

Kjære landsmøtedeltakere!

Det er en stor glede for meg å ønske dere alle hjertelig velkommen til landsmøte i Trygg Trafikk.

For andre gang på rad gjennomfører vi landsmøte digitalt og bakgrunnen er selvsagt Corona-pandemien og de begrensninger og utfordringer denne medfører.

Så har også vi i Trygg Trafikk lært mye om å møtes digitalt gjennom det siste året og vi har nå funnet en «plattform» som passer godt til formålet, som er godt gjennomprøvd og som sikrer at alle formalia i et slikt landsmøte blir tatt godt vare på.

I dette video-møtet deltar, i tillegg til våre medlemmer, også Valgkomiteens leder Camilla Melgård, Revisor Cathrine Sæther Karlsen samt alle Trygg Trafikks ansatte.

Vi er godt inne i Trygg Trafikks 65 «leveår» og det har i sannhet vært et annerledes-år. Pandemien har også hatt konsekvenser for oss og året ble ikke helt slik som det var planlagt. Allikevel må vi kunne si at vi har kommet godt gjennom denne perioden der vi løpende har tilpasset oss skiftende rammevilkår og utviklet nye «verktøy», som vi vil ha stor glede av også i en mer normal hverdag.

Jeg har under landsmøtene de senere årene gitt et nok så fullstendig bilde av Trygg Trafikks aktiviteter i bredt format.

I år begrenser jeg meg litt og vil ha hovedfokus på organisasjonens pådriverarbeid.

Jeg åpner opp for spørsmål og kommentarer etter at jeg er ferdig med mitt åpningsinnlegg.

Organisasjon

Men først litt om organisasjonen, og vi må kunne si at Trygg Trafikk har kommet godt igjennom perioden med pandemien.

Vi er ikke truffet direkte økonomisk og de fleste av våre aktiviteter har vi kunnet transformere inn i et «digitalt univers».

I perioden fra 13. mars i fjor og frem til i dag har våre ansatte stort sett arbeidet fra hjemmekontorer og det er etablert solide strukturer for å sikre god funksjonalitet i arbeidet. Gjennom perioden har vi hatt sterkt fokus på våre dyktige medarbeideres ve og vel og etter beste evne forsøkt å balansere dette hensyn med behovet for fortsatt å fylle samfunnsoppdraget vårt. Dette synes vi at vi har lyktes godt med.

Ved årsskiftet hadde vi 61 dyktige og dedikerte medarbeidere i organisasjonen. Disse utgjorde totalt litt i overkant av 55 årsverk.

Vi har helt marginalt flere kvinner enn menn ansatt i Trygg Trafikk.

Balansen mellom en sentral stab som har fokus på styring og utvikling og en fylkesorganisasjon med tett kontakt til arbeidet i de enkelte fylkene er veldig god.

Ca. halvparten av våre ansatte har sitt daglige arbeid i fylkene.

I 2020 registrerte vi, på tross av – eller kanskje på grunn av -pandemien, et sykefravær på 5,6 % av total arbeidstid.

Dette er noe lavere enn vi har vært vant med og kan være som følge av at en del sykdom ikke har vært rapportert i en hjemmekontor-situasjon.

Styret anser at arbeidsmiljøet og den generelle trivsel blant våre medarbeidere er god. Vi har i styret holdt oss godt oppdatert på de løpende prosessene som har til hensikt å optimalisere miljøet i en ekstraordinært annerledes periode.

Fylkene

Som det skal være godt kjent så trådte «Regionreformen» i kraft 1.1.2020. Med denne ble antallet fylker redusert fra 18 til 11. Trøndelagsfylkene ble som kjent sammenslått ved inngangen til 2018.

I forkant av reformen brukte vi god tid til å organisere oss i henhold til denne. Etter at reformen trådte i kraft har vi brukt stort sett hele 2020 på «å komme på plass» i den nye strukturen.

Vi jobber fortsatt tett med fylkenes trafikksikkerhetsutvalg og samferdselsavdelingene i fylkeskommunene.

Vi er pådriver for at fylkeskommunen skal ta et høyt ansvar for det trafikantrattede TS-arbeidet i fylkene, at det skal utarbeides ambisiøse handlingsplaner og at de skal gis tilstrekkelig finansiering.

Etter mer enn 40 år i et godt samarbeid med først 19 og deretter 18 fylker, har vi nå innrettet oss på et samarbeid med 11 nye robuste fylker. Vi har fullt fokus på å støtte og bidra inn i formelle samarbeidskonstellasjoner slik at fylkene kan fylle sitt samfunnsoppdrag og gjennom dette gjøre sitt til at nasjonale målsetninger på området oppnås.

