



Samferdselsdepartementet  
Postboks 8010 Dep  
0030 Oslo

Dato: 30.6.2016  
Vår ref: 46/16 - 321

Tollbugata 32  
Postboks 277, Oslo Sentrum  
0103 Oslo, Norge

Tlf: +47 22 40 40 40  
hovedkontor@tryggtrafikk.no  
www.tryggtrafikk.no

## **Høring – Nasjonal transportplan 2018-2029, inkl. innspill til Barnas transportplan**

Vi viser til transportetatenes grunnlagsdokument til Nasjonal transportplan 2018-2019, samt Innst. 134 S (2015-2016) om å utarbeide Barnas transportplan, som et kapittel i stortingsmeldingen.

Trygg Trafikk er en uavhengig og landsomfattende medlemsorganisasjon og et bindeledd mellom det offentlige og frivillige trafikksikkerhetsarbeidet i Norge. Vi har *en* agenda: Bidra til å redusere antallet drepte og hardt skadde i trafikken. Målet er best mulig samlet trafikksikkerhet for alle trafikantgrupper.

Norge er «best i verden» på trafikksikkerhet og vi har nylig mottatt den europeiske trafikksikkerhetsorganisasjonen ETSCs «Road Safety PIN Award» for eksemplarisk framgang i reduksjon av trafikkdrepte mellom 2001 og 2015. De gledelige resultatene skyldes systematisk og planlagt innsats fra mange aktører over tid, og tiltak basert på dokumentert kunnskap.

Denne «suksessformelen» må videreføres og styrkes. Fortsatt mister alt for mange mennesker liv og helse på veiene våre, med den sorg, lidelse og samfunnskostnader det medfører. Samtidig venter nye utfordringer. Det blir flere trafikanter med høyere skaderisiko, særlig myke trafikanter, eldre over 75 år og innvandrere med en annen trafikkultur. Fortsatt høy politisk prioritering av trafikksikkerhet er derfor helt avgjørende for å kunne innfri ambisiøse nasjonale målsetninger.

Trygg Trafikks høringssvar består av to deler: 1. Innspill til grunnlagsdokumentet og 2. innspill til Barnas transportplan. Høringssvaret er avgrenset til punkter relevante for trafikksikkerhet på vei.

## 1. Innspill til grunnlagsdokumentet

### ***Nytt etappemål***

#### Vurdering

Trygg Trafikk gir full støtte til at *transportsikkerhet* må være ett (av tre) hovedmål for transportpolitikken. Vi støtter også *nullvisjonen* som førende for det videre trafikksikkerhetsarbeidet. Forslaget til nytt etappemål på maksimalt 350 drepte og hardt skadde innen 2030 er svært ambisiøst og helt i tråd med *nullvisjonen*. Øvrig omtale av trafikksikkerhet - utover rene fysiske tiltak - er imidlertid kort, generell og lite forpliktende.

#### Anbefaling

Trygg Trafikk mener at stortingsmeldingen om NTP må prioritere trafikksikkerhet i samsvar med nytt ambisiøst etappemål. Det må legges føringer og tas i bruk virkemidler som gjør det mulig å nå målet. 2015 var et historisk godt år for trafikksikkerheten, men vi fraråder myndighetene til å ta fortsatt nedgang i antall drepte og hardt skadde «for gitt»:

- Dødstallene stiger: Så langt i år er 61 mennesker drept i trafikken; det er ca. 30 prosent mer enn på samme tidspunkt i fjor<sup>1</sup>.
- For mange blir hardt skadd: Statistikken følger ikke den nasjonale målkurven: Per i dag ligger vi, etter Trygg Trafikks vurdering, ikke an til å nå etatenes «rett-kurs mål» om maksimalt 680 drepte/hardt skadde i 2018<sup>2</sup>.
- Flere trafikanter med høyere skaderisiko skal innta veiene våre: Myke trafikanter, eldre over 75 år og innvandrere med en annen trafikkultur
- Mye tyder på at distraksjon, som følge av mobilbruk mv., er en økende trafikksikkerhetsutfordring.
  - ✓ En av tre nordmenn lar seg distrahere bak rattet, og 350 000 innrømmer å taste på mobilen mens de kjører<sup>3</sup>.
- Høy fart, rusbruk og manglende bruk av sikkerhetsutstyr er fortsatt viktige utfordringer i trafikken<sup>4</sup>:

---

<sup>1</sup> Foreløpige tall per juni 2016.

<sup>2</sup> jf. Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2014-2017.

<sup>3</sup> <https://www.tryggtrafikk.no/pressemeldinger/vil-vekke-norske-bilister-med-sterke-virkemidler/>

<sup>4</sup>Jf. Statens vegvesen: Dybdeanalyser av dødsulykker i vegtrafikken (2014)

- ✓ Ca. 46 prosent av alle kjøreturer foregår over lovlig tillatt fartsgrense
- ✓ Daglig finner det sted om lag 140 000 kjøreturer i ruspåvirket tilstand.
- ✓ Et gjennomsnitt på 41 prosent av alle omkomne på norske veier de siste 10 årene hadde ikke på seg bilbelte.

