



VESTFOLD
fylkeskommune

TRAFIKK- SIKKERHETSPLAN VESTFOLD 2014-2017



INNHOOLD

1.	Innledning	3
2.	Organisering av fylkets trafikksikkerhetsutvalg	3
3.	Aktører i trafikksikkerhetsarbeidet	3
4.	Nasjonale føringer	6
5.	Trafikksikkerhetsarbeidet i Vestfold	7
5.1	Handlingsprogrammet for fylkesvegnettet 2014 - 2017.....	7
5.2	Trafikksikkerhetsordningen.....	8
5.3	Øvrige planer i Vestfold.....	8
5.4	Andre tiltak.....	8
5.4.1	Trygge lokalsamfunn.....	9
5.4.2	Trafikksikker kommune.....	9
6.	Mål for trafikksikkerhetsarbeidet i Vestfold	10
7.	Utfordringer og satsingsområder	11
7.1	Risikogrupper.....	13
7.2	Risikoadferd.....	18
7.3	Risikoforhold.....	21
8.	Samarbeid og kunnskapsformidling	27
9.	FTU aktivitetsplan 2014 - 2017	27

Tabelloversikt

Tabell 1: Prioritering av investeringer på fylkesvegnettet.

Tabell 2: Oversikt over drepte og hardt skadde i utvalgte kategorier i Vestfold 2000 - 2012

Tabell 3: «Har du i løpet av det siste året vært utsatt for eller opplevd følgende som passasjer i bil hvor andre unge har vært sjåfør?». Andel som svarer "én gang" eller oftere, fordelt på skolenivå.»

Figuroversikt

Figur 1: Drepte og hardt skadde i Vestfold - Utvikling 2000-2012 og målkurve for 2014-2024

Figur 2: Utfordringene i trafikksikkerhetsplanen 2014-2017

Figur 3: Utviklingen i hardt skadde og drepte i Vestfold fordelt på veger med fartsgrense over/under 50 km/t.

Figur 4: Ungdom - utvikling i drepte/hardt skadde i periodene 2001-2004, 2005-2008 og 2009 - 2012

Figur 5: Viser forholdet mellom hastighet og risiko for å bli drept ved et sammenstøt i trafikken.

Figur 6: Fart som medvirkende faktorer til en dødsulykke

Figur 7: Oversikt over medvirkende faktorer for dødsulykker i Vestfold 2005-2012

Figur 8: Hardt skadde og drepte fordelt på trafikantgruppe i de største byområdene i Vestfold (Horten, Tønsberg/Nøtterøy, Larvik og Sandefjord).

Figur 9: Fotgjengerulykker på veger med 50 km/t og lavere

Figur 10: Fotgjengerulykker hardt skadde og drepte i byområdene fokus på hastighet, Region sør

Figur 11: Sykkelykker på veger med 50 km/t og lavere

Figur 12: Sykkelykker fordelt på type ulykke på veger med 50 km/t eller lavere.



FORORD

Fylkeskommunen har etter Vegtrafikkloven §40 a et ansvar for å tilrå og samordne tiltak for å fremme trafikksikkerheten i fylket. Hovedutvalg for samferdsel, areal og miljø er fylkets trafikksikkerhetsutvalg (FTU). Trafikksikkerhetsplan for Vestfold ble vedtatt i hovedutvalget 25.februar 2014, sak 9/14.

Hensikten med planen er å vise hvilke utfordringer vi står overfor i trafikksikkerhetsarbeidet i Vestfold og peke ut innsatsområder for å nå målet om å redusere antall drepte og hardt skadde til 24 i 2020.

Midler til å gjennomføre tiltakene i planen innarbeides i FTUs årlige handlingsprogram og i budsjettene til aktørene i trafikksikkerhetsarbeidet.

Gjennom år med god og systematisk jobbing har vi tilegnet oss mye kunnskap om årsaker til trafikkulykker og skadene ulykkene medfører. Planen tar utgangspunkt i denne kunnskapen og peker ut områder som det er særlig viktig sette inn tiltak på i perioden. Planen gir en statusbeskrivelse, viser aktørene i trafikksikkerhetsarbeidet og trekker opp målsettinger, utfordringer og satsingsområder.

De områdene som det skal jobbes spesielt med i neste fireårsperiode er

- Ungdom
- Verneutstyr
- Ulykker med myke trafikanter

Planen bygger på nasjonale føringer og er førende for de mange trafikksikkerhetsaktørene i Vestfold. Samarbeid er et gjennomgående tema.

FTU samarbeidsutvalg har vært styringsgruppe for arbeidet med planen. En arbeidsgruppe bestående av representanter for kommunene, politiet, Statens vegvesen, Trygg Trafikk, Fylkesmannen i Vestfold og Vestfold fylkeskommune. FTU-sekretariatet har ledet arbeidet.

Kåre Pettersen

Hovedutvalg for samferdsel, areal og miljø, leder

1. INNLEDNING

I Vestfold viser beregninger at vi kan bli 100.000 flere innbyggere innen år 2040. Både nasjonalt, regionalt og lokalt er det enighet om å redusere klimagassutslippene. Regional plan for bærekraftig arealpolitikk (vedtatt i 2013) har målsettinger og retningslinjer for en bærekraftig areal- og transportpolitikk. Det betyr at fremtidig boligutbygging først og fremst konsentreres om tettstedene, dersom disse ikke fører til nedbygging av dyrket mark, og om kollektivtransportsystemet. Kortere avstander mellom bolig og reisemål vil redusere totalt transportbehov. I regional- og kommunal planlegging legges det opp til at det skal bli enklere å velge sykkel og gange på de korte reisene. Mer gange og sykling gir bedre folkehelse, færre biler, mindre lokal forurensning og bedre utnyttelse av vegkapasiteten.

Trafikksikkerhetsarbeidet står dermed overfor store utfordringer. Økt befolkning gir økt trafikk. Det vil bli flere myke trafikanter på veiene som igjen kan føre til flere ulykker. Med koordinert innsats utnyttes ressursene i trafikksikkerhetsarbeidet best mulig. Med målene om reduserte klimagassutslipp og mer gange og sykling som bakteppe har aktører med kunnskap og virkemidler i trafikksikkerhetsarbeidet sammen pekt ut viktige satsingsområder for trafikksikkerhetsarbeidet i Vestfold.

Trafikksikkerhetsplanen gir et helhetlig bilde av ulykkesituasjonen i Vestfold og angir de hovedutfordringene vi står overfor i trafikksikkerhetsarbeidet.

Satsningsområdene i planen skal bidra til å koordinere innsats fra de ulike aktørene som med hver sine roller er viktige i det samlede trafikksikkerhetsarbeid.

Satsningsområdene i «Trafikksikkerhetsplan for Vestfold 2014 - 2017» er en videreføring av «Trafikksikkerhetsplan for Vestfold 2010 - 2013».

2. ORGANISERING AV FYLKETS TRAFIKK-SIKKERHETSUTVALG

Fylkeskommunen har etter § 40 a i Vegtrafikkloven ansvar for å samordne og tilrå tiltak for å fremme trafikksikkerheten i fylket. Ansvar er delegert til *Hovedutvalget for samferdsel, areal og miljø* (HSAM), som har rollen som *Fylkets trafikksikkerhetsutvalg* (FTU).

FTU's samarbeidsutvalg består av tre fylkespolitikere samt konsultative medlemmer fra Statens vegvesen, Vestfold fylkeskommune, Politiet og Trygg Trafikk. Dette er et rådgivende organ for FTU.

For utarbeidelse av ny trafikksikkerhetsplan for fireårsperioden 2014 - 2017 ble det nedsatt en arbeidsgruppe med representanter fra Trygg Trafikk, Vestfold politidistrikt, Utrykningspolitiet, Statens vegvesen, Vestfold fylkeskommune, Fylkesmannen i Vestfold, Larvik og Andebu kommuner, samt FTU-sekretariatet. Vestfold fylkeskommune v/FTU-sekretariatet i samarbeid med arbeidsgruppen har hatt ansvaret for utarbeidelsen av trafikksikkerhetsplanen.

3. AKTØRER I TRAFIKK- SIKKERHETSARBEIDET

De enkelte aktørene i trafikksikkerhetsarbeidet har sine egne styringssystemer, planer og retningslinjer. Hensikten med trafikksikkerhetsplanen er å styrke samhandlingen mellom aktørene samt samordne og øke innsatsen på noen områder hvor flere eller mange aktører er eller kan bli involvert. Fylkeskommunen er bindeleddet mellom staten som har satt seg nasjonale mål i trafikksikkerhetsarbeidet og lokale aktører, som kommunene samt andre lokale aktører, som må bidra for å nå de nasjonale målene.

Reduksjon i antall ulykker krever en kombinasjon av tiltak – fysiske tiltak på veien, adferdsregulerende tiltak, opplæring og kontroll. For å lykkes i dette arbeidet er vi avhengige av et utstrakt og godt samarbeid mellom de ulike aktørene. FTU skal være pådriver i trafikksikkerhetsarbeidet, med spesielt fokus på møteplasser og relasjonsbygging, for på denne måten å videreutvikle og styrke samarbeidsklimaet mellom alle aktørene i trafikksikkerhetsarbeidet.



Fylkeskommunen har etter § 40 a i Vegtrafikkloven ansvar for å fremme trafikksikkerhet, jfr. avsnittet over. Fylkeskommunen har som vegeier ansvar for fylkesvegnettet. Fra 2010 omfatter dette også det tidligere riksvegnettet. Fylkeskommunen har ansvar for kollektivtrafikken i fylket, inkludert skoleskysst. Fylkeskommunen er regional planmyndighet og har ansvar for regional planlegging etter plan- og bygningsloven. Fylkeskommunen har en rolle som regional utviklingsaktør. Dette innebærer å se sammenhengen mellom ulike sektorer, skape

sammenhenger mellom ulike aktører og utvikle strategier for å fremme ønsket samfunnsutvikling i egen region. Vestfold fylkeskommune er godkjent partnerskapsfylke for folkehelse, og satsingen på Trygge lokalsamfunn er initiert gjennom dette arbeidet. Fylkeskommunene har fra 2010 et lovhjemlet pådriver- og samordningsansvar i forbindelse med folkehelsearbeidet i fylket. Fylkeskommunene har også ansvar for å holde oversikt over helsetilstanden og påvirkningsfaktorer med betydning for folkehelsearbeidet.



Statens vegvesen

Statens vegvesen har ansvar for planlegging, bygging, drift og vedlikehold av riksvegnettet i fylket. Riksvegene i Vestfold utgjør E18 og tilførselsvegene til ferger i Horten, til Torp flyplass og ferger i Larvik. Statens vegvesen innehar stor veg- og trafikkfaglig kompetanse og forvalter de fylkeskommunale vegene på vegne av fylkeskommunen.

I tillegg har Vegvesenet ansvar for informasjon og opplæring for å bedre adferden hos trafikantene, samt førerprøver og kontroll av kjøretøyer og verneutstyr.

