

# Handlingsplan

for trafikksikring i Hordaland 2014-2017



# Innhold

<b>1. Samandrag</b>	<b>4</b>
<b>2. Innleiing</b>	<b>5</b>
2.1 Føremål	5
2.2 Planprosess	5
2.3 Organisering av trafikksikringsarbeidet i fylket	5
2.3.1 Kort om konsultative medlemer	5
2.3.2 Andre samarbeidspartnarar	6
2.3.3 Føringer, rammer og avgrensingar for arbeidet	6
<b>3. Utfordringar</b>	<b>7</b>
3.1 Bakgrunn	7
3.2 Ulukkesstatistikk	7
3.2.1 Omfang av ulukker i Hordaland	7
3.2.2 Type ulukker	8
3.2.3 Kor skjer ulukkene?	8
3.2.4 Nærmare om dei skadde/drepne	9
3.2.5 Oppsummering av ulukkessituasjon og -utvikling på vegnettet	10
3.2.6 Særskilt om Bybanen	10
3.2.7 Nærmare om årsaker til trafikkulukker	11
3.3 Transportpolitiske målsetjingar	11
3.4 Demografisk utvikling	12
<b>4. Visjon og målsetjingar</b>	<b>13</b>
4.1 Nullvisjonen	13
4.2 Mål for trafikksikringsarbeidet	13
4.2.1 Effektmål	13
4.2.2 Resultatmål	14
<b>5. Satsingsområde</b>	<b>15</b>
5.1 Innleiing	15
5.2 Satsingsområde 2014-2017	15
5.2.1 Trafikksikringsarbeid i kommunane	15
5.2.2 Møteulukker utanfor tettbygd strom	15
5.2.3 Mjuka trafikantar i byområde	15
<b>6. Tiltak</b>	<b>16</b>
6.1 Oppfølging av planperioden 2010-2013	16
6.2 Ny tiltaksplan 2014-2017	16
6.2.1 Innleiing	16
6.2.2 Økonomiske rammer	16
6.3 Tiltak i regi av samarbeidspartar i FTU	16
6.4 Fysiske tiltak på vegnettet	17
6.5 Trafikantretta tiltak	18
6.5.1 Overordna tilnærming	18
6.5.2 Trafikksikringsarbeid i kommunane	18
6.5.3 Møteulukker utanfor tettbygde strom	20
6.5.4 Mjuka trafikantar i byområde	21
<b>Vedlegg 1: Definisjon av skadegrad</b>	<b>23</b>

# Forord

Handlingsplan for trafikksikring 2014-2017 skal vere retningsgivande for alt trafikksikringsarbeid i Hordaland.

Det har over mange år vore gjort ein stor innsats frå ei rekkje aktørar på trafikksikringsfeltet i Noreg. Utvikling av infrastruktur, køyretøy, sikringsutstyr og mange ulike trafikantretta tiltak har bidrege til at talet på drepne og hardt skadde i trafikken har blitt kraftig redusert.

Alt trafikksikringsarbeid i Noreg er forankra i Nullvisjonen. Denne visjonen inneber at vi ikkje kan vere nøgde så lenge eit einaste menneske vert drepent eller hardt skadd i trafikken. Det er dette som driv trafikksikringsarbeidet stadig framover.

Analysen av trafikkulukkene i Hordaland i denne planen, viser at utviklinga ikkje har vore så positiv som ho burde ha vore. Reduksjonen i alvorlege ulukker har vore langt dårlegare i fylket vårt enn i landet som heilskap, og det er særleg ein dyster statistikk på alvorlege møteulukker som ligg bak desse tala.

Vi ser også andre viktige utfordringar for trafikksikringsarbeidet i Hordaland i åra som kjem. Sterke ambisjonar om å få langt fleire av trafikantane til å gå og sykle, samt den kraftige auken i talet på eldre menneske i åra framover, er utviklingstrekk som er viktige å ta omsyn til når vi utformar og prioriterar trafikksikringstiltak.

For å styrke trafikksikringsarbeidet i Hordaland ytterlegare, har planen tydeleg fokus på satsingsområde og tiltak som er særleg viktige for å redusere talet på drepne og hardt skadde.

"Hver eneste melding jeg og Samferdselsdepartementet får om drepte i trafikken går inn på oss. Vi ser det som et nederlag. Til hvert av tallene i statistikken knytter det seg en tragedie. Det gir motivasjon til å jobbe enda hardere."

Ketil Solvik Olsen, samferdselsminister, kronikk NRK Ytring 10/1-14.



Ein god plan er ikkje nok. Trafikksikringsarbeid er meir enn noko anna avhengig av godt samarbeid, og at vi utfordrar kvarandre på kva vi kan gjere betre. Vi oppmodar alle våre samarbeidspartnarar til å vere aktive og tenke nytt. I fylkeskommunen har vi eit nyoppretta Fylkestrafikksikringsutval med engasjerte politikarar som vil leie arbeidet med å realisere planen og drive trafikksikringsarbeidet i Hordaland vidare framover.

Målet er at det skal vere 45% færre drepne og hardt skadde i 2024!

Bergen, 5. februar

Tom-Christer Nilsen

Fylkesordfører

# 1. Samandrag

Handlingsplan for trafikksikring i Hordaland 2014-2017 ligg no føre. Planen inneber ei vidareføring av mange viktige satsingar frå føregående handlingsplanperiode (2010-2013), men er og vidareutvikla med utgangspunkt i oppdatert ulukkesanalyse og nye vurderingar av utfordringar for trafikksikringsarbeidet i Hordaland.

Nullvisjonen er grunnlaget for målsetjingar, satsingsområde og tiltak i handlingsplanen, og inneber ei tydeleg satsing for å redusere omfanget av drepne og hardt skadde i trafikken.

Målsetjinga i Stortingsmelding nr. 26 (2012-2013) Nasjonal transportplan 2014-2023 er at personar som vert drepne eller hardt skadd i trafikken ikkje skal overstige 500 i 2024.

Hovudmålet for trafikksikringsarbeidet i Hordaland vert sett i samsvar med det nasjonale målet:

Tal personar som vert drepne og hardt skadde i vegtrafikken i Hordaland skal reduserast frå 85 i 2012 til 47 i 2024. Dette inneber samtidig at målet for 2017 vert ein reduksjon i talet på drepne og hardt skadde frå 85 til 68 personar.

Denne målkurven inneber ein reduksjon i tal drepne og hardt i skadde i 2024 med om lag 45 % i høve til situasjonen i 2012. Tilsvarende inneber målet for 2017 ein reduksjon med 20 %. Til samanlikning er den faktiske reduksjonen i tal på drepne og hardt skadde i Hordaland sidan 2000 på under 25 %.

I tillegg er det definert eit mål om å sertifisere minimum 10 kommunar som "trafikksikker kommune" etter inspirasjon frå Trygg Trafikk sitt arbeid på dette området.

Denne målsetjinga er eit uttrykk for fylkeskommunen sitt ønske om å styrke trafikksikringsarbeidet i fylket gjennom kommunane. Prinsippet om livslang læring er sentralt innanfor trafikksikring, og kommunane har gjennom sitt ansvar for barnehage, grunnskule, samferdsel (vegar), helse og omsorg, kultur m.m. særleg gode føresetnader for å spele ei sentral rolle.

Analysen av ulukkesutviklinga som ligg til grunn for denne planen, viser at Hordaland har særskilte utfordringar i trafikksikringsarbeidet. Sidan år 2000 har reduksjonen i alvorlege ulukker vore langt mindre i Hordaland (22 %) enn i landet som heilskap (45 %). Spesielt bidreg eit høgt tal alvorlege møteulukker til desse forskjellane.

Utfordringane for Hordaland, målt gjennom ulukkesstatistikk, vedtekne strategiar innanfor transportområdet og grunnleggjande demografiske endringar, er grunnlaget for definering av tre særskilte satsingsområde i handlingsplanperioden. Desse er:

- Trafikksikringsarbeid i kommunane
- Møteulukker utanfor tettbygde strom
- Mjuka trafikantar i byområde

Under kvart satsingsområde er det definert konkrete tiltak som skal bidra til å møte dei utfordringane som er identifisert og støtte oppunder arbeidet med å nå målsetjingane for trafikksikringsarbeidet i fylket.

Tiltaksplanen er i all hovudsak retta inn mot trafikantretta tiltak og føreset ei vidareføring av årlege budsjettammer til FTU på 4 mill. kroner. Samtidig er satsinga på fysiske trafikksikringstiltak avgjerande for å nå dei definerte målsetjingane. Fysiske tiltak vert prioritert gjennom dei årlege budsjettprosessane, på bakgrunn av Regional transportplan Hordaland 2013-2024.

Handlingsplanen med målsetjingar og satsingsområde skal vere førande for det samla trafikksikringsarbeidet i Hordaland.

# 2. Innleiing

## 2.1 Føremål

Etter Vegtrafikklova § 40a har fylkeskommunen eit ansvar for å tilrå og samordne tiltak for å fremje trafikksikkerleiken i fylket.

I perioden 1996-2013 har trafikksikringsarbeidet i fylkeskommunen vore organisert gjennom eit administrativt samansett Fylkestrafikksikringsråd (FTR), som har fungert som rådgjevande og iverksetjande organ for samferdselsutvalet i trafikksikringssaker. Etter vedtak i fylkesutvalet 31. oktober 2013 og fylkestinget 10. desember 2013 vart denne organiseringa endra ved at det vart oppretta eit eige Fylkestrafikksikringsutval (FTU), samansett av fem politisk valde representantar, samt representantar frå konsultative administrative fagetatar. Dei konsultative medlemene er representantar frå etatar og organisasjonar som til dagleg arbeider med trafikksikring, og desse vil ha møte- og talerett. Fylkeskommunen ved samferdselsavdelinga vil ha sekretariatsfunksjonen for FTU.

Som vegeigar for nær 3 000 km fylkesveg og ansvarleg for drift av kollektivtransporten er fylkeskommunen ein sentral transportaktør. Vidare har fylkeskommunen ansvar for andre oppgåver som og er relevant for trafikksikringsarbeidet. Dette gjeld mellom anna ansvar for folkehelsearbeid, der fylkeskommunen har eit pådrivar- og rettleiaransvar overfor kommunane, samt ansvar for å sikre folkehelseomsyn i gjennomføring av eigne sektoroppgåver. Vidare er fylkeskommunen ein viktig aktør innanfor formell planlegging etter plan- og bygningslova, og ikkje minst som ansvarleg for vidaregåande opplæring i fylket.

Føremålet med denne planen er å definere kva som er dei viktigaste måla for trafikksikringsarbeidet i Hordaland, samt å prioritere særskilte satsingsområde og konkrete tiltak for å oppnå mål om reduksjon i drepne og hardt skadde i åra framover. Dette er i samsvar med nullvisjonen, som skal vere førande for trafikksikringsarbeid på nasjonalt, regionalt og lokalt nivå.

Handlingsplanen er fylkeskommunen sitt plandokument. Mål og satsingsområde skal vere førande for alt trafikksikringsarbeid i Hordaland, også for vurdering av tilskot frå FTU til trafikksikringstiltak i kommunar og organisasjonar.

Tiltaksdelen av planen inkluderar som hovudregel ikkje ordinære aktivitetar som vert gjennomført av kommunar eller organisasjonar, herunder dei konsultative medlemene i FTU. Det inneber at prioriterte tiltak i handlingsplanen som hovudregel er tiltak som vert finansiert over fylkeskommunen sitt budsjett.

## 2.2 Planprosess

Utarbeiding av ny handlingsplan for trafikksikring 2014-2017 starta opp våren 2013.

I tidleg fase i arbeidet vart hovudtilnærming for ny plan lagt fram for samferdselsutvalet, som kom med innspel til vidare arbeid.

Høyringsutkast for Handlingsplan 2014-2017 vart lagt fram i møte i samferdselsutvalet 23. oktober 2013. Planutkastet vart deretter lagt ut på offentleg høyring for å få innspel frå offentlege etatar, interesseorganisasjonar og andre interesserte. 15 uttalar kom inn, mellom anna frå sju kommunar, regionråd, statlege etatar og ulike frivillige organisasjonar.

Fylkestinget gjer endeleg vedtak om Handlingsplan for trafikksikring 2014-2017 i mars 2014.