Det sier seg selv at det har vært et krevende år for våre ansatte i fylkene – først med en fullstendig re-organisering og behovet for ny posisjonering – og deretter en pandemi som satte en stopper for en del av arrangementene og aktivitetene våre.

I den sammenheng må jeg si at det er intet mindre enn imponerende hvordan våre ansatte i fylkesapparatet har taklet dette året.

Både gjennom iherdig posisjoneringsarbeid og kreativ omkalfatring inn i en ny digital tidsalder, har vi kommet svært godt gjennom et uvanlig år.

Vi har nå formelle samarbeidsavtaler på plass med nesten alle de nye fylkene og med et enkelt unntak, så har alle de nye fylkene organisert seg med underutvalg som har sitt fokus på trafikantrettet trafikksikkerhetsarbeid.

For vår del så arbeides det iherdig og godt blant våre fylkesansatte med å fylle hvert av de punktene dere ser på skjermen med innhold og substans.

Ulykkestill

Da beveger jeg meg over til situasjonen rundt trafikkulykker.

Statistikk er jo bare en stabling av tall som ikke gir noe reelt bilde av all den sorg og smerte som de alvorlige trafikkulykkene forårsaker.

Og allikevel er denne statistikken svært viktig fordi behandlingen av informasjonen gjør at vi – det nasjonale trafikksikkerhetsmiljøet – med bakgrunn i denne kunnskapen, kan arbeide på en vitenskapelig måte med å redusere antallet drepte og hardt skadde i vegtrafikken. Innsamling av data danner grunnlag for å utarbeide ulykkesstatistikk, og statistikken gir grunnlag for å anbefale målrettede og forebyggende trafikksikkerhetstiltak.

Omkomne og hardt skadde i trafikken & målkurve frem mot 2030

I 2020 er det registrert 93 omkomne i trafikken på Norske veier. Dette er det laveste antallet omkomne på norske veier så langt tilbake som vi har tall. I 1947 ble det registrert 94 omkomne. Dette betyr at antallet omkomne nå har nådd et nytt og lavere nivå.

Samtidig så ser vi at kurven for hardt skadde gjør et «hopp» motsatt vei i 2020. Det vil ennå gå 4-6 uker før vi får de endelige 2020-tallene fra SSB, men allerede nå ser vi en utvikling som går i feil retning. Det estimeres litt i overkant av 600 hardt skadde i 2020, noe som vil bety en økning fra 2019 på rundt 7,5 %

Totalt registrerer vi altså rundt 700 omkomne og hardt skadde i trafikken i 2020. Dette betyr at det legges ytterligere avstand mellom den nasjonale målkurven og de faktiske resultater, slik som dere ser på dette bildet. I sum forteller dette oss med all tydelighet at det vil være nødvendig å holde et fortsatt høyt nivå på aktiviteter i tiden framover, for å kunne holde utviklingen som skal føre til at vi i 2030 maksimalt har 350 omkomne og hardt skadde.

NTP-målet for 2030 er svært ambisiøst

Jeg har lyst til å dvele et øyeblikk ved 2030-målet.

De færreste, med innsikt, tror at det vil bli «enkelt» å nå dette målet. Tvert i mot, så vil det bli svært vanskelig.

Ser vi på stolpene i diagrammet her så representerer de 10-årig utvikling i omkomne OG hardt skadde fra 1970 som er det hittil verste året i TS-historien med 560 omkomne og i overkant av 4.500 hardt skadde.

Som dere ser så skal vi altså tilbake til 70-årene – der potensialet var ENORMT og der bilbeltepåbudet ble innført – for å finne et 10-år maken til det vi nå skal prestere frem mot 2030 - der potensialet kanskje er noe mindre enn det var.

Og akkurat nå så har vi ikke et nytt tiltak av samme betydning som bilbeltepåbudet i «verktøykassa».....

Samtidig så vet vi – og har erfart – at jo bedre trafikksikkerheten blir, desto større innsats kreves for at den skal bli enda bedre.

Så er det ikke slik at 2030-målet er umulig å nå. Flere analyser de siste årene peker på at det er fullt mulig. Men de samme analysene er klare på at det må satses «tungt», og enda tyngre enn det vi kjenner til i dag, for å nå dette målet.

I Trygg Trafikk er vi sikre på at det vil kreve en god del politisk vilje og prioriteringer, lovgivning og ny fokus for å kunne nå 2030-målet.

Omkomne i trafikken 2010-2020 - Skandinavia

Ser vi uten for landets grenser på utviklingen i de Skandinaviske land, så ser vi at Norge fortsatt er det mest trafikksikre landet som har hatt den klart største reduksjonen av trafikkdrepte over tid.