### **Prioriteringer og perspektiv**

#### Vurdering

Trygg Trafikk er positiv til veiutbygging og vedlikehold som bedrer trafikksikkerheten.

Grunnlagsdokumentet beskriver mange viktige fysiske tiltak og foreslår «*økt satsing på møtefri veg, veg med forsterket midtoppmerking og tiltak for å forhindre utforkjøringsulykker og påkjørsler av fotgjengere og syklister*» som en hovedprioritering. Samtidig erkjennes det at mye av potensialet i kjente fysiske tiltak er «brukt opp» og at det er behov for nytenkning.

Vi har i dag solid dokumentasjon på at *trafikanter atferd* (dvs. ikke veien eller været) er den viktigste medvirkende hovedårsak til de fleste dødsulykker<sup>5</sup>. Særlig tar høy fart etter forholdene, rus, manglende førerdyktighet, tretthet og sykdom tar mange liv på veiene. Tilsvarende er manglende bruk av sikkerhetsutstyr (bilbelte, refleks, sykkelhjelme) en viktig medvirkende årsak til skadeomfang.

Videre har Transportøkonomisk institutt beregnet at dersom andelen som holder fartsgrensen øker fra 54 -72 prosent (som er tilstandsmålet i Nasjonal tiltaksplan), så vil det gi 56 færre drepte og hardt skadde. Til sammenligning vil alle investeringer i infrastrukturen i perioden 2014-2017 gi 48 færre drepte og hardt skadde i et enkelt år<sup>6</sup>.

Trafikantenes atferd vil være avgjørende i mange år fremover, selv om ny teknologi kan løse en del utfordringer på sikt. Denne kunnskapen er imidlertid, slik Trygg Trafikk ser det, i liten grad lagt til grunn for transportetatens prioriteringer for trafikksikkerhetsarbeidet fremover. Videre opplever vi perspektivet i grunnlagsdokumentet som smalt, med mangelfulle beskrivelser av virkemidler som tilligger andre myndigheter og sektorer enn samferdsel, bl.a. kunnskap, justis, helse og finans.

---

<sup>5</sup> jf. UAG og BEST-programmet i Statens vegvesen, Folkehelseinstituttets veikantundersøkelser mv.

<sup>6</sup> Jf. Innlegg av Vegdirektoratet v/ Sigurd Løtveit på Resultatkonferansen 14.6.2016.

## Anbefaling

Trygg Trafikk mener at stortingsmeldingen om NTP bør inneholde et bredere perspektiv på trafiksikkerhetsarbeidet og fokusere mer på menneskets rolle i trafikken. Særlig etterlyser vi en vridning av ressursinnsatsen mot forebyggende tiltak som påvirker trafikantatferden:

Trafikkopplæring, kommunikasjonsarbeid og kontroller. Dette blir enda viktigere fremover, når veiene våre skal inntas av flere trafikanter med høyere skaderisiko.

### *Trafikkopplæring*

Holdninger etableres tidlig og er en livslang prosess. Trafikkopplæringen bør starte tidlig av to grunner. I et kortsiktig perspektiv bør barn og unge lære hva som er trygt og hva som er farlig slik at de unngår ulykker. I et mer langsiktig perspektiv er tidlig kunnskap og holdningsdannelse viktig for å skape ansvarlige trafikanter. Trygg Trafikk mener at trafikkopplæring er en viktig del av det forebyggende trafikantrettede arbeidet og at temaet bør omtales i den generelle delen av stortingsmeldingen om NTP (dvs. ikke bare i kapittelet om Barnas transportplan).

Trafikkopplæring finner sted på mange arenaer, i hovedsak i hjemmet, barnehagen, skolen, lærerutdanningen og gjennom føreropplæringen. Dette er nærmere omtalt i høringssvarets del 2.

### *Kommunikasjonsarbeid*

Kommunikasjonsarbeid, f.eks. kampanjer, har vist seg å ha god effekt på atferd, spesielt når det kobles til kontroller. Kommunikasjonsarbeidet må omfatte hele befolkningen. I tillegg bør det jobbes målrettet mot definerte risikogrupper, spesielt myke trafikanter, eldre over 75 år, moped/MF-førere, ungdom 16-24 år og innvandrere.

### *Kontroller*

Den subjektive oppdagelsesrisikoen (dvs. hvordan hver enkelt trafikant opplever risikoen for å bli tatt) har stor betydning for hvordan trafikantene forholder seg til regelverket, f.eks. fart og rus. Politiets trafikkontroller er et av de mest (kostnads) effektive trafiksikkerhetstiltakene vi har, både på kort og lang sikt. Dersom kontrollinnsatsen (antallet kontrollerte pr. kjøretøy kilometer) hadde vært den samme i 2012 som i 2000, hadde vi spart 49 drepte og hardt skadde i 2012, ifølge Transportøkonomisk institutt<sup>7</sup>. Politiets kontrollvirksomhet fremheves også som et suksesskriterium for det norske

---

<sup>7</sup> TØI: Hva forklarer nedgangen i antall drepte og hardt skadde i trafikken fra 2000 til 2012? (2014)

trafiksikkerhetsarbeidet, jf. ETSCs «Road Safety PIN Award. Av denne grunn er Trygg Trafikk en pådriver for mer politi på veiene, flere kontroller og et sterkt og synlig utrykningspoliti.

