Strategiplan for trafikksikkerhet

Agderfylkene 2010 - 2013

Vest-Agder fylkeskommune

Aust-Agder fylkeskommune

Utgiver: Vest-Agder fylkeskommune og Aust-Agder fylkeskommune, 2010
Foto: forside: Sigrid Harket, Osigraf A/S, bakside: Signe Gunn Myre
Design og trykk: Bjorvand & Skarpodde

Innhold

1 Forord 4

2 Fylkestingsvedtak 5

3 Innledning 6

1.1 Bakgrunn og formål 6
1.2 Planprofil 6
1.3 Organisering av planprosessen 7

4 Visjoner og mål 8

2.1 Nullvisjonen 8
2.2 Mål 8

5 Ulykkessituasjonen 9

6 Planleggings- og samordningstiltak 12

4.1 Samordning mellom politisk og administrativt nivå 12
4.2 Oppfølgning av kommunalt trafikksikkerhetsarbeid 12
4.3 Samordnet areal- og transportplanlegging ATP 13
4.4 Trafikksikkerhet og folkehelse 13
4.5 Sosialmedisinske problemstillinger 13
4.6 Trafikksikkerhet i kollektivtransporten 14
4.7 Samordning i forhold til andre aktører 14
4.8 Trafikksikkerhet og HMS 14

7 Informasjon og opplæring 15

5.1 Informasjon og opplæring – barnehage, skole og ungdom 15
5.2 Informasjon og opplæringsarbeid i kommunene 17
5.3 Snøscootere og 4-hjulinger (ATV) 18
5.4 Føreropplæring 18
5.5 Kampanjer og aksjoner 18

8 Kontrolltiltak 20

6.1 Politiets kontrollinnstas 20
6.2 Utrykningspolitiets kontrollinnsats 20
6.3 Vegvesenets kontrollinnsats 20

9 Tiltak i vei- og trafikkmiljø 21

7.1 Tematiske føringer for region sør 21
7.2 Tiltak innen vei og trafikksystemet 21

Forord

En bredt sammensatt gruppe presenterer herved strategidelen av felles trafikksikkerhetsplan for Agder.

Det er fortsatt slik at trafikkulykker altfor ofte griper inn i våre liv. Selv mindre ulykker setter ofte en støkk i oss, ikke minst fordi vi ofte innser at det lett kunne gått mye verre! Dessverre er det slik at våre innbyggere i Agder også rammes av dødsulykker og andre alvorlige ulykker. Dette rammer ikke bare de aller nærmeste og noen få, men vi ser at dette påvirker hele bygdelag og kommuner. Arbeidet med trafikksikkerhet er derfor en særdeles viktig oppgave for oss alle!

I trafikksikerhetsplanen ønsker vi derfor å gå bredt ut og ansvarliggjøre oss selv og andre. Her er det ikke slik at noen utgjør et unntak. Vi ser at skal vi lykkes i dette arbeidet må både de aller minste opp til de aller eldste engasjeres. Heim, skole på alle nivå, arbeidsplasser, offentlige virksomheter og privat næringsliv må bidra. Spesielt vil vi oppfordre frivillige organisasjoner til å ha fokus på trafikksikkerhet.

Sammen kan vi lykkes i å nå de målene vi har satt oss!

Les planen nøye og da er vi sikre på at du finner mange felt der du kan gi positive bidrag. Lykke til…

Oddvar Skaiaa
Fylkesvaraordfører i Aust-Agder

Thore Westermoen
Fylkesordfører i Vest-Agder

Fylkestingsvedtak

Fylkestinget i Aust-Agder behandlet planen 8. desember 2009 og fattet følgende vedtak:

1. Strategiplan for trafikksikkerhet for Agderfylkene 2010 – 2013 vedtas.

2. Fylkestinget understreker at en strategiplan for trafikksikkerhet basert på nullvisjonen vil forutsette at alle involverte aktører prioriterer formålet høyt og styrker innsatsen.

3. Tiltaksdelen i strategiplanen revideres årlig og legges frem for fylkesutvalget til godkjenning.

Nytt kulepunkt under punkt 4 i planforslaget:
- Sikkerhetsbelter i skolebusser.

Fylkestinget i Vest-Agder behandlet planen 15. desember 2009 og fattet følgende vedtak:

1. Fylkestinget vedtar det foreliggende forslaget til strategiplan for trafikksikkerhet i Agderfylkene i perioden 2010 - 2013 og tiltaksdelen for Vest-Agder i 2010.

2. Fylkestinget understreker at en strategiplan for trafikksikkerhet basert på nullvisjonen vil forutsette at alle involverte aktører prioriterer formålet høyt og styrker innsatsen på alle plan.

3. Fylkestinget forutsetter at tiltaksdelen i strategiplanen revideres årlig og legges frem for NSM-utvalget til godkjenning.

Fylkestinget i Aust-Agder har tatt inn et tillegg om setebelter i skolebusser i sitt vedtak. Fylkestinget i Vest-Agder har i sitt vedtak forholdt seg til teksten i selve plandokumentet når det gjelder dette temaet. Hovedintensjonen med en Strategiplan for trafikksikkerhet i Agderfylkene er at det er utarbeidet en felles strategi for prioritering av tiltak for å bedre trafikksikkerheten i begge fylkene.

For å imøtekomme utfordringen i at det nå foreligger to ulike vedtak i fylkestingene, vil det bli foretatt en utredning av problemstillingen om setebelter i skolebusser i løpet av virksomhetsperioden for strategiplanen.

1 Innledning

1.1 Bakgrunn og formål
På nasjonalt plan er arbeidet med trafikksikkerhet forankret i Nasjonal transportplan for perioden 2010 – 2019. Dette arbeidet vil bli fulgt opp gjennom arbeidet med Nasjonal tiltaksplan på vei for perioden 2010 – 2013. Bak denne planen står Politidirektoratet, Statens vegvesen v/ vegdirektoratet, Trygg Trafikk og Sosial- og Helsedirektoratet. Denne planen skal binde sammen de nasjonale mål og føringer med regionale og lokale målsettinger. På bakgrunn av et økende fokus på de felles utfordringer regionen står overfor innenfor samferdsel vedtok fylkestingene i begge Agderfylkene i april 2006 en felles strategiplan for trafikksikkerhet i Agderfylkene for perioden 2006 – 2009.

Denne planen har Fylkesutvalget i Aust-Agder og NSM utvalget i Vest-Agder vedtatt å revidere.

Vest-Agder fylkeskommune utarbeider årlige tiltaksplaner som skal konkretisere målene i strategiplanen. Tiltaksplaner er utarbeidet årlig i hele fireårsperioden for gjeldende strategiplan. Tiltaksplanen er det sentrale styringsdokumentet for trafikksikkerhetsarbeidet i fylket.

I Aust-Agder er det ikke utarbeidet egne tiltaksplaner. Det er et mål i neste planperiode at tilsvarende tiltaksplaner blir utarbeidet i Aust-Agder. Oppfølgingen av strategiplanen er gjennomført av de ulike instansene gjennom etatenes egne handlingsprogram.

Arbeidet med en felles regionplan for Agder pågår. Kommunikasjon er ett av fem hovedsatsningsområder. Trafikksikkerhet inngår i i satsingsområdet, kommunikasjon. I regionplanforslaget er det forutsatt at strategiplanen for trafikksikkerhet skal revideres.

Revisjonen av strategiplanen er utført i samarbeid mellom Politi, Statens vegvesen, Trygg Trafikk, fylkesmannen og fylkeskommunen i begge fylker.

Målsettingen med strategiplanen er å få et grunnlag for en bred prioritering av arbeidet med trafikksikkerhet, og samtidig få til en god koordinering mellom de mange aktørene i regionen.

Kommunene er sentrale aktører i trafikksikkerhetsarbeidet. Det er derfor en viktig målsetting for arbeidet å utforme strategier som kan bidra til å vitalisere det kommunale og regionale trafikksikkerhetsarbeidet.

Det forventes at planens innhold og prioriteringer innarbeides i de enkelte etaters handlingsplaner og gir føringer for sikkerhetstenkningen i egen etat. Dette må komme klart til uttrykk i form av utarbeidelse av planer for reisepolicy etc.

En stor utfordring i planperioden vil være å gjennomføre forvaltningsreformen ved at fra 1. januar 2010 skal fylkeskommunen ha ansvaret for 80 prosent av dagens fylkes- og riksveinett. Regjeringen har lagt til grunn at Statens vegvesen beholdes samlet.

