



STORTINGET

Innst. 367 S

(2018–2019)

Innstilling til Stortinget
fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Dokument 8:134 S (2018–2019)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentant Une Bastholm om barnevennlig transport i by og bygd

Til Stortinget

Bakgrunn

I dokumentet fremmes følgende forslag:

- «1. Stortinget ber regjeringen gi Barnas transportplan en oppdatert nasjonal tiltaksplan med nye, konkrete tiltak og satsinger som prioriterer hensynet til barn og unge i transportsystemet framfor biltrafikken og bygging av nye motorveier. Manglende gang- og sykkelvei, fortau og fotgjengerfelt må prioriteres framfor bygging av nye motorveier.
2. Stortinget ber regjeringen stimulere og belønne byer og kommuner med tettsteder som omgjør veier med gateparkering til lekeplasser og ballbinger, fjerner gateparkering i sentrum og boligstrøk og omgjør tidligere gatearealer til grønne oaser.
3. Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å redusere normalfartsgrensen i tettbygde strøk fra dagens 50 km/t til 40 km/t, og til 30 km/t i byområder med blandet trafikk og rundt skoler og barnehager.
4. Stortinget ber regjeringen etablere et handlingsprogram for trygge skoleveier med en egen tilskuddsordning for trygge skoleveier i kommunene.
5. Stortinget ber regjeringen etablere en nasjonal norm for bilfrie soner rundt alle skoler.

6. Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å utvide grensen for barnebillett på kollektivtrafikk fra 16 til 18 år.
7. Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å tydeliggjøre skolens ansvar for barns sikkerhet på skolevei i opplæringsloven.
8. Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å stille krav til trepunktsbelte i all skoleskyss som kjøpes inn av fylkeskommuner.
9. Stortinget ber regjeringen gjøre trafikkopplæring til en obligatorisk del av rammeplanen for barnehagen.
10. Stortinget ber regjeringen utarbeide et nasjonalt kart over skoleveier som grunnlag for arealplanlegging i kommunene og fylkene.
11. Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å innføre et nasjonalt krav om at alle barn skal kunne sykle trygt til skolen, som føring for kommunal og fylkeskommunal arealplanlegging.
12. Stortinget ber regjeringen ta initiativ til, utvikle og stimulere til ordninger med aktivitetsskyss med utslippsfri transport etter skoletid for barn og unge.»

Det vises til dokumentet for nærmere redegjørelse for forslaget.

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Øystein Langholm Hansen, Kirsti Leirtrø, Sverre Myrli og Ingalill Olsen, fra Høyre, Solveig Sundbø Abrahamsen, Nils Aage Jegstad, lederen Helge Orten og Elizabeth Åsjord Sire, fra Fremskrittspartiet, Tor André Johnsen, Dagfinn Henrik

Olsen og Morten Stordalen, fra Senterpartiet, Bengt Fasteraune og Siv Mossleth, fra Sosialistisk Venstreparti, Arne Nævra, og fra Venstre, Jon Gunnes, viser til representantforslag fra stortingsrepresentant Une Bastholm om barnevennlig transport i by og bygd. Representantforslaget inneholder konkrete forslag for hvordan ambisjonene i Barnas transportplan kan styrkes. Komiteen understreker at initiativet om å lage en egen transportplan for barn er positivt, og komiteen støtter at barn for første gang fikk en egen transportplan i forbindelse med Nasjonal transportplan 2018–2029. Komiteen viser til at hovedmålet med Barnas transportplan er å utvikle et transportsystem som ivaretar hensynet til barn og unge på en god måte, og komiteen forutsetter at Barnas transportplan oppdateres i forbindelse med rulleringen av Nasjonal transportplan i 2021.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til at forslagsstiller ønsker å oppdatere Barnas transportplan med nye, konkrete tiltak og satsinger som prioriterer hensynet til barn og unge i transportsystemet framfor biltrafikken og bygging av nye motorveier.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti viser til at Transportøkonomisk institutt har kritisert Barnas transportplan for å være lite konkret, og for bare å referere til allerede etablerte mål. Videre uteblir de nye, konkrete tiltakene og satsingene. Dette medlem merker seg at planen legger opp til 200 mill. kroner i tilskudd til kommunale gang- og sykkelveier per år, noe som gir bare om lag 20 kilometer gang- og sykkelvei i året. Det sies heller ikke noe om hvordan tilskuddene skal brukes for å sikre et best mulig gang- og sykkelveinett for barn. Når Barnas transportplan i så liten grad er prioritert gjennom nasjonale bevilgninger og tiltak, er det vanskelig å få måloppnåelse gjennom oppfølgingen og gjennomføringen av tiltak lokalt.