Økt bruk av streknings-ATK på farlige strekninger der høy fart er et problem, har også store trafiksikkerhetsgevinster og må etableres i tråd med Innst. 387 S (2014-2015).

### *Nye helsekrav*

Rus, legemidler, sykdom og svekket helse er viktige årsaker til trafikkulykker. Helsedirektoratet og Vegdirektoratet har jobbet med et nytt regelverk for tydeligere helsekrav til førerrett etter førerkortforskriften<sup>8</sup>. Regelverket fastsettes 1. juli 2016, og gjøres gjeldende fra 1.10.2016.

Trygg Trafikk vurderer nytt regelverk som et positivt trafiksikkerhetstiltak, forutsatt at det følges opp i praksis. Fastlegen har en nøkkelrolle og befolkningen må få nødvendig informasjon. God samhandling mellom relevante sektorer (helse, samferdsel og justis) er helt nødvendig.

Vi viser til erfaringer fra «§34 prosjektet» i Møre og Romsdal, som gikk ut på å øke bruken av mulighetene til å inndra førerretten for bilførere som ikke lengre oppfylte helsekravene (rus, helse mm.). I denne perioden fikk man en vesentlig nedgang i antall trafikkulykker i fylket med spesielt god effekt på dødsulykkene<sup>9</sup>.

### ***Fylkesveiene***

#### Vurdering

Sikkerhetsstandarden på fylkesveinettet er mange steder lav, og ulykkesrisikoen betydelig høyere enn på riksveinettet. Drift og vedlikehold på fylkesveinettet har over tid vært underfinansiert.

#### Anbefaling

Trygg Trafikk støtter anbefalingen i grunnlagsdokumentet om å prioritere ivaretagelse av infrastruktur på fylkesveiene foran nye investeringer på riksveiene, samt et program for fornyelse av fylkesveier. Vi

---

<sup>8</sup> [https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2004-01-19-298#KAPITTEL\\_15](https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2004-01-19-298#KAPITTEL_15)

<sup>9</sup> <https://www.toi.no/publikasjoner/skjerpet-handhevelse-av-helsekrav-til-forerkerort-effekt-pa-trafikksikkerhet-article32958-8.html>

mener at fylkeskommunene må sikres tilstrekkelige rammer til å kunne utbedre farlige strekninger. De må selv også prioritere dette arbeidet.

Behovene som fremkommer i grunnlagsdokumentet må følges opp. Det gjelder særlig møtefri vei, forsterket midtoppmerking, breddeutvidelser og andre oppjusteringer av sikkerheten.

På trafikkfarlige strekninger der høy fart er et problem, skal også streknings-atk vurderes etablert, jf. Innst. 387 S (2014-2015).

### ***Utvidelse av nullvekstmålet***

#### Vurdering

Nullvekstmålet, som bl.a. innebærer at flere skal gå og sykle, er selvsagt bra for miljøet og folkehelsen. Samtidig innebærer det utvilsomt trafikkikkerhetsmessige utfordringer. Bred forskning viser at:

- ✓ Skaderisikoen for myke trafikanter er betydelig høyere enn for bilister.
- ✓ Mer enn to av tre trafikanter som omkommer i byer og tettsteder er myke trafikanter.
- ✓ Mørketallene for sykkelulykker er store. I 2014 fikk 2.184 syklister behandling bare på Oslo skadelegevakt<sup>10</sup>. Samme år ble «kun» 555 syklister registrert i offentlige skadestatistikker på landsbasis.
- ✓ Eldre er mest utsatt og denne gruppen vokser.

Trygg Trafikk opplever imidlertid at trafikkikkerhet for myke trafikanter er et underkommunisert tema i relasjon til nullvekstmålet. Mye tyder på at det også er slik lokalt. F.eks. er trafikkikkerhet ikke/knapt tema i bymiljøavtalen i Trondheim<sup>11</sup>.

#### Anbefaling

Trygg Trafikk oppfordrer til at stortingsmeldingen om NTP kobler de to store nasjonale målsetningene på samferdselsområdet, nullvekstmålet og nullvisjonen, på en bedre måte. Det kan gjøres gjennom føringer som minimaliserer risikoen og bedrer trafikkikkerheten for myke trafikanter. Trygg Trafikk mener dette er nøkkelen til dobbel måloppnåelse. Undersøkelser viser at flere vil gå og sykle dersom det oppleves som trygt<sup>12</sup>.

---

<sup>10</sup> <https://helsedirektoratet.no/Documents/Nyheter/Sykkelskader-i-Oslo-2014.pdf>

<sup>11</sup> Heidi Fosslund, leder Miljøpakken, Trondheim kommune. Innlegg på Resultatkonferansen 14.6.2016.

