

Handlingsprogram for trafikktrygging i Vestland 2022-2025

Vedtatt i fylkestinget
28.-29. september 2022

Føreord



Handlingsprogram for trafikktrygging i Vestland 2022-2025 vart vedteke i fylkestinget 28.-29. september 2022. Handlingsprogrammet tar føre seg heilskapen i trafikktryggingsarbeidet i fylket, og rettar ei breidde av tiltak og verkemiddel inn mot dei mest sentrale utfordringane for trafikktryggleiken. Til grunn for trafikktryggingsarbeidet, både nasjonalt og i Vestland, ligg nullvisjonen – visjonen om at ingen skal omkomma eller verta hardt skadde i trafikken.

Handlingsprogrammet bygger på mål og strategiar i *Utviklingsplan for Vestland 2020-2024*, FN sine berekraftsmål, *Regional transportplan 2022-2033* og *Nasjonal transportplan 2022-2033* (NTP). Hovudmålet i handlingsprogrammet er at «færre skal omkomma eller verta hardt skadde i vegtrafikkulykker i Vestland». I tråd med nasjonale måltal inneber dette kraftige reduksjonar i omkomne og hardt skadde i Vestland, frå 77 i 2020 til 44 innan 2030.

Trafikktrygging er lagarbeid og for at det skal vera trygt å ferdast langs vegane våre må alle offentlege aktørar, organisasjonar og alle trafikantar jobba saman for å redusera talet ulykker. Fylkeskommunen har ei viktig rolle i dette arbeidet både som vegeigar og regional koordinator.

Noreg har i mange år kunna kalla seg «verdas mest trafikksikre land». Den norske samarbeidsmodellen har bore frukter, med stadig færre omkomne og hardt skadde i trafikken. Norske trafikantar har vorte stadig betre. Ulykkesvåren 2022 i Noreg skapar uro. Frå rekordlåge 31 omkomne første halvår 2021, har dobbelt så mange døydd frå januar til utgangen av juni i år. Bak tala finn me enkeltskjebnar og deira familiar som på ein opprivande måte får liva sine endra for alltid. Det kan ikkje vi som fellesskap og samfunn akseptera. Året i år vert difor ei kraftig og dyster påminning om kor viktig trafikktryggingsarbeidet faktisk er, og at vi alle må intensivera innsatsen om vi skal greia å oppnå nullvisjonen.

No er tida inne for å bretta opp ermene og saman med alle relevante aktørar ta eit koordinert krafttak for å tryggja vegane våre. Dette handlingsprogrammet er i så måte eit godt verktøy i det vidare arbeidet, med ein overordna strategi om at trafikktryggingsarbeidet skal vere retta inn mot dei aller mest alvorlege ulykkestypene og trafikantar med særleg høg risiko. Ved hjelp av satsingsområda som handlingsplanen har identifisert kan vi saman jobba kunnskapsbasert og systematisk for å redusera talet ulykker i fylket vårt.

Jannicke Bergesen Clarke
leiar for trafikktryggingsutvalet

Innhald

Samandrag	4
Innleiing	5
Føremålet med handlingsprogrammet.....	5
Trafikktryggingsarbeidet i fylket	6
Føringar, rammer, utfordringar og avgrensingar.....	7
Status og utfordringar	9
Visjon og målsettingar	10
Nullvisjonen	10
Mål for trafikktryggingsarbeidet.....	10
Satsingsområde og tiltak	11
Møte- og utforkøyringsulykker utanfor tettbygde strøk.....	11
Mjuke trafikantar i regionsenter og langs skuleveg.....	14
Trafikksikker åtferd	18
Trafikktryggingsarbeidet i Vestland	23
Vedlegg 1. Prinsipp for prioriteringar.....	27
Vedlegg 2. Kunnskapsgrunnlag	30

Samandrag

Nullvisjonen om ingen drepne eller hardt skadde i vegtrafikken ligg til grunn.

Hovudmål: Færre skal omkomma eller verta hardt skadde i vegtrafikkulykker i Vestland.

Overordna strategi: Trafikktryggingsarbeidet skal vere retta mot dei mest alvorlege ulykkestypene og trafikantar med særleg høg risiko.

Satsingsområde (1-4) med delmål:

1. Møte- og utforkøyringsulykker utanfor tettbygde strøk. Færre skal omkomma eller verta hardt skadde i møte- og utforkøyringsulykker.	2. Mjuke trafikantar i regionsenter og langs skuleveg. Færre mjuke trafikantar skal omkomma eller verta hardt skadde.	3. Trafikksikker åtferd Fleire trafikantar skal ha ei trafikksikker åtferd.	4. Trafikktryggingsarbeidet i Vestland Det organisatoriske trafikktryggingsarbeidet skal styrkast og stimulera til samordna aktivitet.
Strategiar:			
Risiko for alvorlege ulykker på fylkesvegnettet skal reduserast gjennom målretta tiltak mot møte- og utforkøyringsulykker.	Risiko for alvorlege ulykker på fylkesvegnettet skal reduserast gjennom målretta tiltak mot ulykker med mjuke trafikantar.	Bidra til trafikkopplæring og åtferdsretta arbeid for barn, unge og eldre.	Sikre aktiv samhandling og kunnskapsdeling med dei ulike aktørane i trafikktryggingsarbeidet.
Ha eit særskilt fokus på trafikktryggleiken for førarar av moped og MC.	Medverke til at barn og unge kan ferdast trygt i trafikken gjennom blant anna sikring av skulevegar, nærmiljø og annan infrastruktur.	Jobba for auka bruk av sikkerheitsutstyr, som bilbelte, hjelm og refleks.	Utvikla vidare trafikktryggingsarbeidet i eigen organisasjon [...]
	Prioritera trygge skulevegar, og særlege trafikksikringstiltak, slik som hjartesoner rundt skular.	Jobba for å redusera risikoåtferd i trafikken, som ruspåverka køyring, høg fart, aktaus framferd og manglande merksemd.	Fremja eit heilskapleg, breitt og systematisk kommunalt trafikktryggingsarbeid [...]
	Sette inn målretta tiltak, for å sikre at auken i talet gåande og syklande ikkje går på kostnad av nullvisjonen.		
	Styrka drift og vedlikehald av gang- og sykkelinfrastruktur.		
	Prioritera auka trafikktryggleik ved busstopp på fylkesveg med høg fartsgrense ¹ .	Støtta og oppmuntra til eit aktivt, lokalt trafikktryggingsarbeid, og styrka samhandlinga med frivillige organisasjonar.	Prioritera det systematiske, førebyggjande trafikktryggingsarbeidet retta mot kommunal planlegging og arealplansaker.

¹ Fylkestinget 28.-29. september 2022 vedtok eit nytt strategipunkt som seier «Øke trafikksikring ved busstopp langs fylkesveiene, veistrekninger med høg fartsgrense må ha høg prioritet». Dette er tatt inn i handlingsprogrammet med ei tilpassa formulering.

Innleiing

Føremålet med handlingsprogrammet

Handlingsprogram for trafikktrygging i Vestland 2022–2025 set retning for trafikktryggingsarbeidet i Vestland fylkeskommune, peikar på tiltaka fylkeskommunen vil satse på, og på korleis fylkeskommunen kan bruke sitt samfunnsoppdrag og sine ressursar for å lykkast.

Nullvisjonen, med ambisjonar og måltal frå Nasjonal transportplan 2022-2033 er førande for arbeidet og satsingsområda, og tiltaka som vert gjennomført skal vere kunnskapsbaserte. For å lykkast med å få ned ulykkestala må det vere ein heilskap i tiltaka, der ein kombinasjon av ulike typar tiltak vil gje best effekt. Fysiske, åtferdsretta og organisatoriske tiltak utgjer verktøykassen, samstundes som kunnskapsbasert og strategisk arbeid sikrar at det er dei mest effektive tiltaka som vert prioriterte og gjennomførte.

Som vegeigar skal fylkeskommunen følgje ulykkessituasjonen tett, og ha god kjennskap til trafikkulykker og ulykkesdata. Denne kunnskapen skal leggjast til grunn, saman med forskning, ved val av tiltak.

Vestland fylkeskommunen har ei sentral rolle som samfunnsutviklar, og har også eit lovpålagt ansvar for trafikktryggingsarbeidet i fylket. Etersom trafikktryggingsarbeidet kviler på mange ulike aktørar er det avgjerande at fylkeskommunen tek sin del av samordningsansvaret, og styrker samarbeidet mellom aktørane. Det gode samarbeidet mellom aktørane har blitt løfta fram som ein av suksessfaktorane bak den reduserte ulykkesrisikoen i vegtrafikken i Noreg, saman med det systematiske og kunnskapsbaserte arbeidet.

Fylkeskommunen sine oppgåver innanfor feltet

- Fylkeskommunen skal vere ein pådrivar for, og samordne, trafikktryggingsarbeidet i fylket.
- Fylkeskommunen skal planlegge, gjennomføre og stimulere til fysiske, åtferdsretta og organisatoriske trafikktryggingstiltak, som er kunnskapsbaserte, og i tråd med nasjonale og regionale mål. Nullvisjonen ligg til grunn.
- Fylkeskommunen skal rettleie og støtte oppunder kommunar og andre aktørar i deira trafikktryggingsarbeid.
- Fylkeskommunen skal følge ulykkessituasjonen tett, og presentere oversikter og analyser av trafikktryggingssituasjonen.
- Fylkeskommunen skal fremje trafikktryggingsarbeidet innanfor fylkeskommunen sine eigne ansvarsområde.

Tiltaka i handlingsprogrammet er avgrensa til oppgåver som fylkeskommunen har ansvaret for. I tillegg vert også aktivitetane til Trygg Trafikk Vestland omtalt, då fylkeskommunen etter ein samarbeidsavtale finansierer aktivitetane til Trygg Trafikk i fylket.

Trafikktryggingsarbeidet i fylket

Trafikktryggingsutvalet i Vestland – eit politisk utval

Trafikktryggingsutvalet (FTU) i Vestland er fylkeskommunen sitt eige politiske utval som arbeider med trafikktrygging. FTU har ei nøkkelrolle i samordning og stimulering av trafikktryggingsarbeidet, og oppfølging av ulykkesutviklinga i fylket. Utvalet gjev også økonomisk støtte til mange ulike typar trafikktryggingstiltak, og samhandlar tett med andre trafikktryggingsaktørar i Vestland. FTU har eit særskilt ansvar for utarbeiding og oppfølging av handlingsprogrammet.

Trafikktrygging i fylkeskommunen

Fylkeskommunen har eit særskilt ansvar for å tilrå og samordna tiltak for å fremma trafikktryggleik i fylket (jf. vegtrafikklova § 40a), noko som inneber å styrka samarbeidet og koordineringa mellom dei ulike trafikktryggingsaktørane, og løfta det regionale trafikktryggingsarbeidet. Fylkeskommunen er den største vegeigaren i Vestland, og har det heilskaplege ansvaret for fylkesvegnettet. Ansvaret inneber å prioritera, løyva midlar, planlegga, bygga, drifta og halde ved like fylkesvegnettet, i tillegg til ansvar for beredskap på vegnettet.

Fylkeskommunen har også ei viktig rolle som regional planmyndigheit og utviklingsaktør, som ansvarleg for vidaregåande opplæring, kollektivtrafikken, tannhelse, beredskap og som arbeidsgjevar. Folkehelselova § 20 gir fylkeskommunen eit tydeleg ansvar for å fremma folkehelse innan eigne ansvarsområde og med dei verkemidla fylkeskommunen rår over.

Faglege ressursar og viktige samarbeidspartar

Statens vegvesen (SVV) har ansvar for riks- og europavegane, og har i tillegg sektoransvaret for trafikktryggleik. Staten er skiltstyremakt for riks-, europa- og fylkesveg, og har hovudansvaret for å vidareutvikla vegnormalane som gjeld for alle offentlege vegar. Ansvaret for å utskrive førarkort, gjennomføre utekontrollar samt føre tilsyn med verkstader og trafikkskular ligg og til SVV. Dei skal også bidra til at målet om nullvekst i trafikken blir nådd gjennom byvekstavtalen, og har ansvar for samfunnsikring og beredskap innan heile vegsektoren. Fylkeskommunen nyttar dei ulike vegnormalane og handbøkene som SVV har utarbeidd i sitt arbeid. *Trygg Trafikk* er ein landsomfattande organisasjon, og eit bindeledd mellom det frivillige og det offentlege trafikktryggleiksarbeidet. Trygg Trafikk utfører tiltak på vegne av fylkeskommunen, for eksempel gjennom tiltak knytt til trafikkopplæring og arbeidet med godkjenningssordninga Trafikksikker kommune. Arbeidet er nedfelt i ein eigen samarbeidsavtale mellom fylkeskommunen og Trygg Trafikk. Organisasjonen har eit særleg ansvar for at trafikkopplæring og informasjon om trafikktryggleik vert gjennomført som eit ledd i ein samordna innsats mot trafikkulykker.

Politiet har eit særleg ansvar for å overvake og kontrollere åtferda til trafikantane. I tillegg kjem etterforskning og påtalemessig oppfølging. Kontrollverksemda har ein tydeleg førebyggjande effekt. Utrykningspolitiet (UP) er eit særorgan som har trafikktryggleik, tiltak mot kriminalitet på veg og bistand og beredskap som tre kjerneoppgåver.

Kommunane har mange lovpålagte oppgåver som kan knytast til trafikktryggingsarbeidet, til dømes gjennom opplæringslova, ansvar etter folkehelselova og som vegeigar. Dei er tett på lokalmiljøa og kjenner utfordringane sine godt. Gjennom utviklinga av trafikktryggingsarbeidet har kommunane fått ei meir sentral rolle i arbeidet, for eksempel gjennom Trafikksikker kommune. Ein ser at det er behov

for å utvikle samarbeidet ytterlegare for å stimulere til og styrke kommunane sitt trafikktryggingsarbeid.

Ei rekke andre organisasjonar er engasjert i trafikktryggingsarbeidet både nasjonalt og i fylket vårt. Desse jobbar gjerne mot særskilte grupper og utfordringar. Her kan til dømes nemnast Norges Automobil-Forbund (NAF), Norges Cykleforbund (NCF), Norges Lastebileier-Forbund (NLF), Norsk Motorcykel Union (NMCU), Norges Trafikkskoleforbund (NTSF), MA Rusfri trafikk, Pensjonistforbundet, Syklistenes Landsforening, Ung i trafikken, med fleire. I *Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på vei 2022-2025* finn ein ei større oversikt over organiseringa av trafikktryggingsarbeidet, med skildringar av dei ulike aktørane.



