

# Handlingsplan for trafikksikkerhet 2010-2013 Oppland fylkeskommune



Utkast  
30. juni 2009

# INNHold

Forord

Innledning	s. 1
Utfordringer	s. 1
Ulykkestyper	s. 3
Nullvisjonen	s. 6
Visjon	s. 7
Innsatsområder, strategier og tiltak	s. 7
Aktører i trafikksikkerhetsarbeidet	s. 10
Trafikksikkerhetsprisen	s. 11

## FORORD

Oppland fylkes trafikksikkerhetsutvalg (FTU) har utarbeidet ny "Handlingsplan for trafikksikkerhet" gjeldende for 2010 – 2013. Det vil bli utarbeidet årlige virksomhetsplaner i perioden.

Handlingsplanen er forankret i Stortingsmelding nr. 46, Nasjonal transportplan 2002-2011, Samferdselsdepartementets Strategiplan, trafikksikkerhet på veg 2002-2011, Nasjonal handlingsplan for trafikksikkerhet på veg 2002-2011, og tilgjengelig ulykkesdata for vegtrafikken i Oppland.

Helhetstenkning, samordning og samarbeid skal prege arbeidet, og FTU ønsker at planen skal brukes aktivt og initiere tiltak på alle plan i trafikksikkerhetsarbeidet. Gjennom samarbeidsavtaler med Staten og kommunene kan trafikksikkerhetsarbeidet også være et sentralt virkemiddel i en regional utvikling i fylket.

Det er en forutsetning for arbeidet at det stilles økonomiske midler til rådighet for å gjennomføre virksomhetsplanen gjennom årlige bevilgninger og budsjetter. Trafikksikkerhet skal vektlegges høyt i bevilgninger til vegformål.

Planen er en del av "Fylkesplan for Oppland 2005-2008, og er godkjent av fylkesutvalget.

## INNLEDNING

Vegtrafikklovens § 40 a gir fylkeskommunen et ansvar for å tilrå og samordne tiltak for å fremme trafikksikkerheten i fylket. I Oppland ivaretas ansvaret av et eget utvalg – Oppland fylkes trafikksikkerhetsutvalg (FTU) – bestående av fem oppnevnte politiske medlemmer med personlige varamedlemmer. Konsultative medlemmer er fylkesmannen, fylkeskommunen, politiet, Statens vegvesen og Trygg Trafikk.

Statens vegvesen ivaretar sekretariatsfunksjonen.

Utvalget tilrår og samordner tiltak gjennom sine samarbeidspartnere ved motivering, samarbeidsprosjekter og økonomisk støtte. FTU fokuserer mest på forebyggende arbeid, adferdsrettede tiltak og initiering av trafikksikkerhetsarbeid i kommunene og blant fylkets innbyggere. Utvalget vil nå i større grad se tiltakene i sammenheng med tiltak innen fylkesvegbudsjettet.

Hensikten med denne planen er å sette mål og strategier som grunnlag for årlige virksomhetsplaner og inspirere til godt trafikksikkerhetsarbeid på mange ulike plan.

Fysiske tiltak på riks- og fylkesvegnettet som vegomlegging, utbedring av ulykkesbelastede punkt og strekninger, regulering av trafikken og trafikkrettet vedlikehold, har stor nytteeffekt. Disse tiltakene beskrives i handlingsprogrammet til Nasjonal transportplan og av fylkesvegplaner, og behandles derfor ikke nærmere i denne planen.

For å få størst mulig effekt av trafikksikkerhetsinnsatsen definerer planen noen få, men viktige mål. Vi ønsker også å fokusere på de mest effektive tiltakene innenfor eksisterende rammebetingelser både på kort og lang sikt.

## UTFORDRINGER

Hovedvegnettet i Oppland har stor andel gjennomfartstrafikk. Nesten 20 % av tungtrafikken på stamvegnettet i Norge går på E6 i Gudbrandsdalen. Tungtrafikken er en miljøbelastning i tillegg til å øke ulykkesrisikoen. Det er registrert en sterk økning av andelen utenlandske vogntog, mange med vesentlige tekniske feil og mangler. Standarden på stamvegene og andre riksveger med stor trafikkbelastning i fylket er klart for dårlig i forhold til funksjonen som tungtrafikkårer – E6, E16, E136, riksveg 4, 33 og 255.