1.2 Planprofil
Effekt av trafikksikkerhetsarbeid oppnås med målrettet arbeid over lang tid. Evaluering av prosjekter som gjennomføres og prioriteringer er viktig for å sikre at en viderefører og fornyer innsatsen der det trengs. Det vil fortsatt være behov for å investere i fysiske tiltak av ulike slag, men gjennom dette planarbeidet vil en i tillegg sette økt fokus på å prioritere tiltak som fremmer holdningsskapende arbeid. Det må vurderes ulike tiltak overfor de ulike trafikantgruppene, arbeidsgivere, arbeidstakere, organisasjoner m.v. Organisering, samarbeid og koordinering vil være viktige elementer dersom en skal lykkes. Arbeidet prioriteres politisk på overordnet nivå, og vi ser en vilje til å følge opp disse prioriteringene gjennom økonomiske handlingsplaner. Det må også sees på alternative modeller for å utvikle samarbeid med bl.a frivillig sektor og andre myndigheter.

Bakgrunnsdokumenter for planen:
Nasjonal transportplan 2010 -2019
Nasjonal handlingsplan for trafikksikkerhet 2006 - 2009
Stortingsmelding nr. 16 2002/03 Resept for et sunnere Norge.
Handlingsplan for fysisk aktivitet 2005 - 2009
Regionplan Agder 2010
Politiets trafikktjeneste
Trygg Trafikk – Strategi og handlingsplan 2006 – 2011

1.3 Organisering av planprosessen
Planarbeidet er forankret i begge fylkeskommuner gjennom behandling av egne oppstartssaker og ved at det er oppnevnt politiske representanter fra hver fylkeskommune til å delta i styringsgruppen for arbeidet.

Styringsgruppe:

Oddvar Skaiaa	Fylkesvaraordfører Aust-Agder fylkeskommune, Leder
Øystein Haga	Politiker Aust-Agder fylkeskommune
Helge Sandåker	Politiker Vest-Agder fylkeskommune
Tone Karin Øystøl	Politiker Vest-Agder fylkeskommune
Christian Eikeland	Politiker Vest-Agder fylkeskommune
Ingeborg Marie Henriksbø	Politiker Vest-Agder fylkeskommune
Kjell Stangborli	Statens vegvesen Vest-Agder
Svein Harald Søndenaa	Statens vegvesen Aust-Agder
Steven Hasseldal	Utrykningspolitiet
Kjell Hegstad	Agder Politidistrikt
Liv Skare Falkum	Trygg Trafikk Vest-Agder
Paal Ove Sodefjed	Trygg Trafikk Aust-Agder
Anne-Kari Thomassen	Fylkesmannen i Aust-Agder
Sidsel Birkeland Skaar	Fylkesmannen i Vest-Agder
Gunnar Skaar	Fylkesmannen i Vest-Agder
Egil Strømme	Vest-Agder fylkeskommune, Sekretær

Arbeidsgruppe:

Egil Strømme	Vest-Agder fylkeskommune, Sekretær
Kjell Stangborli	Statens vegvesen Vest-Agder
Kjell Pedersen	Statens vegvesen Aust-Agder
Svein Harald Søndenaa	Statens vegvesen Aust-Agder
Leiv Egil Thorsen	Aust-Agder fylkekommune
Paal Ove Sodefjed	Trygg Trafikk Aust-Agder
Liv Skare Falkum	Trygg Trafikk Vest-Agder
Asbjørn Olsen	Agder Politidistrikt

Som et ledd i oppstarten av planarbeidet ble det avholdt et seminar med utvalgte representanter fra kommunene og trafikksikkerhetsmiljøene i Agderfylkene. Enkelte av innspillene som kom frem under seminaret er tatt inn i strategiplanen.

2 Visjoner og mål

2.1 Nullvisjonen
Stortinget har bestemt at Nullvisjonen skal legges til grunn for trafikksikkerhetsarbeidet i landet. I "Trafikksikkerhet på veg 2002 – 2011" har regjeringen sagt at:

«Regjeringen ser på det store antallet skadde og drepte i vegtrafikken som et alvorlig samfunnsproblem. Derfor har vi lagt til grunn for vårt langsiktige trafikksikkerhetsarbeid en visjon om ingen drepte eller livsvarig skadde. Visjonen betyr at regjeringen, i tillegg til å føre en politikk med mål å redusere totalt antall ulykker, vil sette et sterkt fokus på virkemidler som kan redusere de alvorligste ulykkene».

Nullvisjonen er ikke et mål, men en helt ny måte å tenke på og en retning trafikksikkerhetsarbeidet skal styres etter. På samme måte som det innen sjø- og luftfart ikke aksepteres tap av menneskeliv, skal også trafikksikkerhetsarbeidet styres i retning mot en visjon om at ingen skal bli drept eller varig skadd i veitrafikken.

Nullvisjonen bygger på tre grunnpilarer:

- **Etikk** – Ethvert menneske er unikt og uerstattelig og vi kan ikke akseptere at mennesker mister livet i trafikken hvert år.

- **Vitenskapelighet** – Menneskets fysiske og mentale forutsetninger er kjent og skal ligge til grunn for utforming av veisystemet. Kunnskapen om vår begrensede mestringsevne i trafikken og tåleevne i en kollisjon skal legge premissene for valg av løsninger og tiltak. Veitrafikksystemet skal lede trafikantene til sikker atferd og beskytte mot fatale konsekvenser av normale feilhandlinger.

- **Ansvar** – Trafikantene og myndighetene har begge et ansvar for trafikksikkerheten. Trafikantene har ansvar for egen atferd; være aktsomme og unngå bevisste regelbrudd.

Trafikksikkerhetsarbeidet i Agderfylkene skal bidra til at målene i den Nasjonale handlingsplanen for trafikksikkerhet blir nådd.

Nullvisjonen skal derfor legges til grunn for trafikksikkerhetsarbeidet i Agderfylkene.

2.2 Mål
Antall drepte og hardt skadde skal reduseres med minst 20 prosent i perioden 2010 til 2013 sammenliknet med perioden 2005– 2008.

Satsingsområder
I arbeidet med å skape en trafikksikkerhetskultur i Agderfylkene prioriteres følgende satsingsområder:

- Barn og unge
- Redusere utforkjørings- og møteulykkene
- Sikre myke trafikanter – fotgjengere og syklister
- Styrke trafikksikkerhetsarbeidet i kommunene
- Øke informasjonen om og sikkerheten ved bruk av ATV (4-hjulinger) på vei og snøscooterkjøring
- Øke og effektivisere kontrollvirksomheten
- Vektlegge trafikksikkerhet og HMS i private og offentlige virksomheter

Planens visjoner, mål og prioriterte satsingsområder skal følges opp gjennom årlige tiltaksplaner.

For å kunne følge opp trafikksikkerhetsarbeidet måles reduksjon i antall drepte og hardt skadde. Hardt skadde defineres som meget alvorlig skadd og alvorlig skadd.

3 Ulykkessituasjonen i Agderfylkene

Det er utført en analyse av ulykkessituasjonen i Agderfylkene, basert på politirapporterte ulykker med drepte og hardt skadde i 5-års perioden 2004-2008. Det er også sett på noen utviklingstrekk for perioden 1995-2008.

Vi har valgt å begrense utvalget til ulykker med drepte og hardt skadde av flere grunner:
- Nullvisjonen baserer seg i stor grad på å redusere skadeomfanget
- Det er til dels store mørketall for de lette personskadene

Gjennomsnittlig antall politiregistrerte ulykker med personskade de siste 5 år for Agderfylkene er ca. 490. I disse blir gjennomsnittlig ca. 690 mennesker drept eller skadd.

For noen ulykkestyper mangler det rapportering. Dette gjelder også for noen av ulykkene med hardt skadde. Det er spesielt enkeltulykker med sykkel, som ofte ikke blir rapportert. Bruk av sikkerhets-utstyr er ofte mangelfullt utfylt i politirapporten.