## 2.3 Organisering av trafikksikringsarbeidet i fylket

Som omtalt i punkt 2.1 er organiseringa av trafikksikringsarbeidet endra, jf. vedtak i fylkesutvalet 31. oktober 2013. Dette inneber at FTU vert ansvarleg for trafikksikringsarbeidet i Hordaland. FTU vart formelt oppnemnd ved vedtak i fylkestinget i desember 2013. Utvalet vil mellom anna ha ansvaret for å disponere og fordele budsjettmidlar til trafikksikringsarbeidet innanfor trafikantretta tiltak.

Med omsyn til fylkeskommunen sitt ansvar for å samordne og tilrå trafikksikringstiltak, vert dette i hovudsak følgd opp gjennom samarbeidet i FTU og i samarbeid med kommunane.

### 2.3.1 Kort om konsultative medlemmer

#### Statens vegvesen

Statens vegvesen har ansvar for utbygging, drift og forvaltning av det fylkeskommunale vegnettet på vegne av fylkeskommunen. Vegvesenet har tilsvarende ansvar for riksvegnettet på vegne av Vegdirektoratet. I tillegg har vegvesenet ansvar for førarprøver, kontroll av køyretoy og verneutstyr, informasjon og opplæring for å betre trafikantåtferd, samt oppfølging av trafikkskulane.

#### Politiet

Politiets ansvar i trafikksikringsarbeidet er i første rekkje å gjennomføre kontroll og overvaking av trafikken. Kontrollar vert utført av lokalt politi og Utrykningspolitiet (politiet sitt særskilte organ for trafikk). Overvaking på særskilt ulykkesbelasta strekningar vert prioritert. Kontroll av fart, rus, verneutstyr og aggressiv kjøring er viktige område for å redusere tal drepne og hardt skadde. I tillegg er Politiet aktive i det førebyggjande trafikksikringsarbeidet og driv ein målretta innsats mot risikogrupper.

#### Trygg Trafikk

Trygg Trafikk er ein landsomfattande organisasjon som arbeidar for å oppnå best mogleg trafikksikring for alle trafikantgrupper. Organisasjonen har eit særleg ansvar for at trafikkopplæring og informasjon om trafikksikring vert gjennomført som eit ledd i ein samordna innsats mot trafikkulukker. Trygg Trafikk er og ein paraplyorganisasjon for det frivillige trafikksikringsarbeidet og fungerer som eit bindeledd til offentlege styresmakter med ansvar for trafikksikring. Trygg Trafikk har to hovudarbeidsområde:

- Kompetansesenter for trafikkopplæring av barn og unge
- Pådrivar og kunnskapsformidlar



### Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund

Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund (ATL) arbeider for god trafikopplæring og skal i samarbeid med offentlege styresmakter og andre organisasjonar vere ein synleg aktør i arbeidet for auka trafikksikkerheit.

### Forsvaret

Om lag 4 000 personar tenestegjer på Haakonsværn, som er hovudbasen til Sjøforsvaret i Noreg. Ein stor del av desse er i aldersgruppa 18-24 år, og dermed del av ei trafikantgruppe som er viktig å nå i trafikksikringsarbeidet. Militærpolitiet ved Haakonsværn arbeidar aktivt med trafikksikring på basen, mellom anna med kontrollar og ulike informasjonskampanjar.

## 2.3.2 Andre samarbeidspartnarar

### Kommunane

Kommunane har ei sentral rolle i trafikksikringsarbeidet, og nær alle har eigne trafikksikringsplanar. Kommunane sitt ansvar for trafikksikring er knytt til fleire ulike område, som vegeigar, planstyresmakt, ansvarleg for barnehagar og grunnskule, helse, kultur, etc.

### Offentlege styresmakter på helseområdet

Helsedirektoratet har eit ansvar for førebyggjande helsearbeid. Legar, psykologar og optikarar har eit ansvar for at krava til helse er oppfylt for dei som skal ha førarkort. Melddeforskrifta pålegg helsepersonell å melde frå dersom dei meiner at helsekrava ikkje lenger er oppfylt. Fylkesmannen og Helsetilsynet har ansvaret for forvaltning av førarkortforskrifta sine helsekrav og tilsyn med helselovgivinga. Fylkesmannen handsamar søknader om dispensasjonar frå helseforskriftene og samarbeidar med helsepersonell, politi, trafikkstasjonar og brukarar. Ei særleg viktig oppgåve er innskjerpinga av helsepersonellet si vurdering og meldeplikt.

### Andre

Det er ei rekkje andre aktørar som bidreg med viktig trafikksikringsarbeid, til dømes næringsliv, transportselskap, NAF<sup>1</sup>, MA<sup>2</sup>, Røde Kors, idrettslag og privatpersonar.

## 2.3.3 Føringer, rammer og avgrensingar for arbeidet

Stortingsmelding nr. 26 (2012-2013) Nasjonal transportplan 2014-2023 (NTP) og Regional transportplan Hordaland 2013-2024 (RTP) gjev viktige føringer for trafikksikringsarbeidet.

RTP for Hordaland tar og opp i seg fylkeskommunen sine viktige oppgåver innanfor folkehelse og regional planlegging. Dette er sektoroverskridande oppgåver som skal integrerast i den enkelte sektor sitt arbeid. Slik er folkehelse og regional planlegging viktige element i samferdselssektoren og dermed trafikksikringsarbeidet.

Vidare er handlingsplanen bygd på relevante rapportar og undersøkingar knytt til trafikksikring. Dei viktigaste er:

- Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2014-2023 (Statens vegvesen, under arbeid)
- Dybdeanalyser av dødsulykker i vegtrafikken 2012 (Statens vegvesen)
- Djupanalyse av dødsulykker i Region vest – årsrapport 2011 (Statens vegvesen)
- Ulykkesbarometer for Hordaland 2010, 2011 og 2012 (Statens vegvesen)
- Temaanalyse av eldreulykker 2005-2011 (Statens vegvesen 2013)
- Plan for tiltak mot ungdomsulykker (Statens vegvesen 2009)
- Trafikksikkerhetsvirkninger av tiltak (TØI-rapport 1157/2011)
- Samspillet mellom syklistar og bilister (TØI-rapport 1230/2012)
- Trafikksikkerhetshåndboken (TØI 2012, 4. utgåve)

Prioriterte tiltak i handlingsplanen er i hovudsak avgrensa til trafikantretta tiltak. Prioriteringar av fysiske tiltak vert gjort med utgangspunkt i Regional transportplan 2013-2024 for Hordaland og Handlingsplan 2013(14)-2017 for fylkesvegnettet i Hordaland. Vidare gjeld avgrensingane som vist under punkt 2.1.

<sup>1</sup> Norges Automobil-Forbund

<sup>2</sup> Motorførernes avholdsforening



# 3. Utfordringar

## 3.1 Bakgrunn

For å kunne arbeide systematisk og målretta med å redusere omfanget av trafikkulukker, er det avgjerande å ha kunnskap om ulukkessituasjonen og –utviklinga. I tillegg er det viktig å ha fokus på kva framtida bringer av nye utfordringar. Grunnet desse utfordringane ligg mellom anna i politiske vedtak og målsetjingar på transportområdet, samt framskrivingar av grunnleggjande demografiske endringar (folkeauke, alderssamansetjing og urbanisering).

Dette todelt utfordringsbiletet vert nærmare presentert under. Hovudfokus er naturleg nok på ulukkessituasjonen og –utviklinga i Hordaland<sup>3</sup>.

## 3.2 Ulukkesstatistikk

I samsvar med nullvisjonen (sjå kapittel 4) er det naturleg at ulukkesanalysen har eit særskilt fokus på alvorlege ulukker, det vil seie ulukker med drepne og hardt skadde<sup>4</sup>. I tillegg er det vesentleg å få eit oversyn over utvikling over tid for å fange opp eventuelle trendar i ulukkesbiletet. Etter at ulukker i vegtrafikken er presentert, vert ulukkessituasjonen for Bybanen teke særskilt med, jf. fokus på Bybanen som nytt trafikkelement i Handlingsplan for trafikksikring i Hordaland 2010-2013.

## 3.2.1 Omfang av ulukker i Hordaland

### Ulukkesutvikling 2001-2012

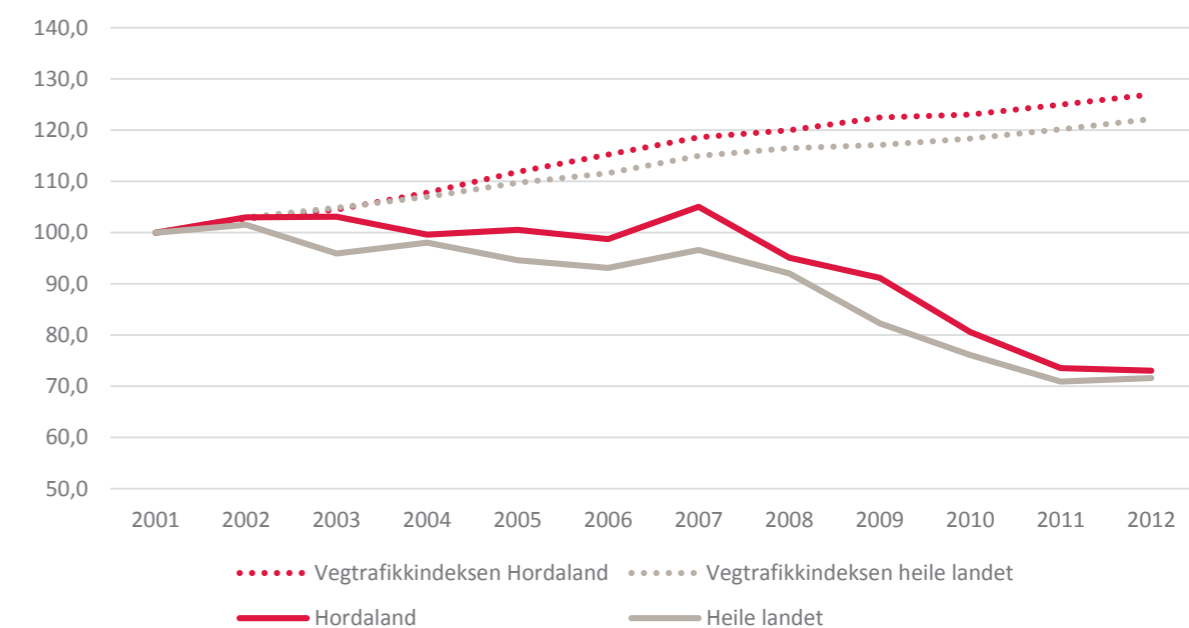
I 2001 var talet på vegtrafikkulukker med personskaade i Hordaland 778. Talet låg jamt på om lag 800 ulukker fram til år 2007. Etter 2007 har ulukkestalet gått vesentleg ned og låg i 2012 på 558 ulukker. Det har altså vore ein markant positiv utvikling i ulukkesstatistikken for Hordaland dei siste 5 åra når ein ser samla på alle ulukker med personskaade. I figuren under vert ulukkesutviklinga for Hordaland i åra 2001-2012 samanlikna med landgjennomsnittet. I tillegg vert ulukkesutviklinga sett i høve til trafikkutviklinga.

Det overordna biletet for utviklinga av trafikkulukker, som vist i figur 1, er særst positivt. I perioden 2007 til 2012 hadde Hordaland ein trafikkvekst på om lag 8 %, og samtidig ein reduksjon i tal ulukker på over 30 %. Dette tyder at ulukkesrisikoen (ulukker per køyretøykilometer) er vesentleg redusert i denne perioden.

### Utvikling i alvorlege ulukker 2000-2012

I samsvar med nullvisjonen, er det særleg viktig å ha fokus på dei mest alvorlege ulukkene. I 2000 vart 109 personar drepne eller hardt skadde i ulukker i Hordaland, medan det tilsvarande talet i 2012 var 85. I figur 2 vert utviklinga for dei alvorlege ulukkene samanlikna med landgjennomsnittet. Sjølv om det er ein del variasjonar frå år til år, viser også denne ei positiv utvikling over tid.