Grafen til venstre illustrerer antall omkomne i 2020 i forhold til innbyggertallet. I fjor omkom 1,72 mennesker pr. 100.000 innbyggere i Norge. Tilsvarende tall for Sverige, som hadde sitt hittil beste år i fjor, er marginalt høyere.

I Danmark og spesielt Finland ligger man godt over nivået vi har i Norge og Sverige.

I grafen til høyre ser vi utviklingen i antall omkomne fra 2010-2020. EUs 2020-mål var jo som kjent en halvering i dette tidsrommet. Grafen viser at Norge er det eneste skandinaviske landet som når EU-målet for det siste 10-året.

EU når ikke 2020-målet

Det er dessverre litt for tidlig å si noe om hvordan EU presterte i 2020. Om bare en uke fra i dag får vi resultatet i en digital resultatkonferanse fra Brussel.

Kommentarer vi har tilgang til går i retning av at det totalt sett har vært en ytterligere reduksjon i antallet trafikkdrepte i EU i 2020. Hovedårsaken til dette legges på Corona-pandemien og redusert trafikk.

Uansett vil man dog ikke kunne «lukke gapet» fra 2019 som var på rundt 27 %-poeng. Kvalifisert gjetning går i retning av at EU ender opp med rundt 30-35 % reduksjon av trafikkdrepte i 2020 sammenlignet med 2010. Altså godt unna målet om en halvering.

Trygg Trafikks pådriverarbeid

Norge er verdens mest trafikksikre land. Men det som er godt nok i dag, er ikke nødvendigvis godt nok i fremtiden. Og som jeg nevnte tidligere så er det slik at jo bedre trafikksikkerheten blir, desto større innsats kreves for at den skal bli enda bedre.

Det har ligget i Trygg Trafikks oppdrag siden stiftelsen i 1956 at vi utfordrer myndighetene til stadig forbedring.

Samfunnsoppdraget vårt og posisjonen vi er gitt, gir oss nødvendig autoritet når vi påpeker svakheter over for politikere, fagmiljøer og media.

Vi **skal** være en sentral meningsbærer og høringsinstans for myndigheter, politikere, fagmiljøer og media i spørsmål og vurderinger rundt trafikksikkerhet. Og samtidig må dette balanseres godt med vår rolle som samarbeidspartner over for myndigheter og organisasjoner.

I vårt pådriverarbeid rettes våre tiltak og aktiviteter i hovedsak mot pågående myndighetsprosesser. I tillegg tar vi selvstøttet ved behov egne initiativer for å sette saker på (den politiske) dagsorden.

Vår policy og hele vårt pådriverarbeid bygger på vårt faglige arbeid på alle våre satsingsområder. Vi innhenter i tillegg dokumentasjon fra forskningsmiljøer både nasjonalt og internasjonalt. Vi representerer som kjent ingen andre interesser enn det idelle formålet: at ingen skal omkomme eller bli hardt skadd i trafikken.

Gjennom året som gikk har vi deltatt i og selv initiert en mengde debatter, som følge av nasjonale prosesser og problemstillinger som dukker opp gjennom disse.

Jeg skal ta en kort gjennomgang av noen av de viktigste temaer. Og så viser jeg forøvrig til årsrapporten vår, som vi skal gå igjennom senere i landsmøtet, og til de presentasjonene jeg har hatt de senere årene, i forhold til det øvrige brede og gode aktivitetsnivået i Trygg Trafikk.

Nullvisjonen

Nullvisjonen hadde 20-års jubileum i midten av februar i år og har siden 2002 vært grunnlaget for alt trafikksikkerhetsarbeid i Norge.

Visjonen er en klargjøring av at det er moralsk og etisk uakseptabelt at folk blir drept eller hardt skadd i trafikkulykker og er både en etisk vegviser og en retningslinje for det videre trafikksikkerhetsarbeidet i Norge.

Dette innebærer blant annet at transportsystemet, transportmidlene og regelverket for atferd skal utformes på en måte som fremmer trafikksikker atferd hos trafikantene, og i størst mulig grad medvirker til at menneskelige feilhandlinger ikke fører til alvorlige skader eller død.

I Trygg Trafikk mener vi å se at nullvisjonen er under økende «press», og at fremkommelighet, liberalisering og fokus på individuell frihet i trafikken i økende grad utfordrer visjonens grunntanker.

Forvitring og målkonflikter

Vi spør oss fra tid til annen om vi nå er i ferd med å bli «fornøyd» med situasjonen eller at de «gode» resultatene er i ferd med å bli en forklaringsvariabel for å slippe til andre formål som for så vidt kan hjemles i nasjonale mål men som «jobber mot» nullvisjonens grunntanker.