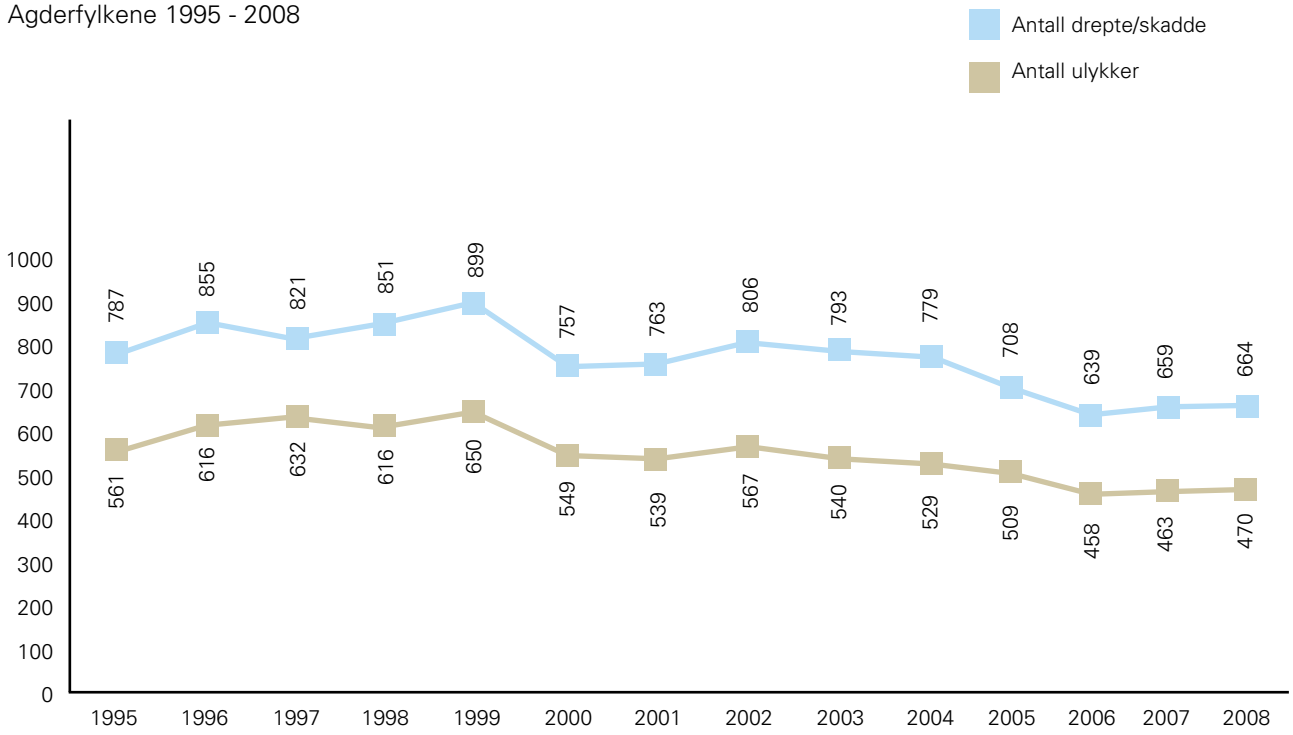
Statens vegvesen har tverrfaglige grupper i alle regioner som foretar en grundig analyse av alle dødsulykkene i veitrafikken. Dette tilfører verdifull kunnskap til trafikksikkerhetsarbeidet.

Antall trafikkdrepte kan halveres hvis:
- alle overholder fartsgrensene
- alle bruker personlig verneutstyr
- alle kjører rusfritt

Kilde: TØI

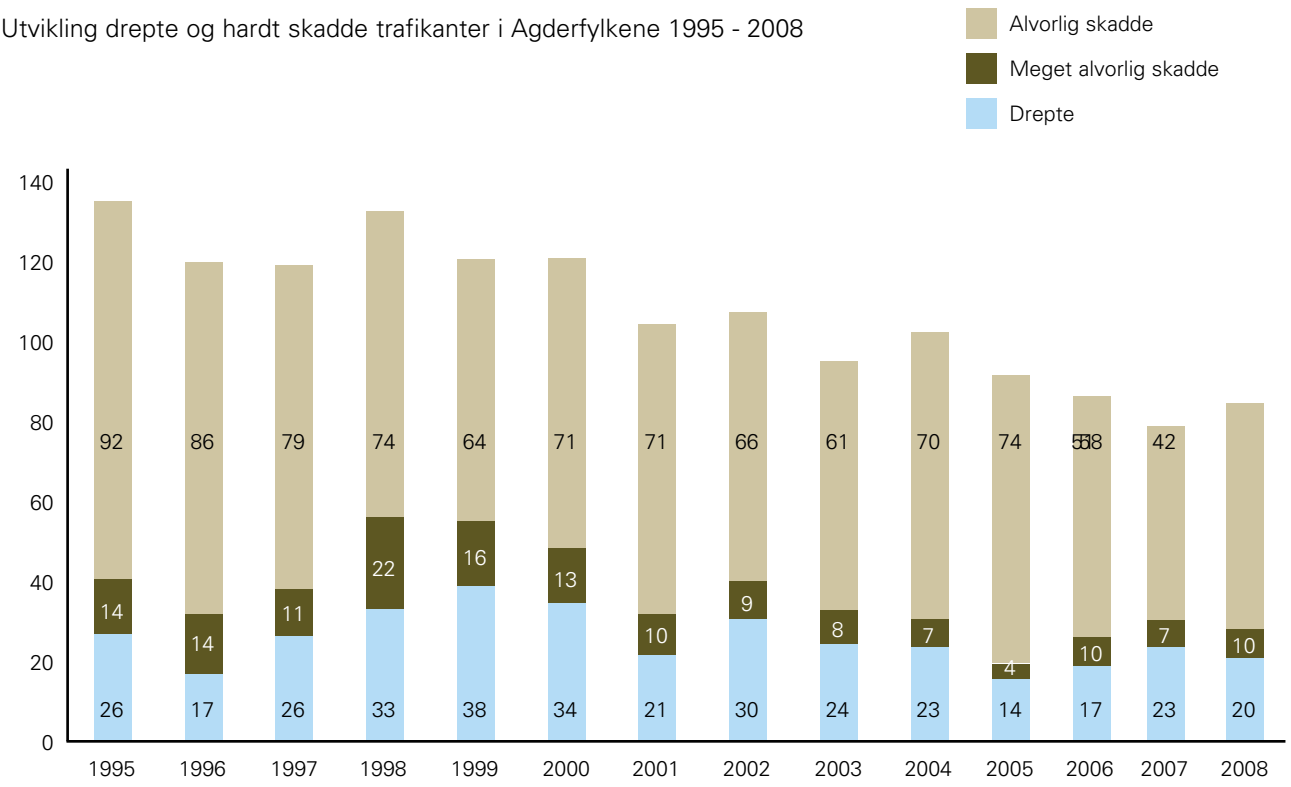
Ulykkesutvikling

Utvikling antall ulykker og antall skadde eller drepte trafikanter i Agderfylkene 1995 - 2008



Det kan være flere drepte eller skadde i hver ulykke. Dette forklarer at antallet ulykker er lavere enn antallet drepte eller skadde.

Utvikling drepte og hardt skadde trafikanter i Agderfylkene 1995 - 2008



Til tross for at vi hatt en svært stor trafikkvekst, mer enn 30%, de siste 12 år ser vi en fallende tendens for de alvorligste ulykkene.

Andel drepte og hardt skadde (øvrige riksveier og fylkesveier) fordelt på ulykkestyper og fylke:

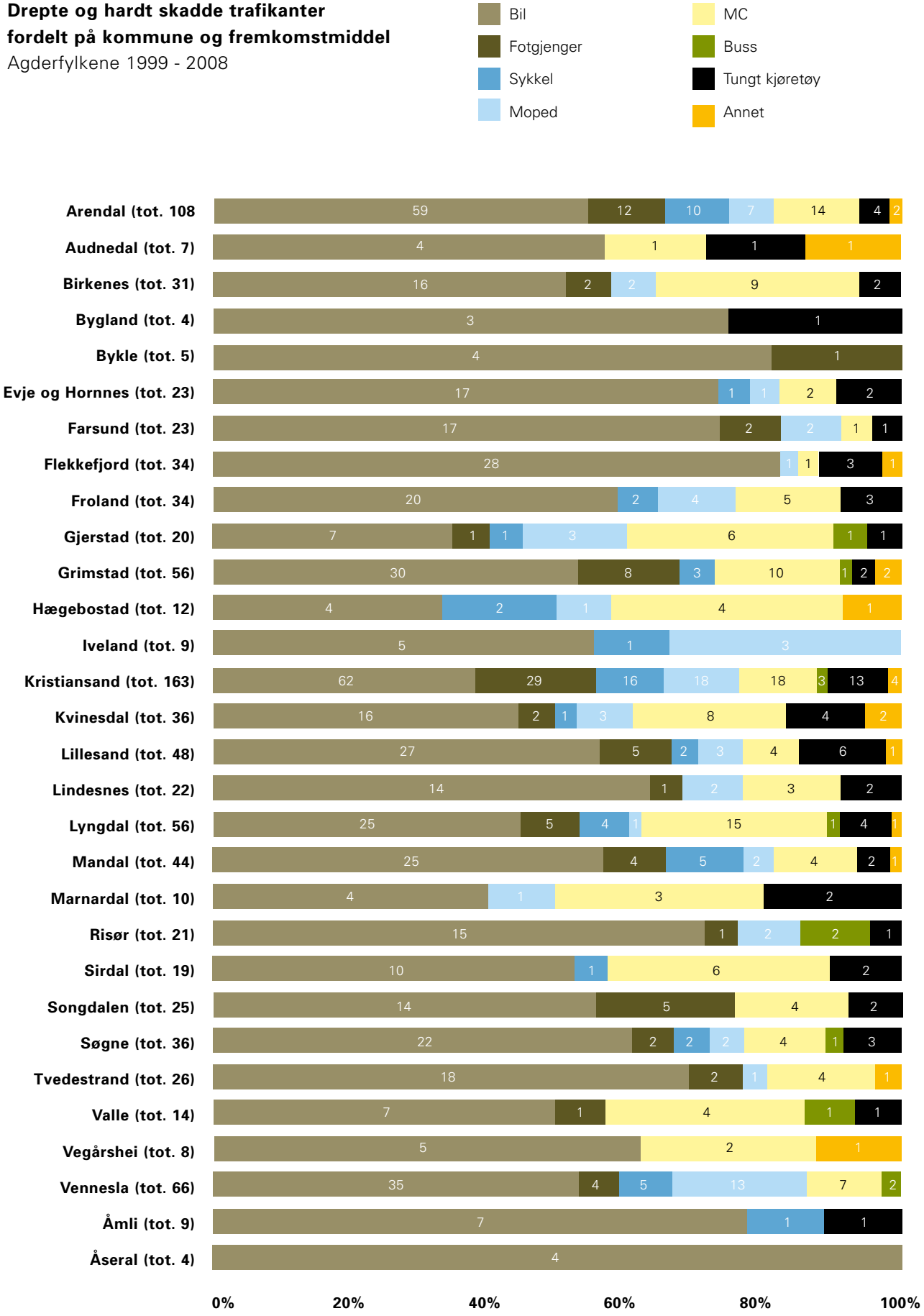
Ulykkestype	**Landsgj.snitt**	**Aust-Agder**	**Vest-Agder**
Møteulykker	30	19	26
Utforkj.ulykker	37	50	43
Fotgj.ulykker	10	7	11
Øvrige ulykker	23	24	20

