

Trafikkveksten i de store byene skal skje gjennom at flere sykler, går eller velger kollektivtransport, ifølge nullvekstmålet, som er et av hovedmålene i Nasjonal transportplan 2018–2029. Samtidig legges det opp til en nullvisjon for antall drepte og hardt skadde i trafikken. Dette er ikke bare to krevende mål, men også en livsviktig balansegang. I Trygg Trafikk mener vi at arbeidet med nullvekstmålet og nullvisjonen bør samordnes, slik at vi unngår at to gode hensikter utligner hverandre.

Regjeringen er klokkeklar på at nullvisjonen er det overordnede målet for alt trafikk sikkerhetsarbeid i Norge: «Vi skal ikke ha ulykker med drepte eller hardt skadde i trafikken.»

Samtidig har en sentral målsetning i miljøpolitikken siden Stortingets klimaforlik fra 2012 vært nullvekstmålet. Nullvekstmålet går ut på at all vekst i persontransport i de store byene skal skje gjennom at flere sykler, går eller bruker kollektivtrafikk, slik at vi unngår en økning i biltrafikken. I forlengelsen av dette ønsker regjeringen at 80 prosent av barn og unge skal gå eller sykle til skolen – både av klimahensyn, og på grunn av helsegevinstene.

– Vi i Trygg Trafikk er enig i at begge målene i seg selv er fornuftige. Men regnestykket må gå opp, og vi må ikke ende opp med at nullvisjonen og nullvekstmålet kommer i konflikt. Følger man myndighetenes anbefalinger i dag, utsetter man seg for økt risiko. Derfor mener vi det er avgjørende at myndighetene tilrettelegger for at det blir tryggere å sykle og gå, sier Jan Johansen, direktør i Trygg Trafikk.

Folkehelse og klima er to av de aller viktigste sakene på dagens politiske dagsorden, og i denne sammenhengen etterlater det oss med et dilemma: Fra et miljøperspektiv er det helt nødvendig at vi reduserer utslippene våre, blant annet ved å sørge for at biltrafikken ikke øker, mens en nullvekst i biltrafikken betyr at det må bli flere myke trafikanter – syklist og fotgjenger – noe vi vet øker risikoen for ulykker. I de store byene har vi sett en stor økning i sykkelulykker de siste årene.

– Byvekstavgiftene er et viktig redskap for å nå nullvekstmålet, men trafikk sikkerhet og nullvisjonen er ikke inkludert i disse planene – og dette må kobles bedre sammen, sier Johansen.

Storbyområdene og aktørene i byvekstavgiftene bør forpliktes til å utarbeide en plan med tiltak for å redusere ulykker, slik at vi kan kompensere for den økte ulykkesrisikoen vi får med flere syklist og gående.

Samfunnsansvaret til Trygg Trafikk er å passe på at trafikk sikkerheten ikke blir glemt i spørsmål som dette. Trafikk sikkerheten må ha sin rettmessige plass i likningen. Derfor er Trygg Trafikk så ofte som mulig til stede i politiske sammenhenger der nullvekstmålet og nullvisjonen er på agendaen, nettopp for å forsikre oss om at sikkerheten ikke blir glemt.

– Det må jobbes på flere fronter for at disse to målsetningene ikke skal gå ut over hverandre: Det handler på den ene siden om sikker infrastruktur og et tydelig regelverk. På den andre siden handler det om bevisstgjøring – om kunnskap og holdninger i samfunnet og hos den enkelte trafikanter. På dette punktet går Trygg Trafikk grundig til verks: Vi går inn i skole og barnehage, prater med ledelse, lærere og barnehagelærere, slik at vi får spredd den kunnskapen vi sitter på, på best mulig måte, sier Johansen.

En utfordring er at den informasjonen som er tilgjengelig ikke alltid er fullstendig. Vi må sørge for at den kunnskapen som samles og spres, er korrekt – og ikke minst at vi som samfunn kan legge opp handlingsplaner på bakgrunn av data som stemmer overens med virkeligheten.

– Slik situasjonen er nå, er det dessverre store mørketall i ulykkesstatistikken. Dette gjør det forebyggende arbeidet vårt vanskeligere, og i forlengelsen av det blir det også vanskeligere å realisere nullvisjonen, mener Johansen.

Mørketallene er blant annet et resultat av at politiet og helsevesenet opererer med flere ulike statistikker. Myndighetene baserer seg på statistikk fra politiet, som er spesielt ufullstendig når det gjelder eneulykker på sykkel. De fleste sykkelulykker er nemlig eneulykker, og det er grunn til å tro at mange ulykker derfor ikke blir fanget opp verken hos politi eller helsevesen. En kartlegging ved Oslo skadelegevakt viser at kun 1 av 3 hardt skadde syklist kommer med i den offisielle statistikken, og det anslås at kun 1 av 20 hardt skadde fotgjenger kommer med i statistikken.

– For å kunne jobbe mer målrettet med forebygging av ulykker trenger vi et bedre system for samordning av statistikk, slik at vi får oversikt over det reelle skade- og ulykkesomfanget blant myke trafikanter i dag, sier Johansen.

Det har vært en positiv ulykkesutvikling med færre alvorlig skadde i Norge de siste årene, men vi har fortsatt en lang vei å gå for å sikre de myke trafikantene. Trygg Trafikk mener det må tilrettelegges for at informasjon om helse rapporterte og politirapporterte ulykker kan samordnes og dermed gi mer pålitelig statistikk. Korrekte data er helt avgjørende for at vi skal kunne få oversikt over nåsituasjonen, og for at det videre arbeidet mot nullvisjonen skal lykkes.

Nå er vi dessverre et stykke unna både nullutslipp og nullvisjon. Derfor fortsetter Trygg Trafikk å ta opp denne problematikken i politiske sammenhenger helt til det blir iverksatt tiltak som kan løse problemet. Vi må skaffe oss god oversikt, slik at vi kan ta velfunderte avgjørelser som gir resultater.

Trygg Trafikk jobber samtidig mye med trafikkopplæring og folkeopplysning for syklist, slik at de som sykler også tar sin del av ansvaret for å gjøre både seg selv og andre trafikanter tryggere. Sikkerheten til myke trafikanter må ivaretas dersom nullvisjonen skal kunne realiseres, og det fordrer at de myke trafikantene lærer seg å identifisere risikofaktorer og ta sikre valg i trafikken. Videre må sjåfører av biler og større kjøretøy lære seg å ta ansvar for medtrafikanter i et stadig mer krevende trafikkbilde gjennom vise hensyn, senke farten, holde avstand og alltid sjekke blindsonen.

Trygg Trafikk mener at offentligheten trenger bredere og mer nyansert kunnskap om hvordan vi kan nå nullvekstmålet og nullvisjonen, slik at vi sammen kan ta beslutninger som fører fram mot begge målene, uten at det ene går på bekostning av det andre.

Les også Etterlyser umiddelbare tiltak for å redusere dødsfall blant fotgjenger og syklist

