

Handlingsplan for trafikksikkerhet i Akershus 2015 – 2018

Innhold

Forord	5
1 Innledning	7
1.1 Oppbygging av trafikksikkerhetsarbeidet	7
1.2 Aktører	8
1.3 Akershus, et fylke i vekst	8
2 Visjon og mål	10
2.1 Visjon	10
2.2 Mål	10
2.3 Mål for kommende periode	11
3 Ulykkesituasjonen	12
3.1 Dødsulykkene skjer overalt på vegnettet	13
3.1.1 Det skjer flest ulykker på fylkesvegene	13
3.2 De fleste ulykkene skyldes trafikantfeil	13
3.3 Møte- og utforkjøringsulykkene dominerer blant dødsulykkene	14
3.4 Drepte og hardt skadde	15
3.5 Positiv utvikling	17
3.6 Oppsummering av ulykkesituasjonen i Akershus	18
4 Fokusområder	19
4.1 Utsatte trafikantgrupper	19
4.1.1 Barn i trafikken	19
4.1.2 Ungdom	19
4.1.3 Voksne - menn overrepresentert	20
4.1.4 Eldre bilførere	20
4.1.5 Syklister	20
4.1.6 Rus	21
5 Tiltak	22
5.1 Trafikantrettede tiltak	22
5.1.1 Skoleskyss	22
5.1.2 Kommunalt trafikksikkerhetsarbeid	22
5.2 Kontrolltiltak	23
5.3 Kjøretøytiltak	23
5.4 Tiltak på veg	23
Referanser	26

Forord

– Vi har ingen å miste i Akershus!

Vi arbeider for at ingen skal bli drept eller hardt skadd i trafikken (Nullvisjonen). Denne planen er en del av dette viktige arbeidet.

Det er et mål å sette inn de beste virkemidlene direkte mot utsatte grupper, samtidig som vi styrker gode holdninger og god trafikkatferd. I denne planperioden er alle trafikantgrupper representert, og fokuset vil variere fra år til år ut i fra ulykkesbildet. For å få mest mulig riktige satsningsområder har vi valgt å ha en tiltaksplan som revideres hvert år.

For å nå målene i planen er samarbeid viktig. Akershus fylkeskommune har etter vegloven et ansvar for å samordne og tilrå tiltak for å fremme trafikksikkerhetstiltak i fylket. Vi ønsker med denne planen å komme nærmere nullvisjonen!

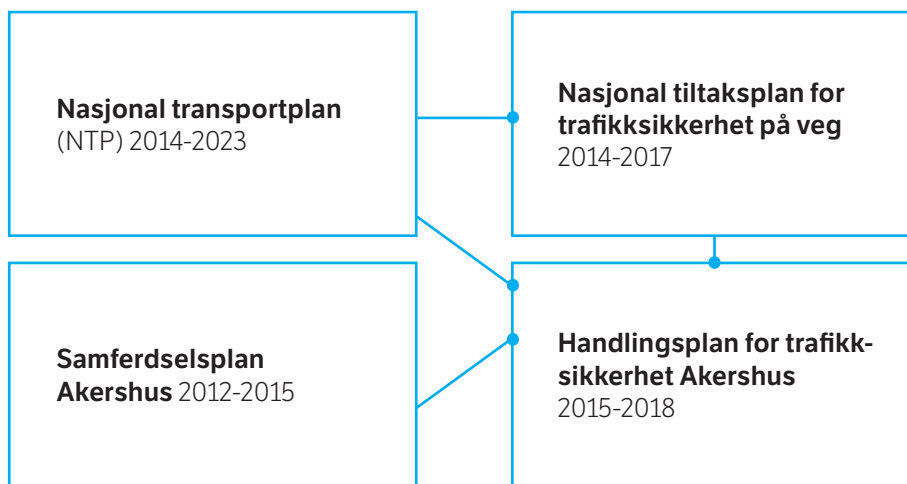


Anette Solli
Fylkesordfører, Akershus

Terje Hegge
leder av Fylkets trafikksikkerhetsutvalg Akershus

1 Innledning

1.1 Oppbygging av trafikksikkerhetsarbeidet



FTU (Fylkets Trafikksikkerhetsutvalg i Akershus) er ansvarlig for utarbeidelse og oppfølging av fylkeskommunens handlingsplan for trafikksikkerhet. I Vegtrafikklovens § 40 a heter det at: «Fylkeskommunen har et ansvar for å tilrå og samordne tiltak for å fremme trafikksikkerheten i fylket.»

Økt fremkommelighet og sikkerhet for alle trafikantgrupper er et overordnet mål for Akershus fylkeskommune, ref. Samferdselsplanen 2012-2015. Samferdselsplanen legger rammene for fylkeskommunens totale trafikksikkerhetsarbeid.

Handlingsplan for trafikksikkerhet i Akershus 2015 – 2018 er utarbeidet av en arbeidsgruppe bestående av Trygg Trafikk, Statens vegvesen og Akershus fylkeskommune. Arbeidsgruppen har hatt jevnlig møter, og orientert FTU om planprosessen fortløpende. For å få mest mulig riktige satsningsområder har vi valgt å ha en tiltaksplan som revideres hvert år.

Handlingsplanen er forankret i Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2014-2017 og er utarbeidet for å forsterke NTPs fokusområde. Planen legger vekt på de trafikantrettede tiltakene.

1.2 Aktører

Om Fylkets trafikksikkerhetsutvalg (FTU)

Fylkets Trafikksikkerhetsutvalg i Akershus (FTU) skal ivareta oppgavene fylkeskommunen er pålagt gjennom vegtrafikkloven. Dette innebærer blant annet samordning av tiltak for å fremme trafikksikkerheten i Akershus. FTU er et underutvalg for Hovedutvalg for samferdsel.

Utvalget består av fem medlemmer med personlige varamedlemmer samt konsultative medlemmer fra Akershus fylkeskommune, Statens vegvesen, Trygg Trafikk og politiet. De konsultative medlemmene har tale- og forslagsrett. Statens vegvesen er sekretariat for trafikksikkerhetsutvalget, noe som innebærer at vegvesenet forbereder saker til utvalget.

Fylkeskommunen har som vegeier ansvar for fylkesvegnettet, og for kollektivtrafikken i fylket, inkludert skoleskyss. De er regional planmyndighet samt har en rolle som regional utviklingsaktør. Regional utviklingsaktør innebærer å se sammenhengen mellom ulike sektorer, skape sammenhenger mellom ulike aktører og utvikle strategier. Dette for å fremme ønsket samfunnsutvikling i egen region. Fylkeskommunene har fra 2010 et lovhjemlet pådriver- og samordningsansvar i forbindelse med folkehelsearbeidet i fylket.

Statens vegvesen har ansvaret for planlegging, bygging, drift og vedlikehold av riksvegnettet i fylket. I Akershus fylke er det 420 km riksveg. Statens vegvesen innehar stor veg- og trafikkfaglig kompetanse, og forvalter de fylkeskommunale vegene, ca. 1810 km, på vegne av fylkeskommunen. I tillegg har Statens vegvesen i samarbeid med andre aktører ansvar for informasjon og opplæring for å bedre atferden hos trafikantene, samt førerprøver og kontroll av kjøretøy og verneutstyr.

Nasjonal transportplan sammen med de årlige statsbudsjettene er retningsgivende for innsatsen på riks- og fylkesvegene og på trafikant- og kjøretøyområdet i planperioden. De mer detaljerte prioriteringene er fastlagt gjennom et eget handlingsprogram.

Politiets ansvar er i første rekke kontroll og overvåking av trafikken. Politiets særorgan for trafikk er utrykningspolitiet (UP). Overvåking på spesielt ulykkesbelastede strekninger prioriteres. Kontroll av fart, rus, verneutstyr og aggressiv kjøring er viktige områder for å redusere antall drepte og hardt skadde. I tillegg er politiet aktive i det forebyggende trafikksikkerhetsarbeidet.