Med NTP-prossen frem mot den nylig fremlagte transportplanen ble et nytt begrep lansert: «Mer for pengene». I oppdrag 8 om trafikksikkerhet ble «samfunnsøkonomisk lønnsomhet» prioritert fremfor nullvisjonen. Nå skjedde dette under en annen politisk ledelse men preget naturlig nok svaret fra fagetaten på oppdraget.

Trygg Trafikk er selvsagt ikke uenig i at fellesskapets ressurser skal brukes på en mest mulig effektiv og ansvarlig måte. Samtidig ser vi stadig flere tegn på at nullvisjonen svekkes til fordel for nettopp «samfunnsøkonomisk lønnsomhet» i viktige beslutninger relevante for liv og helse. Det bekymrer oss av flere grunner:

1. For det første gir det veimyndigheter og utbyggere økte insentiver til å «presse opp» fartsgrensene pga. tidsbesparelse og til redusert veistandard pga. lavere utbyggingskostnader
2. For det andre kan det stilles et stort spørsmålstegn ved måten betalingsvilligheten beregnes på. Det at befolkningen bes vurdere hva de er villig til å betale for tid, uten at dette settes opp mot konsekvensene av disse valgene, både for liv og helse og for miljøet, er svært problematisk. Vi tror at mange vil ha en lavere betalingsvillighet for små tidsgevinster, dersom de blir gjort kjent med at konsekvensen er økt ulykkesrisiko og flere ulykker.

3. For det tredje så er verdien av spart liv åpenbart alt for lavt vurdert i de samfunnsøkonomiske analysene i forhold til verdien av spart tid
4. Sist, men ikke minst kan det bidra til å svekke det trafikanterrettede trafikksikkerhetsarbeidet som ofte ikke kan måles i kost-nytte per enkelttiltak. I det faglige miljøet er det bred enighet om at den positive ulykkesreduksjonen i Norge er et resultat av systematisk, bredt anlagt og langsiktige innsats. Dette inkluderer mange små og ikke alltid målbare trafikanterrettede tiltak.

Mao så har vi i Trygg Trafikk resonnert oss frem til at det er en implisitt målkonflikt mellom «mer infrastruktur for pengene» og nullvisjonen og det er noen dilemmaer som vi ikke kan komme utenom. Denne målkonflikten bør ikke overses, men problematiseres og adresseres. Og vi må sikre at hvert enkelt av de nasjonale målene kan oppnås uten at dette kompromittere andre.

To eksempler

Jeg har lyst til å nevne to nylige eksempler som tydeliggjør og konkretiserer mulige målkonflikter samt svakheter ved økonomiske analyser.

Regjeringens åpnet nylig for bygging av såkalt smale firefelts motorveier med 110 km/t. Altså veier som ligner våre ordinære motorveier men med betydelig smalere veiskulder. Forskning er entydig på at dette vil føre til opp mot 20 % flere ulykker i forhold til fullverdige motorveier. Og disse smale 4-felts veiene vil også generere flere ulykker enn dagens alternativ som er 2/3-felts veiene med 90 km/t.

Men her tapte Nullvisjonen for samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Rett og slett fordi en enorm mengde med ørsmå tidsbesparelser «tippet» regnestykket.

Dette er sannsynligvis første gang myndighetene med vitende og vilje går inn for en vegstandard som man vet vil føre til flere ulykker enn de «normalene» som allerede var alternativer. Det er også ekstraordinært at det i denne smale 4-felts normalen er lagt inn et premiss om at det skal iverksettes «avbøtende tiltak» når normalen nyttes. Det er vi ikke vant med å oppleve.

I det andre eksemplet er vi jo alle godt kjent med nasjonale mål om at trafikkøkning i byene skal tas med økt gange, sykling og kollektivtrafikk.

I følge gjeldende NTP er det «en ambisjon at målet om økt gang- og sykkeltrafikk skal nås uten at dette fører til flere drepte og hardt skadde fotgjengere og syklister». Trygg Trafikk mener at dette er alt for svakt. Nullvisjonen og gjeldende etappemål forutsetter en **reduksjon** av antall drepte og hardt skadde. Etter vårt syn blir det etisk feil at denne reduksjonen ikke skal omfatte fotgjengere og syklister.

Trygg Trafikk har i en årrekke vært en pådriver for at nullvisjonen og nullvekstmålet må kobles tettere sammen. Vi mener at målet om økt sykling og gange må følges opp med bedre trafikksikkerhet for syklende og gående. Ellers får vi en situasjon der trafikanter som følger myndighetenes råd om å sykle og gå i de store byene, utsetter seg for økt ulykkesrisiko, mens trafikanter som fortsette å kjøre har en mye lavere risiko.