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



Trygg Trafikk arbeider for å oppnå best mulig sikkerhet for alle trafikantgrupper og er en av hovedaktørene i trafikksikkerhetsarbeidet. Organisasjonen har trafikksikkerhet som sin eneste oppgave. Trygg Trafikk er samarbeidspartner med myndigheter og beslutningstagere og skal samtidig være pådriver overfor de samme aktørene, både nasjonalt og lokalt. Pådriverarbeidet omfatter alt trafikksikkerhetsarbeid, med hovedvekt på trafikantrettede tiltak.

Trygg Trafikk er en medlemsorganisasjon for det frivillige trafikksikkerhetsarbeidet og fungerer som et bindeledd mellom frivillige aktører og offentlige myndigheter som har ansvar for trafikksikkerhet. Trygg Trafikk har et vedtektsfestet ansvar for at trafikkopplæring og informasjon om trafikksikkerhet blir gjennomført som et ledd i en samordnet innsats mot trafikkulykkene. Organisasjonen formidler kunnskap og informasjon om trafikksikkerhet og følger nøye med i ulykkesutviklingen. Trygg Trafikk er det ledende miljøet for trafikkopplæring av barn og unge i Norge.

Trygg Trafikk er et kompetansesenter for trafikkopplæring i barnehage, skole og lærerutdanning. Trygg Trafikk utvikler læringsressurser, holder kurs for ansatte i barnehager og skoler, og underviser på studiesteder med lærerutdanning. Videre er Trygg Trafikk pådriver og veileder overfor myndigheter, barne- og skoleeiere, pedagoger og foreldre. Regjeringen vil videreføre samarbeidet med Trygg Trafikk både innen overordnet planarbeid og det kontinuerlige trafiksikkerhetsarbeidet på nasjonalt, regionalt og lokalt plan. NTP 2014-2023, ST meld 26 (2012-2013).



POLITIET
VESTFOLD POLITIDISTRIKT

Trafiksikkerhet er en av politiets hovedoppgaver. Innsatsen til det enkelte politidistrikt og Utrykningspolitiet er avgjørende for å nå målet om å redusere antall drepte og hardt skadde i trafikken. I den forbindelse utfører politiet mange ulike oppgaver. Politiet arbeider forebyggende, alene eller sammen med andre samarbeidende etater og organisasjoner. Politiet har ansvaret for etterforskning av trafikklovbrudd og trafikkulykker. Sist, men ikke minst utfører politiet kontroll og overvåking på veg. Vestfold politidistrikt har primæransvar for kontrollaktivitetene på kommunalt vegnett, mens Utrykningspolitiet normalt tar seg av kontrollaktivitetene på fylkes- og stamvegnettet. Vestfold politidistrikt og UP har sammen definert ulykkesbelastede strekninger i fylket som kontrollinnsatsen spesielt rettes mot. Strategiplan for politiets trafiktjeneste for perioden 2012-2015, bygger på Nasjonal Transportplan (NTP) 2010-2019 og Nasjonal Tiltaksplan for trafiksikkerhet på veg 2010-2019, som Vegdirektoratet, Sosial- og helsedirektoratet, Politidirektoratet og Trygg Trafikk har utarbeidet. Farts- og ruskontroller, kontroll med bruk av personlig verneutstyr, kontroll av aggressiv eller annen farlig adferd, samt økt oppmerksomhet på annen kriminell aktivitet langs veg er politiets satsingsområder.

Kommunene får over mange virkemidler, og spiller en sentral rolle i trafiksikkerhetsarbeidet. Kommunene har ansvaret for de kommunale veiene både når det gjelder planlegging, bygging/utbedring og vedlikehold. Dessuten er de pådrivere for at alle trafikanter (særlig myke trafikanter og syklistene), skal kunne ferdes sikkert langs fylkesveiene der disse er i hver enkelt kommune. Teknisk sektor spiller her en viktig rolle.

Kommunen som planmyndighet er gjennom arealplanleggingen med på å bestemme hvordan lokalsamfunnet skal utvikles. Kommunen har en viktig rolle i å påse at trafiksikkerheten ivaretas i alle arealplaner og sørge for nødvendig planlegging av trafiksikkerhetstiltak på kommunale veier, så vel som fylkeskommunale veier.

Innbyggerne tar ofte i første omgang kontakt med egen kommune med krav om forbedringer, og det er først og fremst på det lokale plan at den store allmennheten er engasjert. Det gjelder å utnytte dette engasjementet på en konstruktiv måte.

Barnehage, skole, kultur og helsesektorene er også viktige arenaer i kommunen hvor det arbeides med trafiksikkerhet.

Fylkeskommunen stiller krav om at det skal foreligge kommunal trafiksikkerhetsplan dersom kommunen skal få fylkeskommunale tilskuddsmidler til gjennomføring av trafiksikkerhetstiltak. Alle kommunene i Vestfold har kommunale trafiksikkerhetsplaner, og de fleste av disse er av nyere dato. 9 av 14 kommuner har planer med oppstartsår 2010 eller senere. For 2 av kommunene ligger vedtaksdato mer enn 10 år tilbake i tid.



Fylkesmannen

Fylkesmannens direkte bidrag til trafiksikkerheten er på tre områder. Det ene området, er som forvalter av førerkortforskriftens Vedlegg I, Helsekrav. Fylkesmannen har myndighet gjennom førerkortforskriftens § 6 å dispensere fra helsekravene. Saksmengden på dette området er omfattende, og det overordnede hensynet er trafiksikkerhet.

Det andre området Fylkesmannen kan påvirke, er gjennom innspill til kommunene i forbindelse med kommuneplanprosessen. Fylkesmannen skal blant annet påse at det i planene er vurdert konsekvenser for helse, miljø og levekår etter kravene i Plan- og bygningsloven. Det vil si at det er en mulighet til å spille inn temaer som blant annet trafikkhensyn i forbindelse med skoleveier, bo-, leke- og oppholdsmiljø, for barn og unge spesielt.

Det tredje området er Fylkesmannen som klageinstans etter opplæringslovens § 7-1 om særlig farlig eller vanskelig skolevei. Dette gjelder individbaserte klager som skal hensyn ta elevens alder og trafikkmodenhet og de faktiske forholdene langs skoleveien. Tilrettelegging med for eksempel gang- og sykkelvei og veibelysning kan ha betydning for kommunens ansvar, og om den pålegges utgifter til buss eller taxi.

Andre aktører: Frivillige organisasjoner og næringslivet har også mange aktører som jobber med trafiksikkerhet. Trafikkskolene, busselskaper, NAF og Røde Kors er noen eksempler.



4. NASJONALE FØRINGER

Trafikksikkerhetsarbeidet skal bygge på nullvisjonen og etappemål som viser hvor raskt vi nærmer oss nullvisjonen.

- **«Nullvisjonen** - En visjon om et transportsystem der ingen blir drept eller hardt skadd.» Nullvisjonen er grunnlaget for alt trafikksikkerhetsarbeid i Norge.
- **Etappe**mål - **Det skal maksimalt være 500 drepte og hardt skadde i vegtrafikken i 2024.** Etappemålet er hentet fra Nasjonal transportplan for 2014-2023, og viser Stortingets ambisjonsnivå for hvor raskt vi skal nærme oss nullvisjonen.
- **Tilstandsmål** - I tiltaksplanen er det satt ulike mål for tilstander med hensyn til trafikantatferd, kjøretøyparken og vegnettet. Målene gjelder for 2018. Ambisjonsnivået er satt slik at dersom målene nås, kan vi forvente å være i god rute i forhold til etappemålet for 2024.»[Nasjonal tiltaksplan 2014-2017]





5. TRAFIKKSIKKERHETS- ARBEIDET I VESTFOLD

Vestfolds sine satsingsområder i trafikksikkerhetsarbeidet framgår av Trafikksikkerhetsplan for Vestfold 2014-2017 og Handlingsprogram for fylkesvegnettet i Vestfold 2014-2017.

I trafikksikkerhetsplanen er det spesielt pekt på følgende satsningsområder for perioden 2014-2017:

- Ungdom
- Verneutstyr
- Ulykker med myke trafikanter
- «Lys til ettertanke»
- Trygge lokalsamfunn
- Trafikksikker kommune

5.1 HANDLINGSPROGRAMMET FOR FYLKESVEGNETTET 2014 - 2017

I handlingsprogrammet er det lagt til grunn at det i planperioden skal brukes 469,4 millioner kr til fylkeskommunale investeringer på fylkesvegnettet. Det er gitt et tydelig signal om økt satsing på miljøvennlig transport, og en vesentlig del av rammen er prioritert til anlegg for gående, syklende og kollektivreisende.

De viktigste målsettingene kan ses i tabell 1.

Målsettinger for transportsystemet	Vestfold fylkeskommunes kriterier for prosjekter
A. Bedret fremkommelighet for alle trafikantgrupper	<ul style="list-style-type: none">• Økt fremføringshastighet for kollektivtrafikk• Ivareta vegkapital• Sykkel, gange, kollektivtrafikk, beredskap- og næringstrafikk prioriteres
B. Fremme overgang til mer miljøvennlig transport	<ul style="list-style-type: none">• Knutepunktutvikling• Anlegg for gående og syklende skal prioriteres i kommunen der potensialet er størst for endret transportmiddelvalg
C. Et mer trafikksikkert transportsystem	<ul style="list-style-type: none">• Økt trafikksikkerhet for myke trafikanter i byer og tettsted• Attraktive og trygge skoleveger• Ulykkeutsatte strekninger og punkter

Tabell 1: Prioritering av investeringer på fylkesvegnettet.

Hovedprioriteringen innenfor programområdet Trafikksikkerhetstiltak er å sikre myke trafikanter. Prosjektet «Trafikksikkerhet i byer og tettsteder» vil bli videreført, men med fokus på de mindre tettstedene som ikke ble prioritert i perioden 2010-2013.

5.2 TRAFIKKSikkerHETSORDNINGEN

Det er etablert en fylkeskommunal ordning for trafikksikkerhet, der fylkeskommunene og kommunene sammen bidrar med finansiering til gode trafikksikkerhetstiltak på det fylkeskommunale og det kommunale vegnettet. Det kan søkes om både fysiske som ikke-fysiske tiltak. Totalt har fylkeskommunen satt av 60 mill. kr til ordningen i planperioden 2014-2017.

5.3 ØVRIGE PLANER I VESTFOLD

Et godt og helhetlig trafikksikkerhetsarbeid lokalt krever god samordning av tiltak på tvers av forvaltningsnivåene og kommunegrensene. I Vestfold gir følgende overordnede planer viktige føringer for trafikksikkerhetsarbeidet.