<sup>12</sup> Kartlegging av dagens og morgendagens syklister

Det er særlig behov for å satse på tiltak som medfører:

- Raskere utbygging av mest mulig sammenhengende og separate gang- og sykkelveier.
- Bedre drift og vedlikehold av gang- og sykkelveier, herunder belysning, selvforklarende merking, utbedring av trafikkfarlige kryss, rydding av sideterreng mv.
- Innføring av 30 km/t fartsgrense (på grunn av kroppens tåleevne) i byområder med blandet trafikk og rundt barnehager og skoler, så langt det er praktisk mulig.
- Prioritering av trafiksikkerhet for myke trafikanter fremfor fremkommelighet for biltrafikken, f.eks. omregulering av gater som forbeholdes myke trafikanter.
- Intensivert og systematisert trafikkopplæring i barnehage og skole
- Økt målrettet kommunikasjonsarbeid, bl.a. for å oppnå bedre samspill mellom trafikantgruppene og økt bruk av sikkerhetsutstyr (refleks, hjelm, ringeklokke, bremses, og lysutstyr etter mørkets frembrudd).

### **Sykkelsatsningen**

#### Vurdering

Trygg Trafikk vurderer sykkelekspressveier primært som et fremkommelighetstiltak for et relativt begrenset antall transport- og/eller treningssyklister. Samtidig kan tiltaket medføre enkelte trafiksikkerhetsgevinster når denne gruppen syklistene, som ofte har høy fart, ikke må kjøre i veibanen eller på alternative gang- og sykkelveier hvor det går barn og andre sårbare myke trafikanter.

Sikkerhetsutfordringene for flertallet av syklistene er likevel, slik Trygg Trafikk erfarer det, langt større langs fylkesveier og kommunale veier, inkl. i byene. Vi er derfor opptatt av at transportetatens foreslåtte satsning på sykkelekspressveier ikke må innebære manglende prioritering av de mindre veiene, herunder mange skoleveier.

Disse veiene er i utgangspunktet fylkeskommunenes og kommunenes ansvar, men nasjonale myndigheter bør likevel sørge for tilstrekkelige rammer til dette formålet. Belønningsordningen for sykkelveier i kommunene er et godt tiltak som bør utvides. Noen steder bør det også åpnes for økt

fleksibilitet ift. Statens vegvesens standarder, såfremt tiltakene bedrer sikkerheten sammenlignet med dagens situasjon.

Trafikksikkerhet for syklister var også tema i Stortinget tidligere i vår, jf. representantforslag 18 S (2015-2016) om bedre trafikksikkerhet for syklende. Bl.a. ble det her foreslått å innføre 1,5 meters minimumsavstand ved forbi kjøring og endre vikepliktsreglene.

Trygg Trafikks posisjon i saken er at regelverksendringer alltid bør utredes før de iverksettes, slik at man unngår utilsiktede virkninger for egen og andre trafikanters ulykkesrisiko. Vår erfaring er at behovet for å informere/bevisstgjøre trafikanter om trafikkregler og risikosituasjoner er større enn behovet for endring av regelverket (se kap. om «utvidelse av nullvekstmålet» for flere trafikksikkerhetstiltak for syklister).

## El-sykler

### Vurdering

El-sykkel er en sykkel med elektrisk hjelpemotor, og faller inn under definisjonen av sykkel under følgende forutsetninger:

- Motoren har maksimal nominell effekt på 0,25 kW.
- Startassistanse, dvs. fremdrift kun ved motoren opptil 6 km/t.
- Pedalene må gå rundt for at motoren skal gi kraft.
- Motorens effekt skal opphøre ved 25 km/t.

Det er en utfordring at det selges produkter på det norske markedet som faller inn under betegnelsen el-sykkel, men som har utseende og oppbygning som en moped. Produktet kan med enkle grep gjennomgå effektøkning («trimmes»), og brukes som «forkledde» mopeder uten at føreren tilegner seg nødvendig opplæring og førerkort for moped. Siden kjøretøyet er definert som sykkel er det heller ingen krav til hjelm.

Trygg Trafikk er bekymret for at vi fremover vil se flere alvorlige ulykker med («trimmede») el-sykler, særlig blant eldre som har høyere skaderisiko. Vi har i dag ikke god statistikk på dette, men i Danmark mistet syv mennesker livet på el-sykkel mellom 2010 og 2012. Seks av dem var over 80 år.



### Anbefaling

Det er selvfølgelig positivt dersom populære el-sykler kan få flere til å velge sykkel som transportmiddel. Samtidig bør det gjøres en innsats for å redusere skaderisikoen. Trygg Trafikk mener at salgsleddet må ta større ansvar for å gi kjøpere informasjon om hvordan syklene virker i praksis, f. eks. legge til rette for og inspirere til prøvekjøring. Myndighetene bør på sin side gjøre mer for å hindre bruk, salg eller markedsføring av produkter som inspirerer til ulovlig bruk.

