



Trygg Trafikk mener





Innhold

Innledning	3
Fart	4
Rus og trøtthet.....	6
Bilbelte og barnesikringsutstyr	8
Trafikkopplæring.....	10
Trafikalt grunnkurs i skolen	12
Skolevei og skoletransport.....	14
Myke trafikanter	16
Føreropplæring	18
Motorsykkel.....	20
Moped og lett motorsykkel.....	22
Sikre biler – ny teknologi.....	24
Yrkestransport	26
Eldre trafikanter	28
Infrastruktur	30

Innledning



TRYGG TRAFIKK

Trygg Trafikk er en ideell organisasjon som arbeider for å oppnå best mulig trafiksikkerhet for alle trafikantgrupper. Organisasjonen ble opprettet i 1956 og har organisasjoner, bedrifter, kommuner og fylkeskommuner som medlemmer.

Trygg Trafikk har et særlig ansvar for at trafikkopplæring og informasjon om trafiksikkerhet blir gjennomført som et ledd i en samordnet innsats mot trafikkulykkene. I tillegg skal Trygg Trafikk være en aktiv pådriver i trafiksikkerhetsarbeidet og følge nøye med i ulykkesutviklingen.

Trygg Trafikk er en landsomfattende organisasjon for det frivillige trafiksikkerhetsarbeidet og virker som et bindeledd og møteplass mellom dette og de offentlige myndigheter som har ansvar for trafiksikkerheten.

Det nasjonale trafiksikkerhetsarbeidet

Nullvisjonen og strategien i *Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på veg 2010-2013* legger føringer for Trygg Trafikks arbeid. Nullvisjonen er en visjon om ingen drepte og ingen hardt skadde i veitrafikken.

Organisasjonen deltar i arbeidet med den nasjonale tiltaksplanen for trafiksikkerhet på vei, i samarbeid med Statens vegvesen, Politiet, Utdanningsdirektoratet og Helsedirektoratet.

Trygg Trafikks strategi og verdier

I nullvisjonsarbeidet har Trygg Trafikk to tilnæringsmåter. Den ene er å foreslå eller iverksette tiltak mot ulykkestyper eller trafikantgrupper der det er spesielt mange alvorlige ulykker. Den andre er å arbeide langsiktig og forebyggende ved å bidra til at alle barn og unge får en kontinuerlig og god trafikkopplæring.

Trygg Trafikks verdier er å være troverdig, engasjert og nyskapende.

For å være en ledende aktør i det forebyggende trafiksikkerhetsarbeidet, må Trygg Trafikk basere sitt arbeid på fagkunnskap og balansere rollen som samarbeidspartner og pådriver. Trygg Trafikk vil være tydelig, bevare posisjonen som en nøytral aktør og fremstå troverdig. Trygg Trafikk skal formidle kunnskap, bygge nettverk, påvirke beslutningstakere og skape etterspørsel etter trafiksikkerhet. Trygg Trafikk er også pådriver overfor kommuner for å få trafiksikkerhet integrert i HMS arbeidet.

Trygg Trafikks policy

Trafikk mener ligger til grunn for Trygg Trafikks samlede innsats for trafiksikkerheten, sammen med organisasjonens Strategiplan. Dokumentet utvikles i takt med forskning og ny kunnskap. Revidert høsten 2011. Oppdatert pdf versjon finnes på Trygg Trafikks nettsted tryggtrafikk.no

Oslo, desember 2011

Fart

Farten har stor betydning for konsekvensen av en ulykke og for førerens mulighet for å unngå en ulykke. Økt respekt for fartsgrensene er avgjørende for sikkerheten på veiene. Hadde alle alltid holdt fartsgrensen ville vi spart 50 liv i året. (Kilde SVV 2010)

I Nullvisjonen er tre fartsgrenser normgivende som høyeste trygge fartsgrense, basert på menneskets tåleevne;

- 30 km/t ved risiko for kollisjon mellom bil og fotgjenger/syklist
- 50 km/t ved risiko for sidekollisjon mellom to kjøretøy
- 70 km/t ved risiko for frontkollisjon mellom to kjøretøy

Med disse fartsgrensene vil de fleste overleve, forutsatt at de bruker sikringsutstyr som bilbelte eller sykkelhjelm. Dersom farten øker med 20 km/t vil de fleste miste livet i tilsvarende ulykker.

Respekt for fartsgrensene

Økt kunnskap om konsekvenser av for høy fart er viktig. I dag kjører om lag halvparten av trafikken fortere enn gjeldende fartsgrense, og høy fart er en medvirkende årsak i 44 prosent av dødsulykkene. Når gjennomsnittsfarten øker med 5 %, øker risikoen for personskadeulykke med 10 % og risikoen for å bli drept med 25 %. Hvis farten økes fra 80 til 93 km/t, dobles risikoen for å bli drept i en ulykke. Små fartsøkninger gir stort utslag på antall drepte. Fart er et tema det legges stor vekt på i tiltak for ungdom. Foreldre har stor betydning som rollemodeller når det gjelder valg av fart hos unge bilførere.

Ulykkene

I omtrent hver tredje dødsulykke har farten vært *litt for høy* i forhold til fartsgrensen eller føreforhold.

Dersom alle alltid hadde holdt fartsgrensen, kunne vi i 2010 spart 50 menneskeliv, unngått at 121 personer ble hardt skadd og at 707 ble lettere skadd. (Kilde: SVV)

Overvåking av fart

En opplevd risiko for å bli tatt dersom man kjører for fort er et viktig og effektivt virkemiddel for å øke respekten for fartsgrensen. Politikontroller og automatisk overvåking av fart (ATK) bidrar til å redusere gjennomsnittsfarten. Streknings ATK (SATK) ble evaluert i 2010 og viser gode resultater, ordningen skal utvides i årene fremover.

Fartsgrenser

De normgivende fartsgrensene i Nullvisjonen forutsetter at veiens utforming og fartsgrense tilpasses hverandre slik at ulykker ikke fører til alvorlige skader. Totalt har 420 kilometer vei fått nedsatt fartsgrense i 2011 fra 80 til 70 km/t. Grensen skal reduseres fra 90 til 80 km/t på 70 kilometer vei i løpet av 2011. Hastighetsreduksjonene er beregnet å bidra til inntil ti færre dødsfall i året på norske veier (Kilde SVV).

I områder med mange fotgjengere og syklister må fartsgrenser og krysningspunkter være dimensjonert i forhold til de myke trafikantene, fremfor bilene. Lavere fart i sentrums- og boligområder gir færre alvorlige ulykker, mindre støy og forurensning og gjør det mer attraktivt å gå eller sykle på korte turer i nærmiljøet.

Fartssperre

Fartssperre virker slik at bilens topphastighet til enhver tid kalibreres i forhold til fartsgrensen på stedet. Fartssperre kan virke på flere nivåer, fra bare å gi et lydvarsel til at gasspedalen blir tyngre og til såkalt tvungen fartssperre. Tvungen fartssperre fungerer slik at over en viss hastighet så kan ikke føreren øke farten ytterligere.



Trygg Trafikk mener:

Kontrolltiltak:

- Det bør igangsettes et prøveprosjekt hvor bilførere som er dømt for ekstrem fart får tilbud om fartssperre mot redusert straff.
- Oppdagelsesrisikoen ved fartsoverskridelser må bli større ved hjelp av målrettede kontroller og økt overvåking.

Bedre tilpassede fartsgrenser

- Høyeste fartsgrense i sentrumsnære områder, boligstrøk og ved skoler må være 30 km/t.
- Veier med fartsgrense over 70 km/t må være utrustet med tiltak for å redusere møte- og utforkjøringsulykker og tilgivende sideterreng, for å være i samsvar med Nullvisjonen.
- Det er behov for mer kunnskap knyttet til bruk av variable fartsgrenser. SVV har igangsatt et slikt arbeid i 2011, blant annet med mål om å få bedre kunnskap om trafiksikkerhetseffekten. Resultater fra Sverige viser at det antas og kunne redusere alvorlige ulykker med 10%.

Rus og trøtthet

Kjøring i ruspåvirket eller trøtt tilstand øker risikoen for ulykker dramatisk. Rus er en medvirkende årsak til om lag en av fire dødsulykker i trafikken, trøtthet i minst en av ti.

Alkohol og andre rusmidler

Alkohol, illegale stoffer og visse psykoaktive medikamenter er vesentlige risikofaktorer i trafikken.

I politiets kontroller blir det tatt nesten like mange for bruk av illegale stoffer som for alkohol (totalt ca 9 000 hvert år). Analyser viser at 0,3% av alle sjåførere er påvirket av alkohol over 0,2 promille. Dette betyr at det daglig blir kjørt mellom 10 000 og 15 000 turer med promille. Folkehelseinstituttet regner med at om lag en prosent av sjåførene burde latt bilen stå på grunn av mulig påvirkning etter bruk av legemidler eller illegale rusmidler.

Sjåførere med høy promille – (over 1,5 i promille) eller blandingsrus, utgjør hovedproblemet i forhold til antallet promilleulykker, og ca 45% av de promilledømte har over 1,5 i promille. Menn i aldersgruppen 20-35 år er spesielt utsatt. En vesentlig andel av drepte sjåførere hvor rusmidler ble påvist ved ulykken har tidligere arrestasjoner for påvirket kjøring. Dette illustrerer at rus i trafikken utgjør et betydelig gjengangerproblem.