Fig. 1) Relativ utvikling i talet på personskaadeulukker 2001-2012



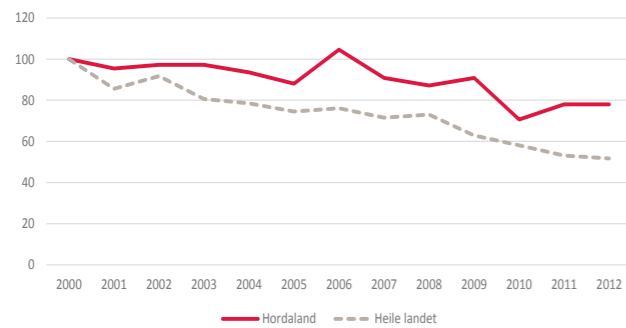
<sup>3</sup> Statistikk er primært henta frå Vegdatabanken. I tillegg er materiale frå ulike rapportar nytta, sjå punkt 2.3.2.

<sup>4</sup> Sjå definisjonar av skadegrad i vedlegg 1.

<sup>5</sup> Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2014-2023 (under arbeid)

Det går likevel fram av figur 2 at utviklinga i Hordaland er klart dårlegare enn gjennomsnittet i landet. Medan tal alvorlege ulukker i Noreg vart redusert med 45 % i denne perioden, er tilsvarande reduksjon for Hordaland om lag 22 %. For perioden 2007-2012 er Hordaland det fylket i landet som har hatt flest drepne og hardt skadde i vegtrafikkulukker, med om lag 9 % av det samla talet<sup>5</sup>.

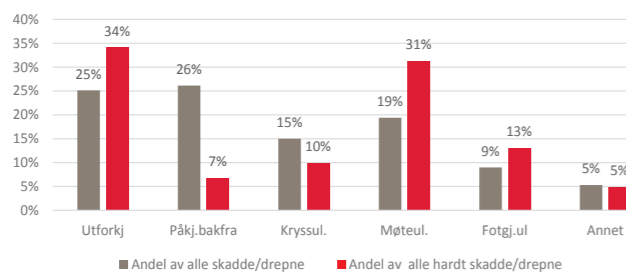
Fig. 2) Relativ utvikling i talet på drepne og hardt skadde 2000-2012



### 3.2.2 Type ulukker

Samla oversikt over skadde og drepne i perioden 2000-2012, fordelt på ulukkestype

Fig. 3) Fordeling av alle ulukker 2000-2012 på uhellskode



Figur 3 gjev eit oversyn over kva type alvorlege ulukker som inntreff hyppigast (grå søyler). Påkøyring bakfrå og utforkøyringar er dei mest vanlege ulukkestypene, men det er og ei rekkje møteulukker og kryssulukker.

Dersom ein avgrensar oversikten til dei alvorlege ulukkene, endrar biletet seg tydeleg. Dette går fram av dei raude søylene. Blant dei alvorlege ulukkene i Hordaland, er det to hovudtypar som førekjem klart hyppigast – utforkøyringsulukker og møteulukker. Desse står for til saman 65 % av alle dei alvorlege ulukkene i fylket sidan 2000. Samtidig ser vi at påkøyringar bakfrå er ein ulukkestype som i større grad fører til lettare skadar. For fotgjengarulukker er biletet motsett – ein relativt stor del av ulukkene der mjuke trafikantar er involvert, fører til alvorlege skadar.

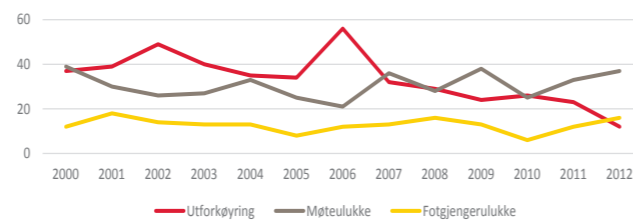
Dersom ein går vidare og ser på utviklinga for dei tre ulukkestypene som oftast fører til alvorlege ulukker, går følgjande tydeleg fram (vist i figur 4): Det er ei markert positiv utvikling for utforkøyringsulukker, medan møteulukker og fotgjengarulukker ikkje har noko positiv utvikling i perioden. I 2012 var om lag 45 % av dei alvorlege ulukkene i Hordaland møteulukker.

Denne utviklinga inneber ikkje på noko vis at det er unødvendig å ha fokus på utforkøyringsulukker i tida framover. Utforkøyringar er framleis ei hyppig kjelde til alvorlege ulukker, og

det er nødvendig med kontinuerleg arbeid for å vidareføre den positive utviklinga.

Når ein samanliknar med landsgjennomsnittet (vist i figur 5), kjem det enda tydeleg fram at møteulukker utgjør ei stor utfordring for trafikksikringsarbeidet i Hordaland.

Fig. 4) Talet på drepne/hardt skadde i Hordaland 2000-2012 fordelt på ulukkestype



Figur 5 tek utgangspunkt i år 2000 og viser utviklinga i alvorlege møteulukker for Hordaland samanlikna med landsgjennomsnittet. Det kjem tydeleg fram at møteulukker i Hordaland har ei langt svakare utvikling enn i landet generelt, og at svingingane frå år til år er store.

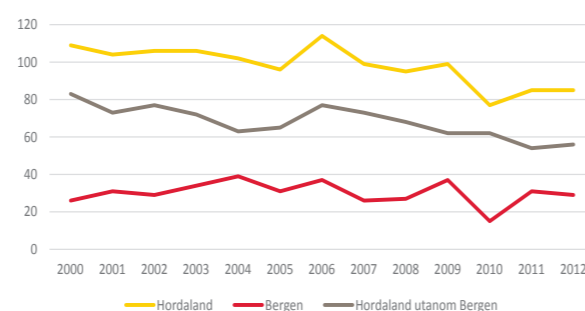
Fig. 5) Relativ utvikling i talet på drepne/hardt skadde i møteulukker for perioden 2000-2012



Det er vanleg å skilje mellom Bergen og resten av Hordaland for å få eit (grovt) bilete av utfordringane i bystrok samanlikna med meir gråsgrendte strom. Dette gjev sjølvsagt ikkje noko nøyaktig bilete, ettersom det både er byområde utanfor Bergen og fordi delar av Bergen har spreidd busetjing. Samtidig har ein ikkje godt nok talmateriale til å få fram i kva grad ulukker skjer innanfor eller utanfor tettbygd strom.

Figur 6 under viser fordelinga og utviklinga i dei alvorlege ulukkene mellom Bergen og resten av fylket. Vi ser at det store fleirtalet av dei alvorlege ulukkene skjer utanfor Bergen, samtidig som det er ein viss tendens til at Bergen har ein auke i andelen av desse ulukkene.

Fig. 6) Talet på drepne/hardt skadde 2000-2012



Ulik bruk av definisjonar av tettbygde strom gjer at det er krevjande å få meir presise analysar av ulukkesfordelinga mellom tettbygde og gråsgrendte strom.

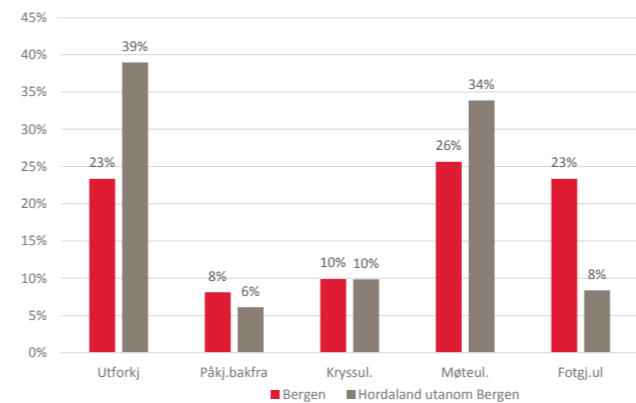
Det er likevel indikasjonar på at ein har ei positiv utvikling i tettstader med låg fartsgrense der vegen går uskjerma forbi bustadene – og her er ulukkesutviklinga negativ. Dette gjeld mellom anna riksvegar/gjennomkøyringsvegar, og denne typen ulukker bidreg sannsynlegvis til hovudbiletet som vist over om ei negativ utvikling for alvorlege ulukker i Bergen.

Ulukkesbarometeret for Hordaland (2012) inkluderer ei inndeling i dei geografiske hovudområda Bergen, Hordaland sør, nord, vest, midt og indre. Tala som er presentert her viser at det er store variasjonar mellom dei ulike regionane, men indre Hordaland<sup>7</sup> skil seg ut ved å vere den einaste regionen med negativ utvikling, med andre ord ein auke i omfanget av alvorlege ulukker.

Ytterlegare nedbryting av talmateriale på geografiske område er krevjande, ettersom datatilfanget vert avgrensa i omfang og gjev tilhøyrande stor risiko for at endringar skuldast tilfeldige variasjonar.

Ei viktig årsak til å skilje mellom byområde og meir gråsgrendte strom er at ulukkesutfordringane er ulike, noko som igjen har betydning for innretning på verkemiddelbruk i trafikksikringsarbeidet. I figuren under er det vist kva for type alvorlege ulukker som er hyppigast i høvesvis Bergen og Hordaland utanom Bergen.

Fig. 7) Fordeling av talet på drepte/hardt skadde 2000-2012 på uhellskategori



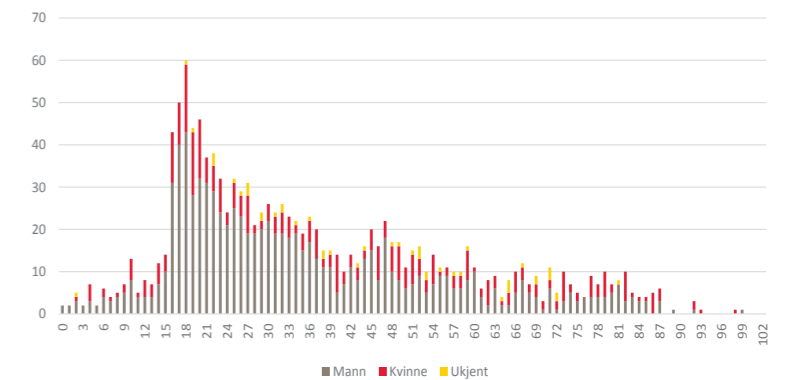
Figur 7 over viser at utforkøyringsulukker og møteulukker er dei mest hyppige ulukkestypene, uavhengig av geografisk inndeling. Samtidig er desse ulukkestypene klart vanlegast utanfor Bergen. For fotgjengarulukker er biletet motsett, her skjer dei fleste ulukkene i Bergen.

### 3.2.4 Nærmare om dei skadde/drepne

For å innrette verkemiddelbruken på best mogleg vis, er det også viktig å ha kunnskap om kva grupper av menneske som er mest utsett i trafikken. Her er alder og kjønn sentrale

dimensjoner, i tillegg til tal som viser kor risikoutsette ulike trafikantgrupper er:

Fig. 8) Sum drepne/hardt skadde 2000-2012 fordelt på alder og kjønn

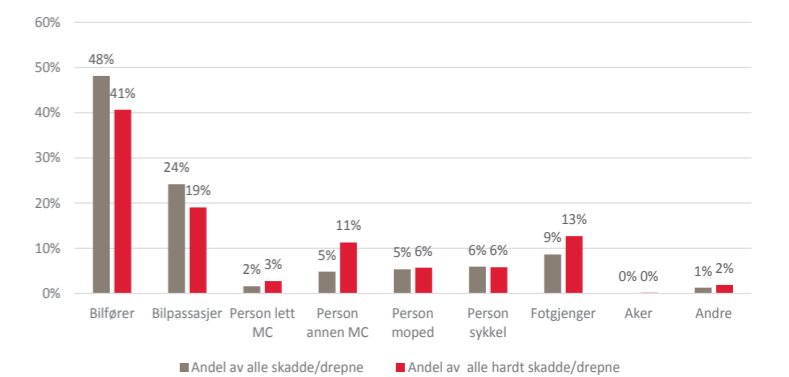


Figur 8 viser at dei yngste trafikantane har høgast risiko i trafikken. Dette er eit av dei tydelegaste funna i forskning på trafikksikring, og figuren som vist over vert ofte omtalt som "Trollveggen". Om lag 30 % av drepne og hardt skadde i Hordalandstrafikken er i aldersgruppa 16-24 år. Av desse er om lag 75 % menn. Det er og slik at dei eldste aldersgruppene er ei særleg utsett risikogruppe<sup>8</sup>. Ettersom dei utgjør ein langt lågare andel av trafikantane, kjem ikkje dette tydeleg fram av figur 8. Når eldre menneske er involvert i trafikkulukker, er det og høgare risiko for at konsekvensane vert meir alvorlege fordi dei av fysiologiske årsaker er meir utsett for skadar. Eldre trafikantar er spesielt utsett i fotgjengarulukker og i møte- og utforkøyringsulukker<sup>9</sup>.

