



Trafikksikkerhetsplan for Oslo 2019–2022

OTU, Oslo Trafikksikkerhetsutvalg



Forord

Trafikksikkerhetsplan for Oslo 2019-2022 er utarbeidet av Oslo trafikksikkerhetsutvalg (OTU) på oppdrag fra Byrådsavdeling for miljø og samferdsel. OTU består av medlemmer fra kommunen, etater og organisasjoner med trafikksikkerhet som ansvarsområde. De forskjellige aktørene er Bymiljøetaten, Statens vegvesen, Oslo politidistrikt, Utdanningsetaten, Plan- og bygningsetaten, Sporveien AS, Ruter AS, Trygg Trafikk, Norges Automobil-Forbund, Syklistenes Landsforening, Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund og Norsk Motorcykel Union.

Oslo trafikksikkerhetsutvalg skal:

- Samordne og koordinere trafikksikkerhetstiltak som iverksettes av utvalgets ulike aktører.
- Utarbeide og følge opp 4-årige trafikksikkerhetsplaner. Trafikksikkerhetsplanene skal tilrettelegge for at utvalgets aktører og andre skal føre en koordinert og samordnet innsats mot trafikkulykker.
- Gi aktørene i utvalget og andre som arbeider med trafikksikkerhet i kommunen faglig utvikling som bidrar til å redusere ulykkestallet i Oslo.
- Være et organ for nyskaping og nytenkning innen trafikksikkerhet.

Formålet med trafikksikkerhetsplanen er å vise hvilke utfordringer vi står overfor i Oslo og hvilke tiltak som vil bli gjennomført i planperioden. Den kontinuerlige innsatsen i form av opplæring, forebyggende tiltak og holdningsskapende arbeid skal fortsette, og danner grunnlaget for trafikksikkerhetsarbeidet. Ulykkesutviklingen i Oslo vil gi kunnskap om hvilke områder det bør fokuseres på i årene som kommer.

Planen er utarbeidet av en arbeidsgruppe bestående av:

Henrik Berg Tomren, Statens vegvesen (leder)
Reidun L Sørli, Statens vegvesen (sekretær)
Nils Johan Raustorp, Oslo kommune, Bymiljøetaten
Kristin Eli Strømme, Trygg Trafikk
Erik Bo Berg, Trygg Trafikk
Kjell Jarslett, NAF



Foto: Knut Oppeide

Innhold

Forord	1
1 Innledning	5
2 Nasjonale mål og føringer for trafikksikkerhet	7
3 Kunnskapsgrunnlag	11
3.1 Ulykkesutviklingen i Oslo	11
3.2 Kilder til kunnskap	13
4 Befolkningsgrupper	15
4.1 Barn og unge	15
4.2 Ungdom på ungdomsskole og i videregående skole	17
4.3 Eldre trafikanter og trafikanter med funksjonsnedsettelse	17
4.4 Trafikanter med en annen trafikkultur	17
5 Trafikantgrupper	19
5.1 Gående og syklende	19
5.2 Motorsykkel og moped	20
5.3 Kollektivreisende	21
5.4 Risikoatferd i trafikken	21
6 Systematisk trafikksikkerhetsarbeid	23
6.1 Organisatoriske tiltak	23
6.2 Trafikksikker bydel/kommune	23
Vedlegg A OTU – Satsningsområder 2019–2022	24
Vedlegg B Oversikt over tiltak i Oslo	25



1 Innledning

Oslo er en by i vekst, og den økende urbane befolkningen stiller høye krav til transport og infrastruktur. Det er et mål at all vekst i persontransporten i Oslo skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange («nullvekstmålet for persontransport med bil»). En utvikling i samsvar med nullvekstmålet vil bidra til god framkommelighet, bedre luftkvalitet, mindre klimagassutslipp og bedre helse som følge av at flere går og sykler. Sykling og gange er imidlertid forbundet med en betydelig høyere risiko per kilometer, sammenliknet med å kjøre bil. Ambisjonen er allikevel at økt gang- og sykkeltrafikk ikke skal føre til flere drepte og hardt skadde fotgjengere og syklister. Denne koblingen mellom nullvekstmålet og nullvisjonen utfordrer trafikksikkerheten, og vil påvirke trafikksikkerhetsarbeidet i årene fremover. Det holdningsskapende arbeidet skal fortsette og i tillegg vil kunnskap om ulykkessituasjonen i Oslo bidra til at tiltakene kan rettes mot der utfordringene er størst. Oslo har hatt en positiv utvikling de siste årene, men må ha en betydelig reduksjon i antall drepte og hardt skadde dersom de nasjonale målsetningene skal nås innen utgangen av planperioden. I 2017 ble 64 personer drept eller hardt skadd i Oslo, og målet for 2022 er maksimalt 39, en reduksjon på 40 prosent. For å nå dette ambisiøse målet er det helt nødvendig å drive en samordnet innsats mot trafikkulykker.

Trafikksikkerhetsplanen for Oslo 2019–2022 setter klare mål og skal være retningsgivende for hvilke trafikksikkerhetstiltak det skal satses på i Oslo basert på politiske målsetninger og ulykkesstatistikk. Oslo trafikksikkerhetsutvalg (OTU) ønsker med denne planen å fokusere på hva OTU kan få til sammen, i tillegg til hva aktørene gjør hver for seg. I Oslo vil det være naturlig å fokusere på myke og sårbare trafikanter og utfordringer knyttet til ulykker som involverer disse. Relevante temaer i den forbindelse er blant annet synlighet og oppmerksomhet, som er viktig for at samspillet mellom de ulike trafikantgruppene skal kunne fungere. OTU's satsningsområder og aktuelle tiltak skal være en del av en årlig aktivitetsplan som følges opp i OTU.

Planen er basert på *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018–2021* og de innsatsområdene som er relevant for Oslo. Nasjonale mål og føringer for trafikksikkerhetsarbeidet er beskrevet, og kunnskapsgrunnlaget tar utgangspunkt i trafikkulykker i Oslo de siste ti årene og hovedtrekk i ulykkesutviklingen. Dette danner grunnlaget for de innsatsområdene det er valgt å fokusere på i planperioden. I denne planen er det valgt å dele opp innsatsområdene i *Befolkningsgrupper* (kap. 4), *Trafikantgrupper* (kap. 5) og *Systematisk trafikksikkerhetsarbeid* (kap. 5). Det er to vedlegg til trafikksikkerhetsplanen. I vedlegg A er OTU sine satsningsområder, synlighet og FoU, nærmere beskrevet, mens vedlegg B inneholder tiltak som de ulike aktørene er ansvarlig for og som har relevans for Oslo.

