

NASJONAL TILTAKSPLAN for trafiksikkerhet på veg

2010-2013



Statens vegvesen



POLITIET

POLITIDIREKTORATET



Helsedirektoratet



Utdanningsdirektoratet



TRYGG TRAFIKK

Innhold

Forord	7
Innledning	9
DEL 1 BAKGRUNN OG STRATEGIER	10
1. Visjon, mål og oppfølging	12
1.1 Struktur og oppfølging	12
1.2 Nullvisjonen	12
1.3 Etappemål	12
1.4 Indikatorer og indikatorenmål	14
2. Ulykkesutviklingen	18
3. Hovedtrekk i ulykkesbildet	22
3.1 De alvorligste ulykkene	22
3.2 Ulykkesbildet i Norge sammenlignet med andre land	22
3.3 Dødsulykker på veg sammenlignet med dødsulykker for andre transportformer	22
3.4 Trafikantgrupper	23
3.5 Uhellstyper	25
3.6 Ulykker fordelt mellom riksveger, fylkesveger og kommunale veger	25
3.7 Ulykker med snøscooter og ATV (All Terrain Vehicles)	25
3.8 Mørketall og datakvalitet	26
3.9 Kostnader ved ulykker	27
3.10 Risikofaktorer i dødsulykker	27
3.11 Sosial ulikhet i trafikkulykker	29
4. Grunnlaget for trafikksikkerhetsarbeidet	30
4.1 System for sikkerhetsstyring	30
4.2 Ulykkesforståelse og barrierer mot ulykker	30
4.3 Kilder til ulykkesdata	31
5. Organiseringen av trafikksikkerhetsarbeidet	32
5.1 Tre nivåer	32
5.1.1 Nasjonalt nivå	32
5.1.2 Regionalt nivå - fylkeskommunene og statlige regioner	32
5.1.3 Kommunalt nivå	33
5.2 Fem hovedaktører	33
5.2.1 Statens vegvesen	33
5.2.2 Politiet	34
5.2.3 Helsedirektoratet	35
5.2.4 Utdanningsdirektoratet	35
5.2.5 Trygg Trafikk	36
5.3 Andre aktører	36
5.3.1 Fylkeskommunene	36
5.3.2 Kommunene	37
5.3.3 Interesseorganisasjoner	37
5.3.4 Statens havarikommisjon for transport (SHT)	37
5.3.5 Forsvaret	38
5.3.6 Internasjonale aktører	38
DEL 2 HOVEDAKTØRENS TILTAK	40
1. Trafikanttiltak	42
1.1 Trafikantens rolle og ansvar	42
1.2 Trafikkopplæring	42

1.2.1	Barnehage	42
1.2.2	Trafikkopplæring i Kunnskapsløftet	43
1.2.3	Barnetrinnet	43
1.2.4	Ungdomstrinnet	44
1.2.5	Videregående skole	45
1.3	Føreropplæring	45
1.3.1	Mengdetrening	45
1.3.2	Førerprøven	47
1.3.3	Kompetansebygging	47
1.3.4	Trafikksikkerhetstiltak etter at førerkortet er ervervet	47
1.3.5	Tiltak overfor høyrisikogrupper	48
1.3.6	Tiltak knyttet til gjenerverv av førerett	48
1.3.7	Yrkessjåførdirektivet	48
1.3.8	Trafikksikkerhet for eldre trafikanter (65+)	49
1.3.9	Helsekrav for førerkort	50
1.4	Spesielle ungdomstiltak	50
1.4.1	Ungdomsrettede kampanjer og aksjoner	50
1.4.2	Positivt forsterkende tiltak	52
1.4.3	Friomsorgen	52
1.5	Kampanjer og informasjon	52
1.5.1	Fart	52
1.5.2	Bilbelte og sikringsutstyr for barn	53
1.5.3	Refleks og synlighet	54
1.5.4	Sykkelhjelm og sikkerhet på sykkel	54
1.5.5	Samspill i trafikken	54
1.5.6	Tungbil	55
1.5.7	Trafikksikkerhet i virksomheter	55
1.5.8	Økonomisk kjøring (eco-driving)	55
1.6	Kontroll og overvåkning	55
1.6.1	Kontroll med bruk av personlig sikringsutstyr	56
1.6.2	Fartskontroller	56
1.6.3	Ruskontroller	57
1.6.4	Kontroll av aggressiv kjøreatferd	57
1.7	Straff og sanksjoner	57
1.8	Intelligente transportsystemer (ITS) rettet mot trafikanter	58
1.8.1	Informasjon om vær- og føreforhold	59
1.8.2	Informasjon om trafikkflyt	59
1.8.3	Ventetidsinformasjon for ferjeleier	59
2.	Tiltak på veg	60
2.1	Store vegprosjekter	60
2.2	Mindre investeringstiltak på eksisterende veger	61
2.2.1	Måltrettede trafikksikkerhetstiltak	61
2.2.2	Tiltak for gående og syklende	63
2.2.3	Miljø- og servicetiltak	64
2.2.4	Kollektivtrafikktiltak og universell utforming	65
2.2.5	Mindre utbedringer/sikkerhetsmessig oppgradering av tunneler	66
2.3	Drift og vedlikehold	66
2.4	Fartsgrenser	67
2.5	Areal- og transportplanlegging	68
2.6	Arrangementer på offentlig veg	68
2.7	Intelligente transportsystemer (ITS) på veg	69
2.6.1	Dynamisk køvarsling	69

2.6.2	Rampekontroll	69
2.6.3	Dynamiske fartsgrenser	69
3.	Kjøretøytiltak	70
3.1	Kjøretøykontroll	70
3.1.1	Utekontroll av tunge kjøretøy (tekniske og administrative forhold)	70
3.1.2	Kjøre- og hviletidskontroller	70
3.1.3	Utekontroll av lette kjøretøy	71
3.1.4	Mer effektive utekontroller	71
3.1.5	Periodisk kjøretøykontroll (PKK)	72
3.1.6	Forskrifter og tekniske krav	73
3.2	Intelligent transportsystemer (ITS) i kjøretøy	73
3.2.1	ISA (Intelligent Speed Adaptation)	73
3.2.2	Alkolås	74
3.2.3	ACC (Adaptive Cruise Control)	75
3.3	Tiltak for snøscootere og ATV (All Terrain Vehicles)	75
4.	Skadeforebyggende tiltak	76
4.1	Krav til akuttmedisinsk beredskap	76
4.2	Publikums og pårørendes innsats på skadestedet	76
4.3	Helsetjenestens håndtering av ulykker	76
DEL 3	FYLKESKOMMUNENES, INTERESSEORGANISASJONENES OG FORSVARETS BIDRAG	78
1.	Fylkeskommunenes bidrag i trafikksikkerhetsarbeidet	80
1.1	Fylkesvegnettet fra 2010	80
1.2	Ulykker fordelt på dagens fylkesvegnett	80
1.3	Fylkeskommunenes rolle og ansvar	83
1.4	Prioritering av trafikksikkerhet i fylkeskommunale styringsdokumenter	83
2.	Interesseorganisasjonenes bidrag i trafikksikkerhetsarbeidet	86
2.1	ATV Importørenes forening (AIF)	86
2.2	Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund (ATL)	87
2.3	Dekkimportørenes forening (DIF)	87
2.4	Friluftslivets fellesorganisasjon (FRIFO)	87
2.5	Kongelig Norsk Automobilklub (KNA)	88
2.6	Landsforeningen for trafikkskadde i Norge (LTN)	88
2.7	Motorførernes Avholdsforbund (MA)	89
2.8	Motorsykelimportørenes Forening (MCF)	89
2.9	Norges Automobil-Forbund (NAF)	90
2.10	Norges Lastebileier-Forbund (NLF)	90
2.11	Norsk Motorcykel Union (NMCU)	91
2.12	Norges Motorsportforbund (NMF)	91
2.13	Norsk Pensjonistforbund (NPF)	92
2.14	Norges Taxiforbund (NT)	92
2.15	Opplysningsrådet for Veitrafikken (OFV)	92
2.16	Skadeforebyggende forum (SF)	93
2.17	Snøscooterimportørenes Forening (SIF)	93
2.18	Syklistenes Landsforening (SLF)	94
2.19	Transportbedriftenes Landsforening (TL)	94
3.	Forsvarets bidrag	96
	Referanser	98
	Vedlegg/liste over tiltak	100

Forord

Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2010–2013 er utarbeidet av Vegdirektoratet, Politidirektoratet, Helsedirektoratet, Utdanningsdirektoratet og Trygg Trafikk.

Planen bygger på Nasjonal transportplan (NTP) 2010–2019. Ambisjonsnivå og prioriteringer i tiltaksplanen er i samsvar med Statens vegvesens handlingsprogram 2010–2013, Strategiplan for politiets trafikktjeneste 2008–2011, Ulykker i Norge – Nasjonal strategi for forebygging av ulykker som medfører personskade 2009–2014 (tverrdepartemental plan), Trygg Trafikks strategiplan 2010–2013 og fylkeskommunenes handlingsprogram for fylkesvegnettet for perioden 2010–2013.

I forhold til tidligere planer (Nasjonal handlingsplan for trafikksikkerhet på veg 2002–2011 og 2006–2009) er nå Utdanningsdirektoratet med som en av hovedaktørene. Likeledes er fylkeskommunene trukket med i planen, etter at forvaltningsreformen har gitt fylkene ansvar for store deler av det tidligere riksvegnettet. Det er også nytt at det for første gang opereres med et konkret måltall for reduksjon av antall drepte og hardt skadde i vegtrafikken.

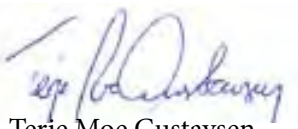
Formålet med planen er å vise hvilke utfordringer vi står overfor i trafikksikkerhetsarbeidet i Norge, og hvilke tiltak som vil bli gjennomført i planperioden for å sikre at vi har stø kurs mot regjeringens mål om at vi skal redusere antall drepte og hardt skadde i vegtrafikken med en tredel innen 2020. Midler til å gjennomføre tiltakene i planen vil bli innarbeidet i etatenes og Trygg Trafikks årlige budsjetter.