Møte- og utforkjøringsulykkene dominerer i Agderfylkene, som ellers i landet, og utgjør ca. 2/3 av de alvorligste ulykkene. På landsbasis er andelen møte- og utforkjøringsulykker omtrent like store. I Agderfylkene er det noe høyere andel utforkjøringsulykker.

Gjennom etablering av 4-felts vei mellom Kristiansand og Grimstad, samt bygging av midtrekkverk på de mest trafikkerte veistrekningene, forventes det at andelen møteulykker vil bli redusert. Tilsvarende vil utbedring av sideterreng kunne påvirke alvorlighetsgraden på utforkjøringsulykkene.

Av tabellen på neste side kan vi for eksempel se at Kristiansand har høyest andel fotgjengerulykker (18 %), Arendal og Grimstad har henholdsvis 11 % og 14 %. MC-ulykkene dominerer i Gjerstad, Birkenes og Lyngdal, mens Vennesla har en høy andel med mopedulykker. Lillesand har hatt en høy andel tungbilulykker.

Drepte og hardt skadde trafikanter fordelt på kommune og fremkomstmiddel
Agderfylkene 1999 - 2008



4 Planleggings- og samordningstiltak

Planlegging- og samordningstiltakene skal bidra til at trafikksikkerhet betraktes i et mer helhetlig perspektiv og at ressurser og virkemidler i større grad kan vurderes på tvers av både sektorer og de ulike forvaltningsnivåene. Gode planlegging- og samordningstiltak vil gi en bedre utnyttelse av samlede ressurser og kompetanse i regionen. Det er viktig at fylkeskommunene tar sin regionale rolle og bidrar til at trafikksikkerhet blir en integrert del av regionalpolitikken i Agderfylkene.

4.1 Samordning mellom politisk og administrativt nivå

Aust-Agder og Vest-Agder fylkeskommune har noe forskjellig politisk organisering. Vest-Agder har en hovedutvalgsmodell hvor hovedutvalget for næring, samferdsel og miljø (NSMutvalget) fungerer som fylkets trafikksikkerhetsutvalg på politisk nivå.
I tillegg er det oppnevnt en tverrfaglig administrativ trafikksikkerhetsgruppe. Fra 2004 er denne gruppa styrket med to politikere fra hovedutvalget for næring, samferdsel og miljø, og fra 2009 med to politikere fra hovedutvalg for kultur og utdanning. Trafikksikkerhetsgruppa er sammensatt av representanter fra fylkesmannen i Vest-Agder, Statens vegvesen, Trygg Trafikk, Vest- Agder fylkeskommune, Utrykningspolitiet, Agder politidistrikt og nevnte fire politikere. Aust-Agder fylkeskommune er organisert etter en komitemodell som innstiller til fylkestinget i overordnede saker, mens fylkesutvalget har ansvaret for de mer driftspregede oppgavene. Fra høsten 2009 vil det bli en egen fagkomite for samferdsel og miljø. Aust-Agder har en administrativ sammensatt trafikksikkerhetsgruppe. Ved behov oppnevnes politikere til å delta i planprosesser som denne.

Den politiske forankringen av arbeidet med trafikksikkerhetsplanen er god i begge fylker. For å få eierskap, engasjement og kunnskap om trafikksikkerhetsarbeid må en i arbeidet med å følge opp planens handlingsdel finne en god ansvarsdeling mellom politikk og administrasjon. Avhengig av sakstype og omfang må en bruke de etablerte utvalgene og komiteene for rapportering og tilbakemelding.

4.2 Oppfølgning av kommunalt trafikksikkerhetsarbeid

Kommunene spiller en sentral rolle i trafikksikkerhetsarbeidet. Kommunene kan medvirke til å redusere antall drepte og skadde i trafikken ved å bidra til at trafikksikkerhetsarbeidet omfatter alle deler av kommunenes ansvarsområder.

Kommunene er en stor arbeidsgiver, er eier av kommunale veier, de eier barnehager og skoler, er en stor transportkjøper og kommunene har et overordnet ansvar for helse, miljø og sikkerhet. Kommunenes trafikksikkerhetsplaner bør omfatte alle deler av kommunens virksomhet. Disse planene skal i tillegg til å være rene fagplaner også gi klare føringer for at trafikksikkerhet skal være en integrert del av all kommunal planlegging. Den fysiske delen av de kommunale planene er gjennomgående god, mens det må arbeides med å heve nivået på de andre områdene.

Det er viktig at det kommunale trafikksikkerhetsarbeidet har forankring i toppledelsen i kommunene. Dette er erfaringsmessig nødvendig for å sikre en integrering av dette arbeidet i hele organisasjonen.

Fylkeskommunen har et ansvar for å følge opp det kommunale trafikksikkerhets-arbeidet bl.a. gjennom å gi faglige råd og veiledning. Årlige konferanser med de kommunale trafikksikkerhets-kontaktene, er helt sentrale i denne sammenheng både når det gjelder faglig påfyll og vedlikehold av nettverk. De kommunale trafikksikkerhets-kontaktene bør representerer både teknisk- og oppvekstetatene i kommunene.

Det må i løpet av planperioden vurderes å sette i verk stimuleringstiltak for å styrke det kommunale trafikksikkerhetsarbeidet.

Nærheten til publikum medfører at det kommunale trafikksikkerhetsarbeidet har et stort potensial. Innbyggerne i kommunene er gjennomgående opptatt av trafikk og trafikksikkerhetsspørsmål. Det er viktig å dra nytte av dette lokale engasjementet

ved at innbyggerne blir hørt, og at trafikksikkerhetsplanene er kjent og lett tilgjengelig for alle. Kommunenes nettsider må benyttes mer aktivt for å få ut nødvendig informasjon til publikum.

4.3 Samordnet areal- og transportplanlegging ATP
Statens vegvesen, region Sør har tatt et initiativ overfor bykommunene i regionen for å få til en samordnet og bærekraftig areal- og transportplanlegging på tvers av fylkes- og kommunegrenser. Arbeidet baseres bl.a. på bevisstheten om at kommunenes arealpolitikk har stor innvirkning på transportbehov, transportvolum og reisemiddelfordelingen mellom kollektive og private reisemidler. God areal-planlegging legger til rette for kortere transport-avstander mellom daglige gjøremål (arbeid, skole, handel) og legger føringer for at utbygging og transportgenerende virksomheter legges nær hovedårer og knutepunkter i transportsystemet. Dette vil dempe trafikkveksten som igjen kan gi positive bidrag til trafikksikkerheten lokalt.

Areal og transportplanleggingen i Knutepunkt Sørlandet arbeider etter disse prinsippene. Inneværende år er det startet opp et ATP planarbeid mellom Arendal og Grimstad kommuner. Et viktig element er å styrke kollektivaksen mellom byene.

4.4 Trafikksikkerhet og folkehelse
Folkehelse i Agder er et partnerskap for folkehelse i Agderfylkene som ble opprettet høsten 2004. Fylkeskommunene, fylkesmennene, kommuner, Universitetet i Agder, Sørlandets sykehus og en rekke frivillige organisasjoner er med i partnerskapet. Partnerskapet skal fremme folkehelse i Agder.

Folkehelsearbeid er samfunnets totale innsats for å opprettholde, bedre og fremme folkehelsen. I dette ligger nødvendigheten av å styrke verdier som gir det enkelte individ og grupper mulighet for ansvar, delaktighet, solidaritet, mestring og kontroll over eget liv og situasjon. Folkehelsearbeid innebærer å svekke det som medfører helserisiko, og styrke det som bidrar til bedre helse.