### ***Ny teknologi***

#### Vurdering

Sikrere biler står for den største forklarte nedgangen i antall drepte og hardt skadde siden 2000. Vi står nå foran en revolusjon i ulykkesforebyggende og -reduserende teknologi. Automatisk nødbremse og feltskiftevarsler er eksempler på systemer som har blitt mer vanlige som følge av konkurranse og etterspørsel i markedet. Neste skritt er samvirkende systemer (kooperativ ITS), der kjøretøy kan dele informasjon med andre kjøretøy og infrastrukturen, og etter hvert selvkjørende kjøretøy.

Men teknologien kan også utgjøre en trafiksikkerhetsrisiko. Bruk av smarttelefoner mv. tar trafikantenes oppmerksomhet fra veien og mye tyder på at dette er en økende sikkerhetsutfordring.

### Anbefaling

Den teknologiske utviklingen drives i hovedsak frem av den internasjonale bilindustrien. Forsikringselskapene er også en pådriver, gjennom bruk av økonomiske belønningsordninger. Trygg Trafikk mener at norske myndigheter må sin del av ansvaret og bruke avgiftspolitikken. Prinsipper for trafiksikkerhet kan og bør utredes i det videre arbeidet med kjøretøy- og drivstoffavgiftene.

Myndighetene må også stille krav til at mobiltelefoner, GPS, radio og annet lovlig utstyr i bil skal kunne betjenes på en sikker måte, uten at det tar oppmerksomheten bort fra kjøringen. Statoil Fuel & Retail var våren 2015 først ute med å teste ut reklame på fargeskjermene i moderne DAB-radioer. Testen ble avsluttet som følge av kritikk fra Trygg Trafikk og andre. Det vil imidlertid bare være et tidsspørsmål før nye aktører prøver seg på lignende. Myndighetene må derfor kontinuerlig påse at regelverket oppdateres i takt med behovene.

Det bør i større grad åpnes for å ta i bruk teknologi som begrenser individets frihet, f.eks. som et alternativ til fengselsstraff i visse situasjoner. Trygg Trafikk planlegger å igangsette et prosjekt for bilførere som mister førerkortet i prøveperioden på grunn fart eller aggressiv kjøring, der atferdsregistrator, brukes i kombinasjon med et kursprogram, jf. Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2014-2017. Et forprosjekt startes opp høsten 2016 for å utrede teknologiske løsninger, kursprogram og juridiske/påtalemessige avklaringer.

## 2. Innspill til Barnas transportplan

### **Bakgrunn og utgangspunkt**

Stortinget fattet høsten 2015 følgende vedtak:

*«Stortinget ber regjeringen i forbindelse med utarbeidelse av Nasjonal transportplan om å samle omtalen av løsninger for trafikantgruppen barn og unge i et eget kapittel i form av en egen Barnas transportplan for å styrke helheten i Nasjonal transportplan.»*

Transportkomiteens flertall ga også følgende føringer for innholdet i planen:

*«Komiteen forventer at temaer som omtales i representantforslaget, herunder trygg skolevei, sikre soner rundt skolene, sikker transport, sikre holdeplasser og ikke minst forebyggingsaspektet blir godt ivaretatt i Barnas transportplan.»*

Trygg Trafikk har et vedtektsfestet ansvar for trafikkopplæring i barnehage og skole, og organisasjonen har hatt et særskilt fokus på trafikksikkerhet for barn og unge gjennom 60 år. Vi er derfor svært fornøyd med at dette temaet skal løftes i stortingsmeldingen om NTP, gjennom kapittelet om Barnas transportplan. Vi er også helt enig med Transportkomiteen i at løsningene må favne bredt, og legger dette til grunn for vårt innspill.

Vi viser for øvrig til vårt brev til Samferdselsdepartementet datert 12.5.16, hvor vi ber om avklaring av aldersgruppen «barn og unge». Slik avklaring foreligger pt. ikke, og vi har derfor avgrenset oss til å dekke ungdomstrinnet. Dersom planen skal omfatte aldersgruppen 16-18 år, er også fylkeskommunens ansvar relevant, som eier av videregående skole. Trygg Trafikk gir i så fall gjerne et innspill relevant for denne aldersgruppen til høsten.

### **Hvorfor er trafikksikkerhet for barn og unge så viktig?**

På 70-tallet ble nesten hundre barn drept på norske veier. I 2015 døde ett barn under 10 år i trafikken. Den positive utviklingen skyldes en samlet innsats på mange områder over tid, bl.a. sikrere biler, bedre sikring av barn i bil, færre biler, lavere fart der barn ferdes og leker, kontroller, trafikkopplæring (i hjemmet, barnehagen og skolen), føreropplæring, samt kommunikasjonsarbeid.

Dessverre skades fortsatt et betydelig antall barn i trafikken, bl.a. på vei til/fra skolen. En fersk rapport fra Helsedirektoratet viser at 318 barn og ungdom ble behandlet ved Oslo skadelegevakt i 2015 etter å ha pådratt seg skade på vei til eller fra skolen, hvorav kjøretøy var involvert i 19 av tilfellene<sup>13</sup>. Trygg Trafikk får også henvendelser om nesten-ulykker og trafikkfarlige forhold rundt skolene og på skoleveien. Bedre trafikksikkerhet for barn er derfor et høyaktuelt tema.

