



# Innst. S. nr. 153

(2005-2006)

## Innstilling til Stortinget fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Dokument nr. 8:38 (2005-2006)

### Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om forslag fra stortingsrepresentantene Per Sandberg, Arne Sortevik, Anders Anundsen, Kåre Fostervold og Bård Hoksrud om å etablere trafikk-sikkerhetshaller i Norge

Til Stortinget

#### SAMMENDRAG

I dokumentet fremmes følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen vurdere å fremme forslag om å innføre en tilskuddsordning for etablering av trafikk-sikkerhetshaller i Norge."

#### KOMITEENS MERKNADER

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Eirin Faldet, Svein Gjelseth, Irene Johansen, Torstein Rudihagen, Tor-Arne Strøm og Truls Wickholm, fra Høyre, Øyvind Halleraker og Trond Helleland, fra Sosialistisk Venstreparti, Hallgeir H. Langeland, fra Senterpartiet, Eli Sollied Øveraas, og fra Venstre, Borghild Tenden, viser til vedlagte uttalelse datert 29. mars 2006 fra Samferdselsdepartementet v/statsråden i saken.

Flertallet viser til St.meld. nr. 24 (2003-2004) Nasjonal transportplan 2006-2015, jf. Innst. S. nr. 240 (2003-2004), der trafikk-sikkerhet er ett av fem hovedpunkter innen transportpolitikken.

Flertallet mener at Regjeringen prioriterer et effektivt trafikk-sikkerhetsarbeid meget høyt. Selv om antall drepte og livsvarig skadde i trafikken er klart redusert de siste årene, må arbeidet med å redusere

ulykkestillene fortsette og reduksjon i antallet skadde og drepte i trafikken må ha høy prioritet.

Flertallet har merket seg at en del tiltak av den typen som forslagsstillerne omtaler, har Statens vegvesen vurdert som interessante og vegmyndighetene har deltatt i etableringen av blant annet en trafikk-sikkerhetshall i Rogaland. Staten har også deltatt i etablering av glattkjøringsbaner på Sørlandet og i Våler i Hedmark.

Flertallet har den klare oppfatning at Statens vegvesen har stor kompetanse til å vurdere effekten av ulike trafikk-sikkerhetstiltak. Det er viktig at midlene som går til trafikk-sikkerhet brukes på en mest mulig effektiv og virkningsfull måte.

Flertallet mener også at det er knyttet usikkerhet rundt driftskostnadene til eventuelle trafikk-sikkerhetshaller. Det er ikke akseptabelt at unge førerkortkandidater påføres en betydelig ekstrakostnad dersom ikke driftsutgiftene dekkes inn gjennom den øvrige aktiviteten i hallen.

Flertallet har merket seg at Rogalandsforskning skal evaluere erfaringene med trafikk-sikkerhetshallen i Rogaland. Evalueringen vil foreligge sent på høsten i år. I den sammenheng bør det vurderes hvordan slike haller kan brukes, hvordan de eventuelt kan finansieres og også hvor mange haller det eventuelt er behov for i Norge. Dette bør gjøres før man innfører støtteordninger for etablering av slike haller.

Komiteen vil vise til at det i Steinkjer foreligger planer om å etablere en trafikkpark (Sannan Trafikkpark). Trafikkparken er et konsept fra en rekke etablerte trafikkparker i utlandet.

Forskning viser at slike parker gir positive tall for mindre trafikk-skadde i byer hvor slike anlegg er tatt i bruk. Parken gir særlig barn en trygg og sikker innføring i trafikkopplæring. Komiteen viser til at trafikkparker, i tillegg til å gi økt kunnskap og derav bedre adferd i trafikken, også gir trygghet, inspirasjon og byutvikling.

Komiteen vil peke på at slike trafikkparker vurderes i tilknytning til eventuelle etableringer av trafikk-sikkerhetshaller og eventuelle tilskuddsordninger. Komiteen anser det som rimelig at dette tas i sammenheng med evalueringen av trafikk-sikkerhetshallen i Rogaland.