På denne bakgrunn fremmer dette medlem følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen gi Barnas transportplan en oppdatert nasjonal tiltaksplan med nye, konkrete tiltak og satsinger som prioriterer hensynet til barn og unge i transportsystemet framfor biltrafikken og bygging av nye motorveier. Manglende gang- og sykkelvei, fortau og fotgjengerfelt må prioriteres framfor bygging av nye motorveier.»

Tryggere skoleveier

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti merker seg at representantforslaget inne-

holder en rekke ulike forslag for å sikre tryggere skoleveier i norske byer og tettsteder. Forslagene inkluderer en nasjonal norm for bilfrie soner rundt alle skoler, et handlingsprogram for trygge skoleveier med en tilhørende tilskuddsordning, redusert normalfartsgrense rundt skoler og barnehager, stimulere til ordninger med aktivitetsskys med utslippsfri transport etter skoletid for barn og unge, utarbeidelse av et nasjonalt kart over skoleveier som grunnlag for arealplanlegging i kommunene og fylkene samt et nasjonalt krav om at alle barn skal kunne sykle trygt til skolen, som føring for kommunal og fylkeskommunal arealplanlegging.

Disse medlemmer viser til at forslagsstiller underbygger behovet for tiltakene med et funn i siste nasjonale reisevaneundersøkelse, der 64 prosent av foreldre opplever at tett trafikk og høy hastighet langs veien er den viktigste grunnen til at skoleveien er usikker.

Komiteen understreker at det er avgjørende å sikre et transportsystem som er trygt for alle, og støtter intensjonen om å sikre barn trygge skoleveier.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti merker seg at forslagsstillerne mener det er nødvendig med en endring i opplæringsloven og rammeplanen for barnehagene for å sikre trygge skoleveier. Konkret foreslår forslagsstiller å tydeliggjøre skolens ansvar for barns sikkerhet på skolevei i opplæringsloven og gjøre trafikkopplæring til en obligatorisk del av rammeplanen for barnehagen.

Komiteen er opptatt av at barn og unge skal ferdes trygt og sikkert der de bor, til og fra skole og fritidsaktiviteter og i trafikken for øvrig. Det er også bakgrunnen for at det i arbeidet med Nasjonal transportplan 2018–2029 for første gang ble laget en Barnas transportplan, som spesielt omtaler utfordringer og tiltak som skal gjøre det sikrere for barn og unge å ferdes i hverdagen, samtidig som folkehelseiltak og fysisk aktivitet blir vektlagt. Komiteen er opptatt av å videreføre denne satsingen i arbeidet med rullering av Nasjonal transportplan og ønsker sterk medvirkning fra kommuner og fylkeskommuner, frivillige lag og organisasjoner og andre som har interesse av å bidra til en trygg hverdag for barna. Komiteen viser også til nullvisjonen og målet om at åtte av ti barn skal velge å gå eller sykle til skolen.

Komiteen vil samtidig påpeke at det ikke er noe motsetningsforhold mellom å bygge nye og moderne veier, og arbeidet med trafikkikkerhet. Tvert imot har trafikkikkerhet høy prioritet i arbeidet med nye veiprojekter. I tillegg legges det til rette for at flere kan bruke kollektivløsninger, gå eller sykle i forbindelse med utbygging av byområdene. Komiteen vil vektlegge trafikkikkerhet høyt også ved rullering av Nasjonal