Trygg Trafikk er en landsomfattende organisasjon som arbeider for å oppnå best mulig trafikk-sikkerhet for alle trafikantgrupper. Organisasjonen har et særlig ansvar for at trafikkopplæring og informasjon om trafikksikkerhet blir gjennomført som et ledd i en samordnet innsats mot trafikkulykkene. Trygg Trafikk er et kompetansesenter for trafikkopplæring av barn og unge, i tillegg til å være pådriver og kunnskapsformidler for trafikksikkerhet.

1.3 Akershus, et fylke i vekst

I 2012 økte befolkningen i Akershus med om lag 10 000 personer. Fordelingen er imidlertid langt fra lik fra kommune til kommune. I dag er Asker og Bærum desidert størst, men fortsetter veksten som nå er det forventet at Nedre Romerike vil bli større enn disse to kommunene innen 2020. Ullensaker, Sørums og Ås er blant kommunene som opplever størst prosentvis vekst for tiden.

Årsaken til veksten er sammensatt. I 2001 skyldtes befolkningsveksten fødselsoverskudd. I senere år har arbeidsinnvandring bidratt til stor vekst, særlig etter at grensene ble åpnet for europeisk arbeidsinnvandring i 2005. Tilflyttingen til Akershus fra andre fylker øker også, etter hvert som hovedstaden vokser, og vi opplever nå en historisk høy innflytting.

For å kunne oppfylle politiske mål om at den økte reiseaktiviteten som følger av befolkningsvekst og økt mobilitet skal skje med gange-, sykkel og kollektivtransport, må en større andel av arbeids- og servicereisene internt i Akershus, og til ytre deler av Oslo by skje med gange, sykkel og kollektivtransport. Det vil også ha stor effekt på transportkapasiteten om flere personer kjører i samme bil. I tillegg er det et mål å legge til rette for syklende og gående i et folkehelseperspektiv.

Tabellen nedenfor: Fakta om folketall 31.12.2013, og befolkningsprognose 2015-2019 i Akershus, fordelt i aldersgrupper.

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Prosentvis vekst 2014-2019
0-15 år	122 765	124 409	126 010	127 829	129 985	132 111	7,6
16-18 år	23 321	23 476	23 772	23 856	23 868	23 842	2,2
19-34 år	105 244	107 283	109 306	111 292	112 969	114 885	9,2
35-66 år	251 290	254 558	258 115	262 060	266 475	271 034	7,9
67 og eldre	72 994	75 681	78 178	80 514	82 579	84 585	15,9
Hele befolkningen	575 614	585 407	595 381	605 551	615 876	626 457	8,8

Kilde: Akershus fylkeskommune, Befolkningsprognose 2014-2030, Akershusstatistikk 3/2014. Hovedalternativet.

2 Visjon og mål

Nasjonal transportplan 2014-2023 og Nasjonal tiltaksplan på veg 2014-2017 bygger på «En visjon om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller hardt skadde i transportsektoren» (nullvisjonen). For å nå denne visjonen er det fastsatt mål for trafikksikkerhetsarbeidet både på nasjonalt og kommunalt nivå. Dette kapittelet tar for seg hva arbeidet mot nullvisjonen betyr for Akershus.

2.1 Visjon

Trafikksikkerhetsarbeidet i Akershus bygger på den nasjonale nullvisjonen. Dette er et krevende, men nødvendig mål. Nullvisjonen bygger på tre grunnpillarer:

Etikk – mennesker er ulike og uerstattelig og vi kan ikke akseptere de store tapene i vegtrafikken.

Vitenskapelig – menneskers mentale og fysiske forutsetninger og vår tåleevne er kjent og skal ligge til grunn for trafikksikkerhetsarbeidet. Trafikantene skal ledes til sikker atferd og beskyttes mot fatale konsekvenser av normale feilhandlinger.

Ansvar – trafikantene og myndighetene har begge et ansvar for trafikksikkerheten. Trafikantene har ansvar for egen atferd, mens myndighetene har ansvaret for veg- og trafikksystemet og for kontroll av trafikant og kjøretøy.

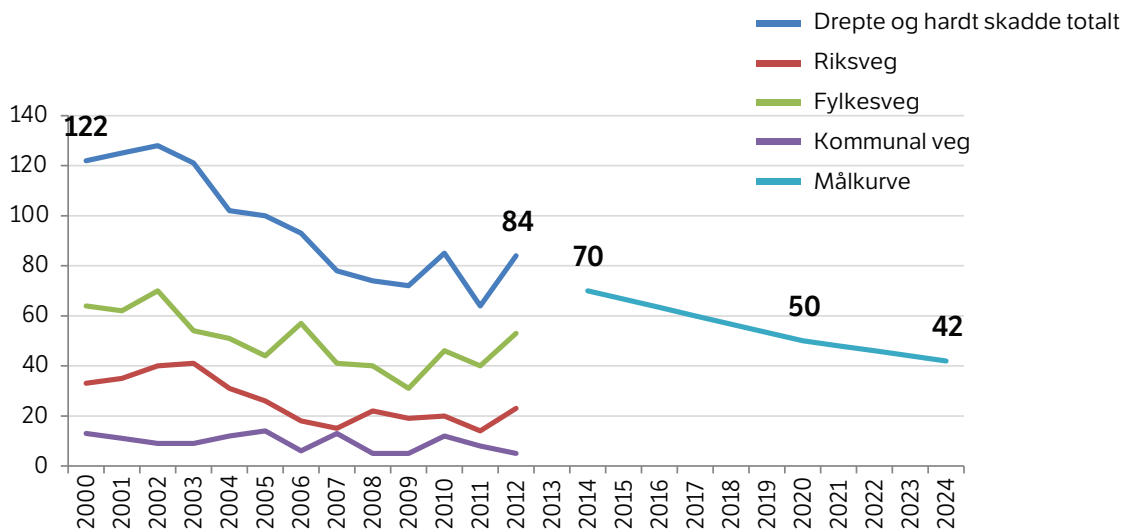
Nullvisjonen har et systemperspektiv på trafikkulykker. Elementene i dette systemet er trafikanten, kjøretøyet og vegen. Vegtrafikksystemet skal i utgangspunktet være så sikkert at det ikke krever liv.



2.2 Mål

Det er gjennom Nasjonal transportplan 2014-2023 (NTP) at hovedtrekkene i strategi for trafikk-sikkerhet blir trukket opp. Vegdirektoratet har utarbeidet et etappemål for visjonen om null drepte og varig skadde. Etappemålet innebærer maksimalt 500 drepte og varig skadde i 2024, noe som er en halvering på landsbasis. Brutt ned på fylkesnivå er det satt opp et mål om en nedgang til maksimalt 42 i Akershus i 2024. Dette måltallet tilsvarer en halvering i antall drepte og varig skadde i Akershus fra perioden 2014-2024. Nasjonal tiltaksplan presiserer at trafikantrettede tiltak er forventet å ta mer enn halve nedgangen i antall drepte.

Figuren på neste side viser en kurve i utvikling i antall drepte og hardt skadde i Akershus frem til 2024. Den tar utgangspunkt i at Akershus tar sin forholdsmessige andel av reduksjon i drepte og hardt skadde, med sikte på at vi skal nå det nasjonale målet om at det maksimalt skal være 500 drepte og hardt skadde i vegtrafikken i Norge i 2024.



Figuren er hentet fra Nasjonal Tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2014-2017, og viser drepte og og hardt skadde i Akershus – Utvikling 2000-2012 og målkurve for 2014-2024.