Det er og store variasjonar med omsyn til kva trafikantgrupper som er mest utsett i trafikken.

Figur 9 under viser ulukkene fordelt på ulike trafikantgrupper. Ettersom det store fleirtalet av trafikantane er bilistar, er naturleg nok bilfører og bilpassasjer oftast involvert i ulukker. Det er samtidig slik at motorsyklistar, syklistar og fotgjengarar er involvert langt oftare i ulukker enn kva omfanget av desse trafikantgruppene skulle tilsei. Dette inneber at dei relativt sett er langt meir risikoutsett enn andre trafikantgrupper. I dei tilfella dei er involvert i ulukker, er det også ofte tale om alvorlege ulukker.

Fig. 9) Sum ulukker 2000-2012 i Hordaland fordelt på trafikantgruppe



<sup>5</sup> Miljøprioritert gjennomkjøring

<sup>7</sup> Definert som Odda, Eidfjord, Ulvik, Granvin, Voss, Ullensvang, Vaksdal, Samnanger og Modalen

<sup>8</sup> Trafikksikkerhetshåndboken (TØI 2012)

<sup>9</sup> Temaanalyse av eldreulykker (Statens vegvesen 2013)



### 3.2.5 Oppsummering av ulukkessituasjon og –utvikling på vegnettet

Gjennomgangen over har vist nokre sentrale kjenneteikn og utviklingstrekk ved vegtrafikkulukker i Hordaland sidan år 2000. Dei viktigaste er:

- Positiv utvikling i omfang av ulukker med personskadar (alle ulukker)
- Utvikling i omfang av ulukker med drepne og hardt skadde (alvorlege ulukker) er og positiv, men ikkje i like stor grad som for alle ulukker (over). Utviklinga i Hordaland er vesentleg mindre positiv enn tilsvarande for landsgjennomsnittet
- Utforkøyrings- og møteulukker er dei mest vanlege type ulukkene med hardt skadde og drepne. Utviklinga over tid er positiv for utforkøyringsulukker, men i liten grad for møteulukker. Fotgjengarulukker er og ein hyppig ulukkestype, og for desse ulukkene er det i liten grad ei positiv utvikling med omsyn til tal drepne og hardt skadde
- Om lag 65 % av dei alvorlege ulukkene skjer i fylket utanfor Bergen. Hordaland utanfor Bergen skil seg ut ved å ha særleg mange alvorlege utforkøyrings- og møteulukker. Fotgjengarulukker er overrepresentert i Bergen.
- Unge menn er særleg utsett for alvorlege ulukker –

trafikanter mellom 16 og 24 år er involvert i 30 % av dei alvorlege ulukkene. Også dei eldste trafikantane er overrepresentert i alvorlege ulukker.

- Bilførarar er den trafikantgruppa som er klart oftast involvert i ulukker. Motorsyklistar og mjuke trafikantar er særleg risikoutsette trafikantgrupper.

### 3.2.6 Særskilt om Bybanen

I Handlingsplan for trafikksikring i Hordaland 2010-2013 er Bybanen i Bergen omtalt som eit nytt trafikkelement, med særskilt fokus på behov for informasjon og opplæring.

Bybanen i Bergen vart som kjent sett i drift mellom sentrum og Nesttun 22. juni 2010 (1. byggjesteg) og vidare mellom Nesttun og Lagunen 21. juni 2013 (2. byggjesteg). Status for Bybanen med omsyn til ulukkestat og –utvikling er som heilskap positiv.

Etter totalt tre år i drift har ein hatt ei dødsulukke. Den kom i oktober 2013. Før dette var det ikkje registrert ulukker som hadde medført alvorlege personskadar.

Dei fleste registrerte hendingane på Bybanen gjeld kollisjonar mellom privatbilar og Bybanen på stader langs strekninga der biltrafikk kryssar bybanesporet. Som kjent har all anna trafikk vikeplikt for Bybanen etter vegtrafikkloven.

Det vert jobba kontinuerleg med tiltak for å betre trafikksikringa både på eksisterande og planlagt infrastruktur, både med omsyn til fysiske tiltak, informasjon og opplæring.

I arbeidet med å unngå alvorlege ulukker og basert på risiko som er identifisert gjennom registrerte hendingar, er det særleg fokus på samspelet mellom Bybanen og fotgjengarar. Den største risikoen er i første rekkje knytt til uoppmerksom ungdom, eldre med nedsett høyrsel og syn, samt personar som er ruspåverka.

### 3.2.7 Nærmare om årsaker til trafikkulukker

Å gje svar på kva som er årsaka til den enkelte trafikkulukke gjev som regel ikkje meining. Dei fleste ulukker er eit resultat av eit sett av medverkande årsaker som til saman var tilstrekkelege til å utløse ulukka. I forskning knytt til trafikksikring vert det arbeida med eit statistisk årsaksomgrep; *risikofaktorar*<sup>10</sup> - faktorar som aukar risiko for ei ulukke eller skade. Det er vanleg å kategorisere risikofaktorar innanfor fire ulike hovudkategoriar; faktorar knytt til trafikantar, veg og vegmiljø, køyretøy og ytre faktorar (vær- og føreforhold). Vidare skil ein mellom i kor stor grad dei ulike faktorane har medverka til at ulukka skjedde, og i kor stor grad dei har hatt betydning for omfanget eller konsekvensane av ulukka.

Statens vegvesen har sidan 2005 granska alle dødsulukker i vegtrafikken. Analysane er gjennomført av fem regionale ulukkesanalysegrupper (UAG), og ulukkesdata er samla inn av ulukkesgrupper i kvart fylke. På bakgrunn av arbeidet i UAG utarbeider vegvesenet kvart år rapportar med analyse av ulukkesutviklinga. Nedanfor vert nokre hovudtrekk frå den siste årsrapporten til vegvesenet presentert, strukturert etter risikofaktorane som vist til over. Data i denne rapporten gjeld heile landet, men samanlikning med tilsvarande data for Hordaland viser at årsaksbiletet i all hovudsak er felles<sup>11</sup>.

Medverkande årsaker til at ulukkene skjedde

Risikofaktorar knytt til trafikantane:

Dei viktigaste medverkande årsakene til at ulukkene skjedde, er knytt til trafikantane. Tala som er vist under, er registrerte data i perioden 2005-2012 sett under eitt:

- Manglande førardyrktigheit har vore ein medverkande faktor i 54 % av dødsulukkene. I meir enn ¾ av desse ulukkene har manglande førardyrktigheit vore avgjerande eller i stor grad medverka til at ulukkene skjedde.
- Høg fart etter forholda har vore ei medverkande årsak i 45 % av dødsulukkene. Det har i perioden vore ein klar nedgang i del dødsulukker med høg fart som medverkande faktor, og denne nedgangen fell saman med ein registrert nedgang i gjennomsnittsfarten på vegnettet. I om lag 9 av 10 av ulukkene med høg fart som medverkande faktor har høg fart vore avgjerande eller i stor grad medverka til at ulukkene skjedde.
- Køyning i ruspåverka tilstand har vore ein medverkande faktor i 22 % av dødsulukkene i perioden. I eit fleirtal av desse ulukkene har ruspåverknad vore avgjerande eller i stor grad medverka til at ulukkene skjedde.
- Avsvoning har vore ei medverkande årsak i 14 % av dødsulukkene, og tendensen er aukande gjennom perioden, med 19 % i 2012.

Risikofaktorar knytt til veg og vegmiljø, køyretøy og ytre forhold:

- Feil og manglar ved køyretøy har vore ein medverkande faktor i 27 % av dødsulukkene i perioden. Den faktoren som klart oftast går igjen er feil eller manglar ved dekk-/ hjulustrusting på eitt eller fleire av dei involverte køyretøya. Teknisk svikt ved køyretøy er sjeldan ei direkte ulukkesårsak.
- Forhold knytt til veg og vegmiljø har vore medverkande faktor i 27 % av dødsulukkene i perioden. Dei forholda som oftast har medverka til dødsulukker er vegens si linjeføring, sikthindringar og mangelfull skilting og oppmerking. Forhold ved veggen og vegmiljøet er sjeldan ei direkte ulukkesårsak.
- Krevjande vær- og føreforhold med dårleg sikt, snø, is og glatt føre har vore medverkande faktor i 16 % av dødsulukkene i perioden.

Risikofaktorar sin betydning for omfang og konsekvensar av ulukkene

Medverkande faktorar til skadeomfang, det vil seie at ulukkene fekk dødeleg utgang, er dels knytt til trafikantane, dels veggen og vegmiljøet og dels involverte køyretøy. Dei viktigaste faktorane i perioden 2005-2012, er:

- Manglande bruk av sikringsutstyr
  - 43 % av omkomne personar i bil nytta ikkje bilbelte
  - 22 % av omkomne personar på motorsykel nytta ikkje hjelm eller nytta hjelmen galt
  - 65 % av omkomne syklistar nytta ikkje hjelm
- Høg fart medverka til at 43 % av dødsulukkene fekk dødeleg utgang. Her har det vore ein klar reduksjon over tid, og delen i 2012 var 32 %.
- Stor forskjell i vekt og energimengde mellom involverte køyretøy har medverka til at 26 % av dødsulukkene i perioden fekk dødeleg utgang.
- Utilstrekkeleg beskyttelse i køyretøy har medverka til at 37 % av dødsulukkene fekk dødeleg utgang.
- Farleg sideterreng har medverka til at 23 % av dødsulukkene fekk dødeleg utgang.

Data knytt til årsaker til dødsulukker inngår som viktig kunnskap i arbeidet med innretning på satsingsområde og tiltak.

## 3.3 Transportpolitiske målsetjingar

Som vist til i kapittel 3.1, er utfordringar for trafikksikringsarbeidet ikkje berre knytt til eksisterande ulukkessituasjon. Det er og viktig å ha fokus på kva framtida bringer av nye utfordringar. I ein slik samanheng er det naturleg å leggje til grunn overordna føringar og målsetjingar for utviklinga på transportområdet, slik desse er formulert gjennom Nasjonal transportplan 2014-2023 (NTP) og Regional transportplan 2013-2024 for Hordaland (RTP).

I NTP og RTP er det særleg to område som skil seg ut som særleg viktig for trafikksikringsarbeidet i åra som kjem. Dette gjeld ambisjonar om endringar i reisemiddelfordelinga og utfordringar knytt til drift og vedlikehald av vegnettet.

<sup>10</sup> Trafikksikkerhetshandboken (TØI 2012).

<sup>11</sup> Årsrapport 2011 for UAG Region vest er nytta som samanlikningsgrunnlag.



## 4. Visjon og målsetjingar

### 4.1 Nullvisjonen

Nullvisjonen er ein visjon om eit transportsystem som ikkje fører til døde eller hardt skadde. Nullvisjonen er bygd på at trafikantane og styresmaktene har eit delt ansvar og gjensidig forpliking i forhold til kvarandre. Trafikantane skal overhalde spelereglane i trafikken og dei skal vere aktsame. Styresmaktene skal sørge for at trafikksystemet er så sikkert at ei enkel feilhandling ikkje fører til døde eller hardt skadde<sup>15</sup>.

Eit trafikksikringsarbeid i samsvar med nullvisjonen inneber å prioritere arbeid for å redusere dei alvorlegaste ulukkene. Nullvisjonen ligg til grunn for trafikksikringsarbeid både nasjonalt, regionalt og lokalt, og er grunnlaget for definering av mål, satsingsområde og tiltak i denne planen.

### 4.2 Mål for trafikksikringsarbeidet

#### 4.2.1 Effektmål

Nasjonalt transportplan 2014-2023 har følgjande målsetjing for trafikksikringsarbeidet i perioden:

Antall personer som blir drept eller hardt skadd i vegtrafikken skal i 2024 ikke overstige 500.

Dette målet inneber ein auke i ambisjonsnivå frå NTP 2010-2019<sup>16</sup>. Det nye målet inneber ei halvering av tal drepne og hardt skadde<sup>17</sup>.

Ei viktig årsak til at ambisjonsnivået er auka, er at resultatane dei siste åra har vore særleg gode, og at ein for åra 2010-2013 har lege klart betre an enn målkurven for same periode.