Norge får nå mer enhetlige regler for føring av motorvogn etter inntak av alkohol og andre rusmidler. Lovendringene iverksettes fra januar 2012.¹⁾

Lovfestede minstegrenser

Norge innfører minstegrenser for når en sjåfør blir regnet som påvirket av ulike rusmidler.

I prinsippet innebærer dette at vi får nulltoleranse for 15 forskjellige rusmidler. Regelendringene bidrar til at saksbehandlingen forenkles og blir mer lik som for promillekjøring.

Rutinemessig kontroll av rus

Politiet gis lovhjemmel til rutinemessig testing for rus hos sjåførere, uten skjellig grunn til mistanke, slik loven allerede er for mistanke om promillekjøring. Det blir nå mulig å bruke hurtigtester (spyttester) ved trafikkontroller for å avdekke kjøring med andre rusmidler enn alkohol. Som bevisgrunnlag må det imidlertid være blodprøve og eventuell legeundersøkelse for å fastslå påvirkningen.

Skjerpet reaksjon overfor unge bilførere

Som et forebyggende tiltak blir det skjerpede straffereaksjoner for lavpromille for unge bilførere med førerkort på prøve. Dersom de blir straffet for ruspåvirket kjøring skal de miste førerretten selv om påvirkningen er mellom 0.2 og 0.5 promille.

Krav om legeattest

Politiet gis utvidet fullmakt til å kreve legeattest når en person som har mistet førerkortet på grunn av rus skal få førerkortet tilbake.

Helsetjenestens meldeplikt ved mistanke om rusmisbruk

Helsedirektoratet skjerper retningslinjene for oppfylging av førerkortforskriftens krav om legenes meldeplikt (§5-1). Dette gjelder både bruk av legemidler og sykdommer som medfører risiko i trafikken, og som gjør at vedkommende ikke bør ha førerrett. Det kommer nye veiledere og informasjon både til leger og fylkesmenn i løpet av høsten 2011. Det er fylkesmannen og helsetilsynene i fylket som har ansvar for å kontrollere at de skjerpede kravene følges.

Alkolås som del av straffen for promilledømte

Regjeringen har også foreslått at det vil bli mulig for de som blir dømt til ubetinget fengsel (over 1,5 promille eller ved gjentakelser) for promillekjøring å installere alkolås som del av straffen.¹ Tilbudet vil bli gitt som et alternativ til soning og må finansieres av den enkelte. Tiltaket er ment å imøtekomme gjengangerproblemet og er et tilbud til personer som har problemer med alkohol eller andre rusmidler. Det er foreslått at dette tilbudet skal knyttes til det eksisterende «Program for ruspåvirket kjøring» i regi av Kriminalomsorgen. Det er i dag om lag 2000 personer som årlig blir dømt med mer enn 1,5 promille i blodet og det er om lag 500 som blir tilbudt deltakelse i programmet. Det er uklart hvor mange som gjennomfører programmet, og det er store regionale forskjeller i gjennomføringen.

En arbeidsgruppe i Justisdepartementet arbeider med forslag til hvordan tiltaket med alkolås skal implementeres i dagens program.

Kunnskap og statistikk

Kunnskapen om det reelle omfanget av rus i trafikken i Norge er mangelfull. Det er ikke praksis for å ta utvidet blodprøve av alle som er involvert i alvorlige ulykker – slik tilfellet er i mange andre land.

¹ Alkolås som alternativ til tap av førerrett ved kjøring med promille, SVV april 2010



Trøtthet

Trøtthet er en medvirkende årsak til mellom 10 og 15 prosent av dødsulykkene. Mange bilførere undervurderer risikoen ved trøtthet og overvurderer sin egen evne til å håndtere situasjonen. Det er derfor viktig å påvirke trafikantene til økt bevissthet om faren ved trøtthet. Søvn er det eneste virkelige effektive middelet mot trøtthet. Andre tiltak for å forhindre ulykker på grunn av trøtthet er rumlefelt i veikanten som varsler med lyd og vibrering dersom føreren glir ut av sitt kjørefelt. I tillegg finnes teknologi i biler som varsler om trøtthet.

Det er også viktig at arbeidsgivere overholder kjøre- og hviletidsbestemmelsene.

Trygg Trafikk mener:

Lovgivning

- Vegtrafikkloven §36 nr 2c bør i større grad benyttes overfor bilførere som blir tatt for gjentatt ruskjøring uten førerkort.

Kontroll og overvåking

- Politiet må få tildelt tilstrekkelige ressurser til å følge opp den nye lovgivningen. Terskelen for bruk av spyttestene må være så lav at de også kan fungere som et generelt forbyggende tiltak (som promilletestene).
- Straffeutmålingen for lavpromille for unge sjåførere i prøveperioden må følges opp av hyppige kontroller på tider og steder der unge forventes å kjøre beruset.

Alkolås

- Norske myndigheter må arbeide aktivt for at EU krever alkolås i alle nye kjøretøy.
- Krav om alkolås i kjøretøy som brukes i offentlig personbefordring bør bli et kriterium ved konsesjonstildeling av slik transport.
- All yrkestrafikk skal utrustes med alkolås så snart som mulig.
- Det vedtatte forslaget om alkolås som alternativ til fengselsstraff overfor personer som er dømt for gjentatt promillekjøring må snarlig settes i verk. Tiltaket må inneholde systematisk behandling og rehabilitering. Det må arbeides for at flest mulig av de dømte får tilbud om programmet.

Informasjon

- Kunnskapen om sammenhengen mellom trøtthet og risiko ved bilkjøring bør økes i befolkningen.

Ansvar

- Fylkesmennene og helsetilsynet i fylkene må sørge for at legene følger de nye retningslinjene om meldeplikt.
- Det påhviler arbeidsgiverne et spesielt ansvar å legge til rette slik at kjøre- og hviletidsbestemmelsene kan følges.

Kunnskap

- Det må tas utvidet blodprøve av alle alvorlig trafikkskadede og omkomne – slik at Norge får en bedre statistikk av rusomfanget i trafikkulykkene.

Bilbelte og barnesikringsutstyr

Bilbelte, barnesikringsutstyr og kollisjonsputer er det viktigste beskyttelsesutstyret i bil. 100 prosent bruk av bilbelte i personbil ville spare 30 – 40 liv i trafikken årlig.

Utenfor tettbebygde strøk bruker 95% av bilførere og forsetepassasjerer bilbelte (Kilde SVV 2010). Mange unnlater å bruke bilbelte på korte turer og flere unnlater å bruke beltet i baksetet enn i forsetet. Menn har generelt en lavere bruksprosent enn kvinner, og unge førere er dårligere til å bruke belte enn eldre.

Yrkessjåfører, fremfor alt lastebil-sjåfører og drosjesjåfører, bruker beltet i mindre grad enn privatbilister. Undersøkelser viser at en del innvandrere bruker bilbelte og barnesikringsutstyr i mindre grad enn gjennomsnittet (TØI).

Bruk av barnesikringsutstyr

Reglene for sikring av barn i bil ble skjerpet i mai 2006. Det er i dag lovpålagt å sikre barn i personbil med vekttilpasset sikringsutstyr til de er 135 cm høye. Bruken av barnesikringsutstyr er generelt høy, men mange unnlater å sikre barna på korte turer i nærmiljøet og når flere enn familiens egne barn sitter på. En del barn er sikret med utstyr som ikke er riktig i forhold til barnets vekt eller høyde, eller sikringsutstyret er feil

montert. Hvert år blir barn skadet eller drept som passasjerer i bil på grunn av manglende eller feil sikring.

Å sitte sikret bakovervendt gir best reduksjon i risiko for skader for småbarn. Tellingene gjennomført av Trygg Trafikk i 2011 viser at bare en tredjedel (36%) av barn i aldersgruppen 1 – 4 år sitter bakovervendt. Tellingene viser i tillegg at 35 prosent i aldersgruppen 7- 10 år ikke er lovlig sikret. De sitter enten helt usikret, eller kun med bilbelte, uten eget sikringsutstyr. Unnlater man å sikre barn under 15 år gis to prikker i førerkortet.

Belte i buss og minibuss

Til tross for at det er påbudt å bruke bilbelte i buss der det finnes, er bruksprosenten fortsatt lav. Bussjåføren har ansvar for at barn under 15 år bruker belte der det finnes. Det er i dag vanskelig for sjåføren å følge opp dette ansvaret. Tekniske løsninger for å få flere passasjerer til å bruke beltet er under utvikling, i tillegg er det nødvendig å øke bevisstheten om bruk av belter i buss.

Topunktsbelte forhindrer at man kastes ut av bussen i en kollisjon, men forhindrer ikke at overkroppen kastes fram mot seteryggen foran, med andre typer skader som resultat. Trepunktsbelte gir langt større skadeforebyggende effekt, spesielt dersom bussen velter eller frontkolliderer.

Hver dag reiser 200 000 barn med buss til skolen. Samferdselsdepartementet skal etter lovendring høsten 2011 fastsette en forskrift som pålegger fylkeskommuner og kommuner å sørge for at skolelever får sitteplass med bilbelte ved skoleskyss i buss. Et slikt framtidig pålegg skal gjelde for elever som er omfattet av lovfestet rett til skoleskyss, i tråd med opplæringsloven. Tidspunktet for iverksetting vil bli fastsatt i en egen forskrift.

Se også Skolevei og skoletransport.