Planen er utarbeidet av en arbeidsgruppe bestående av:

Richard Muskaug, Vegdirektoratet (leder)
Sigurd Løtveit, Vegdirektoratet
Jan Guttormsen, Politidirektoratet
Roar Skjelbred Larsen, Utrykningspolitiet
Tov Svalastog, Utrykningspolitiet
Jakob Linhave, Helsedirektoratet
Frode Midtgård, Utdanningsdirektoratet
Tori Grytli, Trygg Trafikk
Bård Morten Johansen, Trygg Trafikk
Kirsti Huserbråten, Statens vegvesen (sekretær)

Arbeidet har vært ledet av en styringsgruppe bestående av:

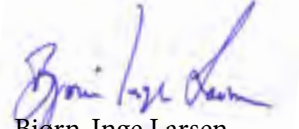
Finn Harald Amundsen, Vegdirektoratet (leder)
Oddbjørn Mjølhus, Politidirektoratet
Jakob Linhave, Helsedirektoratet
Kari Sandberg, Trygg Trafikk
Åshild Kjelsnes, Sogn og Fjordane fylkeskommune
Björg Hilde Herfindal, Telemark fylkeskommune/KS



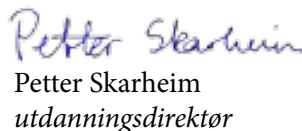
Terje Moe Gustavsen
vegdirektør



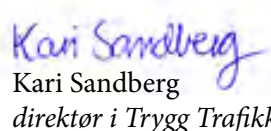
Ingelin Killengren
politidirektør



Bjørn-Inge Larsen
helsedirektør



Petter Skarheim
utdanningsdirektør



Kari Sandberg
direktør i Trygg Trafikk

Innledning

Regjeringen har besluttet at trafikksikkerhetsarbeidet i Norge skal være basert på en visjon om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte og hardt skadde i vegtrafikken – nullvisjonen.

Ved Stortingets behandling av Stortingsmelding nr. 16 (2008–2009) Nasjonal transportplan (NTP) 2010–2019 ble det besluttet at det som et etappemål på veg mot nullvisjonen skal settes som ambisjon at antall drepte og hardt skadde i vegtrafikken skal reduseres med minst en tredel innen 2020. Dette innebærer at antallet skal reduseres fra et forventet antall på om lag 1150 i 2010 til maksimalt 775 i 2020. Dersom vi skal være på rett kurs i forhold til målet i NTP, bør ikke antall drepte og hardt skadde i vegtrafikken i 2014 overstige 950. Dette er derfor lagt til grunn som ambisjonsnivå i ”Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2010–2013”.

Tiltaksplanen består av tre deler.

Del 1 omhandler mål for trafikksikkerhetsarbeidet samt bakgrunnsinformasjon om ulykkessituasjonen og om organiseringen av trafikksikkerhetsarbeidet.

Tiltaksplanen har hovedvekt på nasjonale tiltak som gjennomføres av Statens vegvesen, politiet, Helsedirektoratet, Utdanningsdirektoratet og Trygg Trafikk. I *del 2* vises 152 trafikksikkerhetstiltak som disse aktørene vil gjennomføre i planperioden 2010–2013.

Også fylkeskommunene og ulike interesseorganisasjoner har en sentral rolle i trafikksikkerhetsarbeidet. Dette er aktører vi har hatt et nært samarbeid med ved utarbeidelse av planen. Bidrag til trafikksikkerhetsarbeidet fra disse er omtalt i *del 3*. Fylkeskommunenes satsing på trafikk-sikkerhet er omtalt svært kortfattet, hvilket ikke er i samsvar med den sentrale rollen fylkeskommunene har fått i trafikksikkerhetsarbeidet etter at forvaltningsreformen trådte i kraft 1. januar 2010. Ved neste revisjon av tiltaksplanen vil kontakten med fylkeskommunene bli styrket. Planen vil da i langt større grad ta inn i seg planer og innsats lokalt.

Ambisjonsnivå og prioriteringer i tiltaksplanen er i samsvar med de ulike aktørenes interne styringsdokumenter (jf. referanser bakerst i planen). Dette gjelder i første rekke:

- Statens vegvesens handlingsprogram 2010–2013
- Strategiplan for politiets trafiktjeneste 2008–2011
- Trygg Trafikk strategiplan 2010–2013
- Ulykker i Norge. Nasjonal strategi for forebygging av ulykker som medfører personskade 2009–2014 (tverrdepartemental plan)
- Fylkeskommunenes handlingsprogram for fylkesvegnettet for perioden 2010–2013

På en del områder har vi likevel funnet det nødvendig å gi en mer detaljert beskrivelse av prioriterte tiltak enn det som er gitt i etatenes interne planer. Dette gjelder i hovedsak tiltak som kan gjennomføres uavhengig av nivået på den økonomiske rammen.

Statens vegvesen, politiet og Trygg Trafikk har utarbeidet en egen ungdomsplan, der det fremmes en rekke tiltak som tar sikte på å forbedre trafikk-sikkerheten for ungdomsgruppen (Statens vegvesen 2009 – 1). De fleste av tiltakene er tatt inn i denne planen.

Forsvaret har også utarbeidet en egen handlingsplan for trafikksikkerhet for perioden 2009–2013.

I tillegg til de aktørene som er direkte involvert i planprosessen, er planen basert på føringer fra dokumenter fra EU, FN og WHO.

Utvikling i antall drep

DEL 1

Bakgrunn og strategier

KAPITTEL 1 Visjon, mål og oppfølging

KAPITTEL 2 Ulykkesutviklingen

KAPITTEL 3 Hovedtrekk i ulykkesbildet

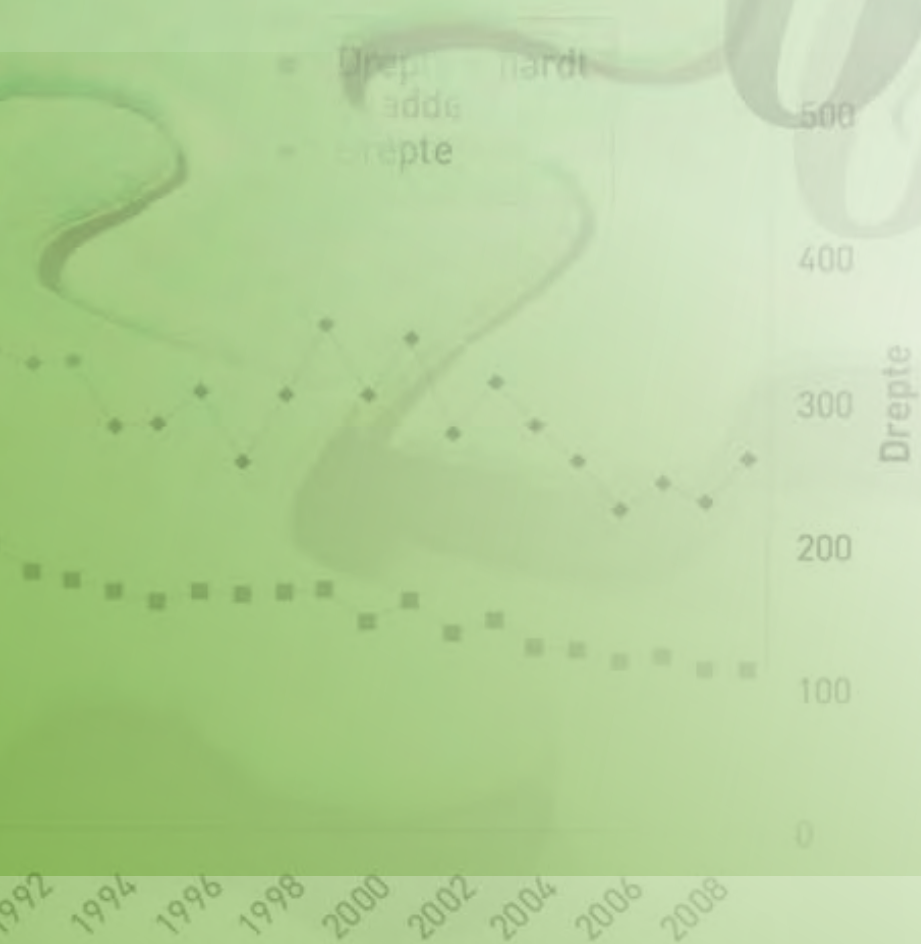
KAPITTEL 4 Grunnlaget for trafiksikkerhetsarbeidet

KAPITTEL 5 Organiseringen av trafiksikkerhetsarbeidet

le og hardt skadde

DREPTE

**HARDT
SKADDE**



KAPITTEL 1

Visjon, mål og oppfølging

1.1 Struktur og oppfølging

Tiltaksplanen er bygd opp rundt en struktur bestående av fire nivåer:

- Nivå 1 Nullvisjonen – grunnlaget for alt trafikk sikkerhetsarbeid i Norge (punkt 1.2 i del 1)
- Nivå 2 Etappemål for maksimalt antall drepte og hardt skadde i vegtrafikken (maksimalt 950 i 2014 og maksimalt 775 i 2020) (punkt 1.3 i del 1)
- Nivå 3 Indikatormål, dvs. mål som må oppnås for at etappemålet skal nås (punkt 1.4 i del 1)
- Nivå 4 Tiltak som må gjennomføres for at indikatormålene skal nås (hovedsakelig del 2)

Planen vil bli fulgt opp i årlige rapporter om "Trafikksikkerhetsarbeidet i Norge". I disse vil det blant annet bli vist hvordan vi ligger an i forhold til etappemålet og indikatormålene, og om de av tiltakene fra del 2 som forutsettes fulgt opp, er gjennomført.

1.2 Nullvisjonen

Stortinget vedtok i forbindelse med behandlingen av St.meld. nr. 46 (1999–2000) Nasjonal transportplan (NTP) 2002–2011 "en visjon om et transportsystem som ikke fører til tap av liv eller varig skade". Nullvisjonen er ytterligere vektlagt både i NTP 2006–2015 og i NTP 2010–2019. Nullvisjonen er en visjon, ikke et mål – og skal være noe å strekke seg etter.

Ved Stortingets behandling av St.meld. nr. 16 (2008–2009) NTP 2010–2019 ble det besluttet at nullvisjonens ordlyd skulle endres: fra en visjon om ingen drepte og ingen varig skadde, til en visjon om ingen drepte og ingen hardt skadde. Endringen har sammenheng med at "varig skadd" ikke er et begrep i ulykkesregisteret, mens "hardt skadd" er en samlebetegnelse for skadegradene "meget

alvorlig skadd" og "alvorlig skadd". Statens vegvesens STRAKS-ulykkesregister vil dermed være et sentralt verktøy for å følge opp om utviklingen går i riktig retning – mot en situasjon uten drepte og hardt skadde i vegtrafikken (se forklaring av skadegrad i boks 2).

Nullvisjonen forutsetter et langsiktig, systematisk og målrettet arbeid av alle aktører som påvirker sikkerheten i vegsystemet.

1.3 Etappemål

I NTP 2010–2019 er det formulert et såkalt etappemål for trafikksikkerhet: "Antall personer som blir drept eller hardt skadde i vegtrafikken, skal reduseres med minst en tredel innen 2020". I denne planen er målet tallfestet til maksimalt 775 drepte og hardt skadde i 2020.

Regjeringens etappemål er å anse som et viktig skritt på veg mot nullvisjonen. Det er et ambisiøst mål, som forutsetter en målrettet innsats fra alle aktørene i trafikksikkerhetsarbeidet.