- Regional plan for bærekraftig arealpolitikk (RPBA). Planen legger opp til at framtidig utbygging skal skje ved fortetting i byer og tettsteder og bygge opp under eksisterende knutepunkt og kollektivtransportsystem. Dermed reduseres totalt transportbehov og flere av reisene kan skje ved gange, sykling og kollektivtransport. Det blir derfor viktig å ha et særskilt fokus på myke trafikanter i trafikksikkerhetsarbeidet.
- Regional plan for folkehelse i Vestfold 2011 - 2014. Planen peker på sentrale utfordringer innenfor folkehelsearbeidet. I planens beskrivelse av innsatsområdet «fysisk miljø» framheves blant annet skade- og ulykkesforebyggende arbeid og muligheten for å gå, sykle eller benytte kollektiv transport gjennom hele året som særlig viktig.
- Fylkeskommunens prioriteringer på kollektivtransporten kan finnes i kapittel 6 i RPBA.
- Sykkelstrategi for Vestfold. Sykkelstrategi for Vestfold ble vedtatt i fylkestinget i september 2012. Strategien skal følges opp med et handlingsprogram. Strategien omhandler utfordringer og virkemidler samt peker på innsatsområder for sykkelsetning i Vestfold.

5.4 ANDRE TILTAK

I Vestfold gjennomføres hvert år markeringen «Lys til ettertanke». Hensikten er å sette søkelyset på omfanget og konsekvensene av trafikkulykkene.

Trafikksikkerhetsarbeidet i fylket sees i sammenheng med folkehelsearbeidet og arbeidet med Trygge lokalsamfunn og trafikksikker kommune. Vestfold fylkeskommune er godkjent partnerskapsfylke for folkehelse og satsingen på Trygge lokalsamfunn er initiert gjennom dette arbeidet.



5.4.1 TRYGGE LOKALSAMFUNN

Trygge lokalsamfunn er en modell og en metode for å forebygge skader og ulykker lokalt, og bidra til å skape helhet og sammenheng i det totale skade- og ulykkesforebyggende arbeidet. Gjennom å kartlegge tverrfaglige utfordringer, etablere felles mål og omforente tiltak, og utarbeide planer for kontinuerlig forbedring kan skader og ulykker reduseres.

Trygge lokalsamfunn er den norske tilpasningen til det internasjonale konseptet og nettverket Safe Communities.

Fylkestinget i Vestfold vedtok i 2005 å legge til rette for innføring av Trygge lokalsamfunnsmodellen i vestfoldkommunen, og Vestfold fylkeskommune har fulgt opp med tilskuddsordninger og nettverksarbeid som viktige tiltak.

Arbeidet ledes av en styringsgruppe der fylkets varaordfører Hans Hilding Hønsvall er leder.

Styringsgruppa består av Statens vegvesen, Politiet, Fylkesmannen, Trygg Trafikk samt Vestfold fylkeskommune.

Kommunene Andebu, Larvik, Nøtterøy, Re, Sande, Sandefjord, Stokke og Tønsberg har partnerskapsavtale med vestfold fylkeskommune om Trygge lokalsamfunn. Disse kommunene utgjør fylkesnettverket i Vestfold.

Styringsgruppa og nettverket driftes gjennom Fylkets trafikksikkerhetsutvalg sitt sekretariat.

Ved utgangen av 2013 er kommunene Larvik, Re, Nøtterøy og Sande godkjent som Trygge Lokalsamfunn.



5.4.2 TRAFIKKSIKKER KOMMUNE

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.

FTU vil i planperioden stimulere kommunene i Vestfold 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.

Alle kommunene i Vestfold 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 sektorovergripende 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 <http://www.tryggtrafikk.no/tema/trafikksikker-kommune/kriterier-for-trafikksikker-kommune/>.

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

6. MÅL FOR TRAFIKKSIKKERHETS-ARBEIDET I VESTFOLD

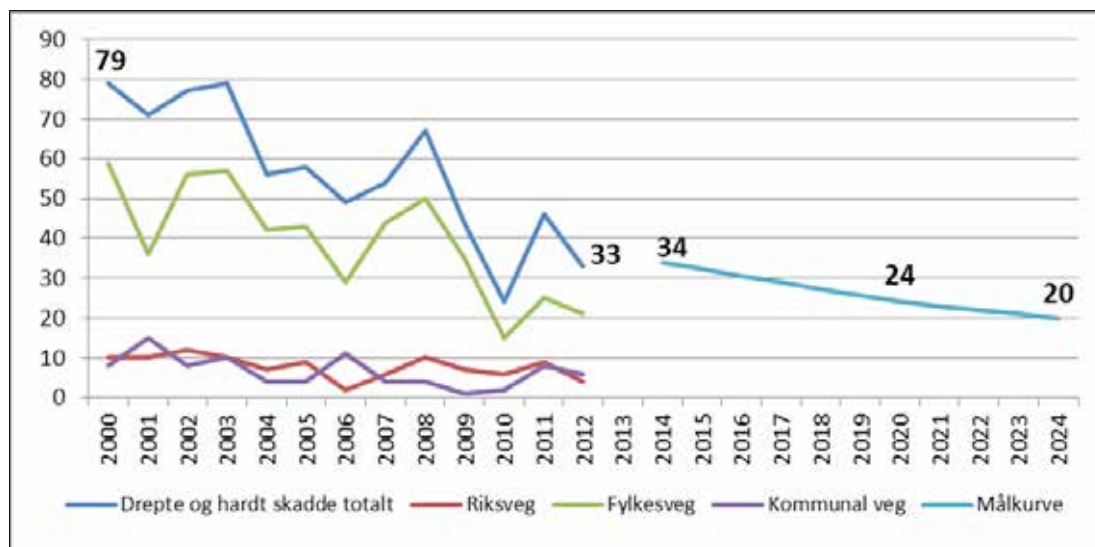
Å følge opp det nasjonale etappemålet om reduksjon i antall drepte og hardt skadde vil i Vestfold innebære at:

- **Antall drepte og hardt skadde skal reduseres til 24 i 2020**

Et kvantifisert mål for ulykkesreduksjon i planperioden vil tydeliggjøre viktigheten av at samtlige aktører med ansvar for tiltak av betydning for trafikksikkerheten bidrar på sine respektive områder.

Ser vi på utviklingen av antall drepte/hardt skadde i Vestfold fra 2000 og fram til i dag, har utviklingen vært positiv, fra 79 drepte og hardt skadde i år 2000 til 33 drepte og hardt skadde i 2012, se figur 1.

Figur 1 viser en målkurve for utviklingen i antall drepte og hardt skadde fram til 2024. Den tar utgangspunkt i at Vestfold tar sin forholdsmessige andel av reduksjonen i drepte og hardt skadde, med sikte på at vi skal nå det nasjonale etappemålet om at det maksimalt skal være 500 drepte og hardt skadde i vegtrafikkulykker i Norge i 2024.



Figur 1: Drepte og hardt skadde i Vestfold - Utvikling 2000-2012 og målcurve for 2014-2024

Tabell 2 viser en oversikt over fordelingen av de drepte og hardt skadde innenfor bestemte kategorier i Vestfold i perioden 2000 - 2012.

Trafikantgruppe Periode 2000 - 2012	Alle	Ungdom			Myke		Ulykkeskategorier			
		15 - 17 år	18 - 20 år	21 - 24 år	Fotgjenger	Sykkel	Moped	MC	Utforkjøring	Møteulykker
Antall drepte	131	10	10	15	22	8	6	16	31	50
Antall hardt skadde	606	60	73	53	78	63	44	67	187	146

Tabell 2: Oversikt over drepte og hardt skadde i utvalgte kategorier Vestfold 2000 - 2012

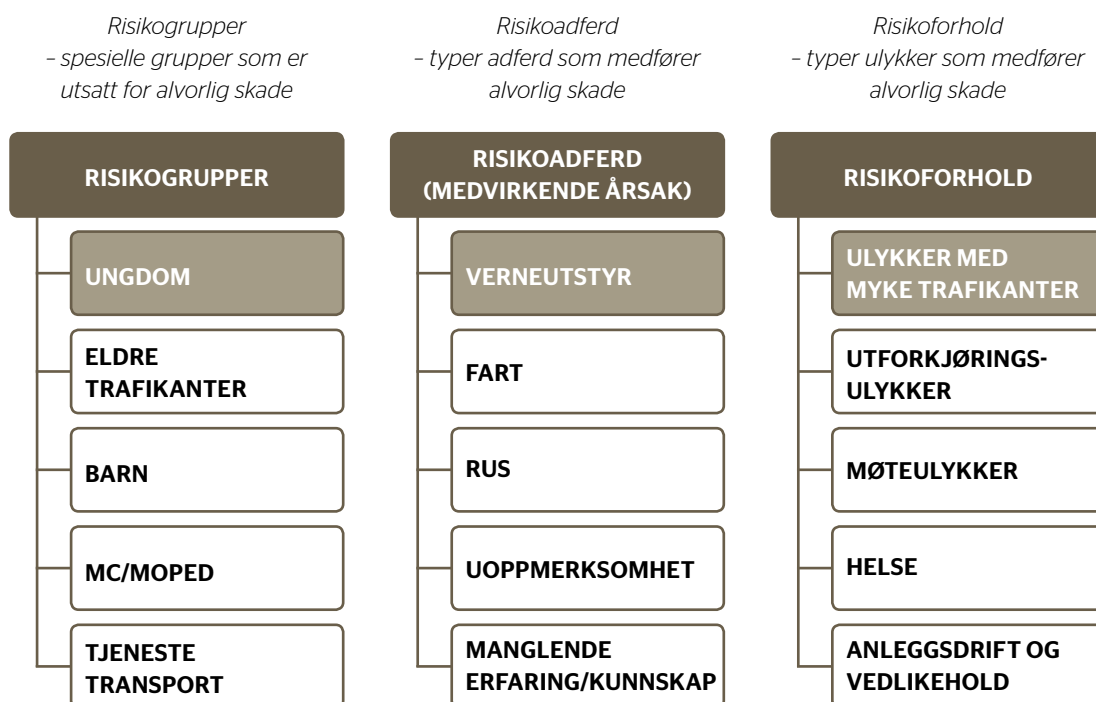
7. UTFORDRINGER OG SATSINGSOMRÅDER

God kunnskap om risikoforhold og årsaker til alvorlige ulykker og hendelser er avgjørende for kvaliteten på trafikksikkerhetsarbeidet. Trafikksikkerhetsarbeidet utvikles derfor på bakgrunn av risikoanalyser, dybdeanalyser, evaluering av gjennomførte tiltak og resultater fra forsknings- og utviklingsarbeid.

Hovedutfordringen i planperioden blir å oppnå en fortsatt reduksjon av antall drepte og hardt skadde i en periode der mange av de mest kostnadseffektive og mest virkningsfulle tiltakene allerede er tatt i bruk og langt på vei utnyttet. For å komme videre i trafikksikkerhetsarbeidet vil det være viktig å løse utfordringene knyttet til de **trafikantergrupper, typer adferd** - de medvirkende årsaker **og ulykkestyper** som er mest utsatt eller fører til flest ulykker med drepte og hardt skadde.

Hovedutfordringene for trafikksikkerhetsarbeidet i Vestfold framkommer på bakgrunn av kunnskap om de alvorligste ulykkene. Statistikk over alle personskadeulykker og dybdeanalyser av alle dødsulykkene i Region sør gir god kunnskap om ulykkesbildet i Vestfold. (Statens vegvesen, Region sør omfatter fylkene Buskerud, Telemark, Vestfold og Agderfylkene).