Figur 1. Torget i Bergen. Foto: Morten Wanvik/Vestland fylkeskommune.

Føringar, rammer, utfordringar og avgrensingar

Meld. St. 20 Nasjonal transportplan 2022–2033 (NTP) saman med Barnas transportplan legg til grunn at det er nullvisjonen med tilhøyrande ambisjonar som er førande for trafikktryggingsarbeidet. Dette vert konkretisert i *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025* som omfattar eit stort spekter av aktørar og oppfølgingstiltak. I *Meld. St. 40 Trafikksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering (2015–2016)* vert det peika på behovet for ei styrka samhandling og koordinering mellom aktørar på fylkeskommunalt og kommunalt nivå om lokalt trafikktryggingsarbeid, og korleis trafikktryggingsarbeidet bør vidareutviklast. I tillegg peikar NTP på at det må arbeidast for ei endå nærare kopling mellom den nasjonale tiltaksplanen og fylkeskommunane sine planar². *Utviklingsplan for Vestland 2020-2024* er den regionale planstrategien til fylket. Den gjer greie for dei viktigaste regionale utviklingstrekk og utfordringane, og gir ei vurdering av kva som er langsiktige utviklingsmoglegheiter. Planen byggjer på berekraftmåla til FN, og skal bidra til at alle samfunnsutviklingsaktørar dreg i same retning. Trafikktryggingsarbeidet bidrar til fleire berekraftmål, særleg mål 3 om god helse, mål 9 om industri, innovasjon og infrastruktur og mål 11 om berekraftige byar og lokalsamfunn. Mål 3.6 syner konkret til reduksjonar i drepne og skadde i trafikkulykker. *Regional transportplan Vestland 2022-2033 (RTP)* er det styrande plandokumentet for samferdsel i Vestland, og tek i vare desse føringane. Her er viktige mål og strategiar for trafikktryggingsarbeidet i fylket fastsett. Desse er samla og supplert i handlingsprogrammet, for å ta i vare heile breidda i trafikktryggingsarbeidet. I tillegg kjem andre regionale planar som til dømes folkehelseplanen.

Ulykkesdata

Statistisk sentralbyrå er den offisielle leverandøren av ulykkesdata i Norge. Arbeidet er tett kopl til politiet og Statens vegvesen. Statens vegvesen har to ulike ulykkesstatistikkprogram; TRULS og TRINE, der TRINE er ei publikumsløysing som er tilgjengeleg for alle. Fylkeskommunen har tilgang til TRULS, og kan difor ha god oversikt over ulykkesstatistikken i fylket. Statens vegvesen gjennomfører og djupanalyser av dødsulykker. I tillegg kjem ulike temaanalyser og ulike rapportar frå Transportøkonomisk institutt (TØI) som også vert lagt til grunn. Dei vala som vert gjort i handlingsprogrammet skal vere kunnskapsbaserte, og byggje på relevante rapportar og undersøkingar.

Målkonfliktar

Målsettingar om auka gang- og sykkeltrafikk (til dømes gjennom nullvekstmålet) kan koma i konflikt med trafikktryggingsarbeidet som legg visjonen om null drepne og hardt skadde i vegtrafikken til grunn. Sjølv om det er ein uttalt ambisjon (mellom anna i Nasjonal transportplan 2022-2033) at dette ikkje skal skje, er det ei reell utfordring då det vil krevja betydeleg reduksjon i risiko for desse trafikantgruppene. Problemstillinga er særleg relevant innanfor Miljøløftet si geografiske utstrekning, samt byområde og større tettstader elles i Vestland.

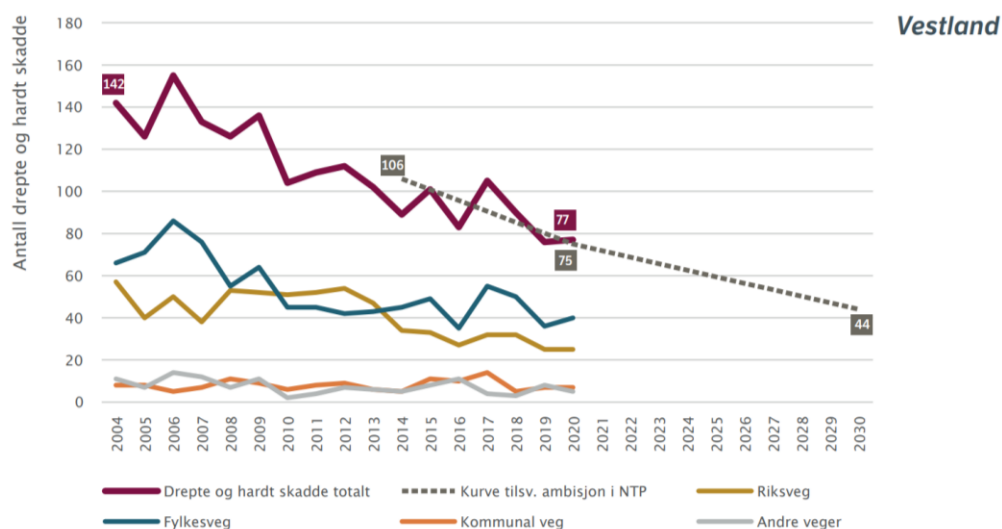
Gjennom Regional transportplan 2022–2033 er det sett fokus på «Meir veg for pengane». Dette handlar mellom anna om å få meir att for dei pengane ein investerer. I samband med dette kan det oppstå fleire målkonfliktar, som til dømes trafikktryggleik.

² Jf. tiltak nr. 133 *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025*.

Status og utfordringar

Utforkøyringsulykker, møteulykker og ulykker med mjuke trafikantar utgjør dei største ulykkestypene i Vestland. Ulykker med hardt skadde og drepne i bil har over mange år hatt ei positiv utvikling, medan utviklinga for MC, og til dels syklande og gåande, gjev grunn til uro. Elsparkeyklar i Bergen og andre byar har medført høge skadetel og utryggleik for gåande. I byar og større tettstader er ulykker med mjuke trafikantar ei større utfordring enn i spreitt bygde strøk. Mjuke trafikantar har høgare risiko for å verta drepne/hardt skadde enn bilførarar. Arbeidet etter nullvekstmålet kan såleis koma i konflikt med nullvisjonen om ikkje trafikktryggleiken for mjuke trafikantar vert betra. Langt fleire vert skada i vegtrafikkulykker enn det som kjem fram av den offisielle ulykkesstatistikken, som er basert på politirapporterte ulykker. Særleg eineulykker med sykkel er underrepresentert³.

Fylkesveg og riksveg i Vestland har nest høgast risiko for alvorlege ulykker i landet, samanlikna med dei andre fylka. I Vestland har fylkesveg 44 prosent høgare risiko enn riksveg⁴. Av tekniske og eksterne forhold er veg, køyretøy og vêr- og føreforhold ofte medverkande faktorar i dødsulykker i Noreg. I halvparten av ulykkene er manglande førardugleik medverkande. Høg fart og rus er også ofte ein del av biletet⁵. Frå 2000 til 2019 vart talet drepne/hardt skadde i Noreg meir enn halvert. Tiltak på vegnettet, sikrere bilar og lågare fart er dei viktigaste tiltaka ein kan påvisa verknadane av, men størsteparten av reduksjonane er knytt til ei rekke andre tiltak og endringar i samfunnet⁶.



Figur 2: Utvikling i talet omkomne og hardt skadde i Vestland etter vegkategori, med målcurve fram til 2030. Figur henta frå «Nasjonal tiltaksplan for trafikkikkerhet på vei 2022-2025».

³ Dekningsgrad for skadetel i politirapporterte ulykker, samanlikna med trafikkulykkeskadar i helsevesen-baserte register: Hardt skadde, mindre enn 37 %. Lettare skadde, 15 %. Alle ulykkeskadde, 17 %. Kjelde: Lund, J. (2019): Helsevesenbasert skaderegistrering som verktøy for å forebygge trafikkulykker. Rapport utarbeidd for Trygg Trafikk.

⁴ Tala tar utgangspunkt i drepne/hardt skadde per milliard køyretøykilometer. For meir detaljar, sjå vedlegg Kunnskapsgrunnlag.

⁵ Tala syner til dødsulykker nasjonalt for perioden 2011- 2020. Forhold knytt til veg er medverkande faktor i 29% av dødsulykkene. Andre faktorar: køyretøy, 27%; vêr og føre, 20%. Faktorar knytt til trafikanten: manglande førardugleik, 49 %; høg fart etter tilhøva/over fartsgrensa, 34 %; rus, 22 %; trøytte førarar/sovning, 15 %; sjukdom, 13 %; mistanke om sjølvvald ulykke: 6 %. Stadfesta sjølvvalde ulykker vert tatt ut av statistikken. Det same gjeld dødsfall som skuldast sjukdom, og ikkje sjølvvalde ulykka. Kjelde: Statens vegvesen (2021): Dybdanalyser av dødsulykker i vegtrafikken 2020 (UAG-rapport).

⁶ Forfattarane har lykkast å påvisa verknadane av tiltak som forklarar om lag 60 prosent av reduksjonane i perioden. Kjelde: Elvik, R. & Høye, A.K. (2021): *Hva forklarar nedgangen i antall drepne eller hardt skadde i trafikken etter 2000?* TØI rapport 1816/2021. Transportøkonomisk institutt.

Visjon og målsettingar

Nullvisjonen

Nullvisjonen er ein grunnleggjande føresetnad for Vestland fylkeskommune⁷. Dette er ein visjon om at ingen skal verta drepte eller hardt skadde i vegtrafikken.



Mål for trafikktryggingsarbeidet

Hovudmål

Færre skal omkomma eller verta hardt skadde i vegtrafikkulykker i fylket.

Vestland skal bidra til å nå nasjonale målsettingar og ambisjonar for trafikktryggingsarbeidet. NTP legg til grunn følgjande ambisjon: «Innen 2030 skal det maksimalt være 350 drepte og hardt skadde i veitrafikken, hvorav maksimalt 50 drepte. Ingen skal omkomme i veitrafikken i 2050.» Ut frå det nasjonale målalet for 2030 er det fastsett fylkesvise måltal, som kjem fram den nasjonale tiltaksplanen. Det fylkesvise målalet for Vestland vert nytta til å konkretisera hovudmålet for handlingsprogrammet.

Måltal til hovudmålet:

- Talet drepte og hardt skadde i vegtrafikken i Vestland fylke skal reduserast til maksimalt 63 i 2024 og 44 i 2030.

Overordna strategi

Følgjande overordna strategi er førande for innrettinga av trafikktryggingsarbeidet, og såleis også for val av satsingsområde, delmål og strategiar og tiltak for delmåla.

- Trafikktryggingsarbeidet skal vere retta mot dei mest alvorlege ulykkestypene og trafikantar med særleg høg risiko⁸.

Satsingsområde med delmål

For handlingsprogramperioden 2022–2025 er det vald følgjande satsingsområde, med tilhøyrande delmål:

Møte- og utforkøyringsulykker utanfor tettbygde strøk

Delmål: Færre skal omkomma eller verta hardt skadde i møte- og utforkøyringsulykker.

Mjuke trafikantar i regionsenter og langs skuleveg

Delmål: Færre mjuke trafikantar skal omkomma eller verta hardt skadde.

Trafikksikker åtferd

Delmål: Fleire trafikantar skal ha ei trafikksikker åtferd.

Trafikktryggingsarbeidet i Vestland

Delmål: Det organisatoriske trafikktryggingsarbeidet skal styrkast og stimulera til samordna aktivitet.

⁷ Forankra som strategi i Regional transportplan (RTP) 2022-2033.

⁸ Forankra som strategi i Regional transportplan (RTP) 2022-2033.

Satsingsområde og tiltak

Møte- og utforkøyringsulykker utanfor tettbygde strøk

Delmål

Færre skal omkomma eller verta hardt skadde i møte- og utforkøyringsulykker.

Strategiar

- Risiko for alvorlege ulykker på fylkesvegnettet skal reduserast gjennom målretta tiltak mot møte- og utforkøyringsulykker⁹.
- Fylkeskommunen skal ha eit særskilt fokus på trafikktryggleiken for førarar av moped og MC.

Tilstandsmål og indikatorar

Tilstandsmål:

Tiltak under satsingsområdet skal bidra til å nå nasjonale tilstandsmål om reduksjon av risiko for MC og moped og risiko for alvorlege møte- og utforkøyringsulykker, jf. *Nasjonal tiltaksplan for trafikkikkerhet på vei 2022-2025*.

Utdjupande indikatorar:

Tal km med forsterka vegoppmerking på fylkesvegnettet.

Tal km fylkesveg med fartsgrense 70 km/t eller høgare som er utbetra for å tilfredsstilla minstestandarden i NTP med tanke på å forhindre alvorlege utforkøyringsulykker.

Tiltak for å redusera møte- og utforkøyringsulykker

Forsterka vegoppmerking

Møte- og utforkøyringsulykker er av dei største utfordringane på fylkesvegnettet. Midtdelar på vegar med tovegs trafikk er eit effektivt tiltak mot møteulykker, men er i få tilfelle aktuelt på fylkesvegnettet. Forsterka midtoppmerking (rumlefelt) har ein svært låg kostnad og dokumentert høg verknad på reduksjon i alvorlege møteulykker¹⁰. Aktuelle strekningar skal oppgraderast samstundes med dekkelegging. Tilsvarande oppmerking i kanten av vegen har god verknad på utforkøyringsulykker.

Meir langvarig vegmerking er generelt eit viktig trafikktryggingstiltak som infrastruktur for førarstøttesystem som *feltskiftevarslar/kørefelthaldar* og *adaptiv cruisekontroll*. Nedfresing av vegmerking i

⁹ Forankra som strategi i Regional transportplan (RTP) 2022-2033.

¹⁰ I ei ulykkesevaluering frå 2014 konkluderer Statens vegvesen med at forsterka midtoppmerking har gitt 66 % ulykkesreduksjon (personskadeulykker), 50 % reduksjon i talet drepne og 73 % reduksjon i hardt skadde.

plant spor på strekningar der dette er tenleg, og der forsterka midtoppmerking ikkje er mogleg, kan vera eit godt tiltak for å ta ut trafikktryggingspotensialet i den eksisterande køyretøyparken.