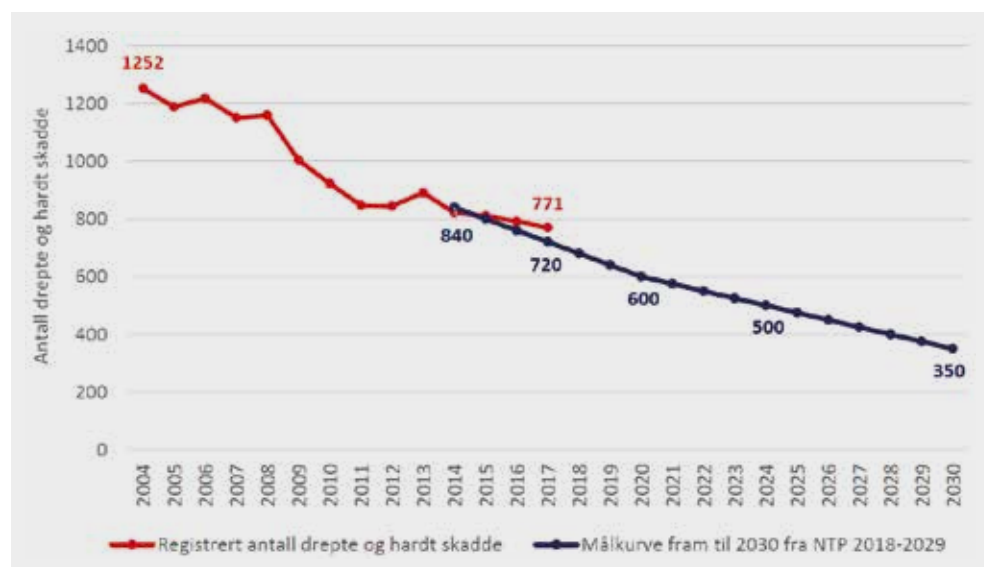


Foto: Knut Opelde



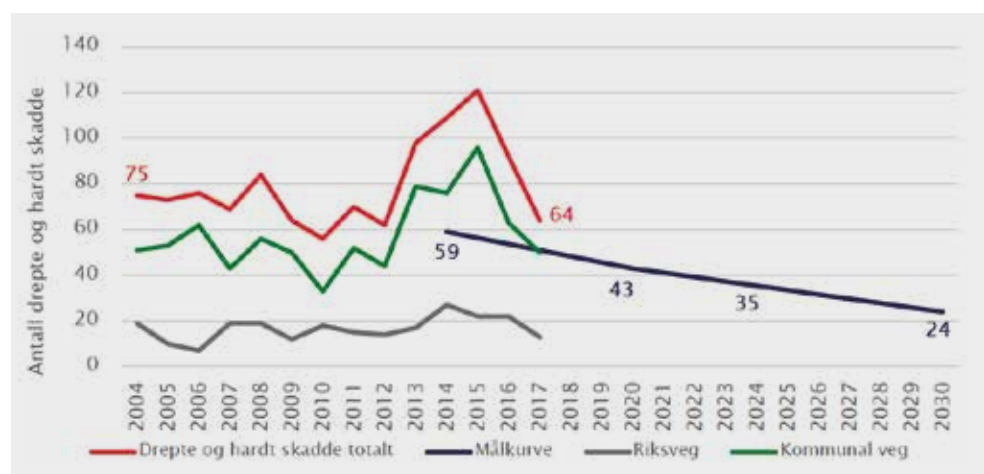
2 Nasjonale mål og føringer for trafiksikkerhet

Målene for trafiksikkerhet fastsettes gjennom *Nasjonal transportplan (NTP)*. I NTP 2018–2029 er det fastsatt et nytt etappemål for utviklingen i antall drepte og hardt skadde, hvor ambisjonen er at det maksimalt skal være 350 drepte og hardt skadde i 2030. Figur 1.1 viser at det var 771 drepte og hardt skadde i 2017, hvilket er 51 flere enn en utvikling i samsvar med målkurven. Avviket har vært økende de siste tre årene, og selv om utviklingen i antall drepte er positiv, er tallet på hardt skadde knapt redusert siden 2010.



FIGUR 1.1 Utvikling i antall drepte og hardt skadde i Norge og mål for utviklingen fram til 2030

I *Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på veg 2018–2021* er den nasjonale målkurven brutt ned på fylkesnivå. Figur 1.2 viser målkurven for Oslo fram til 2030, samt utviklingen i antall drepte og hardt skadde i perioden 2004–2017.



FIGUR 1.2 Utvikling i antall drepte og hardt skadde i Oslo – registrert situasjon og mål for utviklingen fram til 2030.

I 2017 ble til sammen 64 personer drept eller hardt skadde på veiene i Oslo. Av disse var det 3 drepte. Målet for 2022 er maksimalt 39 drepte eller hardt skadde i trafikken i Oslo.

For å nå målene i NTP må trafikksikkerhetsarbeidet bygge videre på den kunnskapen og erfaringen vi har i dag, men samtidig vet vi at forutsetningene er i endring, for eksempel når det gjelder eksponering, teknologi, sosiale/kulturelle forskjeller og nye fremkomstmidler. Oslo har store utfordringer når det gjelder sikkerhet for gående og syklende, men ambisjonen er at målet om økt gang- og sykkeltrafikk skal nås uten at dette fører til flere drepte og hardt skadde myke trafikanter.

Til grunn for *Trafikksikkerhetsplan for Oslo 2019–2022* ligger politiske føringer i Meld. St. 33 *Nasjonal transportplan 2018–2029* og Meld. St. 40 *Trafikksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering*, samt *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018–2021*. Disse er beskrevet under:

Nasjonal transportplan 2018–2029 Meld. St. 33 (2016–2017)

Nasjonal transportplan 2018–2029 er en plan for hvordan man de neste tolv årene skal arbeide i retning av det overordnede og langsiktige målet i transportpolitikken, det vil si et transportsystem som er sikkert, fremmer verdiskaping og bidrar til omstilling til lavutslippssamfunnet.

Regjeringen vil i planperioden rette innsatsen mot følgende fem hovedområder:

1. Sikre veier
2. Risikoatferd i trafikken
3. Spesielt utsatte grupper i trafikken
4. Teknologi
5. Tunge kjøretøy

Barnas Transportplan

I gjeldene NTP ble det for første gang tatt inn en Barnas transportplan. Regjeringen vil blant annet:

- Legge til rette for at åtte av ti barn og unge skal velge å gå eller sykle til skolen
- Styrke trafikksikkerheten for barn og unge
- Legge vekt på barn og unges behov i planleggingen og utviklingen av transportsystemet
- At det skal legges vekt på hensynet til barn og unge i lokal og regional planlegging
- Styrke kompetansen om trafikksikkerhet i barnehage og skole

Det er viktig å utvikle et transportsystem som ivaretar hensynet til barn og unge på en god måte. Barn og unge går, sykler og bruker kollektivtransport i større grad enn voksne. Derfor er det spesielt viktig å ta hensyn til barns behov i utforming av infrastrukturen, og å sørge for en trafikkopplæring som sikrer at barn får gode holdninger og forståelse av trafikkbildet.

Det må legges til rette for at barn skal bli trygge og aktive, og utvikle gode vaner de vil ta med seg videre i livet. Dersom barn ikke blir vant til å gå og/eller sykle som unge, kan dette medføre til et mønster i senere alder med fysisk inaktivitet og forhøyet risiko for helseplager og sykdom.

Barnas transportplan gir flere eksempler på gode tiltak og ideer som gir barn større innflytelse på sin egen reisehverdag, og som kan gi økt trafikksikkerhet og tryggere skolevei. En av disse er Trafikkagenten, som er tatt i bruk ved en rekke skoler i Oslo.

Trafikkagenten er et kartleggingsverktøy og en app utviklet i Oslo kommune hvor barn fra 1.–10. klasse inviteres til å medvirke i kommunens samferdsels- og transportplanlegging. Via appen kan de fortelle om hvordan de opplever trafikksikkerheten på vei til skolen eller fritidsaktiviteter. Dette gjør de ved å melde inn positive eller utfordrende steder på veien. Stedene de melder inn blir kartfestet ved hjelp av GPS. Dette gjør det enklere for trafikkplanleggerne i kommunen å se hvilke steder som utpeker seg som positive eller utfordrende for barna.



Trafikksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering Meld. St. 40 (2015–2016)

Stortingsmeldingen omhandler samordning på overordnet nivå og tverrsektorielle utfordringer i trafikksikkerhetsarbeidet. Trafikksikkerhetsarbeidet favner langt utover veimyndighetenes ansvarsområder, og et velfungerende samarbeid på tvers av sektorer blir stadig viktigere ettersom stadig lavere ulykkestall gjør det mer utfordrende å finne effektive og målrettede ulykkesreducerende tiltak.

Meldingen redegjør for områder der forbedret tverrsektoriell samordning kan bidra til ytterligere forankring og målretting av trafikksikkerhetsarbeidet hos aktørene i berørte sektorer. Stortingsmeldingen beskriver hovedtrekk ved ulykkesbildet og ulykkesårsaker, i tillegg til fremtidige utviklingstrekk og trafikksikkerhetsutfordringer. Videre gir den en beskrivelse av sentrale aktører, tiltak og virkemidler i dagens trafikksikkerhetsarbeid. Områder der det er et særlig behov og potensial for ytterligere styrking av trafikksikkerhetsarbeidet trekkes frem.

Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018–2021

Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018–2021 konkretiserer de nasjonale målsettingene som er satt for trafikksikkerhetsarbeidet i Norge. Formålet med tiltaksplanen er å presentere et omforent og bredt spekter av faglig forankrede tiltak, i tillegg til å styrke samarbeidet mellom de sentrale trafikksikkerhetsaktørene. Tiltakene i tiltaksplanen skal sikre at vi har stø kurs mot etappemålet i NTP om maksimalt 350 drepte og hardt skadde i 2030, hvilket innebærer en reduksjon på om lag 60 prosent sammenliknet med gjennomsnittet for perioden 2012–2015.

Tiltaksplanen har 13 ulike innsatsområder og 136 tiltak som dekker sentrale satsinger i trafikksikkerhetsarbeidet. For hvert innsatsområde er det satt opp mål for tilstandsutviklingen og tiltak knyttet til disse.

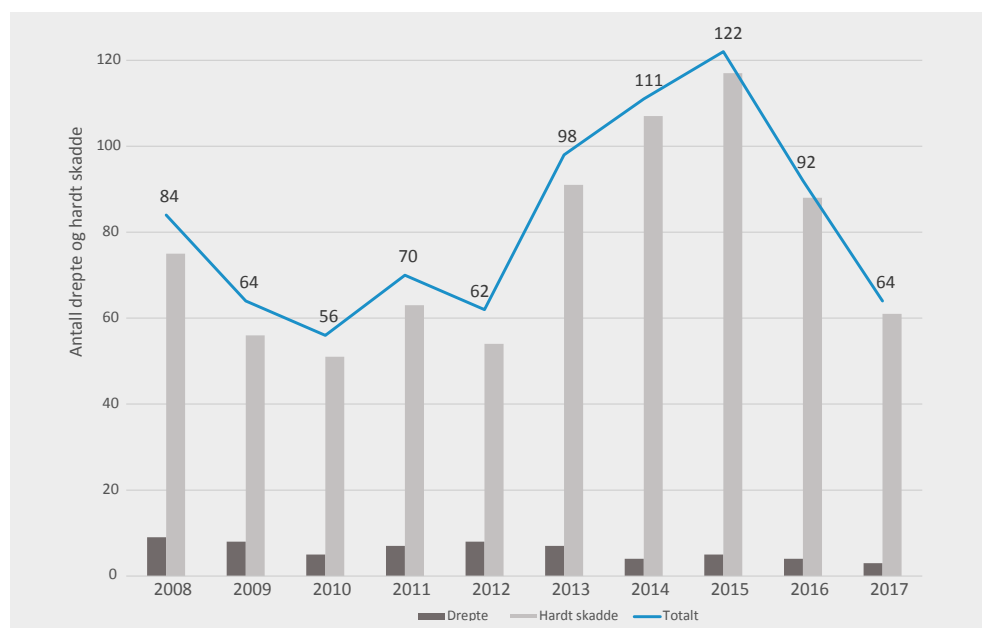


3 Kunnskapsgrunnlag

Etter at det systematiske trafikksikkerhetsarbeidet for alvor kom i gang rundt 1970 har det vært en klar reduksjon i tallet på omkomne i veitrafikken på landsbasis. Antall drepte er redusert fra 560 i 1970 til 106 i 2017. Dette til tross for at trafikkarbeidet (antall kjørte km per år) er mer enn tre ganger høyere enn i 1970. I tillegg til at det har vært utført et langsiktig og systematisk arbeid for bedre trafikantadferd og sikre veier, har den teknologiske utviklingen bidratt til at vi har fått en langt sikrere kjøretøypark.

3.1 Ulykkesutviklingen i Oslo

Oslo har også hatt en betydelig nedgang i antall omkomne i veitrafikken. I 1970 ble 58 personer drept i trafikkulykker i Oslo mot tre drepte i 2017, og i gjennomsnitt har seks personer mistet livet i trafikken i Oslo de siste ti årene. Figur 3.1 viser at antall drepte og hardt skadde i Oslo har variert kraftig de siste ti årene. Den positive trenden den første halvdel av perioden ble brutt av noen katastrofale år med mange drepte og hardt skadde, og da spesielt myke trafikanter. De siste to årene har utviklingen vært positiv, men Oslo er fortsatt et stykke unna å nå de nasjonale målene.

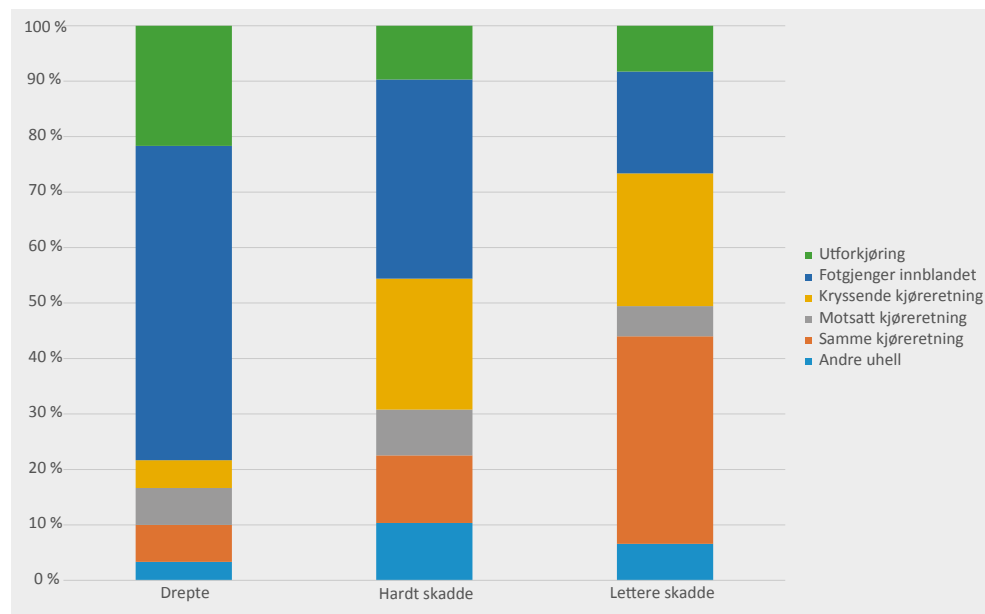


FIGUR 3.1 Utviklingen i drepte og hardt skadde i Oslo (2008–2017)

Tett trafikk og komplekse trafikkmiljøer gjør at fotgjengere og syklister er særlig utsatt for trafikkulykker i Oslo. Over halvparten av de drepte og hardt skadde er myke trafikanter, og dersom man inkluderer MC og moped er andelen nesten 75 prosent.

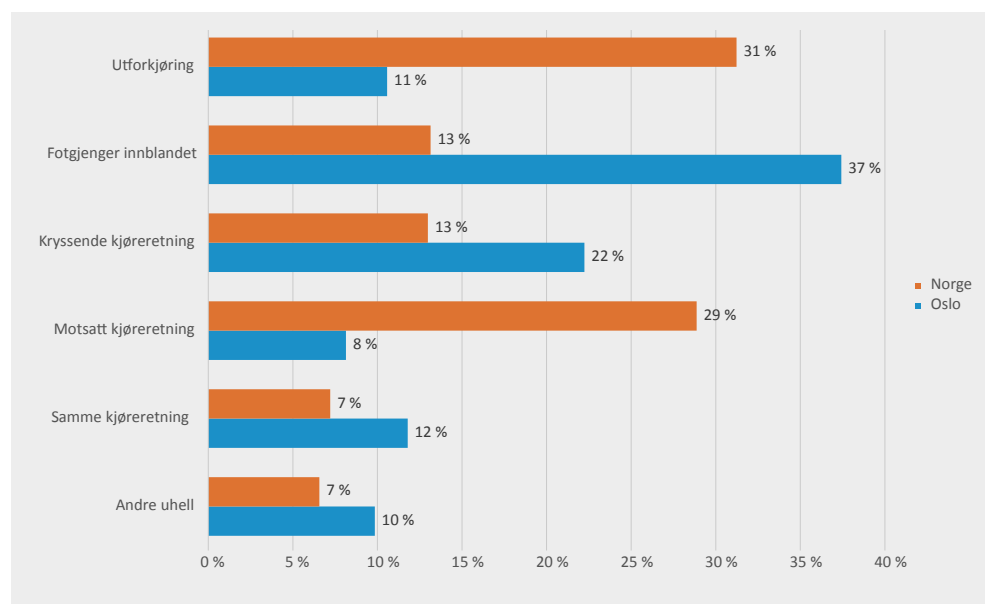
Det offentlige veinettet i Oslo er fordelt på kommunal vei, europavei og riksvei. Over 80 prosent av veinettet er kommunalt, og det er også der de fleste ulykkene skjer. I løpet av perioden 2008–2017 ble det registrert 8379 personskader i Oslo, og i tillegg er det påvist en betydelig underrapportering av skadde syklister, spesielt når det gjelder eneulykker. Rene fallskader blant fotgjengere inngår heller ikke i ulykkesstatistikken. Figur 3.2 viser hvilke ulykkestyper det er flest av i Oslo og alvorlighetsgraden på ulykkene. Fotgjengerulykker dominerer både blant de drepte og hardt skadde, men også kryssulykker utgjør en betydelig andel, mye på grunn av sykkelulykker. Lettere skadde utgjør 90 prosent av personskadene i Oslo, og disse skades hovedsakelig i bilulykker enten i kryss eller på strekning. Påkjøring bakfra er den vanligste trafikkulykken i Oslo.