Trygg Trafikk mener:

Lovendringer

- Bilførere må bli ilagt gebyr for hvert usikrede barn, og ikke ett gebyr uavhengig av antall barn. Det må innføres samme krav til sikring av barn i minibuss/maxitaxi som i personbiler.
- Det må innføres krav om trepunkts bilbelte på alle sitteplasser i nye personbiler og minibusser.
- Det må være forbudt å ta med flere passasjerer enn det finnes sitteplass for i buss utenfor bytrafikk eller i buss som kjører med hastighet over 50 km/t.
- Norske myndigheter må arbeide for at bakovervendt sikring av småbarn skal bli lovpålagt ved at godkjenningskravet ECE Reg 44 endres.
- Barn bør ikke sitte foran en aktiv airbag før de er minst 140 centimeter høye. Dagens forskrift bør endres.
- Barn bør ikke transporteres i bil uten trepunktsbelte. Dagens forskrift bør endres.
- Lovendring om pålegg for fylkeskommuner og kommuner hvor skoleelever får sitteplass med bilbelte bør iverksettes senest innen utgangen av 2012.

Kontroll og overvåking

- Kontroll av bilbeltebruk og sikring av barn i bil må øke.
- Kontrollene bør særlig øke mot de grupper og geografiske områder som har lavere bruk av belte og barnesikringsutstyr enn andre.

Informasjon og opplæring

- Alle foreldre må få informasjon om riktig sikring av barn i bil. Informasjonen bør finnes på flere språk.
- Førere av kjøretøy som utfører persontransporttjenester må få opplæring i hvordan passasjerer med ulike funksjonshindringer skal sikres, blant annet hvordan rullestoler skal sikres under transport.

Ansvar

- Barnehageeiere må pålegges å sikre at alle barn sikres med barnesikringsutstyr i henhold til alder og vekt under transport i regi av barnehagen.
- Busselskapene må innføre rutiner som bidrar til at flere passasjerer bruker belte der det finnes.
- Innkjøpere av transporttjenester må stille krav om at belter blir brukt – ved skoletransport, transport av funksjonshemmede og blant førere av gods, renovasjon etc.
- Innkjøpere av transporttjenester må stille krav om kjøretøy med høy sikkerhet og trepunktsbelte på alle plasser.

Trafikkopplæring

Trafikantene har et ansvar for å følge trafikreglene, vise hensyn og foreta trafikksikre valg. Det tar mange år å bli en trygg og selvstendig trafikant, og det krever en god og systematisk opplæring.

Trafikkopplæring hjemme

Foreldre er viktige rollemodeller og har hovedansvar for trafikkopplæring av sine barn og unge. Foreldrene har kunnskap om egne barns forutsetninger og er best skikket til å vurdere når barna er modne for å takle de forskjellige utfordringene de møter.

Barnehage

Barnehagen har en viktig plass i samfunnet. I henhold til lovverket skal barnehagen gi barn et oppvekstmiljø som er helsefremmende og forebyggende. Barnehagevirksomheten er lagt under Kunnskapsdepartementet. Barnehagens årsplan bør inneholde tiltak som omhandler trafikksikkerhet og som letter barns overgang fra barnehage til skole.

Skole

Kunnskapsløftet legger et godt grunnlag for trafikkopplæring i skolen, men arbeidet må følges opp. Trafikkopplæringens omfang og nivå i grunnskolen ble kartlagt i 2009. Kartleggingen viser at det er mer trafikkopplæring på barnetrinnet enn på ungdomstrinnet. Totalt har 70 % av grunnskolene trafikkopplæring i sine lokale planer, og målet er å øke andelen til 80% innen 2014. Skoler som har en trafikkansvarlig lærer og som har trafikk nedfelt i skolens egne planer følger opp trafikk som en del av Kunnskapsløftet i større grad enn andre skoler. 63 % av ungdomsskolene stiller krav om bruk av sykkelhjelmer på turer i skoletiden. Målet er at andelen skal opp til 80 % innen 2014.

Til støtte i opplæringen anbefaler vi www.barnastrafikkklubb.no og www.trafikkogskole.no.

Kompetansemål i læreplanen:

Etter 4. trinn i kroppsøving: Eleven skal kunne følge trafikregler for fotgjengere og syklist.

Etter 7. trinn i kroppsøving: Eleven skal kunne praktisere trygg bruk av sykkel som fremkomstmiddel.

Etter 10. trinn i naturfag: Eleven skal kunne gjøre greie for hvordan trafikksikkerhetsutstyr hindrer og minsker skader ved uhell og ulykker.

Etter Vg1 i Service og samferdsel: Eleven skal kunne gjøre rede for ulike trafikksikkerhetstiltak.

HMS i barnehage og skole

I henhold til «Forskrift om miljørettet helsevern» skal barnehager og skoler fremme helse, trivsel, gode sosiale og miljømessige forhold samt forebygge sykdom og skade. Rutiner for trafikksikkerhet på turer bør derfor inn i internkontrollsystemet ved den enkelte virksomhet.

TRYGG TRAFIKK Trafikk og skole Samarbeidspartnere | Kontakt oss

1.-4. trinn 5. - 7. trinn 8.-10. trinn Videregående

Velg ditt trinn

Til læreren Til foreldre

Oppgaver, spill, filmer, quiz og rollespill Undervisningsopplegg for alle klassetrinn

www.ryggtrafikk.no



Trygg Trafikk mener:

Trafikkopplæring i skole og barnehage

- Trafikkopplæring er både et privat og et offentlig ansvar og bør være obligatorisk i barnehage, skole og lærerutdanning.
- Barnehage- og skoleeiere har ansvar for trafikksikkerhet i sine virksomheter.
- Den enkelte barnehage og skole har ansvar for kontinuitet og progresjon i trafikkopplæringen, og dette bør synliggjøres gjennom årsplaner og rutiner.

Lærerutdanningen

- Lærerutdanningene skal gi de kommende pedagogene forutsetninger og motivasjon til å gjennomføre trafikkopplæring i barnehage og skole. Det må arbeides for at dette blir obligatorisk.

Trafikalt grunnkurs i skolen

I 2005 ble det åpnet for at trafikalt grunnkurs kan bli gitt som et tilbud i den offentlige skole, i 2011 er det i Stortingsmelding 22 fremmet forslag om trafikalt grunnkurs som valgfag på ungdomstrinnet.

NTP 2010 – 2019

I NTP står det at god opplæring og holdningsdannende arbeid er viktig og at myndighetene vil styrke trafikkopplæring, føreropplæring og holdningsskapende arbeid rettet inn mot ulike livsfaser, trafikantgrupper og arenaer. Videre står det at Regjeringen i planperioden søker et tettere samarbeid mellom samferdsels- og utdanningsmyndighetene for en ytterligere styrking av trafikkopplæring i samsvar med intensjonen i læreplanene for grunnopplæringen i Kunnskapsløftet.

Det står også: Det er videre et mål å tilrettelegge for samarbeid mellom den offentlige skole og trafikkskolene, og for at flere offentlige skoler skal kunne tilby trafikalt grunnkurs i tilknytning til skolene. Opplæring i trafikalt grunnkurs må foregå som et tillegg til det ordinære timetallet elevene har krav på i de ulike fagene (s 283).

Trafikkopplæringsforskriften

Trafikkopplæringsforskriften (2009) uttrykker hva Statens vegvesen legger i «opplæring innenfor offentlig

skoleverk». § 1-2 første ledd bokstav k): «Opplæring som faller innenfor opplæringslova.

Opplæringen må være en del av skolens ordinære opplæringstilbud og være underlagt tilsyn fra det offentlige skoleverket.»

Gyldige modeller

Trygg Trafikk og Statens vegvesen har i 2010 gjennomført en kvalitativ kartlegging av hvordan Trafikalt grunnkurs i skolen gjennomføres. Læreren er godt egnet til å følge opp arbeidsmetodene det trafikale grunnkurset legger opp til. Det må legges opp til en god dialog og arbeidsfordeling mellom trafikkskoler og offentlig skoler som driver trafikalt grunnkurs. Det er positivt at skoler tilbyr trafikalt grunnkurs når forholdene blir lagt til rette og intensjonene i opplæringen følges. En kartlegging i 2009 viser at 30 – 40 % av skolene svarer at de har trafikalt grunnkurs som tilbud ved skolen – uten at det er spesifisert om det er innenfor eller utenfor ordinær skoletid.

Nytt valgfag på ungdomstrinnet

I Meld. St. 22 (2010 – 2011)

Motivasjon – Mestring – Muligheter er det fremmet forslag om valgfag på ungdomstrinnet. Valgfagene skal være tverrfaglige og ha innholdselementer fra minst to fag. Ordningen innføres trinnvis med oppstart høsten 2012 for 8.trinn, 2013 for 9. trinn og 2014 for alle trinn. Utviklingsarbeidet gjennomføres i puljer, med 8 valgfag i 1. pulje. I oppdragsbrevet fra Kunnskapsdepartementet til Utdanningsdirektoratet er det gitt noen føringer for pulje 2. Her står det «Trafikalt grunnkurs skal være ett av valgfagene for pulje 2. Utdanningsdirektoratet bes vurdere om det bør være egne retningslinjer for dette faget.»



Trygg Trafikk mener:

- All ungdom bør få grunnleggende trafikkopplæring tilsvarende mye av innholdet i trafikalt grunnkurs, men Trygg Trafikk ønsker ikke å presse ungdom til å ta førerkort.
- Vi må få bedre dokumentasjon av elevenes læringsutbytte på trafikalt grunnkurs, både ved kjøreskoler og i grunnskolen. Dette bør inngå i den forestående evalueringen av føreropplæringen.
- Trafikalt grunnkurs som nytt valgfag må baseres på forskningsbasert kunnskap om ungdom og trafiksikkerhet og inneholde mål for kunnskap, ferdigheter, holdninger og atferd.
- Ett eller flere kompetansemål i Kunnskapsløftet bør ivareta holdningsarbeidet i trafikkopplæringen, gjerne i samfunnsfag.

