



Pensjonistforbundet



Statens vegvesen

Trafikksikkerhet for erfarne fotgjengere

Støttmateriell

Bakgrunnsstoff, informasjon og referanser



Innhold

Nullvisjonen	2
Nasjonal gåstrategi.....	4
Hvorfor tiltak for gående over 70?	5
Faglig grunnlag	9
Søknad om støtte	9
Referanser	10

Nullvisjonen

Stortinget vedtok i forbindelse med behandlingen av Nasjonal transportplan for 2002–2011 "en visjon om et transportsystem som ikke fører til tap av liv eller varig skade" – Nullvisjonen. Nullvisjonen er ytterligere vektlagt både i Nasjonal transportplan for 2010–2019 og 2018–2029, samt i de årlige statsbudsjetter.

Helt siden 1970 har det vært drevet et langsiktig og målrettet trafikksikkerhetsarbeid i Norge, og dette har gitt resultater. Antall drepte per år er redusert fra 560 i 1970 til 108 i 2018. I tillegg til at bilene er blitt mye sikrere, er dette også et resultat av det arbeidet som har vært initiert av Samferdselsdepartementet, Statens vegvesen, Politiet, kommunale og fylkeskommunale myndigheter, samt Trygg Trafikk og andre organisasjoner.

Nullvisjonen er en klargjøring av at det er moralsk og etisk uakseptabelt at folk blir drept eller hardt skadd i trafikkulykker. I tillegg utgjør ulykkene en kostnad ved trafikksystemet som vi ikke kan godta, på tross av de fordelene vegtrafikken gir. Nullvisjonen er altså både en etisk vegviser og en retningslinje for det videre trafikksikkerhetsarbeidet i Norge. Dette innebærer blant annet at transportsystemet, transportmidlene og regelverket for atferd skal utformes på en måte som fremmer trafikksikker atferd hos trafikantene, og i størst mulig grad medvirker til at menneskelige feilhandlinger ikke fører til alvorlige skader eller død.

Som et skritt i retning av nullvisjonen har regjeringen i Nasjonal transportplan 2018–2029 skrevet at regjeringen vil redusere antall drepte og hardt skadde i vegtrafikken til maksimalt 350 innen 2030.





Illustrasjonen viser at nullvisjonen bygger på etikk, vitenskap og ansvar. Det betyr at vegtrafikksystemet må utformes på menneskets premisser; ta hensyn til at mennesker gjør feil i trafikken og at vi har begrenset mestringsevne i trafikken og tåleevne overfor fysiske krefter i en kollisjon.