Trafikksikkerhetsarbeid er en viktig del av folkehelsearbeid i lokalmiljøet og kan legge premisser for politiske beslutninger. Dette gjenspeiles også i nasjonal sammenheng hvor Helsedirektoratet er inne som en aktør i utarbeidelsen av en ny nasjonal handlingsplan for trafikksikkerhet. Økt vekt på fysisk aktivitet som forebyggende tiltak er et viktig satsningsområde innenfor folkehelsearbeidet. Et svært sentralt tiltak på dette feltet er en større grad av tilrettelegging av en trygg og aktiv skolevei for at flere elever ved skolene i regionen skal kunne gå eller sykle til skolen. I Handlingsplanen for fysisk aktivitet 2005-2009, "*Sammen for fysisk aktivitet*" presiseres betydningen av å fremme en infrastruktur som stimulerer til mer fysisk aktivitet i befolkningen.

I samarbeid med skole og foreldre bør det vurderes å legges til rette for av- og påstigning en viss avstand før skolen. De nasjonale planene for økt sykkelbruk vil også være sentrale i denne sammenheng. Bedre koordinering av de ulike aktørene som arbeider med prosjekter og tiltak innen folkehelse og fysisk aktivitet, vil kunne gi bedre utnyttelse av de samlede ressursene innen sektoren.

4.5 Sosialmedisinske problemstillinger
I skjæringspunktet mellom trafikksikkerhet og folkehelse reises det en rekke sosialmedisinske problemstillinger:

- Praksis med hensyn til bilkjøring og bruk av legemidler: Det er viktig å følge utviklingen på dette området, se på gjeldende rutiner og vurdere om det må settes inn nye tiltak.

- Praksis vedr. fritak fra bruk av bilbelte på medisinsk grunnlag: Det må arbeides aktivt med å redusere fritakene til et minimum. Omfanget av fritakene må registreres.

- Geografiske begrensninger i førerkortet på medisinsk grunnlag: Kartlegge omfang og tidsbegrensning.

- Kjøring i ruspåvirket tilstand: Informasjon og forebyggende tiltak.

4.6 Trafikksikkerhet i kollektivtransporten

Kollektivtransport er generelt en transportform med lite ulykker. Det er imidlertid viktig at en holder fokus på hvordan sikkerheten kan økes. Når en vurderer trafikksikkerhet innen kollektivtransporten vil det være viktig at en ser hele reisen under ett. Det må stilles krav til vei/adkomst, til materiellet, til passasjeren og til sjåføren. Samtidig vil det være en del tiltak som kan virke mot hverandre. Dette gjør at en i mange tilfeller må velge "mellomløsninger". Eksempel kan være behovet for stor kapasitet (les ståplasser)/ universell utforming/ sikkerhetskrav, standardisering/vognmateriell og miljøkrav. De fleste krav er regulert gjennom lover og forskrifter. Legges kravene og forventningene høyere enn hva lover og forskrifter krever, vil det være kostnadsdrivende. Det må da gjøres valg i forhold til hva en vil prioritere og hvilken effekt tiltaket har i forhold til andre tiltak.

Gjennom denne planen vil en sette spesielt søkelys på å få til best mulig sikkerhet innen skolebarn-transport. Det vil være nødvendig med et utvidet samarbeid mellom fylkeskommunene, kommunene, Statens vegvesen, busselskapene og den enkelte skole for å finne de gode løsningene og ansvars-delingen. Mest mulig bruk av busser med setebelter samtidig som en bør unngå ståplasser, vil være ett viktig mål i planperioden. Krav til standard på busser ved nye avtaler, oppgradering av holde-plasser, sikring av overganger/skolevei slik at flere kan gå/sykle, trafikksikkerhetsopplæring vil være eksempler på at alle må ta sitt ansvar for økt trafikksikkerhet. Det er når en klarer å se hele reisen under ett at en kan få de beste løsningene.

4.7 Samordning i forhold til øvrige aktører

Samarbeid med bransjeorganisasjoner og andre frivillige organisasjoner er nødvendig for å lykkes med trafikksikkerhetsarbeidet:

- tungbilbransjen hvor en viderefører og videre-utvikler tungbilforum som en arena for kontakt og utveksling av informasjon og opplæring.
- mc-miljøet i Agderfylkene hvor en kan utvikle og bygge på eksisterende kontaktnett for å skape en arena for informasjon og opplæring.
- frivillige organisasjoner blir i noen grad fulgt opp gjennom årlige møter mellom trafikksikkerhets-gruppa i Vest-Agder og de ulike organisasjonene. Erfaringene sålangt tilsier at disse møtene bør gjennomføres i begge Agderfylkene.

4.8 Trafikksikkerhet og HMS

I dag er innsatsen innen Helse-, miljø- og sikkerhets-arbeidet (HMS) i hovedsak konsentrert om arbeids-miljø, forurensning, brann og elektrisitet. Det har foreløpig vært lite fokus på trafikksikkerhet i HMS-arbeidet.

I Norge ble det i perioden 2004 - 2008 registrert 80 arbeidsrelaterte dødsulykker i trafikken, da har vi kun regnet førere av biler og ikke passasjerer, fotgjenger- eller sykkelulykker. Det er grunn til å anta dette tallet er høyere ut fra erfaring om under-rapportering / feilrapportering. Disse ulykkene kan unngås ved effektiv ledelse og forebyggende tiltak. Ulykkene skjer oftere i små og mellomstore bedrifter med mindre enn 50 ansatte.

Flere bedrifter i Agder fylkene må stimuleres til å integrere trafikksikkerhet og reisepolicy som en naturlig del av sin HMS satsning.

5 Informasjon og opplæring

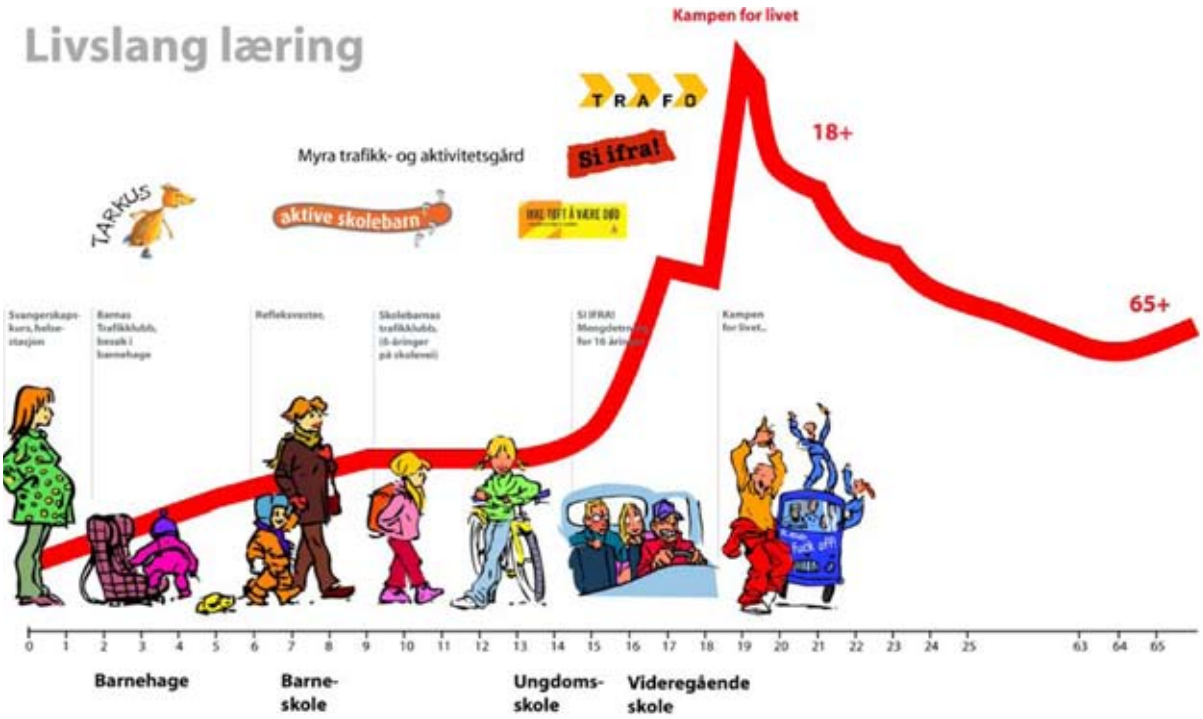
Mennesker lærer og påvirkes gjennom hele livet. Trafikkopplæring er en livslang læringsprosess som bør starte allerede i barneårene. For å være effektiv må opplæring og informasjon så langt det er mulig være tilpasset målgruppene og formålet. Grunnlaget for bevisste og varige holdninger, også til trafikk, blir lagt i barneårene. Trafikkopplæring må derfor være en integrert del av både oppdragelsen og det generelle opplæringsarbeidet. Foreldrene har en viktig funksjon i å innarbeide gode trafikkvaner i oppveksten. Dette innebærer at alle som har et oppdrager-, opplærings- og informasjonsansvar må ha kunnskap og muligheter til å bidra på sine områder.