Figur 1.1 viser hvilken nedgang i antall drepte og hardt skadde som er nødvendig for at vi skal være



Foto: Knut Opeide

NULLVISJONENS TRE GRUNNPILARER

Etikk

Ethvert menneske er unikt og uerstattelig. Vi kan ikke akseptere at et stort antall mennesker blir drept eller hardt skadd i trafikken hvert år.

Vitenskapelighet

Menneskets fysiske og mentale forutsetninger er kjent og skal ligge til grunn for utformingen av vegsystemet. Kunnskapen om vår begrensede mestringsevne i trafikken og tåleevne i en kollisjon skal legge premissene for valg av løsninger og tiltak. Vegtrafikksystemet skal lede trafikantene til sikker atferd og beskytte dem mot alvorlige konsekvenser av normale feilhandlinger.

Ansvar

Trafikantene, myndighetene og andre som kan påvirke trafiksikkerheten, har et delt ansvar. Trafikantene har ansvar for sin egen atferd; de skal være aktsomme og unngå bevisste regelbrudd. Myndighetene har ansvar for å tilby et vegsystem som tilrettelegger for mest mulig sikker atferd og beskytter mot alvorlige konsekvenser av normale feilhandlinger. Kjøretøyprodusentene har ansvar for å utvikle og produsere trafiksikre kjøretøy, og andre aktører, som for eksempel politiet og ulike interesseorganisasjoner, har ansvar for å tilrettelegge for å bidra til at trafiksikkerheten blir best mulig.

på rett kurs mot et mål om maksimalt 775 drepte og hardt skadde i 2020. Som et utgangspunkt velger vi å legge til grunn en antakelse om at det vil være om lag 1150 drepte og hardt skadde i 2010. Det vil være en tendens til at de beste trafiksikkerhetstiltakene prioriteres først. I tillegg vil virkningen av tiltak som gjennomføres sent i perioden, være påvirket av tiltak som er gjennomført tidligere i perioden, og som allerede har bidratt til en forbedret ulykkesituasjon. Derfor må vi kunne forvente en raskere reduksjon i antall drepte og hardt skadde de første årene enn mot slutten av tiårsperioden. Antall drepte og hardt skadde i 2014 bør derfor ikke overstige 950 dersom vi skal kunne si at vi er på rett kurs mot målet om maksimalt 775 drepte og hardt skadde i 2020.

”Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på veg” gir en samlet framstilling av hvilke trafiksikkerhetstiltak som skal gjennomføres i Norge i perioden 2010–2013 for at antall drepte og hardt skadde i vegtrafikken skal kunne bli redusert til maksimalt 950 i 2014.

Trafikkprognosene som ble utarbeidet til NTP (2010–2019), viser en forventet trafikkvekst med 1,4 % per år. Dette vil isolert gi et bidrag på om lag 55 flere drepte og hardt skadde i 2014. Samtidig vil en ren trendframskriving av kjøretøyutviklingen

Boks 1 Nullvisjonens tre grunnpilarer



Figur 1.1 Nødvendig nedgang i antall drepte og hardt skadde for at målene i St. meld nr. 16 (2008–2009) NTP 2010–2019 skal nås.

gi et bidrag på om lag 90 færre drepte og hardt skadde. Dette er bidrag som kan forventes uten at trafikksikkerhetsaktørene i Norge går aktivt inn med tiltak i planperioden. Tabell 1.1 viser at et mål om maksimalt 950 drepte og hardt skadde i 2014 kan nås dersom aktørene i trafikksikkerhetsarbeidet gjennomfører tiltak i planperioden som til sammen gir en reduksjon med 165 drepte og hardt skadde i enkeltåret 2014.

	Antall drepte og hardt skadde
Antall drepte og hardt skadde ved inngangen til planperioden	1150
Endringer som følge av forventet trafikkvekst	+55
Endringer som følge av en trendframskriving av kjøretøyparken	-90
Samlet bidrag fra trafikksikkerhetsaktørene som er nødvendig for at trafikksikkerhetsmålet skal nås	-165
Mål for antall drepte og hardt skadde i 2014	950

Tabell 1.1 Bidrag for å redusere antall drepte og hardt skadde fra 1150 til 950 innen 2014

1.4 Indikatorer og indikatorenmål

Trafikksikkerhetsarbeidet omfatter i all hovedsak tiltak innenfor tre hovedområder:

- Trafikanttiltak
- Tiltak på vegnettet
- Kjøretøytiltak

Innenfor hvert av de tre hovedområdene er det utviklet ulike indikatorer med tilhørende indikatorenmål for hva som skal være oppnådd ved utgangen av perioden. I tillegg er det satt egne mål for reduksjon i antall drepte og hardt skadde blant tre spesielt ulykkesutsatte trafikant-grupper: unge (16–24 år), eldre (65 +) og motorsyklister. Målene er vist i tabellene 1.2–1.5.

En *indikator* er en tilstand eller et tiltaksområde som skal følges opp. Et *indikatorenmål* er et kvantifisert mål formulert som et måltall. For at målet skal kunne nås, må det gjennomføres tiltak som påvirker den aktuelle tilstanden. Kunnskap om *ulykkes-situasjonen* har vært en viktig forutsetning for utvelgelse av indikatorer og fastsetting av indikatorenmål.

Enkelte av målene er brutt videre ned på regionnivå, med ulikt ambisjonsnivå per region. Vi har en langsiktig ambisjon om at tilstanden skal være den samme i alle deler av landet. Imidlertid er dagens tilstand til dels svært ulik fra region til region. En periode på fire år er altfor kort tid til at det er realistisk at alle regionene skal komme opp på samme nivå. Målene som er vist i tabellene 1.2–1.5, er landsmål, som vil oppnås i 2014 dersom hver region når sine mål.

I figur 1.2 vises sammenhengen mellom ulykkes-situasjonen, indikatorer, indikatorenmål og tiltak.



Figur 1.2 Forholdet mellom ulykkes-situasjonen, indikatorer, indikatorenmål og tiltak

Bilbeltebruk er valgt som utgangspunkt for å illustrere denne sammenhengen. Arbeid som er utført av Statens vegvesens ulykkesanalysegrupper, viser at mellom 40 og 45 % av alle som blir drept i bil, ikke har brukt bilbelte. Samtidig vet vi at bruk av bilbelte reduserer risikoen for å bli drept i forsetet med 50 % og i baksetet med 25 %. På dette grunnlaget er bilbeltebruk, henholdsvis innenfor og utenfor tettbygde strøk, valgt som indikatorer. Det er satt som mål for 2014 at bilbeltebruken innenfor tettbygde strøk skal øke til minst 92 % og utenfor tettbygde strøk til minst 95 %. Bilbeltekontroller og kampanjer for økt bilbeltebruk er sentrale tiltak som vil bidra til at disse målene blir nådd.

Det er lagt vekt på at målene skal være realistiske, gitt rammene for trafikksikkerhetsarbeidet i perioden 2010–2013. Det betyr at vi kan forvente at indikatormålene blir nådd dersom tiltakene som er beskrevet i del 2 og 3, blir gjennomført som forutsatt. Videre forventes det at dersom alle indikatormålene blir nådd, vil dette i størrelsesorden medføre at antall drepte og hardt skadde reduseres fra om lag 1 150 ved inngangen til planperioden til rundt 950 i 2014. Det er likevel viktig å presisere at sammenhengen mellom tiltaksomfang, tilstandsending og endring i antall drepte og hardt skadde i mange tilfeller er svært mangelfullt dokumentert. Vurderingen av hva som er nødvendig for å komme ned i 950 drepte og hardt skadde i 2014, er derfor basert på en blanding av beregninger og faglig skjønn.



Foto: Giselle Jensen/Colourbox

Indikatorer	Gjennomsnitt for perioden 2006-2009	Mål for maksimalt antall i 2014	Mål for prosentvis reduksjon fra 2010 til 2014
Antall drepte og hardt skadde i aldersgruppen 16–24 år	309	230	25 %
Antall drepte og hardt skadde i aldersgruppen f.o.m 65 år	138	110	20 %
Antall drepte og hardt skadde motorsyklister	148	110	25 %

Tabell 1.2

Mål for reduksjon i antall drepte og hardt skadde blant spesielt ulykkesutsatte trafikanter

Tabell 1.3 Indikatormål som i hovedsak skal nås ved hjelp av trafikantrettede tiltak

Indikatorer		Gjennomsnitt for årene 2006-2009	Registrert tilstand i 2009	Mål for 2014
Omfanget av trafikkopplæringen i grunnskolen				
Andel av grunnskolene som har trafikkopplæring i sine lokale planer		A	70 %	80 %
Andelen ungdomsskoler som stiller krav til bruk av sykkelhjelmer på turer i skoletiden		A	63 %	80 %
Føreropplæringen				
Andel trafikkklærere som i løpet av det siste året har deltatt på møter/samlinger for å sikre at opplæringen er i tråd med forskrift og læreplan (oppfølging av KRAFT-prosjektet)		A	Ca. 50 %	75 %
Andel deltakere i Bilfører 65+ sett i forhold til størrelsen på 70-årskullet med førerkort		17 %	17 %	30 %
Gjennomsnittlig antall timer privat øvingskjøring før førerprøven		95,5	96,5	140 timer
Bruk av bilbelte/sikringsutstyr for barn i bil				
Førere og passasjerer	Andel som bruker bilbelte innenfor tettbygd strøk	87,9 %	89,2 %	92 %
	Andel som bruker bilbelte utenfor tettbygd strøk	92,8 %	92,6 %	95 %
Barn	Andel barn 0–3 år som er lovlig sikret	A	90 %	96 %
	Andel barn 4–10 år som er lovlig sikret	A	72 %	85 %
	Andel barn 1–3 år som er sikret bakovervendt	30 %	31 %	45 %
Syklisters bruk av sikkerhetsutstyr				
Andel som bruker sykkelhjelmer blant barn under 12 år		68,4 %	75,0 %	85 %
Andel som bruker sykkelhjelmer blant ungdom og voksne fra og med fylte 12 år		36,4 %	40,5 %	50 %
Andel syklister som alltid eller som regel bruker lys foran når de sykler i mørket		A	68 %	75 %
Bruk av fotgjengerrefleks				
Andel voksne over 20 år som bruker refleks når de ferdes i byer og tettsteder – med vegbelysning		15 %	15 %	40 %
Andel voksne over 20 år som bruker refleks når de ferdes utenfor tettbygde strøk – med vegbelysning		A	40 %	60 %
Rus				
Andel ruspåvirkede førere basert på gjennomført vegkantundersøkelse		A	Ca. 1 %	0,9 %
Overholdelse av fartsgrenser				
Fart som 85 % av kjøretøyene holder seg under ved ulike fartsgrenser	50 km/t	58,4 km/t	58,0 km/t	54,4 km/t
	60 km/t	67,1 km/t	67,0 km/t	63,8 km/t
	70 km/t	76,5 km/t	75,9 km/t	73,2 km/t
	80 km/t	86,3 km/t	85,9 km/t	83,2 km/t
	90 km/t (2 felt)	96,5 km/t	96,2 km/t	93,4 km/t
	90 km/t (flere felt)	98,3 km/t	98,3 km/t	94,5 km/t
	100 km/t	109,2 km/t	108,8 km/t	104,8 km/t