transportplan, der videreføring og utvikling av Barnas transportplan vil være et sentralt element.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, merker seg at representanten fremmer flere forslag, og at statsråden har gitt et utførlig svar i sin uttalelse datert 14. mai 2019. Flertallet slutter seg til statsrådets vurderinger av forslagene.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti mener det er viktig å ha fokus på trafikksikkerhetstiltak og å ta hensyn til barn og unges transportbehov. Disse medlemmer mener det trengs et godt utbygd kollektivnett i hele landet, som gjør det enkelt og rimelig å reise raskt og klimasmart. Disse medlemmer vil videreføre og utvide de strategisk viktige bymiljøavtalene og belønningsordningen som stimulerer byene til å vri økning i transporten i byene fra privatbilisme til kollektivtrafikk, sykling og gange. Disse medlemmer viser til at flere av forslagene i saken er en del av arbeidet med Nasjonal transportplan. Disse medlemmer viser til at flere av forslagene er en del av kommunenes og fylkeskommunenes ansvar.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti mener alle barn skal være trygge mens de sykler eller går til skolen og leker ute. Det trengs flere tiltak for å styrke dette arbeidet. Det er både nødvendig med økte midler til kommunene, at barn får sikker og miljøvennlig skoleskyss, og at de lærer om trafikksikkerhet fra en tidlig alder. På denne bakgrunn fremmer dette medlem følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen etablere et handlingsprogram for trygge skoleveier med en egen tilskuddsordning for trygge skoleveier i kommunen.»

«Stortinget ber regjeringen etablere en nasjonal norm for bilfrie soner rundt alle skoler.»

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å tydeliggjøre skolens ansvar for barns sikkerhet på skolevei i opplæringsloven.»

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å stille krav om trepunktsbelte i all skoleskyss som kjøpes inn av fylkeskommuner.»

«Stortinget ber regjeringen gjøre trafikkopplæring til en obligatorisk del av rammeplanen for barnehagen.»

«Stortinget ber regjeringen utarbeide et nasjonalt kart over skoleveier som grunnlag for arealplanlegging i kommunene og fylkene.»

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å innføre et nasjonalt krav om at alle barn skal kunne sykle trygt til skolen, som en føring for kommunal og fylkeskommunal arealplanlegging.»

«Stortinget ber regjeringen ta initiativ til, utvikle og stimulere til ordninger med aktivitetsskyss med utslippsfri transport etter skoletid for barn og unge.»

Barnevennlige lokalsamfunn

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til at forslagsstiller foreslår tiltak som berører barnas rolle i transportsystemet generelt, også utenfor skoleveien. Konkret merker disse medlemmer seg forslagene om å utvide grensen for barnebillett på kollektivtrafikk fra 16 til 18 år og forslaget om å stimulere og belønne byer og kommuner med tettsteder som omgjør veier med gateparkering til lekeplasser og ballbinger, fjerner gateparkering i sentrum og boligstrøk og omgjør tidligere gatearealer til grønne oaser.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti understreker at det er nødvendig med en nasjonal samferdselspolitikk som i langt større grad enn i dag prioriterer barnas trygghet framfor bilbruk. Et mer barnevennlig transportsystem vil også være et tryggere, mer miljøvennlig og bedre transportsystem for alle. Dette medlem mener et mer barnevennlig transportsystem krever endringer i arealplanlegging, lavere fartsgrenser i byer og tettsteder samt rimelig kollektivtransport for alle barn, ikke bare de under 16 år.

På denne bakgrunn fremmer dette medlem følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen stimulere og belønne byer og kommuner med tettsteder som omgjør veier med gateparkering til lekeplasser og ballbinger, fjerner gateparkering i sentrum og boligstrøk og omgjør tidligere gatearealer til grønne oaser.»

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å redusere normalfartsgrensen i tettbygde strøk fra dagens 50 km/t til 40 km/t, og til 30 km/t i byområder med blandet trafikk og rundt skoler og barnehager.»

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å utvide grensen for barnebillett på kollektivtrafikk fra 16 til 18 år.»

Forslag fra mindretall

Forslag fra Sosialistisk Venstreparti:

Forslag 1

Stortinget ber regjeringen gi Barnas transportplan en oppdatert nasjonal tiltaksplan med nye, konkrete tiltak og satsinger som prioriterer hensynet til barn og unge i transportsystemet framfor biltrafikken og bygging av nye motorveier. Manglende gang- og sykkelvei, fortau og fotgjengerfelt må prioriteres framfor bygging av nye motorveier.

Forslag 2

Stortinget ber regjeringen etablere et handlingsprogram for trygge skoleveier med en egen tilskuddsordning for trygge skoleveier i kommunen.

Forslag 3

Stortinget ber regjeringen etablere en nasjonal norm for bilfrie soner rundt alle skoler.

Forslag 4

Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å tydeliggjøre skolens ansvar for barns sikkerhet på skolevei i opplæringsloven.

Forslag 5

Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å stille krav om trepunktsbelte i all skoleskyss som kjøpes inn av fylkeskommuner.

Forslag 6

Stortinget ber regjeringen gjøre trafikkopplæring til en obligatorisk del av rammeplanen for barnehagen.