Viktige komponenter i holdningsskapende arbeid er kunnskap, erfaringer og følelser. Holdninger dannes først og fremst gjennom gode rollemodeller, kontinuitet og rutiner som sikrer at trafikksikkerhetsarbeidet blir en del av hverdagen.

5.1 Informasjon og opplæring
- barnehage, skole og ungdom

Forskning viser at den beste effekten av informasjon og opplæring får man dersom disse tiltakene er nært knyttet til fysiske tiltak og kontrolltiltak.

Illustrasjonen nedenfor viser i hvilken fase av livet informasjon og opplæringstiltak innen trafikksikkerhet settes i verk overfor befolkningen.
Det er også viktig å se tiltakene i sammenheng med den bakenforliggende kurven som viser at risiko for å bli utsatt for en trafikkulykke stiger jevnt inntil den når en topp rundt tyveårsalderen.



Kurven viser relevante opplæringstiltak og prosjekter som går inn i perioden fra barnehagen til utgangen av videregående skole. Nullvisjonsprosjektene i Vest-Agder har som mål å ivareta informasjon om trafikksikkerhet til den voksne befolkningen over 24 år.

Trafikkopplæring i barnehagene
I rammeplan for barnehagen stilles det krav om at nærmiljøet skal brukes for å gi barna kunnskaper og opplevelser. Det innebærer at barna får god kjennskap til trafikken de daglig ferdes i. En god overgang fra barnehage til skole forutsetter at trafikkopplæring integreres i barnehagens omsorgs- og opplæringsarbeid.

Barnehagen skal gi barn et oppvekstmiljø som er helsefrembringende og skadeforebyggende. Derfor må trafikksikkerhet inngå som en viktig del av HMS arbeidet i barnehagen. Barnehagen skal kunne vise til klare sikkerhetsrutiner for turer og transport i barnehagens regi og på barnehagens parkeringsplass.

Barnehagepersonell må ha trafikkfaglig kunnskap for å kunne ivareta barnas sikkerhet og foreldrenes behov for veileding.

Barnas trafikklubb
Barnas trafikklubb, **www.barnastrafikklubb.no**, er et nettbasert, gratis tilbud til barn og foreldre. Her er spill, oppgaver og lydstoff til barn. Klubbsidene kan også benyttes av barnehagene og av foreldre til støtte i trafikkoppdragelsen.

Trafikkopplæring i grunnskolen
Læreplanen har klare mål for trafikkopplæringen. Det må arbeides for å sikre kontinuitet og progresjon gjennom hele grunnopplæringen. Skolen har kunnskapsmål om trafikk etter 4., 7. og 10. trinn. Det betyr at skolen må drive systematisk trafikkopplæring. Opplæringen som fotgjenger og syklist må forankres i nærmiljøet og tilpasses elevenes alder og erfaring. Dette er en viktig del av skolens bidrag til å få redusert antallet personer som blir drept og skadd i trafikken i dag og i fremtiden.

Tidligere undersøkelser har vist at det var minst trafikkopplæring i ungdomsskolen. Mange skoler hadde tidligere mopedopplæring som valgfag. Ni ungdomsskoler i Agder tilbyr i dag trafikalt grunnkurs til elever på 10. trinn og fem skoler tilbyr også mopedopplæring i skolens regi. Omfanget av trafikkopplæring i ungdomsskolen etter innføringen av Kunnskapsløftet er usikker selv om det er klare kunnskapsmål. Det er ønskelig at alle elever på 10. trinn får tilbud om trafikalt grunnkurs.

Kompetansemål i 4. trinn: Elevene skal kunne følge trafikkreglene for fotgjengere og syklister.

Kompetansemål på 7. trinn: Elevene skal kunne praktisere trygg bruk av sykkel som fremkomstmiddel.

Kompetansemål i 10.trinn: Elevene skal kunne gjøre greie for hvordan trafikksikkerhetsutstyr hindrer og minsker skader ved uhell og ulykker.

www.trafikkogskole.no et viktig nettsted for grunnskole og videregående skole med oppgaver, filmer og spill knyttet tett opp til målene i læreplanene.

Opplæring i videregående skole
Opplæringen i videregående skole er svært fagstyrt. Tre videregående skoler i Agder har tilbud om trafikalt grunnkurs til elevene. Det er i denne alderen de unge for alvor blir selvstendige trafikanter og har høyest risiko i trafikken. Det er derfor viktig at det stimuleres til satsing på holdningsskapende tiltak og trafikkopplæring i alle videregående skoler. Skolene bør også legge til rette for å kunne bruke trafikksikkerhet som tema i forbindelse med elevenes prosjektarbeider i undervisningssammenheng.

Tiltak rettet mot russen: Gratis kontroll av russebiler og temadager om trafikk og rus.

Tiltak rettet mot ungdom
"Si i fra" i andre året på videregående - styrker ungdommens kunnskaper om seg selv og øver på å ta riktige beslutning som passasjer i bil.

"Kampen for livet" i tredje året på videregående. Viser ungdommen hva som virkelig skjer i en trafikkulykke - med autentiske bilder og fortelling med egne erfaringer etter ungdomsulykker.

"Trafo" er et tilbud til førerkortkandidater i begge fylkene. Målet for Trafo er å gi ungdom en opplevelse som kan påvirke dem til sikrere adferd i trafikken. Dette tiltaket er i samarbeid med kjøreskolene. **www.trafoen.no**

"18+" er et kurs for ungdom som nylig har fått førerkort. Det består av tre moduler:
A) Gjennomgang i Trafo'en.
B) En praktisk kjøreøvelse på bane som viser konsekvensen av for høy fart
C) En praktisk øvelse i å komme først til et ulykkested og bli drillet i skadestedsbehandling og førstehjelp. Etter gjennomført kurs får deltakerne tilbud om redusert forsikringspremie på egen bil av forsikringsselskapene If og Gjensidige.
www.18pluss.no

Vi bør i løpet av planperioden vurdere hvordan vi kan ta i bruk sosiale medier for å komme i en bedre dialog med ungdommen om trafikksikkerhet.

5.2 Informasjon og opplæringsarbeid i kommunene

I Vest-Agder er det etablert tre nullvisjonsprosjekter. Profilen på disse prosjektene er i hovedsak rettet mot informasjons- og opplæringstiltak, og er et positivt supplement til tradisjonelt kommunalt trafikksikkerhetsarbeid som har hatt et stort fokus på fysiske tiltak.

Hovedmålet for prosjektene er å gjøre nullvisjonen kjent i disse kommunene, og sette trafikksikkerhet på dagsorden i lokalmiljøet. En av hovedoppgavene i prosjektene er kursing av samtlige kommunalt ansatte i kommunene i hva nullvisjonen innebærer. Sentralt i prosjektene er også en god dekning og informasjonsspredning i lokale medier, særlig lokalavisene for regionene.

Prosjektet i Lyngdal og Farsund ble evaluert i 2006 og det viste seg at prosjektet har hatt god effekt på å gjøre nullvisjonen kjent, og sette trafikksikkerhet på dagsorden i kommunene. Det er også påvist en liten endring i positiv retning på innbyggernes adferd i trafikken. Vi har grunn til å tro at tilsvarende effekter kan finnes i de øvrige prosjektene.

Søgne og Songdalen har i større grad enn de øvrige prosjektene prøvd ut noen tiltak rettet mot ungdom. Dette gjelder spesielt mopedprosjektet og kjøre-atferdsprosjektet som retter seg mot ungdom i risikogruppen. Disse tiltakene vil kunne ha en klar overføringverdi til de andre nullvisjons-prosjektene. Det bør arbeides videre med å opprette nullvisjons-kommuner også i Aust-Agder. Mye av det arbeidet som er gjort i Vest-Agder kan også nyttiggjøres i Aust-Agder. Her er det også sentralt å få til en god samordning mellom prosjektene for å oppnå best mulig utnyttelse av investerte midler.

Nullvisjons-prosjektene har vært operative fra 2003, og det må i løpet av planperioden foretas en samlet vurdering av effekten disse prosjektene har hatt på trafikksikkerhetsarbeidet i kommunene. Særlig vil det være nyttig å få klarlagt i hvilken grad de enkelte kommunene har innarbeidet et fokus på trafikksikkerhet i den daglige driften og i det kommunale planarbeidet. Disse vurderingene vil danne grunnlag for hvilken profil disse prosjektene vil ha på lengre sikt.

5.3 Snøscootere og 4-hjulinger (ATV)

Snøscootere og særlig 4-hjulinger (ATV) har de siste årene fått en større utbredelse. Dette er kjøretøyer som i første rekke er konstruert for bruk utenfor vei. Det er et økende antall alvorlige ulykker, både på og utenfor vei, som er knyttet til bruk av disse kjøretøyene. Det er derfor viktig med økt informasjon om bruken av disse kjøretøyene med et særlig fokus på sikkerhet.