Staten vegvesens har foreslått at trafikksikkerhet bør bli en del av indikatorsettet for byvekstavtalene. Det er svært viktig at dette følges opp så snart som mulig med klare og tydelige politiske føringer.

Underrapportering av trafikkskadde

En annen overordnet og prinsipiell sak som Trygg Trafikk har frontet sterkt de siste par årene er utfordringen rundt underrapportering av trafikkskadde.

Det er bred faglig enighet om at den offisielle statistikken over veitrafikkulykker inneholder store mørketall, fordi den kun inkluderer politirapporterte ulykker der kjøretøy er involvert.

Dagens retningslinjer og rutiner for registrering av ulykker gjør det krevende å fastsette riktig skadegrad for de involverte i ulykken. Det er i dag heller ikke mulig å samkjøre opplysninger fra de aktuelle databasene, for å få en tilnærmet fullstendig oversikt over alle vegtrafikkulykker med personskade i Norge. Bedre registrering av trafikkulykker er avgjørende for å få et fullstendig informasjonsgrunnlag om ulykkesbildet og ulykkesutviklingen. Det er også avgjørende for å kartlegge områder og trafikantgrupper som krever særskilt oppfølging.

Selv om vi er godt kjent med omfanget av underrapportering fra før så overrasket det oss allikevel da Trygg Trafikk i 2019 fikk utarbeidet en rapport som avdekker at det i den offisielle statistikken over veitrafikkulykker bare figurerer ca. 37 prosent av alle hardt skadde, og kun 17 prosent av alle lettere skadde i offentlige statistikker.

Hele det nasjonale faglige miljøet er samstemte om at dette er en stor utfordring for det forebyggende trafikksikkerhetsarbeidet, som må finne sin løsning for at vi skal kunne jobbe mer målrettet mot nullvisjonen.

Som en oppfølging av vår rapport om underrapportering har Trygg Trafikk initiert et prosjekt med mål om å få på plass systemer som sikrer mer nøyaktig rapportering av skadde i trafikken i fremtiden, vi kaller dette «Fyrtårnprosjektet».

Samferdselsdepartementet, Helseinstituttet og Folkehelseinstituttet bidrar inn i prosjektet både faglig og økonomisk. I tillegg er Statens Vegvesen og Nasjonalt Traumeregister med i prosjektet.

Gjennom «fyrtårnprosjektet» skal vi få frem data over trafikkulykkesskader som behandles i helsevesenet: tilnærmet komplette over alvorlige og meget alvorlige skader, og et representativt utvalg av de lettere skadene.

Sluttrapport for prosjektet leveres en av disse dagene og deretter blir spørsmålet om det er økonomisk vilje og evne hos myndighetene til å ta dette videre. Jeg skal komme tilbake til dette om et øyeblikk.

Trafikantrettet arbeid

Det er god og tverrfaglig enighet om at satsingen på trafikanten må trappes opp. Trafikanten er den «aktive handlende» part i trafikken.

Trafikantene er altså spesielt viktige fordi de både utgjør en selvstendig påvirkningsfaktor når det gjelder å forbedre sikkerheten, og fordi det er deres atferd i trafikken som avgjør om myndighetenes tiltak innenfor de andre sektorene skal forbedre sikkerheten.

Det sies ofte at «trafikantene sitter med nøkkelen» og i dette ligger jo at de fleste alvorlige ulykker kan knyttes til høy fart, rus, manglende eller feil bruk av sikkerhetsutstyr og

uoppmerksomhet. Det er godt dokumentert at risikoatferd er den viktigste årsaken til alvorlige trafikkulykker.

Trafikantenes atferd kan påvirkes på mange måter og opplæring, informasjon og kontroller står sentralt. Opplæring og informasjon bidrar til grunnleggende risikoforståelse og kunnskap om hva som er farlig og trygt i trafikken. Politikontroller og fartsmålere på veiene forebygger og straffer trafikkfarlig atferd. Særlig har kombinasjoner av trafikantrettede tiltak vist seg å ha god effekt på atferd og trafiksikkerhet.

Det er mye å hente på en opptrapping av og økt fokus på trafikantrettet arbeid og risikoatferd. Dette er et område vi i Trygg Trafikk løpende har høy fokus på og vi forsøker å sikre at beslutningstakere på alle nivåer får tilgang på kunnskap om dette viktige feltet.

Saker i Stortinget (Politimeldingen)

Da har jeg orientert om saker av overordnet og prinsipiell karakter som Trygg Trafikk er opptatt av og som vi mener må drøftes, utredes og løses i nasjonalt planverk.