God vegstandard og godt vedlikehold er viktig for trafikksikkerheten. Oppland har 6 % av riksvegnettet i landet, men knapt 2 % av investeringsmidlene.

I Oppland bor 46 % av befolkningen utenom byer og større tettsteder. Tilsvarende tall for hele landet er 23 %. For mange av disse er stamveger eller riksveger eneste transportåre. Den må brukes som skoleveg,

arbeidsveg, turveg, til besøk av naboer og til handleturer. Ofte er dette forbundet med så stor risiko at det virker frihetsbegrensende. Naturlig ferdsel på beina eller sykkel velges bort til fordel for bil.

Spredt bosetting skaper også mye arbeidspendling, både dag- og ukependling. Arbeidsreisene må gjennomføres uansett trafikksituasjon og vær- og føreforhold.

Spredt bosetting medfører også mye transport av skoleelever. 40 % av grunnskoleelevene bruker skolebuss.

Oppland er det største reiselivsfylket i landet. Ingen fylker har flere hytter. Turistanlegg og storslått natur tiltrekker seg også mange utenlandske turister. Dette medfører at det er mange ukjente bilister på vegnettet og bilister med en annen kjøreadferd enn lokale trafikanter. Sammen med gjennomfartstrafikken er disse viktige med hensynt til møte- og utforskjøringsulykker.

Mange ungdomsmiljøer i Oppland er bygget rundt bilen og bilkjøring. Unge mannlige bilførere i alderen 18-24 har høy ulykkesrisiko i forhold til andre grupper i vegtrafikken. I enkelte av disse miljøene er bilen og bilens krefter gjenstand for utfoldelse i form av risikofylt adferd.

105 (371) personer er drept og 2569 skadet i 1749 personskadeulykker i Opplandstrafikken i perioden 1999-2003 (ta utgangspunkt i perioden 1990-2008?). Ulykkene representerer store økonomiske konsekvenser for samfunnet, i tillegg til sorg, savn og lidelser for de pårørende.

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Drepte	28	21	34	27	14	15	17	13	13	15	24	21	21	24	12	18	15	28	11
Hardt skadde	78	81	102	73	78	86	68	70	71	64	97	64	74	53	77	62	61	67	53
Lettere skadde	435	520	501	500	482	524	563	458	507	489	473	448	492	361	403	424	349	454	355
Drepte og skadde	541	622	637	600	574	625	648	541	591	568	594	533	587	438	492	504	425	549	419

I perioden 1990-2008 har 37 % av alle personskadeulykker i Oppland skjedd i Gudbrandsdal, mens hele 51 % av dødsulykkene skjedde der.

Antall ulykker har sammenheng med trafikkmengden, og hovedvegnettet har størst trafikk og de fleste ulykkene.

Hele 79 % av trafikkulykkene skjer utenfor tettbygd strøk, og 95 % av de drepte i trafikken omkommer utenfor tettbebyggelse hvor utforkjørings- og møteulykker dominerer. I tettbygde strøk er det flest kryss-, fotgjenger- og møteulykker.

Møteulykkene får de alvorligste konsekvensene - utgjør 22 % av ulykkene – mens 66 % av alle drepte og 40 % av alle drepte og hardt skadde er innblandet i denne ulykkestypen. Møteulykker skjer oftest i desember-januar og i juni-juli.

De fleste trafikkulykkene skjer på formiddag og kveld, de siste ukedagene og om sommeren.

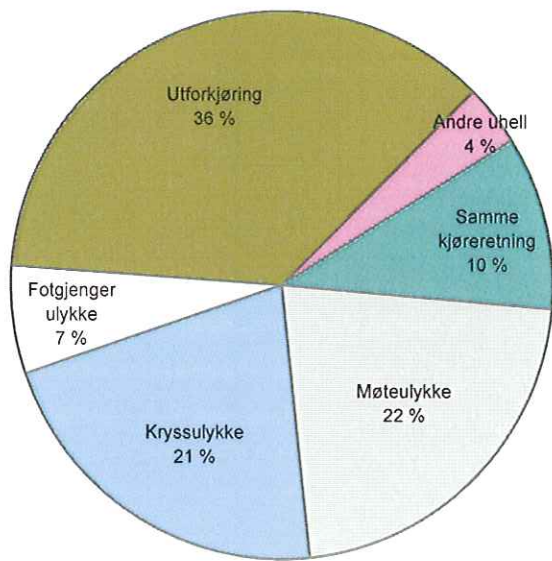
Aldersgruppen 16-26 år er overrepresentert i trafikkulykkene (31 %). De utgjør bare 13 % av fylkets befolkning og har den største ulykkesrisikoen. Det er 5 ganger så mange skadde og drepte 18-åringere som 62-åringere (sammenlignbart antall), og menn er 2-3 ganger så ulykkesutsatt som kvinner.