### ***Trygg skolevei***

#### Bakgrunn

Det er et nasjonalt mål at 80 prosent av barn og unge skal sykle eller gå til skolen (jf. NTP/Nasjonale sykkelstrategi). Å sykle eller gå til skolen gir trafikktraining, reduserer biltrafikken rundt skolene og er bra for helse og miljø. Skoleveien må imidlertid ikke gi barna større utfordringer enn de kan takle. Myke trafikanter, og særlig barn, har høyere skaderisiko i trafikken enn voksne.

Mange skoleveier er fylkeskommunale og/eller kommunale. Sikkerhetsstandarder er ofte lavere her og ulykkesrisikoen høyere. Flere steder har skoleveiene flere eiere. Samarbeidet er ikke alltid like sømløst, og nødvendige tiltak for å utbedre trafikkfarlige områder kan derfor ta lengre tid enn ønskelig. Vi opplever videre at ansvarsforholdet rundt barns sikkerhet på skolevei, ikke er tydelig, men beskrives fragmentert i forskjellige lovtekster og forskrifter.

#### Anbefaling

Trygg Trafikk mener at myndighetene må følge opp nasjonale mål om at flere barn og unge skal sykle og gå til skolen med å trygge skoleveiene. Gode tiltak innebærer bl.a.:

---

<sup>13</sup> <https://helsedirektoratet.no/nyheter/mange-smaskader-i-skole-og-barnehage>

- Raskere utbygging av gang- og sykkelveier. Disse bør være atskilte og sammenhengende så langt det er praktisk mulig.
- Nødvendig utbedring av farlige kryss og overganger.
- Etablering av opphøyde gangfelt
- Bedre belysning (et undervurdert ts-tiltak).
- Innføring av fartsgrense 30 km/t i en radius på 2 km. rundt skolens område så langt det er praktisk mulig, grunnet kroppens tåleevne.
- Etablering av «sikre soner» rundt skolene, med droppsoner, tidsregulerte bilfrie soner og permanente reguleringer for å gjøre skolens nærområder mest mulig bilfrie.
- Bedre samordning av arbeidet for trygge skoleveier på tvers av forvaltningsnivåene.
- Tydeliggjøring av ansvaret for barns sikkerhet på skolevei i Opplæringsloven eller Forskrift til Opplæringsloven.

### ***Sikker skoleskyss***

#### Status

I følge dagens regelverk må busselskapene dimensjonere kapasiteten til normal trafikkmengde. Kommer det flere passasjerer «enn normalt», er det lov å stå. Dette innebærer at en del barn (særlig i byene) må stå usikret under skoleskyssen, og dermed utsettes de for unødvendig risiko. Mange steder settes også barna av bussen ved veikanten, fordi det ikke finnes holdeplasser eller avkjøringssteder.

#### Anbefaling

Trygg Trafikk mener at barn må ha *rett* til sitteplass med trepunktsbelte. Det må stilles strengere sikkerhetskrav til transportselskapene gjennom lovkrav. Inntil videre kan og bør fylkeskommunene sette sikkerhetskrav ved innkjøp av transporttjenester.

Sikker skoleskyss innebærer også:

- Sikring av holdeplasser og avkjøringssteder (ledegjerder, rundkjøringer e.l.).
- Synlig merking av skolebuss
- Fortsatt rett til fri skoleskyss for elever med særlig farlig skolevei, jf. Opplæringsloven § 7-1
- Innføring av krav til alkoholås i kjøretøy som driver persontransport mot vederlag, i tråd med Stortingets vedtak, jf. Innst. 282 S (2014–2015).

### ***God og systematisk trafikkopplæring***

Det er viktig at barn og unge lærer seg hva som er trygt og hva som er farlig i trafikken slik at de unngår ulykker. Samtidig er god og systematisk trafikkopplæringen viktig i et fremtidsperspektiv. Vaner etableres tidlig og gjentas gjennom livet. Trafikkopplæringen man får som liten bidrar derfor også til å skape voksne ansvarlige trafikanter.

Barn og unge får grunnleggende kunnskap om trafikk og trafikksikkerhet på flere arenaer, i hovedsak i hjemmet, i barnehagen og i skolen.

#### *Hjemmet som arena*

##### Status

Foreldre/foresatte har hovedansvaret trafikkopplæringen av barna, gjennom å forklare de viktigste trafikkreglene, øve på risikosituasjoner i trafikken og gå foran som gode rollemodeller. Det er også et foreldreansvar å sørge for nødvendig og påbudt sikkerhetsutstyr, f.eks. på sykkelen. Mange gjør en god jobb, men vi erfarer også en del urovekkende atferd. Sosial ulikhet i samfunnet gjelder også på dette området.