5.4 Føreropplæring

Det ble fra 2005 innført nye regler for føreropplæringen i alle førerkortklasser. Den nye opplæringen var lagt opp til å foregår i fire trinn. Denne trinnvise opplæringen er obligatorisk og skal spesielt legge vekt på å påvirke elevenes holdninger og atferd i trafikken. Figuren under illustrerer de fire trinnene.

Trafikalt grunnkurs er obligatorisk for alle som skal begynne å øvelseskjøre. Etter både andre og tredje trinn i opplæringen vil det bli lagt inn obligatoriske veiledningstimer. I disse timene vil både lærer og elev evaluere om opplæringsmålene er oppnådd. Den nye føreropplæringen vil gi gode bidrag til en heving av kvaliteten på og omfanget av opplæringen. Over tid bør denne satsingen kunne gi utslag i positive endringer i nye motorføreres holdninger og atferd i trafikken.

Mengdetrening

Statens vegvesen startet i 1995 informasjon om mengdetrening for de som skal ta førerkort i kl. B og for ledsagere. På møtene oppfordres det til å øvelseskjøre så mye som mulig for å få kjøreerfaring. For å kunne øvelseskjøre må hver elev ha gjennomført trafikalt grunnkurs (trinn 1), både for å øvelseskjøre privat og ved trafikkskole.

Øvelseskjøring kan begynne etter eleven har fylt 16 år, og vi anbefaler at de gjennomfører all obligatorisk opplæring ved trafikkskole det første året, for deretter å drive mer bevisst mengdetrening privat det andre året. Vi oppfordrer ledsagerne til å være med på kjøretimer for å bli mer bevisste på hva de skal øve på.

I Aust-Agder har vi, og vil fortsette med å arrangere tekniske øvelser for nybegynnere med ledsager på trafikkstasjonen med sensorer tilstede for å veilede.

5.5 Kampanjer og aksjoner

Kampanjer er et virkemiddel for å nå frem til bestemte trafikantgrupper med spesielle budskap. En utfordring med kampanjer i trafikksikkerhetssammenheng er ofte en liten grad av lokal forankring. En bør derfor satse på å legge en strategi for å oppnå best effekt av disse kampanjene også lokalt. Forskning viser at en kombinasjon mellom kampanjer og kontrolltiltak gir best resultat.

Trinn 1	**Trinn 2**	**Trinn 3**	**Trinn 4**	**Førerprøve**
Grunnkurs	Grunnleggende kjøretøy- og kjørekompetanse	Trafikal kompetanse	Avsluttende opplæring	

Landsdekkende kampanjer
Det finnes flere landsdekkende kampanjer i vegvesenets regi som tar opp ulike sider ved trafikal adferd myndighetene ønsker å fokusere på. Hovedkampanjen i perioden 2010 – 2012 fartskampanjen "Hvilken side av fartsgrensen er du på?".

Hvilken side av fartsgrensen er du på?

Jentenes trafikkaksjon i Trygg Trafikks regi startet i 2008. Målet er å redusere antall skadde og drepte ungdommer og bidra til å øke jentenes kunnskap, ferdighet og villighet til å påvirke sitt trafikkmiljø både som passasjer og bilfører. Målgruppen er jenter 16 – 19 år som medlemmer av aksjonen og deres nettverk, både gutter og jenter. Det er en treårig aksjon der jentene får tilsendt 3 – 4 personlige brev hvert å i tre år. Jentene blir også medlem at et lukket, eksklusivt nettsamfunn der de kan legge ut bilder, diskutere, gi hverandre tips og fakta. SMS blir også brukt i aksjonen.

Sykkelhjelmkampanje 2009 – 2010
Målet et at alle syklister bruker hjelm, og i planperioden skal vi doble antallet. Voksne er dårligst. Målet med kamp-anjen er å få flere voksne til å bruke sykkelhjelm, spesielt kvinner. Kampanjen bygger på at det finnes flere sykkelhjelmer enn man tror og det er mulig å finne en hjelm man trives og vil bli sett med.

Eksempel på sykkelhjelm med personlig stil.

Husk bilbelte

Andre kampanjer som videreføres er "Bruk bilbelte" kampanjen og "Stopp og sov" kampanjen.

Nyttårsaksjonen som er en felles markering for begge Agderfylkene hvor det fokuseres på antall drepte i trafikken foregående år, er en lokal aksjon som synliggjør behovet for en fortsatt stor innsats i trafikk-sikkerhetsarbeidet.

6 Kontrolltiltak

Det er et stort potensial for vesentlig ulykkes-reduksjon gjennom økt kontrollvirksomhet. Dette gjelder både politiets og vegvesenets kontroll-virksomhet. Tiltakene for å utløse dette potensialet må konkretiseres i de årlige tiltaksplanene.

6.1 Politiets kontrollinnsats
Visjonen om null drepte og varig skadde ligger til grunn for politiets trafikksikkerhetsarbeid.

Ansvaret for trafikkinnsatsen er forankret i Agder politidistrikts ledergruppe. Oppgaver og ansvar er fordelt på driftsenhetene, trafikk koordinator, trafikk kontakter og påtale og skal legges til grunn for arbeidet. Driftsenhetene skal, ut fra Agder politi-distrikts handlingsplan, lage lokale trafikkplaner ut fra lokale problemer og behov. I forbindelse med dette arbeidet skal planene bygge på metoden "problemorientert politiarbeid" slik at ressursene blir utnyttet optimalt og slik at de rette tiltak settes inn til rett tid. Arbeidet skal for øvrig gjøres i tett og godt samarbeid med UP, Statens vegvesen, Trygg Trafikk, skoler mfl.

Trafikktjenesten er integrert i den ordinære uniformerte og sivile ordens- og patruljetjenesten. I løpet av 2010 skal distriktet kontrollere 58000 kjøretøy. I tillegg skal en systematisk og effektiv bruk av automatiske trafikkontroller benyttes. Distriktet skal også sikre en hurtig straffesaks-behandling og adekvate reaksjoner ved trafikk-lovbrudd. Det er således viktig at den subjektive og faktiske oppdagelsesrisiko oppleves som høy, slik at en oppnår større lovlydighet i trafikken.

Fokus skal særlig rettes mot spesielt ulykkes-belastede veistrekninger, aggresiv kjøreatferd, hastighetsovertredelser, kjøring i ruspåvirket til-stand og manglende bruk av personlig verneutstyr (manglende beltebruk og manglende sikring av barn i bil). Tjenestepersonellet skal også være oppmerk-som på annen kriminalitet.

I forhold til barn og unge er det viktig at trafikk-opplæringen starter tidlig. Her skal distriktet bidra i samarbeid med Trygg Trafikk, skoler og barnehager.

6.2 Utrykningspolitiets kontrollinnsats
UP skal medvirke til å forebygge lovovertredelser i trafikken ved kontroll og overvåkning og der igjennom å redusere antall trafikkulykker med drepte og hardt skadde. Prioriterte områder er aggressiv trafikkatferd, fartskontroll, ruskontroll og kontroll med bruk av verneutstyr. Utrykningspolitiet i Agder- og Rogaland skal årlig kontrollere 144.000 førere. Utrykningspolitiet skal videreføre samarbeide med vegvesenet og Agder politidistrikt, gjennom kampanjer som blant annet "Si ifra" og "Farts-kampanjen". Utrykningspolitiet vil prioritere kontroll-former og steder der potensialet for reduksjon av antall drepte og skadde er størst. Uniformert og synlig politi i en kontrollsituasjon er et effektivt virkemiddel for å oppnå reduksjon i hastighets-nivået. Bruk av sivile kjøretøyer vil i tillegg være viktig for å avdekke de groveste overtredelsene i trafikken. Gjennom dette ønsker UP å øke den subjektive og faktiske oppdagelsesrisikoen.

6.3 Vegvesenets kontrollinnsats
Vegvesenets kontrollinnsats er særlig rettet mot tungbil, der det viktigste er kjøre- og hviletid, sikring av last og bilens tekniske stand, med særlig vekt på bremser. I tillegg satses det betydelige ressurser på kontroll av bilbeltebruk, og vegvesenet vil også fremover revitalisere teknisk kontroll av personbiler. Det mest effektive er felles kontroller mellom politiet og vegvesenet, der begge etaters myndighet og kompetanse kan utnyttes maksimalt.

Bilbeltekontroll kombineres med landsomfattende kampanjer og følges opp med tilstands-undersøkelser. Tall for 2008 viser at bilbeltebruk i tettsted ligger på 95 % i Aust-Agder og 91 % i Vest-Agder. Utenfor tettbebygd strøk ligger fylkene henholdsvis på 99 % og 94 %.

Vegvesenet og politiet samarbeider om automatisk trafikkontroll (ATK) som et supplement til kontroller på vei. Fotoboksene blir digitalisert i løpet av 2010. Dette vil medføre en høyere oppdagelses-risiko på fartsovertredelser ved punktene.