Ulykkesstatistikken for 2007 – 2012 viser viktige trekk ved ulykkesbildet i Akershus:

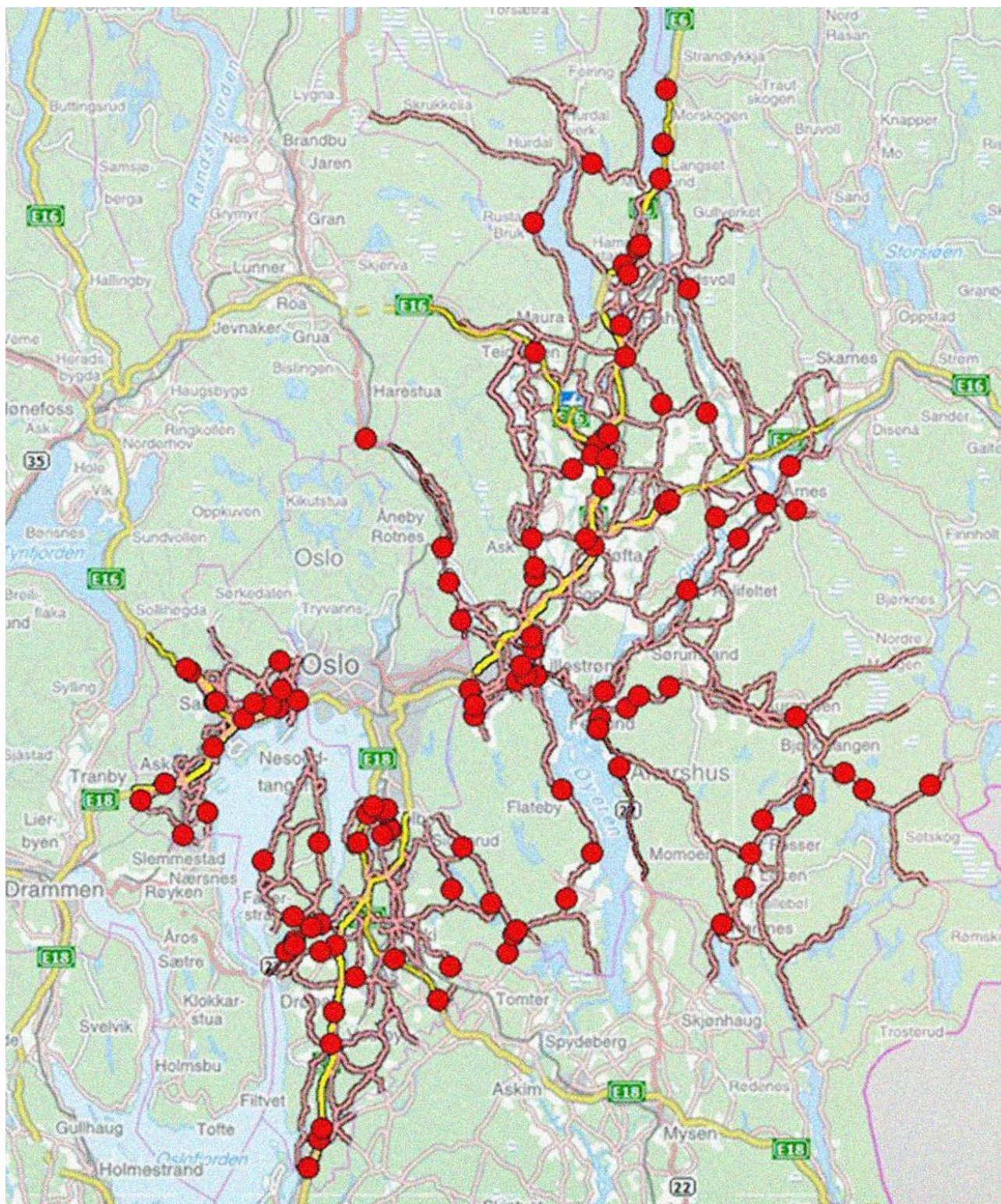
- Akershus er fylket der trafikantene i gjennomsnitt har lavest risiko for å bli drept eller hardt skadd pr kjørt km. Det betyr at det er relativt trygt å ferdes på vegene i Akershus. Risikoen er spesielt lav på riksvegnettet, i hovedsak fordi en stor andel av trafikkarbeidet foregår på møtefrie veger
- 21 % av alle drepte og hardt skadde i Akershus ble drept eller hardt skadd på veger med fartsgrense 60 km/t, det vil si på veger utenfor tettbygd strøk, men der det ofte foregår mye aktivitet på vegens sidearealer. Det er høyest andel blant fylkene
- 7 % av de drepte og hardt skadde i Akershus var i skolepliktig alder (6-15 år). Dette er høyest andel blant fylkene

2.3 Mål for kommende periode

- Som et gjennomsnitt i perioden 2015-2018 skal det reduseres til maksimalt 65 drepte og hardt skadde i Akershus, ref. Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2014-2017
- Ulykker med hardt skadde eller drepte ungdom skal reduseres med 20 % i perioden 2015-2018 i forhold til årene 2011-2014
- Ingen barn skal bli drept eller hardt skadd i trafikken i Akershus
- Ingen syklister skal bli drept i perioden 2015-2018. Antall hardt skadde syklister skal reduseres med 20 % i forhold til perioden 2011-2014

3 Ulykkessituasjonen

I dette kapitlet ser vi nærmere på ulykkene i Akershus. Vi ønsker å bruke kunnskapen vi har om ulykker for å hindre nye ulykker. Vi ser på hvor ulykkene skjer, hva som kjennetegner ulykkene i fylket og hvem som er mest utsatt.



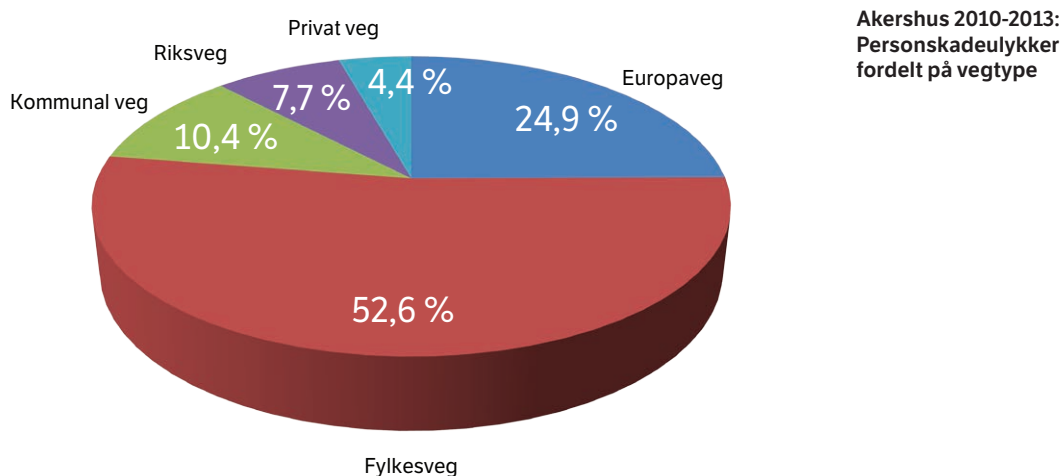
3.1 Dødsulykkene skjer overalt på vegnettet

Dødsulykkene i trafikken de siste ti åra er vist på kartet. De siste 10 årene har 149 personer blitt drept i trafikken i Akershus. Det skjer dødsulykker på alle vegtyper og i hele fylket.

3.1.1 Det skjer flest ulykker på fylkesvegene

Forvaltningsreformen 1. januar 2010 medførte at Akershus fylkeskommune tok over ansvaret for 691 km tidligere riksveger som nå er fylkesveger. Fylkeskommunen er nå eier av de fleste vegene i Akershus. Vi må anta at mer enn halvpartene av ulykkene i Akershus i fremtiden vil skje på disse vegene.

Fylkesvegnettet består i det alt vesentligste av tofeltsveger uten fysisk skille i midten. Standarden, teknisk og sikkerhetsmessig, varierer mye. Store deler av dette vegnettet har høy trafikkbelastning og betjener all type trafikk, både lokal- og mer gjennomgangspreget og arbeidsrelatert. Trafikksikkerhet på fylkesvegene blir en stor utfordring fremover.



