



Representantforslag 106 S

(2015–2016)

fra stortingsrepresentantene Karianne O. Tung, Magne Rommetveit, Kjell-Idar Juvik, Tone-Helen Toften, Marianne Aasen og Ingvild Kjerkol

Dokument 8:106 S (2015–2016)

Representantforslag fra stortingsrepresentantene Karianne O. Tung, Magne Rommetveit, Kjell-Idar Juvik, Tone-Helen Toften, Marianne Aasen og Ingvild Kjerkol om nasjonalt trafikkfaglig kompetansesenter

Til Stortinget

Bakgrunn

Tall fra Trygg Trafikk viser at om lag 820 mennesker ble drept eller hardt skadd i forbindelse med trafikkuulykker i 2014. Svært mange mennesker får som resultat livene sine radikalt endret, og mange pårørende mister noen de har nær. Fra 1970 til 2015 har det vært en kraftig reduksjon i antall drepte i vegtrafikken, fra 560 til 123 drepte. Det er et resultat av ønsket politisk satsing og prioritering av langsiktig og målrettet trafikksikkerhetsarbeid over flere år.

En foreløpig oversikt for 2016 tyder imidlertid på en liten oppgang i antall drepte i trafikken sammenlignet med 2015. Så langt har 30 personer mistet livet i trafikken i første kvartal. Dette er syv flere enn i samme periode i 2015. Til sammenligning er gjennomsnittet for årets tre første måneder i tiårsperioden 2006–2015 40 omkomne. Selv om det altså har vært en positiv utvikling over tid, er det fremdeles store utfordringer knyttet til å redusere antallet ulykker med drepte eller hardt skadde ytterligere.

Stortinget vedtok i forbindelse med behandlingen av Nasjonal transportplan for 2002–2011 nullvisjonen, en visjon om et transportsystem som ikke fører til tap av liv eller varig skade.

Nullvisjonen er et uttrykk for at det er moralsk og etisk uakseptabelt at folk blir drept eller hardt skadd i trafikkuulykker. Den både er, og har vært, en sterk

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

I arbeidet med å få ned antall drepte og hardt skadde i trafikken, har nullvisjonen og trafikksikkerhetsarbeidet stått sterkt. Det har i tråd med gjeldende Nasjonal transportplan som regjeringen Stoltenberg II la fram våren 2013, vært stor oppmerksomhet på veginfrastrukturens evne til å forhindre og avdemppe konsekvenser ved ulykker, og på bilens sikkerhetsnivå, teknologiske løsninger og økonomiske konsekvenser. Dette er viktig og avgjørende for å bedre trafikksikkerheten og må også fortsette i årene som kommer. Det er imidlertid også et behov for en ytterligere satsing på å forbedre den trafikantrettede adferden. Dette området representerer en annen type utfordring, der menneskets risikovurderinger og trafikale ferdigheter i ulike roller må forstås.

Forslagsstillerne merker seg at forskning viser at man mangler kunnskap om blant annet bilførers fartsvalg. Fart og overskridelse av fartsgrensene er antakelig den viktigste risikofaktoren i veitrafikken, ikke minst fordi fartsovertredelser er så utbredt blant bilførere.

Et annet element som det stadig refereres til, er såkalt risikokompensasjon, det vil si tendensen til at trafikanter møter enkelte trafikksikkerhetstiltak med en endring i adferd som er uønsket og utilsiktet. Av flere eksempler er glattkjøringskurset i fase 2 av føreropplæringen, som økte antall ulykker på glatt føre blant mannlige bilførere (Glad 1988). Et annet er ABS-bremser, som førte til høyere fart og mer aggressiv kjøring (Aschenbrenner mfl. 1987). Eksempelene på risikokompensasjon er mange (Elvik

mfl. 1997). Forslagsstillerne mener det er et problem at man fortsatt ikke har noen tilfredsstillende teoretisk forklaring på risikokompensasjon. Når det ikke foreligger en tilfredsstillende og nyere teori for å kunne forklare dette fenomenet, kan man heller ikke vente at man vil kunne finne fram til gode og målrettede tiltak uten at det satses på å utvikle bedre modeller for bilføreres adferd.