FIGUR 3.2 Fordeling av drepte, hardt skadde og lettere skadde på ulykkestyper i Oslo (2008–2017)

Sammenliknes Oslo med resten av landet kommer det tydelig frem hvilke ulykkestyper som kjennetegner hovedstaden. Figur 3.3 tar utgangspunkt i antall drepte og hardt skadde personer i perioden 2008–2017 fordelt på ulykkestype. Oslo har en meget høy andel fotgjengerulykker og kryssulykker, og en langt mindre andel møteulykker og utforkjøringsulykker enn resten av landet. Noe tilsvarende fordeling er det også i andre byer i Norge, som Bergen og Trondheim, men forskjellene er ikke like tydelige.



FIGUR 3.3 Andel av drepte og hardt skadde fordelt på ulykkestype for perioden 2008–2017. Oslo sammenliknet med resten av landet.

3.2 Kilder til kunnskap

Korrekt registrering av ulykkesdata og gode ulykkesdatabaser er et svært viktig verktøy i trafikksikkerhetsarbeidet. Ulykkesdata for veitrafikken blir primært samlet inn og bearbeidet av politiet, Statistisk sentralbyrå (SSB), Statens vegvesen, helsemyndighetene og forsikringsbransjen. Den mest brukte kilden til ulykkesdata er Statens vegvesens STRAKS-register. Registeret baseres på innsamlede data fra politiregistrerte ulykker med personskader.

Politiet har hovedansvaret for å etterforske dødsulykker og andre alvorlige ulykker i trafikken. Formålet med etterforskningen er å skaffe til veie de nødvendige opplysninger for blant annet å avgjøre spørsmålet om tiltale. Statens vegvesen sin ulykkesundersøkergruppe (UU) bistår politiet i arbeidet med blant annet tekniske undersøkelser av ulykkesstedet, kontroll av de involverte kjøretøyene og datauttak fra kjøretøyene.

Statens vegvesen sin ulykkesanalysegruppe (UAG) har utført dybdeanalyser av alle dødsulykker i veitrafikken siden 2005. For hver dødsulykke blir det utarbeidet en ulykkesanalyse rapport (UAG-rapport). Hensikt og formål med ulykkesanalysene er å få økt kunnskap som kan bidra til læring om hvordan og hvorfor ulykkene skjer, og hva vi kan gjøre for å hindre fremtidige ulykker. Innsamlede data og årsakssammenheng blir lagt frem i en nasjonal årsrapport fra Statens vegvesen. Funnene danner grunnlag for blant annet utarbeidelse av en rekke ulike temaanalyser.

Den offisielle ulykkesstatistikken har mangler med tanke på ulykker med myke trafikanter. Det er store mørketall når det gjelder antall sykkelulykker, og fallulykker med fotgjengere regnes ikke som trafikkuulykker. Oslo skadelegevakt har på oppdrag fra Statens vegvesen og Helsedirektoratet sett nærmere på sykkelskader og skader på fotgjengere i Oslo. I den første rapporten, *Sykkelskader i Oslo 2014*, ble alle pasienter med sykkel-skade som oppsøkte Oslo skadelegevakt kartlagt og registrert. Den andre rapporten, *Snøen som falt i fjor*, kartla fotgjengerskader i Oslo i 2016.

Sykkelskader i Oslo 2014

- 1673 sykkelskader i Oslo by
- 96 % med lettere eller moderate skader
- 71 % eneulykker
- 18 % kollisjoner
- 11 % unnamanøver/bråbrems

Vanlige skadeårsaker:

Mistet balansen (289 pasienter), trikkeskinne (164 pasienter), fortauskant (136 pasienter), skled (167 pasienter), kollisjon med bil (183 pasienter)



Snøen som falt i fjor

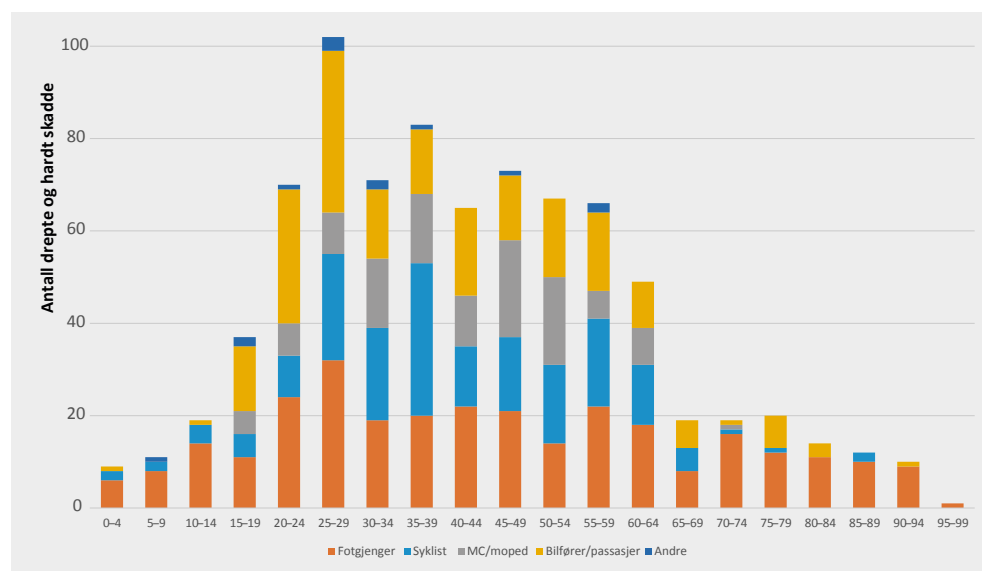
- 6309 fotgjengerskader i Oslo
- 70 % i vinterhalvåret og 30 % i sommerhalvåret
- 93 % med lettere eller moderate skader
- 42 % skadet seg på fortau.
- 3 % av pasientene ble skadet i trafikkuulykker (kjøretøy innblandet)





4 Befolkningsgrupper

Ulykkesstatistikken viser at risikoen for å bli drept eller hardt skadd i trafikken er ulik for ulike aldersgrupper. Figur 4.1 viser antall drept og hardt skadd i Oslo i perioden 2008–2017 fordelt på trafikant- og aldersgrupper.



FIGUR 4.1 Antall drept og hardt skadd fordelt på trafikant- og aldersgrupper for Oslo i perioden 2008–2017.

Tallene viser at det er få barn og unge i alderen 0–14 år som blir drept eller hardt skadd i veitrafikken. Barn er veldig sårbare og trenger andre rammebetingelser når de ferdes i trafikken enn voksne. Gode holdninger til trafikantadferd som læres i barndommen tas med inn i ungdommen og voksenlivet. Dette gir oss gode grunner for at trafikksikkerhetstiltak rettet mot barn og unge fortsatt skal prioriteres. Politisk er viktigheten av trafikksikkerhetsarbeidet blant barn og unge synliggjort gjennom *Barnas transportplan*.