3.2 De fleste ulykkene skyldes trafikantfeil

Ulike trafikantfeil er den vanligste årsaken i både møteulykker, utforkjøringsulykker og fotgjengerulykker.

Også i 2012 viser analysene av møteulykker at trøtthet, for høy fart etter forholdene, manglende konsentrasjon og uoppmerksomhet er hovedårsaker. Dette har vært gjennomgående i perioden 2005–2012. For utforkjøringsulykkene er bildet litt annerledes, der rus, godt over fartsgrensen, for høy fart etter forholdene, hasardiøs kjøring og trøtthet er gjengangere.

Det er som regel flere årsaker til at den enkelte ulykke inntreffer. Ofte er uoppmerksomhet en medvirkende faktor. Trøtte sjåfører er spesielt en fare i trafikken. I perioden 2005–2012 var trøtthet direkte utløsende faktor i 15 prosent av møteulykkene, og medvirkende i hele 30 prosent. Det betyr at i nærmere 1 av 3 dødsulykker var trøtthet en direkte eller medvirkende faktor for at møteulykken skjedde.

Fart

En av de faktorene som i sterkeste grad påvirker antall trafikkulykker og ulykkesens alvorlighetsgrad er fart. Økt fart reduserer sikkerhetsmarginene under kjøring, og bevegelsesenergien øker dramatisk og skadene i et sammenstøt blir ofte fatale. Analysene skiller mellom tre hastighetsforhold:

- for høy fart etter forholdene
- godt over fartsgrensen
- hasardiøs kjøring

Høy fart etter forholdene kan være både under og over fartsgrensen, men uansett for fort i forhold til den lokale trafikksituasjon, føreforhold etc. Dette er en av de vanligste trafikantfeilene. «Godt over fartsgrensen» er i analysen definert som ca. 30 km/t eller mer over fartsgrensen. Dette ansees som et bevisst valg/handling. Det er en relativt høy terskel, og omfanget av denne gruppen ville vært betydelig høyere om grensen var satt til 15 til 20 km/t over fartsgrensen.

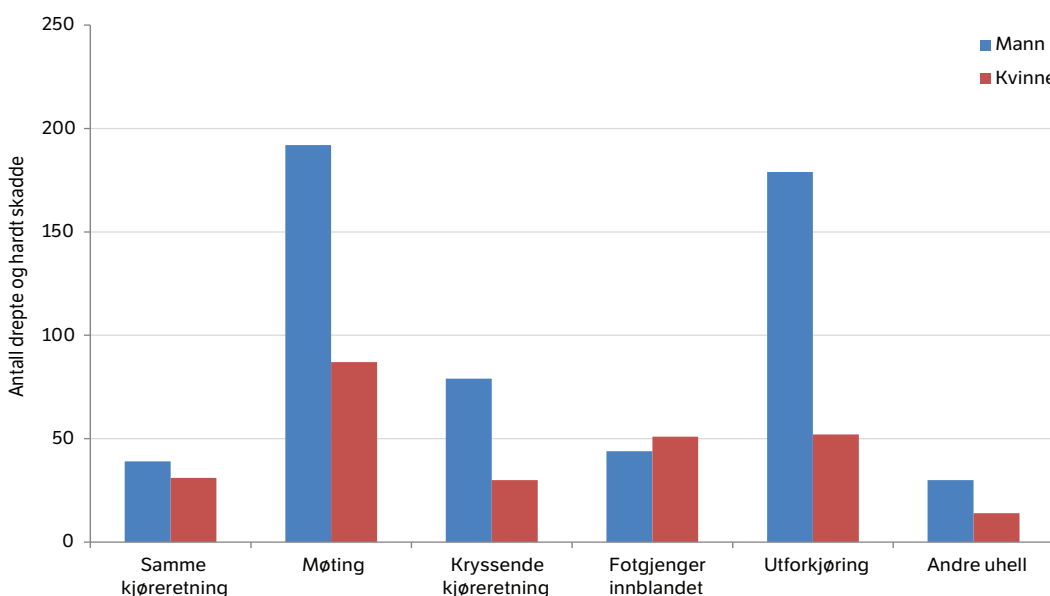
Hasardiøs kjøring er et bevisst valg om å kjøre med små marginer, ofte i svært høy hastighet. 1 av 5 (22 %) har kjørt for «fort» på en eller annen måte.

All info i kapittel 3.2 er hentet fra ulykkesanalysegruppen (UAG) region øst sin årsrapport fra 2013.

3.3 Møte- og utforkjøringsulykkene dominerer blant dødsulykkene

I Akershus er dominerende ulykkestype møteulykke, men det er nesten like mange utforkjøringsulykker.

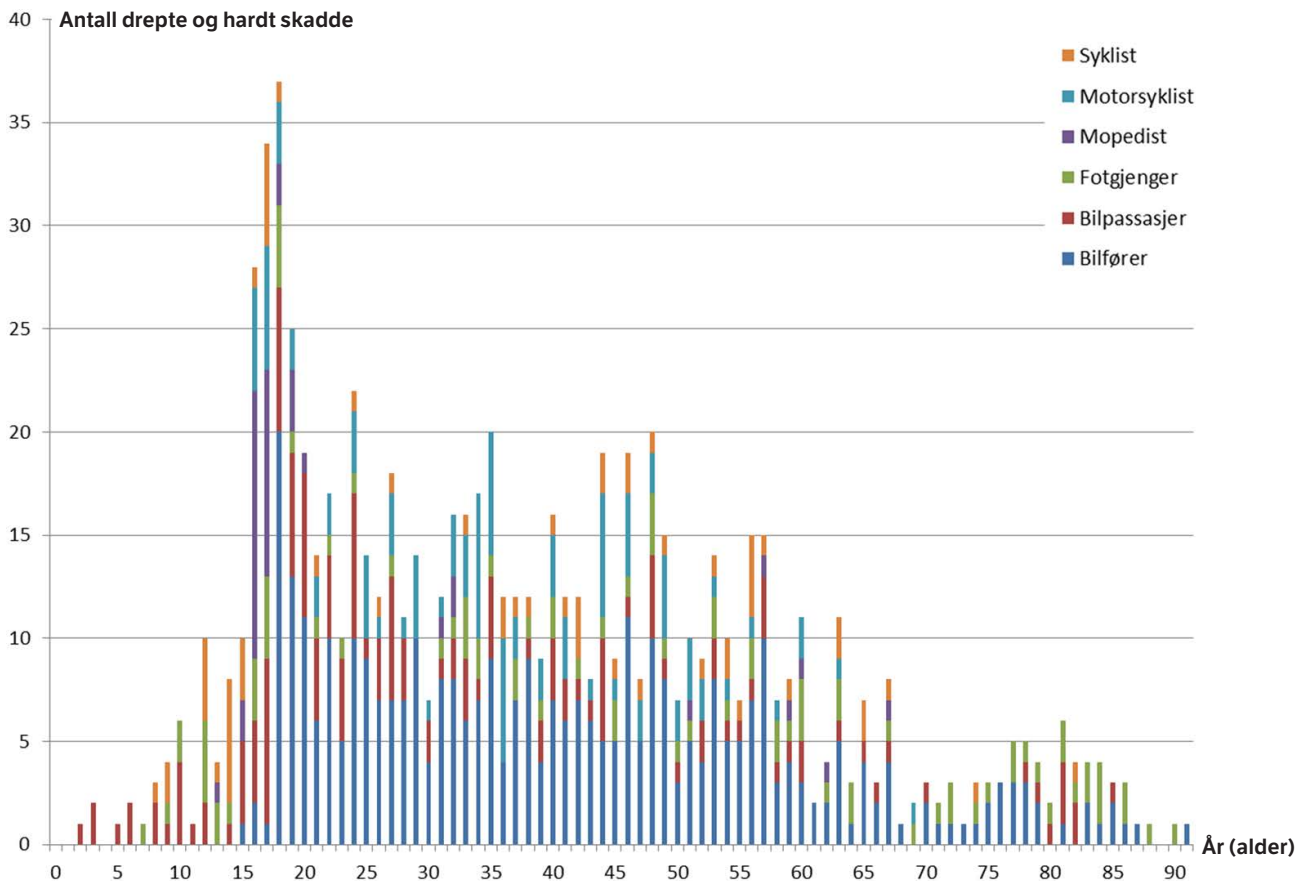
Ulykkene skyldes ofte at fører sovner, får illebefinnende, er ruset, har høy hastighet eller en blanding av disse. Noen av møteulykkene er selvalgte. Det er viktig å separere kjøreretningene på de mest ulykkesutsatte vegene. Vegens sideterreng øker ofte skadeomfanget ved utforkjøringsulykker. Bearbeiding av sideterreng er derfor et viktig tiltak som blir videreført i planperioden.