Utfordringene er gruppert på følgende vis, se også figur 2:



Figur 2: Utfordringene i trafikksikkerhetsplanen 2014-2017

SATSINGSOMRÅDENE FOR BEDRE TRAFIKKSIKKERHET I VESTFOLD FOR PERIODEN 2014 - 2017

Å forebygge og redusere ulykker og risiko krever en bred og samlet innsats fra en rekke forskjellige aktører. Under omtalen av hovedutfordringer er det foruten en problembeskrivelse også beskrevet hva som kan være aktuelle tiltak samt hvem som er viktige aktører innenfor de ulike områdene.

De områder som vi mener skal få spesiell fokus i neste fireårsperiode er (i ikke prioritert rekkefølge):

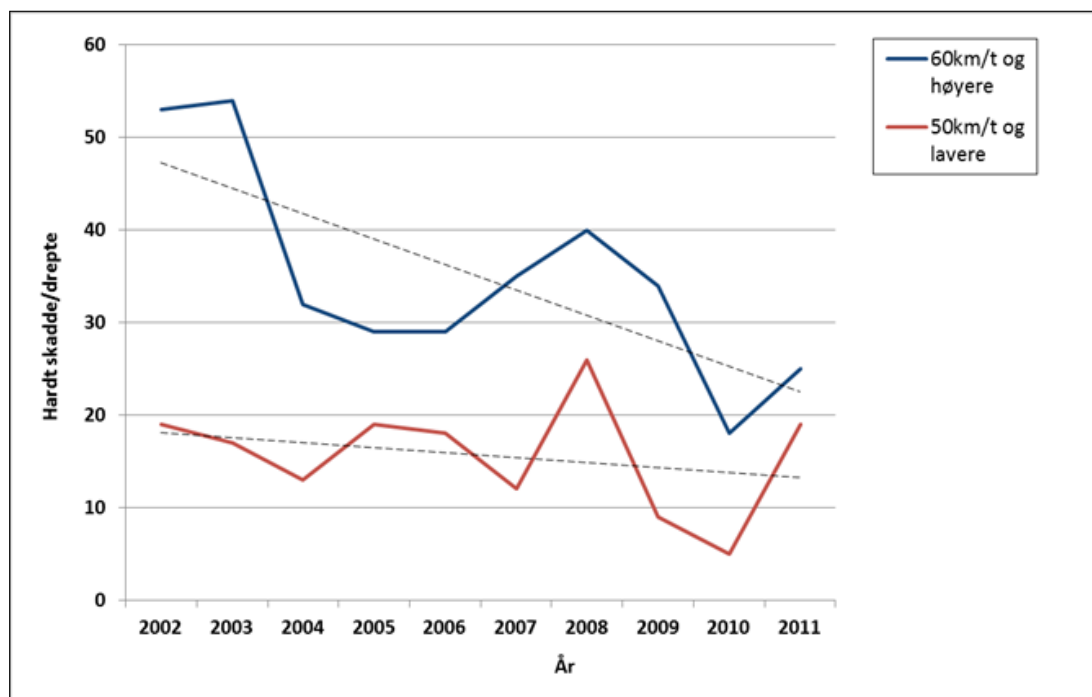
- **Ungdom**
- **Verneutstyr**
- **Ulykker med myke trafikanter**

Fra nasjonal tiltaksplan 2014-2017 har vi følgende om trafikksituasjonen i Vestfold:

«Ulykkesstatistikken for 2007-2012 viser viktige trekk ved ulykesbildet i Vestfold:

- Vestfold er det fylket der ulykesbildet i størst grad domineres av ulykker på fylkesvegnettet. 70 % av alle drepte og hardt skadde ble drept eller hardt skadd i ulykker på fylkesvegnettet.
- Vestfold er blant fylkene der risikoen for å bli drept eller hardt skadd pr kjørt km på riksvegnettet er lavest. Dette skyldes at en stor andel av trafikkarbeidet på riksvegene i Vestfold foregår på møtefrie veger.
- 13 % av alle drepte og hardt skadde i Vestfold var syklister. Det er kun i Oslo at andelen er høyere.
- Vestfold er det fylket i landet der andelen alvorlige ulykker med påkjøring bakfra er høyest. 13 % av alle drepte og hardt skadde i Vestfold var involvert i ulykker med påkjøring bakfra.
- 20 % av alle drepte og hardt skadde i Vestfold ble drept eller hardt skadd på veger med fartsgrense 60 km/t, altså på veger utenfor tettbygd strøk, men der det ofte foregår mye aktivitet på vegens sidearealer. Det er kun i Akershus andelen er høyere.» [Nasjonal tiltaksplan 2014-2017]

I perioden 2002-2011 var det 24% av de alvorligste ulykkene i Norge skjer på veger med fartsgrensen 50km/t og lavere. I Vestfold er prosentdelen 31%. I figur 3 vises utviklingen på veger med 60 km/t og høyere og 50 km/t og lavere. Reduksjonen i ulykkene de siste 10 årene er større på veiene med høy fartsgrense enn på veier med lav fartsgrense. Dette begrunner økt satsning på trafikksikkerhet i byområdene.



Figur 3: Utviklingen i hardt skade og drepte i Vestfold fordelt på veger med fartsgrense over/under 50 km/t.

7.1 RISIKOGRUPPER

Det er forventet at målrettede opplærings-, informasjons- og kontrolltiltak mot høyrisikogrupper og trafikkfarlig atferd vil gi en betydelig reduksjon i antall drepte og hardt skadde.

UNGDOM

Trafikken er en av de vanligste dødsårsakene blant ungdom mellom 15 og 24 år. Trafikken dreper oftere enn vold, alkohol og sykdom for ungdom i denne aldersgruppen.

Ungdom er overrepresentert i trafikkulykker og gutter utgjør 2/3 av de drepte.

De viktigste dødsårsakene i trafikken er:

- Manglende erfaring, uoppmerksomhet eller førerdyktighet
- For høy fart etter forholdene
- Manglende bruk av bilbelte
- Kjøring i ruspåvirket tilstand

Unge sjåførere med ferskt førerkort mangler kjøreefaring, og mange sjåførere er uoppmerksomme og lette å distrahere. Tallene viser at de ni første månedene ungdommen har førerkort, er de mest ulykkesutsatte.

De typiske ungdomsulykkene skjer som oftest om natten i helgene. Ulykkene utløses ofte av kombinasjonen høy fart, uoppmerksomhet og manglende erfaring bak rattet.

«Ulykkesanalyser viser at ulykkene med ungdom og unge førere er preget av høy fart, alkohol eller annen rus og manglende bruk av sikkerhetsutstyr. De fleste av ulykkene skjer i helgene og er utforkjøringsulykker.» [NTP 2014-2023]

I Vestfold er denne gruppen involvert i 27% av dødsulykkene og i 31% av alle hardt skadde i perioden 2000 – 2012, se tabell 2. Gruppen 21-24 år er registrert med flest dødsulykker mens gruppen 18-20 år er involvert i flest ulykker. Ulykkene skjer primært i bil. De farligste ulykkene er møteulykker og utforkjøringsulykker.

I alderen 15-17 år er man i 43% av alle ulykker på moped i 33% sjåfør eller passasjer i bil, og i 12% på MC.

I alderen 18-20 år er man i 87% av alle ulykker sjåfør eller passasjer, 7% er på MC eller moped.

I alderen 21-24 år er man i 86% av alle ulykker sjåfør eller passasjer, 6% er på MC eller moped.

Særlig MC-ulykkene har en høy skadegrad og som tallene viser er det i aldersgruppen 15-17 år at mopedulykkene skjer.

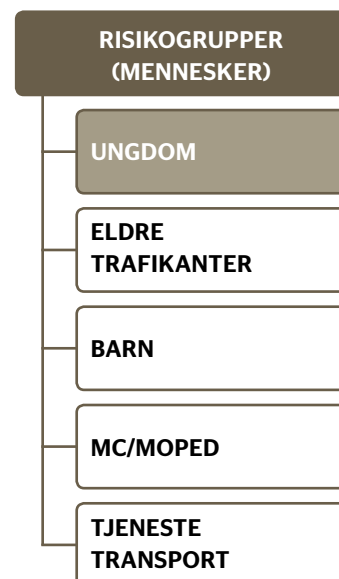
Det er viktig å ha høyt fokus på gruppen «ungdom» da gruppen tross en nedgang i ulykker, fortsatt er overrepresentert i alvorlige ulykker.

Det viser også rapporten «Ung i Vestfold 2013». Nedenstående er tatt direkte fra rapporten.

«I mai 2013 deltok alle kommunene i Vestfold i Ungdata-undersøkelsen, en webbasert spørreundersøkelse som gjennomføres blant elever i ungdomsskoler og videregående skole. Ungdata gir informasjon om et bredt spekter av forhold ved livene til ungdom, og omhandler temaer som familie, venner, skole, fritid, mobbing, atferdsproblemer og rus. Totalt omfatter undersøkelsen i overkant av 200 ulike spørsmål og variabler.» [Ung i Vestfold 2013]

Om trafikkatferd og farlig kjøring sier rapporten:

«Spørreundersøkelsen i Vestfold inneholder flere spørsmål rettet mot ungdommenes trafikkatferd og erfaring med farlig kjøring. Det innledende spørsmålet lød: «Har du i løpet av det siste året vært utsatt for eller opplevd følgende som passasjer i bil hvor andre unge har vært sjåfør?». Svaralternativene på spørsmålene var «nei», «én gang», «to ganger» og «tre eller flere ganger». Tabell en nedenfor viser andelen ungdommer som oppgir at de har opplevd handlingen minst én gang i løpet av det siste året, fordelt på ungdomsskolenivå og videregående nivå.»



