre nasjonale mål.

Trygg Trafikk er kjent med at Nye veier har fått utført en tilsvarende analyse som konkluderer med at det er høy sannsynlighet for at heving av fartsgrensen fra 110-120 km/t vil være samfunnsøkonomisk lønnsomt ved ÅDT > 12 000 [2] . Nye veier legger også til grunn at det vil medføre flere drepte og hardt skadde, men anbefaler likevel at motorvei med fartsgrense 120 km/t innarbeides i vegnormalhåndbok N100.

For å kartlegge hvorfor og hvordan disse analysene kommer til forskjellige konklusjoner når det gjelder kost-nytte, har Trygg Trafikk gitt Rune Elvik ved Transportøkonomisk institutt, et oppdrag. Elviks notat (vedlagt) konkluderer med at hovedgrunnen er at Nye veier har lagt til grunn betydelig lavere anleggskostnader enn Statens vegvesen. Årsaken til dette er ikke kartlagt, men det synes som Nye veier baserer seg på konkrete kostnader i ett utvalgt prosjekt, mens Statens vegvesen har lagt til grunn en representativ strekning der det kan være aktuelt å bygge 120 km/t.

Et viktig funn i Elviks notat er at Statens vegvesens analyse er mye mer robust enn Nye veiers analyse. Enkelt sagt er de negative samfunnsøkonomiske konsekvensene ved å heve fartsgrensen veldig tydelig i Statens vegvesens analyse, mens den positive nytten ved å gjøre det samme er svært liten i Nye veiers analyse. Med andre ord: Statens vegvesens analyse ville fått samme konklusjon selv med bruk av Nye veiers «lave» anleggskostnader, mens selv små justeringer i forutsetningene til Nye veiers analyse ville endret konklusjonen.

Trygg Trafikk går mot forslaget om å heve fartsgrensen til 120 km/t både på eksisterende og ny motorvei fordi det vil innebære flere drepte og hardt skadde. Vi mener også at Statens vegvesens konklusjon om at dette ikke er samfunnsøkonomisk lønnsomt, virker godt faglig begrunnet, noe som bekreftes i Elviks notat. I tillegg bør det veie svært tungt at økte fartsgrenser vil være i konflikt med flere andre mål i Nasjonal transportplan, ikke bare nullvisjonen, men også klima og miljø, samt FNs bærekraftsmål.

Når det gjelder den samfunnsøkonomiske nytten må det fremheves at dette utelukkende kan knyttes til redusert reisetid. Fritidsreiser utgjør nesten halvparten av tidsgevinsten, mens resten av gevinsten er på tjenestereiser og arbeidsreiser. Trygg Trafikk synes det både er etisk problematisk og utforståelig at små tidsgevinster til fritidsformål fordelt på mange personer skal veie tyngre enn enkeltpersoners liv og helse i beregningen av samfunnsøkonomisk nytte i samferdselsprosjekter. Vi mener at dette er en problemstilling som bør adresseres mer når vi nå får prosjekter der den samfunnsøkonomiske gevinsten utelukkende baserer seg på økt fartnivå som igjen fører til økning i antall drepte og hardt skadde.

Trygg Trafikk er som nevnt også kritisk til beslutninger som kan føre til økt variasjon i fartsgrenser. Hyppige endringer er krevende for trafikantene og kan føre til fartsoverskridelser på nedskiltede strekninger. Trygg Trafikk merker seg at Nye veier nevner at det kan settes inn avbøtende tiltak for å redusere de negative trafiksikkerhetskonsekvensene av 120 km/t fartsgrense. Vi mener at det på prinsipielt grunnlag ikke bør planlegges med avbøtende tiltak når man bygger nye veier, men bygge veier som tåler den farten de er designet for.