83 % v de skadde trafikantene er bilførere og passasjerer, mens fotgjengere utgjør 4 %.

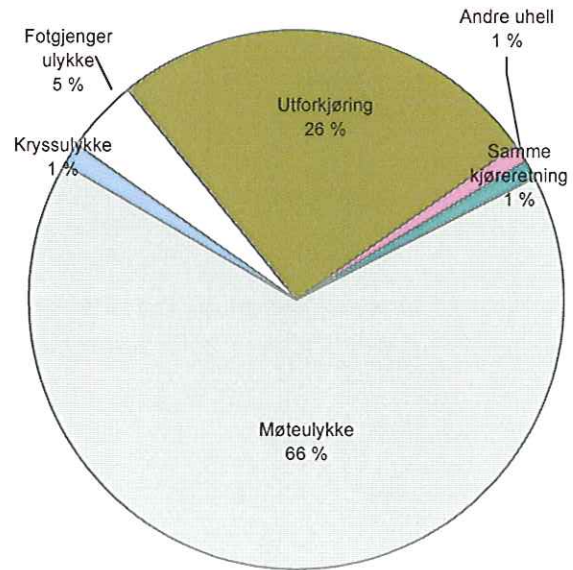
Oppland er blant de fylker som har høyest biltetthet i landet, kjøretøyparken er gjennomgående eldre enn landsgjennomsnittet og trafikkveksten i Oppland er større enn i landet for øvrig.

Vegtrafikkulykkene i Oppland i 2008 kostet samfunnet 1,2 milliard kroner, og i tillegg kommer sorg, savn og lidelser for de nærmeste pårørende.

## ULYKKESTYPER



Figur 1: Andel ulykker fordelt på ulykkestyper, Oppland, 2004-2008\*



Figur 2: Andel drepte fordelt på ulykkestyper, Oppland, 2004-2008\*

Utforkjøringsulykker utgjør 36 % av ulykkene i fylket i perioden 2004-2008\*. Det er høyere andel enn landsgjennomsnittet som er 28 %.

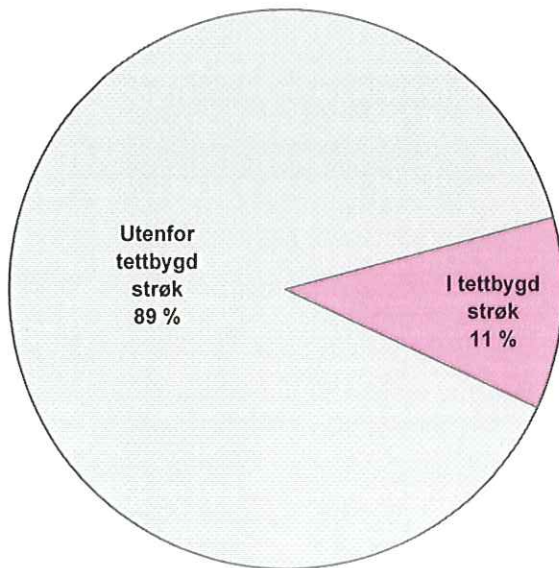


Møteulykker er ulykkestypen med de alvorligste konsekvensene. Møteulykker utgjør 22 % av alle ulykker, men hele 66 % av alle drepte og 40 % av alle drepte og hardt skadde. På landsbasis utgjør møteulykker 14 %.

Ulykker mellom kjøretøy med kryssende kjøretretning utgjør 21 %.

Fotgjengerulykker utgjør 7 % av alle ulykker, og ca. 5 % av alle drepte.

Det er stor forskjell mellom andel ulykker og andel drepte i de forskjellige ulykkestypene. Møteulykker omfatter 66 % av alle drepte, men representerer 22 % av ulykkene.