A) Ikke innhentet opplysninger for årene 2006–2008 (for enkelte av indikatorene foreligger det data for disse årene, men som ikke er sammenlignbare med det som gjelder for 2009)

Tabell 1.4 Indikatormål som skal nås ved hjelp av tiltak på riksvegnettet

	Situasjon per 1. januar 2010	Tiltak i planperioden 2010-2013	Mål for situasjonen per 1. januar 2014
Møteulykker			
Antall km firefelts riksveg med fysisk atskilte kjørebane	483,5 km	54 km	537,5 km
Antall km midtrekkverk på to- og trefelts riksveger	118 km	93 km	211 km
Antall km riksveg med forsterket midt-oppmerking	181,9 km	183 km	364,9 km
Utforkjøringsulykker			
Ressursbruk til tiltak spesielt rettet mot å forhindre utforkjøringsulykker på riksvegnettet (statlige midler)	A	500 mill. kr	A
Påkjørsel av fotgjengere og syklister			
Antall km tilrettelagt for gående og syklende totalt (gjelder det som er statens ansvar)	-	226 km	B

A) Ikke relevant

B) Tall foreligger ikke

Tabell 1.5 Indikatormål knyttet til kjøretøyene

	Gjennomsnitt for årene 2006-2009	Registrert tilstand i 2009	Mål for 2014
Tunge kjøretøy			
Andel tunge kjøretøy med godkjente bremses	77,2 %	82,6 %	90 %
Andel tunge kjøretøyer med godkjent sikring av last	89 %	92 %	94 %
Andel førere som overholder kjøre- og hviletidsbestemmelsene med hensyn til <i>døgnhvil</i>	92 %	92 %	95 %
Andel førere som overholder kjøre- og hviletidsbestemmelsene med hensyn til <i>lengste daglige kjøretid</i>	94 %	93 %	97 %
Utskifting til sikrere biler			
Andel av trafikkarbeidet som utføres av biler med Elektronisk stabilitetskontroll (ESC)	A	Ca. 30 %	60 %
Andel av trafikkarbeidet som utføres av biler med 4 eller 5 stjerner oppnådd i EuroNCAP sine kollisjonstester	A	Ca. 45 %	60 %

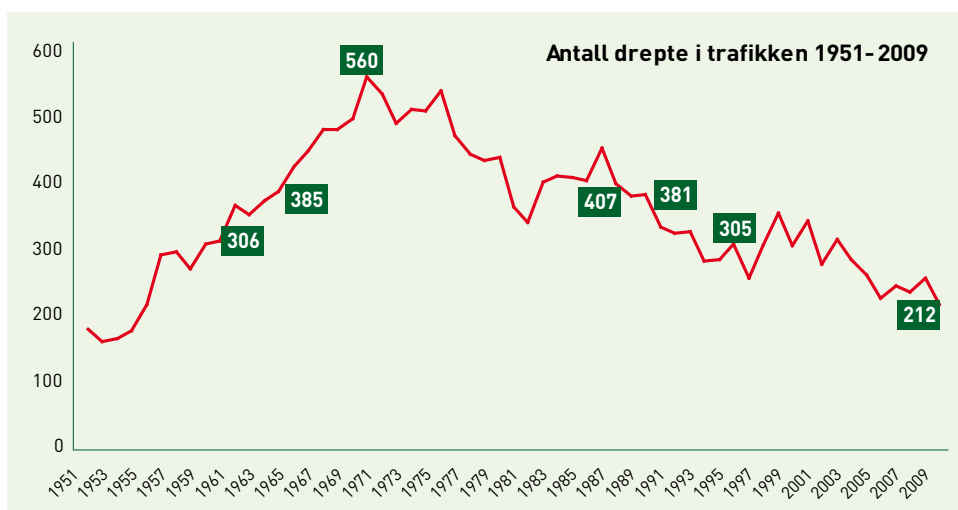
A) Tall foreligger ikke

KAPITTEL 2

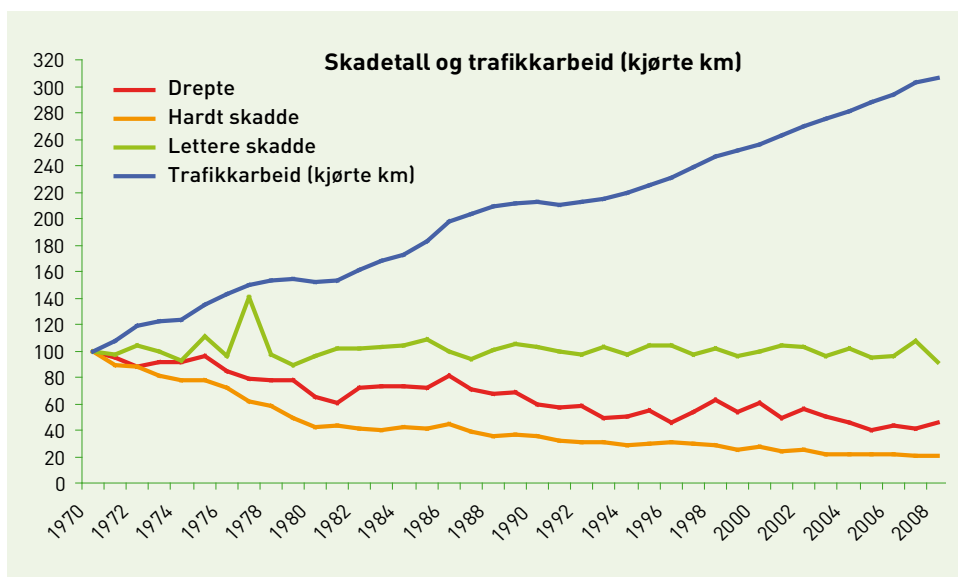
Ulykkesutviklingen

Antall trafikkuulykker med personskade økte i takt med trafikkøkningen fram til 1970. Siden da har utviklingen vært positiv. I 1970 ble det registrert 560 drepte i vegtrafikken, mens antallet i 2009 var 212. I perioden fra 1970 til 2009 har det altså vært mer enn en halvering av antall drepte, samtidig som trafikkvolumet er tredoblet. Reduksjonen i antall drepte var størst de 20 første årene, men den har med noen unntak fortsatt jevnt og svakt også de senere årene. I perioden 2005–2009 krevde trafikkulykker i gjennomsnitt 233 menneskeliv hvert år. Utviklingen fra 1970 fram til i dag tyder på at inn-

satsen i trafikksikkerhetsarbeidet har vært med på å kompensere for den veksten i antall drepte og skadde personer man ellers kunne forventet på grunn av trafikkveksten, og i tillegg gitt en merkbar reduksjon. Den kraftige nedgangen skyldes et mer effektivt trafikksikkerhetsarbeid på flere områder, med bedre veger, sikrere kjøretøy, mer effektive trafikanttiltak og bedre og raskere skadebehandling. Figur 1.4 viser utviklingen i antall drepte og skadde siden 1970 sammenlignet med utviklingen i antall kjørte kilometer i den samme tidsperioden.



Figur 1.3 Drepte i vegtrafikken i perioden 1951–2009 (Kilde: Statistisk sentralbyrå)



Figur 1.4 Utvikling av trafikken og antallet drepte og skadde i perioden 1970–2008. Relative tall 1970 = 100. (Kilde: Vegdirektoratet)

SKADEGRAD

Det er enighet om at det framover bare skal benyttes tre skadegrader, som i de fleste andre land, der Meget alvorlig skadd og Alvorlig skadd slås sammen til Hardt skadd. Det opereres altså med følgende tre skadegrader: Drept, Hardt skadd og Lettere skadd.

Skadegraden **Drept** er enkel å definere. Man blir kategorisert som Drept dersom man dør av skadene i ulykken eller i løpet av 30 dager etter ulykken. De fleste land bruker denne 30-dagers regelen.

Når det gjelder **Hardt skadd** er kategoriseringen vanskeligere. Både internasjonalt og i Norge er det ikke uvanlig at politiet kategoriserer en person som Hardt skadd dersom personen må overnatte på et sykehus. Det foreligger medisinske kriterier for skadegraden Hardt skadd: Skader på for eksempel hode, ansikt og bryst må være av en viss karakter. Dette er imidlertid kriterier som må fastslås etter medisinsk undersøkelse, så det er vanskelig for en politibetjent å avgjøre skadegraden kort tid etter ulykken.

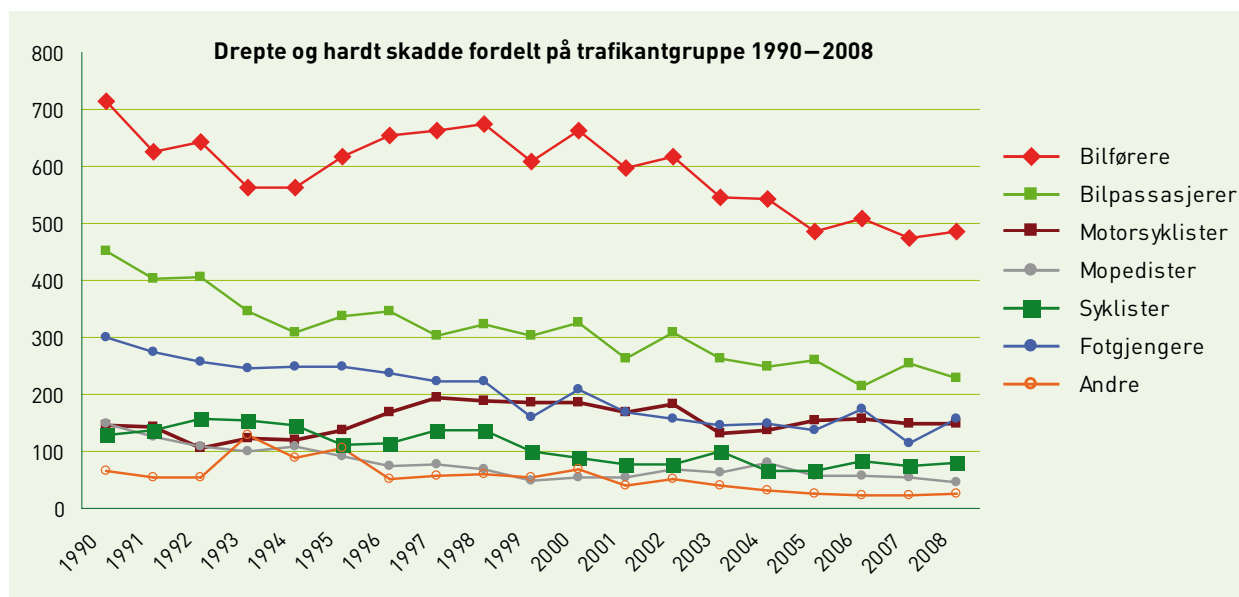
Lettere skadd er restgruppen, dvs. alle de skadene som ikke er "ubetydelige", og som derfor blir meldt til politiet, men som ikke kategoriseres som Hardt skadd eller Drept.