	Ungdomsskole	Videregående
Vært passasjer i bil der farten har vært over 120 km/t?	40 %	47 %
Latt være å ha på meg bilbelte i baksetet?	26 %	28 %
Latt være å ha på meg bilbelte i forsetet?	19 %	20 %
Sagt i fra til fører om farlig kjøring eller bedt fører dempe farten?	17 %	22 %
Har vært veldig redd på grunn av farlig kjøring?	14 %	18 %
Vært passasjer i bil hvor føreren var alkohol-/ruspåvirket?	5 %	9 %
Trafikkulykke hvor du eller andre måtte til legevakt eller ble innlagt på sykehus?	3 %	3 %

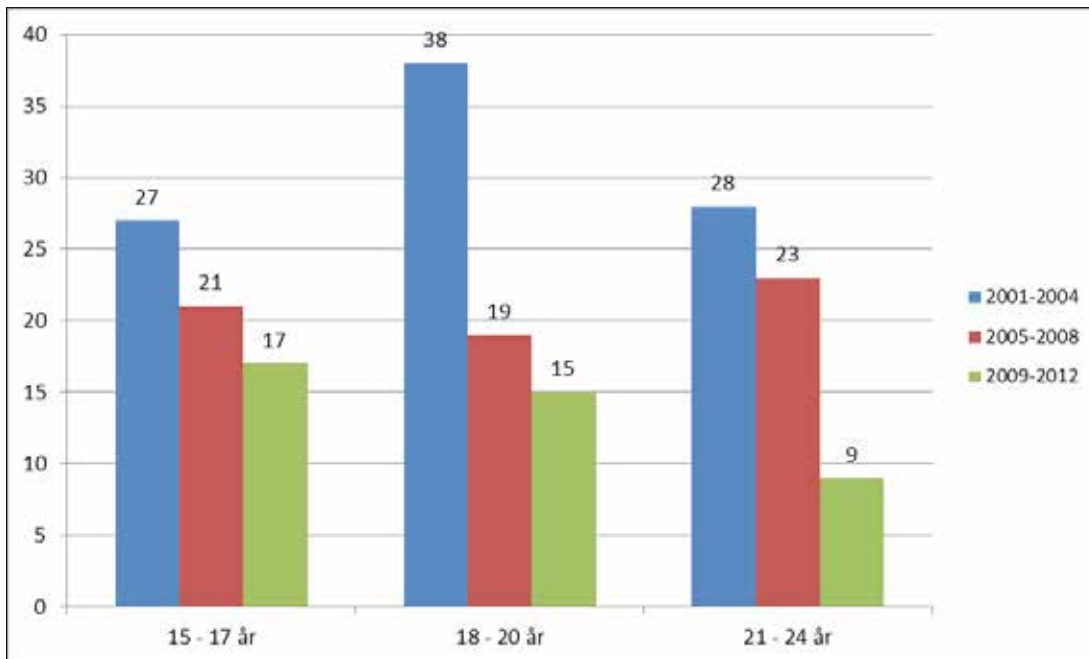
Tabell 3: «Har du i løpet av det siste året vært utsatt for eller opplevd følgende som passasjer i bil hvor andre unge har vært sjåfør?». Andel som svarer "én gang" eller oftere, fordelt på skolenivå.»

«Her ser vi at 40 prosent av elevene på ungdomsskolen, og 47 prosent av elevene på videregående, har vært passasjer i bil der farten har vært 120 km i timen. Det er færre ungdommer som har vært med på noen av de øvrige handlingene som er listet opp. Vi ser at det er en større andel ungdommer som har latt være å ha på bilbelte i baksetet enn i forsetet. Rundt 20 prosent har sagt fra til fører om farlig kjøring, og noe færre igjen har vært veldig redd på grunn av farlig kjøring. Under 10 prosent av ungdommene, noe flere videregåendeelever enn ungdomsskoleelever, har vært sjåfør i en bil hvor føreren har vært påvirket av rus eller alkohol. Kun et lite mindretall av elevene har vært involvert i en alvorlig trafikkulykke.

Nærmere analyser viser at det er langt flere gutter (49 %) enn jenter (36 %) som har vært passasjer i en bil i stor fart i løpet av det siste året. Motsatt er det en større andel jenter (23 %) enn gutter (15 %) som har sagt fra til fører om farlig kjøring, og som har vært veldig redd på grunn av farlig kjøring (18 % vs. 12 %). På de øvrige spørsmålene finner vi ingen store kjønnsforskjeller. Vi finner heller ingen særlige variasjoner mellom kommunene i Vestfold.»[Ung i Vestfold 2013]

I Vestfold har det i perioden fra 2001 vært en nedadgående trend i ulykker for gruppen «ungdom». Figur 4 viser utviklingen i antall drepte og hardt skadde for denne gruppen i årene 2001-2004, 2005-2008 og 2009-2012.

Om det skyldes at «Trafikalt grunnkurs» ble innført sammen med ny føreropplæring i 2005 er usikkert. Men trenden er klart positivt.



Figur 4: Ungdom - utvikling i drepte/hardt skadde i periodene 2001-2004, 2005-2008 og 2009 - 2012

Tiltak kan være: forbedre og utvikle føreropplæringen, bedre forståelsen for betydningen av mengdetrening, tilrettelegge for samarbeid mellom den offentlige skole og trafikkskolene, og for at flere offentlige skoler skal kunne tilby trafikk som valgfag. Strengere prikkbelastning av førere med førerkort på prøve, vurdering av andre krav i prøveperioden, som feks. kjøring med p-skilt, kampanjer som Si ifra!, Jentenes trafikkaksjon, Real life auto og målrettet arbeid mot russen.

Viktige aktører: Trygg Trafikk, Vestfold fylkeskommune, Statens vegvesen, Politi, trafikkskolene og kommunene.

ELDRE TRAFIKANTER

Den demografiske utviklingen viser at vi lever lenger og at det blir flere eldre trafikanter. Eldre har på landsbasis flere skadde, og spesielt drepte, enn deres deltakelse i trafikken skulle tilsa. Tallene for Vestfold sier det samme. Her har gruppen 65-80 åringer 9% av alle ulykkene men representerer hele 23% av de drepte og 12% av de hardt skadde. Det er særlig som fotgjengere de over 75 år er utsatt for alvorlige ulykker.

Hos mange eldre over 70 år er helsetilstanden slik at de oppfatter trafikkbildet dårligere enn yngre, og således ikke reagerer med sikker trafikkadferd; de misoppfatter trafikksituasjonen og utsetter seg selv og andre med risikoadferd.

Aktuelle tiltak: tilby oppfriskningskurset Bilfører 65 + og markedsføre kurstilbudet, framskaffe kunnskap om ulykkesrisiko med ulike sykdomstilstander, bidra til at regelverket for førerkort med sikte på og bedre meldingsrutinene fra lege, psykolog og optiker til fylkesmannen (helsekrav for førerkort) følges.

Viktige aktører: Statens vegvesen, trafikkskolene, Fylkesmannen, NAF og fastlegene.

BARN

Grunnlaget for bevisste og varige holdninger legges i barneårene. Mennesket lærer og påvirkes gjennom hele livet. Trafikkopplæring må betraktes som en livslang læringsprosess. Opplæringen skal tilrettelegges slik at barn og ungdom utvikler evnen til refleksjon, til å ta andres perspektiv og til å samarbeide. For at opplæringen i barnehage- og skolesystemet skal være av høy kvalitet er det viktig med tilstrekkelig kompetanse hos lærere og barnehageansatte.

I Kunnskapsløftet som er læreplanen for grunnskolen er trafiksikkerhet tatt inn som et forpliktende tema med klare kompetansemål etter 4., 7. og 10. trinn. Det er voksne som har ansvar for barns sikkerhet og ansvaret for opplæring av barn er delt mellom foreldre, barnehage og skole.

Sikre skoleveger og skoleskyss

Barns plikt til å gå på skolen bør følges av retten til en skolevei som er tilrettelagt for gående og syklende.

Barn har rett og plikt til å gå på skolen og bør derfor ha rett til en rimelig trygg skolevei, enten de bor nær skolen og kan gå eller sykle, eller de bor lengre unna og må få skoletransport. Det at elever kan gå eller sykle til og fra skolen er viktig. De får trafikktraining og trafikkerfaring i tillegg til de helsemessige og miljømessige fordelene dette gir.

Opplæringsloven § 7 gir elever som bor lenger unna skolen enn 2 km (1. trinn) og 4 km (2.-10. trinn) rett til fri skoleskyss. I dette ligger det at når elever bor nærmere skolen enn disse grensene, forventes det at elevene går eller sykler. Da bør denne veien være tilrettelagt for barn i den aktuelle alder.

Bestemmelsene i forskriften om skoleskyss FOR 2012-12-19 nr 1342, fastsatt av samferdselsdepartementet 19.12.12 innebærer en plikt for fylkeskommunen til å dimensjonere skoleskyssen slik at alle som fylkeskommunen har ansvar for å tilby skoleskyss til etter privatskoleloven og opplæringsloven skal tilbys sitteplass og setebelte i en normalsituasjon.

Barn i kommer til skade i trafikken enten som myk trafikanter eller som passasjer i bilen. Barn i 10-14 års alderen er den gruppe som er utsatt for flest sykkelulykker, 21% av alle sykkelulykker.

Viktige aktører: Statens vegvesen, Politi, trafikkskolene, Trygg Trafikk, kommunene og skolene.

MC/MOPED

Motorsyklister har mye høyere risiko for å bli skadd i trafikken sammenliknet med bilførere. Det har vært en reduksjon i antall alvorlige ulykker for denne trafikantgruppen på landsbasis de siste år, men fortsatt er ulykkesomfanget stort. Av alle ulykker i Vestfold med drepte utgjør moped- og motorsykkelykkene hele 17%. Av hardt skadde er det 18%. For totalt antall drepte og hardt skadde, se tabell 2. Det er ulykkene med MC som utgjør de fleste. Når det gjelder mopedulykkene har disse hatt en svak nedgang i Vestfold. Det er gruppen 15 - 17 årige som er innblandet i 43% av alle moped ulykkene.

Aktuelle tiltak: Informasjon og kontroll, underskinner på rekkverk, siktrydding, mykgjøring av sideterreng.

Viktige aktører: Statens vegvesen, Politi, trafikkskolene, Trygg Trafikk, NMCU (Norsk MotorCykel Union) kommunene og skolene.

TJENESTE TRANSPORT

Trafikksikkerhet bør i langt større grad inngå som en del av helse-, miljø- og sikkerhetsarbeidet (HMS) til offentlige etater og private virksomheter. Dette vil være særlig aktuelt i transportbedrifter og andre offentlige etater med bilkjøring i tjenesten. Dette er grupper med stor eksponering i trafikken og som derfor er utsatt. Fylkeskommunen og kommunene må videre være bevisste på hvordan en kan øke sikkerheten ved for eksempel skoletransport og bevisste innkjøpsrutiner, gjennom for eksempel å stille krav til transportørene og kjøretøyene. Store kjøretøy har store blindsoner, spesielt foran og på høyre side. Dette medfører et sikkerhetsproblem fordi det er vanskelig å oppdage myke trafikanter og mindre kjøretøy, som befinner seg i blindsonene. Dette har vært årsak til flere ulykker. I dag skal alle tyngre kjøretøy ha panorama-seil på høyre side foran frontruta, slik at sjåføren kan se foran og langs hele høyre side på kjøretøyet.

Aktuelle tiltak: valg av reise- og transportpolicy for etater/virksomheter der krav til sikkerhet blir vektlagt, krav til sikkerhet ved innkjøp av transporttjenester, informasjon om blindsoner.

Viktige aktører: Transportbedrifter, kommuner, fylkeskommunen, Statens vegvesen, trafikkskolene og Trygg Trafikk.

7.2 RISIKOADFERD

Perioden som her er brukt til å finne data er 2005-2012.

UNGDOM

I perioden 2005 - 2012 døde det 57 personer i trafikken i Vestfold. Av disse var 24 eller 42% uten verneutstyr. 16 av de 57 brukte ikke bilbelte. Nær halvparten av disse kunne overlevd ved bruk av bilbelte.

Bilbelte er den viktigste sikkerhetsinnretningen for å redde liv ved en ulykke. Kollisjonsputene redder ikke liv dersom bilbeltet ikke er i bruk samtidig. Barn må sikres i godkjent utstyr som er tilpasset vekt og høyde, og aldri plasseres i passasjeret foran dersom ikke kollisjonsputen er koblet fra.