**Akershus
2004-2013:
Drepte og hardt
skadde fordelt på
uhellsgruppe
og kjønn**

I alle typer ulykker er menn mest utsatt. Spesielt gjelder dette ulykker med motorsykkel og sykkel, men også fotgjengere som i ulykkesstatistikk ofte viser en overrepresentasjon av kvinner. I perioden 2004-2013 ble 17 menn og 8 kvinner drept i fotgjengerulykker.

3.4 Drepte og hardt skadde

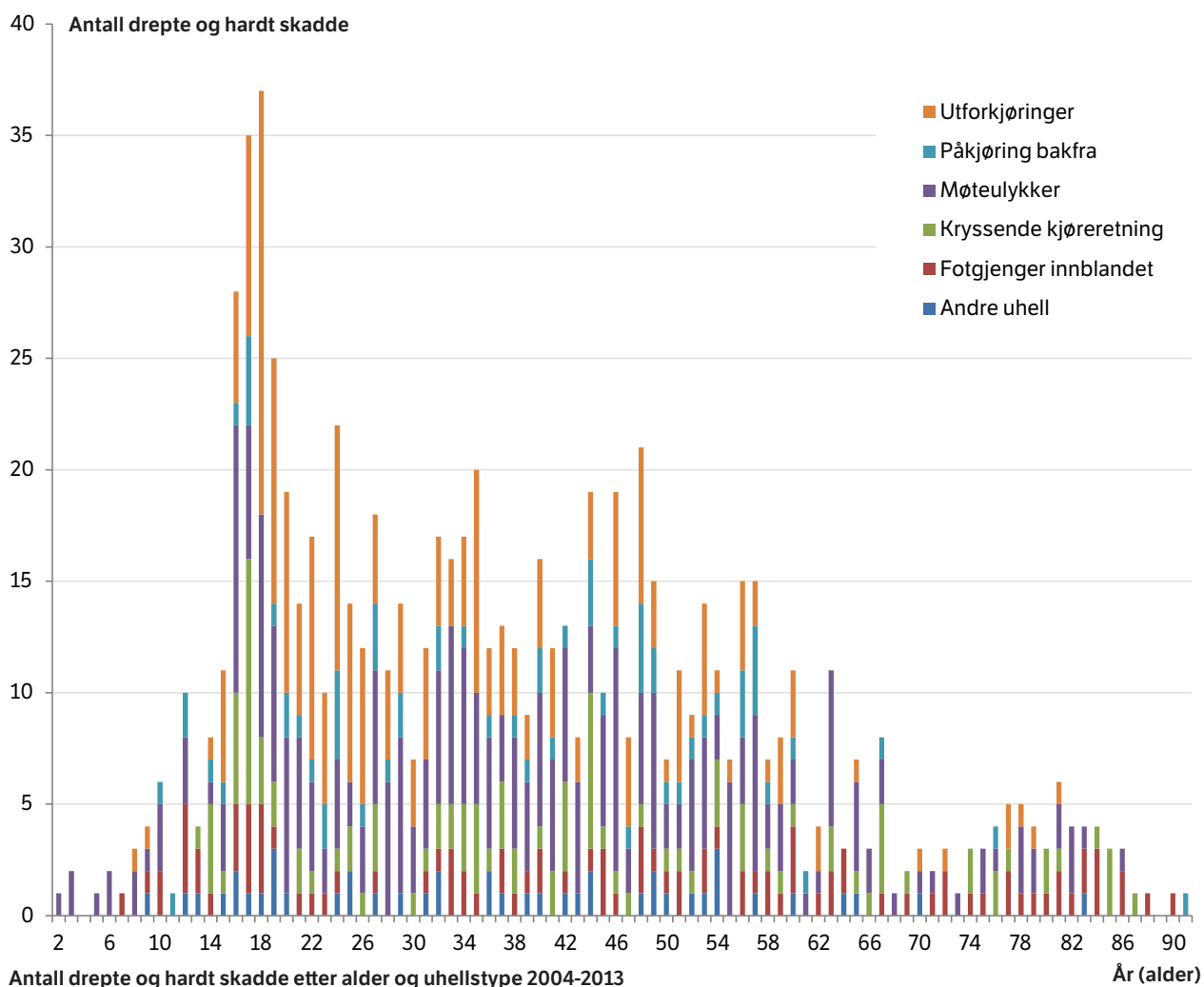


Akershus 2004-2013: Drepte og hardt skadde fordelt på alder og trafikantgruppe

Figuren over viser fordelingen av drepte og hardt skadde etter alder og trafikantgruppe, det er ungdom og unge voksne menn som er mest utsatt for alvorlige trafikkulykker. Ungdom er også spesielt utsatt for å bli innblandet i bilulykker de første årene etter at de har fått førerkort.

For Akershus er statistikken de siste årene annerledes enn regionen og landet for øvrig. I Akershus har det vært en nedgang når det gjelder hardt skadde og drepte ungdommer. I 2013 var den yngste drepte i trafikken i Akershus 26 år.

Tallet på alvorlige fotgjengerulykker er spredt mer jevnt utover aldersgruppene, men det er først og fremst blant de yngste og de eldste trafikantene andelen fotgjengerulykkene er høy. Alvorlige mopedulykker er en stor utfordring blant 16 og 17-åringene, mens motorsykkelykker er en viktig del av utfordringsbildet fram til midten av 50-årsalderen.

