



HØRINGSSVAR FRA KOLLEKTIVTRAFIKKFORENINGEN ANGÅENDE «NASJONAL TILTAKSPLAN FOR TRAFIKKSIKKERHET PÅ VEI 2026-2029»

Kollektivtrafikkforeningen er en nasjonal bransjeorganisasjon for offentlige aktører som planlegger, kjøper og markedsfører kollektivtrafikk- og mobilitetstjenester. Vi organiserer de fylkeskommunale administrasjonsselskapene i kollektivtrafikken med ansvar for innkjøp av kollektivtjenester.

Vi takker for muligheten til å komme med høringssvar til dette viktige arbeidet. I den forbindelse viser vi til de innspill vi kom med tidligere i prosessen, i den muntlige høringen 21. mars, og senere i vårt skriftlige innspill.

Vi registrerer at mange av våre innspill er godt ivaretatt, men vil likevel komme med noen tilbakemeldinger:

Sikker skolevei

I vårt innspill i vår var sikker skolevei av naturlige årsaker et av temaene vi la mest vekt på; skoleskys er kollektivselskapenes eneste lovpålagte oppgave, og generelt handler det også om å skape trygghet for de aller mest sårbare trafikantene. Under følger punkter vi mener kan styrke tiltaksplanens deler som omhandler barn og unge.

- Vi har inntrykk av at Statens vegvesens søkbare tilskuddsordning for fysiske trafikksikkerhetstiltak langs skoleveier, virker ukjent for flere kommuner. Det bør derfor jobbes med at denne ordningen blir mer kjent, og om nødvendig bør ordningen justeres for å bedre treffe behovet.
- Kollektivselskap og operatørselskap bør i dialog med skolene, skoleeier og øvrige myndigheter, samt elevene og foreldrene, finne gode tiltak for å gjøre elevene kjent med bussene, og farer knyttet til buss, holdeplass og skolevei generelt. Enkelte steder blir det gjennomført noe som kalles «Bli kjent»-samlinger for dette.
- Kollektivselskap og/eller fylkeskommuner med ansvar for skoleskys må involveres tidligere når kommuner skal planlegge nye skoleområder. Dette for å sørge for tryggest og best mulige løsninger på bussoppstillingsplasser/snuplasser nær skolene. Det er generelt viktig med en helhetlig tilnærming knyttet til parkering og reise til/fra skoleområder, hvor både bussholdeplass, gang- og sykkelveier, parkering for bil og sykkel, og områder biler kan stanse for å slippe av passasjerer, ses i sammenheng og med hensikt om å skape størst mulig trygghet.



- Delkapittel 16.4: Det bør under dette delkapittelet særskilt nevnes betydningen drift og vedlikehold har for å skape en sikker skolevei. Eksempelvis knyttet til brøyting på skolevei og på snuplasser for skolebuss. For det første er det svært viktig at dette gjøres på en god måte og har høy prioritet, men for det andre er det også viktig å huske på at måten det gjøres på: barn og unge er mer uforutsigbare og har mindre erfaring i trafikken. Bruk av store kjøretøy må derfor gjøres med ekstra varsomhet.
- Kapittel 6 (fart):
 - o Politikontroller bør bli lagt til skoleområder og stå beskrevet tydelig. I dag er kun ulykkesbelastede strekninger beskrevet.
 - o Veileder for fartsdempende tiltak: Veilederen bør se helhetlig på veier mellom boligområder og skole.
 - o Det bør settes opp digitale skilt som viser faktisk fart i nærheten av skolene. Dette gir en bevisstgjøring av bilistene. Troms har slike digitale skilt ved skoler på Finnsnes, som har vist seg å bidra til fartsdemping.

Sikkerhet i kollektivtrafikken

Her la vi i vårt innspill i vår stor vekt på å gjøre arbeidshverdagen til bussjåførene tryggere, gjennom arbeid med økt kollisjonssikkerhet i buss. Angående dette, vil vi takke både norske myndigheter og resten av den norske bussbransjen – med både busselskapene og NHO Transport, og sjåførene og deres arbeidstakerorganisasjoner, samt aktører som Spekter og Transportøkonomisk institutt – for et godt samarbeid om å løfte temaet på dagsorden her hjemme og internasjonalt. Blant annet var dette i oktober tema for et seminar under verdens største bussmesse, Busworld i Brussel, hvor også den norske samferdselsministeren deltok.

Det er viktig at dette arbeidet følges opp på aktuelle arenaer. Vi registrerer blant annet at norske myndigheter nå løfter temaet inn for UNECE. Det er noe vi stiller oss bak. I tillegg er det også viktig at bransjen i Norge jobber videre med dette, blant annet gjennom å stille ambisiøse og fornuftige krav i anbudprosesser.

I det videre arbeidet med dette, bør dette vektlegges:

- Anbefalinger fra utredningene gjennomført av Transportøkonomisk institutt og IDIADA må følges opp av tiltak. Dialog mellom bransjen, norske myndigheter og internasjonale aktører er da relevant.
- Under delkapittel 15.3: siste setning i tredje avsnitt bør spisses for å sikre at sikkerheten for sjåfører og andre faktisk økes. Dersom ytterligere *nasjonale* krav viser seg å ha lite for seg, bør innsatsen for å bedre *internasjonale* standarder, få økt prioritet.

Øvrige tilbakemeldinger:

Delkapittel 13.2, under byvekstvtaler:

Her kan det med fordel tilføyes betydningen kollektivtrafikk har for trafiksikkerheten. Det er viktig å understreke at større bruk av kollektiv, sykkel og gange totalt sett er positivt kontra bruk av privatbil.

Elsparkesykler:

Generelt kan teksten tydeligere skille mellom delte og private elsparkesykler. Delte sparkesykler er i dag betydelig mer regulert (kommunene kan stille krav om geofencing, kjøretøy, forsikring osv.), mens dette ikke gjelder for privateide.



Det bør være konsekvent bruk av «ulykker per gå-/sykkel-/elsparkesykkel-km» når man presenterer data i dokumentet. På side 104 står det bare at antallet ulykker med elsparkesykler har økt, men det er uklart på hvilken måte de har økt. Kun antall eller også per kjørte km?

Med hilsen,

Olov Grøtting
Daglig leder

Håvard Sagbakken Saanum
Seniorrådgiver