Skolevei og skoletransport

Barns plikt til å gå på skolen bør følges av retten til en skolevei som er tilrettelagt for gående og syklende.

Barn har rett og plikt til å gå på skolen og bør derfor ha rett til en rimelig trygg skolevei, enten de bor nær skolen og kan gå eller sykle, eller de bor lengre unna og må få skoletransport. Det at elever kan gå eller sykle til og fra skolen er viktig. De får trafikktraining og trafikkerfaring i tillegg til de helsemessige og miljømessige fordelene dette gir.

Opplæringsloven § 7 gir elever som bor lenger unna skolen enn 2 km (1. trinn) og 4 km (2.-10. trinn) rett til fri skoleskyss. I dette ligger det at når elever bor nærmere skolen enn disse grensene, forventes det at elevene går eller sykler. Da bør denne veien være tilrettelagt for barn i den aktuelle alder. I forskrift til Opplæringsloven står det at kommunen eller fylkeskommunen har plikt til å ulykkesforsikre elevene, og denne forsikringen skal også gjelde skoleveien.

Særlig farlig skolevei

I Opplæringslovens § 7 heter det videre at elever kan innvilges fri skoleskyss uavhengig av veilengden dersom skoleveien er spesielt farlig eller vanskelig, men uten at det er nærmere beskrevet hva som betegnes som spesielt farlig eller vanskelig. Kommunens/ fylkeskommunens økonomi vil kunne påvirke denne vurderingen. Trygg Trafikk har laget en veiledning for vurdering av særlig farlig eller vanskelig skolevei.

Sikker skoleskyss

Det må stilles strenge sikkerhetskrav til skoleskyssen, og den vedtatte lovendringen om sikring av barn i buss må innføres snarest mulig og senest innen 2013. Mange ulykker skjer ved av- og påstigning av bussen. For å forebygge slike ulykker, bør holdeplasser og avkjøringssteder sikres spesielt. Det kan bety spesielle fysiske tiltak, som ledegjerder, rundkjøringer eller lignende, samtidig som det må innarbeides gode rutiner for opplæring og informasjon.

Skolepatrolje

Noen skoler har elever på 7. trinn eller voksne som skolepatrolje for å hjelpe de yngste elevene i trafikken og gjøre skoleveien tryggere. Det er ikke en pålagt oppgave, så skolene må selv bestemme om de ønsker skolepatrolje og hvilke oppgaver den skal ha. Det vanligste stedet å ha skolepatrolje er ved kryssing av

vei med gangfelt. Men behovene og trafikksituasjonen ved skolene kan være forskjellig, og skolepatrolje kan f.eks. også brukes ved overgang med lyskryss, ved gangbru og undergang, på bussholdeplass og som sykkelhjelm- og sykkelvakt. Skolen må ha klare beskrivelser for hvilke oppgaver patroljen skal ha og hvilke rutiner som skal følges. Rektor har ansvaret for sikkerheten til skolepatroljen og resten av skolens elever.

Skolepatroljeordningen er både omtalt i Forskrift om kjørende og gående trafikk (trafikkregler) § 13 - 2.b og i Forskrift til opplæringsloven § 12 - 1 «Tryggleik for elevane».





Trygg Trafikk mener:

Skolens ansvar for elevenes sikkerhet

■ Skolens totale ansvar for elevenes trafiksikkerhet bør bli tydeligere i forskrift til opplæringslovens § 12 – 1.

Skolevei og skoleskyss

■ Ved skoler bør nærmiljøet tilrettelegges slik at barn og unge kan gå eller sykle til skolen. Området rundt skolen som er tilrettelagt for fotgjengere og syklister må tilsvare gjeldende grense for skoleskyss.

■ Barn og unge som har rett til skoleskyss må sikres en forsvarlig skoleskyss, med sitteplasser og bilbelte senest innen utgangen av 2012, og ikke i 2015-16 som regjeringen legger opp til.

■ Holdeplasser og parkeringsområder for henting og bringing av barn til skole, skolefritidsordning og barnehager bør ha en trafiksikker utforming og lokalisering.

■ Busser som kjører skoletransport bør merkes med egne skilt på bussen. Forbud mot å passere skolebusser på holdeplasser bør vurderes innført.

Skolepatrolje

■ Skolens ledelse har ansvar for at skolepatroljen får opplæring og regelmessig oppfølging. Alle skolens elever må få trafikkopplæring, ikke bare skolepatroljen. Skolen må informere alle foreldre om skolepatroljens roller og oppgaver og understreke at en slik ordning ikke fratår foreldrene deres ansvar.

Myke trafikanter

At flere velger å gå eller sykle gir helsegevinst og er positivt for miljøet. Samtidig er myke trafikanter svært utsatt for alvorlige skader ved ulykker. For å unngå alvorlige skader hos de myke trafikantene, må trafikken i byer og boligområder skje på deres premisser.

Gående og syklende må skilles fra biltrafikken, eller fartsgrensene må tilpasses myke trafikanters tåleevne ved en eventuell påkjørsel, det vil si maks 30 km/t. Gjennomfartsveier for biltrafikken utenom sentrumsområder, kombinert med helt bilfrie områder i byer vil gi et roligere miljø. Det vil i tillegg gjøre det mer attraktivt å gå eller sykle på korte turer i byer og tettsteder og dermed bidra til økt fysisk aktivitet.

Fartsgrense 30 km/t skal i dag brukes i sentrums- og boligområder og ved barneskoler. I tillegg til skilt er det nødvendig med fartsreducerende tiltak som fartshumper, innsnevring og merking av veibanen for å få den reelle farten ned. Der fotgjengere skal krysse veibanen må krysningspunktene være tilstrekkelig sikret.

Bedre tilrettelegging for myke trafikanter

Ved å etablere trygge soner for elevene rundt skoler vil nærmiljøene bli tryggere for alle andre myke trafikanter. Det vil si barn på vei til og fra fritidsaktiviteter, syklister eller

eldre fotgjengere som er spesielt utsatt for alvorlige skader.

Sykkelen er det første kjøretøyet de fleste tar i bruk. Samtidig er regler for syklende kompliserte å forstå både for syklister og bilister, spesielt vikepliktsreglene og regler for kryss. I følge kompetansemålene i læreplanen for grunnskolen skal elever etter 7. trinn kunne sykle trygt i trafikken, noe som stiller store krav til sykkelopplæringen i skolen.

Sykkelhjelm og sykkel

De alvorligste skadene etter sykkelulykker er hodeskader, og å øke andelen syklister som bruker hjelm vil redusere antall syklister som blir alvorlig skadet eller drept. Tellingene fra 2011 viser at 51 prosent av syklister bruker hjelm. Et påbud om bruk av sykkelhjelm vil sannsynligvis gi en betydelig økning i andelen som bruker hjelm. Erfaringer fra land som har innført påbud viser at sykkelbruken kan synke noe med en gang, men tar seg opp igjen til nivået før påbudet ble innført.

Selve sykkelbruken har stor betydning for sikkerheten. For å være

trafikksikker skal den være utstyrt med lykt foran og bak når det er mørkt, reflekser, effektive bremses og ringeklokke. En del av syklene som selges mangler i dag påbudt utstyr.

Synlighet for myke trafikanter

En forutsetning for fotgjengeres og syklisters sikkerhet er at de blir sett i mørket, ved at de bruker refleks og belysning. Å bruke refleks reduserer fotgjengeres risiko for å bli påkjørt i mørket med 85 prosent. Hvis alle brukte refleks kunne flere liv vært spart. Finland har innført påbud om refleks i mørke for fotgjengere, og har en bruksprosent på ca. 40 prosent, mot 24 prosent i Norge blant voksne fotgjengere (Trygg Trafikk 2010).



Trygg Trafikk mener:

Trafikkmiljø

- I byer og tettsteder skal sikkerhet for fotgjengere og syklister prioriteres foran fremkommelighet for andre trafikantergrupper.
- Drift og vedlikehold av fortau, sykkel- og gangveier, også vinterstid, skal prioriteres på linje med vedlikeholdet av det øvrige veinettet.
- Gang- og sykkeltrafikk skal i størst mulig grad separeres fra biltrafikk. Der dette ikke er mulig skal fartsgrensen være maks 30 km/t i tettbebygde strøk. Syklister og gående skal i størst mulig grad separeres, for å unngå konflikter.

Myke trafikanters eget ansvar

- Syklister skal øke bruken av refleks og lys på sykkelen for å synes bedre i mørket.
- Det bør innføres påbud om å bruke sykkelhjelmer for alle syklister.
- Det bør innføres påbud om bruk av fotgjengerrefleks for fotgjengere i mørke, for å gi et tydelig signal om at fotgjengere har ansvar for å bli sett.
- Det bør innføres et krav om at alle sykler som selges er utstyrt med påbudt utstyr.

Føreropplæring

Føreropplæringen er et av våre viktigste verktøy for å møte Nullvisjonens krav om trafikantenes ansvar. Det bør oppmuntres og stimuleres til mye og kontinuerlig trening, og den private mengdetreningens rolle og kvalitet må forsterkes.