Det pågår no arbeid med å utarbeide Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2014-2017 som ei oppfølging av NTP. Her vert arbeidet i fylkeskommunane omtalt tydelegare enn før, som ein konsekvens av at fylkeskommunane har blitt større og viktigare vegeigarar etter forvaltningsreforma av 2010. I Nasjonal tiltaksplan vert det derfor lagt opp til å formulere målkurver for dei enkelte fylka, med utgangspunkt i den nasjonale målkurva. For Hordaland sin del ser målkurven ut som i figuren under.

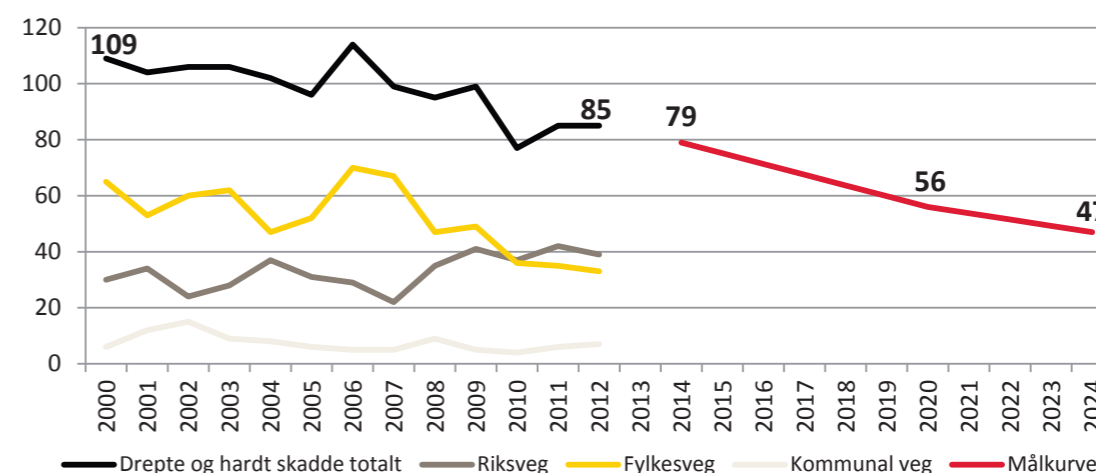
For Hordaland inneber denne målkurven ein reduksjon i tal drepne og hardt i skadde i 2024 med om lag 45 % i høve til situasjonen i 2012. Til samanlikning er den faktiske reduksjonen i tal på drepne og hardt skadde i Hordaland sidan 2000 på under 25 %.

Som vist i kapittel 3.2.1 (figur 2), har Hordaland over mange år hatt fleire drepne og hardt skadde i vegtrafikken enn landsgjennomsnittet. Å følgje den nasjonale målkurven for reduksjon i drepne og hardt skadde er derfor ei ambisiøs målsetjing. Samtidig vert det sett som naturleg og riktig at målet for trafikksikringsarbeidet i fylket er i takt med dei nasjonale målsetjingane.

Hovudmålet for trafikksikringsarbeidet i Hordaland vert sett i samsvar med det nasjonale målet:

Tal personar som vert drepne og hardt skadde i vegtrafikken i Hordaland skal reduserast frå 85 i 2012 til 47 i 2024. Dette inneber samtidig at målet for 2017 vert ein reduksjon i tal drepne og hardt skadde frå 85 til 68 personar.

Fig. 10) Målkurve for Hordaland 2014-2023



### Ambisjonar om endringar i reisemiddelfordeling

Både NTP og RTP for Hordaland uttrykker klare ambisjonar om at forventa vekst i persontransport skal takast av kollektivtransport, gange og sykkel. Når det gjeld kollektivtransport, er ulukkesrisikoen lågare enn for bilistar, medan situasjonen er motsett for gåande og syklande.

I NTP vert tidlegare definerte ambisjonar om å doble delen av reisande som nyttar sykkel frå 4 til 8 prosent vidareført. Tilsvarende vert det i RTP for Hordaland lagt til grunn ei auke i del syklande i Bergensområdet frå 3 til 8 prosent.

Når ein veit at risikoen for å bli drepne som syklist eller fotgjengar er 3-4 gongar høgare enn som bilist, inneber slike ambisjonar for endringar i reisemiddelfordeling at ein og må erkjenne konsekvensane for trafikksikringsarbeidet. Denne utfordringa er formulert slik i NTP:

*"Dersom gange og sykkel skal ta en betydelig del av trafikkveksten, krever dette en målrettet innsats for å redusere risikoen for alvorlige ulykker. I byene må det derfor tilrettelegges for gående og syklende med god tilgjengelighet og trafikksikre løsninger."*

### Utfordringar knytt til drift og vedlikehald av vegnettet

Både NTP og RTP for Hordaland inneber ei kraftig auke i satsinga på drift og vedlikehald av vegnettet. I dette ligg ei erkjenning av at drift og vedlikehald i mange år har vore underfinansiert, og at forfallet på vegnettet difor over tid har auka. Det er sett som viktig å snu denne utviklinga, også med omsyn til trafikktryggleiken. Ein høg standard på drift og vedlikehald er viktig for å nå måla innanfor trafikksikring.

### 3.4 Demografisk utvikling

I åra som kjem er det forventa ein kraftig folkevekst i delar av Hordaland, særleg i Bergensområdet, med om lag 160 000 nye innbyggjarar innan 2040<sup>12</sup>. Dette utløyser naturleg nok ytterlegare transportbehov, som i hovudsak skal løysast gjennom høgare kollektivbruk og med høgare andel syklande og gåande (jf. transportpolitiske målsetjingar, sjå over).

Eit anna sentralt demografisk kjenneteikn for åra som kjem, er at alderssamansetjinga vert endra. Talet på eldre og andelen eldre av det totale folketallet aukar kraftig – det er forventa at talet på personar over 67 år skal doblast innan 2040<sup>13</sup>.

*"Eldre trafikanter er en ulykkesbelastet gruppe når man ser på antallet vegtrafikkulykker med eldre i forhold til hvor mye denne gruppen er eksponert for trafikk. Ulykker med eldre trafikanter får også generelt et mer alvorlig utfall enn ulykker der yngre trafikanter er involvert, på grunn av nedsatt tåleevne. Antallet eldre trafikanter blir stadig høyere og de reiser mer. På bakgrunn av det kan man anta at eldreulykker vil bli et økende problem."*<sup>14</sup>

Både forventningar om sterk folkevekst, særleg i byområda, og kraftig auke i tal eldre trafikantar, gjev utfordringar for trafikksikringsarbeidet i åra framover.

<sup>12</sup> Befolkningsprognose fra SSB (2030) forlenga til 2040. Bergensområdet, 12 kommunar

<sup>13</sup> SSB, Statistisk årbok 2012

<sup>15</sup> Temaanalyse eldreulykker 2005-2011 (Statens vegvesen 2013)

<sup>15</sup> Nullvisjonen vart vedteke i samband med Stortinget si handsaming av St.meld. nr. 46 (1999-2000) Nasjonal transportplan 2002-2011.

<sup>16</sup> Tal på drepne og hardt skadde reduserast med minst ein tredel innan 2020.

<sup>17</sup> Gjennomsnittlig tal drepne og hardt skadde i perioden 2008-2011 er om lag 1 000 per år

#### 4.2.2 Resultatmål

I tillegg til hovudmålet om å redusere talet på drepne og hardt skadde i trafikken i Hordaland, vert det foreslått å setje særskilt fokus på kommunane sitt arbeid med trafikksikring gjennom å formulere ei eiga målsetjing for sertifisering av "trafikksikre kommunar".

Kommunane har med sine ansvarsområde ei særleg sentral rolle i trafikksikringsarbeidet. Dette gjeld kommunane sitt ansvar for barnehage, grunnskule, vegeigar, helse, kultur, etc. Prinsippet om livslang læring er sentralt i trafikksikringsarbeidet. Det er avgjerande å nå fram til foreldre og barn frå tidleg alder for å styrke kunnskapsgrunnlaget og leggje til rette for gode haldningar. Her spelar kommunane ei viktig rolle gjennom til dømes informasjons- og opplæringsarbeid ved helsestasjonar, barnehagar og i grunnskulen.

For å styrke føresetnadene for eit godt og heilskapleg trafikksikringsarbeid i kommunane, har Trygg Trafikk utarbeida eit sett kriteria som kommunar må oppfylle for at dei skal kunne kalle seg "trafikksikker kommune". Hordaland fylkeskommune ønskjer å vere ein pådrivar for å at kommunar i Hordaland vert sertifisert som "trafikksikker kommune".

Det vert sett som eit mål for Handlingsplan for trafikksikring 2014-2017 at minimum 10 kommunar vert sertifisert som "trafikksikker kommune" i løpet av planperioden.



## 5. Satsingsområde

### 5.1 Bakgrunn

På grunnlag av nullvisjonen og utfordringane for trafikksikringsarbeidet i Hordaland som presentert i kapittel 3, vert tre særlege satsingsområde prioritert for trafikksikringsarbeidet for åra 2014-2017. Desse er kort omtalt under.

### 5.2 Satsingsområde 2014-2017

#### 5.2.1 Trafikksikringsarbeid i kommunane

Som omtalt under målsetjingar, er kommunane særleg viktige aktørar i trafikksikringsarbeidet. For Hordaland fylkeskommune og FTU som fylket sitt trafikksikringsutval, er styrking av kommunane sitt arbeid allereie et definert satsingsområde. Med Handlingsplan for trafikksikring i Hordaland 2010-2013 oppretta fylkeskommunen mellom anna ei eiga tilskotsordning for utarbeiding av kommunale trafikksikringsplanar. I tillegg introduserte ein årlege trafikksikringskonferansar for kommunane sitt trafikksikringsarbeid i regi av samferdselsutvalet.

Alle ulukker skjer i ein kommune. Lokalt trafikksikringsarbeid er avgjerande for å nå målsetjingar om reduksjon i tal drepne og hardt skadde. Kommunane er særleg viktige for å sikre eit heilskapleg fokus på førebyggjande arbeid blant barn og unge.

Med denne handlingsplanen ønskjer fylkeskommunen å styrke føresetnadene for kommunane sitt trafikksikringsarbeid ytterlegare. Dette vert gjort gjennom å vidareføre eksisterande samarbeid med kommunane, vere pådrivar for sertifisering av "trafikksikre kommunar", samt å innføre ei ny tilskotsordning for mindre, fysiske tiltak som er prioritert i kommunale trafikksikringsplanar.

For nærmare omtale av tiltak, sjå kapittel 6.

#### 5.2.2 Møteulukker utanfor tettbygd strom

Ulukkesstatistikken i kapittel 3 viser at dei hyppigaste, alvorlege ulukkene er møteulukker. Dette er ulukker som oftast skjer i Hordaland utanfor Bergen. Vidare er det slik at ulukker på gjennomgåande riksvegar dominerar, og det er særleg unge, mannlege bilførarar som vert drepne eller alvorleg skadd.

For å sikre systematikk i arbeidet med å nå oppsette målsetjingar for trafikksikringsarbeidet, skal denne kunnskapen om ulukkessituasjonen vere førande for utforming og prioritering av konkrete tiltak i handlingsplanen. Vidare oppmodar Hordaland fylkeskommune til at dette satsingsområdet vert førande for arbeidet til dei konsultative medlemene i FTU og andre trafikksikringsaktørar.

#### 5.2.3 Mjuka trafikantar i byområde

Ulukkesanalysen viser og at alvorlege fotgjengarulukker er ei viktig utfordring for trafikksikringsarbeidet i Hordaland, og at syklistar er ei trafikantgruppe med høg risikofaktor. I tillegg viser demografiske utviklingstrekk og styrande politiske målsetjingar at ein vil få ei kraftig auke i talet på fotgjengarar og syklende i åra som kjem. Vidare er det og grunn til å forvente ei kraftig auke av eldre bilførarar, noko som og aukar risikoen for auke i tal ulukker som involverer mjuka trafikantar.

Også denne kunnskapen om ulukkessituasjonen og sannsynlege utviklingstrekk skal vere førande for utforming og prioritering av konkrete tiltak i handlingsplanen. Vidare oppmodar Hordaland fylkeskommune til at dette satsingsområdet vert førande for arbeidet til dei konsultative medlemene i FTU og andre trafikksikringsaktørar.