Boks 2 Forklaring av skadegrad

I figur 1.5 er ulykkesutviklingen fordelt på trafikantgrupper. Figuren viser at det er blant bilførere og bilpassasjerer vi har hatt den største nedgangen i antall drepte og hardt skadde de siste årene. Dette er de største trafikantgruppene blant de hardest rammede i trafikkuulykker, noe som begrunner at vi fortsatt skal rette oppmerksomheten mot disse gruppene. Tabell 1.6 viser at både fotgjengere, syklister, mopedister og motorsyklister har betydelig høyere ulykkesrisiko per km enn de som kjører bil. Spesielt ulykkesutsatte trafikantgrupper må vies særlig oppmerksomhet dersom vi skal nærme oss nullvisjonen.

Til tross for at ulykkesrisikoen fortsatt er uakseptabelt høy, har det skjedd store risikoreduksjoner for motorsykkel fra 1985 til 2005 (jf. tabell 1.6.). For tung MC var skaderisikoen omtrent åtte ganger så høy i 1985 som den var i 2005. For lett MC var den om lag tre ganger så høy (Transportøkonomisk institutt 2008).

En sammenligning av ulykkesituasjonen i 2008 med tidligere år viser at en langt høyere andel av ulykker med drepte og hardt skadde nå skjer utenfor tettbygd strøk (figur 1.6).



Figur 1.5 Fordeling av drepte og hardt skadde på trafikantgrupper i perioden 1990–2008 (Kilde: Vegdirektoratet)

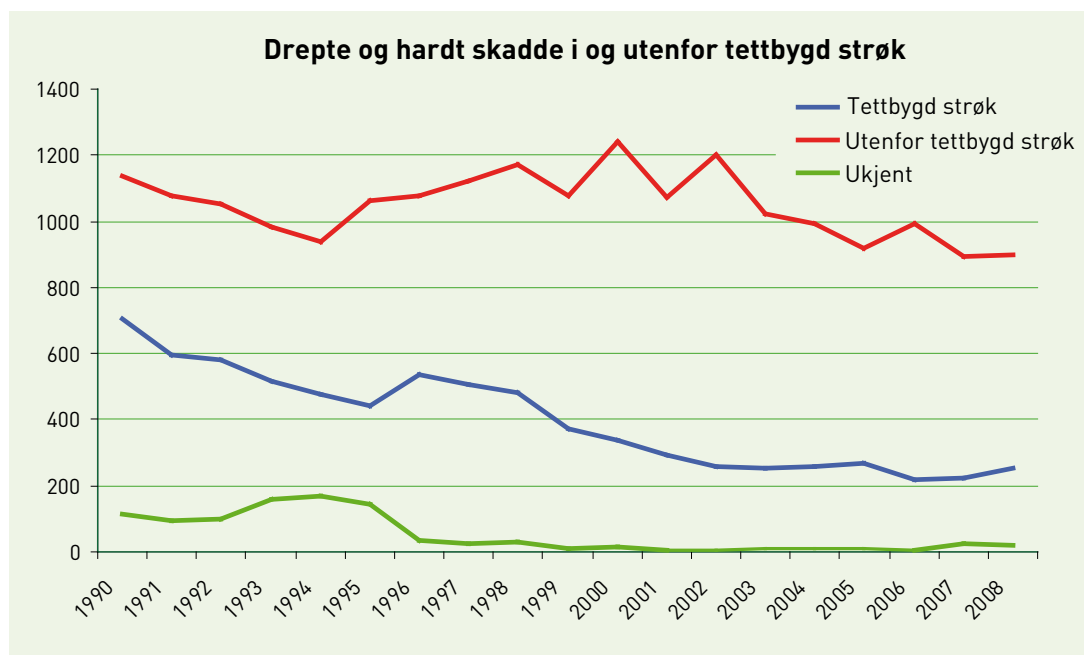
Andelen drepte og hardt skadde i tettbygd strøk er redusert fra ca. 36 % i 1990 til ca. 22 % i 2008. Dette skyldes ulike forhold, og viser at trafikk-sikkerhetsarbeidet i tettbygd strøk har hatt god virkning. Et annet viktig forhold er at sannsynligheten for å bli drept i en nyere bil i 50 km/t er relativt liten. I en bil fra 1990 var risikoen for å bli drept atskillig større dersom man var utsatt for en kollisjon med denne farten. Samtidig har bilbelte-bruken innenfor tettbygd strøk økt atskillig mer enn utenfor tettbygd strøk. Også arealplanleggingen har bidratt sterkt i positiv retning, blant annet fordi stadig flere bor i boligområder med lite eller ingen gjennomgangstrafikk.

Figur 1.6 viser tydelig at de største gjenværende utfordringene er utenfor tettbygd strøk, der farts-nivået er høyere, og der ulykkene ofte skjer mer spredt.

Tabell 1.6 Drepte og skadde per million personkilometer i 1985, 1992, 1998, 2001 og 2005 fordelt på trafikantgrupper ¹

	1985	1992	1998	2001	2005
Bilførere	0,19	0,19	0,19	0,18	0,15
Bilpassasjerer	0,19	0,17	0,16	0,14	0,13
Fotgjengere	0,64	0,79	0,68	0,63	0,47
Syklister (f+p)	1,43	1,22	1,23	1,08	0,82
Moped (f+p)	2,12	1,45	1,22	1,31	1,29
Lett mc (f+p)	4,23	1,56	1,48	1,38	1,27
Tung mc (f+p)	4,20	1,69	1,33	0,91	0,61

¹) Risikotallene for bil, MC og moped er basert på Statistisk sentralbyrås (SSB) ulykkesdata og eksponeringstall fra Rideng og Vågane (2008). Tallene for fotgjengere og syklister er basert på SSBs ulykkesdata og eksponeringsdata fra TØIs reisevanerundersøkelser (Bjørnskau 2003, Denstadli mfl. 2006). f = fører og p = passasjer



Figur 1.6 Fordeling av drepte og hardt skadde på veier innenfor og utenfor tettbygd strøk i perioden 1990–2008 (Kilde: Statistisk sentralbyrå og Vegdirektoratet)

KAPITTEL 3

Hovedtrekk i ulykkesbildet

3.1 De alvorligste ulykkene

Med nullvisjonen som utgangspunkt er det i denne planen naturlig å rette oppmerksomheten spesielt mot de alvorligste ulykkene. Kunnskap om hvilke ulykker som resulterer i drepte og hardt skadde, er nødvendig for å kunne sette i verk målrettede tiltak mot disse ulykkene.

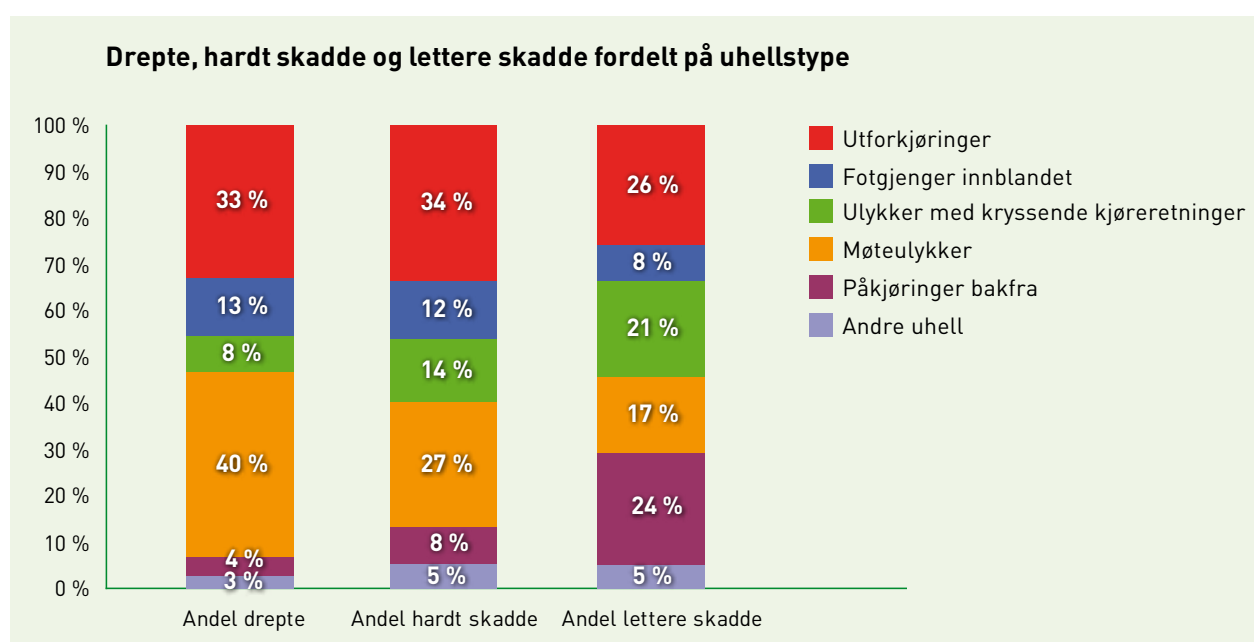
Figur 1.7 viser hvordan drepte, hardt skadde og lettere skadde fordeler seg på de ulike ulykkestypene. Møteulykker og utforkjøringsulykker dominerer sterkt når man ser på drepte og hardt skadde. Hele 73 % av de drepte blir drept i møte- og utforkjøringsulykker. Tar vi med fotgjengerulykkene, kommer vi opp i 86 %. Tilsvarende andel for hardt skadde er hhv. 61 og 73 %. Tiltak rettet spesielt mot disse tre uhellstypene vil derfor bli særlig høyt prioritert i arbeidet med å redusere antallet drepte og hardt skadde.

3.2 Ulykkesbildet i Norge sammenlignet med andre land

I 2008 lå Norge på 8. plass blant landene som deltar i OECD-samarbeidet når det gjelder å ha færrest antall drepte i trafikken i forhold til innbyggertallet (figur 1.8). I 2009 vil Norge muligens være bedre plassert ettersom antall drepte gikk ned fra 255 til 212 dette året. I 2009 var Norge nede på 4,4 drepte per 100 000 innbyggere. Tilsvarende tall for Sverige samme år var 3,8.