Nasjonal gåstrategi

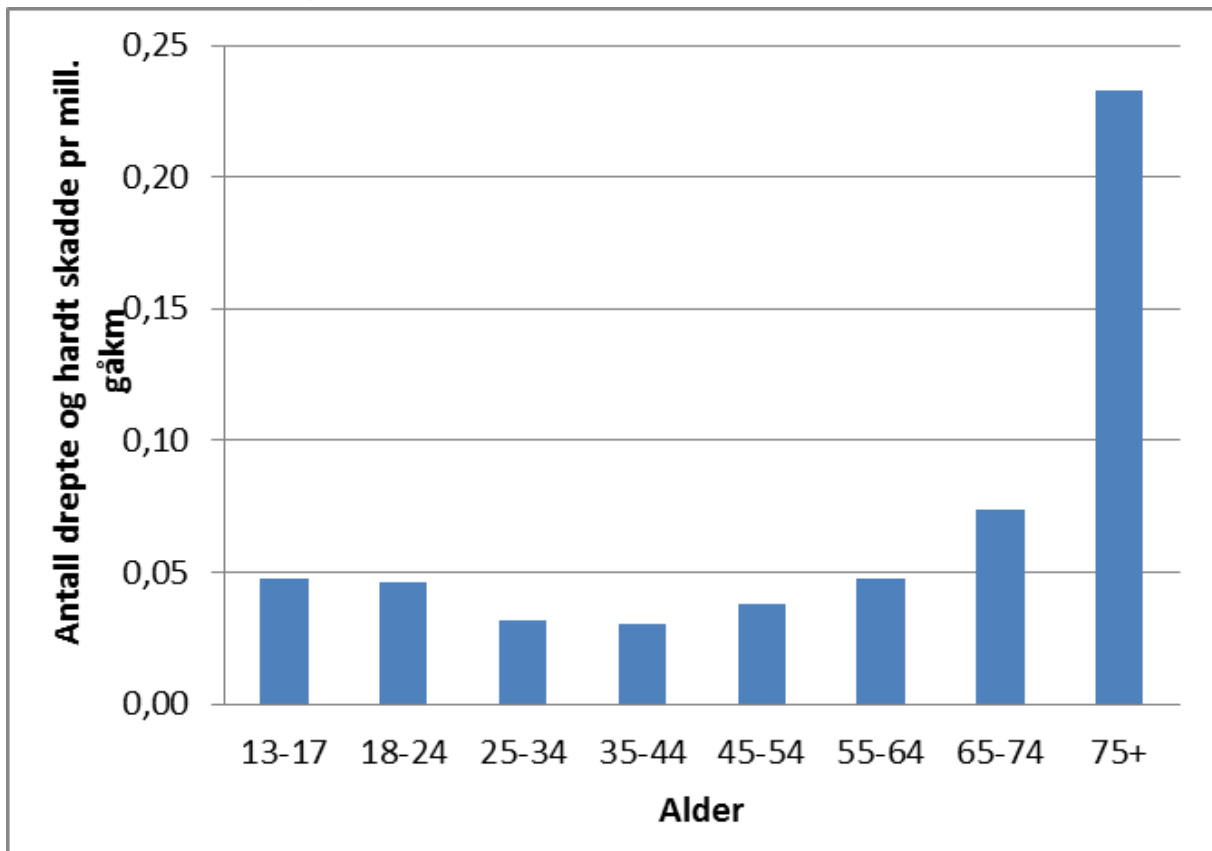
I forbindelse med Nasjonal Transportplan har det blitt utarbeidet en Nasjonal gåstrategi. Denne omhandler gåing i hverdagen og har to hovedmål: 1) flere skal gå mer og 2) det skal være attraktivt å gå for alle.

Tilrettelegging for økt gåing er viktig både for trafikksikkerheten, miljøet og folkehelsen. Trafikksikkerhet og universell utforming er prinsipper for arbeidet. Strategien har seks innsatsområder: 1) ansvar og samarbeid, 2) utforming av fysiske omgivelser, 3) drift og vedlikehold, 4) samspill i trafikken, 5) aktiv gåkultur og 6) kunnskap og formidling. Det er et mål at den nasjonale strategien skal følges opp blant annet gjennom at det utarbeides lokale gåstrategier for kommuner, byer eller bydeler/geografiske områder.

**GÅ FOR LIVET
LIVSKVALITET
LIVVIDDEN
FOLKELIV
LIVSLENGDE
LIVSGLEDE
GATELIV
NÆRINGS LIV
JORDAS LIV
LIV OG RØRE**



Hvorfor tiltak for gående over 70?