Forskning om føreropplæring bygger oftest på analyser av hvilke problemer som må løses og hvilken kompetanse som må utvikles eller forsterkes. I føreropplæringen for personbil har man kunnet sammenholde kunnskaper til en modell over hvilken kompetanse en sikker fører må ha, den såkalte GDE-matrisen (Goals for Driver Education).

Denne modellen ligger til grunn for den norske føreropplæringens nåværende mål med fokus på betydningen av individuelle, sosiale og kulturelle forutsetninger og begrensninger hos føreren og hvordan dette påvirker førerens motivasjon til å gjøre sikre valg. Kunnskap om risiko i trafikken og selvinnsikt står sentralt i opplæringen og stiller store krav til bruk av pedagogiske verktøy. Arbeidsformen skiller seg fra tidligere læreplaner slik at trafikklærerne trenger tid på å implementere denne.

En god føreropplæring

Kunnskapsbaserte anbefalinger innebærer blant annet at det må være harmoni mellom mål, lærerkompetanse og prøve (OECD). Det bør oppmuntres til mye og kontinuerlig trening, og opplæringen må være godt strukturert. Den private mengdetreningens rolle og kvalitet bør forsterkes, samtidig som den profesjonelle opplæringen bør få en sterkere rolle. Obligatorisk opplæring om risiko i trafikken, som fokuserer bl.a. på hastighet,

verneutstyr, rus, tretthet, og mørke, bør innføres. TØI avsluttet i 2010 et strategisk instituttprogram (SIP) om «høyrisikoatferd og høyrisikogrupper i veitrafikken». En av problemstillingene det har vært fokusert på, er hva som kan forklare unge mannlige bilføreres høye ulykkesrisiko. Mer mengdetrening før, og begrensninger på førerkortet den første tiden etter førerprøven, er tiltak som vil kunne redusere de unges ulykkesrisiko. I tillegg vil bruk av teknologi, som for eksempel fartssperre kunne gi resultater. Tiltak som nevnt over følger prinsipper for gradert førerkort. Begrensninger på førerkortet har vist gode resultater i andre land.

Trafikklærerutdannelsen bør tilpasses gjeldende mål og kompetanse om pedagogikk og saksområder som opplæringsmålene for føreropplæringen omfatter. I den norske føreropplæringen er mange av disse anbefalingene implementert. Norge har internasjonalt sett en godt utviklet føreropplæring. Ulykkesrisikoen for unge førere er fortsatt svært høy i Norge, det finnes et potensial for ytterligere forbedringer.

Glattkjøring og videre-utdanning

Det er i dag enighet om at et fokus på defensiv kjøring med store sikkerhetsmarginer er betydelig viktigere enn ferdighetstrening i å håndtere kritiske situasjoner når

de har oppstått. Dette har blant annet påvirket utformingen av den obligatoriske glattkjøringen (sikkerhetskurs på bane) i Norge og flere andre land.

Man venter på resultater fra evaluering av den siste modellen i norsk føreropplæring – det var tidligere varslet at denne skulle foreligge i 2010.

Trafikalt grunnkurs

Se eget kapittel.



Trygg Trafikk mener:

Kunnskap og dokumentasjon

- Ny kunnskap fra Norge og andre land må være grunnlag for videre utvikling.
- Forskning og kunnskap om gradert førerkort må være grunnlag for å se på begrensninger for bilførere med førerkort på prøve. Erfaring fra andre lands gjennomføring av «gradvis utvidet førerrett» må tas med i dette utviklingsarbeidet.

Tiltak og kurs

- Kvaliteten og omfanget av mengdetreningen må heves. Ledsagere må få informasjon om betydningen av mengdetrening og stimuleres til å gjennomføre kurs.
- Det bør innføres en prøveordning der ferske førerkortinnehavere må merke bilen, for å forsterke opplevelsen av at føreren er «lærling», både for den ferske føreren og omgivelsene.

Alternativ til straff

- Kurs om fart, risiko og konsekvenser bør vurderes som alternativ til straff, eventuelt i kombinasjon med samfunnsstraff. Bruk av fartssperre bør vurderes for unge bilførere som alternativ til, eller i tillegg til straff ved grove fartsovertredelser.

Motorsykkel

Motorsyklister er en svært utsatt trafikantgruppe. Skadene blir langt mer alvorlige når det skjer en ulykke, enn tilfellet er for personer i bil. Motorsyklister må derfor ha høyere kompetanse som førere enn andre.

Risikoen for å komme ut for en ulykke eller bli hardt skadet er mange ganger høyere for motorsyklister enn for bilister. Størst er risikoen for unge førere med liten erfaring på motorsykkel. Både kollisjonsulykker og singelulykker er vanlig, noe som viser at det er sikkerhetsproblemer knyttet til motorsyklister selv, til andre trafikanter og til utformingen av veimiljøet.

Antall motorsykler har økt kraftig de siste årene. Antall ulykker har likevel ikke økt i samme takt som antall motorsykler, og antall omkomne har ligget på rundt 30 personer de siste årene.² En årsak til at ulykkene ikke har økt i takt med antall motorsykler er at gjennomsnittsalderen blant motorsyklister øker, og at ungdomsproblematikken derfor reduseres. Vi deler motorsyklene inn i tre kategorier; Lett-, mellomtung- og tung motorsykkel. De fleste motorsyklister har førerrett for tung motorsykkel og er i alderen 30 år og oppover.

Nullvisjonen og de mest utsatte

I Nullvisjonen er det en grunn tanke at trafikanter ikke skal utsettes for større kollisjonskrefter enn det kroppen tåler.

Det finnes trafikantgrupper og kjøretøytyper som ikke

omfattes av disse kriteriene og som derfor heller ikke fullt ut omfattes av det nullvisjonsbaserte trafikksikkerhetsarbeidet. Til denne gruppen hører blant annet alle kategorier motorsykler og mopeder. Konsekvensen er at det må arbeides med en strategi som fyller hullene i nullvisjonen.

Føreropplæring

Føreropplæringen på motorsykkel er revidert og fokuserer mer enn før på kompetanse som er nødvendig for å unngå ulykker. Presis kjøreteknikk og kjørestrategi er helt nødvendige elementer i denne kompetansen. Føreropplæringen gir også et signal om at motorsykkelførere trenger særlig høy kompetanse i forhold til andre førergrupper.

I det tredje førerkortdirektivet fra EU har man viet oppmerksomhet til aldersproblematikken der de yngste førerne med de største motorsyklene er et spesielt stort problem. Det innføres derfor regler om en gradvis introduksjon eller en økt aldersgrense på 24 år på førerkort for de største motorsyklene. Bak dette ligger blant annet kunnskap om at jo yngre man er når man debuterer desto høyere er startrisikoen for å komme ut for en ulykke.

Ferske motorsyklister har behov for å utvikle ferdigheter etter en periode med egentrening (både

kjøretekniske og trafikale). Frivillige førerutviklingskurs som gir effekt på risikoreducerende adferd bør gjøres obligatorisk.

Synlighet

I kollisjoner mellom bil og motorsykkel er det ofte bilføreren som har skyld i sammenstøtet. Bilførere må derfor påvirkes til å regne med motorsyklister i klassiske krysningssituasjoner. Motorsykkelførerne må gjennom opplæringen bli bevisstgjort hvilken kjøremåte som tar høyde for bilførernes «klassiske» feilhandlinger. Synligheten bør forbedres. Det finnes flere løsninger for å øke motorsyklisterens synlighet. Motorsyklisterens valg av hastighet og plassering i kjørebane er likevel avgjørende for hvordan han/hun blir sett av andre trafikanter.

² 26 til 33 personer de siste fire årene.



Trygg Trafikk mener:

Informasjon og opplæring

- Føreropplæringen må videreutvikles, lærerne og sensorene må gis muligheter til å utvikle sin egenferdighet og veilederkompetanse.
- Det må arbeides med en strategi som omfatter motorsyklister og mopedister som en del av Nullvisjonen.
- Motorsyklister skal tilbys kvalitetssikret etterutdanning av organisasjoner/instruktører som er spesialister på dette. Obligatorisk etterutdanning bør innføres.
- Andre trafikanter må i større utstrekning opplyses om risikoen for ikke å oppdage motorsyklister. Det bør være en tydelig del av føreropplæringen for personbil.

Tilpasning for motorsyklister

- Veienes utforming og omgivelser skal så langt det er mulig tilpasses motorsykler.
- Motorsykelprodusentene skal tilby tekniske støttesystemer som hjelper føreren å ikke overskride fartsgrenser eller kjøre med promille. Eksempelvis ISA-systemer (GPS-basert system som viser fartsgrensen der man befinner seg og advarer dersom man overskrider) og alkoholås. Nye systemer bør utvikles og testes sammen med motorsykelbransjen og -organisasjonene.
- Det må føres tilsyn med veien slik at avvik, mangelfullt vedlikehold og annet varsles tydelig.
- Mulighetene for også å kontrollere MC førere ved automatisk trafikkontroll (ATK) bør utredes.

Moped og lett motorsykkel

Mopedister og førere av lett MC er i likhet med alle ubeskyttede trafikanter svært sårbare i trafikken. Disse kjøretøyene har høyest døds- og skaderisiko.

Siden år 2000 har antallet mopeder og lett MC økt i Norge. Den klart største økningen har skjedd i klassen lett MC, der antall registrerte kjøretøy er doblet. Forholdet mellom drepte og hardt skadde på moped og lett motorsykkel står ikke i forhold til antall kjøretøy. Det er nesten ni ganger så mange registrerte mopeder som lette motorsykler i Norge. I aldersgruppen 13-24 år ble 179 personer drept og hardt skadd på moped i femårsperioden 2005-2009. Det tilsvarende tallet for lett MC var 110.