- **Tiltak 01.** Fylkeskommunen vil med utgangspunkt i gjeldande kriterium gjera nærare vurderingar og identifisera aktuelle strekningar på fylkesveg for etablering av forsterka midt- og kantoppmerking, og nedfrest vegoppmerking i plant spor. Samstundes skal me sjå nærare på kor det er mogleg å binda saman og skapa lengre samanhengande strekk med forsterka midtoppmerking gjennom breiddeutviding av veg.
- **Tiltak 02.** På aktuelle strekningar skal forsterka midtoppmerking etablerast ved reasfaltering¹¹. Tilsvarande skal forsterka kantoppmerking etablerast der det er tilstrekkeleg vegbreidde, og andre kriterium er innfridd. Nedfrest vegmerking i plant spor skal etablerast på strekningar som møter gitte kriterium til vegbreidde, årsdøgntrafikk og kurvatur, og som ikkje er aktuelle for etablering av forsterka midtoppmerking.

Siktutbetring, sideterreng og rekkverk

Siktutbetring, rydding av sideterreng og etablering eller utbetring av rekkverk er viktige tiltak for å forhindra alvorlege utforkøyringsulykker. Førstnemnte har til funksjon å hindra at ulykker oppstår, ved å hjelpe førar med å sjå betre korleis vegen går vidare, og slik unngå overraskande kurver. Her kan også betre (forsterka) vegmerking eller betre belysning bidra. Endringar i svingradius undervegs i kurva, standardsprang ved endring i vegbreidda og kanskje særleg dårleg lesbarheit av vegen er viktige faktorar som bidrar til utforkøyring¹².

Rekkverk har til funksjon å hindre køyrande frå å hamna i meir alvorlege ulykker, men for motorsyklistar vil vanlege rekkverk utgjere ein stor fare ved utforkøyring. MC har hatt ei urovekkande utvikling dei siste ti åra, når ein ser på talet drepne og hardt skadde. Ved montering av underskinne på rekkverk i utsette kurver, aukar ein trafikktryggleiken for motorsyklistane betrakteleg. For å kartlegge behovet for tiltak knytt til sideterreng og rekkverk er temainspeksjonar på strekningar med høg risiko for utforkøyring eit tenleg grep. På strekningar med trafikktryggleiksutfordringar kan ein også gjennomføra generelle trafikktryggleiksinspeksjonar, som ser på alle typar utfordrande punkt.

Utforkøyringsulykker skjer spreitt og ein god del av dei på lågt trafikkerte vegane. Det kan då vera utfordrande å setta inn tiltak rett stad. Statens vegvesen og seinare Innlandet fylkeskommune har gjort eit større arbeid med analysing av svingar, og har identifisert typar kurvatur som er ekstra ulykkesutsett.

- **Tiltak 03.** Fylkeskommunen vil arbeida vidare med temainspeksjonar av prioriterte vegstrekningar, og påfølgande gjennomføring av siktutbetring, tiltak i sideterreng, rekkverkstiltak og andre tiltak som reduserer risikoen for alvorlege utforkøyringsulykker, inkludert MC-ulykker.
- **Tiltak 04.** Fylkeskommunen vil identifisera og utbetra særskilt utfordrande kurver og punkt/kortare strekningar på det resterande fylkesvegnettet for å redusera risikoen for alvorlege utforkøyringsulykker, inkludert MC-ulykker¹³.

¹¹ Jf. tiltak nr. 112 i *Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på vei 2022-2025*.

¹² Masteroppgåve om alvorlege trafikkuulykker ved standardsprang, Grethe M. Oen-Sivertsen (2015).

¹³ Jf. tiltak nr. 114 i *Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på vei 2022-2025*.

- **Tiltak 05.** Fylkeskommunen skal styrka drift, vedlikehald, fornying og utskifting av eksisterande rekkverk på fylkesveg. Behov på prioriterte punkt og strekningar (jf. tiltaka ovanfor) skal følgjast opp.

Kollisjonsvern i front i bussar

Det har vore fleire alvorlege ulykker med frontkollisjon med buss, og etter dette har det kome ei tilråding frå Statens Havarikommissjon for Transport (SHT) om krav til nytt bussmateriell, med omsyn til forsterka konstruksjon i front. Ruter har stilt krav i anbod om at bussane skal vere utstyrt med kollisjonsbeskyttelse for førar, på bakgrunn av sikkerheitstilrådinga frå SHT. Våren 2022 har Statens vegvesen hatt på høyring forslag om nasjonale krav til ekstra frontbeskyttelse for buss i løyvepliktig transport. Skyss stiller seg bak Kollektivtrafikkforeningen sitt høyringssvar, der dei er positive til føreslåtte endringar og i tillegg ber om at nye krav skal gjelda for alle typar bussar og at lov og forskrift oppmodar leverandørar og operatørar til å levera ytterlegare kollisjonssikring.

- **Tiltak 06.** Fylkeskommunen ved Skyss vil vurdera innføring av krav til kollisjonsvern i front, tilsvarande UNECE-R29, i nye bussanbod i Vestland.

Samordna innsats mot MC-ulykker

Ulykker med MC er ei stor utfordring, og som ein stor vegeigar ønskjer fylkeskommunen å ta sin del av ansvaret for å få ned talet på ulykker. Det vil arbeidast med fysiske tiltak, men også leggjast til rette for at MC-miljøet kan komme med sine innspel gjennom ulike prosessar.

- **Tiltak 07.** Fylkeskommunen vil leggja til rette for ein samordna innsats retta mot MC-ulykker¹⁴.



Figur 3. Foto: Vestland fylkeskommune.

¹⁴ Jf. tiltak nr. 88 i *Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på vei 2022-2025*.

Mjuke trafikantar i regionsenter og langs skuleveg

Delmål

Færre mjuke trafikantar skal omkomma eller verta hardt skadde.

Strategiar

- Risiko for alvorlege ulykker på fylkesvegnettet skal reduserast gjennom målretta tiltak mot ulykker med mjuke trafikantar¹⁵.
- Fylkeskommunen skal medverke til at barn og unge kan ferdest trygt i trafikken gjennom blant anna sikring av skulevegar, nærmiljø og annan infrastruktur¹⁶.
- Fylkeskommunen skal prioritera trygge skulevegar, og særlege trafikksikringstiltak, slik som hjartesoner rundt skular¹⁷.
- Fylkeskommunen skal setta inn målretta tiltak for å sikre at auken i talet gåande og syklende ikkje går på kostnad av nullvisjonen¹⁸.
- Drift og vedlikehald av gang- og sykkelinfrastruktur skal styrkast¹⁹.
- Fylkeskommunen skal prioritera auka trafikktryggleik ved busstopp på fylkesveg med høg fartsgrense²⁰.

Tilstandsmål og indikator

Tilstandsmål:

Tiltak under satsingsområdet skal bidra til å nå nasjonale tilstandsmål om reduksjon av risiko for mjuke trafikantar, jf. *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025*.

Utdjupande indikator:

Tal km fylkesveg lagt til rette for gåande og syklende i perioden 2022-2025. Mål: 39 km (om lag 20 km av desse i byar og tettstader).

Tiltak for å redusera ulykker med mjuke trafikantar

Redusert ulykkesrisiko for mjuke trafikantar

Gåande og syklende har høgare risiko for å omkomma eller verta hardt skadd i vegtrafikken, samanlikna med bilførarar. Særleg gjeld dette for syklistar, der store mørketal på eineulykker gir ein reelt, betydeleg høgare risiko enn kva risiko målt ut frå den offisielle ulykkesstatistikken tilseier. Eldre fotgjengarar og syklistar peikar seg særleg ut med høgare risiko enn resten av befolkninga. Samstundes er det rett å halda fram med ei særskilt satsing mot barn og unge, då desse også er

¹⁵ Forankra som strategi i Regional transportplan (RTP) 2022-2033.

¹⁶ Forankra som strategi i RTP 2022-2033.

¹⁷ Forankra som strategi i RTP 2022-2033.

¹⁸ Forankra som strategi i RTP 2022-2033.

¹⁹ Forankra som strategi i RTP 2022-2033.

²⁰ Tatt inn som ny strategi etter vedtak i fylkestinget 28.-29. september 2022, jf. fotnote under «Samandrag (s. 4).

sårbare og ikkje ferdig utlærte trafikantar. Tiltak for universell utforming av transportsystemet gagnar alle sårbare trafikantar, både yngre og eldre. Ei styrka tilrettelegging i sentrumsområde er viktig for å sikra trygg ferdsel og auka attraktivitet for fotgjengarar i dei områda der gange som transportform har eit særleg fortrinn.

Det er eit viktig samfunns mål å få fleire til å sykla og gå, både av omsyn til folkehelsa og klimaet. Me finn dette att i mellom anna nasjonale mål for barn og unge på skuleveg og i byvekstavtalane, der nullvekstmålet seier at veksten i persontransporten skal takast med sykkel, gange og kollektivtransport. Statens vegvesen (2018) konstaterer at det er behov for ei betydeleg opptrapping av trafikktryggingsarbeidet i byområda. Dei mjuke trafikantane sin risiko for å verta drepen/hardt skadd må reduserast med om lag 30 prosent for å unngå at nullvekstmålet fører til fleire omkomne og hardt skadde mjuke trafikantar²¹. NTP 2022-2033 legg til grunn ein ambisjon om at nullvekstmålet skal nåast utan at dette går på kostnad av nullvisjon, og at satsinga i byområda må spegla dette. Døme på innsatsområde kan vera knytt til utbygging/oppgradering og drift og vedlikehald av infrastruktur for mjuke trafikantar, tiltak som reduserer fartsnivå og trafikkmengd, sikring av kryssingspunkt, tiltak mot blindsoneproblematikk, sikkerheit for mjuke trafikantar i område med vegarbeid, med meir. I tillegg til kommunane som er ein del av Miljøløftet er desse problemstillingane aktuelle også for andre byar og større tettstader i Vestland.

Elsparkesykel har gjennom utlånsordningar i byar og større tettstader medført ei utfordring for trafikktryggleiken og samspelet mellom ulike trafikantgrupper, særleg utsette grupper som eldre, blinde og svaksynte. Størst risiko har likevel elsparkesyklisten sjølve, som har ti gongar så høg risiko for å verta skada som ein vanleg syklist²². Det vert sett i verk nye reguleringar både nasjonalt og lokalt, som truleg vil bidra til færre ulykker og alvorlege skadar.

- **Tiltak 08.** Fylkeskommunen vil i område med potensiale for høg gang- og sykkeltrafikk styrka innsatsen mot alvorlege ulykker med mjuke trafikantar, og prioritera fysiske trafikktryggingstiltak som reduserer ulykkesrisikoen.
- **Tiltak 09.** Fylkeskommunen vil saman med aktuelle kommunar gjera særskilte vurderingar av tiltak som reduserer fartsnivå og biltrafikk i byar og større tettstader, for å redusera risikoen for alvorlege ulykker med mjuke trafikantar.
- **Tiltak 10.** Fylkeskommunen vil etablere tilbod til gåande og syklande på prioriterte strekningar. Innretting og kriterium for prioritering er fastsett i Strategi for mjuke trafikantar²³.
- **Tiltak 11.** Fylkeskommunen vil føreta trafikkisikkerheitsvurderingar av prioriterte gang- og sykkeltraséar, som grunnlag for utbetringar av dagens infrastruktur. Der traséane også går på kommunal og/eller statleg veg bør det søkjast samarbeid med dei aktuelle vegeigarane, med mål om å unngå standardsprang²⁴.
- **Tiltak 12.** Fylkeskommunen vil gjennomføra inspeksjonar av gangtilbod i sentrumsområde med fokus på universell utforming, trafikkisikkerheit, attraktivitet og framkome.
- **Tiltak 13.** Fylkeskommunen vil jobba for å styrka drift og vedlikehald av gang- og sykkelinfrastruktur, som eit ledd i arbeidet for å nå måla om at fleire skal gå, sykla og nytta

²¹ Statens vegvesen (2018): *Koblingen mellom nullvekstmålet og nullvisjonen. Fotgjengere og syklisters sikkerhet i storbyområdene*. Oppdrag til NTP 2022-2033.

²² Statens vegvesen (2021): *Skader på sykkel og elektrisk sparkesykkel i Oslo*. Resultater fra en registrering i 2019/2020.

²³ Jf. tiltak nr. 73 i *Nasjonal tiltaksplan for trafikkisikkerhet på vei 2022-2025*.

²⁴ Jf. tiltak nr. 78 i *Nasjonal tiltaksplan for trafikkisikkerhet på vei 2022-2025*.

kollektivtransport, samstundes som risikoen for alvorlege ulykker med mjuke trafikantar vert redusert. Strategi for drift og vedlikehald gir vidare føringar for tiltaket.

Trygg skuleveg, Hjartesone og trygg fritid

Målsettingane om at flest mogleg born og unge går og sykklar til skulen krev god fysisk tilrettelegging, saman med gode opplæringsverktøy. Hjartesone er ein definert sone kring ein skule, der ein ikkje ønsker biltrafikk. Tanken er at tiltaket skal bidra til at fleire går og sykklar til skulen²⁵. Fylkeskommunen vil leggja til rette for samarbeid med kommunar om tiltak på skuleveg og kopling til hjartesoner der dette er tenleg. Tilskotsordningane til fysiske trafikktryggingstiltak og til trafikktryggingssaktivitetar verkemiddel kan gi støtte til høvesvis fysiske hjartesone-tiltak og aktivitetar knytt til hjartesone-arbeidet ved skulane²⁶.

- **Tiltak 14.** Fylkeskommunen vil kartlegga behov og gjennomføra trafikktryggingstiltak på fylkesveg, knytt til skuleveg, hjartesoner og andre viktige målpunkt for barn og unge²⁷.
- **Tiltak 15.** Fylkeskommunen vil saman med Trygg Trafikk og andre aktørar arbeida for at fleire skular og kommunar i Vestland skal arbeida systematisk for tilrettelegging av hjartesoner i sine nærmiljø.