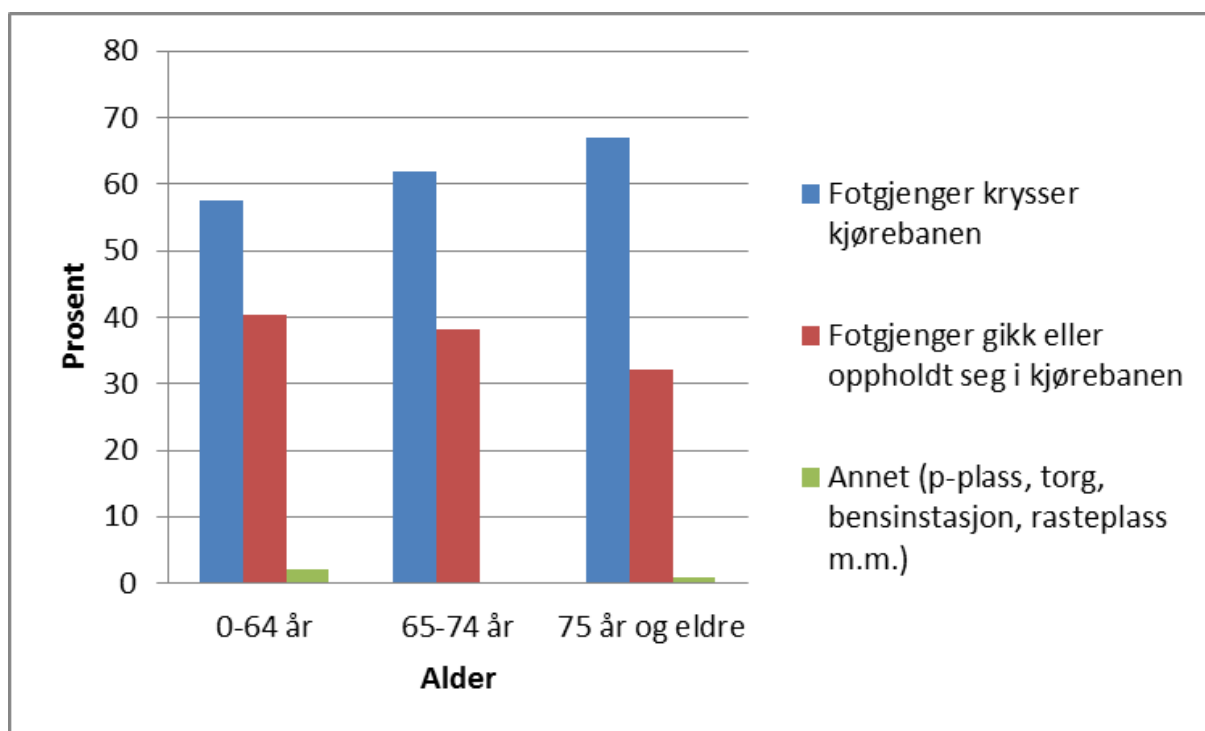


Figuren viser fotgjengeres risiko for å bli drept eller hardt skadd (pr mill. gåkilometer), fordelt på alder. Tallene er basert på ulykkesdata for 2005–2013 og tall fra en reisevaneundersøkelse foretatt i av Transportøkonomisk institutt i 2009, som angir antall km som gås.

Fotgjengerulykker blir gjennomgående mer alvorlige med økende alder. Mens andelen drepte utgjør ca. 1 prosent av de drepte og skadde blant de yngste, er andelen helt oppe i 16 prosent blant de i aldersgruppa 85+.

Fotgjengere i aldersgruppa 75+ har 5 - 6 ganger høyere risiko for å bli drept eller hardt skadd pr gåkilometer, sammenliknet med øvrige aldersgrupper.

I perioden 2005–2013 var 40 prosent av alle drepte fotgjengere og 18 prosent av alle hardt skadde fotgjengere 75 år eller eldre.



Figuren viser prosentvis fordeling av fotgjengerulykker med drepte eller hardt skadde på uhellstyper. Ulykkesdata for 2005–2013.

Seniorer er særlig overrepresentert i kryssulykker og i noen grad i ulykker med påkjørsel av fotgjengere.