Da har jeg lyst til å orientere om et par konkrete og svært viktige saker, med sterk relevans for trafiksikkerhetsarbeidet, som ble løftet i Stortinget i 2020 men som har funnet sin konklusjon nå helt i begynnelsen av 2021.

Den første, og svært viktige saken, jeg skal si litt om er regjeringens fremlegg av «Politimeldingen». Den ble sendt til Stortinget i slutten av juni i fjor men ble ikke ferdigbehandlet før 23. februar i år.

I meldingen uttrykte regjeringen en ambisjon om å se innsatsen på trafikkområdet i sammenheng med øvrige deler av politiarbeidet og man ønsket å vurdere om Utrykningspolitiets oppgaver og ressurser burde legges til politidistriktene.

UP er spydspissen i politiets trafiksikkerhetsarbeid. UP jobber betydelig mer strategisk, målrettet og kunnskapsbasert enn politidistriktene på dette området og er også garantisten for at politiet prioriterer dette arbeidet. All erfaring viser at ts-arbeidet vil bli nedprioritert dersom UP-ressursene overføres til politidistriktene.

I mange runder der dette tema har vært diskutert har et samlet nasjonalt trafiksikkerhetsmiljø igjen og igjen fremholdt at trafiksikkerhetsarbeidet vil bli alvorlig skadelidende dersom UP legges ned og oppgavene overføres til politidistriktene. Og allikevel opplever vi altså igjen og igjen å måtte forsvare dette viktige særorganets eksistens.

Jeg har ikke tall på hvor mange ganger i løpet av bare de siste 5 årene at UPs skjebne har vært til debatt. Før dette har det også ved flere anledninger gjennom organets 84 år lange eksistens vært usikker om UP ville «overleve».

Nå, mer enn noen gang, er det behov for kontinuitet i Politiets kontrollarbeid, hvis vi overhodet skal ha mulighet for å nå nasjonale målsetninger og bevege oss ytterligere i retning av nullvisjonen.

Dette var Stortinget heldigvis helt enige i da Politimeldingen ble behandlet 23. februar i år og det ble vedtatt å be regjeringen bevare dagens organisering av Utrykningspolitiet.

Trygg Trafikk og mange av dere som deltar på dette landsmøtet brukte mye energi for å sikre at beslutningstakere hadde et godt og grundig kunnskapsgrunnlag før beslutningen ble tatt.

Saker i Stortinget (Aldersbestemt helseattest)

En annen sak som dukket opp i Stortinget seint på året i fjor, i form av et representantforslag, var et forslag om å utvikle aldersbestemt helseattest for eldre – altså de som er 80 år eller eldre.

Argumentasjonen var at det ikke er noen trafiksikkerhetsmessige grunner til å særbehandle eller «stigmatisere» denne aldersgruppen med obligatorisk testing.

Spesielt ble det vektlagt at kognitive tester, som ved gitte anledninger kan brukes av fastlegene, i svært liten grad måler kjøreevne og kjøreferdigheter samt at testene begunstiger eldre med akademisk bakgrunn.

I motsetning til behandlingen av Politimeldingen som «gikk vår vei» så valgte et knapt flertall i Stortinget å støtte dette representantforslaget om å avskaffe obligatorisk helseattest for eldre.

Samfunnet mister nå et viktig sikkerhetsnett for å oppdage eldre med kognitiv svikt eller andre helseutfordringer som gjør dem til en fare for seg selv eller andre i trafikken.

Både vi og mange av våre medlemmer lot høre fra oss i saken og alle i fagmiljøene har fremholdt at det nå er sannsynlig at tiltaket vil medføre at vi får flere førere som kjører bil uten å oppfylle helsekravene, og at dette vil gi flere drepte og hardt skadde på veiene våre.

Samferdselsministeren har i et brev til Stortinget informert om at han i tråd med Forvaltningsloven og Utredningsinstruksen vil sørge for at konsekvensene av vedtaket blir utredet. Så får vi se hvordan dette ender.

Nå i etterkant av vedtaket har vi i Trygg Trafikk hatt vårt fokus på:

1. At det gjøres en grundig konsekvensutredning før kravet til helseattest fjernes
2. At utviklingen i ulykker og ulykkesrisiko blant eldre førere følges nøye
3. At utviklingen av kravet til helseattest etterhvert evalueres
4. At det igangsettes et helhetlig og tverrsektorielt arbeid med å vurdere hvordan denne risikogruppen i trafikken skal kunne fanges opp av samfunnet fremover

Akkurat i denne sak har vi i Trygg Trafikk hatt et tett samarbeid med Nasjonalforeningen for Folkehelsen, en frivillig organisasjon som jobber for å bekjempe demens og hjerte- og karsykdommer.