Arbeid på veg og blindsonervarsling for tunge køyretøy

Mjuke trafikantar er særleg utsette ved påkøyrslar av tunge køyretøy, og slike ulykker vert ofte alvorlege. Ei særskilt utfordring er at tunge køyretøy har store blindsoner som kan gjera det vanskeleg for sjåførane å oppdaga mjuke trafikantar. På oppdrag frå fylkeskommunen er det mange tunge køyretøy ute på vegnettet og på anleggsområde. Særleg gjeld dette bussar i kollektivtransporten. Fylkeskommunen har høve til å stilla krav til køyretøya gjennom anbod. Som stor vegeigar og utbyggar av infrastruktur har fylkeskommunen eit ansvar for å følgja opp entreprenørar i driftskontraktar, vedlikehaldsarbeid og større og mindre utbyggingsprosjekt. Mellombelse løysingar for mjuke trafikantar ved anleggsarbeid kan utfordra både framkome og trafikktryggleik, særleg for sårbare grupper som skulebarn og personar med funksjonsnedsetting.

- **Tiltak 16.** Fylkeskommunen ved Skyss vil henta inn erfaringar frå bruk av førarstøttesystem som gir oversikt over bussen sine blindsoner, og vurderer om og i kva utstrekning tilsvarende system skal inngå som krav i nye bussanbod.
- **Tiltak 17.** Fylkeskommunen vil sikra at tryggleiken til mjuke trafikantar er tatt hand om ved arbeid på veg, mellom anna gjennom oppfølging av entreprenør.

²⁵ Meir informasjon om hjartesone som tiltak finn ein på www.hjertesone.no.

²⁶ Sjå tiltak under satsingsområde «Trafikktryggingssarbeidet i Vestland», under overskrifta «Tiltak retta mot kommunalt og lokalt trafikktryggingssarbeid.

²⁷ Jf. tiltak nr. 48 i *Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på vei 2022-2025*.

Andre fysiske trafikktryggingstiltak

Særskilte punkt og strekningar

Når fylkeskommunen er kjend med andre risikoforhold på fylkesvegnettet som ikkje er knytt til satsingsområda i handlingsprogrammet, skal det vurderast utbetring av disse punkta/strekningane på same grunnlag som tiltak innanfor satsingsområda. Dette kan til dømes vera definerte ulykkespunkt og -strekningar, eller stader der veg og omgjevnadar utgjer ei openberr risiko.

- **Tiltak 18.** Fylkeskommunen vil gjennomføra tiltak på særskilte risikopunkt og -strekningar på fylkesvegnettet.



Figur 4. Foto: Silje Alvsaker/Vestland fylkeskommune

Trafikksikker åtferd

Delmål

Fleire trafikantar skal ha ei trafikksikker åtferd.

Strategiar

- Fylkeskommunen skal bidra til trafikkopplæring og åtferdsretta arbeid for barn, unge og eldre.
- Fylkeskommunen skal jobba for å redusera risikoåtferd i trafikken, som ruspåverka køyring, høg fart, aktaus framferd og manglande merksemd.
- Fylkeskommunen skal jobba for auka bruk av sikringsutstyr, som bilbelte, hjelm og refleks.

Tilstandsmål

Tilstandsmål:

Tiltak under satsingsområdet skal bidra til å nå nasjonale tilstandsmål om reduksjon av risiko for trafikantar med høgare risiko, reduksjon av risikoåtferd og auka bruk av sikringsutstyr, jf. *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025*.

Tiltak innan trafikkopplæring og åtferdsretta arbeid

Trafikkopplæring i barnehage og skule

Trafikkopplæring er ein viktig del av det norske trafikksikrings- og nullvisjonsarbeidet. Barnehagar og skular skal i tråd med høvesvis rammeplan for barnehage og det nye læreplanverket for skulane driva med ei systematisk opplæring over tid. Trafikkopplæring er slik ei viktig kommunal oppgåve og eit kommunalt ansvar. For barnehagane sin del er trafikk integrert som del av rammeplanen gjennom fagområdet nærmiljø og samfunn, der det mellom anna vert framheva at barn skal læra seg å ferdast trygt. For grunnskulen sin del er det sagt at barn etter 2. trinn skal øva på trygg ferdsle i trafikken, etter 4. trinn forstå og følgja reglar i trafikken og etter 7. trinn mellom anna øva på ulike rørsleaktivitetar. For ungdomsskulane finst eit eige valfag for trafikk, som mange av ungdomsskulane i Vestland alt tilbyr. For vidaregåande skular er det særleg trafikktryggingaktivitetar kring avgangselevane som vert lagt vekt på og russetida.

- **Tiltak 19.** Trygg Trafikk vil vidareutvikla og spreia *Barnas Trafikkklubb* slik at fleire barnehagar og skular tek klubben i bruk²⁸.
- **Tiltak 20.** Trygg Trafikk vil tilby skulane ei gratis og open tilgjengeleg plattform for ei systematisk trafikkopplæring på sykkel i form av *sykkeldyktig.no*²⁹.
- **Tiltak 21.** Trygg Trafikk vil årleg tilby kurs til relevante målgrupper som barnehagetilsette, lærarar, samt studentar ved barnehage- og grunnskulelærarutdanningane³⁰.
- **Tiltak 22.** Trygg Trafikk vil aktivt støtta og rettleia skular og kommunar som jobbar med etablering eller vidareutvikling av valfaget trafikk i ungdomsskulen.

²⁸ Jf. tiltak nr. 37 i *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025*.

²⁹ Jf. tiltak nr. 42 i *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025*.

³⁰ Jf. tiltak nr. 38, 39, 45 og 54 i *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025*.

- **Tiltak 23.** Trygg Trafikk vil årleg tilby ungdomsskulane og vidaregåande skular den digitale læringsressursen Underveis³¹.

Åtferdsretta arbeid for ungdom

- **Tiltak 24.** Trygg Trafikk vil utvikla og distribuera rettleiingsmateriell om trafikktryggleik til ungdomsråd³².
- **Tiltak 25.** Fylkeskommunen vil oppmoda Vestland ungdomsutval til å bidra inn i trafikktryggingsarbeidet og arbeida aktivt med trafikktryggleik inn mot sine grupper³³.
- **Tiltak 26.** Trygg Trafikk vil bistå kommunar, fylkeskommunar og regionale aktørar som utviklar og set i verk tiltak retta mot særskilt risikoutsette ungdomar³⁴.

Åtferdsretta arbeid i vidaregåande skule

Fylkeskommunen har ein særleg føremon for å styrke trafikktryggingsarbeidet inn mot elevar i vidaregåande skule. Dette er ei viktig målgruppe, då dei unge har over gjennomsnittleg høg risiko for å hamna i alvorlege ulykker. Fylkeskommunen leiar ei tverrfagleg samarbeidsgruppe som jobbar for ei trygg og inkluderande russtid for all russ i Vestland³⁵. Samarbeidsgruppa koordinerer mykje av innsatsen mot avgangselevane. Det førebyggjande arbeidet for russefeiringa er utvikla over fleire år, og har gode erfaringar. Det er også viktig å arbeida med tiltak retta mot både 1. og 2. trinn, mellom anna for å nå ut til lærlingane, som i større grad enn andre elevar er bilfører³⁶.

- **Tiltak 27.** Fylkeskommunen, Trygg Trafikk, Statens vegvesen, politiet og andre samarbeidsaktørar vil arbeida aktivt med trafikktryggleik for avgangselevane på vidaregåande skular³⁷, mellom anna gjennom samarbeidsgruppa for russefeiring, russerebus og tilbod om trafikksikringsfilm med tilhøyrande undervisningsopplegg til alle vidaregåande skular i Vestland fylke.
- **Tiltak 28.** Fylkeskommunen vil gjennomføra tiltak for å påverka til god trafikktryggingsåtfærd hjå ungdom i vidaregåande skule inkludert lærlingar³⁸.
- **Tiltak 29.** Statens vegvesen vil i samarbeid med Trygg Trafikk utvikla rettleiingsmateriell til bruk i lærlingverksemdar sitt HMS-arbeid³⁹.

Åtferdsretta arbeid for eldre og andre trafikantar med høgare risiko

Det vert fleire eldre i trafikken og desse utgjør også ein større del av dei drepne og hardt skadde enn tidlegare. Særleg aldersgruppa 75+ er overrepresenterte, både som fotgjengarar og som køyrande. I tillegg kan det vera trong for fleire målretta kampanjar mot eldregruppa, til dømes knytt til refleks. Også andre grupper har høgare risiko i trafikken, som til dømes gåande, syklende, elsparkesyklistar og

³¹ Jf. tiltak nr. 56 i *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025*.

³² Jf. tiltak nr. 67 i *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025*.

³³ Jf. tiltak nr. 145 i *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025*.

³⁴ Jf. tiltak nr. 64 i *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025*.

³⁵ Samarbeidsgruppa er samansett av representantar frå avdeling for opplæring og kompetanse, russerådet, Politiet, helsesjuepleiarar ved vgs. og helsestasjon for ungdom i Bergen kommune, 2 rektorar ved vgs., SLT-koordinator frå Bergen kommune, Trygg Trafikk.

³⁶ Kjelder: <https://www.tryggtrafikk.no/barnehage/>, <https://sykkeldyktig.no/for-laerere/laereplan/>

³⁷ Jf. tiltak nr. 61 i *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025*.

³⁸ Jf. tiltak nr. 62 i *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025*.

³⁹ Jf. tiltak nr. 153 i *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025*.

førarar av MC og lett MC. I mange tilfelle trengst det her samarbeid med kommunane om konkrete tiltak retta mot særskilte risikogrupper, gjerne i kombinasjon med fysiske, eigna tiltak.

- **Tiltak 30.** Trygg Trafikk vil utvikla og distribuera rettleiingsmateriell om trafikktryggleik til kommunale eldreråd⁴⁰.
- **Tiltak 31.** Fylkeskommunen vil oppmoda fylkeseldrerådet og råd for menneske med nedsett funksjonsevne til å bidra inn i trafikktryggingsarbeidet og arbeida aktivt med trafikktryggleik inn mot sine grupper⁴¹.

Risikoåtfærd i trafikken

Ulike formar for risikoåtfærd er ofte medverkande faktorar i alvorlege ulykker. TØI har anslått at manglande merksemd hjå førar av motorkøyretøy bidrog til nesten kvar tredje dødsulykke i perioden 2011-2015⁴². Fagleg skil ein mellom *distraksjonar* og manglande merksemd som skyldast trøytt, rus eller annan nedsett fysisk eller psykisk tilstand. Desse krev ulike typar tiltak. *Distraksjonar* syner til åtfærd og hendingar som får trafikanten si merksemd bort frå dei oppgåvene trafikanten skal handtera i trafikken og over på konkurrerande aktivitet, som til dømes mobilbruk.

Høg fart etter tilhøva/godt over fartsgrensa er medverkande faktor i ein av tre dødsulykker⁴³. Samanhengen mellom endra fartsnivå og endra tal trafikkulykker er godt dokumentert. Over tid har det vore ei positiv utvikling i kor mange som held fartsgrensa – frå 45,6 prosent i 2006 til 62,1 prosent i 2019. I det nasjonale trafikktryggingsarbeidet er måltalet 72 prosent innan 2026⁴⁴. Automatisk trafikk-kontroll (ATK, kjend som 'fotoboks') på punkt og strekningar er eit verknadsfullt tiltak, når det vert etablert dei rette stadane.

I kvar fjerde dødsulykke er ruspåverknad ein medverkande faktor⁴⁵. Politiet har viktige verkemiddel gjennom kontrollar og rustesting. Krav til alkoholås er innført for buss og minibuss som driv persontransport mot vederlag. Som transportkjøpar har det offentlege ei moglegheit til å stilla krav også til andre køyretøygrupper. Rusfri køyring har ein naturleg plass i Trafikksikker kommune-arbeidet, til dømes gjennom reglar/retningsliner for transportkjøp og tenestereiser. Rus og anna risikoåtfærd i trafikken er viktige tema i arbeidet opp mot elevar og lærlingar i vidaregåande skule.

- **Tiltak 32.** Trygg Trafikk vil utvikla og gjennomføra ein årleg digital kampanje om manglande merksemd knytt til ny teknologi i bil⁴⁶.
- **Tiltak 33.** Statens vegvesen vil, i samarbeid med politiet og fylkeskommunane, gjennomføra ei kartlegging for å identifisera riks- og fylkesvegar som oppfyller kriteria for streknings-ATK eller punkt-ATK⁴⁷.

⁴⁰ Jf. tiltak nr. 72 i *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025*.

⁴¹ Jf. tiltak nr. 145 i *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025*.

⁴² Transportøkonomisk institutt (2016): «Jeg så ham ikke. Temaanalyse av uoppmerksomhet ved dødsulykker i trafikken», rapport 1535/2016.

⁴³ Snittal for heile landet, perioden 2011-2020. Kjelde: Statens vegvesen (2021): Dybdeanalyser av dødsulykker i vegtrafikken 2020 (UAG-rapport).

⁴⁴ Fastsett i *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025*.

⁴⁵ Tal frå Statens vegvesen (UAG), 2017-2020. Av desse ulykkene skyldast 47% alkohol, 29% narkotika/trafikkarlege legemiddel og 24% blandingsrus. Kjelde: *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025*.

⁴⁶ Jf. tiltak nr. 32 i *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025*.

⁴⁷ Jf. tiltak nr. 2 i *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025*.

Anna åtfersdretta arbeid

- **Tiltak 34.** Trygg Trafikk vil i samarbeid med andre frivillige organisasjonar og naudetatar gjennomføra ein årleg Trafikksikringsdag og ei minnemarkering for å minnast omkomne i trafikken, for slik å synleggjera konsekvensane trafikkulykkene har for den einskilde og for samfunnet.

Tiltak for auka bruk av sikringsutstyr

Sikring av barn i bil

- **Tiltak 35.** Trygg Trafikk vil gjennomføra ein årleg kampanje om riktig sikring av barn i bil, med særleg vekt på bakovervendt sikring for aldersgruppa 1-3 år, samt telja og kontrollera sikring av barn i bil saman med politiet/Utrykkingspolitiet annakvart år⁴⁸.
- **Tiltak 36.** Trygg Trafikk vil tilby fleirspråkleg materiell knytt til sikring av barn i bil til foreldre og helsestasjonar.
- **Tiltak 37.** Trygg Trafikk vil tilby kurs til relevante faggrupper, som helsesjukepleiarar, kring sikring av barn i bil.

Passasjersikkerheit under skuleskyss og kollektivtransport

- **Tiltak 38.** Fylkeskommunen ved Skyss vil gjennomføra tiltak for at barn og unge er lovmessig sikra under skuletransport, gjennom åtfersdretta tiltak, jamleg oppfølging av operatørar, krav til tryggingsutstyr og dialog med operatørar, skular og kommunar⁴⁹.
- **Tiltak 39.** Fylkeskommunen ved Skyss vil halda fram arbeidet med informasjon og marknadskampanjar om trafikktryggleik retta mot buss- og bybanepassasjerar.