## 6. Tiltak

### 6.1 Oppfølging av planperioden 2010-2013

Tiltak i Handlingsplan for trafikksikring i Hordaland 2010-2013 er i hovudsak gjennomført som planlagt. Viktige tiltak har mellom anna vore:

- Medverknad til etablering av Trafikksikkerhetshallen i Hordaland
- Etablering av fartsvisningstavler
- Reflekskampanjar
- Bybanekampanjar
- Blinkelys fotgjengarar (før- og etterundersøking)
- Fylkesfinalen i sykling
- Tilskot til kommunale TS-planar
- Trafikksikringskonferanse for kommunane i 2011, 2012 og 2013
- Trafikksikringskurs for tilsette i barnehagar i regi av Trygg Trafikk
- Inngått samarbeid med Norsk Motorcykel union (NMCU Hordaland)

Enkelte planlagde tiltak har vore krevjande å få gjennomført. Dette gjeld mellom anna kombinerte kontrollar og informasjonkampanjar på utsette vegstrekningar retta mot risikogrupper. Her har samarbeidet mellom involverte etatar – først og fremst Statens vegvesen, Politiet og Hordaland fylkeskommune – ikkje fungert godt nok. Dette har bidrege til at ein har hatt mindreforbruk kvart år i handlingsplanperioden.

### 6.2 Ny tiltaksplan 2014-2017

#### 6.2.1 Innleiing

På bakgrunn av definerte mål og satsingsområde, vert det i denne delen presentert tiltak for gjennomføring i handlingsplanperioden. Det er i første rekkje tale om trafikantretta tiltak under FTU sitt eige budsjett, men det vert og kort vist til fylkeskommunen sine overordna prioriteringar av fysiske tiltak for fireårsperioden.

I tillegg til dei prioriteringar som vert gjort i denne planen, er det viktig å understreke at dei konsultative medlemene i FTU gjennomfører ei rekkje trafikksikringstiltak i eigen regi og i samarbeid gjennom FTU. Desse tiltaka er som hovudregel ikkje teke med i denne tiltaksplanen, men det er gitt ei kort omtale av dei ulike aktørane sine viktigaste aktivitetar under punkt 6.3.

#### 6.2.2 Økonomiske rammer

Dei økonomiske rammene for trafikksikringsarbeidet i 2014-2017 er todelt.

For *fysiske tiltak* på vegnettet er dei økonomiske rammene sett gjennom RTP for Hordaland med tilhøyrande Handlingsprogram 2013-2017 for fylkesvegnettet i Hordaland.

Når det gjeld *trafikantretta tiltak*, har samferdselsutvalet hatt ei økonomisk ramme på om lag 4 mill kroner per år til rådvelde.

For Handlingsplan for trafikksikring 2014-2017 vert det lagt til grunn ei vidareføring av dei økonomiske rammene til arbeidet i regi av FTU, med ei totalramme for perioden på 16 mill kroner til trafikantretta tiltak.

Økonomiske rammer til fysiske tiltak er sett gjennom RTP for Hordaland, med tilhøyrande fireårig handlingsprogram med meir detaljerte prioriteringar for Hordaland utanom Bergen (vedteke i fylkestinget i desember 2012). Eige fireårig handlingsprogram med meir detaljerte prioriteringar for Bergen gjennom Bergensprogrammet vart vedteke i fylkestinget i desember 2013. Når ein legg inn vedtekte prioriteringar til programområdet trafikksikring, altså midlar til spesifikke trafikksikringstiltak, vert dei samla økonomiske rammene til trafikksikring for perioden 2014-2017 slik:

Tiltakstype	Økonomiske rammer 2014-2017
Fysiske tiltak Bergensprogrammet	120 mill kroner
Fysiske tiltak Hordaland utanom Bergen	60 mill kroner
Trafikantretta tiltak (FTU)	16 mill kroner
<b>Sum</b>	<b>196 mill kroner</b>

Trafikksikring på andre budsjettpostar

Satsing på fysiske tiltak til trafikksikring er ikkje avgrensa til tiltak innanfor programområdet trafikksikring. I utgangspunktet vil alle nye veganlegg og vegutbetringar bidra til betre trafikksikring. På same måte vil einkvar styrking av innsats på drift og vedlikehald av vegnettet vere positivt for trafikksikringa samla sett.

Område som er særleg høgt prioritert i fireårsperioden 2014-2017 på fylkesvegnettet er utbygging av gang- og sykkelveggar (særskilt i Bergen) og ei generell kraftig styrking av innsatsen til vedlikehald og rehabilitering av vegnettet. Dette er satsingar som er særst viktige også i eit trafikksikringsperspektiv, sjå nærmare omtale under punkt 6.4.

Presentasjon av tiltak i denne planen er avgrensa til trafikantretta tiltak innanfor ramma på 16 mill kroner for perioden 2014-2017.

### 6.3 Tiltak i regi av samarbeidspartar i FTU

Som vist i kapittel 2.1, gjennomfører dei konsultative medlemene i FTU ei rekkje aktivitetar og tiltak som er viktige for det samla trafikksikringsarbeidet i Hordaland. Desse tiltaka er ikkje teke inn i tiltaksdelen av denne handlingsplanen. For mange av tiltaka har likevel FTU ei viktig

koordinerende rolle, i samsvar med § 40a i Vegtrafikkloven. Under er nokre av dei viktigaste tiltaka og aktivitetane lista opp. Desse er avgrensa til Trygg Trafikk, Statens vegvesen, Politiet og ATL, som er dei etatane som i størst grad har eigne, konkrete trafikksikringstiltak.

#### Trygg Trafikk

Trygg Trafikk har ei rekkje informasjons- og opplæringsstiltak for barn og ungdom, frå helsestasjon til avgangselevar i vidaregåande skule. Døme:

- Informasjonstiltak om sikring av barn i bil (helsestasjonar, foreldre, besteforeldre)
- Kurs for barnehagetilsette, foredrag på foreldremøte i barnehagar
- Sykkeldagar/trafikkdagar og ulike aktivitetar med fokus på refleksbruk på barneskular
- Trafikkdagar i ungdomsskulen
- Ungdom og trafikk – ungdom og rus; fast opplegg for avgangsklassar på vidaregåande
- Diverse arrangement for russen, mellom anna "rebusløpet for russen" i Bergen og omegn
- Samarbeid med kommunar og regionale samarbeidsorgan om trafikksikringsplanar og ulike kampanjar
- Seminar og foredrag for "blålysetatane", pensjonistar, eldreleg og andre organisasjonar
- Arrangerer minnemarkeringa "Ettertankens dag"

#### Statens vegvesen

Statens vegvesen gjennomfører ei rekkje trafikksikringstiltak på ulike område. Som ansvarleg for utbygging og drift/vedlikehald av vegnettet er trafikksikring eit integrert element i alle fysiske tiltak på vegnettet.

I tillegg har vegvesenet ansvar for trafikant- og køyretøytilsyn, som skal ivareta omsyn til trafikksikring og miljø ved å leggje til rette for gode trafikkferdigheter hjå førarar av køyretøy og sikre god trafikksikringsstandard på køyretøya. Dette vert mellom anna gjort gjennom krav til føraropplæring, kontroll av køyretøy og tilsyn med verksemder som er omfatta av regelverket (trafikkskular, transportbedrifter etc.).

Statens vegvesen har ei omfattande kontrollverksemd med fokus på bilbeltebruk, sikring av barn i bil, tiltak retta mot risikogrupper, etc. Ei rekkje av desse kontrollaktivitetane vert gjennomført i tett samarbeid med Politiet og Trygg Trafikk.

Statens vegvesen har stort fokus på trafikantretta tiltak, og har ambisjonar om å auke satsinga på kampanjar og kontrollaktivitetar i åra framover. Bakgrunnen for dette er at dei siste ti åra med satsing på nasjonale kampanjar har bidrege mykje til reduksjonen i omfanget av hardt skadde og drepne på vegnettet.

Vegvesenet sitt arbeid med kampanjar vil i åra framover ha følgjande fokusområde:

- Samspelekkampanjen "Del veien", som fokuserar på samspele mellom syklist og bilist. Kampanjen har som målsetting å oppretthalde lave skadetall til tross for forventninga om fleire gåande og syklande i tida framover.
- Fartskampanjen "Hvilken side av fartsgrensen er du på?"

- Bilbeltekampanjen "Husk bilbelte"
- Kampanje retta mot fart/rus/distraksjon som tema
- Element i «Sei ifrå!»-kampanjen vert sannsynlegvis vidareført i ein eller anna form, med fokus på ungdomsgruppa

Kampanjane vert følgt opp med auka kontrollverksemd innanfor dei aktuelle tema som vist over.

#### Politiet

Politiet sitt ansvar innanfor trafikksikringsområdet er særleg retta mot kontrollverksemd, med fokus på følgjande tema:

- Køyring i ruspåverka tilstand (alkohol, narkotika og medikament)
- Kontroll av fartsnivå ved bruk av laser, gjennomsnittsfartsmåling og Automatisk trafikkontroll (ATK)
- Kontroll med bruk av personleg verneutstyr. Særleg fokus på sikring av barn i bil, beltebruk blant ungdom, beltebruk i baksetet og beltebruk i tyngre køyretøy
- Kontroll av aggressiv køyring eller anna farlig åtferd, til dømes for kort avstand til bil framfor, brot på vikepliktsreglar, farleg forbikøyring og køyring mot raudt lys.

#### Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund (ATL)

ATL sine trafikkskular har ansvar for trafikkopplæring, og har særleg fokus på risikoelement som fart og rus i sitt opplæringsarbeid.

Medlemar i ATL Hordaland står bak stiftinga Trafikksikkerhetshallen i Hordaland – eit nytt tilbod som både vert nytta i samband med ATL sitt eige arbeid med trafikkopplæring og som del av FTU sitt samla trafikksikringsarbeid.

### 6.4 Fysiske tiltak på vegnettet

Som omtalt over, er den overordna prioriteringa av fysiske tiltak for dei neste åra gjort i RTP for Hordaland. Ei hovudprioritering innanfor vegområdet er å styrke satsinga på å stanse veksten i forfallet, noko som inneber at det i liten grad vert rom for nye investeringsprosjekt. Dette gjeld i særleg grad for Hordaland utanfor Bergen.

Investeringar innanfor programområdet trafikksikring er likevel i stor grad skjerma, og saman med ei sterk satsing på å auke standarden på vegstrekningar som er særleg dårleg stilt, gjev RTP gode føresetnader for å auke trafikktryggleiken på vegnettet.

Regionsentra<sup>18</sup> og deira funksjon som trafikale knutepunkt er trekt særleg fram i RTP. Det inneber mellom anna eit særskilt fokus på trafikksikring med betre fysisk tilrettelegging for gåande og syklande.

Grunnlaget for investeringar i Bergen vert gjort gjennom Bergensprogrammet i tett samarbeid mellom Bergen kommune, Statens vegvesen og Hordaland fylkeskommune. I RTP for Hordaland er tiltak i Bergensprogrammet for dei neste åra synleggjort i samsvar med gjeldande bompengavtale. I tillegg til dei store investeringane knytt til Bybanen og Ringveg vest, er det sett av betydelege midlar til mindre investeringsstiltak innanfor gange og sykkel, kollektivtransport, miljø og

<sup>18</sup> Definert som Bergen, Os Straume, Knarvik, Voss, Norheimsund, Odda og Leirvik

trafikksikring. Trafikksikringstiltak vert prioritert på grunnlag av arbeid i faggruppa for trafikksikring.

Detaljert handlingsplan for fysiske tiltak i Bergen for perioden 2014-2017 skal etter planen vedtakast i desember 2013, jf. over.

Handlingsplan for trafikksikring 2014-2017 legg til grunn dei prioriteringane som er gjort i RTP for Hordaland for fysiske tiltak på vegnettet, med tilhøyrande handlingsplanar.

Konkrete prioriteringar av fysiske tiltak vert gjort gjennom dei årlege budsjettprosessane i fylkeskommunen. Målsetjingar og satsingsområde som er definert i Handlingsplan for trafikksikring 2014-2017 bør leggast til grunn for desse prioriteringane. Dette inneber eit særskilt fokus på å:

- Redusere omfang av og konsekvensar av møteulukker utanfor tettbygde stork. Det er i liten grad praktisk mogleg å etablere midtdelarar på fylkesveggar på grunn av manglande vegbreidde. Som eit alternativ bør mellom anna midtmerking i form av til dømes sinusfresing vurderast ved ny dekkelegging og/eller merking av fylkesveggar der dette er praktisk mogleg.
- Redusere omfang og konsekvensar av ulukker med mjuke trafikantar i Bergen og i regionsentra. Dette bør til dømes skje gjennom ytterlegare etablering av mppg-tiltak, trygge kryssløysingar, utbygging av samanhengande sykkelvegnett og betre ljósforhold på utsette punkt.