3.3 Dødsulykker på veg sammenlignet med dødsulykker for andre transportformer

Transportøkonomisk institutt har beregnet risikoen for å omkomme i ulike transportformer (Elvik og Bjørnskau 2005), jf. tabell 1.7. Tabellen viser at luftfart og jernbane er de sikreste transportformene, tett fulgt av buss. Det å kjøre bil medfører 10 ganger så høy risiko for å bli drept i en ulykke, sammenlignet med å fly. For sykling og gange er risikoen hhv. 64 og 91 ganger så høy.

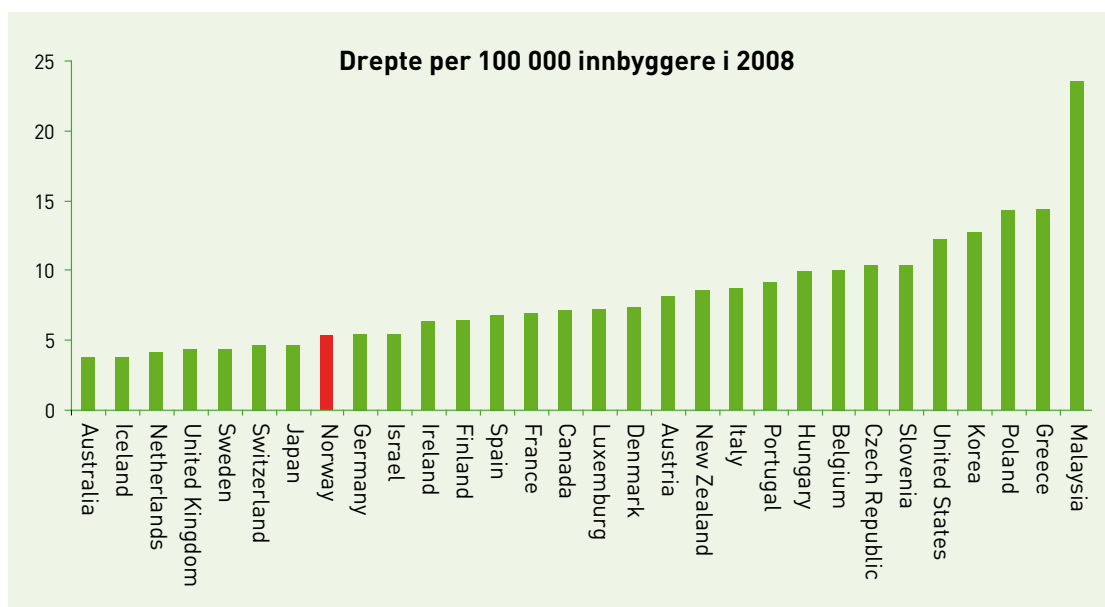


Figur 1.7 Drepte, hardt skadde og lettere skadde fordelt på uhellstype, gjennomsnitt i perioden 2005–2008 (Kilde: Vegdirektoratet)

Det er 4 ganger så høy risiko forbundet med å kjøre bil som å kjøre buss. Det er 6 ganger så høy risiko forbundet med å sykle som å kjøre bil, og tilsvarende er det 8 ganger så høy risiko forbundet med å gå som å kjøre bil.

3.4 Trafikantgrupper

Figur 1.9 viser fordelingen av drepte og hardt skadde etter alder og trafikantgruppe. Fortsatt er unge bilførere, mopedister på 16 og 17 år og unge syklister spesielt utsatte grupper.



Figur 1.8 Antall drepte per 100 000 innbyggere i Norge sammenlignet med andre land som deltar i OECD-samarbeidet (Kilde: International Traffic Safety Data and Analysis Group - IRTAD)

Tabell 1.7 Antall drepte per milliard personkilometer for ulike transportformer i Norge ¹

Transportform	Periode	Antall drepte per år (gj.snitt)	Milliarder personkilometer per år	Dødsrisiko ²
Luftfart	1970–2000	2	4,5	0,35
Jernbane	1970–2000	1	2,5	0,35
Sjøfart	1970–2000	9	3,6	2,50
Buss	1998–2002	4	4,5	0,93
Bil	1998–2002	193	50,5	3,82
Motorsykel	1998–2002	41	5,3	38,77
Sykel	1998–2002	14	0,6	22,56
Gange	1998–2002	43	1,3	32,13

1) Pga. det svært lave antallet dødsfall i luftfart, jernbane og sjøfart i Norge er gjennomsnittlige dødsrater i Europa brukt i beregningene (European Transport Safety Council 2003). Beregningene er basert på ulykkes- og eksponeringstall for perioden 1970–2000

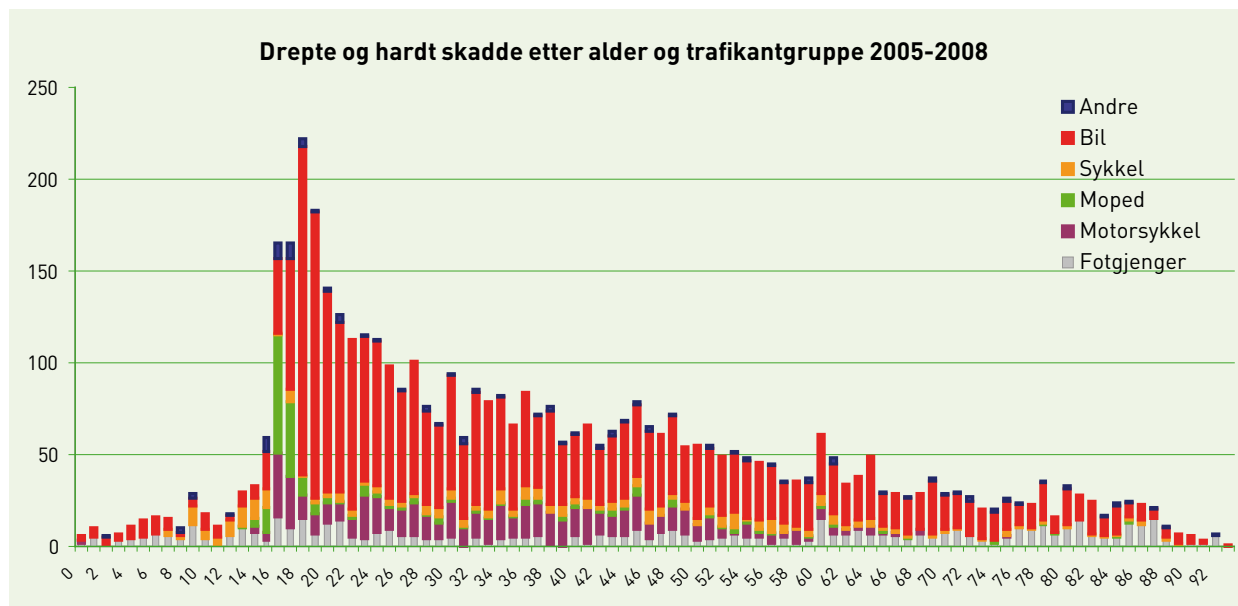
2) Drepte pr. mrd. personkilometer

Fotgjengerulykkene er mer spredt utover de ulike aldersgruppene.

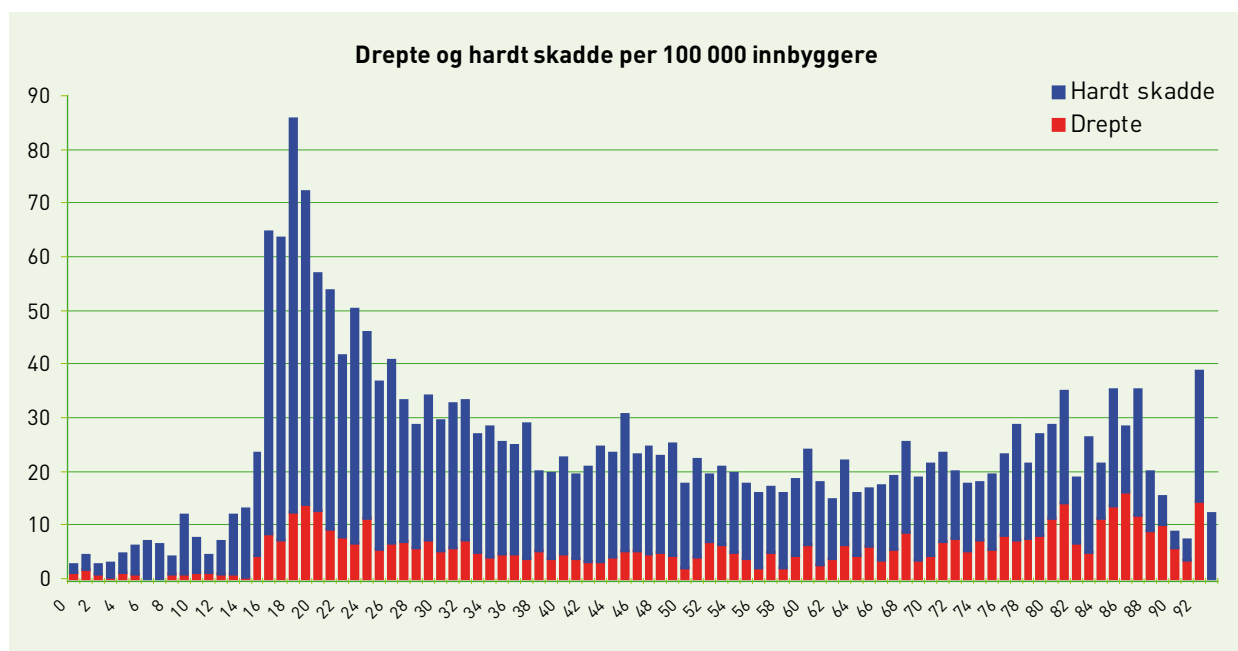
I løpet av de siste ti årene er det registrert i gjennomsnitt drøyt 750 drepte og skadde (inklusive lettere skadde) per år i sykkelulykker i Norge. Antallet er i virkeligheten betydelig høyere, siden sykkelulykker er sterkt underrapportert i statistikken (punkt 3.8 i del 1). Ifølge Transportøkon-

misk institutt (TØI) er det ”sanne” tallet trolig i størrelsesorden 5000–6000 drepte og skadde per år. I figuren er det vist drepte og hardt skadde, som har en høyere rapporteringsgrad.

Når antall drepte og hardt skadde korrigeres for alderssammensetningen i befolkningen, endrer profilen seg noe. I figur 1.10 kommer de eldres risiko for å bli drept eller hardt skadd tydelig fram.



Figur 1.9 Fordeling av drepte og hardt skadde etter alder og trafikantgruppe. Totalt antall i perioden 2005–2008
(Kilde: Vegdirektoratet)



Figur 1.10 Fordeling av drepte og hardt skadde på ett års aldersgrupper per 100 000 innbyggere. Gjennomsnitt for perioden 2005–2008 (Kilde: Vegdirektoratet)

3.5 Uhellstyper

Figur 1.11 viser tydelig at ungdom og unge voksne oftest blir drept og hardt skadd i utforkjøringsulykker. I de eldre aldersgruppene dominerer fotgjengerulykkene.