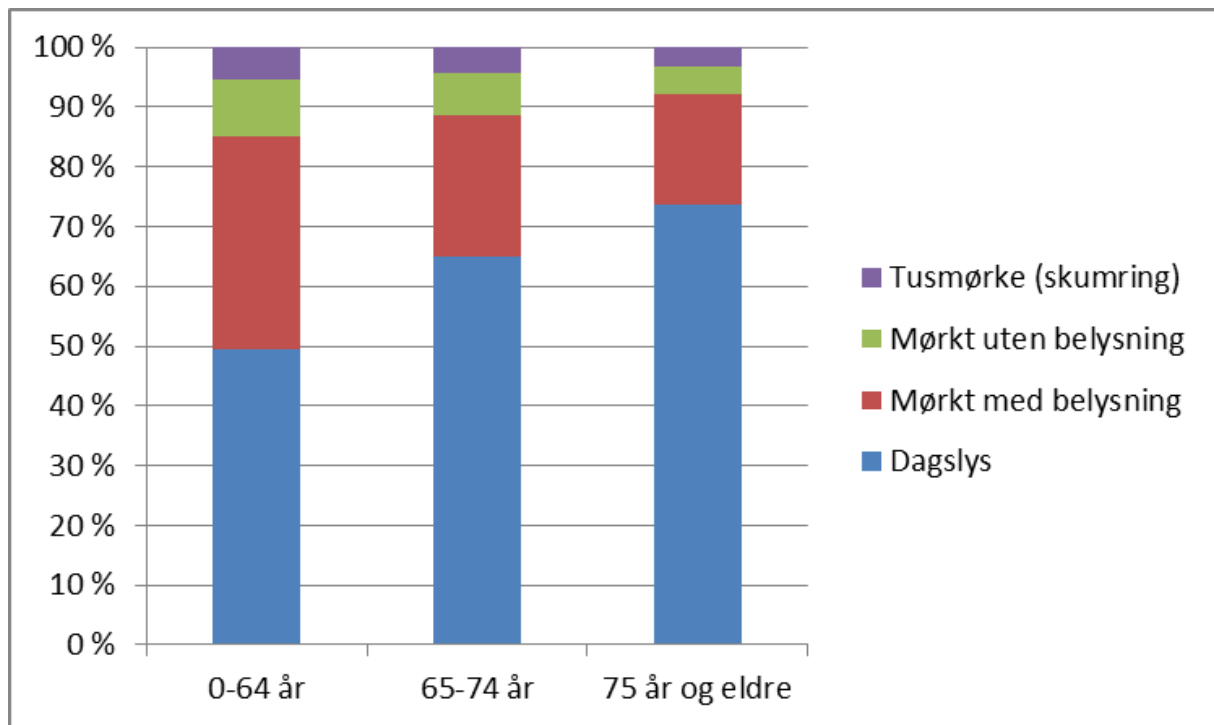
En stor andel av dødsulykkene med eldre fotgjengere skjer ved kryssing av veg; omtrent 70 %.

Andelen ulykker ved gjelder kryssing av veg øker med alderen. Viktige årsaker til dette kan blant annet være svekket syn og hørsel, og at den eldre bruker lengre tid på å krysse veien på grunn av nedsatt bevegelse.

Relativt mange av dødsulykkene med eldre personer skjer i tilknytning til bussholdeplasser; omtrent 20 %, som regel i forbindelse med at personen skal til eller fra en buss og må krysse vegen.

Omtrent halvparten av dødsulykkene med eldre personer skjer i nærhet til butikk, enten i bysenter eller ved kryssing av veg ved kolonialbutikk eller lignende.