I tillegg vert det foreslått å opprette ei ny tilskotsordning der kommunane kan søkje om tilskot til finansiering av mindre, fysiske trafikksikringstiltak som er prioritert gjennom kommunale trafikksikringsplanar. Denne ordninga vert nærmare presentert under satsingsområdet "trafikksikringsarbeid i kommunane" under (punkt 6.5.2).

## 6.5 Trafikantretta tiltak

### 6.5.1 Overordna tilnærming

Ei rekkje av tiltaka som har vore gjennomført i perioden 2010-2013 vert foreslått vidareført. Dette gjeld mellom anna tilskotsordning til lokale arrangement og til utarbeiding av kommunale trafikksikringsplanar, trafikksikringskonferanse, etc.

Vidare vert det foreslått gjennomføring av tiltak som i større grad er samansette og har eit heilskapleg fokus. Dette skuldast at det er godt dokumentert at ei slik tilnærming skapar best føresetnader for å få reelle effektar av tiltak<sup>19</sup>. På bakgrunn av dette vert det mellom anna foreslått å vidareutvikle informasjonskampanjar som har vore nytta i perioden 2010-2013 med innføring av kontrolltiltak.

I nær tilknytning til punktet over, vert det i utforming av konkrete tiltak lagt vekt på å sikre best mogleg samanheng og koordinering med øvrige tiltak som vert gjennomført i regi av dei konsultative medlemene i FTU.

I samband med utforming av nye tiltak er det eit medvite val å avgrense seg til få tiltak som ein har gode erfaringar med frå før, og å satse på dokumentasjon av tiltaka. På dette viset sikrar ein seg ei tilnærming som i størst mogleg grad er kunnskapsbasert.

Eit av dei viktigaste tiltaka i perioden 2010-2013 var etablering av Trafikksikkerhetshallen i Hordaland. I komande

periode vil det vere viktig at Hordaland fylkeskommune og dei konsultative medlemene i FTU arbeidar aktivt for å nytte hallen til flest mogleg aktivitetar og arrangement. FTU vil halde fram med å gje driftstilskot til Trafikksikkerhetshallen på kr 100 000 per år i handlingsplanperioden. I tillegg vert det lagt opp til at bruk av hallen vert eit integrert element i fleire av tiltaka i handlingsplanen, sjå under.

### 6.5.2 Trafikksikringsarbeid i kommunane

#### Tilskot til lokale arrangement

Eit hovudelement i tiltaksportefølje har i mange år vore å administrere ei tilskotsordning til lokale arrangement som har viktige trafikksikringselement. Ordninga har hatt ei ramme på 1 mill kroner per år. Eit sentralt kriterium for å motta tilskot er at arrangementet rettar seg mot dei definerte satsingsområda for trafikksikring i Hordaland.

FTU si vurdering er at denne tilskotsordninga bidreg til å realisere mange arrangement som har stor betydning for trafikkopplæring og informasjon om trafikksikring. Samtidig tilseier etterspurnaden at det er rom for å redusere omfanget av tilskotsordninga noko, og det vert foreslått ei ramme på 0,8 mill kroner per år.

#### Tilskot til utarbeiding av kommunale trafikksikringsplanar

Frå 2011 har det vore mogleg for kommunane å søkje om tilskot til utarbeiding av trafikksikringsplanar. Ordninga har hatt ei ramme på 0,5 mill kroner per år. Viktige føremål med tilskotsordninga er å sikre at alle kommunar har eigne trafikksikringsplanar og at desse jamleg vert oppdaterte. Vidare er tilskotsordninga viktig for å sikre at kommunale planar tek omsyn til sentrale føringar i fylkeskommunen sin overordna trafikksikringsplan, mellom anna ved å ha fokus på trafikantretta tiltak.

Etterspurnaden frå kommunar er stor og ordninga fungerer som føreset. Det vert foreslått å vidareføre ordninga som i dag.

#### Tilskot til trafikkopplæring i barnehagar og skular

Det har i mange år vore gitt særskilte tilskot til trafikkopplæring i barnehagar og skular. Det er i hovudsak Trygg Trafikk som har stått for opplæringa, og ordninga har hatt ei ramme på kr 200 000 per år.

Det vert foreslått å vidareføre ordninga, men å redusere omfanget til ei totalramme på 350 000 kroner for handlingsplanperioden. Dette skuldast dels at ein har utfordringar med å sikre tilgang til lærarkreftar, dels at etterspurnaden tilseier at dette vil vere tilstrekkeleg.

#### Trafikksikringskonferanse for kommunane

Frå 2011 har det årleg vore arrangert ein årleg trafikksikringskonferanse for kommunane. Konferansen har blitt godt mottatt, og har hatt god deltaking frå kommunane.

Det vert foreslått å vidareføre tilbodet i komande handlingsprogramperiode. Konferansen vil bli ekstra viktig som møtepunkt med kommunane i samband med innføring av nye tilskotsordningar og ambisjonar om å sertifisere "trafikksikre kommunar" jf. under.

#### Trafikksikringspris

For å løfte fram enkeltpersonar eller grupper som har gjort ein

særskilt innsats, ønskjer FTU å etablere ein trafikksikringspris. Føremålet er å gi ei påskjøning til dei som legg ned mykje arbeid og engasjement for betre trafiktryggleik i fylket, samtidig som ein slik pris forhåpentlegvis kan inspirere andre.

Prisen på kr 25 000 vil bli utdelt kvart år av leiar i FTU.

#### Trafikksikker kommune – sertifisering

For ytterlegare å styrke føresetnadene for kommunalt trafikksikringsarbeid, ønskjer FTU å etablere sertifisering av "trafikksikker kommune" som eit eige tiltak i handlingsplanen.

Konseptet "trafikksikker kommune" er etablert av Trygg Trafikk etter eit samarbeidsprosjekt med utvalde kommunar. Eit viktig føremål med arbeidet er å sikre at det kommunale trafikksikringsarbeidet er tverrfagleg og at det er forankra i både den administrative og politiske leiinga i kommunen.

Ny Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg (2014-2017), som er under utarbeiding, vil uttrykke nasjonale forventningar til det kommunale trafikksikringsarbeidet i samsvar med tankane i "trafikksikker kommune".

Trygg Trafikk har utarbeida eit sett kriteria som kommunane i utgangspunktet skal oppfylle for å bli sertifiserte. Desse femnar kommunane si verksemd i full breidde, og inkluderer mellom anna:

- Organisatoriske tiltak (døme; forankring av ansvar hjå ordførar og rådmann, eige politisk utval med ansvar for trafikksikring.)
- Plan og forvaltning (døme; alle planar skal inkludere omsyn til trafikksikring, kommunen skal ha eigen trafikksikringsplan som er forankra i fylkeskommunen sin trafikksikringsplan)
- Helse og omsorg (døme; kommunen sin folkehelsekoordinator skal delta i førebyggjande trafikksikringsarbeid, kommunen skal ha oppdatert oversikt over ulukker)

- Oppvekst, barnehage og skule (døme; kommunen skal sikre at kriteria for trafikksikre barnehagar og skuler vert implementert og følgt opp)
- Teknisk og drift (døme; kommunen har utarbeida oversikt/prioriteringsliste over behov for fysiske trafikksikringstiltak)

Endeleg definering av kriteria for kommunane i Hordaland vert sett av FTU gjennom utforminga av tilskotsordninga. Det vil mellom anna vere aktuelt å inkludere obligatorisk kurs/dag i Trafikksikkerhetshallen som eit sertifiseringskriterium.

Kommunane sitt utgangspunkt for å bli sertifisert som "trafikksikker kommune" vil variere mykje. For nokre kommunar vil det krevje mykje arbeid, andre vil allereie tilfredsstillende dei fleste kriteria. Det vil likevel ha ein stor verdi å sikre ei felles, heilskapleg tilnærming til trafikksikringsarbeidet i kommunane i Hordaland.

Arbeid som krevst for å oppfylle kriteria vil i utgangspunktet ikkje vere særleg kostnadskrevjande. FTU ønskjer å stimulere til arbeidet gjennom rettleiing, materiell og eit tilskot på inntil kr 100 000 ved gjennomført sertifisering. Ut frå mål om å sertifisere inntil 10 kommunar i handlingsplanperioden, inneber dette ei samla ramme på 1 mill kroner.

#### Tilskot til mindre fysiske tiltak i kommunane

FTU ønskjer og å styrke det målretta trafikksikringsarbeidet i kommunane gjennom å opprette ei eiga tilskotsordning for mindre, fysiske tiltak.

Bakgrunnen for forslaget er som følgjer:

Finansiering av mindre trafikksikringstiltak på fylkesvegnettet i Hordaland skjer i dag gjennom årlege, samla prioriteringar av investeringar i fylkesveggbudsjettet. Under programområdet "trafikksikring" vert ramma konkretisert gjennom ei rekkje mindre tiltak. Prioriteringar vert gjort på bakgrunn av samarbeid mellom Statens vegvesen og fylkeskommunen og dialog med kommunane. For tiltak i Bergen



<sup>19</sup>Trafikksikringshåndboken (TØI 2012)

er det ein særskilt prosess gjennom Bergensprogrammet. Av ulike grunnar vert det kvart år avvik mellom det som er planlagt gjennomført i budsjettet og det som faktisk vert gjennomført. Sjølv om det vert gjort ei rekkje mindre omdisponeringar for å ta høgde for dette, vert resultat likevel ofte at ein ikkje får nytta løyvde midlar fullt ut (mindreforbruk).

Dette er ei utfordring når ein veit at det til ein kvar tid er ei rekkje uløyste oppgåver for å betre trafikktryggleiken på vegnettet. Tiltak som er høgt prioriterte i kommunane sine trafikksikringsplanar er ofte små tiltak som likevel kan vere av stor betydning.

I tillegg er det eit viktig prinsipp for trafikksikringsarbeidet at kunnskap om utfordringane sit på lokalt nivå i kommunane. Det er derfor avgjerande å sikre ei best mogleg kopling mellom kommunane sitt arbeid med kommunale trafikksikringsplanar og prioriteringar i fylkeskommunale budsjett. Ei tilskotsordning som direkte koplar kommunane sitt behov og fylkeskommunale prioriteringar vil styrke samarbeidet mellom kommunalt og fylkeskommunalt trafikksikringsarbeid.

Konkret utforming av tilskotsordninga vil skje etter at endeleg handlingsplan er vedteke i fylkestinget. Nokre grunnleggjande kriterier vil likevel vere:

- Ordninga vil vere basert på søknader frå dei enkelte kommunane til FTU
- Tiltak må i utgangspunktet gjelde kommunal eller fylkeskommunal veg
- Det vil vere krav om at kommunane har ei oppdatert trafikksikringsplan
- Det vil vere krav om at tiltaka er planavklart eller eventuelt ikkje har behov for omfattande planavklaringar
- Det vil vere krav om kommunal medfinansiering

Ordninga vil ha ei årleg ramme på 1 mill kroner.

### 6.5.3 Møteulukker utanfor tettbygde strok

Trafikksikringsdag for elevar og lærlingar på vidaregåande skuler

FTU sine konsultative medlemmer driv gjennom si verksemd ulike opplærings- og informasjonstiltak for elevar i vidaregåande skuler, jf. punkt 6.3. FTU ønskjer i tillegg å tilby ein eigen trafikksikringsdag for lærlingar og elevar i vidaregå-

ande skuler ved Trafikksikkerhetshallen i Hordaland. Her har ein ei unik moglegheit til å kombinere informasjon med demonstrasjonar av ulike risikofaktorar i trafikken.

Nærmare fastlegging av prosess og opplegg for slik trafikksikringsdag må planleggjast nærmare med FTU sine konsultative medlemmer, og det vert teke sikte på gjennomføring første gong i skuleåret 2014/2015. Det vert førebels sett av totalt 0,5 mill kroner til gjennomføring av trafikksikringsdagar.

#### “Sei ifrå!”-kampanjen

Ei generell utfordring med informasjonskampanjar knytt til trafikksikring, er at det er krevjande å dokumentere reelle effektar. Det er derfor gode grunner til å identifisere kampanjar som faktisk har vist seg å ha reell effekt, og å nytte desse systematisk i trafikksikringsarbeidet.