Forslag 7

Stortinget ber regjeringen utarbeide et nasjonalt kart over skoleveier som grunnlag for arealplanlegging i kommunene og fylkene.

Forslag 8

Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å innføre et nasjonalt krav om at alle barn skal kunne sykle trygt til skolen, som en føring for kommunal og fylkeskommunal arealplanlegging.

Forslag 9

Stortinget ber regjeringen ta initiativ til, utvikle og stimulere til ordninger med aktivitetsskyss med utslippsfri transport etter skoletid for barn og unge.

Forslag 10

Stortinget ber regjeringen stimulere og belønne byer og kommuner med tettsteder som omgjør veier med gateparkering til lekeplasser og ballbinger, fjerner gateparkering i sentrum og boligstrøk og omgjør tidligere gatearealer til grønne oaser.

Forslag 11

Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å redusere normalfartsgrensen i tettbygde strøk fra dagens 50 km/t til 40 km/t, og til 30 km/t i byområder med blandet trafikk og rundt skoler og barnehager.

Forslag 12

Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å utvide grensen for barnebillett på kollektivtrafikk fra 16 til 18 år.

Komiteens tilråding

Komiteens tilråding fremmes av komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Høyre, Fremskrittspartiet, Senterpartiet og Venstre.

Komiteen viser til representantforslaget og sine merknader, og råder Stortinget til å gjøre følgende

vedtak:

Dokument 8:134 S (2018–2019) – Representantforslag fra stortingsrepresentant Une Bastholm om barnevennlig transport i by og bygd – vedtas ikke.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 4. juni 2019

Helge Orten

leder

Arne Nævra

ordfører

VEDLEGG**Brev fra Samferdselsdepartementet v/statsråd Jon Georg Dale til transport- og kommunikasjonskomiteen, datert 14. mai 2019****Representantforslag frå stortingsrepresentant Une Bastholm om barnevennleg transport i by og bygd**

Eg viser til representantforslag 134 S (2018-2019) frå stortingsrepresentant Une Bastholm om barnevennleg transport i by og bygd.

Under følgjer mi vurdering av forslaget.

Eg deler fullt ut representantens syn på kor viktig det er at barn og unge skal ferdast trygt og sikkert der dei bur, til og frå skule og i samband med fritidsaktivitetar. Dette er det tverrpolitisk semje om. Eg viser mellom anna til behandlinga av Nasjonal transportplan (NTP) 2018-2029 i Stortinget, der Transport- og kommunikasjonskomiteen uttalte: «Komiteen viser til at blant de konkrete målene for regjeringens tilrettelegging for barn inngår å legge til rette for at åtte av ti barn og unge skal velje å gå eller sykle til skolen, styrke trafikksikkerheten for barn og unge og legge vekt på barn og unges behov i planlegging og utvikling av transportsystemet, samt regional planlegging. Komiteen viser vidare til at det er tverrpolitisk enighet om å løfte frem hensynet til barn og unge i transportplanleggingen, og merker seg at regjeringen vektlegger dette i kapitlet.» Jf. Innst. 460 S (2016-2017).

For første gang blei det laga ein Barnas transportplan i NTP 2018-2029. Dette var eit nybrottsarbeid og Barnas transportplan inneheld både omtale av utfordringar og tiltak som skal gjere det sikrare for barn og unge å ta seg fram i kvardagen, men som og skal stimulere til auka fysisk aktivitet. Regjeringa følgjer opp NTP 2018-2029 på ei rekke område med relevans for mobiliteten til barn og unge. Det er fleire mål som er styrande for innsatsen mot barn og unge. Eg viser særskilt til nullvisjonen og at det i Barnas transportplan er mål om at åtte av ti barn og unge skal velje å gå eller sykle til skulen.

I regjeringserklæringa frå Granavolden, januar 2019, går det fram at regjeringa skal leggje til grunn Barnas transportplan som ein viktig del av NTP-arbeidet.

Blant dei tolv forslaga som representanten Bastholm har spelt inn er det fleire forslag som andre departement har ansvar for. Eg har derfor fått innspel frå Kommunal- og moderniseringsdepartementet og Kunnskapsdepartementet til nokre av svara.