Bruk av refleks, sykkelhjelm og sykkellys

Det er svært god effekt av bruk av refleksartiklar for mjuke trafikantar i mørket, og difor eit enkelt og rimeleg tryggingstiltak. Sykkelhjelm er eit sær s viktig sikringstiltak som bør synleggjerast i vårt arbeid og prioriteringar. Gjennom tilskotsordninga til ulike trafikktryggingsaktivitetar stør fylkeskommunen oppunder bruk av sikringsutstyr både i form at sykkelhjelm, ulike typar refleksartiklar og sykkellykter. Refleksdagen i oktober er også ei viktig markering av refleksbruk, og fylkeskommunen samarbeider tett med andre aktørar for å markere dagen og å få delt ut refleksar gjennom vinterhalvåret.

- **Tiltak 40.** Fylkeskommunen vil, gjennom ulike tiltak og verkemiddel, påverka til auka bruk av sykkelhjelm og refleks⁵⁰. Fylkeskommunen og Trygg Trafikk vil samarbeida om felles refleksmateriell med utsendingar til oppvekstinstitusjonar, lag og foreiningar kvar haust.
- **Tiltak 41.** Trygg Trafikk vil gjennomføra ein årleg digital sykkelhjelmkampanje⁵¹.
- **Tiltak 42.** Trygg Trafikk vil gjennomføra årleg, lokale refleksaktivitetar, m.a. i samband med Refleksdagen og i tillegg gjennomføra reflekssteljingar⁵².

⁴⁸ Jf. tiltak nr. 25 og 26 i *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025*.

⁴⁹ Jf. tiltak nr. 28 i *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025*.

⁵⁰ Jf. tiltak nr. 82 i *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025*.

⁵¹ Jf. tiltak nr. 80 i *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025*.

⁵² Jf. tiltak nr. 83 i *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025*.

- **Tiltak 43.** Trygg Trafikk vil gjennomføre Refleksjakta som ein årleg konkurranse for 4.- og 5.-klassingar.
- **Tiltak 44.** Trygg Trafikk vil i samarbeid med mellom anna fylkeskommunen, politiet, Bergen kommune og Miljøløftet jobba for å vidareutvikla kampanjen #bruksykkellys.



Figur 5. Dale i Vaksdal kommune. Foto: Silje Alvsaker/Vestland fylkeskommune

Trafikktryggingsarbeidet i Vestland

Delmål

Det organisatoriske trafikktryggingsarbeidet skal styrkast og stimulera til samordna aktivitet.

Strategiar

- Vestland fylkeskommune skal sikre aktiv samhandling og kunnskapsdeling med dei ulike aktørane i trafikktryggingsarbeidet⁵³.
- Vestland skal utvikla vidare trafikktryggingsarbeidet i eigen organisasjon gjennom aktiv samhandling og kunnskapsdeling.
- Eit heilskapleg, breitt og systematisk kommunalt trafikktryggingsarbeid skal fremjast gjennom ei auka satsing på Trafikksikker kommune, kommunale trafikktryggingsplanar og andre verkemiddel.
- Vestland skal støtta og oppmuntra til eit aktivt, lokalt trafikktryggingsarbeid, og styrka samhandlinga med frivillige organisasjonar.
- Det systematiske, førebyggjande trafikktryggingsarbeidet retta mot kommunal planlegging og arealplansaker skal prioriterast⁵⁴.

Tilstandsmål og indikatorar

Tilstandsmål:

Tiltak under satsingsområdet skal bidra til å nå nasjonale tilstandsmål for trafikksikkerheitsarbeid i offentlege og private verksemdar, jf. *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025*.

Utdjupande indikatorar:

Tal kommunar godkjende og regodkjende som *Trafikksikker kommune* innan utgangen av 2025.
Mål: 24 (av dei totalt 43 kommunane i fylket)

Tal kommunar med gyldige trafikktryggingsplanar innan utgangen av 2025. Mål: 36.

Tiltak for aktiv samhandling og kunnskapsdeling

Samhandling og kunnskapsdeling med aktørane i trafikktryggingsarbeidet

I det regionale trafikktryggingsarbeidet er det behov for å sikra gode møteplassar på tvers av dei ulike aktørane, som gir høve til å utveksla erfaringar, bygga kunnskap og styrka samordninga og arbeidet mot felles mål. Trafikktryggingskonferansen i Vestland skal vera ein slik møteplass. Den er særskilt retta mot kommunane, men det er ønskeleg at konferansen også vert eit samlingspunkt for dei andre aktørane i fylket.

⁵³ Forankra som strategi i RTP 2022-2033.

⁵⁴ Forankra som strategi i RTP 2022-2033.

Over 30 offentlege aktørar og interesseorganisasjonar innanfor trafikktryggleik har ansvar for rundt 160 tiltak i den nasjonale tiltaksplanen. Ei betre samordning regionalt vil gje grobotn for å sjå tiltak i samanheng, men også kunne sjå i kva grad det er manglande tiltak i trafikktryggingsarbeidet, til dømes risikogrupper som ikkje har eit tilstrekkeleg tilbod. Fylkeskommunen har ei naturleg rolle i å bidra til ei styrka samordning.

Nettverk for mjuke trafikantar er eit fagleg nettverk oppretta av fylkeskommunen for å skapa ein samarbeidsarena med kommunane i arbeidet med gode løysingar for mjuke trafikantar. I denne satsinga er trafikktrygging eit sentralt tema. Nettverket er forankra i Strategi for mjuke trafikantar.

- **Tiltak 45.** Fylkeskommunen vil vidareføra Trafikktryggingskonferansen i Vestland som ein viktig møteplass for aktørane i det regionale trafikktryggingsarbeidet, med eit særleg fokus på det kommunale trafikktryggingsarbeidet.
- **Tiltak 46.** Fylkeskommunen vil etablere ein årleg møteplass for aktørar i det regionale trafikktryggingsarbeidet, for å sikra betre samordning av tiltaka som skal gjennomførast i Vestland.
- **Tiltak 47.** Fylkeskommunen vil som leidd i oppfølginga av Strategi for mjuke trafikantar etablere og utvikla vidare nettverket for mjuke trafikantar.

Samhandling og kunnskapsdeling i fylkeskommunen

Fylkeskommunane deler ansvaret for trafikktryggleiken i sine respektive fylke, og har stor nytte av å knyta kontaktar seg i mellom og læra av kvarandre. Saman med dei andre fylkeskommunane vart det i 2018 etablert eit eige forum for trafikktrygging, som eit treffpunkt for dialog og utveksling av metodikk og idear. Dette forumet skal halda fram i kommande planperiode.

Trygg Trafikk har utarbeidd eigne kriterium for Trafikksikker fylkeskommune, der målet er at fylkeskommunane skal arbeide systematisk og på tvers av sektorar med trafikksikring, basert på eksisterande lovverk. Ei godkjenning som trafikksikker fylkeskommune vil vere eit solid grunnlag å ha for utviklinga av det vidare trafikksikringsarbeidet i organisasjonen, men det krev at alle avdelingar bidreg for å kunne oppfylle kriteria og verte godkjent⁵⁵. Fylkestinget bad i desember 2021 fylkesdirektøren om å fremma sak på kva måte Vestland kan verta ein Trafikksikker fylkeskommune.

Fylkeskommunen har mange tilsette som gjennom arbeidet ferdast med tenestebilar kringom på vegnettet. Om uhellet først er ute, er det viktig at tenestebilane har god kollisjonssikkerheit. I dag er det eit godt utval av bilar som får full score (5 stjerner) i kollisjonstestprogrammet EURONCAP, noko fylkeskommunen kan nytta seg av ved anskaffing av nye tenestebilar.

- **Tiltak 48.** Fylkeskommunane vil vidareutvikla og forsterka det fylkeskommunale trafikksikkerheitsforumet som ein møteplass for erfaringsdeling og ny kunnskap⁵⁶.
- **Tiltak 49.** Fylkeskommunen vil arbeida med sikte på å verte godkjent som Trafikksikker fylkeskommune. Trygg Trafikk vil leggje til rette for fylkeskommunen sitt arbeid⁵⁷.
- **Tiltak 50.** Fylkeskommunen vil stilla krav om at nye tenestebilar har full score i kollisjonstestprogrammet EURONCAP.

⁵⁵ Fylkeskommunen oppfyller i dag ei rekke av kriteria i Trafikksikker fylkeskommune. Trygg Trafikk har oversikt over kriterium og dokumentasjonskrav: <https://www.tryggtrafikk.no/opplaering/trafikksikker/kriterier/for-fylkeskommunen/>

⁵⁶ Jf. tiltak nr. 146 i *Nasjonalt tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025*.

⁵⁷ Jf. tiltak nr. 147 i *Nasjonalt tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025*.

Tiltak retta mot kommunalt og lokalt trafikktryggingsarbeid

Heilskapleg, breitt og systematisk kommunalt trafikktryggingsarbeid

Godt forankra kommunale trafikktryggingsplanar som organiserer tiltak og arbeid på tvers av kommunen sin verksemd er startpunktet for eit godt kommunalt trafikktryggingsarbeid. For fylkeskommunen er planprosessane eit viktig høve til å samordna det lokale trafikktryggingsarbeidet med regionale og nasjonale mål og satsingar. Fylkeskommunen vil styrka kommunane sine insentiv for å prioritera arbeidet med trafikktryggingsplanar, og har difor krav om oppdatert trafikktryggingsplan for å få tilskot til fysiske tiltak, i tillegg til ei eiga tilskotsordning til kommunale trafikktryggingsplanar. Kommunane sine prioriteringar i planane av tiltak på fylkesveg, spelar også inn når me prioriterer fylkeskommunale investeringsmidlar.

Godkjenningsordninga Trafikksikker kommune er eit organisatorisk tiltak som skal sikra eit breitt og systematisk trafikktryggingsarbeid i kommunane. Det er sett eit nasjonalt mål om 200 godkjende kommunar ved inngangen til 2026. For Vestland sin del svarar dette til 24 kommunar. Trafikksikker kommune er ei prioritert satsing for fylkeskommunen⁵⁸, der Trygg Trafikk står i fyrste rekkje for å leggje grunnlaget for intensjonsavtalar og godkjenningar av kommunane. Ein del av arbeidet er også knytt til regodkjenning av kommunane tredje kvart år. Fylkeskommunen vil gjennom tilskotsordningane styrka kommunane sine insentiv for å starta opp arbeidet med å verta Trafikksikker kommune.

Fylkeskommunen og Trygg Trafikk vil saman sjå på korleis arbeidet med Trafikksikker kommune og kommunale trafikktryggingsplanar skal styrkast. Kommunane er ulikt stilt med kompetanse og kapasitet, og vil vera tent med fagleg støtte i prosessane som både planarbeid og Trafikksikker kommune inneber – for sistnemte både og etter godkjenning, og ved regodkjenning. Det er behov for å jobba nærare med betre samarbeid på tvers, utvikling av gode faglege nettverk og erfaringsdeling. Arbeidet må skje både mot politisk og administrativt nivå i kommunane for å sikra naudsynt forankring og prioritet av dette arbeidet.

- **Tiltak 51.** Fylkeskommunen vil i samarbeid med Trygg Trafikk bidra til at kommunane i Vestland har gyldige og operative trafikktryggingsplanar. Målet er at minst 36 kommunar har gyldige og operative trafikktryggingsplanar ved utgangen av 2025⁵⁹.
- **Tiltak 52.** Fylkeskommunen vil saman med Trygg Trafikk arbeida for at fleire kommunar i Vestland skal arbeida systematisk med trafikktryggingsplanar gjennom konseptet Trafikksikker kommune. Målet er å ha 24 godkjende kommunar innan utgangen av 2025⁶⁰.

Tilskotsordningar for trafikktrygging

Fylkeskommunen har tre tilskotsordningar for trafikktrygging:

- Tilskot til kommunale trafikktryggingsplanar
- Tilskot til fysiske trafikktryggingstiltak
- Tilskot til trafikktryggingsaktivitetar

⁵⁸ Frå fylkestinget sitt vedtak desember 2021 av Regional transportplan 2022-2033 (PS 135/2021), punkt 4: «Fylkestinget ynskjer å intensivere arbeidet med å oppfordre fleire kommunar i Vestland til å utarbeide trafikksikringsplanar og bli godkjente som Trafikksikker kommune.»

⁵⁹ Jf. tiltak nr. 140 i *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025*. Det nasjonale målet er minst 300 kommunar.

⁶⁰ Jf. tiltak nr. 143 i *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025*. Det nasjonale målet er minimum 200 godkjende kommunar.

Fylkeskommunen gir tilskot til utarbeiding og rullering av kommunale trafikktryggingssplanar. I tilskotsordninga legg me vekt på at kommunane har eit tydeleg eigarskap til planprosessen, at planarbeidet sikrar brei medverknad og at planprosessen er godt forankra politisk og administrativt i kommunen. Kommunen bør stå ansvarleg for prosjektleiing og gjennomføring av planarbeidet. Oppdaterte planar med prioriterte tiltak på fylkesveg gir viktige innspel til fylkeskommunen sine eigne prioriteringar av investeringsmidlar.

Fylkeskommunen vil halda fram med å dela ut tilskot til fysiske trafikktryggingstiltak på og langs fylkesveg og kommunal veg. Kommunar som inngår i Trafikksikker kommune-arbeidet vil få ein føremon i tilskotsordninga. Det vert krav om politisk forankring av planane, der vedtak av gjeldande plan ikkje er eldre enn seks år.

Gjennom tilskotsordninga for trafikktryggingssaktivitetar kan kommunar, skular og barnehagar (inkludert FAU), lag og foreningar, organisasjonar, institusjonar og aksjonsgrupper søka om tilskot til ulike aktivitetar som bidrar til å trygga trafikk og trafikantar. Ordninga kan til dømes støtta oppunder barnehagar og skular i den systematiske trafikkopplæringa, i tråd med rammeplan og nye læreplanar. Aktivitetar i kommunar som inngår i Trafikksikker kommune-arbeidet vert prioritert. Det same gjeld frivillige organisasjonar som driv med kontinuerleg og regionalt forankra trafikktryggingssarbeid.