79 % av vegtrafikkulykkene i fylket skjer utenfor tettbygd strøk. Denne andelen har vært økende i de siste årene.

Hele 89 % av drepte og hardt skadde skjer her (se figur til venstre).

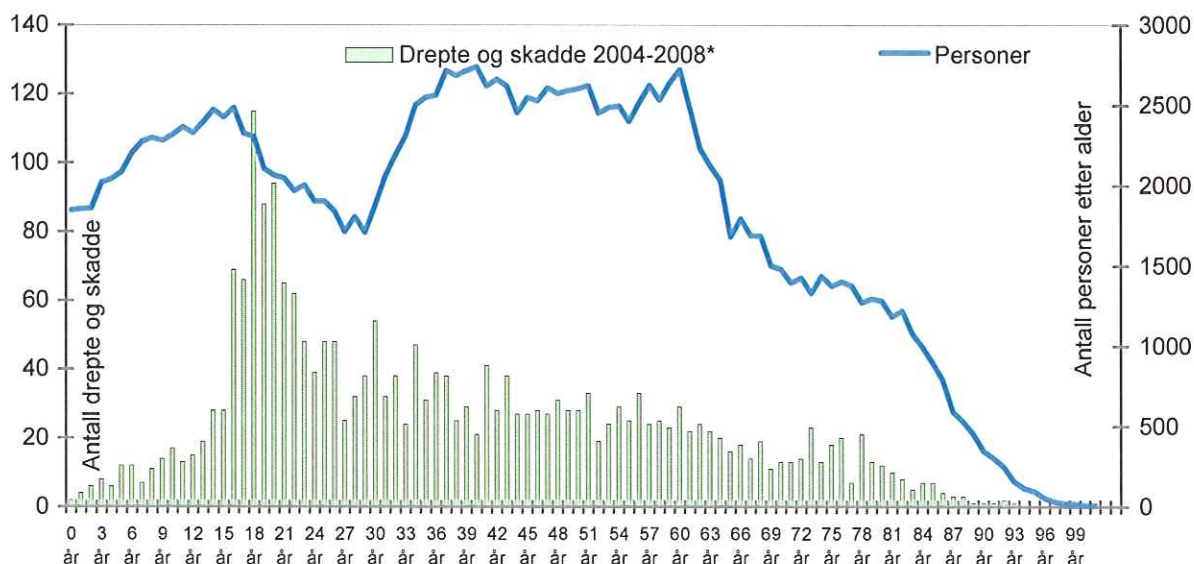
Utenfor tettbygd strøk dominerer utforkjøringsulykker og møteulykker.

Innenfor tettbygd strøk dominerer ulykker i kryss, fotgjengerulykker og møteulykker.

*Figur 3: Drepte og hardt skadde i personskadeulykker i og utenfor tettbygd strøk, Oppland snitt 2004-2008\**



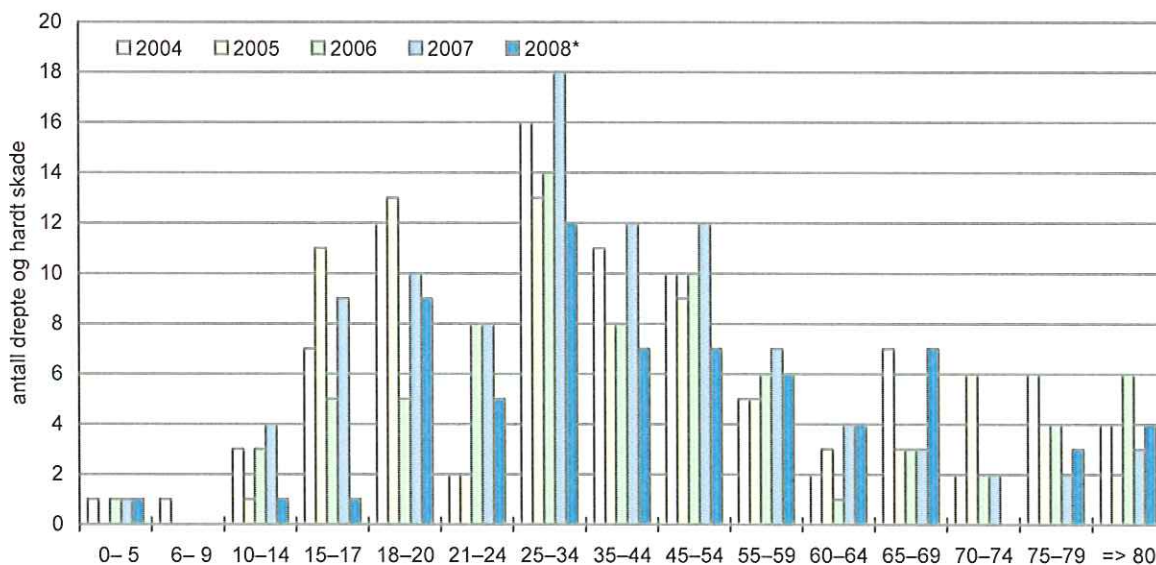
Foto: Dødsulykke E-6 Strand Camping 03.10.2007 – (UAG)