Høy risiko

Førere av lett MC (16-17 åringene) har en svært høy risiko for å bli skadet eller drept, sammenlignet med andre trafikanter (TØI). De har 15 ganger så høy risiko sammenlignet med alle MC-førere (både lett og tung MC), og 12 ganger så høy risiko sammenlignet med unge, mannlige bilførere (18-20 år). Sammenlignet med alle bilister er risikoen 90 ganger så høy.

Tilsvarende beregninger finnes ikke per dato for de yngste mopedistene. For alle førere av moped og lett MC, er skaderisikoen på lett MC

2,46 skadde og drepte per million kjørte km, og 0,93 for moped. Det gjør mopedistene tre ganger så risikoutsatte som bilistene (TØI).

Trimming og ulykker

Formålet med trimming av mopeder er å øke kjøretøyets motoreffekt, ofte langt ut over det mopeden er registrert for. Dette øker ulykkes- og skaderisikoen ved at bl.a stopplengden øker med høyere fart. I 2008 viste en undersøkelse fra TNS Gallup at halvparten av mopedistene i alderen 16-19 år hadde en trimmet moped. Tidligere har det vært anslått at om lag hver tredje norske moped er trimmet (SVV m.fl. 2004).

Et argument for å la mopeder kjøre fortere enn grensen på 45 km/t har vært at de lettere vil kunne følge trafikken, og at risikoen for ulykker dermed reduseres. Ulykkesanalysene viser imidlertid at denne typen ulykker kun utgjør en liten andel av alle mopedulykker.

Føreropplæring

For å få førerrett til moped stilles det krav til gjennomført Trafikalt

grunnkurs, samt 13 timers praktisk kjøring. Førerprøven er kun teoretisk. På lett MC må det gjennomføres både en teoretisk og praktisk førerprøve. Det stiller langt høyere krav til kompetanse enn hos mopedistene.

En stor andel av ulykkene på lett MC skjer natt til lørdag og natt til søndag. Dette ser ut til å være et kjennetegn for svært mange ungdomsulykker. Vi ser det samme bildet for de yngste bilistene, men tendensen er enda tydeligere på lett MC.

Rus og hjelmbruk

Nesten halvparten av ungdom som har moped har kjørt i alkoholpåvirket tilstand (Kilde: Trygg Trafikk 2008). Omtrent like stor andel har en trimmet moped. Undersøkelsen viser at det ofte er de samme ungdommene som kjører trimmet, alkoholpåvirket og uten hjelm.

I en svensk studie fremgår det at mopedisten i en stor del av dødsulykkene ikke har brukt hjelm, eller at hjelmen ikke har vært fastspent og derfor har falt av i kollisjonen.



Trygg Trafikk mener:

Mopeden

- Salg av utstyr for trimming av moped må forbys.
- Det må vurderes å styrke mopedføreropplæringen, med tanke på å heve det tekniske og trafikale kompetansenivået hos førerne.
- Det må vurderes å innføre praktisk prøve for mopedførerkort.

Lett MC

- Aldersgrensen for lett MC bør heves til 18 år basert på ulykkesrisikoen.

Overvåking

- Antall kontroller for å avdekke trimming må økes.
- Kontroll av, og informasjon om, hjelmbruk må økes.

Sikre biler – ny teknologi

De fleste trafikulykkene skjer blant bilister, som også står for den største delen av trafikkarbeidet. Sikrere biler og teknisk førerstøtte kan redusere antall omkomne kraftig.

Å øke andelen biler med høy kollisjonssikkerhet og avanserte sikkerhetssystemer vil kunne redusere antall ulykker kraftig og begrense skadeomfanget ved de ulykkene som skjer. Det er fortsatt viktig at trafikanten tar sitt ansvar og velger å følge trafikreglene, men pedagogisk innsats må suppleres ved å ta i bruk tekniske støttesystemer som hjelper eller tvinger førerne til å velge riktig.

Holdningsendring

Flere av de tekniske sikkerhetssystemene som er under utvikling innebærer en større eller mindre grad av overvåking. Det er mulig å utstyre alle nye biler med en ferdsskriver som lagrer alle data i forbindelse med en ulykke. Andre systemer innebærer en større eller mindre grad av tvang, for eksempel at bilen ikke starter hvis bilbeltet ikke er i bruk, eller fartssperre som hindrer at bilen kjører for fort. Det er en utfordring å åpne for en utvidet adgang til lagring av data knyttet til bilkjøring, og å endre bilisters holdning til dette spørsmålet. Bilkjøring skjer i et offentlig rom, og den enkeltes handlinger har konsekvenser for andre menneskers liv og sikkerhet.

Førerstøtte

De ulike støttesystemene kan deles inn i følgende tre grupper:

1. Ekstern kommunikasjon i kjøretøyet
- veitrafikkradio, telefon, e-post m.m.

2. Informasjon langs veien - variable fartsgrenser, informasjon om kø m.m.
3. Førerstøtte i kjøretøyet

Blant førerstøttesystemene i bilen finnes systemer som sikrer visse forutsetninger før bilen kan kjøres (alkolås, beltepåminner). Andre gir informasjon som er viktig for at føreren skal følge trafikreglene. En tredje type hjelper føreren å kjøre med store sikkerhetsmarginer og unngå farer.

Automatisk fartstilpassning

Automatisk fartstilpassning (ISA) er et system som hjelper føreren å holde fartsgrensene, og er trolig det teknologiske hjelpemiddelet med størst potensiale når det gjelder å spare liv i trafikken. Fartsgrensedata sammen med GPS gjør gjeldende fartsgrense tilgjengelig i bilen. Automatisk fartstilpassning kan fungere på ulike nivå, ved at gasspedalen får økt motstand når fartsgrensen passerer, eller ved at det er umulig å kjøre fortere enn fartsgrensen. Automatisk fartstilpassning må kunne overstyres ved for eksempel kritiske forbikjøringer.

Vegdirektoratets halveringsstrategi viser i en beregning at 100 prosent utbredelse av automatisk fartstilpassning vil kunne redusere antall drepte og hardt skadde med 175 personer årlig. Automatisk fartstilpassning kan også brukes til å lage belønningssystemer for bilister som overholder fartsgrensene.

Andre støttesystemer

Flere intelligente førerstøttesystemer finnes i dag i dyrere bilmodeller, eller er under utvikling:

- Adaptive Cruisecontrol (ACC). Opprettholder konstant hastighet eller konstant avstand til forankjørende.
- Nødbrems-assistanse/bremsehjelp. Forkorter bremsestrekningen ved nødbremsing. Ved såkalt panikkbrems support og automatiske bremsesystemer er det føreren som har kontroll og styring, men om fører IKKE reagerer trer systemet inn og bremses automatisk.
- Blindsone-kamera. Kameraovervåking av personbilens/vogntogets blindsoner.
- «Nattsyn». Infrarøde kameraer som fanger opp mennesker og dyr i veibanen.
- Søvn-detektor. Overvåker førerens øyebevegelser og gir en advarsel før føreren sovner.

Distraksjon og overvurdering

De tekniske støttesystemene kan skape distraksjon på grunn av for mye informasjon, spesielt for ferske bilførere og for eldre bilførere. Det er mye kunnskap på området (se [optivise](#) og [privent-ip.org](#)). Overvurdering eller risikokompensasjon er en annen faktor ved de tekniske støttesystemene. Risikokompensasjon innebærer for eksempel at bilister kjører fortere fordi man har et avstandstilpassningssystem eller er mindre oppmerksom fordi man har et system som oppdager farer. Bilister kan også overvurdere hva systemet kan klare.

Mange systemer overtar prosesser



og beslutninger som føreren selv vanligvis må ta. Det innebærer at man kan mangle viktig erfaring den dagen systemet ikke fungerer eller man kjører en bil uten slike system.

Fartsskriver/adferdsregistrator

Fartsskriver er påbudt i alle kjøretøy over 7,5 tonn. Fartsskriver i alle biler er en tilsvarende teknologisk mulighet, som sterkt vil bidra til at bilførere respekterer fartsgrenser og andre trafikkregler, ved at alle data om bilkjøringen kan lagres i registratoren. Dataene kan kobles opp mot forsikringspremie eller bilavgift.

Avgiftspolitik og trafiksikkerhet

Engangsavgiften regnes i dag ut fra tre kriterier; CO₂-utslipp, bilens vekt og motoreffekt og utgjør en betydelig del av prisen på nye biler. Trafikksikre biler bør stimuleres mer enn mindre trafikksikre biler, og CO₂-utslipp, menneskeliv og trafikkskadede må sees i sammenheng. (I følge TØI er et spart liv i trafikken verdsatt til 30 millioner kroner). Det kommer stadig nye bilmodeller på markedet med minimale utslipp – men også biler som gir mer trafiksikkerhet for fører og passasjer. Myndighetene har etter Trygg Trafikk oppfatning både muligheter og ansvar for å bidra til reduserte ulykker ved aktivt å bruke avgiftene som et positivt virkemiddel for bedre trafiksikkerhet.

I dag er gjennomsnittsalderen på bilparken i Norge 10,4 år (2009, SSB), og bilenes gjennomsnittsalder ved vraking er rundt 19 år. Nyere biler har betydelig bedre sikkerhet.