For de myke trafikanter handler det både om verneutstyr som hjelm men det handler også om å bli sett. Bruken av refleks og lys kan derfor være avgjørende for om en ulykke skjer eller ikke.

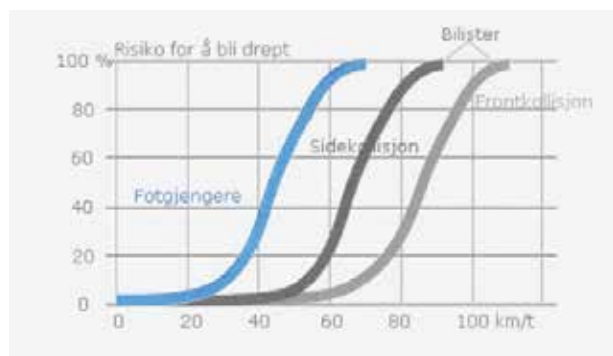
Aktuelle tiltak: Informasjon om viktigheten av å bruke refleks, lys, hjelm og bilbelte og å bruke det riktig, kampanjer, kontroller, øke legenes kunnskap med hensyn på betydningen av å bruke bilbeltet og stille krav til legenes ansvar for svært begrenset grad av fritak fra kravet om bilbelte. Opplæring av foreldre til å sikre barna på en forsvarlig måte.

Viktige aktører: Trygg Trafikk, Politi, Statens vegvesen, kommunene v/helsestasjonene, Fylkesmannen og fastlegene.

FART

Fart, rus og ekstremadferd i trafikken har ofte en sammenheng med andre kriminelle handlinger. Kriminalitetsbekjempelse og trafikksikkerhetsarbeid bør derfor sees i sammenheng.

Kjørefartens (kjøretøyets hastighet) innvirkning på ulykkesrisiko og ulykkesomfang er solid dokumentert. Ni av ti mennesker overlever en påkjørsel i 30 km/t. Økes farten til 50 km/t vil kun to av ti fotgjengere overleve sammenstøtet. Sjansen er stor for å overleve en sidekollisjon i inntil 50 km/t og en frontkollisjon i inntil 70 km/t. Ved høyere hastigheter reduseres denne sjansen betraktelig.



Figur 5: Viser forholdet mellom hastighet og risiko for å bli drept ved et sammenstøt i trafikken.



Foto: Massimo Leardini

RISIKOADFERD (MEDVIRKENDE ÅRSÅK)

VERNEUTSTYR

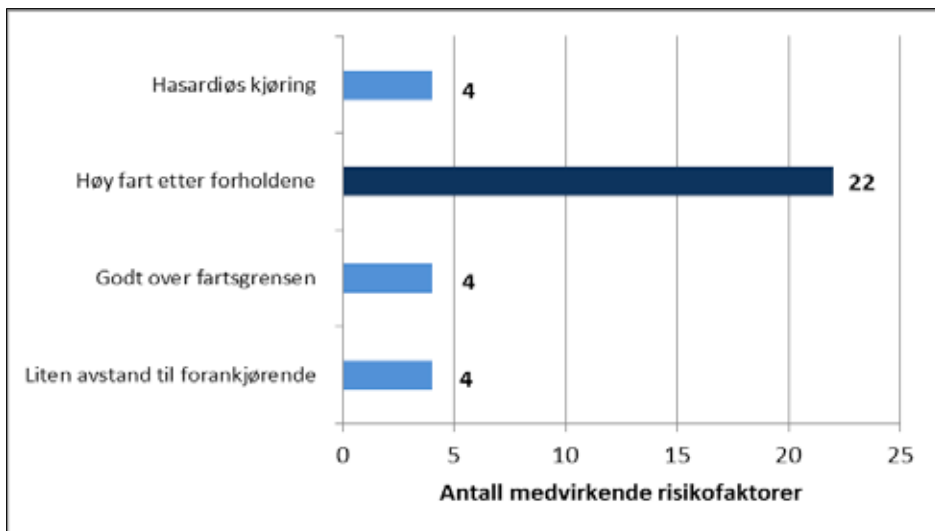
FART

RUS

UOPPMERKSOMHET

MANGLENDE
ERFARING/KUNNSKAP

Fra figur 6 ser vi at fart er direkte involvert i 26 av 57 dødsulykker, hvilket svarer til hele 46%.



Figur 6: Fart som medvirkende faktorer til en dødsulykke i perioden 2005-2012

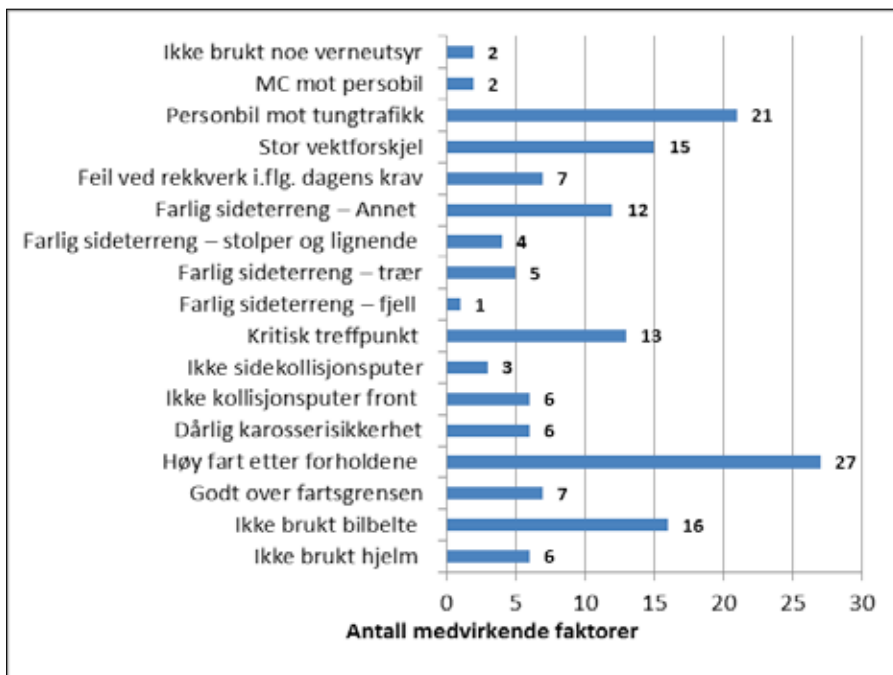
Sannsynligheten for å dø i en frontkollisjon øker dramatisk når farten er over 70 km/t, selv i en ny og kollisjonssikker bil. Vitale indre organer tåler ikke belastningen i en slik kollisjon.

Dersom du akkurat klarer å stanse foran en hindring etter å ha kjørt i 80 km/t, ville en fart på 90 km/t gjort at du hadde truffet hindringen i 50 km/t. Selv en liten fartsøkning gir altså store utslag på bremselengden og hvilken fart du har i kollisjonsøyeblikket.

Dette er bakgrunnen for den omfattende nasjonale farts kampanjen som skal pågå i de nærmeste årene.

Hvilken side av fartsgrensen er du på?

Figur 7 viser den kompleksitet det finnes innenfor analysen av ulykker. Ofte er det mange faktorer som spiller inn på om det skjer en ulykke og hvilket skadeomfang ulykken får. Figuren viser medvirkende faktorer til skadeomfang i dødsulykker i Vestfold 2005-2012.



Figur 7: Oversikt over medvirkende faktorer for dødsulykker i Vestfold 2005-2012

Aktuelle tiltak: Streknings ATK (automatisk trafikkontroll), fartskontroller, kampanjer, informasjon- og holdningsarbeid, større fokus på vurdering av vandel ved erverv av førerkort og tap av førerretten, av forbud mot bruk av kjøretøy eller inndragning av kjennemerke, vognkort og kjøretøy, stille høyere krav til de som har tapt førerretten (for eksempel egen opplæring) før de får den tilbake igjen.

Viktige aktører: Statens vegvesen, Politi, Trygg Trafikk og trafikkskolene.

RUS

Cirka 19% av de omkomne i Vestfoldtrafikken dør i en ulykke der en ruspåvirket fører er innblandet. Det er en økende andel førere som kjører under påvirkning av andre rusmidler enn alkohol.

Aktuelle tiltak kan være: endre straffutmålingsreglene for påvirket kjøring, bedring av politiets fullmakter til å gjøre bruk av administrative reaksjoner til å hindre ruspåvirket kjøring, alkohol som et alternativ til inndragning av førerkort for gjentatt promilledømte.

Viktige aktører: Politi, Helsedirektoratet, Fylkesmannen og fastlegene.

UOPPMERK- SOMHET

Uoppmerksomhet dekker her både over trøtthet og distraksjonsfaktorer i kjøretøyet.

Trøtte førere utgjør et problem i vegtrafikken. I Vestfold er tretthet medvirkende årsak i 9% av dødsulykkene.

En forklaring kan være sykdom og legerekvirerte legemidler.

Distraksjoner er en medvirkende faktor i hele 21% av dødsulykkene i Vestfold i perioden 2005-2012.

Også bruk av mobiltelefon har medvirket til mange ulykker. Det er grunn til å tro at det er store mørketall med hensyn til bruk av mobiltelefon. Innsyn i bruken av mobiltelefonen før en ulykke kan gi verdifull informasjon. Med ny lovgivning på område har man forsøkt å minske denne distraksjon.

"Musikk på øret" er også et økende fenomen i trafikken som medfører uoppmerksomhet og en større risiko for å bli utsatt for en ulykke. I flere fotgjenger- og sykkelulykker har dette vært medvirkende årsak til ulykken.

Aktuelle tiltak: kampanjer, kontroll av kjøre- og hviletid hos alle yrkessjåfører; fordi i dag er flere yrkessjåfører fritatt, kontroll av mobilbruk og walkie talkie, samt taksameterer i Taxi, og GPS-logg av kjøretøyene.

Viktige aktører: Trygg Trafikk, Statens vegvesen, Politi, Fylkesmannen og fastlegene.

MANGLENDE ERFARING/ KUNNSKAP

Det er ikke vanskelig å forstå at erfaring og rutine er nyttig. Manglende erfaring innebærer bl.a. dårligere visuell informasjonsinnhenting, lengre reaksjonstid og dårligere evne til å gjøre flere ting samtidig. Den mest effektive måten å skaffe seg erfaring på som bilfører, er å bruke kjøretøyet i trafikken under sikre forhold. Det er derfor viktig at ungdom øvelseskjører så mye som mulig før de slippes alene ut i trafikken.

I perioden 2005-2012 er manglende erfaring medvirkende faktor i 9% av dødsulykkene i Vestfold.

Viktige aktører: Trygg Trafikk, Trafikkskolene og Statens vegvesen.



Det eneste som hjelper mot trøtthet er å stoppe og sove. En 15 minutters "powernap" er nok til at kroppen henter seg inn igjen slik at du kan kjøre videre en stund til neste hvil.

7.3 RISIKOFORHOLD

Periodene som her er brukt til å finne data er 2000-2012 og 2002-2011.