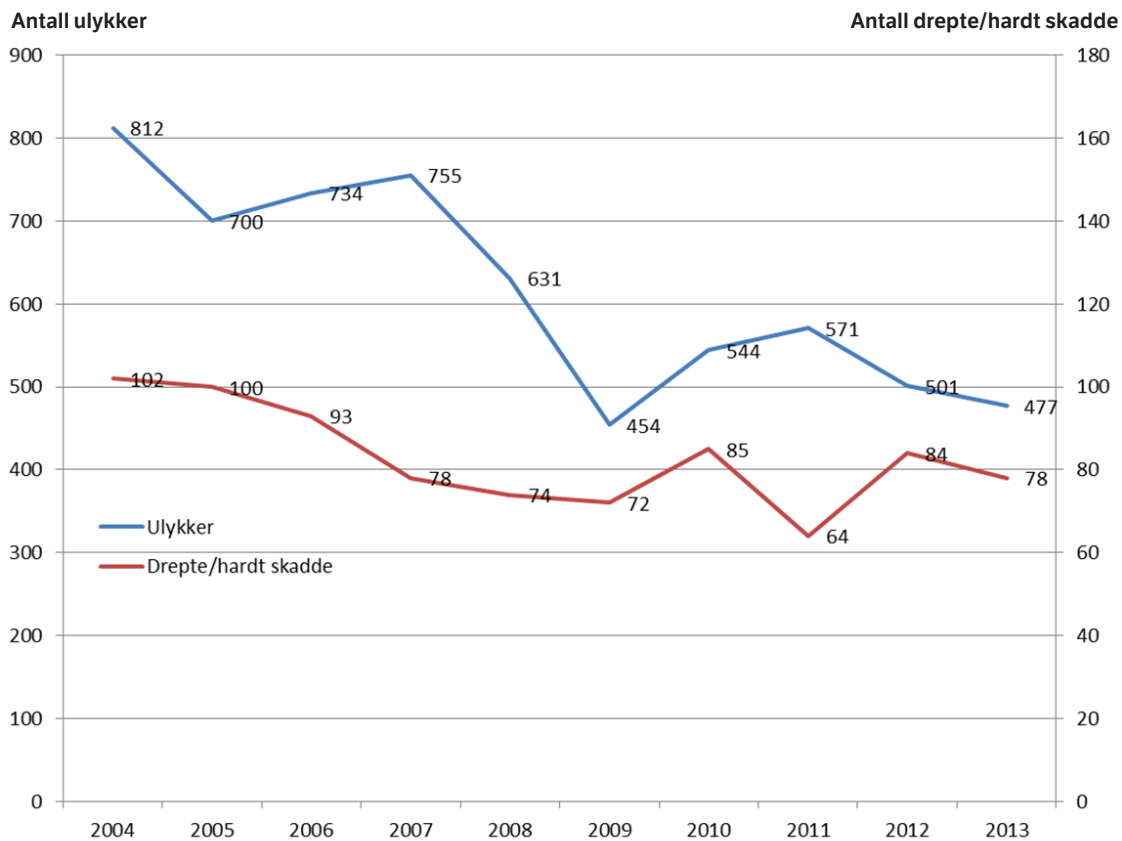


Figuren over viser fordelingen av drepte og hardt skadde etter alder og uhellstype. Utforkjøringsulykker er den største utfordringen blant unge førere, og fotgjengerulykker blant eldre. I aldersgruppen 18-21 år blir om lag halvparten av alle drepte og hardt skadde drept eller hardt skadd i utforkjøringsulykker, mens andelen i aldersgruppen 30-69 år er under 25 prosent. I aldersgruppen 75 + blir rundt 37 prosent av alle drepte og hardt skadde drept eller hardt skadd i fotgjengerulykker.

Om lag 2/3 av alle som blir drept eller hardt skadd i trafikken er menn. Kjønnsforskjellene er størst i aldersgruppen 16-21 år. Ulikhetene utjevnes deretter noe, men er likevel tydelig frem til 60-årsalderen. Overrepresentasjonen av menn kan til en viss grad forklares med eksponering, det vil si at menn kjører mer bil enn kvinner.

3.5 Positiv utvikling

Det har vært en positiv utvikling i Akershus de siste 10 åra når det gjelder antall drepte og hardt skadde i trafikken. Det samme ser vi når det gjelder alle ulykker med personskade i trafikken. Utviklingen tyder på at innsatsen i trafikksikkerhetsarbeidet har vært med på å kompensere for den veksten i antall drepte og skadde personer man ellers kunne forventet på grunn av trafikkveksten, og i tillegg gitt en merkbar reduksjon. Den kraftige nedgangen skyldes et mer effektivt trafikksikkerhetsarbeid på flere områder, med bedre veger, sikrere kjøretøy, mer effektive trafikanntiltak og bedre og raskere skadebehandling.



Ulykker og drepte/hardt skadde i Akershus 2004-2014

3.6 Oppsummering av ulykkessituasjonen i Akershus

- Det har vært en generell nedgang i antall alvorlige ulykker og i antall ulykker totalt
- Halvparten av ulykkene siste fireårsperioden har skjedd på fylkesvegnettet
- Møte- og utforkjøringsulykker dominerer
- Menn er den mest utsatte trafikantgruppen
- Førerfeil, hastighet og rus er hovedproblemet og ofte utløsende faktor for ulykker
- Manglende midtdeler og vegens sideterreng øker ofte skadeomfanget
- Det har vært en økning i andelen alvorlige sykkelulykker i siste 4-års periode
- Det har vært en positiv utvikling med nedgang i ungdomsulykker
- I perioden 2004-2013 ble i Akershus 43 barn (0-14 år) hardt skadd i trafikken
Tre barn ble drept; ett barn på 8 år og ett på 11 og ett på 12 år. Målet om ingen drepte barn i trafikken er dessverre ikke nådd



Illustrasjonsfoto. (Foto: Reidun L. Sørli)

4 Fokusområder

4.1 Utsatte trafikanter

Samferdselsplanen for Akershus fastslår at det holdningskapende arbeid og opplæring skal følge ulykkesutviklingen i fylket og rettes mot de som er mest utsatt i trafikken. Erfaringsvis kan man se de samme trender i ulykkesutviklingen i Akershus som på nasjonalt nivå, men dette må følges nøye. Det er et mål å sette inn de beste virkemidlene direkte mot utsatte grupper, samtidig som man styrker gode holdninger og god trafikkferd.

Vi vil i kommende planperiode ha fokus på ulykkesutviklingen for å komme frem til mest mulig riktig satsingsområder. FTU Akershus har vedtatt at det skal utarbeides en tiltaksplan som revideres hvert år for å kunne nødvendiggjøre sterkere satsing på de mest ulykkesbelastede trafikanter.

4.1.1 Barn i trafikken

Grunnlaget for bevisste og varige holdninger legges i barneårene. Mennesker lærer og påvirkes gjennom hele livet. Trafikkopplæring må betraktes som en livslang læringsprosess. Opplæring skal tilrettelegges slik at barn og ungdom utvikler evne til refleksjon, til å ta andres perspektiver og til å samarbeide. For at trafikkopplæring i barnehage – og skolesystemet skal være av høy kvalitet er det viktig med tilstrekkelig kompetanse hos lærere og barnehageansatte. Trafikksikkerhet for barn er de voksnes ansvar. Ansvar er knyttet til utformingen av et trygt oppvekstmiljø, til beskyttelse av de små og myke trafikanter og til aktiv bruk av riktig sikkerhetsutstyr. Voksne må ha høy bevissthet om hvor viktig de er som rolle modeller, og de har kontinuerlig trafikkopplæring gjennom alle barneårene og i ungdomstiden. Derfor må foreldre, helsepersonell og barnehage- og skoleansatte motiveres til å ta ansvar for barns og unges trafikksikkerhet.



Foto: Reidun L. Sørbye

4.1.2 Ungdom

Unge bilførere, særlig menn under 24 år, har erfaringsvis en uforholdsmessig høy innblanding i trafikkulykker, først og fremst når det gjelder alvorlige ulykker. En rapport om høyrisikogrupper i vegtrafikken utarbeidet av Vegdirektoratet i 2011 viser til at den høye risikoen til denne gruppen i stor grad er knyttet til uerfarenhet. I tillegg velger en del mannlige bilførere bevisst adferd som medfører høyere risiko. Unge jenter skades oftere som passasjer i bil. Ulykkesutviklingen i siste planperiode har for Akershus derimot vært meget positiv hva denne gruppen gjelder. Det er imidlertid viktig å fortsatt opprettholde det høye fokuset fremover.

Ungdom på lett motorsykel, spesielt i aldersgruppen 16-17 år, har også en dramatisk høyere risiko i trafikken enn andre motorsykkelførere. Også i denne sammenhengen antyder studier at manglende erfaring og holdninger til trafikk kan forklare den høye ulykkesrisikoen. NTP 2014-2023 vektlegger satsing på føreropplæring som et viktig trafikksikkerhetstiltak. Det forskes på metoder og utvikles nye tiltak rettet både direkte mot den risikovillige ungdomsgruppen og tiltak rettet mot all ungdom for å styrke risikoforståelsen.