Trygg Trafikk mener:

Teknologi

- Automatisk fartstilpasning og adferdsregistrator er blant de mest effektive tiltakene for å redusere de alvorligste ulykkene. Det må arbeides for at dette blir obligatorisk utstyr i alle personbiler.
- Muligheten til å spare liv ved i å ta i bruk ny teknologi må utnyttes og prioriteres foran hensynet til den enkeltes handlefrihet.
- Fartsholdere skal fungere også ved 30 km/t og de skal automatisk kobles ut dersom føreren mister kontroll over bilen.
- Trepunktsbelte, beltestrammer, beltepåminner og nakkeslengbeskyttelse må finnes på alle plasser i bilen.
- Føreropplæringen må tilpasses utviklingen med hensyn til ny teknologi.
- Atferdsregistrator bør vurderes innført i alle biler som skal brukes av ungdom i prøveperioden.
- Det bør være forbudt å betjene alt elektronisk utstyr i bil (telefon, pc, gps mm) under kjøring, og det bør innføres tilgjengelig teknologi hvor kontakt både med mobiltelefon, pc og navigasjonsutstyr brytes når bilen er, eller settes i bevegelse.
- Mobiltelefon med ledninger opp til mikrofon og øreplugg kan medføre distraksjoner under kjøring og bør forbys.

Avgiftspolitik

- Trygg Trafikk mener at trafiksikkerhet må inn i vurderingen ved omleggingen av bilavgiftene i statsbudsjettet.
- Avgiftsnivået bør brukes aktivt for å stimulere til raskere utskiftning av de eldste bilene.
- Bilavgiften bør endres slik at den i større grad stimulerer til å velge biler med sikkerhetsutstyr som bidrar til å redusere ulykker og skadeomfang.
- Engangsavgiften på biler bør brukes for å stimulere til at flere velger biler med høy sikkerhet og teknisk førerstøtte ved hjelp av avgifts fradrag for systemer som har dokumentert sikkerhetseffekt.
- Vrakpanten bør økes slik at de eldste og minst sikre bilene byttes ut.

Yrkestransport

Yrkestrafikk, tjenestereiser og reiser til og fra arbeidet utgjør omtrent halvparten av all veitrafikk. De tunge kjøretøyenes høye vekt medfører stor risiko for alvorlige skader ved kollisjoner med personbiler.

Tunge kjøretøy er innblandet i et uforholdsmessig høyt antall alvorlige trafikkuulykker i forhold til deres andel av den totale trafikken. Hvert år mister rundt 36 mennesker livet i ulykker der lastebil eller buss er innblandet. Mellom 5 og 10 prosent av disse sitter i de tunge kjøretøyene. I desember 2010 kom EUs transportministre til enighet om direktivet som regulerer grenseoverskridende aktiviteter innenfor trafikksikkerhetsfeltet. Når rådet og parlamentet er enig om tekst vil direktivet bli offisielt, dernest kommer en to års periode hvor medlemslandene skal iverksette lovendringen. Forhåpentlig trer direktivet i kraft innen 2013. Da vil bilfører bli straffet for de lovovertridelser som skjer i et annet land. Tall fra EU viser at utenlandske bilførere står for ca 5 prosent av trafikken i landet, men for ca 15 prosent av fartsøvertredelsene. Direktivet er spesielt rettet inn mot tiltak som har betydning for trafikksikkerheten, - blant annet fartsøvertredelser, rødlis-kjøring, kjøring i ruspåvirket tilstand, manglende beltebruk og ulovlig bruk av mobiltelefon under kjøring.

Direktivet vil gjøre det enklere for politiet å straffeforfølge utenlandske vogntogførere.

Tall fra EU viser at ca 30 prosent av alle trafikkuulykker er arbeidsrelaterte ulykker, - det er grunn til å etterspørre systematisk sikkerhetstenkning i kommuner, virksomheter og bedrifter.

Fartstilpasning

Tungtrafikken har for høy gjennomsnittsfart. Ulike målinger viser at bare rundt 10 til 30 prosent kjører lovlig. Til sammenligning gjelder

det halvparten av personbiltrafikken. Fartsøvertredelsene i tungtrafikken er som regel ikke så høye, men økningen i kollisjonskreftene som oppstår når tungtransport kolliderer, gjør at selv små hastighetsøkninger er alvorlige.

Tungtrafikkens maksimalfart reguleres med lovfestede hastighetsbegrensere som forhindrer fartsøvertredelser over 10 km/t. Det har medført at fartsøvertredelsene ikke blir så store, men innebærer at en mer eller mindre akseptert ny fartsgrense har utviklet seg. Grensen ligger på samme nivå som fartssperrens toppfart.

Trøtthet

Mange ulykker med yrkessjåfører er relatert til trøtthet. Trøtthet i yrkestrafikken er et resultat av hardt pressede arbeidsforhold og arbeidstider. I ulike undersøkelser framkommer det at en stor del av yrkessjåførene en eller annen gang har sovnet bak rattet. Det finnes pålagte regler om kjøre- og hviletider, men mange følger ikke disse reglene.

Krav til trafikksikkerhet i transportbedrifter

Å stille klare krav til sikkerhet ved innkjøp av transporttjenester kan bidra til store og raske forbedringer i den totale trafikksikkerheten. Yrkessjåførenes fagorganisasjoner kan også stille krav med utgangspunkt i medlemmenes behov for et sikkert arbeidsmiljø. På samme vis kan arbeidsgivere og arbeidstakere bli enige om hvordan tjenestereiser og reiser til og fra arbeid skal gjennomføres. Stadig flere bedrifter innser at det er lønnsomt å kvalitetssikre sin

transport både ut fra trafikksikkerhets- og miljøsynspunkter. Ulykkene reduseres og driftskostnadene for transport minsker som en følge av kvalitetssikringen.



Trygg Trafikk mener:

Trafikksikker transport

■ Trafikksikre transporter skal omfatte valg av transportmiddel, kjøretøy, sikkerhetsutstyr, sikring av last og førernes plikter til å følge gjeldende lover og regler.

■ Kjøretøy som benyttes i yrkestrafikk skal ha alkolås.

■ Norge bør foreslå for EU at aldersgrensen for å få førerkort for tunge biler, heves til 24 år også for yrkestransport. Transportnæringen bør ta i bruk fartssperre (ISA) og beltepåminnere i sine kjøretøy.

■ Persontransport skal ha sitteplasser med 3 punkts bilbelte til alle passasjerer.

■ Det skal ikke være tillatt med stående passasjerer i busser utenfor bysentrum som kjører i en hastighet over 50 km/t.

Bestiller- og lederansvar

■ Trafikksikkerhet i yrkestrafikken er et bestiller- og ledelsesansvar. Bestillere og transportbedrifter bør ha lett tilgjengelige kvalitetssystemer for trafikksikre transporter. Arbeidsmiljøloven bør tilpasses til også å omfatte trafikksikkerhet, og transportløyver skal kobles til bedriftenes trafikksikkerhetsarbeid.

■ Ved innkjøp av persontransport skal det stilles krav om at kjøretøyet har alkolås, sitteplasser med 3 punkts belte til alle passasjerer.

Overvåkning og straff

■ Øke antall kontroller av yrkestrafikken angående fart, rus, beltebruk, vekt, dekk, sikring av last og kjøre- og hviletider. Arbeidstilsynets rolle i dette arbeidet bør løftes frem.

Planlegging og innkjøp

■ Det skal stilles krav om kvalitetssikring av trafikksikkerhet og miljø ved offentlige innkjøp av skoleskyss, transporttjenester og øvrig kollektivtrafikk. Næringslivet bør stille tilsvarende krav ved sine kjøp av transporttjenester.

■ Kollektivtrafikkselskapene skal ha ansvaret for at føreren er rusfri, uthvilt og holder fartsgrensene, og at kjøretøyet er trafikksikkert.

Annet

■ Det bør gjennomføres en temaanalyse av arbeidsrelaterte trafikulykker for å fremskaffe mer kunnskap på området.

Eldre trafikanter

Antall eldre (over 65 år) med førerkort har steget betraktelig de siste ti år. På bakgrunn av en stadig økende andel kvinnelige bilførere og en økning av antall eldre vil denne utviklingen sannsynligvis fortsette.

Å opprettholde Eldres mobilitet betyr mye for livskvalitet og helse, og bidrar til mindre behov for pleie- og transporttjenester. Mange eldre innskrenker sin kjøring og unngår vinterføre, ukjente steder og mørke, likevel har denne gruppen den nest høyeste ulykkesfrekvens per kjørt distanse (etter 18-19 åringene). Årsaken er at den totale kjørelengde er kortere enn for andre aldersgrupper, likevel er antall ulykker høyere enn for andre aldersgrupper. I Norge har 58% av befolkningen førerkort, og andelen eldre med førerkort har økt drastisk de siste år og forventes å øke med 72% fra 2005-2020. Økningen i antall ulykker med bilførere over 65 år er 27% fra 1997 til 2006. Økningen i antall førerkortinnehavere (65+) i samme periode var 29%.

Eldre bilførere

Det er viktige forskjeller mellom eldre, basert på faktorer som helse, kjønn, etnisk bakgrunn, boforhold og økonomiske forutsetninger. Ulike sykdomstilstander kan svekke evnen til å kjøre bil. Mange ønsker å oppdatere seg på nye regler og nye forhold i trafikken. Det er viktig at kurstilbudet, som kvalitetssikres av Statens Vegvesen (65+), blir kjent og at flest mulig i 65+ gruppen får tilbud om deltakelse på kurs og at kurset gjøres kjent i målgruppen. Endringer i regelverket knyttet til eldre og førerkort trer i kraft januar 2013, dette innebærer blant annet at eldre i tillegg til legebesøk må oppsøke trafikkstasjonen og få fornyet selve førerkortet. For krav om helseattest foreslås aldersgrensen økt til 75 år.