I NTP (2022-2033) vart det lagt til grunn ei ny statleg tilskotsordning for perioden 2022-2027 med ei totalramme på om lag 500 mill. kr. Midlane skal gå til tiltak som betrar trafikktryggleiken for born og unge, og det er særleg peika på det lokale arbeidet for tryggare skuleveggar, nærmiljø og tilrettelegging for mjuke trafikantar. Statens vegvesen har ansvaret for å forvalte ordninga, og dette skal gjerast i samarbeid med fylkeskommunane og Trygg Trafikk.

Vestland fylkeskommune fortset tradisjonen frå Sogn og Fjordane og Hordaland med ein årleg trafikktryggingsspris. Prisen gir heider til folk som utmerker seg i trafikktryggingssarbeidet. Trafikktryggingssutvalet i Vestland fastset retningslinene for tildelinga og avgjer kven som får prisen. Tildelinga skjer på trafikktryggingsskonferansen i Vestland.

- **Tiltak 53.** Fylkeskommunen vil vidareføra og vidareutvikla tilskotsordningane for trafikktrygging, og styrka kommunane sine insentiv for å prioritera kommunale trafikktryggingssplanar og godkjenningssordninga Trafikksikker kommune.
- **Tiltak 54.** Fylkeskommunen vil gjennom tilskotsordningar og andre verkemiddel støtta og oppmuntra kommunar og frivillige organisasjonar til å gjennomføra tiltak som gjev auka trafikktryggleik for barn, unge og eldre⁶¹.
- **Tiltak 55.** Statens vegvesen vil forvalta den statlege tilskotsordninga for tryggare skuleveggar og nærmiljø, i nært samarbeid med fylkeskommunane og Trygg Trafikk⁶².
- **Tiltak 56.** Fylkeskommunen ved trafikktryggingssutvalet (FTU) vil årleg dela ut Trafikktryggingssprisen i Vestland.

Løypande, systematisk og førebyggjande trafikktryggingssarbeid

Fylkeskommunen har eit løypande, systematisk og førebyggjande trafikktryggingssarbeid, gjennom rolla som regional planmynde, vegeigar og regional utviklingsaktør. Dialog med kommunar, motsegn, fråvik og forvaltning etter veglova er døme på dette arbeidet. Innspel til kommunal planlegging og

⁶¹ Jf. tiltak nr. 49 i *Nasjonalt tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025*.

⁶² Jf. tiltak nr. 51 i *Nasjonalt tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025*.

handsaming av arealplansaker gir fylkeskommunen høve til å sikre gode og trafikksikre løysingar. Trafikksikkerheitsrevisjonar av nye vegprosjekt har som mål å identifisere avvik frå gjeldande handbøker og vegnormalar. Dette gir grunnlag for å vurdere fråvik eller avbøtande tiltak.

Trafikksikkerheitsinspeksjonar er eit viktig verkemiddel for å avdekka risiko på eksisterande veg, og for å få fram plangrunnlag for prioriteringar. Vidare er eit kontinuerleg arbeid med ulykkesanalysar viktig for å kunna avdekka risiko og prioritera dei rette tiltaka. Som leidd i oppfølginga av handlingsprogrammet er det naudsynt å overvaka ulykkesutviklinga og avdekka negative trendar.

- **Tiltak 57.** Fylkeskommunen skal jobba kontinuerleg med ulykkesanalysar og utvikling av eige trafikktryggingsarbeid, ut frå kunnskap om årsaker til ulykker, tilgjengelege verkemiddel og verknadar av tiltak.
- **Tiltak 58.** Fylkeskommunen vil gjennom planperioden årleg rapportera på utviklinga for dei ulykkeskategoriar og trafikantgrupper som inngår i satsingsområda i handlingsprogrammet, samanlikna med den reduksjonen i drepane og hardt skadde som målalet til hovudmålet krev.



Figur 6. Trafikktryggingsprisen er ei utmerking som vert gitt til menneske eller lag og organisasjonar som har vist særleg stor innsats i trafikktryggingsarbeidet i fylket. Her er mottakar av prisen i Sogn og Fjordane 2019, Audun Heggstad i Trygg Trafikk, flankert av leiar i trafikktryggingsutvalet Noralv Distad (H) og fylkesordførar Jenny Følling (Sp). Foto: Birthe Johanne Finstad/Sogn og Fjordane fylkeskommune

Vedlegg 1. Prinsipp for prioriteringar

Midlar til trafikktryggingstiltak

Tilgjengelege midlar til trafikktryggingstiltak vert fastsett gjennom budsjett- og økonomiplanen, som vert rullert årleg med vedtak i fylkestinget i desember. Økonomiplanen har ein fireårig horisont og fastset dei overordna økonomiske rammene for handlingsprogramperioden 2022-2025. Tiltak etter handlingsprogrammet hentar si finansiering frå både drift- og investeringsbudsjettet.

Løyvingsnivå på driftsbudsjettet:

- FTU-midlar
 - Åtferdsretta tiltak, organisatoriske tiltak, tilskotsordningane til trafikktrygging. Trygg Trafikk sin aktivitet vert finansiert her.
- Drift og vedlikehald av fylkesveg
 - Vegmerking, drift og vedlikehald av gang- og sykkeltilbod, vedlikehald av rekkverk, m.m.

Inndelinga av investeringsbudsjettet heng saman med fastsettinga av økonomisk handlingsprogram til Regional transportplan som vert lagt fram i fylkestinget i juni 2022.

Prinsipp for prioritering av tiltak

Trafikktryggingstiltaka har som viktigaste funksjon å redusera risikoen for alvorlege ulykker med drepne/hardt skadde på vegnettet. For å lykkast er det naudsynt å prioritera bruken av tilgjengelege ressursar best mogleg. Det er difor etablert nokre prinsipp for prioritering av tiltak.

Generelle prinsipp

- Val av type tiltak skal baserast på eit fagleg grunnlag, som sannsynleggjer at tiltaket direkte eller indirekte vil bidra til reduksjonar i drepne og hardt skadde.
- Utprøving av nye typar tiltak skal også ha ei fagleg grunngeving.
- Tiltak må vurderast opp mot tilgjengelege ressursar.
- Samarbeidstiltak bør gjennomførast der det vil gi betre resultat og utnytting av ressursar.

Prioritering av fysiske tiltak

- Systematiske tilnærmingar skal nyttast til identifisering av aktuelle tiltak.
- Innspel og ønske om tiltak frå publikum, kommunar og andre skal vurderast opp mot andre identifiserte tiltak.
- Tiltak skal rettast mot punkt og strekningar med høg risiko.

- Kost/nytte-vurderingar skal ligga til grunn for prioritering av tiltak.
- Det skal sikrast frie midlar til strakstiltak og akutte behov som oppstår gjennom året.
- Det skal setjast av midlar til strakstiltak etter nyleg vedtekne kommunale trafikktryggingsplanar.

Døme på tiltakstypar

- Gang- og sykkeltilbod
- Fartsregulering og sikring av kryssingspunkt
- Trygg skuleveg og Hjartesone
- Rekkverk og sideterreng
- Veglys
- Andre trafikktryggingstiltak (investering)
- Drift og vedlikehald

Prioritering av åtferdsretta tiltak

Åtferdsretta tiltak har ikkje alltid den same dokumentasjonen av verknad som dei fysiske tiltaka har. Det er likevel viktig at det vert gjort vurderingar av verknaden av dei åtferdsretta tiltaka, i tråd med dei generelle prinsippa for prioritering av tiltak.

Prioritering av organisatoriske tiltak

Føremålet med dei organisatoriske tiltaka er å skapa eit best mogleg grunnlag for eit breitt, systematisk, målretta og samordna trafikktryggingsarbeid i Vestland. Dei organisatoriske tiltaka skal bidra til å nå mål og strategiar i handlingsprogrammet. Sjå også dei generelle prinsippa for prioritering.

Vedlegg 2.

Kunnskapsgrunnlag

Innleiing

Kunnskapsgrunnlaget identifiserer dei mest sentrale utfordringane for trafikktryggleiken i Vestland fylke, og kva som ligg til grunn for tiltaka som er prioritert i handlingsprogrammet. Nullvisjonen legg til grunn at det er utfordringane knytt til dei alvorlege ulykkene som skal vektleggjast. Fylkeskommunen sitt ansvar etter vegtrafikklova §40a gjer at ein legg til grunn meir enn rolla som eigar og forvaltar av fylkesvegnettet. Utfordringsbiletet går difor på tvers av vegkategoriane⁶³. Samstundes er det naturleg å synleggjere utfordringane som er særskilt knytt til fylkesvegane, då handlingsprogrammet legg føringar for gjennomføring av fysiske trafikktryggingstiltak på fylkesvegnettet.

Om ulykkesstatistikk

Offisiell ulykkesstatistikk for vegtrafikkulykker er basert på politirapporterte ulykker med personskade eller dødsfall. Det er denne statistikken som ligg til grunn for fastsette nasjonale og fylkesvise måltal⁶⁴. Statistisk sentralbyrå (SSB) er ansvarleg for ulykkesstatistikken, medan ein finn detaljane i Statens vegvesen sine ulykkesdatabasar TRULS og TRINE.

Sett opp mot skaderegistrering i helsevesenet er det kjent at det er stor grad av underrapportering i den offisielle ulykkesstatistikken. Ein studie gjennomført av Johan Lund (2019) indikerer at offisiell statistikk berre omfattar 17 prosent av alle trafikkulykker og under 37 prosent av ulykker med alvorleg skade⁶⁵. Dei som vert uføre etter trafikkulykker er ei stor gruppe som ofte ikkje vert fanga opp i ulykkesstatistikken. Det er vidare særleg stor underrapportering av eineulykker på sykkel. Her er det også mange alvorlege ulykker. For dødsulykker reknar ein med at ulykkesstatistikken er komplett. Det pågår arbeid nasjonalt med betre skaderapportering og kopling opp mot den offisielle ulykkesstatistikken.

⁶³ Riksveg (inkl. europaveg), fylkesveg, kommunal veg, privat veg, andre vegar.

⁶⁴ Ulykkene som inngår i statistikken har skjedd på offentleg eller privat veg, gate eller plass som er ope for alminneleg trafikk. Dødsfall som er skulda medisinske årsaker eller sjølv mord inngår ikkje i statistikken.

⁶⁵ Lund, J. (2019): *Helsevesenbasert skaderegistrering som verktøy for å forebygge trafikkulykker. Status på feltet og forslag til hvordan trafikkulykkesdata kan registreres*. Rapport, mai 2019. Trygg Trafikk.

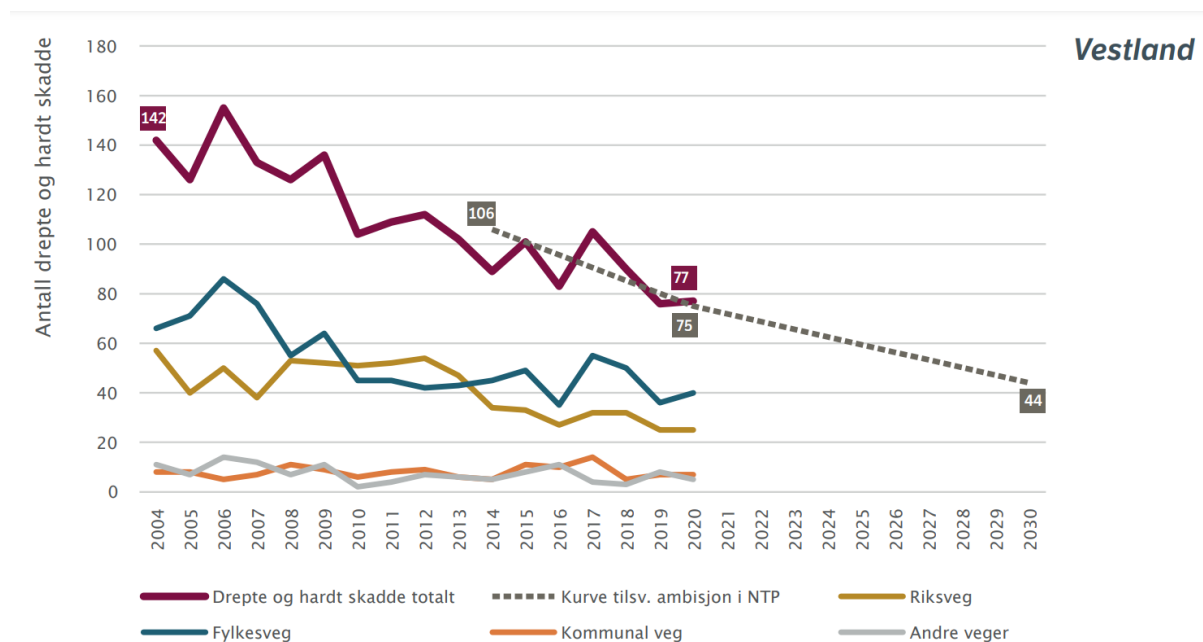
Utvikling etter målkurva

Hovudmålet for handlingsprogrammet er at færre skal omkomma eller verta hardt skadde i vegtrafikkulykker i Vestland. Dette er konkretisert gjennom følgjande måltal:

- Talet drepne og hardt skadde i vegtrafikken i Vestland fylke skal reduserast til maksimalt 63 i 2024 og 44 i 2030.

Måлтаlet er Vestland fylke sin del av den nasjonale målsettinga om maksimalt 350 drepne og hardt skadde i 2030, fastsett i NTP 2018-2029 og vidareført i NTP 2022-2033. I siste NTP er det også fastsett ein ambisjon om at maksimalt 50 av desse er drepne, noko som inneber ei halvering av omkomne samanlikna med snittet dei siste åra. Me har ikkje fastsett eit tilsvarande måltal for omkomne for Vestland fylke, då tala vert for små og i for stor grad vert påverka av årlege variasjonar.

Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025 har med figurer med fylkesvise målkurver fram mot 2030. Vestland si målkurve kan ein sjå i figuren under. Startpunktet for målkurva er i 2014. Målkurva legg til grunn reduksjonar i drepne og hardt skadde på 7 prosent i 2014 og 61 prosent i 2030, samanlikna med snittet for åra 2009-2012.



Figur 7: Utvikling i talet omkomne og hardt skadde i Vestland etter vegkategori, med målkurve fram til 2030. Figur henta frå «Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025».