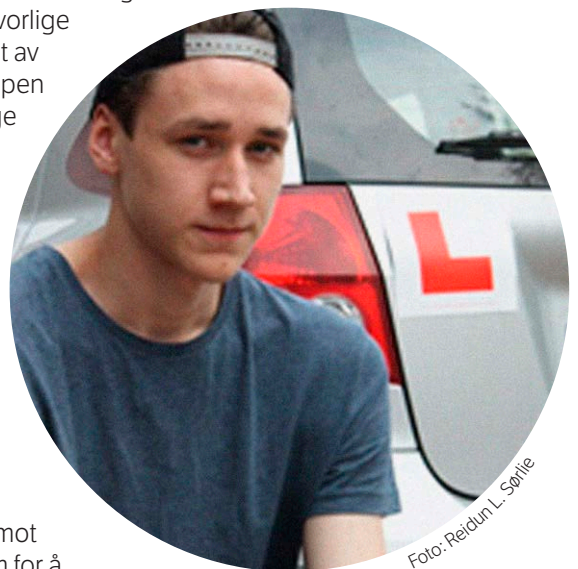


Foto: Reidun L. Sørbye

4.1.3 Voksne – menn overrepresentert

Menn og kvinner bruker transportsystemet på litt ulike måter. Antallet daglige reiser er likt fordelt mellom kjønnene. Kvinner er oftere fotgjenger, bilpassasjer og brukere av kollektivtrafikk. Det er altså en forskjell i valg av transportmiddel, men ikke minst på hvilken måte transporten gjennomføres.

Menn er fortsatt overrepresentert i dødsulykker sammenlignet med kvinner. Dette bekrefter det stereotype bildet av mannen som kjører for fort, er ofte trøtt, feilvurderer trafikkbildet, kjører uten bilbelte og er oftere også ruset. Ulykkesrisikoen for menn er ikke høyere enn risikoen for kvinner, men menn kjører mer enn kvinner. Menn har derimot høyere risiko for å bli hardt skadet eller drept, noe som trolig kommer av at menns ulykker skjer i høyere hastigheter enn kvinners.

Menn er den mest utsatte gruppen i alle typer ulykker i Akershus, også fotgjengerulykker. Av alle dødsulykker i perioden 2004-2013 var 119 av de omkomne menn/gutter, og 30 kvinner/jenter.

4.1.4 Eldre bilførere

Eldre bilførere er overrepresentert i ulykkesstatistikken og har flere skadde og drepte enn hva deres deltakelse i trafikken skulle tilsi. De eldre tåler mindre, slik at konsekvensene av en ulykke blir alvorligere, og dels at de ikke mestrer trafikksituasjonen som følge av aldersbetingede endringer.

Mobilitet er viktig for en god og aktiv alderdom, samtidig er det viktig at eldre som kjører bil oppfyller krav i helsevurderinger. Vegdirektoratet framhever ulike tiltak rettet mot å redusere ulykker med eldre bilførere. Blant annet kunnskap om betydningen av å opprettholde kjøretrening og kjøreefaring, og bedre retningslinjer og tester for å vurdere egnethet, både for egenvurdering og pårørende.



Foto: Statens vegvesen

4.1.5 Syklister

Det er et mål for Akershus fylkeskommune at trafikkveksten fremover skal tas med kollektiv, sykkel og gange. Antallet alvorlige sykkelulykker har økt siste 4-årsperiode sammenlignet med perioden før. Med økt sykkelandel fremover er det viktig å ha særlig fokus på denne trafikantgruppen i trafiksikkerhetsarbeidet.

Det kan ofte oppstå konflikter når ulike trafikantgrupper benytter fellesareal. Dette fordi de opptrer ulikt i trafikken og kan ha ulik holdning til eierskap til vegen. Manglende eller redusert forståelse mellom bilister og syklister gir økt risiko for ulykker og uønskede hendelser.

Statens vegvesen har derfor, på oppdrag fra Samferdselsdepartementet, startet kampanjen «Del veien». Målet er å bedre samspeillet mellom syklister og bilister, og dermed unngå farlige situasjoner i trafikken.



Foto: Knut Opeide

Førere som kjører med promille er en risiko i trafikken både for seg selv og andre. Påvirkning av alkohol eller andre rusmidler øker ulykkesrisikoen betydelig. Evnen til å mestre kjøretøyet og vurdere trafikksituasjoner reduseres ved ruspåvirkning.

Fra og med 2012 er vegtrafikklovens § 22 endret i et forsøk på å fange opp andre stoffer enn alkohol. Det er også gjennomført endringer i forhold til testing av ruspåvirkning.

I henhold til Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2014-2017 viser Statens vegvesens dybdeanalyser av dødsulykker i perioden 2005-2012 at ruspåvirkning har vært en sannsynlig medvirkende årsak til 22 prosent av ulykkene. Ruskontroll bør utføres ved enhver trafikkontroll, og omfatte både kontroll av påvirkning av narkotika og trafikkfarlige medikamenter i tillegg til alkohol. Det bør settes fokus på vegtrafikklovens § 34 som omhandler tilbakekalling av førerrett.

FAKTA

§ 34 Opplysninger i forbindelse med førerkort og sertifikat

Lege, psykolog eller optiker som finner at en pasient med førerkort for motorvogn eller sertifikat for luftfartøy, ikke oppfyller de helsemessige kravene som stilles, skal oppfordre pasienten til å innlevere førerkortet eller sertifikatet.

5 Tiltak

5.1 Trafikantrettede tiltak

Trafikkopplæring er en del av en livslang læringsprosess. Opplæring av barn og unge er et viktig forebyggende tiltak i trafikksikkerhetsarbeidet, ved å bidra til økt risikoforståelse og trafikksikker atferd. Ansvar for opplæringen er delt mellom foreldre, barnehage og skole.

Tiltak som blir gjort mot barn er blant annet kurs for barnehageansatte arrangert av Trygg Trafikk, utdeling av refleksvester og refleksdyr til 1. trinnselever (Statens vegvesen, Politiet og Trygg Trafikk), sykkelkurs for lærere arrangert av Trygg Trafikk og ordningen «Gå til skolen – tryggere skolevei». For å få mer fokus på trafikksikkerhet ved den enkelte skole satses det på å få flere lærere til å bli trafikkontakt/ambassadør.

Tiltak som rettes mot ungdom er blant annet valgfaget «Trafikalt grunnkurs» på ungdomstrinnet, Trygg Trafikks nettbaserte opplæringsprogram «Real Life Auto», Jentenes trafikkaksjon og besøk på ZVG arrangert av Statens vegvesen der det ble brukt rollespill og dialog med tema hvordan si ifra dersom sjåføren kjører for fort eller driver annen risikofylt kjøring.

Arbeidet rettet mot russeren er et samarbeidsprosjekt mellom Trygg Trafikk, Statens vegvesen, politi og Helsepersonell for å legge til rette for en positiv russetid. Det arrangeres seminar for de nyalgte russestyrene, temadag på skolene og kontroll av kjøretøy.

Mange av tiltakene rettet mot voksne gjennomføres på nasjonalt nivå, som sikring av barn i bil, bil belte-, farts- og samspillskampanje mot bilist/syklist. Det gjennomføres også oppfriskningskurs for eldre bilførere (65+). Hvert år arrangeres det en nasjonal refleksdag.

5.1.1 Skoleskyss

I 2013 ble det innført en forskrift som pålegger fylkeskommunene å sikre skoleelever i buss med setebelter og sitteplasser (dimensjoneringsplikten).

I forbindelse med skoleskyss tilbyr flere av Ruters operatører «skolebusskurs» hvor oppførsel på holdeplass og i bussen gjennomgås med elevene. Ruter avholder også årlige kontaktmøter med kommunene. Dette er en arena hvor også trafikksikkerhet og tiltak på skolebussen drøftes.

I samarbeid med sine transportører har Ruter bred erfaring om skoletransport og tiltak som kan trygge skoleveien. Dette er en kompetanse som Ruter også deler med kommunene. Aktuelle tema kan være plassering av holdeplasser, belysning, vegkryssing, separering av trafikantgrupper mv.