Nasjonal Transportplan 2022-2033

Gjennom deler av 2019 og hele 2020 har prosessen med å utvikle en ny Nasjonal Transportplan foregått. I Trygg Trafikk har vi naturlig nok vært opptatt av å gi løpende innspill til den nye planen som ble til gjennom en noe annerledes prosess enn vi har vært vant med. Samferdselsdepartementet tok en ny og tydeligere rolle i prosessen og fagetatene svarte på en mengde deloppdrag fra departementet som samlet utgjorde virksomhetenes faglige

innspill til Stortingsmeldingen.

Organisasjonene ble invitert til to innspills-møter i gjennom prosessen og fikk anledning til å avgi høringssvar til fagetatens svar på de ulike oppdragene.

Trygg Trafikk avga høringssvar til oppdrag 1 om «mer for pengene» til oppdrag 5 om «byområdene» og til oppdrag 8 om «trafikksikkerhet». I tillegg sendte vi et omfattende innspill til «Barnas transportplan» direkte til plan-sekretariatet.

I går deltok vi, i likhet med mange andre til stede her i dag, i den offentlige høringen om Transportplanen organisert og gjennomført av Transport- og kommunikasjonskomiteen på Stortinget.

Da planen ble sendt til Stortinget for noen få uker siden var også vi naturlig nok spente på å se om noen av de innspill vi hadde gitt, og som jeg i noen grad har reflektert over i mitt innlegg, faktisk var tatt til følge.

Og vi må vel si at vi ble positivt overrasket:

- Det ambisiøse målet om maksimalt 350 omkomne og hardt skadde i 2030 videreføres og så kommer det til en målsetning om at maksimalt 50 av disse skal være omkomne
- Så uttales et nytt mål om at ingen skal omkomme i trafikken i 2050
- Nullvisjonen skal fortsatt være ledestjernen i det nasjonale trafikksikkerhetsarbeidet
- Risikoatferd i trafikken løftes som et viktig satsingsområde
- Det tas sikte på å etablere et «fyrtårnsystem» for helsevesen-basert skaderegistrering for i neste transportplan å kunne etablere et måltall for drepte og hardt skadde basert på det reelle omfanget.
- Spesielt hyggelig for Trygg Trafikk er at vi i planen gis en sentral rolle i den videre utviklingen av den Norske samarbeidsmodellen der det heter at - sitat: «*Blant de øvrige aktørene – i tillegg til Samferdselsdepartementet som har hovedansvaret - er det spesielt Statens vegvesen som sektoransvarlig, fylkeskommunene og Trygg Trafikk som har ansvar for å initiere samordning og samarbeid, og for å sørge for at de ulike delene av samarbeidsmodellen fungerer*»
- Så gjøres det klart at målet om økt gang- og sykkeltrafikk skal nås uten at dette fører til flere drepte og hardt skadde fotgjengere og syklister
- Et viktig gjennomslag i den nye transportplanen er at regjeringen nå varsler en egen tilskuddsordning for fylkesvegnettet med forutsigbar finansiering. Som de aller fleste aktørene i denne sektoren har også Trygg Trafikk lenge påtalt det fullstendig uholdbare i at det er 80 % høyere risiko for å bli drept eller hardt skadd på en fylkesvei sammenlignet med riks- og europavei.

Det er klart at ikke alle våre «bønner» ble hørt denne gangen heller: Målkonflikter og bruken av samfunnsøkonomiske analyser i et nullvisjonsperspektiv behandles ikke i planen.

På tross av en god beskrivelse av risikoatferd så er planen ikke tydelig på viktigheten av konkret satsing på trafikantrettet arbeid.

Og så etterlyser vi en tettere kobling mellom nullvekstmålet og nullvisjonen, bl.a. gjennom økt oppmerksomhet på trafikksikkerhet i byvekstavtalene.

Disse forventningene, og mer til, presenterte vi i høringen i går og så kan man håpe at Stortinget gjør nødvendige tilpasninger i planen før denne endelig vedtas før sommeren.

Barnas Transportplan

Med bakgrunn i Trygg Trafikks samfunnsoppdrag, som i særlig grad er rettet mot arbeidet med å sikre barn og unge i trafikken, var det spesielt tilfredsstillende å se hvordan «Barnas Transportplan» nå er utviklet videre for kommende planperiode.

Her opplever vi at mange av våre konkrete innspill er tatt med i planen.

Disse gikk i retning av at Barnas Transportplan i sin første utforming var for lite konkret og uforpliktende samt at det ikke lå statlige virkemidler eller incentiver til grunn. Samtidig så var det ikke formulert forventninger til regional og lokal oppfølging.

