

### **Väg/gata, Er nullvisjonen tatt på alvor i forskrifter og vegnormaler?**

Kjell Seim, Statens vegvesen Norge, Region øst  
[Kjell.seim@vegvesen.no](mailto:Kjell.seim@vegvesen.no)

Da nullvisjonen ble vedtatt av politikerne på Stortinget, var dette en milepæl i trafikksikkerhetsarbeidet. Det indikerte en nasjonal satsing for å få bort de alvorligste trafikkulykkene. Forventningene har derfor vært store til både nytenkning og økonomiske rammer. En visjon er selvfølgelig noe annet enn et operativt mål. Det vil ikke være mulig å vedta at visjonen skal nås innen et konkret årstall. Men en bør i hvert fall kunne forvente at nye forskrifter og vegnormaler anviser løsninger for nyanlegg som virkelig kan gi null drepte eller varig skadde.

Betraktningene i dette innlegget gjelder norske retningslinjer. Problemstillingene er trolig like aktuelle for de andre nordiske land.

#### **Nullvisjonen i nye norske forskrifter og normaler**

Retningslinjer for utforming av veger og gater gis i form av forskrifter og vegnormaler. Forskriftene gjelder alle offentlige veger og gater og fastsettes av Samferdselsdepartementet. De gir generelle rammer for utforming og standard og kan kun fravikes av Samferdselsdepartementet. Vegnormaler er utfyllende bestemmelser innenfor rammen av forskriftene, og fastsettes av Vegdirektoratet. Myndigheten til å fravike vegnormalene innenfor forskriftens rammer, er lagt til Vegdirektoratet for riksveger, fylkeskommunen for fylkesveger og kommunen for kommunale veger.

29. mars 2007 ble det fastsatt nye norske forskrifter for anleggelse av offentlig veg. Disse er ennå mer generelle enn tidligere og utgjør ikke mer enn en og en halv A4-side. Noe overraskende sier de lite om trafikksikkerhet og ikke noe konkret om nullvisjonen. Det eneste som sies om trafikksikkerhet finner vi i §3.2: *...Målet med normalene er effektiv og trafikksikker transport av mennesker og gods...* Med litt godvilje kan en si at nullvisjonen fanges opp i §3.5: *Vegnormalene skal sikre en tilfredsstillende og enhetlig kvalitet på vegnettet ut fra samferdselspolitiske mål...* Nullvisjonen er nettopp et samfunnspolitisk mål, enn så lenge. Er man ikke så sikker på at vi skal ha en nullvisjon over lengre tid, at en våger å nevne den med ord?

Siden forskriftene er et sterkere styringsmiddel enn vegnormalene for fylkesveger og kommunale veger, kunne det med fordel vært tatt inn flere krav i forskriftene. Dette blir enda mer aktuelt når såkalte øvrige riksveger i Norge overføres til fylkeskommunene fra 1.1.2010 og da blir slått sammen med fylkesvegene.

I den helt nye håndbok 017 Vegutforming, er det utvilsomt tatt grep i nullvisjonens ånd. Det presiseres at nullvisjonen skal legges til grunn for utforming av alle veg- og gatesystemer, og begrepet skadegradstetthet innføres i normalsammenheng for beskrivelse av

sikkerhetsstandard. Imidlertid er det grunn til å stille spørsmål om normalene går langt nok. Avgjørende for skadegraden er graden av separering i forhold til fartsnivå. Vi vet at skal en med stor sannsynlighet overleve, må farten være maksimum 30 km/t ved påkjørsel bil – fotgjenger/syklist, 50 km/t ved sidekollisjoner og 70 km/t ved møteulykker mellom biler.

Den nye håndbok 017 har en fin formulering med ... *Viktigst for skadegradstettheten er fart og graden av differensiering og adskillelse.* Men det følges bare halvhjertet opp med utformingskrav relatert til fartsnivå.