5.1.2 Kommunalt trafikksikkerhetsarbeid

Kommunene har et stort ansvar for trafikksikkerhetsarbeidet både som vegmyndighet, gjennom sitt ansvar for arealplanlegging, som skole- og barnehageeier, som transportør, transportkjøper og som arbeidsgiver. I tillegg har kommunene gjennom folkehelseloven ansvar for å fremme befolkningens helse og bidra til forebygging av sykdom og ulykker.

Fylkeskommunen vil i planperioden gjennom Trygg Trafikk, stimulere kommunene i Akershus til å implementere kriteriene for «Trafikksikker kommune» og forankre trafikksikkerhetsarbeidet i kommunenes øverste ledelse. Dette vil sikre at arbeidet er sektorovergripende og at det utvikles gode rapporteringsrutiner med klar ansvarsfordeling.



Foto: Reidun L. Semfje

Alle kommunene i Akershus har en trafikksikkerhetsplan, men ikke alle er oppdaterte. De aller fleste planene fokuserer på fysiske trafikksikkerhetstiltak, men mangler en helhetlig trafikksikkerhetstenkning som også omfatter forebyggende helsearbeid, opplæring og holdningsskapende arbeid. Planen bør inneholde virkemidler som er direkte underlagt kommunen, og virkemidler der det er naturlig at kommunen spiller en aktiv rolle.

Erfaring viser at for å oppnå økt innsats i det kommunale trafikksikkerhetsarbeidet må arbeidet være sektorovergrepene og forankret i kommunens øverste ledelse. Ansvarsforholdene må være klarlagte og det må være gode rapporteringsrutiner.

Det er utarbeidet kriterier som bør ligge til grunn for et grundig og helhetlig trafikksikkerhetsarbeid, kriteriene bygger på gjeldende lover og forskrifter: **www.trafikksikkerkommune.no**

Den nye nasjonale tiltaksplanen for trafikksikkerhet på veg (2014-2017) uttrykker noen nasjonale forventninger til det kommunale trafikksikkerhetsarbeidet i tråd med nevnte kriterier.

5.2 Kontrolltiltak

Både politiet og Statens vegvesen utfører kontroller av trafikanters bruk av verneutstyr (bilbelte, sikring av barn m.v.) og av kjøre- og hviletid hos tungbilsjåfører. Kontrollene gjennomføres sammen eller hver for seg. Fart, aggressiv kjøreatferd og rus hos trafikanter er det kun politiet som kontrollerer.

Politiets og Statens vegvesens trafikksikkerhetsinnsats skal rettes mot trafikantgrupper, faktorer, tidsrom og vegstrekninger med størst risiko for alvorlige ulykker. I planperioden vil politiet prioritere fart, aggressiv trafikkatferd, rus og manglende bruk av verneutstyr. Statens vegvesen vil prioritere vinterutrustning på tunge kjøretøy og bremseser.



Foto: Reidun L. Solbø

5.3 Kjøretøytiltak

Kjøretøyenes sikkerhetsegenskaper har avgjørende betydning for trafikksikkerheten. *Kjøretøyforskriften* og *forskrift om godkjenning av bil og tilhenger til bil* angir minimumskrav til sikkerhetsegenskaper for å få godkjent kjøretøy for bruk på offentlig veg. *Forskrift om bruk av kjøretøy* angir krav knyttet til bruken av kjøretøy på veg. Forskriftene er i stor grad basert på direktiver og forordninger fra EU, som Norge er forpliktet til å implementere gjennom EØS-avtalen. Statens vegvesen vil sørge for at EUs krav til sikkerhet i nye kjøretøy blir implementert og fulgt opp i Norge, for eksempel krav om ABS-bremser på MC og automatiske nødbremsesystemer på tunge kjøretøy. Statens vegvesen vil også arbeide aktivt for å få innført andre krav som medfører økt sikkerhet i kjøretøy.

5.4 Tiltak på veg

I samferdselsplanens handlingsprogram for 2014-2017 er det lagt til grunn at det i planperioden skal brukes 1 263,4 mill. kr av fylkeskommunale midler til investeringer på fylkesvegnettet. I tillegg kommer om lag 854 mill. kr fra bompenger, hovedsakelig til finansiering av gang- og sykkelveger og kollektivtiltak. Tabellen på neste side viser hvordan midlene for perioden 2014-2017 er forutsatt fordelt mellom ulike kategorier av tiltak. I tillegg til beløpene som er angitt i tabellen

Prioritering til investeringer i perioden 2014-2017 – Fylkeskommunale midler og bompenger (mill. 2014-kr*)

		Fylkeskom. investeringer	Bompenger
Store prosjekter (nye vegtraséer)		86,3	165,0
Programområdetiltak (målrettede tiltak med utgangspunkt i dagens trasé)	Trafikksikkerhetstiltak	234,0**	0,0
	Tiltak for gående og syklende	371,6	274,5
	Øvrige investeringstiltak (kollektiv, universell utforming, miljø, mindre utbedringer, planlegging m.m.)	571,5	414,5
SUM		1 263,4	854

* Alle tall i tabellen er inkl. moms

** Midler til tilskuddsordningen «Aksjon skoleveg» er inkludert i dette beløpet

bevilges det midler til trafikksikkerhetstiltak over driftsbudsjettet. Midlene brukes blant annet til trafikksikkerhetskampanjer, opplæring, signalregulering, skilting og mindre fysiske tiltak. Beløpet fastsettes i de årlige budsjettene. I 2014 er det bevilget 28 mill. kr ekskl. mva. til denne posten.

Det er stort fokus på tiltak for gående og cyklende i Akershus, og det er et overordnet mål at transportveksten skal tas med økt andel gående, cyklende og kollektivreisende. Fylkeskommunen vil prioritere bygging av gang-/sykkelveger innenfor 4 km fra skoler.

Statens vegvesen har på oppdrag fra fylkeskommunen i september 2012 utarbeidet en rapport med forslag til investeringsstrategi, «Trygging av skoleveger, investeringsstrategi for gang- og sykkelveger i Akershus». Det er innhentet informasjon fra alle kommunene i fylket og det er registrert 650 gang- og sykkelveglenker hvor det er manglende, eller ikke tilfredsstillende ferdselstilbud for myke trafikanter.

Midlene til trafikksikkerhetstiltak finansierer et bredt spekter av tiltakstyper, blant annet kryss-utbedring, avkjørselssanering, vegbelysning, sikring av gårdstun, strakstiltak etter trafikk-sikkerhetsinspeksjoner og tilskudd til «Aksjon skoleveg».

Hvert av årene 2014-2017 er det satt av 22 mill. kr til «Aksjon skoleveg». Dette er en ordning der fylkeskommunen gir inntil 80 prosent tilskudd til tiltak som bedrer trafikksikkerheten der barn ferdes langs kommunalveg. Kommunene søker om tilskudd og gjennomfører tiltakene. Tilskuddet kan brukes over to år. Midlene kan også benyttes til å gi tilskudd til konsulenthjelp ved utarbeidelse av kommunale trafikksikkerhetsplaner. FTU er delegert myndighet til å fordele penger til prosjektene. Statens vegvesen administrerer ordningen.

Se Samferdselsplanen for detaljerte prosjektlistor for det fysiske trafikksikkerhetsarbeidet.



Tegnet av Amalie kl. 4 a, Volla skole

Referanser

Nasjonal transportplan 2014-2023

Nasjonal tiltaksplan på veg 2014-2017

Samferdselsplan Del II Handlingsprogram 2014-2017

Statistisk sentralbyrå

Dybdeanalyse av dødsulykker, Ulykkesanalysegruppen (UAG) Region øst 2013

Akershusstatistikk 1/2014 Oversikt over noen faktorer som kan påvirke folkehelsen

Strategiplan for folkehelse 2015-2018

Handlingsplan for trafikksikkerhet i Akershus 2015 – 2018



Statens vegvesen



POLITIET



TRYGG TRAFIKK



AKERSHUS
fylkeskommune