7 Tiltak i vei- og trafikkmiljø

7.1 Identifisering av hovedutfordringene i trafikksikkerhetsarbeidet
0-visjonen er en visjon om et veitrafikksystem hvor ingen blir drept eller varig skadd. Det er langt fram til en slik ideell tilstand, men vi vet en del om hva som skal til for å komme dit. For å legge en langsiktig plan som sikrer at vi går i riktig retning er det nødvendig å definere hvordan et "0-visjonsveinett" ser ut. Det vil være en sentral oppgave å synliggjøre differansen mellom et ideelt nullvisjonsveinett med dagens situasjon. Agderfylkene har ulike utfordringer knyttet til bl.a. befolkningsmønster og trafikktetthet, og det overordnede risikobildet må derfor brytes ned og detaljeres på kommunenivå.

7.1.1 Beskrivelse av et framtidig 0-visjonsveinett
Et veisystem i tråd med 0-visjonen er utformet på menneskets premisser og tar hensyn til vår begrensede mestringsevne og tåleevne. Hovedprinsippet er at utformingen av veitrafikksystemet skal lede til sikker atferd gjennom å være logisk og lettlest og beskytte mot alvorlige konsekvenser av feilhandlinger gjennom ulike barrierer. Dette stiller høye krav til hvordan veinettet utformes, forvaltes, driftes og vedlikeholdes.

Å lede til sikker atferd betyr at veiløsninger, veimiljøet, trafikkreguleringer og driftsstandard gir tydelige signaler til trafikantene om hva de skal gjøre for å ferdes sikkert. Veisystemet leder til sikker atferd ved at det er enkelt å handle riktig og vanskelig å handle feil.

Likevel begår mennesker ubevisste feilhandlinger i trafikken, som å feiltolke situasjoner, være uoppmerksomme, trøtte osv. I et 0-visjonsveinett finnes det barrierer som hindrer at slike feilhandlinger får alvorlige konsekvenser.

7.1.2 Hovedutfordringer
Gapene mellom et 0-visjonsveinett og dagens veinett utgjør det overordnede risikobildet. Det peker på hovedutfordringene som må møtes for at vi skal få et veinett som går i retning av et veisystem uten drepte og varige skadde.

De fem viktigste trafikksikkerhetsutfordringene vil være:

1. Hindre ulykker med myke trafikanter ved å gjøre alle gangfelt til sikre kryssingspunkter for gående og syklende

2. Økt satsing på separering av gående og syklende på de deler av gang- sykkelveinettet hvor det er stor trafikk.

3. Hindre møteulykker ved å etablere barrierer mellom kjøreretningene på veier med stor trafikk og høyt fartsnivå

4. Hindre alvorlige skader ved utforkjøringsulykker ved å fjerne faremomenter nær veien på veier med høyt fartsnivå

5. Hindre alvorlige skader ved kryssulykker ved å utbedre T-kryss på veier med høyt fartsnivå og stor trafikk

7.2 Strategier og tiltaksprogrammer
Med utgangspunkt i hovedutfordringene som er identifisert foreslår vi å iverksette langsiktige tiltaksprogrammer for å nærme oss en veistandard i tråd med 0-visjonens forutsetninger. Dette handler ikke i første rekke om å finne nye grep og tiltak, men å videreføre, forsterke og spisse kjente tiltakstyper som fortsatt har et stort potensiale.

7.2.1 Tiltak mot ulykker med myke trafikanter

Forslag til tiltaksprogram:

Sikring av myke trafikanter i byer og tettsteder

I byer og tettsteder legger vi til grunn at kjørende skal ferdes på de myke trafikantenes premisser. Vi foreslår å videreføre arbeidet som er påbegynt gjennom prosjektet *"Sikring av myke trafikanter i byer og tettsteder."*

Dette innebærer å gjennomgå fartsgrenser i byer og tettsteder basert på ny fartsgrensekriterier (2005) og gjennomføre fysiske tiltak for å sikre kryssingspunkter. De nye fartsgrensekriteriene legger opp til en mye mer differensiert bruk av fartsgrenser basert på fotgjenger- og syklistaktivitet og grad av separering av myke og harde trafikanter.

Det vil også være behov for ulike informasjonstiltak for å skape forståelse for endrede fartsgrenser og fartsdempende tiltak hos trafikantene.

Forslag til tiltaksprogram :

Gangfelt i 50- og 60-sone

Gangfelt på veier med fartsgrense 50 og 60 km/t er et sikkerhetsproblem. Gjennom prosjektet *"Sikring av myke trafikanter i byer og tettsteder"* har distriktene påbegynt en kartlegging av gangfelt i 60-sone. Kartleggingen må utvides til også å gjelde gangfelt i 50-sone og på grunnlag av dette må distriktene utarbeide en plan for sikring. Samtlige gangfelt i 60-sone bør sikres. Aktuelle tiltak er nedsatt fartsgrense, signalregulering, planskilt kryssing eller fjerning. Alle disse alternativene kan suppleres med andre sikringstiltak. Belysning og plassering av holdeplasser må vies spesiell oppmerksomhet i vurderingen. Fjerning av gangfelt er et upopulært tiltak og et aktivt informasjons-arbeid bør inngå som en del av planen.

7.2.2 Tiltak mot møteulykker

Forslag til tiltaksprogram:

Etablering av midtrekkverk og merket sperreområde

Det bør være en overordnet og langsiktig målsetting at veistrekninger med stor trafikk og høyt fartsnivå har barrierer som hindrer møteulykker. Det kan være en langsiktig ambisjon at alle strekninger med fartsgrense 70 km/t eller høyere skal ha midtrekkverk dersom ÅDT er over 8.000 eller merket sperreområde dersom ÅDT er over 4.000. Tiltakene er kostbare, men effektive mot møteulykker.

7.2.3 Tiltak mot utforkjøringsulykker

Forslag til tiltaksprogram:

Mykgjøring av sideterreng

Det bør være en overordnet, langsiktig målsetting at veistrekninger med stor trafikk og høyt fartsnivå har et sideterreng som er utformet slik at kjøretøy som havner utenfor veien ikke påføres skader som medfører dødsfall eller alvorlige skader på førere eller passasjerer.

Tiltak mot utforkjøringsulykker kan deles i to kategorier:

- Ulykkesforebyggende tiltak. Med dette menes tiltak som skal hindre kjøretøy å havne utenfor veibanen på høyre side. Typiske slike tiltak er siktrydding, skilt, (profilert) kantmerking, kantstolper, belysning og alle tilsvarende tiltak som bidrar til å gi føreren riktig informasjon om veiens videre forløp. Kurveutretting og breddeutvidelse kan også være aktuelle tiltak.

- Skadereduserende tiltak. Med dette menes tiltak som skal hindre at konsekvensene av en utforkjøring blir død eller alvorlig skade. Dette innebærer å fjerne alle faremomenter i en gitt avstand fra kantlinjen i henhold til kravene i Håndbok 231 Rekkverksnormalen. Målet med slike tiltak er å få en veiprofil uten objekter som kan gi bråstopp eller på annen måte påføre kjøretøy stor skade.

7.2.4 Ulykker i T-kryss

Forslag til tiltaksprogram:

Utbedring av T-kryss

T-kryss på høytrafikkerte veier med høyt fartsnivå utgjør et sikkerhetsproblem. Stor trafikk gir stor sannsynlighet for ulykker, høyt fartsnivå gir stort skadeomfang og mange kryss har dårlig utforming som kan lede til feilhandlinger. Overbelastning av krysskapasiteten bidrar ofte til at trafikantene blir stresset og tar for store sjanser. Ulykkesfrekvensen i T-kryss øker med andel sideveistrafikk.

Det må gjennomføres en systematisk gjennomgang av alle T-kryss med høy risiko, det vil si alle T-kryss på veier med fartsgrense 70 km/t eller høyere og ÅDT over 8000. Kartleggingen gjøres av hvert distrikt og skal munne ut i en plan med identifisering og prioritering av strakstiltak og mindre invester-ingstiltak. Det må sikres at krysset fremstår som oversiktlig og forutsibart. Det skal være god sikt mot krysset og andre trafikanter, tilfredsstillende belysning og riktig plasserte skilt. Nedsatt farts-grense og endret utforming kan bidra til å redusere risikoen i krysset. Ombygging til rundkjøring er spesielt aktuelt ved høy andel sideveistrafikk.

7.2.5 Tiltak mot mørkeulykker

Forslag til tiltaksprogram :

Veibelysning

Veibelysning er et effektivt trafikksikkerhetstiltak på veier med mange mørkeulykkker. Belysning gir bedre sikt og gjør det enklere å oppfatte veiens videre forløp. Veibelysning vil også være en stor forbedring for myke trafikanter utenfor tettbygde strøk hvor det kanskje ikke er realistisk å gjennomføre tyngre tiltak. Det er ønskelig med et større fokus på belysning i og hvitmaling/kalking av tunneler.

Fylkesmannen
i Vest-Agder

Fylkesmannen
i Aust-Agder

POLITIET

Statens vegvesen

TRYGG TRAFIKK