Figur 4: Personer drept eller skadd og antall personer, etter alder

Trafikanter i aldersgruppen 16 - 26 år er overrepresentert i trafikkuulykkene (31 %). De utgjør bare 13 % av opplandsbefolkningen. Det er et tydelig sprang fra 15 til 16 og fra 17 til 18 år, når de unge begynner å kjøre moped, MC og bil. Ulykkesrisikoen reduseres med økende erfaring.

Det er ca. 5 ganger så mange skadde og drept 18-åringers som 62-åringers (sammenlignbare grupper i antall). I yngre aldersgrupper er det vesentlig flere skadde og drept menn enn kvinner.



Figur 5: Personer drept eller hardt skadd, etter aldersgruppe

Når det gjelder aldersgruppene 0-14 år er tallene for drepte og hardt relativt stabile. Mens for aldersgruppen 15-24 er reduksjonen betydelig i 2008. Dette er ekstra gledelig siden de har den høyeste ulykkesrisikoen.

## NULLVISJONEN

Nullvisjonen er en visjon om et transportsystem som ikke fører til død eller livsvarig skade. Samfunnet kan ikke akseptere et system som krever 250-300 menneskeliv hvert år.

Nullvisjonen er en ledestjerne å navigere etter i trafikksikkerhetsarbeidet, og innehar en klar ambisjon om en markant og varig reduksjon i antallet drepte og livsvarig skadde i trafikken.

Nullvisjonen innebærer at vi skal arbeide både for å hindre alvorlige ulykker og for å redusere skadene i de ulykkene som likevel skjer. Vi må mao erkjenne at det er menneskelig å gjøre feil, og at ulykker også vil forekomme i fremtiden. Målet er imidlertid at en feilhandling i trafikken ikke skal føre til død eller livsvarig skade.

Nullvisjonen bygger også på at trafikantene og myndighetene har et delt ansvar for sikkerheten og en gjensidig forpliktelse i forhold til hverandre: Trafikantene overholder spillereglene i trafikken og viser aktsomhet, mens myndighetene sørger for at trafikksystemet er så sikkert som mulig.

På bakgrunn av Nullvisjonen mener Oppland fylkes trafikksikkerhetsutvalg at det er viktig med en tydelig trafikksikkerhetsprofil i fylkets investeringsprogram.

## VISJON

"Ingen skal bli drept eller varig skadd i vegtrafikken i Oppland"

## INNSATSOMRÅDER, STRATEGIER OG TILTAK

### 1) Skolebarn

*Ingen barn skal bli drept eller varig skadd på skoleveg*

#### **Trafikkopplæring og trafikkopdragelse**

- Bevisstgjøre skoleeiere, barnehager, pedagoger og foresatte i forhold til trafikkopplæring og trafikkopdragelse
  - o Delmål: 75 % av alle barnehagene og grunnskolene i Oppland skal delta i arbeidet.
  - o Ansvar: Trygg Trafikk.
  - o Bidragsytere: Fylkesmannen, politiet og Statens vegvesen.

#### **Skoleveg og veg til fritidsaktiviteter**

- Fysiske tiltak på skoleveg for å legge til rette for å gå og sykle (KTS)
  - o Delmål: Utbygging iht handlingsprogrammet og årlige tildelinger.
  - o Ansvar: Statens vegvesen.
  - o Bidragsytere: Oppland fylkeskommune.