3.6 Ulykker fordelt mellom riksveger, fylkesveger og kommunale veger

Forvaltningsreformen har medført at totalt 17 120 km av det tidligere riksvegnettet nå er klassifisert som fylkesveg. Fra 2010 vil dermed ca. halvparten (51 %) av det offentlige vegnettet være fylkesveger. I perioden 2005–2008 ble 18 % av alle drepte og hardt skadde rammet i ulykker på det som tidligere utgjorde fylkesvegnettet. Dersom ulykkesbildet videreføres til perioden 2010–2013, vil andelen drepte og hardt skadde på dagens fylkesvegnett være på hele 49 %.

Når vi ser på de drepte, viser figur 1.12 at 49 % blir drept på dagens riksvegnett, til tross for at disse vegene bare utgjør 10 % av den samlede lengden av offentlige veger. Bare 7 % blir drept på kommunale veger, som utgjør 39 % av den samlede lengden. Hovedforklaringen på denne skjevheten er at riksvegnettet har 45 % av det totale trafikkarbeidet, samtidig som fartsnivået på disse vegene er betydelig høyere enn på det øvrige vegnettet. I tillegg har det vært en sterk satsing på kommunalt trafikk-

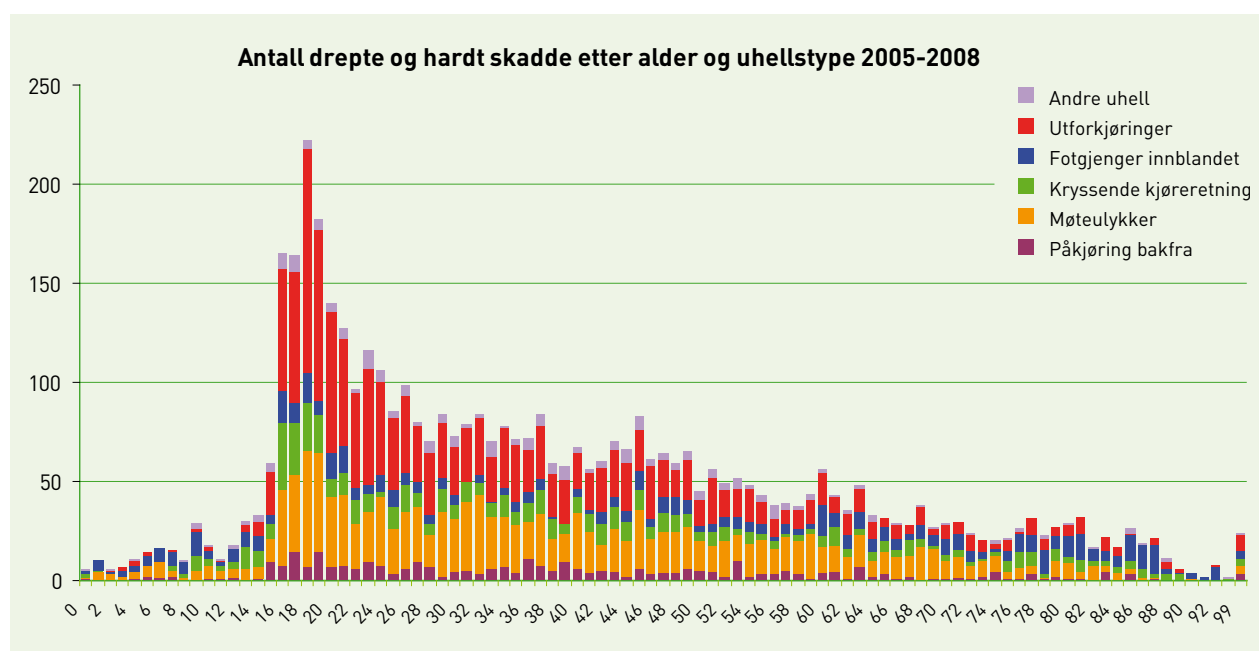
sikkerhetsarbeid i byer og tettsteder, der det meste av de kommunale vegene ligger, gjennom blant annet en sterk satsing på fartsdempende tiltak.

Det vises for øvrig til del 3, der fylkeskommunenes utvidede ansvar blir omtalt spesielt. I punkt 1.2 i del 3 er ulykkene som har skjedd i perioden 2005–2008, ”framskrevet” til vegnettet slik dette er klassifisert fra 1. januar 2010 (figurene 3.1–3.5 i del 3).

3.7 Ulykker med snøscooter og ATV (All Terrain Vehicles)

Hvert år skjer det mange ulykker med snøscooter her i landet. Statens vegvesen og politiet har analysert alle de politirapporterte snøscooterulykkene på veg mellom 1998 og 2007. Felles for de fleste av disse er at de skjer på dag- og ettermiddagstid i helgene. I 70 % av ulykkene er det kun snøscootere involvert. Den mest utsatte aldersgruppen er 18 til 35 år, og i 90 % av ulykkene er føreren en mann. Faktorer som medvirker til at ulykkene skjer, er i all hovedsak knyttet til trafikantene. I 25 % av ulykkene er fører uoppmerksom eller uaktsom, mens ruspåvirkning er medvirkende i 20 % av ulykkene.

Vegdirektoratets tall viser at det i løpet av perioden 1998–2007 har vært 103 personer involvert i 62 ulykker med snøscooter på veg i Norge (jf. tabell 1.8).



Figur 1.11 Fordeling av drepte og hardt skadde etter alder og uhellstype. Totalt antall i perioden 2005–2008
(Kilde: Vegdirektoratet)

Undersøkelser basert på sykehusdata i Vest-Finnmark viser at det i 1988 var 2,4 drepte og hardt skadde per 1000 scootere per år, mens dette tallet var økt til 2,8 i perioden 2002–2004. Tallet omfatter ulykker både på veg og i terrenget.

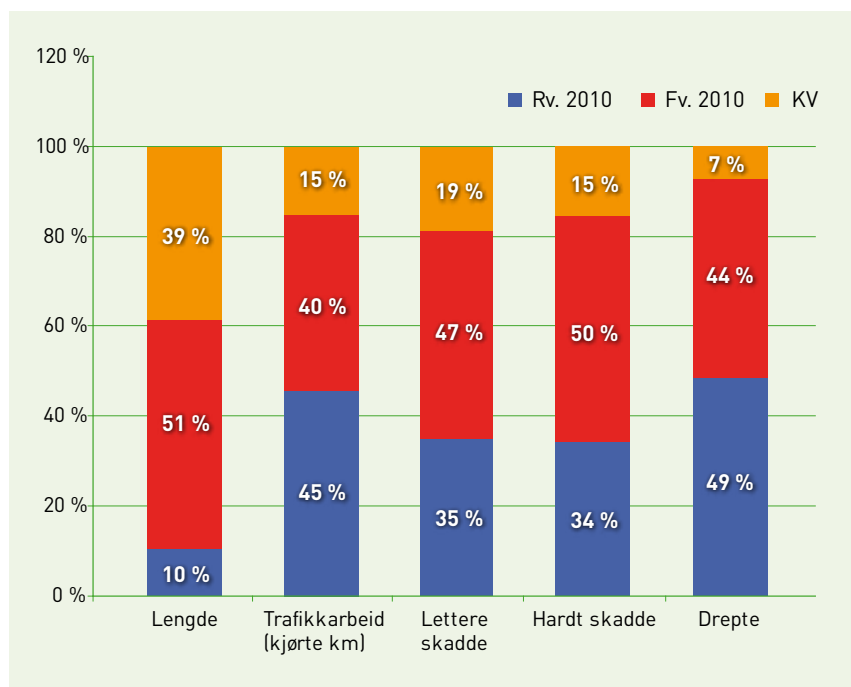
Når det gjelder ulykker med ATV, har vi et mer begrenset datagrunnlag. ATV er et terrengkjøretøy som ikke er en egen kjøretøykategori. ATV kan være moped, motorsykkel, bil eller traktor. Fra og med 2006 finnes det imidlertid en kategori i ulykkesregisteret STRAKS som heter "ATV/mopedbil/4hjulsmoped". Det er usikkert hvor godt denne kategorien er kjent, og hvor mye den er brukt, men den viser følgende for perioden 2006–2008:

Antall ulykker: 32
Antall drepte: 2
Antall hardt skadde: 5
Antall lettere skadde: 33

Det blir stadig flere ATV-er, og ulykkesproblemet er økende.

3.8 Mørketall og datakvalitet

Det er kjent at det faktiske antall trafikkskadde i Norge er vesentlig høyere enn det som framgår av den offentlige statistikken. Mens politiet årlig rapporterer ca. 11 000 til 12 000 skadde, ligger antallet som behandles av landets helsetjeneste, på nærmere 40 000. Underrapporteringen gjør at vi får et skjevt bilde av trafikksikkerhetssituasjonen i landet, noe som i verste fall kan føre til feilprioriteringer. Undersøkelser viser at det først og fremst er ulykker med relativt lav skadegrad som ikke rapporteres, og at ulykker som involverer syklist og motorsyklister, er sterkest underrapportert. Registrerte antall sykkelulykker må korrigeres med en faktor på 7–8, ifølge Transportøkonomisk institutt (Transportøkonomisk institutt 2005), og med en enda høyere faktor ifølge andre undersøkelser.



Figur 1.12 Fordeling av skadegrad på vegkategori, gjennomsnitt for perioden 2005–2008 basert på vegklassifiseringen gjeldende fra 1. januar 2010. (Kilde: Vegdirektoratet)

Skadegrad	Fører av snøscooter	Passasjer på snøscooter	Annen motpart	I alt
Drept	4			4
Hardt skadd	15	8	1	24
Lettere skadd	26	10	5	41
Uskadd	19	2	12	33
Skadegrad ukjent	1			1
I alt	65	20	18	103

Tabell 1.8 Ulykker med snøscooter på veg etter skadegrad 1998–2007. (Kilde: Vegdirektoratet)

Det registreres årlig om lag 180 000 uhell i forbindelse med forsikringsskader, der de fleste er uten personskade. Trafikkulykker utgjør således et stort samfunnsproblem, både i form av materielle skader og ikke minst i form av menneskelige lidelser. For å kunne angripe problemet på en effektiv måte er det nødvendig å ha kjennskap til ulykkesutviklingen, hvilke typer ulykker som skjer, og hvilke trafikantgrupper som er spesielt utsatt. Det er derfor viktig for trafikksikkerhetsarbeidet at det finnes et godt datagrunnlag. Opplysninger om trafikkulykker blir derfor lagt inn når et nytt nasjonalt pasientregister nå utvides med et sett opplysninger om skader og ulykker (jf. avsnitt 4.3).