### **Behovet for å skille kjøreretningene**

Når fokus skal rettes mot de alvorligste ulykkene, er det møteulykker vi først og fremst må til livs. I Oppland fylke, som var fylket med flest drepte i trafikken fjor, utgjorde møteulykker hele 66 % av drepte i perioden 2003-2007. De fleste av disse har skjedd på tofelts stamveger med fartsgrense 80 km/t. Møteulykkesandelen av de alvorligste ulykkene synes å være oppadgående.

Det er en vesentlig forbedring at ny håndbok 017 Vegutforming innfører en vegklasse med 12,5 m vegbredde (1 + 1 kjørefelt) og fysisk midtdeler ved ÅDT større enn 8000 kjøretøy pr døgn og firefeltsveg ved ÅDT større enn 12 000 kjt/d. Tidligere var grensen ÅDT 15 000 kjt/d for å bygge veg med fysisk midtdeler, da i form av minst fire kjørefelt.

Men det er dokumentert at møteulykkene øker markert allerede ved ÅDT høyere enn 4 000 kjt/d. For ÅDT 4 000 – 8 000 anviser de nye normalene i stedet en løsning med 10 m vegbredde og såkalt midtfelt på 1 m. Erfaring med midtfelt på eksisterende 10 m veg er riktignok gode etter en prøveperiode på 3 – 4 år på noen strekninger. Det er imidlertid ingen 100% løsning for et vinterland med nullvisjon, og bør for slike trafikkmengder i hovedsak anses som en straksløsning. Dessuten ser det nå ut som om bruken av midtfelt av juridiske grunner vil bli begrenset til kun der det er heltrukket midtlinje. På delstrekninger hvor forbikjøring tillates må det brukes tradisjonell midtlinje.

En rekke stamveger med mye tungtrafikk har ÅDT 2 000 – 4 000 kjt/d. På disse vegene skjer det en del møteulykker. Etter de nye normalene skal de bygges som 8,5 m veg. Kanskje det er disse vegene som burde hatt 10 m vegbredde og midtfelt?

Uten midtdeler burde heller ikke fartsgrensen være høyere enn 70 km/t. Vegnormalene legger opp til fartsgrense 80 og 90 km/t for ÅDT 0 – 4 000 kjt/d.

### **Utforming av vegens sideområde**

Møteulykker utgjør også en betydelig andel av de alvorligste ulykkene. I Oppland fylke hvor møteulykkene dominerer så mye, har ca en femtedel av de drepte vært innblandet i en utforkjøringsulykke. På landsbasis er utforkjøringsulykkesandelen ennå større.

Håndbok 231 Rekkverk var den første normalhåndboken som ble revidert etter at vi fikk nullvisjonen, og kanskje den håndboken som har tatt nullvisjonen mest alvorlig. Imidlertid kan det synes som om det beste kan bli det godes fiende. Brukt på eksisterende vegnett ser vi at tiltakene blir så kostbare at det vil ta mange tiår før en når over hele vegnettet. Det blir i praksis også for mye bruk av rekkverk. Trafikantene mister en "rømningsmulighet" når motgående bil kommer over i feil kjørefelt.

Årlig skjer det alvorlige ulykker ved påkjørsel av vilt. Med nullvisjon må også denne ulykkestypen tas alvorlig. Den nye håndbok 017 synes å ta mer hensyn til viltets behov for å krysse vegen enn å unngå alvorlige ulykker. Viltgjerder anbefales kun brukt der det er tett midtdeler eller ÅDT > 10 000 kjt/d. Kriteriet bør revideres og ta med vegbelysning som et godt tiltak for å redusere faren for viltpåkjørsel.

### **Tar veg- og gatenormalene nok hensyn til myke trafikanter?**

Normalene legger opp til i større grad enn tidligere at biltrafikken skal gå på myke trafikanters premisser i bysentra og boligområder. Mer bruk av fartsgrenser på 40 eller 30 km/t der det er blandet trafikk er en nøkkel til bedre trafikksikkerhet og i tråd med nullvisjonen. For å sikre at fartsnivået er lavt nok bør det vurderes å gå lenger i bruk av fysiske fartsreducerende tiltak inntil ny fartsreducerende teknologi i kjøretøyene blir (?) innført. Det bør også sees nærmere på problematikken rundt fotgjengere og syklende som kommer i blindsonen til førere av større kjøretøy. F.eks burde det vurderes å trekke gang- og sykkelveg lenger til siden for hovedvegen i vegkryss enn 5 meter.