I den nye planen er mye av dette nå på plass.

Mest av alt i denne del av transportplanen er vi fornøyd med at regjeringen vil prioritere en ramme på 500 mill. kroner i første seksårsperiode til tiltak som stimulerer lokalt arbeid for tryggere skoleveier og nærmiljøer, der etablering av «hertesoner» skal stå sentralt. Statens Vegvesen skal forvalte denne ordningen. Trygg Trafikk er, som en av hovedaktørene i hertesonearbeidet og gjennom sitt utstrakte arbeid overfor fylkene og kommunene, tildelt en sentral rolle i forvaltningen av denne tilskuddsordningen.

Barn og unge er ekstra sårbare i trafikken, og sikkerheten deres er samfunnets og de voksnes ansvar. Mye kan løses med små og relativt rimelige fysiske tiltak på skolevei og i nærmiljøer, lavere fartsgrense, mindre foreldrekjøring og holdningsskapende arbeid.

Så vi tror at det skal være mulig å få mye trafikksikkerhet igjen for den halve milliarden som nå forhåpentlig, etter Stortingsbehandlingen, skal avsettes til dette arbeidet.

Det er veldig kjekt å se hvordan konsepter, aktiviteter og satsinger som vi både hver for oss og sammen har utviklet, nå er en del av en nasjonal satsing.

Og nettopp samarbeid er det siste tema jeg skal berøre i denne innledningen.

Samarbeid

Det er naturlig at vi på Trygg Trafikks landsmøter har fokus på vårt arbeid og våre initiativer. Vi har naturlig nok et behov for å vise vårt arbeid frem og sikre at våre medlemmer får kunnskap om dette.

Men, vi er jo bare én aktør med ett definert samfunnsoppdrag og en del av en mye større helhet - «den Norske samarbeidsmodellen» - som vi kaller den, der mange aktører bidrar, på alle forvaltningsnivåer – nasjonalt, regionalt og lokalt - og på tvers av sektorer.

Frivillige organisasjoner spiller en viktig rolle. Bilindustrien, transportnæringen, forsikringsnæringen og andre er også svært sentrale aktører i dette arbeidet.

Det er nettopp organiseringen av trafikksikkerhetsarbeidet som skiller Norge fra andre land vi kan sammenlikne oss med.

I Norge jobber vi i langt større grad koordinert og tverrfaglig enn de fleste andre land. Og alle som deltar i arbeidet utfyller hverandre.

Spesielt viktig akkurat nå er arbeidet med *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg*, som også kan kalles en «operasjonalisering» av den norske samarbeidsmodellen.

I gjeldende plan er fylkeskommunene for første gang enig om et betydelig antall felles tiltak. Det er positivt og et resultat av økt samordning fylkene imellom; en utvikling som bør videreføres og forsterkes i neste planperiode.

Fra vår side vil jeg uttrykke et stort TUSEN TAKK FOR SAMARBEIDET til dere alle og takk for den viktige innsatsen dere alle gjør i trafikksikkerhetsarbeidet.

Takk for oss

Så helt til slutt – tusen takk for meg og takk for oss!

Etter dette landsmøtet forlater undertegnede og 4 av mine styrekollegaer styret i Trygg Trafikk etter at vi alle har tjent organisasjonen i fire år.

Jeg er helt sikker på at jeg har med meg både Eldar, Trude, Elisabeth og Anne Marit når jeg sier at det har vært flotte år med en organisasjon som omdømme-messig og faglig står svært sterkt.

Så håper vi at vi, hver på vår måte, og ikke minst sammen har bidratt til at Trygg Trafikk har tatt nye steg i retning av å optimalisere samfunnsoppdraget gjennom våre år i styret.

Vi vil takke Trygg Trafikks administrasjon for et svært godt samarbeid og ikke minst vil vi takke for det unike engasjement som vi har sett og opplevd gjennom disse årene.

En organisasjon skapes og utvikles gjennom menneskene som jobber der og vi i styret har opplevd innsats og dedikasjon blant ansatte som minner mer om livsstil i den gode saks tjeneste enn at man bare ser på dette som en jobb.

Så vil vi også ønske det nye styret lykke til med arbeidet!

Det ligger fortsatt utfordringer og venter men mest av alt ligger det mange nye muligheter for en organisasjon som Trygg Trafikk i det viktige arbeidet mot nullvisjonen.

Fra min posisjon som varaordfører i Trøndelag kommer jeg definitivt til å aktivt støtte fylkeskommunens videre samarbeide med Trygg Trafikk og det unike formålet organisasjonen er bygget på.

Tusen takk for oppmerksomheten!