Ulykkesårsaker

Forskningen på trafikk-sikkerhet gir flere eksempler på at tiltak har blitt foreslått og iverksatt, uten at man har hatt gode nok hypoteser på forhånd om sammenhengen mellom adferd og ulykker. Den sier videre at man har prøvd å teste hvilke virkninger et gitt tiltak har på adferd og/eller ulykker, uten at det har foreligget en modell for selve adferden. Så selv om tiltakene faktisk virker, står en svakere når det gjelder å forklare hvorfor de virker, og en står svakere når det gjelder å utnytte kunnskapen for å utvikle nye effektive tiltak overfor andre problemstillinger eller situasjoner.

Forslagsstillerne mener derfor det er behov for å identifisere ulykkes årsaker. Skal man kunne redusere antall ulykker, er det etter forslagsstillerne syn viktig å kjenne til hva slags adferd som har sammenheng med ulykken. Et krav man bør stille til en god modell, er at den skal kunne gi begrunnede synspunkter på hvordan man skal kunne skille mellom gode og dårlige tiltak i trafikk-sikkerhetsarbeidet.

Nasjonalt trafikkfaglig kompetansesenter

Trafikk med både personer og varer på norske veier vil i årene fremover øke. Stortinget har også gjennom klimaforliket og ved behandlingen av Innst. 450 S (2012–2013), jf. Meld St. 26 (2012–2013) Nasjonal transportplan 2014–2023, vedtatt nullvekstmålet, at all vekst i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange.

Økt antall personkilometer både som «myk» og «hard» trafikant kan gi nye utfordringer som øker behovet for kunnskap om menneskets tenkning, kognitive forståelse og handlingsvalg. Videre vil det også være behov for å forstå hvordan kooperative intelligente transportsystemer (ITS) og større grad av delvis automatiserte, og etter hvert helautomatiserte, kjøretøy vil påvirke trafikantens rolle i trafikksystemene. Utviklingen av ITS går raskt. Utfordringen ligger i å tilpasse denne utviklingen til menneskets begrensninger, ønsker og behov slik at systemene

som skal formidle informasjon mellom trafikanter i vegsystemet og mellom vegsystemets infrastruktur og trafikantene, blir sikker og best mulig.

Avinor og transportetatene (Statens vegvesen, Kystverket og Jernbaneverket) har også store ambisjoner om å gjøre trafikk-sikkerhetssystemene sikrere. I sitt grunnlagsdokument til ny Nasjonal transportplan fremmer de et mål om at i 2030 skal antall drepte og hardt skadde ikke overstige 350. Altså mer enn en halvering sammenlignet med i dag. Dette er en ambisiøs målsetting, men forslagsstillerne mener det er riktig i lys av nullvisjonen å støtte opp under en slik målsetting.

Forslagsstillerne mener derfor en bredere trafikk-sikkerhetsforskning, som også i større grad inkluderer trafikantadferd, vil være et viktig bidrag for å redusere antall drepte og hardt skadde i trafikken. Resultatene av forskning på trafikantadferd vil også være et viktig bidrag i kommuneplanleggingen for å bidra til trafikk-sikre, effektive, smarte og hensiktsmessige arealløsninger.

En intensivert forskningsinnsats på trafikkantadferd bør samordnes i et nasjonalt trafikkfaglig kompetansesenter med forankring hos sentrale forskningsmiljø og i universitets- og høyskolesektoren. Det bør også knytte til seg fagkompetanse fra andre nasjonale og internasjonale fagmiljø etter behov slik at det etableres en sterkere faglig fellessatsing på trafikantadferd på et høyt nivå. Gjennom økt kunnskap om menneskets egenskaper og behov vil utformingen av trafikksystemene og trafikkmiljøet kunne få bedre løsninger som i større grad enn i dag spiller på lag med brukerne. Samtidig blir det vesentlig å sørge for at kompetansen og resultatene som senteret frambringer, raskest mulig blir tatt i bruk.

Forslag

På denne bakgrunn fremmes følgende

f o r s l a g :

Stortinget ber regjeringen etablere et nasjonalt kompetansesenter for økt forskning på mennesket i trafikken. Kompetansesenteret bør være forankret i et partnerskap mellom sentrale norske forskningsmiljø på området og i universitets- og høyskolesektoren. Regjeringen bes finne egnet modell for finansiering av driften av senteret, som også bør inkludere bidrag fra framtidige samarbeidspartnere og brukere av senteret.

13. juni 2016