Medisinske kontroller

Erfaring fra Finland viser at rutinemessige helsekontroller av eldre bilførere ikke er et effektivt tiltak for å øke trafikksikkerheten. Samtidig er det problematisk at ansvaret for å identifisere og melde fra om medisinske problemer i forhold til bilkjøring er lagt til fastelegen. Allmennleger har ikke spesialkompetanse knyttet til aldring og bilkjøring, og kan også komme i en vanskelig situasjon på grunn av tillitsforholdet til pasienten. Det er lite kunnskap om tilbakekall av førerkort i målgruppen og det bør diskuteres om det kan være en løsning å knytte leger med spesialkompetanse om eldre og bilkjøring til trafikkstasjonene.

Universell utforming

Den naturlige aldringen innebærer blant annet at bevegeligheten minsker og at syn, hørsel og reaksjonsevne svekkes. Eldre er overrepresentert i fotgjengerulykker med alvorlige skader.

Universell utforming betyr blant annet at veimiljøet gjøres mer selvforklarende. Det betyr for eksempel at all informasjon skal være enhetlig og formidle samme budskap om det som kommer på veien. Eller å utforme kryss på en slik måte at det gir trafikanten tid til å tolke og forstå hvordan krysset fungerer.

Bilens utforming

Kjøretøyrettede tiltak kan bedre eldre føreres trafikksikkerhet og mobilitet. Hvilke egenskaper en bil bør ha er delvis avhengig av den enkelte førerens behov og kjøremønster. Forskning kan tyde på at det er visse typer egenskaper som for eksempel å velge en bil med automatgir og god

komfort som kan bidra til å gi bedre trafikksikkerhet for eldre. Tekniske støttesystemer i bilen kan bidra til Eldres sikkerhet, men det er viktig at disse støttesystemene møter de Eldres spesifikke behov. Risikoen er at systemene øker den mentale belastningen ved at bilføreren må håndtere enda mer informasjon.



Trygg Trafikk mener:

Tilpasning til eldre

- Fordi de fleste fotgjengerulykker skjer ved kryssing er det av stor betydning at overgangssteder sikres slik at de medfører lav risiko for alvorlige ulykker.

- Fartsgrense på 30 km/t i byer og tettsteder og fartsreducerende tiltak. Utformingen av trafikksystemet må ta hensyn til eldres forutsetninger og behov for mobilitet, slik at trafikkrytme, kryss, gang- og sykkelveier, overgangssteder og kollektivtrafikk tilfredsstillere kravene til universell utforming.

- Eldre bilførere må få tilbud om oppdateringskurs. Det er et mål å øke antall eldre som deltar på kurs.

Medisinske aspekter

- Leger og ansatte ved apotek må informere om risikofaktorene knyttet til bilkjøring ved visse sykdommer og medisiner.

- Trafikkmedisinske sentre med kompetanse om eldres evne til å kjøre bil bør opprettes, for eksempel ved noen trafikkstasjoner.

- Ansvarlige helsemyndigheter på nasjonalt, fylkeskommunalt og kommunalt nivå (fylkeslege, kommunelege) må ha retningslinjer som gjør at fastlegen kan vurdere når en eldre bilfører utgjør en risiko i trafikken. Det er fylkesmannen og helsetilsynene i fylket som har ansvar for å kontrollere at de skjerpede kravene for bruk av legemidler følges.

Infrastruktur

En gjennomgang av dødsulykkene for perioden 2005-2008 viser at om lag 30 prosent av ulykkene kan føres tilbake til forhold ved veisystemet. En av nullvisjonenes grunnpillarer er at menneskets fysiske og mentale forutsetninger skal ligge til grunn for utforming av veisystemet.

Veisystemet skal lede trafikantene til sikker atferd og beskytte dem mot alvorlige konsekvenser av normale feilhandlinger. I praksis er det langt fram før veisystemet i Norge tilfredsstillende. Det er omfattende behov for investeringer i nye veier, utbedring av eksisterende vegnett og innen drift og vedlikehold. Regjeringen har de siste årene satset mer på drift og vedlikehold enn på nybygg, som er viktig i forhold til trafikksikkerheten

De fleste alvorlige ulykkene skjer utenfor tettbygde strøk, og er i stor grad møte- og utforkjøringsulykker (75 prosent). I tettbygde strøk rammer de alvorligste ulykkene de myke trafikantene (fotgjengere og syklister). Etter forvaltningsreformen i 2010 har staten ansvaret for 10 prosent av veinettet, fylkeskommunene har 50 prosent og kommunene har 40 prosent. De fleste alvorlige ulykkene skjer på riks- og fylkesvei. Fylkene og staten har nå et like stort ansvar for trafikksikkerhetsarbeidet knyttet til veisystemet.

Møte og utforkjøringsulykker

Veier med separerte kjøreretninger er de sikreste. I henhold til vegvesenets vegnormaler skal veier med mer en 8000 ÅDT³ ha separerte kjørebane. SVV har foreslått å redusere dagens krav om gjennomsnittstrafikk per døgn for bygging av midtrekkverk fra minst 8000 til 6000, og om særskilte hensyn tilsier det, som høy ulykkesrisiko, skal man også kunne gå under dette kravet.

Alternativer til midtrekkverk er for eksempel rumlefelt. Dette gir ulykkesreduksjon på om lag 40%, og er vesentlig rimeligere.

Infrastruktur for myke trafikanter

Regjeringen har et mål om at sykkelandelen skal økes fra 4-5 prosent til 8 prosent. Det er også et helsepolitisk mål at få flere barn til å gå eller sykle til skolen og være mer fysisk aktive. For at dette ikke skal medføre økning i trafikkulykkene må infrastrukturen for gående og syklende bedres. Ulike trafikantgrupper må i større grad skilles fra hverandre. I byer og tettsteder, hvor gående og syklende ferdes sammen med biltrafikken, må trafikken foregå på de myke trafikantenes premisser. Sammenhengende hovednett for sykkeltrafikken og sikre soner rundt skolene er viktig,

Drift og vedlikehold

Rydding av sikt og vintervedlikehold som brøyting, salting og strøing er viktig for trafikksikkerheten. I forbindelse med at store deler av vegnettet fra 2010 er blitt fylkenes ansvar er det spesielt viktig at det sikres en lik driftsstandard på tvers av fylkesgrensene. Veieier må vurdere alternative tiltak dersom driftsstandarden ikke er tilfredsstillende. Dette dreier seg både om reduserte fartsgrenser, lysregulering og i spesiell tilfeller stenging av enkeltstrekninger.

Skader på vei må rettes og istandsettes umiddelbart der det er fare for trafikantenes sikkerhet. For veivedlikehold som spordybde, sikring av rekkverk og rydding av sideterreng må minimumskravene i Statens vegvesens egne håndbøker oppfylles. Trafikantene må få tydelige informasjon og merking i forhold til farer. Det har i mange år vært et

økende gap mellom bevilgninger og behov og vi har et betydelig etterslep i vegvedlikeholdet. Fra 2011 er det bevilget tilstrekkelig til å stoppe forfallet, men det gjenstår mye før etterslepet er tatt igjen.

Uavhengig veitilsyn

Vegtransporten er den eneste transportsektoren der det ikke er et uavhengig tilsyn. Trygg Trafikk har sammen med mange av sine medlemsorganisasjoner fremmet krav om et uavhengig vegtilsyn for infrastrukturen. Dette ble også foreslått av et offentlig oppnevnt utvalg i 2009. Gjennom statsbudsjettet for 2011 besluttet regjeringen å etablere et tilsyn som skal legges under Staten vegvesen (Vegdirektoratet). Trygg Trafikk og medlemsorganisasjonene mener fortsatt at det er viktig å etablere et *uavhengig* tilsyn.

³ Årsdøgnstrafikk



Trygg Trafikk mener:

Møte- og utforkjøringsulykker

■ Utbyggingen av veier med midtdeler, og utbygging av midtdeler på eksisterende vei må trappes opp slik at risikoen for møteulykker reduseres.

Infrastruktur for myke trafikanter

■ Myndighetene må sørge for sikre gangveier og sykkelveier i tettbygde strøk, med spesiell vekt på sikre krysningpunkter. I byområder må syklistene skilles både fra biltrafikk og gangtrafikk, for å få ned antall omkomne myke trafikanter.

■ Det bør innføres en trygg sone på 4 km rundt skoler der barn kan ferdes trygt som fotgjengere og syklister. Dette knyttes opp mot barns rett til skoleskyss fra 4 km.

■ Krysningpunkt må tilrettelegges med siktsoner, fartsdempende tiltak i krysningpunktet og riktig skilting.

Drift og vedlikehold

■ Det bør innføres en minstestandard for en del kriterier for drift knyttet til vintervedlikehold – friksjon og snødybde (sørpe).

Kontroll

■ Det bør etableres et uavhengig vegtilsyn i Norge.



Trygg Trafikk - Besøksadr.: Tollbugata 32
Postadr.: Pb. 2610 St. Hanshaugen, 0131 OSLO
Tlf: 22 40 40 40 - Fax: 22 40 40 70
hovedkontor@tryggtrafikk.no