4.1 Barn og unge

Trafikksikkerhetsplan for Oslo 2019–2022 følger opp Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg med at ingen barn skal bli drept i trafikken minste ett av årene i planperioden. Trafikkopplæringen i barnehage og skole er derfor et viktig bidrag for økt trafikksikkerhet blant barn og unge. Grunnlaget for å etablere gode vaner blir lagt i barneårene, og trafikkdannelsen må derfor starte tidlig. Barn og unge skal lære hva som er trygt og hva som er farlig slik at de unngår ulykker i kortsiktige perspektiv, men det er også viktig å tenke i et langsiktig, forebyggende perspektiv. Det barn lærer som små, forsterkes når det gjentas og brukes. Ved å skape gode vaner blir trafikksikkerheten en del av hverdagen. Forståelsen for trafikksikkerhet både nå og i et fremtidsperspektiv økes hvis alle barn får kontinuitet og progresjon i opplæringen. Etablering av trafikksikre rutiner for å trygge barna i barnehage- og skoletid, samt godt samarbeid mellom barnehage/skole og foreldre er viktige elementer i trafikkopplæringen.

Trafikksikker barnehage og Trafikksikker skole er verktøy som skal sikre et godt og systematisk trafikksikkerhetsarbeid i barnehager og skoler. Dette er en del av godkjenningsordningen «Trafikksikker kommune/bydel». Målet er å kvalitetssikre at trafikksikkerhetsarbeidet er i tråd med relevante krav og forskrifter. Mer informasjon finnes på disse nettsidene www.trafikksikerskole og www.trafikksikkerbarnehage

Rammeplan for barnehagen legger føringer for barnehagens innhold, og fra 2017 ble trafikk integrert som en del av rammeplanen gjennom fagområdet nærmiljø og samfunn. Der står det: «Gjennom arbeid med nærmiljø og samfunn skal barnehagen bidra til at barna utforsker ulike landskap, blir kjent med institusjoner og steder i nærmiljøet og lærer å orientere seg og ferdes trygt.» Det betyr at trafikk sikkerhet skal være en tydelig del av barnehagehverdagen. I 2016 relanserte Trygg Trafikk konseptet Barnas Trafikkklubb i ny form som et pedagogisk tilbud tilgjengelig digitalt for alle barnehagene.

I Kunnskapsløftet 2006 er det klare kompetansemål etter 4., 7. og 10. trinn, knyttet til at elevene skal kunne følge trafikkregler for gående og syklende, og bruke sikkerhetsutstyr for å hindre og minske trafikkulykker. De mange gode tradisjonene for å drive trafikkopplæring i Oslo-skolen må fortsette og videreutvikles i takt med nytt læreplanverk.

Nasjonale mål knyttes til mer miljøvennlig transport og bedre helse gjennom mer fysisk aktivitet. Sykkeltrafikken generelt skal øke, og for barn og unge er det satt et nasjonalt mål at 80 prosent skal gå eller sykle til skolen. God sykkelopplæring i skolen er et viktig tiltak for å forene nullvekstmålet og nullvisjonen.

Mange foreldre kjører barna sine til skolen, noe som ofte skaper uoversiktlige og farlige situasjoner. For å gjøre områder rundt skolene tryggere og motivere flere til å gå eller sykle, er det ønskelig med mest mulig bilfrie soner rundt skolene. «Hjertesone» kan etableres som holdningsskapende tiltak der man blir enige om at de som kjører barna sine til skolen stopper et stykke unna og lar barna gå det siste stykket. Aktuelle tiltak er å forsterke droppsoner med skilt, merking, nedsatt fart, stengte veier (ev. deler av døgnet), vaktordninger med eldre elever og voksne, aksjonsperioder mm. Det vil også være behov for fysiske tiltak, både for å regulere biltrafikken, sikre droppsonene og lage trygg og hensiktsmessig sykkelparkering for elever og lærere. I løpet av skoleåret 2018/2019 gjennomføres et pilotprosjekt for Hjertesone på to skoler i Oslo. Pilotskolene er Ekeberg og Rødtvet.

Hjertesone, felles kampanje for tryggere adkomst til skolen

Hjertesone er et prosjekt for tryggere skolevei, bedre helse og styrket miljø for skolebarn;

- Elever oppfordres til å gå eller sykle til skolen i størst mulig grad
- Det etableres en Hjertesone rundt skolene som bidrar til mindre biltrafikk. Dette kan gjøres på mange måter, med skilt og tegninger, gåbusser etc.
- Barn som kjøres slippes av på bestemte stopp- og hentesteder utenfor Hjertesonen
- Foreldre, skole og elever samarbeider som lokale tiltak og finner gode løsninger



4.2 Ungdom på ungdomsskole og i videregående skole

Kunnskapsløftet gjelder for både grunnskole og videregående opplæring. Det er kompetansemål om bruk av sikkerhetsutstyr på ungdomstrinnet. Siden 2013 har valgfaget trafikk vært et tilbud på 8., 9. og 10.trinn. Det er opp til hver skole hvilke valgfag de tilbyr, men i Oslo er det svært få elever som har dette tilbudet.

Ulike aktører gjennomfører særskilte tiltak rettet mot avgangselever ved den videregående skole. Oslo trafikksikkerhetsutvalg arrangerer i samarbeid med Akershus fylkeskommune, Statens vegvesen, Politiet og Trygg Trafikk seminar for avgangselever (elevrådsrepresentanter/russestyrene) og skolens administrasjon. Målet med seminaret er å gi skolene et grunnlag for å jobbe mot en trafikk sikker avslutning for avgangselevne. Seminaret er også et bidrag til russestyrenes arbeid med å legge til rette for en positiv russefeiring som ikke går på bekostning av helse, skolearbeid, medelever, foresatte og nærmiljø. De videregående skolene får også tilbud om informasjon på den enkelte skole fra politiet og Statens vegvesen som skal gi et grunnlag for en trafikk sikker avslutning for avgangselevne. #ErDuSikker er en konkurranse mellom videregående skoler i hele landet for å engasjere elevne og få dem til å påvirke hverandre positivt innenfor temaer som for eksempel oppmerksomhet, fart eller rus.

4.3 Eldre trafikanter og trafikanter med funksjonsnedsettelse

Eldre mennesker på 75 år eller eldre har høy risiko for å bli drept eller hardt skadd i trafikken, selv om antall drepte og hardt skadde relativt sett er lavt sammenliknet med andre aldersgrupper. Dette gjelder både som fotgjenger, syklist og bilist. Vi blir stadig flere eldre, og de eldre har et høyere aktivitetsnivå i dag enn før. Et økt transportbehov forsterker utfordringen med tanke på trafikksikkerhetsarbeidet i årene som kommer.

En nødvendig forutsetning for at personer med fysiske funksjonsnedsettelse skal gis mulighet for attraktiv og sikker transport er et universelt utformet transportsystem. Fysisk utforming av veier etter prinsippene for universell utforming bidrar til enklere og tryggere ferdsel for fotgjengere, men kan også bidra til å gjøre bilførerrollen enklere. Eksempel på dette kan være enklere kryssløsninger og visuell linjeføring med tydeligere oppmerking langs veikant.

4.4 Trafikanter med en annen trafikkultur

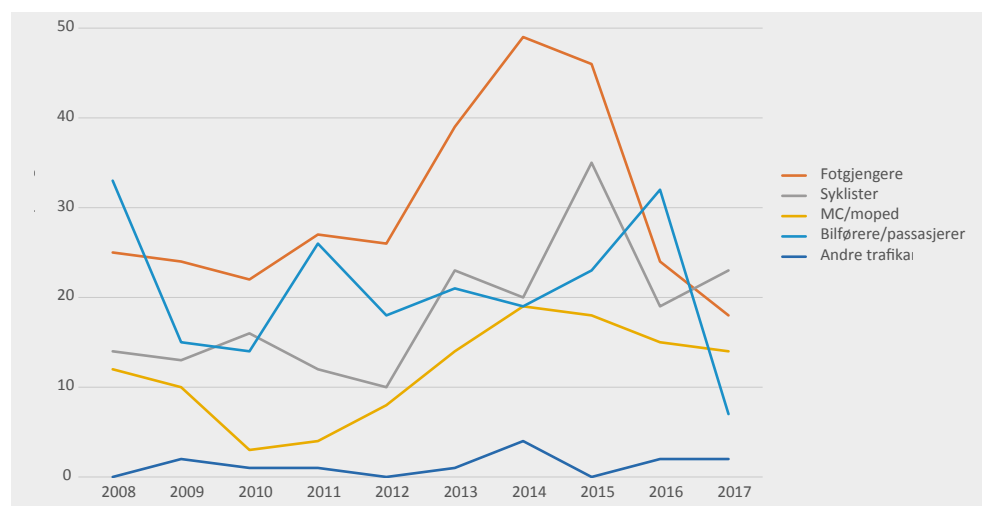
Befolknings sammensetningen endres som følge av økt innvandring. Samtidig viser ulykkesstatistikken på landsbasis at enkelte grupper innvandrere med norsk førerkort har høyere ulykkesrisiko enn norskfødte med norsk førerkort.

