

**Sammendrag:**

## **Nullvisjonen - i teori og praksis**

Trafikksikkerhetsarbeidet i Norge har siden 2001 vært tuftet på nullvisjonen, en visjon om at ingen skal dø eller skades permanent i trafikken. Denne visjonen er modellert etter den svenske nullvisjonen som ble vedtatt i 1997, men er ikke fullstendig identisk med denne.

Den norske nullvisjonen er basert på tre ”søylor”: etikk, vitenskap og ansvar. Det etiske elementet er grunntesen om at tap av liv eller varige skader i trafikken er uakseptabelt. Den andre søylen består i at trafikksikkerhetspolitikken skal være basert på vitenskapelighet, mens den tredje viser til at ansvaret for trafikksikkerheten skal være delt mellom trafikantene og veimyndighetene.

Rapporten er basert på intervjuer med daværende statssekretær i Samferdselsdepartementet, representanter fra Vegvesenet, Trygg Trafikk, UP, Politidirektoratet, Fremtiden i våre hender, Norges Naturvernforbund, Syklistenes Landsforening, Norsk Motorcykel Union, NAF, NHO, Landsforeningen for trafikkskadde og Opplysningsrådet for veitrafikken. I tillegg ble medlemmer av Stortingets samferdselskomité stilt spørsmål om nullvisjonen som en del av en større intervjuundersøkelse om norsk samferdselspolitikk.

Denne rapporten ser på hvordan nullvisjonen fortolkes og forstås blant de ulike aktørene som arbeider med trafikksikkerhet i Norge, både offentlige etater og interesseorganisasjoner. Den foretar en sammenligning mellom de ”offisielle” nullvisjonene i Norge og Sverige, og ser deretter på hvordan nullvisjonen forstås blant offentlige aktører og et utvalg interesseorganisasjoner som arbeider med relaterte temaer.

Vi fant at fortolkningene av nullvisjonen innen Vegvesenet var relativt homogene. Man la her hovedvekt på overgangen fra fokus på antall ulykker til ulykkenes alvorlighetsgrad. Denne tolkningen ga organisasjonen et konkret utgangspunkt som kan være en relativt ukontroversiell basis for trafikksikkerhetsarbeidet. Oppgaven er å lokalisere veistrekninger der alvorlige ulykker finner sted, og utbedre disse. Nullvisjonen forbindes også med en del av sikkerhetstiltakene som ble utviklet i Sverige i forbindelse med nullvisjonen, spesielt midtrekkverk.

Mange av informantene mente også at nullvisjonen hadde økt trafikksikkerhetsarbeidets status generelt i organisasjonen og hadde bidratt til å integrere det bedre i det daglige arbeidet, særlig når det gjaldt veiutbygging. Den nye trafikksikkerhetsrevisjonen gir utbyggerne insentiv til å inkludere trafikksikkerhetsbetraktninger tidligere i prosjektene, ettersom revisorene har myndighet til å pålegge endringer ved prosjektets ferdigstilling, noe som kan medføre store kostnader. Flere av informantene mente derfor at trafikksikkerhetsarbeidet var blitt mer integrert og helhetlig, ettersom sikkerhetstiltakene ikke bare legges til i siste fase av prosjektene.

Representantene for Vegvesenet var generelt sett lite opptatt av det som har blitt ansett som dilemmaer ved nullvisjonen, som for eksempel spørsmålet om ansvarsfordeling. For dem handlet nullvisjonen først og fremst om en praktisk og konkret reorganisering av trafikksikkerhetsarbeidet. Noen av informantene var imidlertid oppmerksomme på at en stadig forbedring av trafikksikkerheten kan komme til å kreve tiltak utover det rent veitekniske, og at dette kan være mer kontroversielt.