Komiteen tilrår at Dokument nr. 8:38 (2005-2006) vedlegges portokollen.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Bård Hoksrud, lederen Per Sandberg og Arne Sortevik, viser til svar fra statsråden datert 29. mars 2006 hvor statsråden gir uttrykk for at arbeidet med trafikk-sikkerhet har høy prioritet i Regjeringens arbeid, og at selv om antallet drepte og livsvarig skadde i trafikken har gått ned, så er det viktig å fortsette arbeidet samt sette i gang nye og effektive trafikk-sikkerhetstiltak. Statsråden viser også til at det er viktig å se på de økonomiske konsekvensene en etablering av trafikk-sikkerhetshaller vil kunne ha i forhold til eventuelle økte kostnader i forbindelse med kjøreopplæringen. Dette kan påføre unge førerkortkandidater en betydelig ekstra kostnad dersom disse må være med å finansiere aktivitetene i hallen.

Disse medlemmer er enige i statsrådets bekymring for dette, og er enige i at kostnadene i forbindelse med driften av trafikk-sikkerhetshallene ikke skal legges til som en ekstra utgift på den enkelte kjøreskole-eleven. Disse medlemmer mener at etablering av trafikk-sikkerhetshaller vil bidra til at mye av trafikk-sikkerhetsarbeidet lokalt vil kunne gjøres på en mye mer rasjonell og effektiv måte. Disse medlemmer mener at denne typen haller vil kunne gi et mye mer målrettet og helhetlig trafikk-sikkerhetstilbud. Et slikt tilbud vil favne om både barn, ungdom og eldre. Samtidig vil en slik hall også kunne gi næringslivet muligheten til å kunne tilby sine ansatte trafikk-sikkerhetsopplæring som en del av bedriftens HMS-arbeid.

Disse medlemmer ser frem til at erfaringene med den etablerte trafikk-sikkerhetshallen i Rogaland

skal evalueres, men er uenige i Regjeringens holdning om at man vil vente på evalueringen, og derfor ikke vil være med å etablere noen flere trafikk-sikkerhetshaller før denne evalueringen er ferdig. Disse medlemmer har merket seg at flere fylker, blant annet Trøndelag og Telemark, nå ønsker å etablere tilsvarende tilbud på bakgrunn av den etablerte hallen i Rogaland. Disse medlemmer mener at dette gir uttrykk for at mange som arbeider med trafikk-sikkerhet og trafikkopplæring, er av den klare oppfatning at denne etableringen har vært svært vellykket, og noe som man ønsker å prøve ut også i andre regioner av landet.

Disse medlemmer mener at man ved å etablere en tilskuddsordning til oppstart av trafikk-sikkerhetshaller, så vil man ta et langt steg i retning av å bedre trafikk-sikkerheten i Norge. Disse medlemmer har også merket seg statsrådets uttalelser i svarbrev av 29. mars 2006, og forutsetter at departementet på egnet måte melder tilbake til Stortinget om hvordan nåværende praksis for tilskudd til lokale trafikk-sikkerhetstiltak kan endres i forhold til behovet for å etablere en mer generell og ensartet tilskuddsordning for lokale trafikk-sikkerhetstiltak for å gjøre det enklere å utnytte lokalt initiativ og engasjement i arbeidet for å øke trafikk-sikkerheten. Disse medlemmer foreslår derfor at dokumentet vedlegges protokollen.

#### KOMITEENS TILRÅDING

Komiteen har ellers ingen merknader, viser til dokumentet og rår Stortinget til å gjøre slikt

vedtak:

Dokument nr. 8:38 (2005-2006) - forslag fra stortingsrepresentantene Per Sandberg, Arne Sortevik, Anders Anundsen, Kåre Fostervold og Bård Hoksrud om å etablere trafikk-sikkerhetshaller i Norge - vedlegges protokollen.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 11. mai 2006

**Per Sandberg**  
leder

**Eirin Faldet**  
ordfører

## Vedlegg

### **Brev fra Samferdselsdepartementet v/statsråden til transport- og kommunikasjonskomiteen, datert 29. mars 2006**

#### **Dokument nr. 8:38 (2005-2006) Forslag fra stortingsrepresentantene Per Sandberg, Arne Sortevik, Kåre Fostervold og Bård Hoksrud om å etablere trafikksikkerhetshaller i Norge**

Jeg viser til brev av 3. mars 2006 med vedlegg fra Transport- og kommunikasjonskomiteen vedrørende ovennevnte.