Ein kampanje som har dokumentert god og tydeleg positiv effekt, er Statens vegvesen sin “Sei ifrå!”-kampanje retta mot ungdom i aldersgruppa 16-24 år. Grunntanken med denne kampanjen er at dei fleste ungdommar er positive og fornuftige, og at eit mindretal står for risikofylt køyreadfærd. Dersom ein støttar dei positive ungdomane til å setje grensar for kva dei ønskjer å vere med på, vert det skapt aksept for at det er lov å sei i frå. Dermed skapar ungdomane sjølv eit positivt gruppepress mot sjåførane som spelar med eige og andre sine liv i trafikken.

Kampanjen vert gjennomført ved informasjonstiltak og synlege kontrollar (med og utan politi) som skal støtte ungdommen til å “sei ifrå”, og vert gjennomført på arenaer der ungdom held seg. Dette kan vere kortfilmar på kino, russearrangement eller på idrettsarenaer. I tillegg vert det delt ut t-skjortar og refleksar påført kampanjen sin logo.

Gjennomføring av “Sei ifrå!”-kampanjen er Statens vegvesen sitt ansvar. Det er likevel slik at kampanjen ikkje har vore systematisk gjennomført i Hordaland dei seinare åra. FTU ønskjer å vere ein pådrivar for å sikre at flest mogleg av elevane i målgruppa får dette tilbodet i handlingsplanperioden.

#### Fokus på særleg ulukkesutsette strekningar – kampanje og kontroll

FTU sine konsultative medlemmer, særleg Politiet og Statens vegvesen, gjennomfører ulike kampanjar og kontrollar gjennom si ordinære verksemd. FTU ønskjer å gjennomføre

særskilte kampanjar og kontrollar på særleg ulukkesutsette strekningar i Hordaland.

Innhald og fokus i aksjonen:

- Kontroll på særleg ulukkesutsette strekningar
- Fokus på fart, beltebruk og mobilbruk/distraksjonar.
- Utarbeiding og distribusjon av informasjonsmateriell
- Demonstrasjon av risikofaktorane (“bråstopp”, “veltepetter”, etc.)

Tiltaket bør gjennomførast på særleg ulukkesutsette strekningar på E39 og E16, samt ytterlegare ein gjennomgåande riksveg i fylket, eventuelt fylkesveg 57.

Vidare bør tiltaket koordinerast med øvrige aktivitetar og kampanjar i regi av FTU sine konsultative medlemmer. Dette gjeld til dømes Statens vegvesen si “Sei i frå”-kampanje.

Måling av effektar av tiltaket skal vektleggast. Det skal derfor gjennomførast målingar og kontrollar ei tid før og ei tid etter gjennomføringa av sjølve aksjonen. I tillegg bør det gjennomførast referansemålingar/kontrollar på anna utvald vegstrekning for å kontrollere at effekten på kampanjestrekningane er reell.

Aksjonen bør gjennomførast to til tre gongar i løpet av handlingsplanperioden, med same gjennomføringsmetode, før- og etterarbeid og vegstrekningar.

Detaljert planlegging av aksjonen skal skje gjennom ei eiga arbeidsgruppe med representasjon frå dei konsultative medlemmene i FTU.

Det vert sett av totalt 1,5 mill kroner til aksjonen. Dette skal primært finansiere før- og etterarbeid knytt til dokumentasjon, utarbeiding av informasjonsmateriell, etc. Samarbeidspartane si deltaking i prosjektet skal finansierast over egne budsjett.

#### Handheving av § 34 i Vegtrafikkloven – tilbakekalling av førarretten

§ 34 i Vegtrafikkloven gjev høve til å tilbakekalle førarretten på bakgrunn av rusmisbruk og utilstrekkeleg helse, syn og førlegheit. Politi, Statens vegvesen og Fylkesmannen (fylkeslegen) er sentrale aktørar i handheving av regelverket. Generelt er dette eit regelverk som i liten grad har vore nytta i praksis, og § 34 vert ofte kalla ein “sovande paragraf”.

I enkelte fylke, til dømes Møre og Romsdal, har fylkeskommunane gjennom FTU teke eit særleg initiativ for å intensivere bruken av § 34 i trafikksikringsarbeidet. Tiltaket har bidrege til ein kraftig auke i førarkortinndragingar i Møre og Romsdal, og prosjektet vert omtalt som eit av dei åtfærdingsretta tiltaka som har størst potensial til å førebyggje alvorlege ulukker.

FTU ønskjer å etablere eit prosjekt for å intensivere bruken av § 34 i Vegtrafikkloven, på grunnlag av arbeidet som har gjort i Møre og Romsdal. Dette er eit tiltak som er retta direkte mot høgrisikogrupper i trafikken, og som vil kunne ha stor effekt i arbeidet for å nå målsetjingane om reduksjon i talet på drepne og hardt skadde i Hordalandstrafikken.

Prosjektet handlar i første omgang om å forankre eit samarbeid mellom nødvendige samarbeidspartar. Viktige aktørar i dette arbeidet er allereie konsultative medlemmer i FTU og står bak forslaget. Vidare handlar prosjektet om å legge rammene for konkret samarbeid, inkludert arbeids- og rolledeling og rutinar for iverksetjing.

FTU ser at det vil kunne vere behov for finansiering i form av oppstartsmidlar, og set av 0,2 mill kroner til arbeidet.

### 6.5.4 Mjuka trafikantar i byområde

#### Reflekskampanjar

Det har i mange år blitt kjøpt inn refleksar for utdeling på arrangement til ulike målgrupper. Ein har og kjørt omfattande og synlege kampanjar for å fremje refleksbruk i befolkninga.

FTU ser på refleksbruk som eit viktig verkemiddel i arbeidet med å redusere alvorlege ulukker for mjuka trafikantar – særleg barn/unge og eldre – og ønskjer å halde fram med denne satsinga. Samtidig ser ein behov for å vidareutvikle satsinga ved i større grad kombinere utdeling av refleksar og informasjonskampanjar med ulike typar kontrollar. Konkret utforming av slike kontrollar vil bli utarbeida i samarbeid mellom dei konsultative medlemmene i FTU. Det vil til dømes vere aktuelt med ulike typar “gladkontrollar” der ein delar ut refleksar og eventuelt sykkellykter til personar som ikkje er tilstrekkeleg synlege i trafikken.

Det vert totalt sett av 1 mill kroner til innkjøp av refleksar og lykter og tilhøyrande informasjonskampanjar og kontrollar.

#### Bybanekampanjar

Det har dei siste åra vore gjennomført informasjonskampanjar knytt til samspel mellom Bybanen og andre trafikantar – både syklistar, gåande og bilistar. Dette vert sett som ein viktig del av det førebyggjande arbeidet for å unngå alvorlege ulukker med Bybanen. FTU ønskjer å vidareføre dette arbeidet, men vil leggje opp til å koordinere arbeidet med Statens vegvesen sin Samspelskampanje (sjå under).

Det vert totalt sett av 0,75 mill kroner til vidareføring av dette tiltaket.

#### Samspelskampanjen

Statens vegvesen har nyleg utvikla ein eigen informasjonskampanje med føremål om å betre samspelet mellom bilistar og syklistar. Kampanjen er utvikla på bakgrunn av grundige studiar om kva som er dei sentrale utfordringane i dette samspelet og kva som er viktig for å redusere konfliktnivået. Ei viktig årsak til at kampanjen er utvikla er forventningane om at tal syklistar vil auke kraftig i åra som kjem, jf. politisk vedtekne ambisjonar om å auke andelen syklande i trafikken.

Gjennomføring av kampanjen er Statens vegvesen sitt ansvar. FTU ønskjer å vere ein pådrivar for at kampanjar vert gjennomført og informert om så godt som mogleg. I tillegg vil ein arbeide for at kampanjeaktivitetar i Bergen vert koordinert med FTU sin eigen Bybanekampanje, jf. over.

#### Fylkesfinalen i sykling

FTR har dei siste åra hatt ansvar for å arrangere Fylkesfinalen i sykling. Dette er eit arrangement som Trygg Trafikk tidlegare hadde ansvaret for, og som startar med konkurransar blant elevar på 7. trinn på dei enkelte grunnskulane i fylket.

I fylkesfinalen konkurrerer alle deltakarane praktisk – i ei særskilt tilrettelagd sykkeløype – og i teoretiske trafikkspørsmål.

FTU ser fylkesfinalen i sykling som eit viktig opplæringstilbod for barn og unge, og vil halde fram med å gjennomføre arrangementet. Det vert totalt sett av kr 250 000 til tiltaket.



## Vedlegg 1: Definisjon av skadegrad

### Samla oversyn over prioritering av tiltak 2014-2017

Tiltak	Økonomisk ramme
Tilskot til lokale arrangement	3,20 mill kroner
Tilskot til kommunale ts-planar	2,00 mill kroner
Tilskot til fysiske tiltak ts-planar	4,00 mill kroner
Trafikksikre kommunar	1,00 mill kroner
Trafikksikringskonferanse for kommunane	0,25 mill kroner
Trafikksikringspris	0,10 mill kroner
Tilskot til trafikkopplæring i barnehagar og skuler	0,35 mill kroner
Trafikksikringsdag for vidaregåande skular	0,50 mill kroner
Driftstilskot til TS-hall	0,40 mill kroner
"Sei i frå"-kampanjen	
Særskilte kampanjar/kontrollar på særleg utsette strekningar	1,50 mill kroner
§ 34-prosjekt	0,20 mill kroner
Reflekskampanjar/kontroll	1,00 mill kroner
Bybanekampanje/kontrollar	0,75 mill kroner
Sampelskampanjen	
Fylkesfinalen i sykling	0,25 mill kroner
Diverse	0,50 mill kroner
Sum	16,00 mill kroner

Frå "Rettledning – anmeldelse av vegtrafikkulykker" (Statens vegvesen, Statistisk sentralbyrå og Politidirektoratet 2013):

**Drepen:** Ein person som døyr med ein gong, eller innan 30 dagar som følgje av ein vegtrafikkulukke.

**Hardt skadd:** Fellesomtale på meget alvorleg og alvorleg skadd.

**Meget alvorleg skadd:** Alle skader som ein tid truar pasienten sitt liv eller som førar til varig mén (30 – 100 % medisinsk invaliditet).

#### Alvorleg skadd:

Hovud: Kraniebrot med < 2cm kompresjon, med eller utan blødningar gjennom øre, nese eller munn.

Ansikt: Brot i overkjeve, underkjeve, kinnbein eller øyhule. Skade på øye med permanent bortfall av syn.

Ryggrad: Brot i ryggstøyle utan lammelser.

Bryst: Lungeskadar med luft- eller blodlekkasje til brysthulen, som kan behandlast med drenasje utan ytterlegare kirurgiske inngrep. Meir enn tre ribbeinsbrot som ikkje kvalifiserar som meget alvorleg skade.

Mage: Skade på indre bukorgan som er konservativt behandla utan nokon form for operasjon eller intervensjon.

Armer eller bein: Brot (ikkje finger- eller tåbrot) som krev operativ fiksasjon eller strekk for å oppnå stabilitet. Skade av større ledd (hofta, kne, skulder, alboge) som krev operativ behandling.

Hud: Kuttskadar (gjennom hud og underhud) i hovud, ansikt og hals > 10 cm. Kuttskader i armar, bein og torso > 20 cm. Større avriving av hud med underhud i hovud, ansikt og hals (>25 cm<sup>2</sup>). Større avriving av hud med underhud i armar, bein eller torso (> 100 cm<sup>2</sup>).

Hordaland fylkeskommune har ansvar for å utvikle hordalandssamfunnet. Vi gir vidaregåande opplæring, tannhelsetenester og kollektivtransport til innbyggjarane i fylket. Vi har ansvar for vegsamband og legg til rette for verdiskaping, næringsutvikling, fritidsopplevingar og kultur.

Som del av eit nasjonalt og globalt samfunn har vi ansvar for å ta vare på fortida, notida og framtida i Hordaland. Fylkestinget er øvste politiske organ i fylkeskommunen.



**HORDALAND  
FYLKESKOMMUNE**

Agnes Mowinckels gt 5  
Postboks 7900  
N-5020 BERGEN

Telefon: 55 23 90 00

[www.hordaland.no](http://www.hordaland.no)

Februar 2014