Fortolkningene utenfor Vegvesenet var mer forskjellige, også blant de offentlige organene som har vært med på å utforme visjonen. Trygg Trafikk, som tradisjonelt har arbeidet mye med trafikanters atferd, så nullvisjonen som hovedsakelig irrelevant i forhold til deres eget arbeid. De hadde også oppfattet den svenske versjonen av visjonen som en mulig trussel mot deres eget arbeid, og som en konkurrerende oppfatning om årsaker til ulykker. Den svenske nullvisjonen ble sett på som en ideologi som i noen grad var motsatt deres egen. De mente imidlertid at den norske nullvisjonen var noe tonet ned i forhold til den svenske, og derfor et godt utgangspunkt for trafikksikkerhetsarbeidet. Politiet anså ikke nullvisjonen så mye som et paradigmeskifte, som en videreføring av eksisterende trafikksikkerhetsarbeid, men i en mer målrettet form. De understreket også at trafikantenes ansvar er nedfelt i veitrafikkloven uavhengig av ansvarsfordelingen i nullvisjonen.

De fleste av de intervjuede stortingsrepresentantene var positive til nullvisjonen, men oppfattet den ofte ikke som ”realistisk”. De ga ofte uttrykk for støtte til det etiske aspektet, nemlig at dødsfall i trafikken i prinsippet er uakseptabelt. De fleste av dem forbandt i liten grad visjonen med de øvrige elementene – vitenskapelighet og delt ansvar. Noen få nevnte en del av tiltakene som er blitt forbundet med visjonen, så som midtrekkverk, men da sammen med andre, mer tradisjonelle trafikksikkerhetstiltak.

Innenfor interesseorganisasjonene fant vi sterkt varierende kunnskaper om innholdet i nullvisjonen. Mange av dem arbeider ikke primært med trafikksikkerhet, og forholder seg til temaet bare i den grad det er relevant for deres øvrige agenda. I likhet med politikerne fokuserte mange av dem på nullvisjonens målsetning (”null”), enten fordi de ønsket at det skulle bli et reelt mål, eller fordi de anså det som urealistisk. Generelt var de også mer interesserte i spørsmålet om ansvarsfordeling enn aktørene fra offentlig sektor.

De aller fleste informantene, uavhengig av ståsted, var enige om at nullvisjonen ikke var godt kjent i Norge. De fleste beklagde dette, fordi det kunne føre til manglende aksept for trafikksikkerhetstiltak, eller fordi det ikke blir lagt nok press på myndighetene. Noen mente imidlertid at ettersom tiltakene skal utføres av myndighetene, var det tilstrekkelig at den var kjent i disse miljøene, og at stort fokus på ansvarsfordelingen i nullvisjonen dessuten kunne ha uheldige konsekvenser for trafikantene atferd.

Svært få av informantene forbandt nullvisjonen med ”vitenskapelighet”, selv om noen av dem nevnte de menneskelige ”tålegrensene” som er en viktig del av visjonens grunnlag. Noen av interesseorganisasjonene uttrykte en viss mistillit til det rasjonelle grunnlaget for en del trafikksikkerhetstiltak (som automatisk trafikk kontroll), men uten å sette dette i sammenheng med nullvisjonens mål om vitenskapelig fundament for politikken.

De organisasjonene som var mest kritiske til nullvisjonen, var de som arbeider for alternative transportformer, slik som miljøorganisasjonene, Syklistenes Landsforening og Norsk Motorcykkel Union. De mente at nullvisjonen i stor grad var utformet på bilistenes premisser og i liten grad la til rette for alternative transportformer. Å sikre veisystemet kan bli svært kostbart, og kan dermed komme i veien for overføringer til andre former for transport.

Man kan konkludere med at nullvisjonen ser ut til å fungere bra innenfor Vegvesenet, og at den også er godt kjent innenfor organisasjoner som arbeider med relaterte emner, selv om ikke alle har detaljkunnskap om dens innhold. Det later til å være en utbredt oppfatning at hovedansvaret for nullvisjonen ligger hos myndighetene, og andre organisasjoner har ikke i utstrakt grad blitt integrert i dens utforming. Nullvisjonen er ikke spesielt godt kjent i befolkningen, noe som gjør at den i stor grad blir en miljøintern visjon, mer som en bedriftsvisjon enn en samfunnsvisjon. Kritikerne av visjonen mener den er konservativ, fordi den ikke arbeider for overgang til alternative transportformer.