Gjennom mitt svarbrev til dette representantforslaget er det to hovudgrep som eg ønskjer å dele med Stortinget, det fyrste gjeld oppfølging av inneverande NTP 2018-2029, der regjeringa driv eit systematisk arbeid for å nå måla som dreier seg om barn og unge. Eg viser til omtale av nokre tiltak i dette brevet. Det andre grepet gjeld komande NTP, jf. Regjeringserklæringa frå Granavolden. NTP-prosessen som no er godt i gang, legg

derfor opp til ein grundig og involverande prosess. Omsynet til barn og unge vil vere ein viktig del av denne prosessen.

Forslag 1

Stortinget ber regjeringa gi Barnas transportplan en oppdatert nasjonal tiltaksplan med nye, konkrete tiltak og satsinger som prioriterer hensynet til barn og unge framfor biltrafikken og bygging av nye motorveier. Manglende gang- og sykkelvei, fortau og fotgjengerfelt må prioriteres framfor bygging av nye motorveier.

Barn og unge skal vere trygge når dei ferdast i trafikken og vi må derfor minimere risikoen for ulykker. Vi har nullvisjonen som rettesnor, også for innsatsen mot barn og unge; Nullvisjonen seier det ikkje skal vere ulykker med drepne eller hardt skadde i vegtrafikken. Vi har ingen barn å miste. Derfor har det i ei årrekkje vore satsa på utbygging av trygge gang- og sykkelvegar i heile vegnettet, anten det er kommunalt, fylkeskommunalt eller statleg. I perioden 2010 til 2017 er det bygd ut i gjennomsnitt 42,9 km ny gang- og sykkelveg per år langs riksveg, av dette er 8,7 km per år i byar og tettstader. I tillegg kjem tiltaka i regi av kommunar og fylkeskommunar. Barn og unge er særskilte målgrupper for gang- og sykkelvegar.

Trafikkulykkene går ned takka vere eit langvarig og systematisk arbeid frå mange hald. Det er færre barn og unge som blir hardt skadde eller drepne i trafikken samanlikna med tidleg 2000-tal. Eg viser til rapporten "Ulykker på skoleveg" frå Transportøkonomisk institutt (TØI rapport 1643/2018), som fann at 331 barn i alderen 6-15 år blei skadde eller døde på skolevegen i 2007. I 2016 var talet redusert til 94. Nedgangen frå 2007 til 2016 er på om lag 70 %. Det totale talet på skadde/drepne har gått ned med berre 54 % i den same tidsperioden. Rapporten viser vidare at ulykkene på veg til/frå skulen er mindre alvorlege enn andre trafikkulykker med personskaade.

Eg ønskjer ikkje å forskuttere innhaldet i NTP, men trafikktryggleik og tiltak i samband med det blir ein sentral del av omtalen av tiltak for barn og unge. Samstundes skal vi sjølsagt halde fram med å bygge gode, trygge motorvegar som bidreg til betre trafikktryggleik i tillegg til framkomst for innbyggere og næringsliv.

Forslag 2

Stortinget ber regjeringa stimulere og belønne byer og kommuner med tettsteder som omgjev veier med gateparkering til lekeplasser og ballbinger, fjerner gateparke-

ring i sentrum og boligstrøk og omgjør tidligere gatearealer til grønne oaser.

Det er viktig for regjeringa at byar og tettstader blir utvikla i ei retning som gir gode oppvekstvilkår og godt bymiljø. Mange stadar, spesielt i distrikta er bil eit viktig fremkomstmiddel, og dette må også takast omsyn til i utforminga av trygge trafikkløysingar for det mjuke trafikantane. Eg viser til at byvekstavtalane og bypakkar er konkrete døme på samhandling mellom forvaltningsnivåa og viktige verkty for å oppnå dette. Tiltak som reduserer biltrafikken og stimulerer til å få fleire til å sykle og gå er nett ein del av byvekstavtalane.

Forslag 3

Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å redusere normalfartsgrensen i tettbygde strøk fra dagens 50 km/t til 40 km/t, og til 30 km/t i byområder med blandet trafikk og rundt skoler og barnehager.

Kriteria for fartsgrenser er reviderte nyleg. Desse legg til rette for ein formålstenleg bruk av fartsgrensene på 40 og 30 km/t. I kriteria er det større vekt enn tidlegare på omsyn til aktivitet og særskilde anlegg langs vegen, til dømes skule og barnehagar. Kriteria skal nyttast på riksvegar, fylkesvegar og private vegar, men er òg tilrådd brukt på kommunale vegar.