ULYKKER MED MYKE TRAFIKANTER

Til tross for at det over tid har vært en nedgang i antall drepte og hardt skadde blant gående og syklende, har denne trafikantgruppen fortsatt en betydelig høyere risiko for å bli drept eller hardt skadd per km enn de som kjører bil. I figur 8 ses en oversikt av fordelingen av hardt skadde og drepte i de største byområdene i perioden 2002 -2011.

Statistikken viser at 15% av alle drepte/skadde i Vestfold skjer med myke trafikanter. Av de drepte og hardt skadde som var i perioden 2000-2012 i Vestfold er det nesten hver fjerde som er en myk trafikant, se tabell 2.

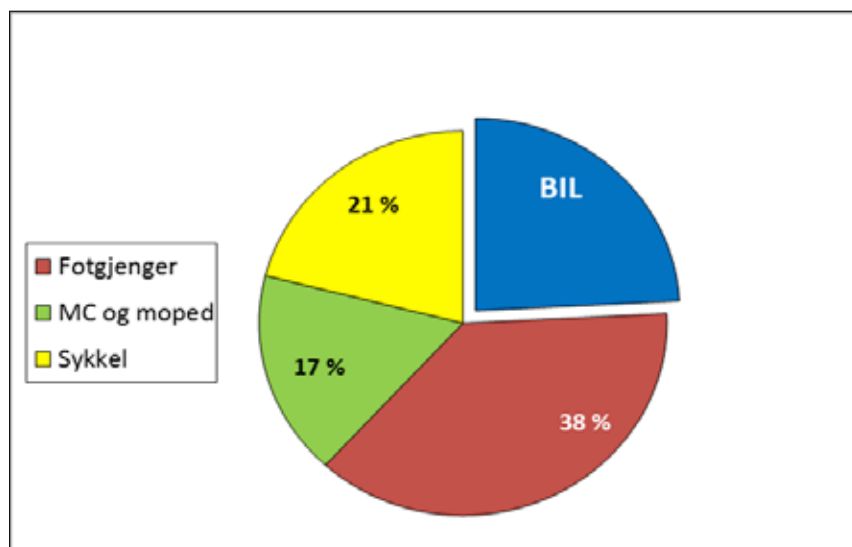
Det understrekes av utsagnet fra Nasjonal tiltaksplan som sier:

- I periode 2007-2012 er 13 % av alle drepte og hardt skadde i Vestfold var syklist. Det er kun i Oslo at andelen er høyere.

Både ulykkesbildet og mål om økt andel gående og syklende, gjør det viktig å satse på trafiksikkerhet for gruppen myke trafikanter.

Tilsvarende tall fra perioden 2000-2012 er på 10%. Det skyldes blant annet et unormalt høyt antall drepte og hardt skadde (13) i 2008. Det kan også ses i sammenheng med en reduksjon i de fleste andre ulykkeskategorier. Da vil et mer konstant antall ulykker få en høyere andel av ulykkene. Sett over perioden fra 2000 - 2012 har vi en svak nedadgående trend.

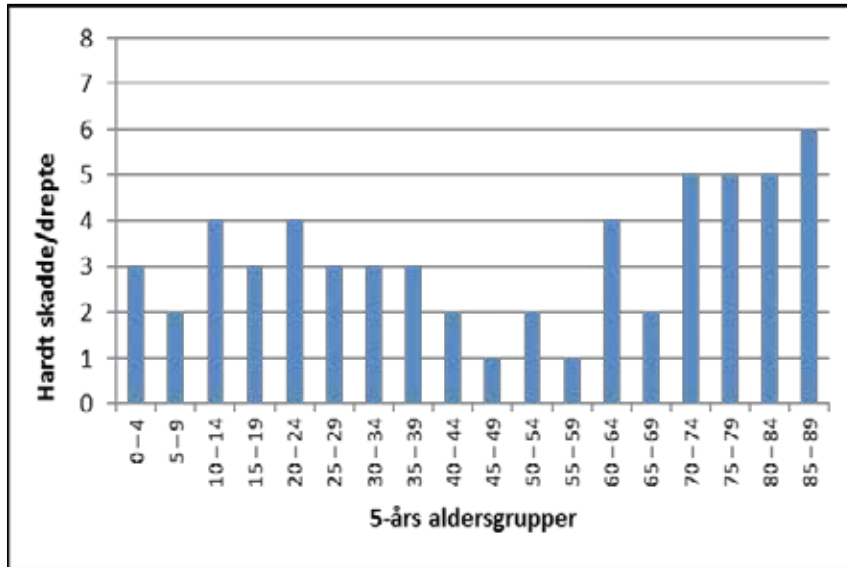
For perioden 2002-2011 ble det laget en ulykkesstatistikk for byområdene og en dybdeanalyse av dødsulykkene i byområdene i Vestfold.



Figur 8: Hardt skadde og drepte fordelt på trafikantgruppe i de største byområdene i Vestfold (Horten, Tønsberg/Nøtterøy, Larvik og Sandefjord). Periode 2002-2011.



Fra samme analyse har vi at fotgjengerstatistikken fordelt på alder ses i figur 9:

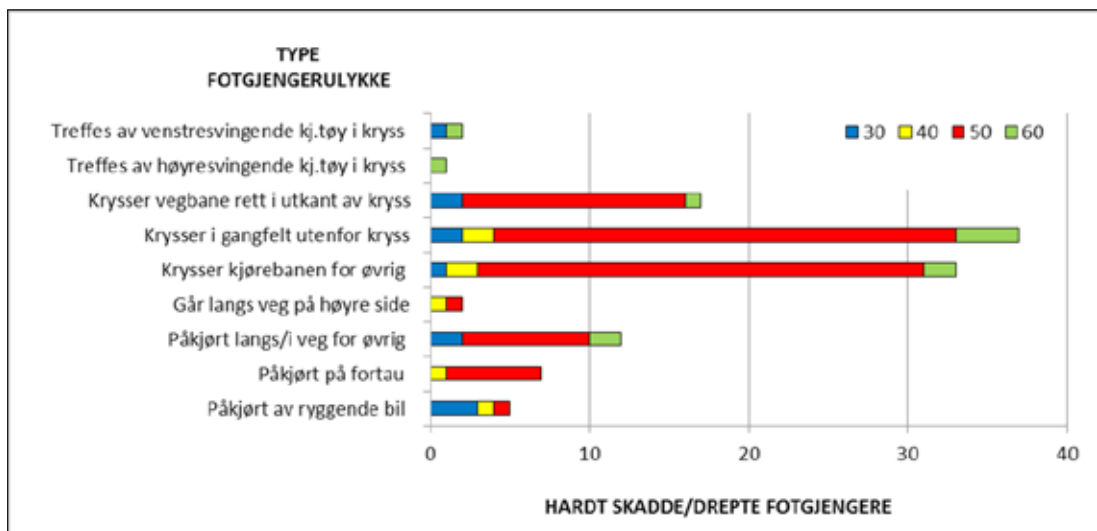


Figur 9: Fotgjengerulykker på veger med 50 km/t og lavere

Det ses tydelig av figur 9 at eldre er en veldig utsatt fotgjengergruppe.

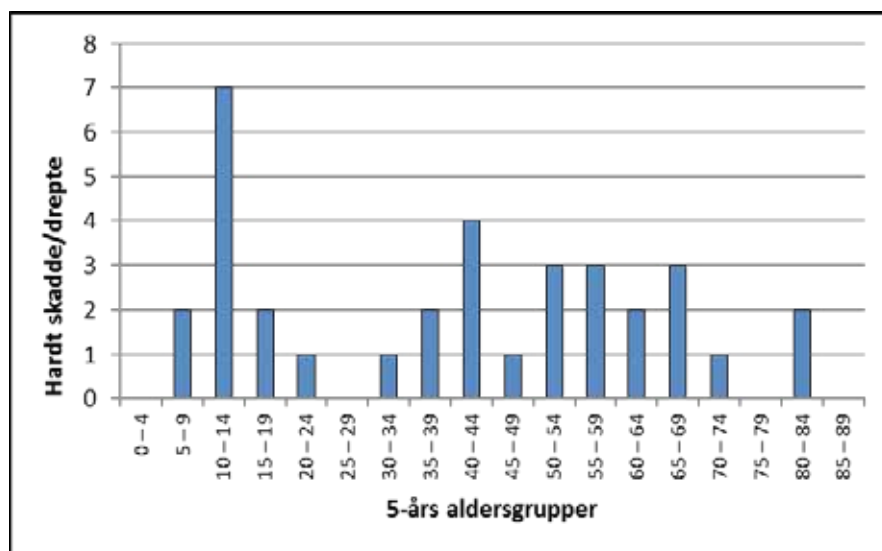
Figur 10 viser typer av fotgjengerulykker i forskjellige hastighetsgrenser. De fleste av de alvorlige ulykkene skjer i 50 soner. I handlingsprogrammet for 2014-2017 er det satt av midler til å sikre krysningspunkter i 50 og 60 soner.

Figur 10 viser tallene for Region sør (Buskerud, Vestfold, Telemark, Vest- og Aust-Agder).



Figur 10: Fotgjengerulykker hardt skadde og drepte i byområdene fokus på hastighet, Region sør

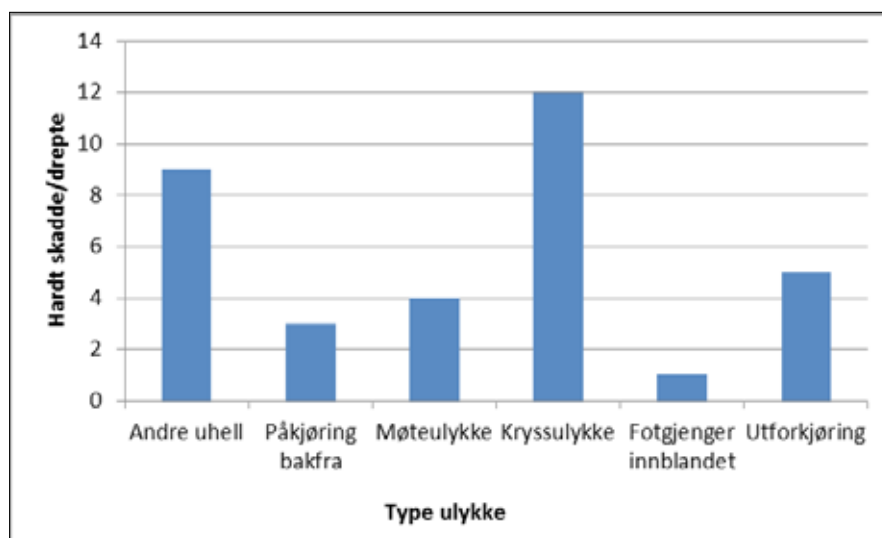
Fra samme analyse har vi følgende sykkelstatistikk:



Figur 11: Sykkelulykker på veger med 50 km/t og lavere

Som nevnt tidligere er barnegruppen i alderen 10-14 år en særlig utsatt gruppe.

Sykkelulykkene skjer primært i kryss som illustreres i figur 12 nedenfor.



Figur 12: Sykkelulykker fordelt på type ulykke på veger med 50 km/t eller lavere.