#### **Skoleskyssen**

- Stimulere til bruk av sikringsutstyr i buss og drosje
  - o Delmål: Alle anbudsutlysninger og avtaler skal inneholde krav om sikringsutstyr i busser og drosjer.
  - o Ansvar: Oppland fylkeskommune.
  - o Bidragsytere: Trygg Trafikk.
- Opplæring av transportører
  - o Delmål: Gjennomføre kurs for alle sjåførere i bruk av sikkerhetsutstyr.
  - o Ansvar: Oppland fylkeskommune.
  - o Bidragsytere: Trygg Trafikk.
- Sikring av stopplasser (ventelommer og busslommer)
  - o Delmål: Utarbeide tiltaks- og gjennomføringsplan iht handlingsprogram og årlige tildelinger.
  - o Ansvar: Statens vegvesen og Oppland fylkeskommune.
  - o Bidragsytere:

### 2) Ungdom 15-24 år

*Antall drepte og hardt skadde ungdommer skal reduseres ytterligere*

#### **Trafikkopplæring og forebyggende arbeid**

- Undervisningsopplegg for 8.-10. trinn i grunnskolen
  - o Delmål: Det skal gis kontinuerlige bidrag til kompetansekravene i kunnskapsløftet.
  - o Ansvar: Trygg Trafikk.
  - o Bidragsytere: Politiet og Statens vegvesen.
- Undervisningsopplegg på alle trinn i videregående skole
  - o Delmål: "Jentenes trafikkaksjon" (VG1), "Si i fra" (VG2) og avgangselever (VG3).
  - o Ansvar: Trygg Trafikk.
  - o Bidragsytere: Oppland fylkeskommune, politiet og Statens vegvesen.
- Samarbeid hjem, skole og fritid
  - o Delmål: Etablere møteplasser for rådsorganene ved skolene.
  - o Ansvar: Trygg Trafikk.
  - o Bidragsytere: Politiet og Statens vegvesen.

### 3) Risikogrupper

*Påvirke sikkerhetskulturen blant ulykkesutsatt ungdom, ruspåvirket kjøring og innvandrere*

#### **Dialog**

- Skape møteplasser
  - o Delmål: Etablere møteplasser for alle tre gruppene.
  - o Ansvar: Oppland fylkes trafikksikkerhetsutvalg (FTU).
  - o Bidragsytere: Konsultative medlemmer av utvalget.

#### **Opplæring og forebyggende arbeid**

- Informasjon og opplysning
  - o Delmål: Etablere pilotprosjekter i hver gruppe.
  - o Ansvar: Oppland fylkes trafikksikkerhetsutvalg (FTU).
  - o Bidragsytere: Konsultative medlemmer av utvalget.

#### **Kontroller**

- Målrrettede kontroller
  - o Delmål: Større oppdagelsesrisiko.
  - o Ansvar: Politiet.
  - o Bidragsytere: Statens vegvesen.

### 4) Lokalt trafikksikkerhetsarbeid

*Bidra til aktivt trafikksikkerhetsarbeid med tverrsektoriell tenkning i samtlige kommuner i Oppland*

#### **Kommunale trafikksikkerhetsplaner**

- Veilede kommuner ved revidering av trafikksikkerhetsplaner
  - o Delmål: FTU fast høringsinstans for de kommunale trafikksikkerhetsplanene. Være pådriver for at planene brukes aktivt og revideres jevnlig. Øke de årlige bevilgningene til kommunale trafikksikkerhetstiltak til 5 millioner kroner.
  - o Ansvar: Oppland fylkes trafikksikkerhetsutvalg (FTU).
  - o Bidragsytere: Konsultative medlemmer av utvalget.

#### **Opplæring, informasjon og dialog**

- Arrangere seminarer om lokalt trafikksikkerhetsarbeid
  - o Delmål: Annet hvert år.
  - o Ansvar: Oppland fylkes trafikksikkerhetsutvalg (FTU).
  - o Bidragsytere: Statens vegvesen og Trygg Trafikk.
- Involvere det frivillige trafikksikkerhetsarbeidet i lokalmiljøet
  - o Delmål: Etablere faste møteplasser.
  - o Ansvar: Trygg Trafikk.
  - o Bidragsytere: Oppland fylkes trafikksikkerhetsutvalg (FTU).