Talet drepne/hardt skadde varierer frå år til år. Ut frå dette finn ein mellom anna:

- Dei tre siste åra i statistikken (2018-2020) har ein lege om lag på nivå med målkurva. I 2020 var det 77 drepne og hardt skadde i Vestland, mot måлтаlet på 75.
- I siste tiårsperiode (2011-2020) er det på riksveg at reduksjonane i drepne/hardt skadde har funne stad. Dei første fem åra (2011-2015) vart i snitt 42 drepne og hardt skadde per år, mot 28 i perioden 2016-2020.

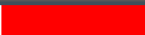












- På fylkesveg har utviklinga i stor grad flata ut. I siste femårsperiode (2016-2020) vart i snitt om lag 43 drepne og hardt skadde i året. For kommunale og private vegar er det ingen spesielle tendensar.
- Fylkesvegnettet har sidan 2014 hatt størst del drepne/hardt skadde av vegkategoriane.

Ulykkesstatistikken for siste tiårsperiode (2011-2020) viser at tala drepne og hardt skadde er fallande, men reduksjonen i seinare år er lågare enn tidlegare periodar. I perioden 2016-2020 var det i snitt 86 drepne og hardt skadde per år, medan i 2011-2015 var tilsvarande tal 102.

Statens vegvesen har årlege rapportar som følgjer opp arbeidet og resultatane av *Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på veg 2018-2021*⁶⁶. I rapport for 2020⁶⁷ vert utviklinga i talet drepne/hardt skadde i dei ulike fylka samanlikna med progresjonen som målkurva føreset. For å utjamne årlege variasjonar har Statens vegvesen samanlikna snittet for åra 2004-2007 med snittet for åra 2017-2020. Progresjon i takt med nasjonale mål krev 45 prosent reduksjon mellom dei to fireårsperiodane. Tabellen under syner samanlikninga, der følgjande tredelte fargeskala er nytta:

	= Prosentvis reduksjon betydeleg større enn i den nasjonale målkurva (over 49 prosent)
	= Prosentvis reduksjon om lag som i den nasjonale målkurva (f.o.m. 41 t.o.m. 49 prosent)
	= Prosentvis reduksjon betydeleg lågare enn i den nasjonale målkurva (under 41 prosent)

Tabell 1: Samanlikning av drepne og hardt skadde i periodane 2004-2007 og 2017-2020. Henta frå Trafiksikkerhetsutviklingen 2020.

Fylke	Gj.snitt antall drepne og hardt skadde i perioden 2004-2007	Gj.snitt antall drepne og hardt skadde i perioden 2017-2020	Prosentvis endring fra 2004-2007 til 2017-2020	Vurdering av utvikling
Viken	245,00	149,75	-39 %	
Oslo	73,25	56,50	-23 %	
Innlandet	155,75	92,75	-40 %	
Vestfold og Telemark	103,00	65,75	-36 %	
Agder	87,00	45,00	-48 %	
Rogaland	80,25	50,25	-37 %	
Vestland	139,00	87,00	-37 %	
Møre og Romsdal	70,00	40,25	-43 %	
Trøndelag	127,25	56,25	-56 %	
Nordland	54,00	41,50	-23 %	
Troms og Finnmark	65,50	33,50	-49 %	
Norge samlet	1200,00	718,50	-40 %	
Utvikling som etter nasjonal målkurve	1200,00	660,00	-45 %	

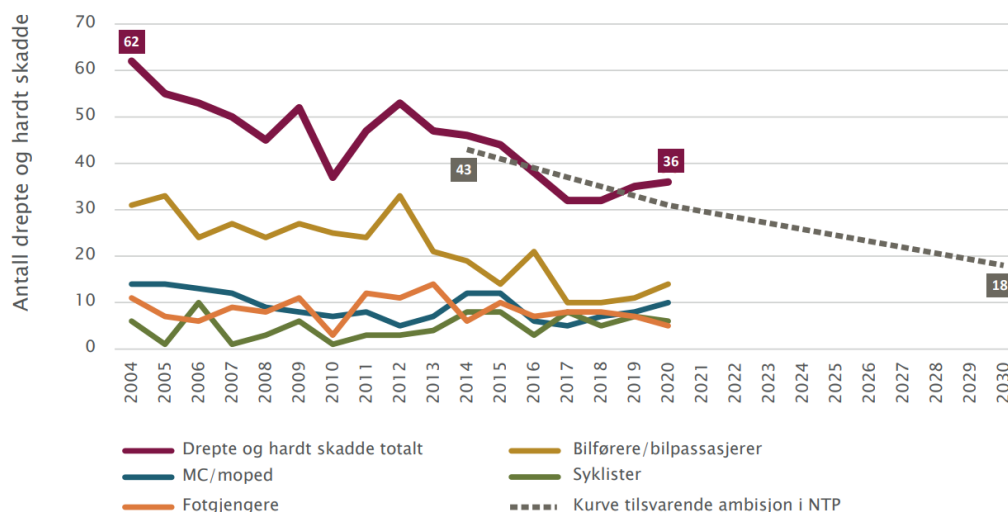
Vestland hamnar, som dei fleste fylka i raud kategori. Reduksjonen i talet drepne/hardt skadde i perioden har vore på 37 prosent, noko under landssnittet på 40 prosent.

⁶⁶ Tilsvarande rapportar vil venteleg verta utarbeidd for den påfølgjande planperioden for nasjonal tiltaksplan (2022-2025).

⁶⁷ Statens vegvesen (2021): «Trafiksikkerhetsutviklingen 2020. Oppfølging av Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på veg 2018 - 2021».

Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025 syner også kva utvikling i drepne og hardt skadde dei ni byområda som er omfatta av nullvekstmålet må ha om dei skal ha tilsvarende prosentvise reduksjonar som den nasjonale og dei fylkesvise målkurvene. For Vestland gjeld dette Bergen og dei store omlandskommunane Alver, Askøy, Bjørnafjorden og Øygarden (sjå figur).

Bergensområdet (Kommunene Bergen, Alver, Askøy, Bjørnafjorden og Øygarden)



Figur 8: Målkurve for Bergensområdet (Miljøloftet). Kjelde: Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025.

Nullvekstmålet krev ein betydeleg auke i gang- og sykkeltrafikk. For å oppnå ei utvikling i tråd med målkurva er det såleis ikkje tilstrekkeleg at relativ risiko er redusert for mjuke trafikantar, dersom det ikkje også er ein nedgang i absolutte tal.

Utvikling i planperioden 2022-2025

Tala drepne/hardt skadde i Vestland er prega av årlege variasjonar, og det bør difor nyttast fleirårige gjennomsnitt når ein skal måla utviklinga. Med utgangspunkt i årssnittet for perioden 2016-2020 må drepne/hardt skadde reduserast med om lag 24 prosent fram til 2021-2025 (siste femårssnitt i planperioden) om me skal halda tritt med målkurva fram mot 2030. I tal utgjer det ein reduksjon frå 86,2 drepne/hardt skadde til 65,7. Årssnitt for målkurva (femårsperiodar) fram mot 2025 ser slik ut:

	80,6
2018-2022	76,2
2019-2023	72,3
2020-2024	68,8
2021-2025	65,7

Risiko på vegnettet

Trafikksikkerhetsutviklingen 2020 synleggjer risikoen på vegnettet for å verta drepent/hardt skadd per milliard køyretøykilometer. Utrekninga er basert på trafikkarbeid og ulykkesstatistikk for perioden 2017-2020, og skil på fylke og på dei ulike vegkategoriane. Same fargeskala som over er nytta. Gul farge er innanfor +/- 10 prosent samanlikna med landssnittet, grøn farge betyr at risikoen i fylket er meir enn 10 prosent lågare enn landssnittet, og raud farge at risikoen er meir enn 10 prosent høgare.

Tabell 2: Risiko for å verta drepent eller hardt skadd per mrd. køyretøykm fordelt på fylke og vegkategori (basert på statistikk for åra 2017-2020). Henta frå *Trafikksikkerhetsutviklingen 2020*.

Fylke	Alle veger		Riksveger		Fylkesveger		Kommunale veger	
	Drepte/hardt sk per mrd kjtkm ^A		Drepte/hardt sk per mrd kjtkm		Drepte/hardt sk per mrd kjtkm		Drepte/hardt sk per mrd kjtkm	
Viken	12,4		8,2		20,4		9,8	
Oslo	14,6		4,5				40,1	
Innlandet	18,2		14,5		30,1		6,3	
Vestfold og Telemark	13,8		11,4		18,8		6,1	
Agder	15,3		12,7		20,8		10,9	
Rogaland	12,9		7,7		17,5		13,5	
Vestland	18,6		16,6		23,9		10,5	
Møre og Romsdal	15,8		11,3		23,0		8,1	
Trøndelag	11,9		12,7		15,8		5,9	
Nordland	21,0		23,6		22,6		12,3	
Troms og Finnmark	14,7		16,3		15,4		9,6	
Norge samlet	14,7		11,1		20,9		12,4	

^A Gjelder samlet for riksveg, fylkesveg og kommunal veg. Vi har ingen kunnskap om trafikkmengden på private veger som er åpne for allmenn trafikk. Derfor inngår heller ikke drepte og hardt skadde på slike veger i beregningen av risiko per mrd. kjøretøykm.

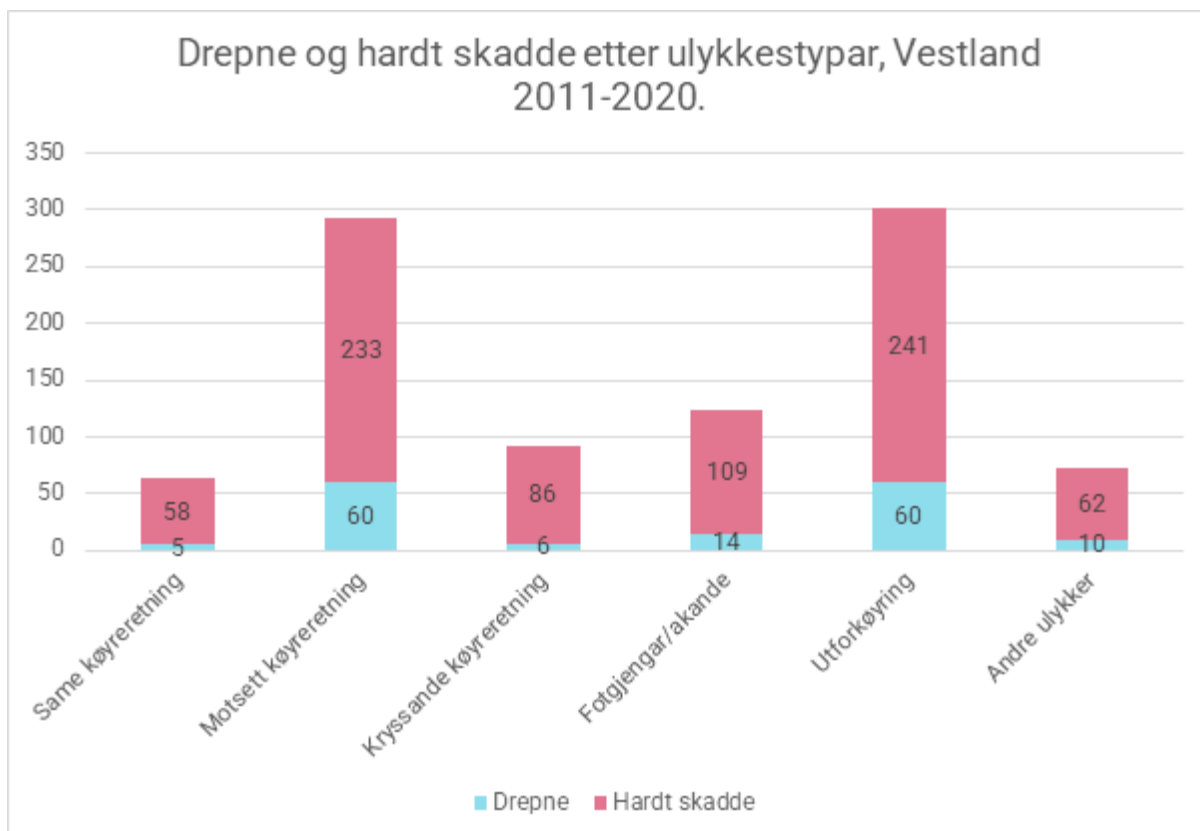
Ut frå tabellen kan ein mellom anna sjå:

- Vestland hadde i perioden 18,6 drepent/hardt skadde per mrd. køyretøykm., og er såleis fylket med nest høgst risiko etter Nordland (21,0). Landssnittet ligg på 14,7.
- Fylkesveg har klart høgare risiko enn riksveg og kommunal veg, både i Vestland og på landsbasis.
- Fylkesveg i Vestland har nest høgst risiko i landet (23,9) etter Innlandet, samanlikna med fylkesveg i dei andre fylka. Landssnittet ligg på 20,9.
- Riksveg i Vestland har nest høgst risiko i landet (16,6) etter Nordland (23,6). Landssnittet ligg på 11,1.

Skilnadar i kor stor del av trafikkarbeidet som går på riksveg og fylkesveg, og standarden på vegane forklarar truleg ein god del av dei store skilnadane ein ser mellom fylka. Det vert mellom anna peika på at mykje av trafikkarbeidet på riksveg i Oslo, Rogaland og Viken skjer på møtefrie vegar, og at dette kan forklara den låge risikoen der.