Totalt for Vestfold utgjør andelen av drepte/skadde med myke trafikanter 15 %. Av alle drepte/hardt skadde er det hele 23% i perioden 2000-2012, se tabell 2. Eldre fotgjengere er særlig utsatt.

Konklusjon etter dybdeanalyse av dødsulykker i byområdene

- Løsninger som gjør at trafikanter kan se hverandre i tide (nedsatt fartsgrense, tilstrekkelig sikt, gode lysforhold, korte kryssingsavstander, løsninger som reduserer mulighet for blindsonelykker, stille krav til utstyr i kjøretøy som reduserer blindsonelykker m.m.)
- Enhetlige og forutsigbare løsninger som gjør at trafikanter kan forutse farer/hva som kan skje (fjerne felles grønn fase, uregulerte gangfelt mellom lysregulerte, diagonale kryssingspunkter, fjerne gangfelt som ikke brukes/hvor mange krysser på «utsiden»).
- Gående og syklende må spesielt sikres der hvor de føler seg trygge og hvor oppmerksomheten er redusert (f eks gangfelt, torg, p-plasser, kollektivknutepunkt, holdeplasser osv).
- Dimensjonere for grupper med svake forutsetninger (unge og eldre).

Det ble i handlingsprogrammet for fylkesveger 2010-2013 gjennomført en del tiltak for å sikre trafikksikkerheten i by. Dette blir fulgt opp i 2014-2017 med fokus på tettstedene Stavern, Stokke, Sande og Åsgårdstrand.

Aktuelle tiltak: Sikring av krysningspunkter for gående og syklende, mer bruk av 30 km/t og 40 km/t som fartsgrenser i tettbygde strøk, inspeksjoner av gang- og sykkelruter med påfølgende strakstiltak for trafikksikkerhet og framkommelighet, utbygging av sammenhengende hovednett for sykkeltrafikk, siktutbedring i kryss og avkjørsler og bedre vegbelysning. Sentrale opplærings- og informasjonstiltak om økt refleksbruk for alle trafikanter, tiltak rettet mot samspill i trafikken mellom bilister og syklister, arbeide for økt synlighet og bruk av sykkelhjelmer for syklister.



Systemutforming: Framtidig trafikkvekst blir avgjørende for hvilket innsatsnivå som er nødvendig for å redusere antall drepte eller hardt skadde med en tredjedel. En trafikkvekst like sterk som de ti siste årene, vil på landsbasis medføre 280 flere drepte eller hardt skadde i 2020 sammenliknet med dagens trafikkmengde, dersom trafikkarealene og trafikksystemene ikke blir forbedret. Arealplanlegging og utbyggingsmønster er viktige instrumenter som kan styre transportmiddel-fordelingen i en mer miljø- og trafikksikker retning der biltrafikken reduseres.



Mange ulykker skyldes feil/uheldig utforming av veg- og trafikkmiljøet. Å sørge for et forutsigbart, logisk og lett-lest vei- og trafikksystem er derfor viktig i all planlegging. Dette gjelder også systemer til de myke trafikantene. Dagens gang og sykkelveger skaper konflikter mellom de gående og syklende. Bedre anlegg for gående og syklende er derfor med til å styrke ambisjonen om å nå målene med økt gang- og sykkeltransport.

Aktuelle tiltak: Samordnet areal- og transportplanlegging, tiltak for å dempe biltrafikkveksten i bynære strøk, risikoanalyser og trafikksikkerhetsrevisjoner av planer på alle nivåer for å sikre god sikkerhetsmessig standard på nye veganlegg, trafikksikkerhetsinspeksjoner av eksisterende vegger for å rette opp feil og mangler

Viktige aktører: Kommunene, Statens vegvesen, fylkeskommunen og entreprenørene.

UTFORKJØRINGS- ULYKKER

Utforkjøringsulykkene utgjør 24 % av alle dødsulykkene og 31% av alle hardt skadde i Vestfold. Høy fart og kjøring i ruspåvirket tilstand har vært en avgjørende årsak til en betydelig andel av ulykkene. Videre er manglende bruk av bilbelte er en avgjørende årsak til at utforkjøringsulykkene ender med døden.

Aktuelle tiltak: Utforming og omfang av siderekker, ettergivende master, profilert kantlinje, utbedring eller skilting av overraskende og farlige kurver, mykgjøring av sideterrenget, fartscontrollere, holdnings- og informasjonstiltak (fart, rus, belte) med mer.

Viktige aktører: Statens vegvesen, Politi og Trygg Trafikk

MØTEULYKKER

I Vestfold har andelen alvorlige møteulykker blitt redusert i de seneste årene hovedsakelig på grunn av utbygging av ny firefelt E18 gjennom fylket. Reduksjonen i drepte og hardt skadde før og etter ny E18 med fire felt er på hele 86 % (målt 8 år før og etter). Andre hovedveger har også møteulykker slik at det fortsatt vil være aktuelt med tiltak mot denne typen ulykker. Møteulykkene utgjør likevel 38 % av alle dødsulykkene og 24% av alle hardt skadde i Vestfold. Svært mange møteulykker skyldes uoppmerksomhet fra bilføreren som for eksempel soving, sykdom, bruk av mobiltelefon og liknende.

Aktuelle tiltak: Midtrekkverk på to- og trefelts veger, økt bruk av merket sperreområde/midtmarkering, bruk av fartsgrenser som i større grad er tilpasset nullvisjonen, bruk av punkt- og strekningsbasert automatisk trafikkontroll (ATK), fartskontroller, holdnings- og informasjonstiltak (trøtthet, sykdom, mobilbruk..) med mer.

Viktige aktører: Statens vegvesen, Politi, Fylkesmannen, helsesøstre på videregående skoler og fastlegene (allmenn helsetilstand og bruk av medikamenter).

HELSE

Fysisk/psykisk helse et viktig tema i trafikken. I Vestfold er dette medvirkende årsak i 11% av dødsulykkene. Som et tiltak er det i Vestfold satt i gang et arbeid hos Fylkesmannen som går på informasjon og oppfølging av de helsemessige kravene som stilles til førerkort. Dette har medført et fokus på dette hos fastlegene og en kraftig økning i behandling av denne type saker.

Vegtrafikkloven § 34 gir politiet myndighet til å inndra førerkortet hvis en ikke lenger fyller de krav som er satt til syn, helse og førlighet, herunder rusmisbruk eller at en ikke har nødvendige kunnskaper eller førerferdighet. Leger, psykologer og optikere har etter Helsepersonelloven § 34 meldeplikt. Vestfold politidistrikt har tatt et initiativ til å opprette en samhandlingsgruppe som skal ha spesielt fokus på helsekravene for førerkort og tilbakekall av førerrett når disse ikke er oppfylt. Gruppen består av Fylkesmannen, Statens vegvesen og politidistriktet. Hovedfokus er rus, demens og psykisk ustabile.

Aktuelle tiltak: Informasjon om hvordan helsetilstanden påvirker risikoen ved bilkjøring og hva føreren kan gjøre for å redusere denne, bidra til at rusavhengige hindres i å erverve førerkort og at de fratras førerretten og disponere kjøretøy, at fysisk/psykisk helsetilstand og medikamentbruk vurderes med hensyn til erverv/tap av førerkort, stille krav om at omkomne førere i dødsulykker obduseres, og at alle involverte førere avlegger blodprøve snarest mulig etter å ulykken har inntruffet.

Viktige aktører: Politi, Fylkesmannen, helsesøstre på videregående skoler og fastlegene (allmenn helsetilstand og bruk av medikamenter).

ANLEGGSDRIFT OG VEDLIKEHOLD

Både vegdekkeets tilstand og føreforholdene samt mangelfull skilting og oppmerking har vært medvirkende årsaker i mange ulykker. Vinterdriften, som omfatter brøyting, salting og strøing, er spesielt viktig for trafikksikkerheten. Nedslitte og/eller feil dekk i kombinasjon med glatt føre har vært medvirkende til at kjøretøyet har mistet veggrepet i flere ulykker. Også mangelfull arbeidsvarsling ved anlegg på veg har medført ulykker.

Aktuelle tiltak: Drift- og vedlikeholdsoppgaver som ivaretar trafikksikkerhet prioriteres – dette må tas inn i funksjonskontraktene vegvesenet har med entreprenørene, fortsette kursing av entreprenørene, bedre skilting- og oppmerking (visuell ledning), siktrydding i kryssområder (både vegetasjon og snø), risikovurdering av vegarbeid, økt kontroll av arbeidsvarsling og sikring av gående- og syklende forbi anleggssteder må prioriteres høyere.

Viktige aktører: Statens vegvesen, kommunene og entreprenørene.

8. SAMARBEID OG KUNNSKAPSFORMIDLING

Fylkets trafiksikkerhetsutvalgs (FTU) rolle er "å samordne og tilrå tiltak for å fremme trafiksikkerhet". Denne rollen er utfordrende. Utvalget har ingen instruksjonsmyndighet, og er avhengig av at aktørene selv ser seg tjent med at arbeidet blir samordnet. Det utføres i dag en betydelig innsats fra ulike aktører for å redusere omfanget av trafikkulykker. For å lykkes i dette arbeidet er vi avhengige av et utstrakt og godt samarbeid mellom de ulike aktørene i trafiksikkerhetsarbeidet. FTU ønsker å bygge på det gode samarbeidet og de møtearenaene som allerede eksisterer og videreutvikle dette enda mer.

FTU skal
videreutvikle og styrke
samarbeidet mellom
alle aktørene
og være en pådriver
av kunnskapsformidling

Enda mer spesifikt ønsker FTU i kommende periode å være pådriver innen trafiksikkerhetsarbeidet.

Aktuelle arbeidsområder for FTU kan være:

- å involvere flere sentrale aktører i trafiksikkerhetsarbeidet,
- Å arrangere samarbeidsmøter mellom kommunene, politiet, fylkeskommunen og Statens vegvesen, fylkesmannen samt andre aktører - fortsette og videreutvikle dette,
- Å oppmuntre TS-arbeidet i kommunene, slik at dette får gode vilkår, arbeide aktivt for at de kommunale TS-planene blir fulgt opp og rullert og at kommunene driver sitt TS-arbeid etter prinsippene for nullvisjonen, Trygge lokalsamfunn, trafiksikker kommune og god folkehelse,
- Å medvirke til at kompetansemålene som omhandler trafikk i gjeldende lærerplaner blir oppnådd,
- Å øke kunnskapsformidling, gjennom blant annet å informere om ulykkessituasjonen i fylket og funn fra dybdeanalyser av dødsulykker samt å adressere funn til de ulike aktørene,
- Å bidra til erfaringsutveksling og kompetanseoppbygging i nettverket, gjennomføre fylkesvise/regionale TS-konferanser og andre aktiviteter for å bidra til sikker trafikkadferd fra alle trafikanter.



9. FTU AKTIVITETSPLAN 2014-2017

FTU's samarbeidsutvalg utarbeider og vedtar årlige aktivitetsplaner i planperioden. Aktivitetsplanen skal vise årets aktiviteter og hvordan FTU's midler disponeres.



VESTFOLD
fylkeskommune