Statens vegvesen anbefaler å bygge 2/3-felts vei i intervallet ÅDT 6-12 000, på bakgrunn av den samfunnsøkonomiske analysen. På oppdrag fra Trygg Trafikk har Rune Elvik ved TØI også vurdert denne analysen. Notatet (vedlagt) støtter opp om Statens vegvesen vurderinger, og Trygg Trafikk støtter dette. Vårt hovedargument er at 2/3-felts vei er sikrere enn 4-felts vei, fordi den ene veien har fartsgrense 90 km/t, mens den andre veien har fartsgrense 110 km/t. Og det viktigste: Åpner vi for smal 4-feltsvei med 110 km/t, blir konsekvensen flere drepte og hardt skadde i trafikken.

I intervallet ÅDT 12-20 000 anbefaler Statens vegvesen smal 4-felts vei. De samfunnsøkonomiske vurderingene viser små forskjeller mellom de to alternativene, men det smaleste profilet gir lavest investeringskostnader og arealinngrep. Til tross for noe økte ulykkeskostnader, anbefales det mest kostnadseffektive alternativet.

Trygg Trafikk fraråder innføring av smal 4-felts som standard i veinormalene fordi det vil føre til flere drepte og hardt skadde. Statens vegvesen har selv beregnet en økning på 15 prosent. Resultater gjengitt i Trafiksikkerhetshåndboken kan tyde på at dette er et for konservativt anslag, og at en økning på 20 prosent er en rimelig antakelse.

Forskjellen mellom en smal 4-felts vei på 20 m og den normerte løsningen på 23 m er redusert skulderbredde fra 2,75 m til 1,5 m. Mange vitenskapelige artikler basert på litteraturstudier og innsamlede data viser en klar sammenheng mellom skulderbredde og antall ulykker. Bredere skulder gir færre ulykker og visa versa.

Ved ÅDT 12 000 vil det ut fra de gitte forutsetningene være 85 personskaueulykker pr år på et veinett med normert 4-felts vei med bredde 23 m. Dersom man legger en smal 4-felts vei til grunn på dette veinettet, vil man få minst 97 personskaueulykker pr år, altså 12 flere ved eksisterende normal. Antall ulykker vil dessuten øke med økende trafikkmengde. Ved ÅDT 20 000 (i 2012) forventes dermed 0,21 personskaueulykker pr km og år. Dette innebærer 137 personskaueulykker pr år ved den normerte 4-feltsløsningen og 157 personskaueulykker pr år ved en smal 4-feltsløsning, altså 20 flere enn ved eksisterende normal. Fullverdig skulderbredde (2,75 m i dagens profil) gir økt siktstrekning i horisontalkurver og bidrar dermed til redusert risiko.

Hovedårsakene til at smale veiskuldre ikke kan oppfylle alle nødvendige og viktige funksjoner som kreves på en høyhastighetsvei, er at de ikke gir:

Trygg Trafikk har registrert argumenter om at sparte kostnader kan ha en bedre anvendelse på veinett med høyere ulykkesrisiko. Dette vil imidlertid bli rent hypotetisk med mindre det etableres et formelt regime som sikrer at trafiksikkerhetstiltak vurderes hver gang en smal 4-felts vei prosjekteres, noe som vi oppfatter som svært usannsynlig.

Trygg Trafikk mener at hvis nullvisjonen skal tolkes som et imperativ om å beskytte liv og helse kan bare tiltak som gir en netto gevinst for liv og helse aksepteres. På denne bakgrunn ber vi vegmyndighetene om å ikke heve fartsgrense fra 110-120 km/t på motorvei og ikke innføre smal 4-felts motorvei med 110 km/t som ny standard i vegnormalene.

Med vennlig hilsen

Trygg Trafikk

Jan Johansen

Miriam Kvanvik

Direktør

Myndighetskontakt

Vedlegg:

[1] NOU 2012: 16 Samfunnsøkonomiske analyser

[2] Oppsummeringsnotat effekter ved innføring av fartsgrense 120-130 km/t i Norge – internprosjekt i Nye veier AS 2018-2019.

Les vår personvernerklæring