##### Anbefaling

Foreldre og foresatte påvirkes av kommunikasjon om trafikksikkerhet. Trygg Trafikk tilbyr en mye brukt gratis svartjeneste på telefon og nett om sikring av barn i bil. Vi kjører også kampanjer i samarbeid med leverandører av bilseter mv. Det er viktig at arbeidet med forbrukerveiledning og kampanjearbeid gis tilstrekkelige rammer. Andre gode arenaer å treffe foreldre på er særlig helsestasjoner og barnehager. Trygg Trafikk har laget flere brosjyrer, Barnas trafikkklubb og annet materiell som brukes her. Det vises til nærmere omtale av barnehagen som arena under.

#### *Barnehagen som arena*

##### Status

Trafikk er ikke et tema i dagens rammeplan for barnehagen. Temaet ivaretas derfor på varierende måter i de ulike barnehagene, og er ofte basert på ildsjeler. Trygg Trafikk har gjennom mange tiår

laget læringsressurser til barnehagene og holdt kurs for barnehageansatte. Vår egen kartlegging (TNS Gallup 2014) viser bl.a. at:

- Ca. halvparten av barnehagene bruker Trygg Trafikks opplæringsmateriell og kurstilbud.
- 43 prosent har trafikk nedfelt som tema i den enkelte avdelings årshjul/månedspaner.
- Ca. halvparten har nedfelt skriftlige retningslinjer for transport i privatbil og offentlig transport.

Barnehagene er likevel forpliktet til å ivareta trafikksikkerhet i virksomheten, jf. forskrift om miljørettet helsevern i barnehager og skoler. I veileder til nevnte forskrift heter det: «*Trafikksikkerhet i forbindelse med når barna ankommer og forlater barnehagen bør vies stor oppmerksomhet. Trafikksikkerhet handler både om fysisk tilrettelegging av trafikkforholdene og holdninger og adferd hos barna, foresatte og ansatte. Det er viktig at de ansatte har oppdatert kunnskap om gjeldende regelverk for sikring av barn under transport enten det benyttes bil, buss, sykkel eller gange*».

Stadig flere barnehager blir godkjent som *Trafikksikker barnehage*, som er en del av *Trafikksikker kommune* konseptet. En godkjenning innebærer ingen garanti for at ulykker ikke skjer, men er et kvalitetsstempel for at barnehagen driver systematisk og helhetlig trafikksikkerhetsarbeid i tråd med gjeldende krav (ikke nye). Det betyr i praksis at de må dokumentere at de har en årsplan hvor trafikkopplæring er integrert, rutiner for turer til fots, med bil eller buss/trikk og foreldresamarbeid om trafikk. Mer informasjon: <https://www.tryggtrafikk.no/tema/trafikksikker-kommune/barnehage-trafikksikker-kommune/>

Til orientering har Trygg Trafikk i vår lansert nye Barnas trafikkklubb med nytt spennende univers, oppdrag, historier og spill, som barnehagene gratis kan ta i bruk både inne og ute på turer i nærmiljøet. Prinsipper som ligger til grunn for den nye klubben er som før:

- Tidlig start er viktig – vi vil etablere gode vaner.
- Voksne er forbilder, både hjemme og i barnehagen.
- Barn lærer gjennom det de gjør og erfarer.
- Læringen må knyttes til eget nærmiljø.
- Øvelse gjør mester.
- Trafikkopplæring er samarbeid og samspill.
- Barn lærer gjennom lek og allsidige aktiviteter.

### Anbefaling

Hver dag er barna trafikanter, på veien til/fra barnehagen og ute på tur i regi av barnehagen. Barnehagen er derfor, slik Trygg Trafikk ser det, en viktig arena for å snakke om enkle trafikkregler og etablere gode holdninger i trafikken. En ny rammeplan for barnehagen er nå under utarbeidelse. Et gjennomgående tema for flere av fagområdene er at barnehagen skal bidra til aktiv bruk av nærmiljøet. Trafikk hører naturlig hjemme her, mener Trygg Trafikk. Ved å få trafikk inn i rammeplanen vil man også sikre at temaet inngår i foreldresamarbeidet.

Stortingsmeldingen om NTP bør mao. legge føringer om:

- Trafikk som obligatorisk del av ny rammeplan for barnehagen.
- Trafikksikkerhet som del av barnehagens internkontroll og rutiner.
- Trafikk som viktig tema i barnehage-hjem-samarbeidet.

### *Skolen som arena*

### Status

Trafikk er i dag et kompetansemål i kroppsøving etter 4. trinn: «Følge trafikkregler for fotgjengere og syklist», og etter 7. trinn: «Praktisere trygg bruk av sykkel som fremkomstmiddel».

Etter 10. trinn er trafikk et kompetansemål i naturfag:

- ✓ «Gjøre greie for hvordan trafikksikkerhetsutstyr hindrer og minsker skader ved uhell og ulykker».
- ✓ «Gjøre rede for begrepene fart og akselerasjon, måle størrelsene med enkle hjelpemidler og gi eksempler på hvordan kraft er knyttet til akselerasjon».
- ✓ «Følge sikkerhetstiltak som er beskrevet i HMS-rutiner og gjøre risikovurderinger».