Forslag 4

Stortinget ber regjeringen etablere et handlingsprogram for trygge skoleveier med en egen tilskuddsordning for trygge skoleveier i kommunene.

Eg viser til den samla innsatsen for auka trafikktryggleik, som og er referert i dette brevet. Vi vil i arbeidet med ny NTP vurdere kva for målretta tiltak som tar oss nærare nullvisjonen.

Forslag 5

Stortinget ber regjeringen etablere en norm for bilfrie soner rundt alle skoler.

Det går fram av Barnas transportplan at trygge skulevegar, med gang- og sykkelveg, skal vere eit viktig omsyn i alle nye vegprosjekt. Men det er og eit stort behov for fysiske trafikksikringstiltak for dagens vegar. Dette kan være sikring av kryssingspunkt, belysning, nedskilting av fart og fartsdempande tiltak. Vidare skal haldeplassar og parkeringsområde for henting og bringing av barn ha ei trafikksikker utforming. Dette ansvaret ligg som regel hos fylkeskommunar og kommunar som eig desse vegane, men det er og utfordringar på riksvegnettet. Det er behov for meir kunnskap om trafikksikker utforming av skulevegar. Statens vegvesen vil derfor oppdatere publikasjonen *Trafikkløysningar i skolens nærområder*.

Køyring av barn til skulen fører til auka trafikk og lågare tryggleik for dei som sykklar og går. Trygg Trafikk, Statens vegvesen, Helsedirektoratet, Foreldreutvalget for grunnopplæringa, Miljøagentene, Syklistenes Landsforening og politiet oppmodar gjennom prosjektet Hjartesone skular i heile landet til å redusere biltrafikken rundt skulen, slik at skulevegen blir tryggare og fleire barn kan gå og sykle til skulen. Hjartesone blir no etablert rundt mange skular. Aktørane forpliktar seg gjennom Nasjonal tiltaksplan for trafikktryggleik på veg 2018-2021 til å vidareutvikle hjartesoneprosjektet med vekt på å dele gode eksempel.

Det er gode erfaringar med å ta i bruk ulike kartleggingsverkty for registrering av forhold som bør utbetrast på skuleveg, for eksempel Trafikkagenten (Oslo kommune) og Trygghetsvandring (Skadeforebyggende Forum).

I tillegg gjennomfører politiet kontroll- og informasjonsarbeid for å sikre skulevegane. Kontrollar med eit særleg fokus på fart, rus, bruk av bilbelte og sykkelhjelm i tillegg til merksemd blir gjennomførte på aktuelle vegstrekningar til og frå skular rundt skulestart.

Forslag 6

Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å utvide grensen for barnebillett på kollektivtrafikk fra 16 til 18 år.

Dei landsomfattande sosiale rabattordningane med 50 prosent rabatt på enkeltbillett gjeld for barn, honnørreisande og vernepliktige. Rabattordningane gjeld for jernbane, fylkeskommunale ruter med buss, båt og T-bane, trikk/bybane, fylkes- og riksvegferjer, samt flyruter som mottok offentleg tilskot.

Fylkeskommunane har og ansvar for å gi tilbod om ungdomskort. Ordninga gjeld for ungdom frå 16 til og med 19 år, dvs. ungdom som i all hovudsak er elevar i den vidaregåande skulen. Rabattordninga for skuleelevar og studentar skal gjere kollektivtransport meir attraktiv for ungdom for dermed å skape gode reisevanar for denne målgruppa for framtida. Ordninga har derfor ein ungdomsprofil.

Dette er dagens ordning, som er minimumskrav. Det er fleire fylkeskommunar som har utvida grensa for barnebillett til 18 år. Dette er positivt, men eg meiner det bør være opp til den einskilde fylkeskommune å avgjere dette.

Forslag 7

Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å tydeliggjøre skolens ansvar for barns sikkerhet på skolevei i opplæringsloven.

Det finst allereie i dag reglar i opplæringslova med forskrifter som gir kommunen som skuleeigar ansvar for tryggleiken til elevane på skulevegen. Det er ikkje

formålstenleg å understreke dette ytterlegare i opplæringslova .

Elevar som har særleg farleg eller vanskeleg skuleveg har rett til gratis skuleskyss. Dette går fram av opplæringslova § 7-1 fyrste ledd. Det er skuleeigar som skal avgjere om skulevegen til eleven er særleg farleg eller vanskeleg, basert på ei konkret vurdering av skulevegen. Vedtaket til skuleeigaren kan klagast til fylkeskommunen.