Det foreslås i Dokument nr. 8:38 (2005-2006) at Regjeringen skal vurdere å fremme forslag om å innføre en tilskuddsordning for etablering av trafikksikkerhetshaller i Norge og at en slik tilskuddsordning skal finansieres innenfor Samferdselsdepartementets totale rammer, men slik at det ikke skal gå på bekostning av vegutbygging eller øvrige trafikksikkerhetstiltak.

Regjeringen prioriterer et effektivt trafikksikkerhetsarbeid meget høyt og vurderer kontinuerlig muligheten for å ta i bruk nye og effektive trafikksikkerhetstiltak. Selv om antallet drepte og livsvarig skadde i trafikken klart er redusert i de siste årene, er det fortsatt rom for forbedringer. Statens vegvesen, som er en av hovedaktørene i trafikksikkerhetsarbeidet, mottar mange henvendelser om å delta i finansieringen av ulike typer trafikksikkerhetstiltak. Det er viktig, som forslagsstillerne påpeker, at de offentlige trafikksikkerhetsmidlene brukes effektivt på virkningsfulle tiltak. Vegmyndighetene har i en slik sammenheng derfor ikke ønske om eller mulighet til å støtte alle de tiltak som foreslås. En del tiltak av den typen forslagsstillerne omtaler har vegvesenet vurdert som interessante, og vegmyndighetene har således deltatt i etableringen av et opplæringstiltak i Vest-Agder (TRAFOEN), sykkelgårder i Sør-Trøndelag og Aust-Agder og trafikksikkerhetshallen i Rogaland.

Slike haller kan være en lokal inspirasjonskilde i trafikksikkerhetsarbeidet og vil kunne anvendes aktivt både for å påvirke unge trafikanter til sikker atferd, og i forbindelse med føreropplæring og etteropplæring av sjåfører med erfaring. Initiativet til denne typen trafikksikkerhetstiltak tas ofte av ildsjeler lokalt. Selv om det er vanskelig å skaffe etableringsmidler viser vegve-

senets erfaring at det er finansieringen av den langsiktige driften av slike tiltak som byr på de største utfordringene. Vi har sett flere tilfeller av at for eksempel glattkjøringsbaner som er bygd med offentlig støtte, senere har fått store driftsproblemer.

Dersom trafikksikkerhetshaller skal brukes aktivt i føreropplæringen, vil dette kunne bety at unge førerkortkandidater pålegges en betydelig ekstrakostnad om ikke driftskostnadene kan dekket inn gjennom den øvrige aktiviteten i hallen. Jeg mener derfor at før en investerer i slike tiltak er det meget viktig og nærmest en forutsetning at det er etablert et system for finansiering av driftskostnader over en tilstrekkelig lang tidsperiode.

For å etablere slike tiltak kan det være nødvendig med offentlige tilskudd. Det må imidlertid presiseres at det er viktig at lokale krefter og lokalt næringsliv deltar i etablering og videre drift av hallene.

Når det gjelder trafikksikkerhetshallen som nå er i drift i Rogaland, vil erfaringene bli evaluert av Rogalandsforskning. Selv om det finnes erfaringsdata fra Sverige, mener jeg at det er riktig å avvente evalueringsrapporten før det eventuelt åpnes for utbygging av flere haller rundt omkring i landet. Denne rapporten vil foreligge sent på høsten i år. Det bør da vurderes hvordan slike haller kan brukes, hvordan de eventuelt kan finansieres og også hvor mange haller det eventuelt er behov for i Norge.

Forslagsstillerne peker spesielt på en finansieringsordning for trafikksikkerhetshaller. Det framkommer jevnlig gode lokale forslag om andre interessante og effektive tiltak som kan vurderes opp mot trafikksikkerhetshaller.

Jeg vil på denne bakgrunn be Vegdirektoratet vurdere nåværende praksis for tilskudd til lokale trafikksikkerhetstiltak og behovet for å etablere en mer generell og ensartet tilskuddsordning for lokale trafikksikkerhetstiltak. En slik eventuell ordning bør også kunne gjøre det enklere å utnytte lokalt initiativ og engasjement i arbeidet for å øke trafikksikkerheten.