Trafikk tilbys også som valgfag på stadig flere ungdomskoler.

Til orientering tilbyr Trygg Trafikk skolene digitalt og trykt sykkelmateriell til teori, praksis og selve sykkelprøven. Vi holder også på å utarbeide ny lærebok til valgfag trafikk.

I praksis er det likevel slik at flere skoler ikke gjennomfører obligatorisk trafikkopplæring. F.eks. har bare halvparten av Oslo-skolene tilbud om trafikk<sup>14</sup>. Omfang og kvalitet på trafikkopplæringen er dermed svært varierende. I følge Trygg Trafikks egen nasjonale kartlegging (TNS Gallup 2014) hadde 78 prosent av skolene nedfelt temaet trafikk i skolens egne planer i 2013, enten i internkontrollsystemer, lokal læreplan eller for faget kroppsøving eller naturfag.

Høsten 2015 ble det fastslått at det er foreldre som bestemmer når barn kan sykle alene til skolen, jf. endring av forskrift til opplæringsloven §12-1. Fra august 2016 gjelder også bestemmelsen om at *skolen bør ha felles regler om trafikksikkerhet*. For øvrig gjelder forskrift om miljørettet helsevern også for skolene (jf. omtale under «Barnehagen som arena»).

#### Anbefaling

Trygg Trafikk mener at skolen er viktig læringsarena for trafikk og trafikksikkerhet. Stortingsmeldingen om NTP bør så langt det er mulig stadfeste dette. Vi mener at det er behov for å systematisere trafikkopplæringen, herunder teoretisk og praktisk sykkelopplæring. Dette bør være en naturlig konsekvens av det nasjonale målet om at flere barn og unge skal sykle og gå til skolen. Trygg Trafikk etterlyser økt samarbeid mellom kunnskapsmyndighetene og samferdselsmyndighetene om trafikkopplæring i skolen.

Relevant for fremtidig trafikkopplæring er også *Meld. St. 28 (2015-2016) Fag-fordypning-forståelse*, som skal behandles av Stortinget i september. Utgangspunktet er at læreplanene er «overleste læreplaner» og at det er manglende tid til fordypning. Regjeringen vil derfor beholde dagens fag, men redusere antall kompetansemål. Det legges opp til tre nye tverrfaglige temaer: Demokrati og medborgerskap, bærekraftig utvikling, samt folkehelse og livsmestring. Regjeringen vil også tydeliggjøre skolens dannelsesoppdrag. Trygg Trafikk mener at kunnskap om trafikk og trafikksikkerhet hører naturlig hjemme i fremtiden skole, og vil være en pådriver for dette.

### **3. Oppsummering og avslutning**

Trygg Trafikk vurderer altså grunnlagsdokumentet som i hovedsak godt når det gjelder de *klassiske* fysiske tiltakene på trafikksikkerhetsområdet. Vi er imidlertid overrasket og skuffet over den svake

---

<sup>14</sup>Oslosyklisten, sykkelprosjektet i Oslo kommune (2014).



omtalen mennesket i trafikken og manglende satsning på forebyggende tiltak som påvirker trafikantatferden.

Dette representerer, etter vårt syn, etterhvert en trend i flere viktige nasjonale dokumenter, som ikke er i samsvar med dokumentert kunnskap om årsaker til dødsulykker, en viktig grunnpilar i nullvisjonen (ansvar for egen atferd) og etatenes behovsberegninger. F.eks. viser beregninger at «kun» 30 prosent av menneskelivene vi skal spare frem mot 2018 kan «reddes» gjennom fysiske tiltak knyttet til infrastrukturen, mens trafikant- og kjøretøytiltak kan stå for 70 prosent, jf. *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2014-2018*.

Stortingsmeldingen om NTP bør derfor bidra til at:

- Trafikksikkerhet prioriteres i samsvar med nytt ambisiøst nasjonalt etappemål.
- Ressursinnsatsen vris mot mennesket i trafikken, dvs. forebyggende tiltak som påvirker trafikantatferd: Trafikkopplæring, kommunikasjonsarbeid og kontroller.
- Trafikksikkerhetsarbeidet/virkemidler som tilligger andre myndigheter/sektorer enn kun samferdsel (som kunnskap, justis, helse og finans) også beskrives.
- Nullvekstmålet og nullvisjonen kobles gjennom føringer som minimaliserer risikoen og bedrer trafikksikkerheten for myke trafikanter.
- Bruken av ulykkesforebyggende og skadereduserende teknologi øker ved å ta i bruk avgiftspolitikken, samtidig som at bruken av trafikkfarlig teknologi forhindres.
- Farlige strekninger på fylkesveiene prioriteres utbedret foran nye investeringer på riksveiene.
- Trafikksikker oppvekst for barn og unge gjennom økt satsning på trygge skoleveier, sikker skoleskyss, samt god og systematisk trafikkopplæring i hjemmet, barnehagen og skolen.

Med vennlig hilsen

Trygg Trafikk

Jan Johansen

Direktør

Miriam Kvanvik

Myndighetskontakt