



### SESJON 3

## TRANSPORT OG REGULERINGER

Sesjonsleder: Seksjonsleder Finn Harald Amundsen,  
Vegdirektoratet

Sesjonen har to plenumsforedrag før den deler seg i to parallellsesjoner. Det første går på innholdet i nullvisjonen slik det er utviklet på vegtrafikkområdet. Med sitt fokus på alvorlige skader og konsekvens skiller den seg radikalt fra frekvensorienterte "nullvisjoner" som benyttes i industrien. Videre gir sesjonen et møte med det nye store direktoratet som etableres i Tønsberg. Hva blir nytt og bedre?



## Nå får vi nullvisjon i Norge – Demonstrasjonsprosjekt på Lillehammer

Prosjektleder Anders Godal Holt, Statens Vegvesen

### Nullvisjonen

- Nullvisjonen er en visjon om et transportsystem som ikke fører til død eller livsvarig skade. Samfunnet kan ikke akseptere et system som krever 300 menneskeliv hvert år.
- Nullvisjonen innebærer en ambisjon om en markant og varig reduksjon i antallet drepte og varig skadde i trafikken.
- Nullvisjonen betyr at vi skal arbeide for å hindre alvorlige ulykker og for å redusere skadene i de ulykkene som likevel skjer. Vi må erkjenne at det er menneskelig å gjøre feil, og at ulykker vil forekomme også i fremtiden, men at en menneskelig feilhandling ikke skal føre til død eller livsvarig skade.
- Nullvisjonen bygger på at trafikantene og myndighetene har et delt ansvar for sikkerheten og en gjensidig forpliktelse ift hverandre.

### ”Motivasjon” for nullvisjonen

Motivasjon vil bli illustrert med hjelp av figurere. Stikkord knyttet til tema/figurer som blir presentert er: ”alle” blir berørt av ulykker før eller senere, nedgang i antall drepte i trafikken har de siste årene flatet ut, synes å være klare sammenhenger mellom erfaring/alder og ulykker, det er enkelte ulykkestyper som er mer ”alvorlige” enn andre, risiko for å bli drept knyttet til å ferdes i vegtrafikken er høy sammenlignet med annen samferdsel og vegtrafikkulykker ”aksepteres”

### Innfallsvinkel for prosjektet – trafikksystemet

Ulykker må betraktes i et systemperspektiv, der alle elementer som påvirker ulykkene og utfallet av dem inngår: trafikant, kjøretøy og vegen og dens omgivelser. Elementene i vegtrafikksystemet må tilpasses hverandre og spille sammen for at systemet skal være sikkerhet. En ulykke skyldes som regel svikt i samspillet mellom elementene og er således en systemfeil, ikke bare en personlig feil eller tilfeldig hendelse. Veg- og trafikkmiljøet må utformes slik at det hjelper trafikanten til riktig adferd og beskytter dem mot alvorlige konsekvenser av feilhandlinger.

### **Det nasjonale nullvisjonsprosjektet ”Trafikksikkerhet Lillehammer”**

Prosjektet er inspirert av nullvisjonsprosjektet i Trollhättan i Sverige 2000-2001. Prosjektet har varighet 2003-2005 og skal bidra til å løse et reelt ulykkesproblem på demonstrasjonsstrekningen, synliggjøre innfallsvinkler som kan benyttes i trafikksikkerhetsarbeidet og bidra til utviklingen av trafikksikkerhetsarbeidet i hele landet.

Tiltak skal være overvåkende, informerende og forebyggende/skadereduserende. Sentralt i prosjektet står etableringene av et kommunikasjonscenter som skal gi besøkende kunnskap om trafikksikkerhet gjennom opplevelse og læring.



Tidligere var ansvaret for sikkerhet og beredskap spredt. Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB) skal være et tyngdepunkt innen sikkerhet og beredskap. Summen av ansvarsområder i DSB er av en slik karakter at man ikke kan ha kontroll på det på vanlig måte. Arbeidet må tilpasses andre direktorater og myndigheter som DBE kan understøtte. I direktoratet er det overordnet spenning mellom det daglige og ekstraordinære i forhold til sårbarhet. Det er viktig å kunne balansere dette på en god måte, ved at man både tenker på sårbarhet i hjemmene og kommunene, HMS osv, samtidig som man ikke glemmer å tenke kreativt rundt hvordan ressursene kan brukes i en ekstraordinær situasjon.

**Bakgrunn for nytt direktorat:**

- NOU 2000:24 Et sårbart samfunn
- St.melding nr. 17 (2001-2002) Samfunnsikkerhet
- Innst. S. nr.9 (2002-2003)
- St.melding nr.17 (2002-2003) Om statlige tilsyn

I tillegg 11. september, ekstreme vær-situasjoner og endret trusselbilde deler av bakgrunnen for det nye direktoratet.

**Virksomhetsidèen til DSB er å:**

- Ha oversikt over sårbarhets- og trusselutviklingen i samfunnet i krig og fred
- Ta initiativ for å forebygge ulykker, katastrofer og andre uønskede hendelser
- Påse at det er tilstrekkelig beredskap
- Ved manglende sikkerhet og beredskap ta initiativ for oppfølging overfor ansvarlig myndighet

To forhold er spesielt viktige. Det ene er at en må tørre å ta ordet krig i sin munn. En del av de virkemidler og det lovverk som legger rammer for DSB gjelder for ”worst case”-scenarier. Det andre forholdet som er viktig er å få til tilsynsrollen og få klarlagt hvordan DSB skal ta initiativ når det er andre som har ansvaret, slik som for eksempel kommuner, Olje og Energidepartementet m.fl. Dette krever at DSB tenker nøye gjennom hvordan de kommuniserer.

Bredde hos DBE gir utviklingspunkt til mange områder. DSB skal kunne se fellestrekk, spille folk sammen og ha mulighet til å gjøre noe.

Etableringen av DSB gir en felles myndighetslinje fra sentralt til lokalt nivå innen brann, redning og generell beredskap, i tillegg til et felles fagmiljø innenfor forebygging og beredskap for hendelser på sentralt, regionalt og lokalt nivå.

DSB må forholde seg til trender og utviklingstrekk i samfunnet, slik som

- Det teknologiske samfunn. Gir muligheter, men hva gjør vi når teknologien svikter?

- Det deregulerte samfunn. Effektivitets- og avkastningskrav, nye krav til styring og ”kontroll”
- Det omorganiserte samfunn. Raske endringer, nye organisasjonsformer
- Det invidiorienterte samfunn
- Det urbane samfunnet
- Det værutsatte samfunnet
- De villede, onde handlingene er verre nå enn tidligere

Det er ikke nødvendigvis verre nå enn tidligere, men utfordringene er annerledes. DBE kan være litt annerledes og rampete i den offentlige debatt. DSB skal bidra til økt kvalitet og fornuftig ressursbruk, og bidra til samarbeid på tvers av kommunegrensene og samarbeid sentralt

Det nye direktoratet vil stå ovenfor noen dilemmaer - kan vi få det til å henge på greip?

Forebygging <-> beredskap og krisehåndtering

”Hverdagsulykkene” <-> de sjeldne krise- og katastrofesituasjonene

Styring og kontroll <-> dialog og samhandling

Storsamfunnets kriseberedskap <-> enkeltborgernes mesteringssevne