Vidare er det slått fast i forskrift til opplæringslova § 12-1 bokstav c. at skulen sitt ordensreglement bør innehalde reglar om trafikktryggleik og andre førebyggjande tiltak. Blant anna kan skulen fastsetje reglar om kor det er tillate å sleppe av elevar som blir køyrt til skulen, og parkeringsinstruksar.

Det følgjer av dagens læreplan for kroppsøvningsfaget at elevane skal lære om trafikkreglar og korleis dei kan ferdast sikkert i trafikken. I forslag til nye læreplanar for faget er dette vidareført. For eksempel er det foreslått som mål etter 2. årstrinn at elevar skal øve på trygg ferdsel i trafikken, og etter 4. årstrinn skal elevane forstå og følgje reglar i trafikken. I tillegg er skuleeigarar ansvarlege for å ha ulykkesforsikring for alle elevar. Denne skal bl.a. dekkje ulykkeskade som skjer på veg mellom heim/annan opphaldsplass og skulen, jf. forskrift til opplæringslova § 8-4 bokstav b. Forsikringa til skulen gjeld også på skulevegen, slik ordensreglementet og gjer.

Samtidig er det ikkje berre skuleeigar som har ansvaret for elevane sin trafikktryggleik. Det er foreldra som avgjer om barna får sykle til skulen eller ikkje, jf. forskrift til opplæringslova § 12-1 bokstav b. Foreldra må ta denne vurderinga sjølv, basert på dugleikane til barnet, modning og kunnskap om trafikkreglane.

Forslag 8

Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å stille krav til trepunktsbelte i all skuleskyss som kjøpes inn av fylkeskommunen.

Eg vil først understreke at skuleskyss innan det enkelte fylket er eit fylkeskommunalt ansvar, på same måte som kollektivtrafikken i fylket.

Tryggleiken i transporten av skulebarn er sikra gjennom særskilte reglar. Forskrift om sikring av skyssberetigede skoleelever i buss pålegg fylkeskommunar og kommunar plikt til å sikra at alle skuleelevar med rett til skuleskyss har sitteplass med bilbelte på bussen. Denne forskriften tredde i kraft 1. juli 2013. Sidan skuleskyssen ofte er integrert i den ordinære kollektivtrafikken, inneber kravet og at rutetilbodet må være dimensjonert slik at den særskilde sikringsplikta overfor skulebarn kan oppfyllest.

I forskriften er det likevel gjort unntak for skuleskyss som blir utførte med buss i klasse I (såkalla bybus-

ser). Slike bussar, som er konstruert for hyppig av- og påstiging, er hovudsakleg innretta med ståplassar, og har ikkje fabrikkmonterte bilbelte. Slike bussar kan ikkje lovleg køyra fortare enn 70 km/t.

Unntaket vart gitt for at fylkeskommunane skal kunne integrere skuleskyssen i det ordinære rutetilbodet. Slik samkjøring bidrar til å halda oppe eit godt og fleksibelt kollektivtilbod, og samtidig ha kostnadseffektive skuleskysstilbod ut frå lokale forhold. Ein føresetnad for unntaket er likevel at det ikkje gir auka risiko. Fylkeskommunane, i samarbeid med transportselskapa, skal derfor gjere ei grundig vurdering av i kva for tilfelle og på kva for ruter det er forsvarlig å bruka bybuss ved skuleskyss.

Forslag 9

Stortinget ber regjeringen gjøre trafikkopplæring til en obligatorisk del av rammeplanen for barnehager.

Eg er samd i at trafikktryggleik og god trafikkopplæring er viktig også for dei minste. Det er allereie i dag presisert i forskrift om rammeplan for innhaldet og oppgåver til barnehagen at barna skal lære å ferdast trygt i nærmiljøet. Trafikkopplæring inngår i å ferdast trygt. Eg meiner det ikkje er behov for å gjere dette enda tydelegare i rammeplanen.

Rammeplanen er på eit relativt overordna nivå, og det meiner eg den framleis bør vere. Det var eit bevisst val at den ikkje skulle bli for omfangsrik. Det skal vere rom for prioriteringane til eigaren, og for at pedagogisk leiar og barnehagelærarar skulle kunne utøve sitt pedagogiske skjøn. Dette er eit viktig prinsipp som vi ønskjer å halde fast ved. Dette gir også rom for at trafikkopplæringa kan tilpassast barnegruppa sine behov og lokale forhold.