Informasjon på morsmålet er en viktig forutsetning for å nå fram til innvandrere med begrenset norskkunnskaper. Noe materiell er oversatt til de mest aktuelle språkene i de største innvandrergroppene, men det er behov for å intensivere dette arbeidet.



5 Trafikantgrupper

Det er forskjellige utfordringer knyttet til de ulike trafikantgruppene. Ved valg av innsatsnivå for den enkelte trafikantgruppe er det relevant å se på trafikantgruppens andel av alvorlige trafikkkulykker, utvikling over tid og sammenlikning av risiko. Figur 5.1 viser utviklingen i antall drepte og hardt skadde fordelt på trafikantgrupper for Oslo.



FIGUR 5.1 Utvikling i antall drepte og hardt skadde fordelt på trafikantgrupper. Oslo 2008–2017

Målet om at persontransportveksten i byområdene skal tas av kollektivtransport, sykkel og gange («nullvekstmålet for persontransport med bil») innebærer at betydelig flere kommer til å gå og sykle. Fordelingen av veksten mellom kollektivtrafikk, sykling og gange vil variere, blant annet avhengig av billettpriser for kollektivtilbudet, topografi, tilrettelegging for myke trafikanter og årstid. Særlig på de korte og mellomlange reisene vil sykling og gange kunne ta mye av denne veksten, og samtidig lette presset på kollektivtrafikken.

De tiltak som gjennomføres bidrar til en økt prioritet av gange, sykkel og kollektivtrafikk fremfor biltrafikk. Prioriteringen innebærer et trafikkmiljø der bil, varetransport og til en viss grad kollektivtrafikk må ta større hensyn til de myke trafikantene. Tiltak kan være endrede kjøremønstre, sykkeltilrettelegging og redusert hastighet i mange områder.

5.1 Gående og syklende

I Oslo kommune er det satt mål om at sykkelandelen skal økes til 16 prosent i 2020 og 25 prosent i 2025. Sammenliknet med 2015 skal biltrafikken reduseres med 20 prosent innen utgangen av 2019 og en tredel innen 2030. Prioritering av syklister og gående er et viktig grunnlag for god byutvikling og god folkehelse, men målet om at flere skal sykle og gå vil også kunne føre til flere skader og konflikter. Samtidig vil syklister og gående bli mer synlige i trafikkbildet når det blir flere av dem, og dette vil kunne gjøre bilførere mer oppmerksomme på de myke trafikantene.

Oslo utmerker seg som en by med mange gående, noe som også medfører at vi har en høyere andel ulykker med gående enn andre byer. I tillegg er det mange fotgjengere som sklir eller snubler, særlig om vinteren. Bedre drift og vedlikehold av fortau vil mest sannsynlig ha stor effekt på å redusere antallet ulykker. For å minske trafikkkulykkene er det viktig at sikkerhet for de gående blir prioritert i kryss, i konfliktpunkter med kollektivtrafikken samt til og fra stasjoner og holdeplasser. I 2019 utarbeides Oslos første gåstrategi med tiltak for å gjøre Oslo til en bedre by for gående.

Det å få flere til å velge sykkelen samsvarer med flere sentrale målsettinger for Oslo, blant annet målet i Stortingets klimaforlik om at veksten i persontransporten skal tas med gange, sykkel og kollektivtrafikk. Det er viktig at innbyggerne i Oslo opplever byen som en trygg og god sykkelby, og en by som er bra for barn og eldre å sykle i. Det å oppleve trygghet som syklist betyr at sykkelturen preges av forutsigbarhet, og at syklisten har en tydelig plass i trafikkbildet. «Oslo sykkelstrategi 2015–2025» har som mål at ulykkesrisikoen for syklister skal i 2025 holdes på samme lave nivå som i 2013.

Den økende varedistribusjonen og urbaniseringen gjør at det stilles høye krav til transport og infrastruktur. Varer, byggematerialer og lignende må transporteres inn i byen, og distribueres i handelsområder. Tunge biler i byområder kan oppleves negativt og føre til utrygge omgivelser, spesielt for syklende og gående. Størrelsen på de tunge kjøretøyene gjør at de har store blindsoner, noe som kan være skummelt i trange gater og kryss med mange gående og syklende. Det er viktig at de ulike trafikantgruppene har kunnskap om hverandres behov og forutsetninger slik at flere av de farlige situasjonene som oppstår i trafikken kan unngås.

SYNLIGE TRAFIKANTER

Refleks er svært viktig for sikkerheten til gående, og det er et enkelt og rimelig virkemiddel. OTU skal i planperioden gjennomføre tiltak for å påvirke til økt bruk av refleks.

Synlig syklist; OTU skal i planperioden gjennomføre tiltak for økt bruk av lys og synlige klær

OPPMERKSOMHET

Det er en økende utfordring i forhold til fotgjengere, og til dels syklisters, bruk av mobiltelefon når de ferdes i trafikken. OTU skal i planperioden gjennomføre en studie med fokus på uoppmerksomhet i trafikken for disse to trafikantgruppene.

5.2 Motorsykkel og moped

«Nasjonal Strategi- og handlingsplan for MC og moped 2018–2021» har som mål å øke trafikksikkerheten og redusere antallet drept og hardt skadet på motorsykkel og moped. Dette i tråd med nullvisjonen og nasjonalt etappemål for trafikksikkerhet på vei. Fordi konsekvensene av ulykker med motorsykkel og moped nesten alltid er alvorlige, må man i sikkerhetsarbeidet for denne trafikantgruppa ha særlig fokus på å forhindre at det skjer ulykker. I praksis betyr det satsing på sikkerhetsbevissthet, førerkompetanse, samhandling og et forutsigbart vei- og trafikkmiljø. Samtidig er skadeforebyggende tiltak, som beskyttende klær, også svært viktig. Føreropplæringen for bilister og andre trafikantgrupper må også legge vekt på MC slik at de kan forstå motorsyklistens spørsmål og vite hva de skal se etter og hvor de skal se.

Oslo har hatt en økning i antall alvorlige MC- og mopedulykker de siste ti årene, og samtidig vekst i antall registrerte motoriserte tohjulinger. De fleste ulykkene skjer i kryss med venstresving foran kjørende i motsatt retning eller ved påkjøring bakfra. I tillegg er ikke de unge førerne like synlige i statistikken for Oslo som i resten av landet. Det er relativt små ulykkestall for MC og moped sammenliknet med andre trafikantgrupper, og utviklingen må derfor følges videre.

Statens vegvesen vil sammen med NMCU legge til rette for å gjennomføre årlig trafikksikkerhetsdag for motorsykkel, fortrinnsvis forankret i MC-foraene. Blindsoner-

problematikken vil være et sentralt tema under disse dagene. Det er viktig at Statens vegvesen og NMCU fortsetter å peke på frivillig førerutvikling som en viktig del av trafikksikkerhetsarbeidet, slik at det blir mer vanlig blant norske motorsyklister å delta på etterutdanningskurs.

5.3 Kollektivreisende

Det er trafikksikkert å reise kollektivt i Oslo i dag og antall ulykker med drepte og hardt skadde er svært lavt sammenlignet med antall reisende. Ruter legger nullvisjonen til grunn og sikkerheten til de reisende og ansatte i kollektivtrafikken har høyeste prioritet. I tillegg til drift av kollektivtrafikktilbudet, er trafikksikkerhet sentralt i all planlegging og utvikling av kollektivtrafikken.