Dominerande ulykkestypar

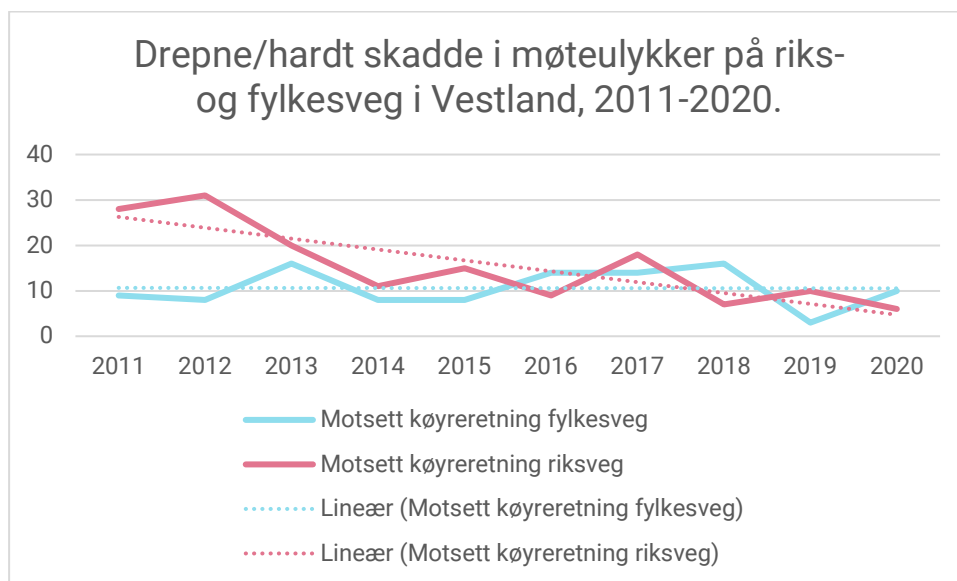
Dominerande ulykkestypar siste tiårsperiode (2011-2020) er utforkøyringsulykker, møteulykker og ulykker med mjuke trafikantar. Over perioden har det vore ei positiv utvikling i talet drepne/hardt skadde i møteulykker og fotgjengarulykker, medan ein for utforkøyringsulykker ikkje kan sjå tilsvarende tendens. Her har talet lege stabilt på +/- 30 drepne/hardt skadde i året sidan 2015.



Figur 9: Drepne og hardt skadde i Vestland 2011-2020, etter ulykkestypar.

I vestlandstrafikken vert dei fleste vert drepne og hardt skadde i utforkøyrings- og møteulykker, og ulykkene finn i stor grad stad utanfor tettbygde strøk. I siste femårsperiode utgjer møte- og utforkøyringsulykker i sum om lag 2/3 av alle drepne og hardt skadde. Tendensen er færre skadde i møteulykker i seinare år, medan skadetala for utforkøyring er stabile og ikkje har same positive tendens.

I 2011 var det vel tre gongar så mange drepne/hardt skadde i møteulykker på riksvegnettet som på fylkesveg, men ein har lykkast med å redusera dei alvorlege ulykkene på riksveg (figur 4). Sidan 2015 har møteulykker vore ei vel så stor utfordring på fylkesveg. Risikoen per kilometer veg er likevel høgare på riksveg, då det er vel fire gongar meir fylkesveg enn riksveg i Vestland.



Figur 10: Drepne/hardt skadde i møteulykker på riks- og fylkesveg i Vestland, 2011-2020.

Skadepotensiale

I perioden 2011-2020 samla har om lag like mange vorte drepne/hardt skadde i møteulykker (i figuren 'motsett køyreretning') som i utforkøyringsulykker. Det har vore vel dobbelt så mange utforkøyringsulykker som møteulykker. I ei møteulykke er det i snitt fleire som skadar seg enn ved ei utforkøyringsulykke, og ein større del av personskadane er alvorlege. Fotgjengarulykker peikar seg også ut med ein stor del alvorlege skadar⁶⁸. Dette tilseier at skadepotensialet i møteulykker og fotgjengarulykker er særleg stort, men det er heller ikkje ubetydeleg for utforkøyringsulykker.

Transportform

Ulykkene med mjuke trafikantar utgjer ein stor del av ulykkene, særleg i byar og større tettstader. Fotgjengarulykker utgjer om lag 12 prosent av drepne og hardt skadde i Vestland. Det gir eit årleg snitt på 10 i siste femårsperiode. Om lag 60 prosent av drepne og hardt skadde fotgjengarar er i Bergen. Det er ikkje registrert omkomne fotgjengarar i 2019 og 2020. For sykkel har det vore ei negativ utvikling dei siste åra. I perioden 2011-2015 var det i snitt 8 drepne og hardt skadde per år, med tilsvarende tal for 2016-2020 på om lag 10. Av desse er 45 prosent i Bergen. Som nemnt er det store mørketal for eineulykker med sykkel.

Frå 2019 har ein sett ei sterk auke i bruk av elsparkesyklar. Auken har kome gjennom at utleigeselskap har etablert seg i byområda, samt at folk har skaffa seg køyretøya privat. Skadetal frå helseføretaka slår fast at det her er stor underrapportering, og studie viser at desse køyretøya har eit høgt risikonivå. Både lokalt og nasjonalt er det utarbeidd regelverk knytt til regulering av desse køyretøya, som er venta å ha positiv verknad på ulykkestala.

⁶⁸ For perioden 2010-2019 hadde ei møteulykke i Vestland i snitt 1,7 skadde, mot 1,2 skadde per utforkøyringsulykke. Tala inkluderer ulykker med lettare skadde. Ser ein på alle personskadar er forholdstalet mellom drepne/hardt skadd og lettare skadde 4,0 for møteulykker. Det inneber 1 drepne/hardt skadd per 4. lettare skadd. Tilsvarende tal for utforkøyringsulykker er 6,0. Fotgjengarulykker har også ein relativt høg del drepne/hardt skadde med eit forholdstal på 4,7. Til samanlikning er tilsvarende tal 9,9 for kryssulykker og 20,2 for ulykker i same køyreretning.

For tyngre motorsyklar (MC) er det ei negativ utvikling i skadetala i seinare år. I siste femårsperiode (2016-2020) var det årleg i snitt om lag 14 drepne og hardt skadde, medan i perioden 2011-2015 var snittet på under 12. Utviklinga kan til dels forklarast med at talet førsteregistrerte tyngre motorsyklar i Vestland dobla seg i perioden 2011-2020⁶⁹. Ein stor del av dei alvorlege MC-ulykkene er utforkøyningar.

For tungbil og personbil er det ei positiv utvikling i skadetala i siste femårsperiode.

Risiko for trafikant- og aldersgrupper

Transportøkonomisk institutt (TØI) har samanlikna risiko i vegtrafikken i 2017/18 med tidlegare år⁷⁰. I Noreg har det vore ei positiv utvikling i risiko for alle trafikant- og aldersgrupper sidan 1980-talet og fram til no. Skilnadane mellom dei ulike aldersgruppene har også vorte mindre, sjølv om unge (18-24 år) og eldre i aldersgruppa 75+ framleis har tydeleg høgare risiko. Særleg positiv har utviklinga vore for unge bilførarar og -passasjerar. Som fotgjengarar og syklistar er det berre dei eldste som har særskilt høg risiko. Menn har høgare risiko for å verta drepne, medan kvinner har høgare risiko for å verta skadd. Ulykker med mannlege sjåførar skjer i høgare fart, og mange dødsulykker involverer ein mannleg, ruspåverka førar. Samla sett er det små skilnadar mellom kjønna når det gjeld risiko for å verta innblanda i ei personskadeulykke.

Bilførarar og -passasjerar har klart lågast risiko for å verta drepne eller hardt skadd. I 2018 var risikoen deira høvesvis 0,006 og 0,004 per million personkm. Tilsvarande hadde gåande, ut frå den offisielle ulykkesstatistikken, om lag fem gongar så høg risiko for å verte drepne eller hardt skadd som bilførarar, medan risikoen for syklande var ti gongar så høg. Den reelle risikoen er, særleg for syklistane langt høgare, grunna stor grad av underrapportering av eineulykker. Ein må også ha i mente at eineulykker med gåande ikkje vert rekna som vegtrafikkulykker⁷¹. Vidare viser dei data at moped i 2018 hadde noko lågare risiko enn sykkel, medan førarar av tung mc nærma seg tjue-gongen i risiko for å verta drepne/hardt skadd (0,109 per million personkm), samanlikna med bilførarar. Førarar av lett mc hadde høgst risiko av alle trafikantgrupper – om lag tre gongar så høg som tung mc (0,301). Denne forskinga viser til at den sterkt veksande snittalderen for førarar av tung mc gjennom dei siste tiåra er ei viktig årsak til den sterkt reduserte risikoen over tid for trafikantgruppa. Førarar av lett mc er til samanlikning ofte unge og dermed risikoutsette.

⁶⁹ Kjelde: Køyretøyregisteret. Førsteregistreringar tung MC: I 2011; 471. I 2020; 1013.

⁷⁰ Bjørnskau, T (2020): *Risiko i veitrafikken 2017/18*. TØI-rapport 1782/2020: Transportøkonomisk institutt.

⁷¹ I 2016 var 97 % av registrerte fotgjengarskadar ved Oslo skadelegevakt eineulykker (fall osv.).

Risikoåtfærd

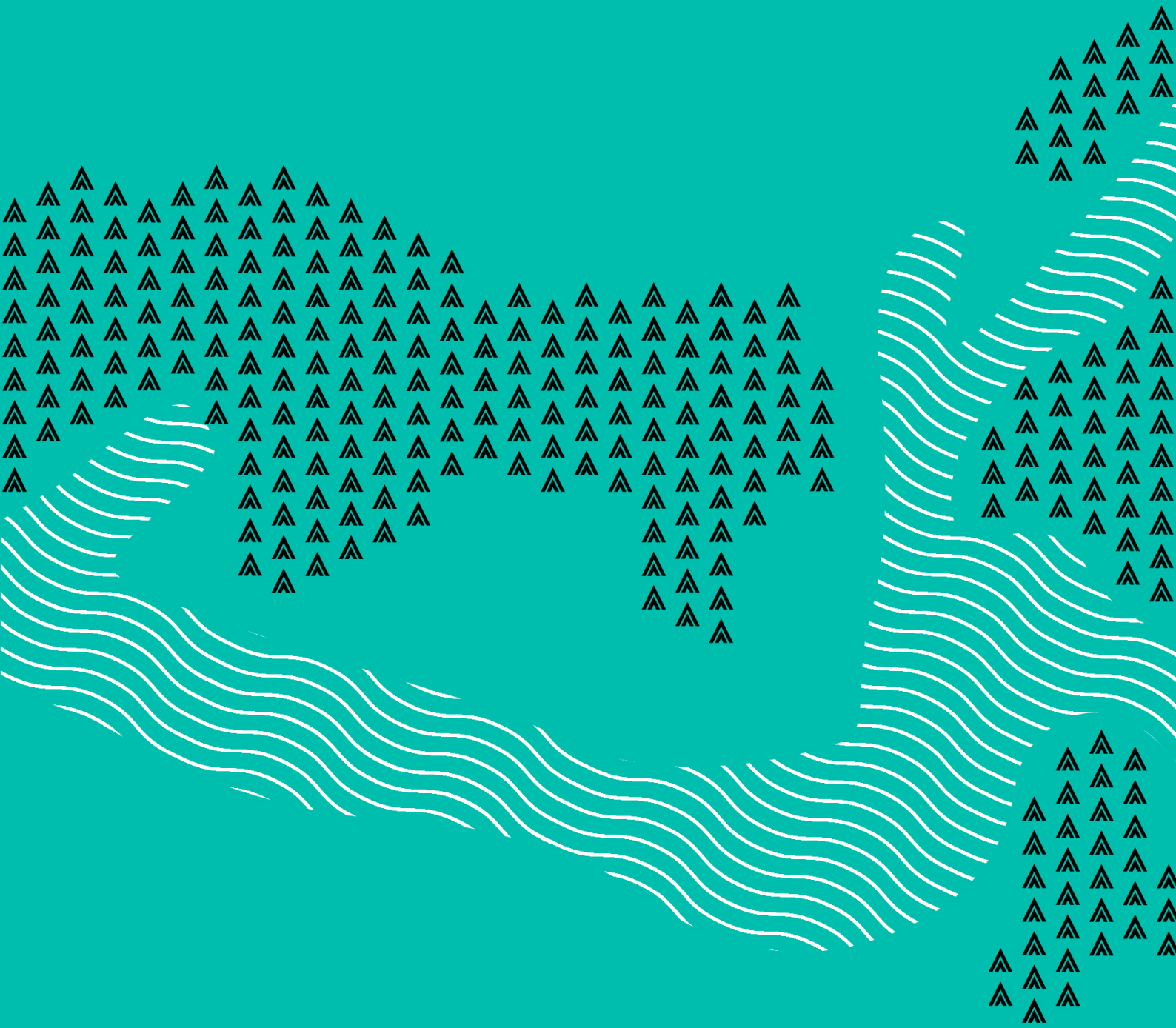
Risikoåtfærd i trafikken er framleis ei sentral forklaring for kvifor mange alvorlege ulykker skjer. Manglande bruk av sikkerheitsutstyr er tilsvarande ei sentral forklaring for kvifor mange ulykker får eit særst alvorleg utfall som kunne vore unngått ved bruk av tryggingststyr. I Ulykkesanalysegruppa (UAG) sitt nasjonale arbeid med å analysere dødsulykker, vert det vurdert ulike medverkande faktorar til kvifor ulykker skjer og kvifor dei får eit tragisk utfall. I perioden 2011-2020 er det vurdert at 29 prosent av dødsulykkene nasjonalt har veg og vegmiljø som medverkande faktor. Involverte køyretøy spelar inn som ei forklaring i 27 prosent av ulykkene, mens tilhøve knytt til vêr- og føretilhøve vert vurdert som medverkande faktor i 20 prosent av ulykkene.

Ulike formar for risikoåtfærd dominerer likevel biletet. Til dømes utgjer manglande førardugleik ein medverkande faktor i heile 49 prosent av dødsulykkene, høg fart etter tilhøva/godt over fartsgrensa har medverka i 34 prosent og ruspåverknad i 22 prosent av dødsulykkene. Desse tala baserer seg på snittal for heile perioden 2011-2020⁷².

I samband med punktet manglande førardugleik, er manglande merksemd og informasjonsinnhenting den vanlegaste enkeltfaktoren som går att. Manglande bruk av tryggingststyr er også ei sentral forklaring for kvifor ulykkene får eit slikt tragisk utfall. I perioden 2011-2020 var det 35 prosent av dei omkomne som ikkje brukte bilbelte. 12 prosent av dei omkomne på MC brukte ikkje hjelm, eller brukte denne feil. 47 prosent av omkomne syklistar i perioden 2011-2020 brukte ikkje sykkelhjelm⁷³. Dette er enkle tiltak som ein veit har god effekt.

⁷² Resultat frå Statens vegvesen si ulykkesanalysegruppe (UAG) viser at rus var ein sannsynleg medverkande årsak til 25 prosent av dødsulykkene i perioden 2017-2020. Av desse skuldast 47 prosent alkohol, 29 prosent narkotika/trafikkfarlege legemiddel og 24 prosent blandingsrus.

⁷³ Kjelde: Statens vegvesen (2021). *Dybdeanalyser av dødsulykker i vegtrafikken 2020*.



vestlandfylke.no