I skrivende stund er gatedelen av ny håndbok 017 ikke tilgjengelig. Sannsynligvis er det på samleveger og hovedveger utenom sentrumskjernen de største utfordringene for å sikre myke trafikanter ligger. Her blir det fort konflikt med fremkommelighet for bil og busstrafikken.

Utenfor tettbygde strøk krever vegnormalene minimum 50 fotgjengere/syklister for å anlegge gang- og sykkelveg. I et land med mye spredt bebyggelse er dette et forholdsvis strengt krav. Det innebærer at det fortsatt vil være mange som må kjøre bil for å besøke naboen på en trygg måte.

Normalen åpner for bruk av utvidet skulder når det ikke ferdes skolebarn. De fleste steder er det imidlertid skolebarn. Denne spesialvarianten vil først og fremst gjelde for vegstrekninger med voksne turister på sykkel, og må kombineres med reduserte fartsgrenser.

### **Fartsgrensene**

Som vi ser har fartsgrensene og overholdelse av disse stor betydning for trafikksikkerheten. Fartsgrensekriteriene revideres nå hyppig og trenden er lavere fartsgrenser både innenfor og utenfor tettbygd strøk. De generelle fartsgrenser 50 og 80 km/t står fremdeles fast. Skal nullvisjonen tas alvorlig må den generelle fartsgrensen utenfor tettbygd strøk senkes til 70 km/t. Høyere fartsgrenser må betinge midtdeler eller helt minimalt med trafikk. Det må også bli mindre restriktivt å bruke lavere fartsgrenser enn både 70 og 80 km/t gjennom små grender og for skoleveger og sykkeltrainingsveger. For øvrig bør fartsgrense 90 km/t være helt uaktuelt å bruke for tofeltsveger uten midtdeler.

Innenfor tettbygd strøk har det liten hensikt å operere med generell fartsgrense 50 km/t når det ut fra nullvisjonen stort sett må være lavere fartsgrenser.

### **Utbedring av eksisterende veg**

Ut fra et økonomisk synspunkt er det positivt at det er innført et kapittel om utbedring av eksisterende veg i de nye normalen. Dessverre gjelder dette kun veg i ÅDT-intervallet

0 - 4 000 kjt/d. Dessuten legges det da opp til fartsgrense 80 km/t på stamveg med vegbredde 8,5 m eller 7,5 m, og 6,6 m bredde på andre hovedveger. Her synes nullvisjonen å være glemt.

## **Refleksjoner**

Nye normaler gir bedre mulighet for å følge opp nullvisjonen. Men det blir litt halvveis. De innledende generelle formuleringer er gode nok. I de konkrete krav og bestemmelser tas ikke skrittet helt ut. Trolig er det tatt mye hensyn til investeringskostnadene og samfunnsøkonomiske analyser. Men har man først vedtatt en nullvisjon for trafikksikkerhet, skal det overstyre krav til samfunnsøkonomisk lønnsomhet.

I forhold til fartsgrenseproblematikken synes det som om det tas for mye hensyn til hva trafikantene føler er riktige fartsgrenser. Selvfølgelig kan en ikke innføre over natten et fartsgrensesystem ingen vil respektere. Men en trinnvis strategi sammen med ny teknologi og begrensning av personlig frihet i trafikken, må til hvis vi skal ta nullvisjonen alvorlig. Kanskje er det rett og slett behov for et eller flere paradigmeskifter? Sannsynligvis "reddes" vi av avansert teknolog hvor kjøretøy i fremtiden knapt nok kan kollidere. Det er trolig ikke nok, og det er etisk uakseptabelt at så mange skal skades alvorlig eller miste livet i trafikken i påvente av den nye teknologien.