Kollektivtrafikken i Oslo har hatt en meget positiv utvikling de siste ti årene og i 2017 opplevde Ruter den sterkeste kollektivveksten noensinne. Dette betyr også at det er flere som går og sykler til holdeplasser, stasjoner og knutepunkt for å ta buss, T-bane eller trikk. Hvert år skjer det ulykker der kollektivtrafikken er involvert, og spesielt i forhold til buss og trikk i bymiljøer er det visse utfordringer. Det er nødvendig å skille mellom ulykker som berører andre trafikanter og ulykker som berører den kollektivreisende. Når det gjelder ulykker med andre trafikanter, hvor buss eller trikk er innblandet, utgjøres disse hovedsakelig av kollisjoner med bil og påkjørsler av fotgjengere og syklist. Påkjørsler av myke trafikanter er den minst hyppige av disse to typene kollisjoner, men samtidig er konsekvensene veldig ofte svært alvorlig. Fotgjengere er spesielt utsatt, og hvert år blir fotgjengere drept eller hardt skadde i møte med trikk eller buss i Oslo. Mange vet ikke at de skal vike for trikken.

Det er viktig å se kollektivtrafikken i sammenheng med de andre trafikantgruppene og hvilke konflikter som kan oppstå når disse skal fungere sammen. Det er ikke alltid plass til alle, og en tydelig prioritering mellom brukergrupper i hvert enkelt gateløp er viktig for sikkerheten.

5.4 Risikoatferd i trafikken

Nullvisjonen forutsetter at trafikantene skal ta ansvar for egen atferd, gjennom å være aktsomme og unngå bevisste regelbrudd. Risikoatferd i trafikken er gjerne knyttet til fart, rus, bruk av belte i bil og buss og sikring av barn i bil. I lys av den teknologiske utviklingen innenfor informasjon-, kommunikasjon-, og underholdningsenheter har også uoppmerksomhet blitt en økende risikofaktor. I et komplekst trafikkmiljø er det viktig at samtlige trafikanter tar hensyn og følger trafikkreglene. Grunnregelen, den prinsipielle hovedbestemmelsen for all veitrafikk, inntatt i vegtrafikkloven § 3 sier at «Enhver skal ferdes hensynsfullt og være aktpågivende og varsom så det ikke kan oppstå fare eller voldes skade og slik at annen trafikk ikke unødig blir hindret eller forstyrret.». Denne regelen gjelder for alle, enten vi går, sykler eller kjører.

Politiet er en sentral aktør i arbeidet med å redusere risikoatferd i trafikken gjennom sin forebyggende, håndhevende og hjelpende virksomhet. Kontrollvirksomhet er en av de viktigste aktivitetene for å redusere risikoatferd, både når det gjelder fart, rus og bruk av belte. Registreringer på landsbasis viser en positiv utvikling både når det gjelder overholdelse av fartsgrense, bruk av bilbelte og sikring av barn i bil. Beregninger gjort av Transportøkonomisk institutt viser at dersom alle fulgte fartsgrensen, kjørte uten påvirkning av rus og brukte bilbelte ville tallet på drepte og hardt skadde nærmest vært halvert. I Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018–2021 er det satt ambisiøse mål som vil kreve atferdsendring hos et stort antall førere i årene som kommer.



6 Systematisk trafikk sikkerhetsarbeid

6.1 Organisatoriske tiltak

Trafikk sikkerhet er et viktig tema i mange virksomheter, både innenfor offentlig og privat sektor, og det er stort behov for sikkerhetsstyring på ulike nivåer. Dette handler om systematisk kartlegging av risiko for ulykker, gjennomføring av systematiske aktiviteter som skal bidra til å forebygge ulykker, og å lære av ulykkene som skjer. Trafikk sikkerhetsarbeidet favner langt utover veimyndighetenes ansvarsområder. Et velfungerende samarbeid på tvers av sektorer blir stadig viktigere ettersom stadig lavere ulykkestall gjør det mer utfordrende å finne effektive og målrettede ulykkesreducerende tiltak.

6.2 Trafikk sikker bydel/kommune

Etter vegtrafikklovens paragraf 40a har fylkeskommunen et ansvar for å tilrå og samordne tiltak for å fremme trafikk sikkerheten i fylket. En viktig oppgave i denne sammenheng er å påvirke og stimulere kommunene til å arbeide målrettet og helhetlig med trafikk sikkerhetsarbeidet.



Det er mange lover og forskrifter som direkte og indirekte omtaler kommunens ansvar for ulykkesforebygging, folkehelsearbeid og trafikk sikkerhet. Kommunen er pålagt et ansvar blant annet som veieier, som eier av skole og barnehage, arbeidsgiver, kjøper av transporttjenester og ansvarlig for beboernes helse og trivsel. Samferdselsdepartementet har pekt på kommunens ansvar (Jfr. St. meld. 16, 2008–2009) der kommunalt trafikk sikkerhetsarbeid anses som avgjørende for å nå nasjonale mål om reduksjon i antall hardt skadde og drepte i trafikken.

Trafikk sikker kommune er en godkjenningsordning utviklet av Trygg Trafikk. Målet er at det drives systematisk og tverrsektorielt trafikk sikkerhetsarbeid i alle relevante sektorer, basert på eksisterende lovverk. Bydelene i Oslo har ikke forvaltningsansvaret for vei og skole, og Trygg Trafikk har derfor tilpasset konseptet Trafikk sikker kommune til Trafikk sikker bydel og laget kriterier tilpasset de områder som bydelene har ansvar for. Bydel Østensjø har vært pilot i dette arbeidet, og bydelen ble godkjent trafikk sikker i november 2017. Det å bli godkjent er ingen garanti mot at det skjer trafikkulykker, men godkjenningen er et kvalitetsstempel for godt, målbevisst og helhetlig arbeid med trafikk sikkerhet. Mer informasjon www.tryggtrafikk.no/trafikk-sikker-kommune og www.trafikk-sikkerbydel.no

Vedlegg A

OTU – Satsningsområder 2019–2022

OTU skal i 2019 ha følgende satsningsområder: Synlighet og FoU

Synlighet

Manglende synlighet er en medvirkende faktor i mange dødsulykker og rammer i størst grad fotgjengere, men også syklister og MC- og mopedførere. Marginene mellom en nestenulykke og en alvorlig ulykke er små. Oslo er en by med mange myke og sårbare trafikanter, og det er rimelig å anta at økt fokus på synlighet kan bidra til å redusere antall drepte og hardt skadde. Synlighet dreier seg ikke bare om bruk av refleks, men også lys på sykkel og bekledning. Synlighet er også svært viktig for at samspillet trafikanter imellom skal fungere.

OTU skal være pådriver for økt synlighet i trafikken. Aktuelle tiltak kan være synlighetskampanjer rettet mot skoler (Hjertesone), ulike trafikanter («Sikker på sykkel») eller digitale flater.

FoU

OTU skal være et organ for nyskaping og nytenkning innen trafiksikkerhet. I den forbindelse skal OTU i 2019 forske på uoppmerksomhet i trafikken knyttet til ulykker med myke trafikanter. Når man ferdes i et komplekst trafikkmiljø er det viktig å ha alle sansene med seg, og i dagens samfunn er ikke det alltid tilfellet. Distraksjoner øker risikoen for å havne i en trafikkulykke.