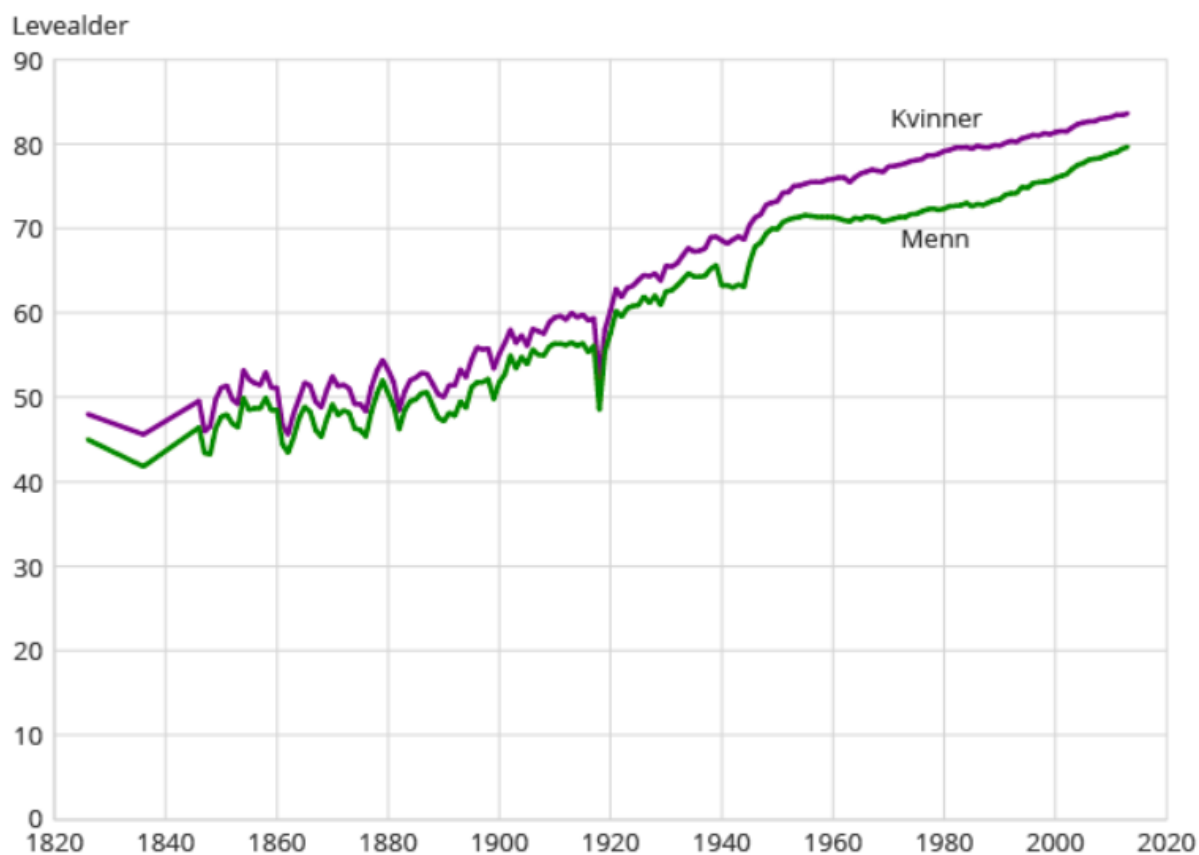
(Kilde: Temaanalyse av eldreulykker, Statens vegvesen 2013)



Figuren viser drepte og hardt skadde i fotgjengerulykker i perioden 2005–2013, prosentfordelt etter lysforhold. Eldre fotgjengere sammenliknes her med øvrige aldersgrupper.

Andelen fotgjengere som blir drept eller hardt skadd i dagslys er betydelig høyere i aldersgruppa 75+ enn blant yngre aldersgrupper. En sannsynlig årsak er at eldre går oftere i dagslys sammenlignet med andre aldersgrupper.

Forventet levealder ved fødselen. 1825-2013



Kilde: Statistisk sentralbyrå.

Figuren viser at nordmenns forventede levealder øker med 2–3 måneder hvert år. Dette vil ifølge SSB sin befolkningsfremskriving (middel nasjonal vekst) føre til at antall personer over 80 år vil øke fra om lag 220 000 i dag til om lag 455 000 i 2040. I tillegg vil eldre i fremtiden med stor sannsynlighet være mer aktive og dermed også mer ute i trafikken i forskjellige former (som gående, syklist, bilist ...). – (Kilde: Folkehelse rapporten 2014, SSB befolkningsfremskrivninger 2014–2100) (©NTB))

Det vil være mer enn dobbelt så mange i aldersgruppen 75+ i 2040 sammenliknet med i 2014.

Faglig grunnlag

[Her](#) finner du et eget dokument (Faglig grunnlag), som forklarer hvorfor det er viktig å fokusere på eldre fotgjengere sin situasjon.