#### **Internkontroll/HMS**

- Bistå det offentlige, næringsliv og organisasjoner med trafikksikkerhetstenkning i HMS- arbeidet
  - o Delmål: Sende brev til alle virksomheter. Etablere 3-5 pilotprosjekter.
  - o Ansvar: Oppland fylkes trafikksikkerhetsutvalg (FTU).
  - o Bidragsytere: Konsultative medlemmer av utvalget.

### 5) Kollektivtrafikk

*Tilrettelegge for økt bruk av kollektivtrafikk*

#### **Tilgjengelighet**

- Hyppigere avganger / koordinere avgangene bedre
  - o Delmål: Høyere frekvens og koordinering av avgangstider på skystasjoner og knutepunkt
  - o Ansvar: Oppland fylkeskommune.
  - o Bidragsytere:

- Bestillingsbusser
  - o Delmål: Integrere offentlig betalt og anropsstyrt trafikk. Økt bruk av bestillingsruter i distrikter med begrenset rutetilbud
  - o Ansvar: Oppland fylkeskommune.
  - o Bidragsytere:
- Holdeplassinformasjon
  - o Delmål: Fokuserer på enkel, synlig og universelt utformet informasjon.
  - o Ansvar: Oppland fylkeskommune.
  - o Bidragsytere: kommunene.
- Materiell
  - o Delmål: Utarbeide pålitelig, stabilt og trygt materiell basert på universell utforming
  - o Ansvar: Oppland fylkeskommune.
  - o Bidragsytere:

Skal vi nå langsiktige mål innen trafikksikkerhetsarbeidet, vil det kreve innsats både fra trafikanten selv, fra offentlige etater og frivillige organisasjoner.

## AKTØRER I TRAFIKKSIKKERHETSARBEIDET

### Fylkesmannen

Bidra til trafikkopplæring i barnehage og grunnskole og se trafikksikkerhetsarbeidet i et helseperspektiv.

### Fylkeskommunen

Fylkeskommunen skal være en regional utviklingsaktør. Den har ansvar for drift og utvikling av kollektivtransport, veger og øvrige infrastrukturtiltak samt ansvar for opplæringstiltak og holdningsskapende arbeid i videregående skole.

### Kommunene

Ansvar for bygging, drift og vedlikehold av kommunale veger, og utarbeidelse av kommunale planer og oppfølging av disse, samt innføring av "Trygge lokalsamfunn". Arbeidet må også ses i sammenheng med regionalt samarbeid i fylket.

### Politiet

Forebygge lovovertridelser ved kontroller med spesiell vekt på fart, ruspåvirkning, verneutstyr, farlig gods og aggressiv kjøreadferd. Utføre ulykkesetterforskning og trafikkregulerende tiltak, og delta i det forebyggende arbeidet med barn og ungdom.

### Statens vegvesen

Ansvar for veg, trafikant og kjøretøy. Vegholder med ansvar for bygging, drift og vedlikehold av riks- og fylkesveger. Fastsetter fartsgrenser på riks- og fylkesveger, og gjennomfører andre trafikkregulerende tiltak. Førerprøver og føreropplæring, godkjenning og tilsyn med kjøreskoler, trafikantveiledning og informasjon.

### Trygg Trafikk

Særlig ansvar for at trafikkopplæring og informasjon om trafikksikkerhet blir gjennomført som et ledd i en samordnet innsats mot trafikkulykkene. Koordinere det frivillige trafikksikkerhetsarbeidet og virker som bindeledd mellom dette og offentlige myndigheter.

### Andre

Trafikksikkerhetsaktiviteter i frivillige organisasjoner og foreninger er viktig for særlig å skape lokalt engasjement og aktiviteter, og bringe fram tiltaksbehov overfor offentlige myndigheter.

## TRAFIKKSIKKERHETSPRISEN

Oppland fylkes trafikksikkerhetsutvalg deler hvert år ut en trafikksikkerhetspris

### Utdrag fra statutter for tildeling

- Trafikksikkerhetsprisen skal være en påskjønnelse for planlagt, igangsatt eller gjennomført trafikksikkerhetstiltak
- Tiltaket kan være allmennyttig eller spesielt for enkeltpersoner/grupper
- Prisen skal stimulere til tiltak/engasjement hos enkeltpersoner, bedrifter, organisasjoner etc, som i utgangspunktet ikke har trafikksikkerhetsarbeid som hovedoppgaver
- Komité foretar valget av prisvinner
- FTU foretar utdelingen av prisen