Foto: Knut Oppeide

Vedlegg B

Oversikt over tiltak i Oslo

	Mål og tiltak	Ansvarlig	Samarbeidspartnere
Befolkningsgrupper			
Barn og unge	Alle barnehager omtaler trafiksikkerhet i sine årsplaner. Private og kommunale barnehager får informasjon om kurs, materiell og annen støtte.	Barnehageansvarlig Bydelene	Trygg Trafikk
	Trafikkopplæring i storbarnsavdelingene i barnehager. Utsending av NAFENs trafikkboks sendes barnehager.	NAF	
	Alle barnehager i Trafiksikker bydel har deltatt på minst ett kompetansehevende kurs i planperioden.	Barnehageansvarlig Bydelene	Trygg Trafikk
	Alle barnehager inviteres til kompetansehevende kurs hvert år, Trafiksikker bydel barnehager prioriteres.	Trygg Trafikk	Barnehageansvarlig Bydelene
	Barnehagelærer- og grunnskolelærerutdanning ved Oslo Met får årlig tilbud om kurs i trafikk for studentene.	Trygg Trafikk	UDE
	Helsestasjonene gir foreldre informasjon om sikring av barn i bil i tråd med kriteriene i Trafiksikker bydel.	Helsestasjoner	Trygg Trafikk
	Alle helsestasjoner får tilbud om kurs om sikring av barn i bil.	Trygg Trafikk	
	Årlige bakovervendte kampanjer (0–3 år) og informasjon om feilsikring av barn (4–7 år). Tiltak inngår i nasjonale kampanjer og følges av tellinger og publisitet rundt resultatene.	Trygg Trafikk	Politiet
	Alle skoler omtaler trafiksikkerhet i sine lokale læreplaner. Skoler får informasjon om kurs, materiell og annen støtte.	UDE	Trygg Trafikk
	Aksjon skolestart markeres årlig	BYM	Politiet, Trygg Trafikk, Statens vegvesen, NAF, Luks, Oslo taxi, Syklistenes landsfor-ening, Ruter UDE og FUG
Ungdom på ungdoms-skole og i videregående skole	Utdeling av refleksevest til alle skolestartere.	BYM	
	Alle skoler kjenner til Hjertesone og lager planer for trafiksikre løsninger på sine utfordringer. Hjertesone inngår i skolestartkampanjer, men er i tillegg aktuelt hele året.	UDE	Trygg Trafikk, Helsedir, Statens vegvesen, FUG, SLF, miljøagentene, politiet
	Hjertesone etableres på alle grunnskoler, og det er ønskelig at alle gjennomfører en kartlegging med Trafikkagenten i forbindelse med dette arbeidet.	BYM, UDE, Undervisningsbygg	Trygg Trafikk
	Skolepatroljen skal fortsette med samme kvalitet på opplæring og organisering som nå.	BYM	UDE
	Alle skoler gjennomfører sykkelopplæring i henhold til Kunnskapsløftet. Materiell og sykkelprøve vil finnes i portalen sykkeldyktig.no.	UDE	NAF, SLF, NCF og Trygg Trafikk
	«Sikker på sykkel» Praktisk og teoretisk opplæring for 4, 5 og 6. klasse	NAF, BYM	NAF lokalavdeling
	Refleksdagen markeres årlig ved å sende informasjon til alle grunnskoler og videregående skoler.	Trygg Trafikk	UDE
	Alle videregående skoler inviteres til å delta i #ErDuSikker Minst 20 prosent av skolene takker ja og gjennomfører tiltaket.	UDE	Trygg Trafikk
	Alle ungdomskoler får informasjon om valgfaget trafikk og læringsressursene som finnes.	UDE	Trygg Trafikk
	Gjennomføre tiltak for å påvirke til god trafiksikkerhetsadferd hos ungdom i den videregående skole	Statens vegvesen og Trygg Trafikk	Akershus fylkeskommune
Eldre trafikanter	Tilbud om oppfriskningskurset Bilfører 65+ for seniorer fra 60 år og oppover.	Statens vegvesen NAF	Trafikkforum / ATL
	Tilbud om kjørekurs på bane. Bli kjent med egen bil og nye funksjoner	NAF	NAF Øvingsbaner
	Trygg bruk av EL sykkel for seniorer	SLF, NAF	Trygg Trafikk, NCF
	Tilrettelegge for mobilitet for seniorer, for eksempel; Nærbuss og Servicebuss	Ruter Bydelene	

Trafikanter med annen trafikkultur	Delta på arrangementer som f. eks. Tøyen-dagene, Furusetfestivalen, Melafestivalen	Statens vegvesen	
	Oversette læringsressurser til flere språk	Trygg Trafikk/NMCU	
Trafikantgrupper			
Gående og syklende	Utvikle både sommer og vinterdrift av fortau og sykkelveier.	BYM	Statens vegvesen
	Gjennomføre krysstiltak for økt sikkerhet for gående.	BYM	Statens vegvesen
	Refleksdagen markeres årlig.	Trygg Trafikk	Oslo trafiksikkerhetsutvalg, Statens vegvesen
	Fortsette utbyggingen av sykkelveinettet.	BYM, Statens vegvesen	
	Gjennomføre trafiksikkerhetstiltak, blant annet innstramming av kryss og andre fartsreducerende tiltak, for en lavere hastighet i områder med mye blandet trafikk.	BYM	Statens vegvesen
	Gjennomføre kampanjer og informasjonstiltak slik at flere bruker piggekk på sykkelen om vinteren og sørger for at sykkelen er godt vedlikeholdt.	BYM	
	Håndheving av feilparkerte biler i sykkelfeltene	BYM	Politiet
	Gjennomføre kampanjer og informasjonstiltak slik at flere bruker hjelm.	Trygg Trafikk (Sikker syklist)	
	Gjennomføre kampanjer og informasjonstiltak slik at flere bruker lys på sykkelen	BYM og Politiet	Trygg Trafikk
Motorsykel og moped	Trafiksikkerhetsdag	Statens vegvesen	NMCU, NAF MC, MC-forhandlere og trafikkskoler
	«Sikker på MC». Et lavterskelkurs for motorsyklister	NAF MC Oslo	NAF MC lokalavdelinger
	Rustløserkurs på starten av sesongen	NAF MC Oslo	Trafikkskoler i regionen
	Se oss kampanje.	NAF MC Oslo, NMCU	BYM, Politi
Kollektivtransport	Stille krav til sikkerhet gjennom kontrakter med operatørene	Ruter	
	Overvåke ulykkesutviklingen gjennom operativ drift	Ruter, BYM, Statens vegvesen	
	Ivareta sikkerheten for de kollektivreisende i planprosesser	Ruter, Sporveien	BYM, Statens vegvesen, PBE
	Utarbeide beredskapsplan for å håndtere alvorlig uønskede hendelser	Ruter	
	Dedikere og tydeliggjøre ansvaret for samordning og koordinering av trafiksikkerhetsarbeidet i Ruter	Ruter	
Risikoadferd i trafikken	Videreføre bussbeltekampanjen	Statens vegvesen	
	Videreføre Aksjon skolestart	Trygg Trafikk, Helse- dir, Statens vegvesen, FUG, SLF, miljøagentene, politiet, BYM	UDE
	Gjennomføre nasjonal kampanje om oppmerksomhet i trafikken	Statens vegvesen	
Systematisk trafiksikkerhetsarbeid			
Organisatoriske tiltak	Oslo kommune har en reisepolicy og omtaler trafiksikkerhet som en del av HMS-arbeidet.	Etatsledere i kommunen	Trygg Trafikk
Trafiksikker bydel/kommune	Minst fem bydeler er godkjent etter kriteriene for en Trafiksikker bydel.	Bydelsdirektør	Trygg Trafikk
	Alle skolene i de fem bydelene oppfordres til å bli Trafiksikker skole.	UDE, Bydelsdirektør	Trygg Trafikk
	Lag og foreninger oppfordres til å utarbeide reisepolicy for sin virksomhet i tråd med kriteriene i Trafiksikker bydel for å sikre forskriftsmessig og forsvarlig sikring i bil og buss, og at transporten foregår med lav risiko (fart, rus, uoppmerksomhet).	Trygg Trafikk	Bydel Østensjø
Folkehelsearbeidet	Pådriverarbeid for å få Trafiksikker bydel inn som strategi i Folkehelseplanen for Oslo 2020–2023	Trygg Trafikk	OTU Bydel Østensjø

BYM; Bymiljøetaten, PBE; Plan- og bygningsetaten, UDE; Utdanningsetaten, SLF; Syklistenes landsforening, NMCU; Norsk Motorcykel Union, NCF; Norsk Cykleforbund, FUG; Foreldreutvalget for grunnopplæring, Luks; Leverandørens utviklings- og kompetansesenter



Oslo kommune
Bymiljøetaten



Statens vegvesen



TRYGG TRAFIKK



POLITIET

Ruter#



sporveien



Oslo kommune
Utdanningsetaten



Plan- og
bygningsetaten



SYKLISTENE
Syklistenes Landsforening



ATL
Autoriserte Trafikkskoleers
Landsforbund