Regjeringa er opptekne av at barnehagane skal jobbe godt med trafikktryggleik. UDIR har utvikla støttemateriell for implementering av rammeplanen som barnehagane kan velje å bruke. UDIR viser mellom anna til Trygg Trafikk sine omfattande ressursar for å jobbe med trafikkopplæring i barnehagen.

Trygg Trafikk har eit særleg fokus på trafikktryggleik for barn og unge og er ein viktig pådrivar i det nasjonale trafikktryggleiksarbeidet. Organisasjonen gjennomfører ei rekke ulike aktivitetar for å styrke trafikkopplæringa i barnehage og skule, og er ein viktig pådrivar og rettleiar overfor kommunesektoren og i arbeidet for styrka trafikktryggleik for gåande og syklende. Trygg Trafikk vil mellom anna utarbeide tilrådingar for korleis føringane i Barnas transportplan kan følgjast opp på regionalt og lokalt nivå, jf. tiltak 117 i Nasjonal tiltaksplan for trafikktryggleik på veg 2018-2021.

Forslag 10

Stortinget ber regjeringen utarbeide et nasjonalt kart over skoleveier som grunnlag for arealplanlegging i kommunene og fylkene.

Eg er av den oppfatning at ei slik kartlegging eventuelt bør finne stad på kommunalt nivå. Skular i mange kommunar har vald å gjennomføre såkalla barnetråkk-registreringar. Desse kan gi nyttig informasjon til kommunen i arealplanlegginga, men det manglar ein systematikk i registreringane som sikrar at kartgrunnlaget blir halde oppdatert. Når det blir bygd nye skular, når ny infrastruktur gjer ein ny skuleveg meir tilgjengeleg eller når skulekrinsane i eit nabolag blir endra, må data i eit kart over skuleveggar oppdaterast. I dag finst det ikkje eit einsarta system for innsamling, lagring og formidling av data.

Forslag 11

Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å innføre et nasjonalt krav om at alle barn skal kunne sykle trygt til skolen, som føring for kommunal og fylkeskommunal arealplanlegging.

I tråd med plan- og bygningsloven er det kommunane som har hovudansvaret for å utarbeide arealplanar. Regjeringa er opptatt av at fylkeskommunane og kommunane legg til rette for sykling og gange i byar og tettstader, mellom anna gjennom trygge skuleveggar, ved å planlegge for gange og sykling frå kollektivknutepunkt og ut til friluftslivsområde, og for transportløysningar for grupper som er mindre mobile.

Forslag 12

Stortinget ber regjeringen ta initiativ til, utvikle og stimulere til ordninger med aktivitetsskys med utslippsfri transport etter skoletid for barn og unge.

Eg oppfattar dette som eit forslag som er framtidretta og som gjeld utvikling av nye tenester og løysingar for grøn mobilitet. Vi ser at fylkeskommunane har høge ambisjonar for fossilfri kollektivtrafikk. Regjeringa støtter opp om denne utviklinga gjennom å utarbeide ein plan for fossilfri kollektivtrafikk. Samstundes er vi inne i ei tid med store endringar i transportsektoren som er kjenneteikna av null- og lavutsleppsteknologi og digitalisering. Gjennom smart mobilitet støttar regjeringa prosjekter som skal leggje til rette for nye transportformar, så som meir sjølgåande bussar og nye kollektivløysingar. Dette er noko vi ønskjer å stimulere, både fordi vi skal redusere utsleppa og for å gjennomføre det grønne skiftet. Vi introduserte Pilot-T ordninga i NTP 2018-2019 nettopp for å utvikle smarte mobilitetsløysingar. Prioriterte prosjekt ligg i skjæringsfeltet transport, digitalisering og informasjons- og kommunikasjonsteknologi (IKT), og retter seg mot utvikling og testing av ny teknologi som raskt blir tatt i bruk innan transportsektoren. Forskningsrådet og Innovasjon Norge samarbeider om Pilot-T og har til saman fått om lag 59 millionar kroner til å støtte prosjekt i 2018 og 2019.

Eg meiner dei ambisiøse måla og dei tiltaka som er satt ut i livet, i kombinasjon med det vi skal utvikle i den komande NTP'en er eit uttrykk for at regjeringa prioriterer sikker og god mobilitet for barn og unge høgt.