Ressurser

[Trafikkregler](#)

[Kampanjefilmer](#)

Søknad om støtte

Støtte til gjennomføring av tiltaket kan søkes hos Fylkets trafikksikkerhetsutvalg (FTU). Følg i tillegg med på tilskuddsordninger hos ulike myndigheter, som Helsedirektoratet.

Referanser

St.meld. nr. 16 (2008–2009) Nasjonal transportplan 2010–2019.

<https://www.regjeringen.no/contentassets/76ebed1a5cb741e780ad1bdb21513ae5/no/pdfs/stm200820090016000dddpdfs.pdf>

Meld. St. 26 (2012–2013) Nasjonal transportplan 2014–2023.

<https://www.regjeringen.no/contentassets/e6e7684b5d54473dadeeb7c599ff68b8/no/pdfs/stm201220130026000dddpdfs.pdf>

Meld. St. 19 (2014–2015) Folkehelsemeldingen Mestring og muligheter.

<https://www.regjeringen.no/contentassets/7fe0d990020b4e0fb61f35e1e05c84fe/no/pdfs/stm201420150019000dddpdfs.pdf>

Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2014–2017.

http://www.vegvesen.no/_attachment/598739/binary/949929?fast_title=Nasjonal+tiltaksplan+for+trafikksikkerhet+2014-17.pdf

Randi Hjørhol et al. 2014. TØI-rapport 1383/2014 Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2013/2014 – nøkkelrapport.

http://www.ntp.dep.no/Reisevaneunders%C3%B8kelser/RVU+2013/_attachment/780328/binary/1055308?_ts=14fa7099c08

Randi Hjørthol et al. 2011. TØI-rapport 1179/2011 Eldres mobilitet og velferd – utvikling, reisebehov og tiltak. <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=22881>

Randi Hjørthol et al. 2013. TØI-rapport 1265/2013 Gåstrategi for eldre – kunnskapsgrunnlag for planlegging i Kristiansand.

<https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=32633>

Torkel Bjørnskau 2011. TØI-rapport 1164/2011 Risiko i veitrafikken 2009–2010.

<https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=23747>

Ann-Magritt S. Kummeneje et al. 2011. Sintef notatsamling 07/11 Aktive, trygge, eldre trafikanter.

https://www.sintef.no/globalassets/upload/teknologi_samfunn/6060/rapporter-2011/2011-12/notat-aktive-trygge-eldre-trafikanter_1.pdf

Offentlig nettportal Sansetap.no, Statped 2012. <http://eldre.sansetap.no/>

Norges optikerforbund, Ser du fotgjengeren?

<https://www.youtube.com/watch?v=dpbkTqPdrvU&feature=youtu.be>

Statens vegvesen, Region øst januar 2013. Temaanalyse av eldreulykker, en analyse av vegtrafikkulykker med eldre trafikanter i Norge 2005–2011.

http://www.vegvesen.no/_attachment/430509/binary/726674?fast_title=Temaanalyse+av+eldreulykker.pdf

Statens vegvesen, Vegdirektoratet juni 2014. Dybdeanalyse av dødsulykker i vegtrafikken 2013.

http://www.vegvesen.no/_attachment/642214/binary/966644?fast_title=Dybdeanalyser+av+d%C3%B8dsulykker+i+vegtrafikken+2013.pdf

Statens vegvesen Vegdirektoratet, august 2014. Trafikkulykker – Første halvår 2014.

Statens vegvesen 2012, Nasjonal gåstrategi – Strategi for å fremme gåing som transportform og hverdagsaktivitet.

http://www.vegvesen.no/_attachment/528658/binary/851145?fast_title=Brosjyre+g%C3%A5strategi.pdf

Inge Dahlman, 2005. Gåboka. Statens vegvesen Vegdirektoratet, Miljøseksjonen.

Åge Hultgren, 2005. Veiledning av erfarne bilførere – Pedagogisk teori og metodikk for trafikklærere. Statens vegvesen.

Inge Dahlman, 2005. Gåboka. Statens vegvesen.

<http://www.vegvesen.no/>