3.9 Kostnader ved ulykker

De samfunnsøkonomiske kostnadene ved trafikkulykker er beregnet til ca. 28 milliarder kr per år (Transportøkonomisk institutt 2007 – 1). Dette inkluderer kostnader ved de personskadeulykkene som ikke inngår i den offentlige statistikken, og forsikringsskader som er meldt til forsikringsselskapene. Når utgiftene fordeles på skadegrad og skadetilfelle, blir kostnadene som vist i tabell 1.9. Følgende elementer er lagt til grunn ved beregning

Tabell 1.9 Ulykkeskostnader for ulike skadegrader i 2009-priser (Kilde: Statens vegvesen)

Skadegrad	Kostnad (kr. per tilfelle)
1 drept	33 072 000
1 hardt skadd	9 734 000
1 lettere skadd	998 400

av skadekostnader (Transportøkonomisk institutt 2007 – 2):

- Medisinske kostnader som er relatert til medisinsk behandling av personskader som følge av ulykker, inkludert transport fra ulykkessted og kostnader til hjelpemidler og/eller medikamenter som varig skadde må bruke.
- Materielle kostnader ved reparasjon eller erstatning av materiell som er skadd ved ulykker.
- Administrative kostnader, knyttet til administrativt arbeid som oppstår som følge av ulykker, der skademeldingsbehandling til forsikrings-selskap utgjør en stor del.
- Kostnader ved tapt produksjon, ved at skadde personer er fraværende fra arbeid, ved livsvarig skade eller ved at skadde forlater arbeid eller bare kan arbeide redusert.
- Økonomisk verdsetting av tap av liv og helse.



3.10 Risikofaktorer i dødsulykker

I perioden 2005–2008 har det omkommet i alt 955 personer på norske veier. Møte- og utforkjøringsulykker utgjør om lag 70 % av ulykkene og antall omkomne.

Faktorer som medvirker til ulykker

De viktigste medvirkende faktorene til at slike alvorlige ulykker skjer, er knyttet til trafikantene. Høy fart har vært en medvirkende faktor i om lag halvparten av dødsulykkene i fireårsperioden. Manglende førerdyktighet har vært en medvirkende faktor til enda flere ulykker (tabell 1.10). I begrepet manglende førerdyktighet inngår forhold som manglende teknisk kjøretøybehandling og informasjonsinnhentning, feilbeslutninger, hasardøs kjøring og manglende kjøreerfaring (Statens vegvesen 2009 – 2).

Tabell 1.10 Sannsynlige medvirkende faktorer til dødsulykkene i perioden 2005–2008 (Kilde: Statens vegvesen)

Medvirkende faktorer	Andel av alle dødsulykker 2005 - 2008
Faktorer knyttet til trafikantene	
Manglende førerdyktighet	55 %
Høy fart etter forholdene/godt over fartsgrensen	50 %
Ruspåvirkning	22 %
Tretthet/avsovning	14 %
Sykdom	9 %
Mistanke om selvvalgt ulykke	5 %
Faktorer knyttet til veg og vegmiljø	28 %
Faktorer knyttet til involverte kjøretøy	18 %
Faktorer knyttet til vær- og føreforhold	15 %

Kjøring i ruspåvirket tilstand har vært en medvirkende faktor i 22 % av dødsulykkene. Dette gjelder både promillekjøring og kjøring hvor fører var påvirket av narkotika eller medikamenter. Ruspåvirkning er en faktor som mer eller mindre direkte utløser en ulykke.

I tillegg har trøtthet vært en sannsynlig medvirkende faktor i 14 % av dødsulykkene i perioden 2005–2008 og sykdom i 9 % av ulykkene, mens det i forbindelse med om lag 5 % av dødsulykkene er mistanke om at ulykken var selvvalgt.

Det er likevel lite dekkende å forklare hvorfor ulykkene skjer, ved at trafikantfeil er årsak til flest ulykker. I 18 % av dødsulykkene i perioden har feil eller mangler ved kjøretøyene vært medvirkende faktorer. Den faktoren som oftest går igjen, er feil eller mangler ved dekk-/hjulutrustning på ett eller flere av de involverte kjøretøyene. Slitasje eller uheldige tekniske løsninger kan medvirke til at ulykker inntreffer.

Forhold knyttet til vegen og vegmiljøet har vært medvirkende faktorer i 28 % av dødsulykkene. De forholdene ved vegen og vegmiljøet som oftest har medvirket til dødsulykker, er vegens linjeføring, sikhindringer, mangelfull skilting og oppmerking samt uryddig vegmiljø.

Vanskelige vær- og føreforhold med dårlig sikt, snø, is, og for øvrig glatt føre antas å ha vært medvirkende faktor i 15 % av dødsulykkene. Ved flere av ulykkene har vær- og føreforhold i kombinasjon med sporet og ujevnt vegdekke vært medvirkende faktorer.

Skadeforsterkende faktorer

Medvirkende faktorer til skadeomfang, dvs. til at ulykkene får dødelig utgang, er dels knyttet til trafikantene, dels til vegen og vegmiljøet og dels til involverte kjøretøy.

For høy fart er ikke bare medvirkende til at ulykker skjer, men er også en viktig faktor for å forklare at utfallet har vært dødelig i 49 % av ulykkene, jf. tabell 1.11 (Statens vegvesen 2009 – 2).

Manglende bruk av sikkerhetsutstyr er også en sentral skadeforsterkende faktor. Til tross for at godt over 90 % bruker bilbelte, var det hele 43 % av dem som omkom i bil i årene 2005–2008, som ikke brukte bilbelte. 23 % av omkomne personer på MC og moped brukte ikke hjelm eller brukte hjelmen galt, og 64 % av de omkomne syklistene brukte ikke sykkelhjel.



Utilstrekkelig innebygd sikkerhet i kjøretøy kan ha bidratt til at over en tredel av dødsulykkene i perioden fikk dødelig utgang. Dette gjaldt i stor grad eldre biler.

Tabell 1.11 Sannsynlige medvirkende faktorer til skadeomfang i dødsulykkene i perioden 2005 – 2008. (Kilde: Statens vegvesen)

Medvirkende faktorer til skadeomfanget	2005–2008
Den omkomne i bil brukte ikke bilbelte ¹	43 %
Den omkomne på MC/moped brukte ikke hjelm eller brukte hjelmen galt ¹	26 %
Den omkomne syklisten brukte ikke hjelm ¹	64 %
Høy fart har medvirket til at ulykken har fått dødelig utgang ²	49 %
Stor vektforskjell mellom involverte ²	
- kollisjon mellom personbil og lastebil/buss/vogntog	16 %
- kollisjon mellom MC og lastebil/buss/vogntog/personbil/varebil	7 %
Passiv sikkerhet i involverte kjøretøy – herunder ²	
- kritisk treffpunkt på involverte kjøretøy	16 %
- dårlig karosserisikkerhet	15 %
- ikke kollisjonsputer i bilen	7 %
Forhold ved vegen og vegmiljøet – herunder ²	
- farlig sideterreng	24 %
- dårlige eller unødig monterte rekkverk	5 %

1) Andel av de omkomne

2) Andel av dødsulykkene

Stor forskjell i vekt og energimengde mellom involverte kjøretøy har medvirket til at 26 % av ulykkene fikk dødelig utgang.

3.11 Sosial ulikhet i trafikkuulykker

Sosioøkonomiske forskjeller i ulykkeskostnader

Det er gjort noen undersøkelser på temaet sosioøkonomiske ulikheter i ulykkesutsatthet (Alver mfl. 2009). Når det gjelder individbaserte forskjeller, finnes det norske data som antyder at norske menn i aldersgruppen 30 til 49 år med lav utdanning har høyere dødelighet i vegtrafikkuulykker enn tilsvarende gruppe med høyere utdanning. Derimot har norske kvinner med lav utdanning lavere dødelighet enn kvinner med høyere utdanning. I Sverige er det gjort flere forsøk på å kople ulykkesdata med eget og foreldres inntektsnivå, uten at man har funnet noen klar sammenheng.

I én studie i Sverige er det funnet en sammenheng mellom foreldrenes yrkesposisjon og ulykkesutsatthet for jenter mellom 15 og 19 år, og i en annen studie er det tilsvarende funn for gutter i samme aldersgruppe. Ytterligere en studie viste tilsvarende klare forskjeller i ulykkesutsatthet basert på foreldrenes yrkesstatus for gutter i alderen 16 til 25 år. Disse studiene gir klare indikasjoner på at barn av foreldre med høystatusyrker er mindre utsatt for trafikkuulykker enn barn av foreldre med lavstatusyrker.

Videre viser en studie at barn av aleneforeldre har høyere risiko for å bli involvert i trafikkuulykker enn barn av foreldre som bor sammen.

Når man ser på områdebaserte data, er det påvist både flere mopedulykker og flere ulykker med bil i lavstatusområder enn ellers. Det er også gjort flere studier i Sverige som ser på ulykkesutsatthet ut fra inntektsnivået, men resultatene varierer sterkt.

Kriminelles overrepresentasjon i dødsulykker

Blant dem som tar den største risikoen på vegen, finner vi en overrepresentasjon av personer som også begår annen type kriminalitet. Mange av dem som forårsaker egen eller andres død, er allerede kjent av politiet. Politiets kontrollvirksomhet fører hver dag til pågripelser av personer og beslag av narkotika og tyvegods. Dette gjør vegene tryggere. Trafikksikkerhetsarbeid og kriminalitetsbekjempelse på veg er derfor ofte to sider av samme sak.

Rus, alene eller sammen med fart, er hovedårsaken til 22 % av dødsulykkene i trafikken. Menn mellom 18 og 21 år som er i den toårige prøveperioden, er over tre ganger så ofte representert i statistikken for trafikkdrepte som befolkningen for øvrig. Personer som er anmeldt for kjøring i ruspåvirket tilstand, har svært ofte vært i kontakt med politiet tidligere. Hele 35 % av dem som antas å ha forårsaket dødsulykker, er tidligere straffet for volds- eller vinningsskriminalitet, overtredelser av narkotikalovgivning eller alvorlige trafikkkforseelser (Utrykningspolitiet 2009).

KAPITTEL 4

Grunnlaget for trafiksikkerhetsarbeidet

4.1 System for sikkerhetsstyring

Nullvisjonen krever systemtenking i trafiksikkerhetsarbeidet. Vi trenger en offensiv, systematisk og målrettet innsats mot de alvorligste ulykkene. Statens vegvesen har utviklet metoder for risikoanalyser i vegtrafikken, innført dybdeanalyser av alle dødsulykker og revidert eksisterende analyseverktøy. En helhetlig og aktiv sikkerhetsstyring i vegtrafikken krever en felles, forskningsbasert forståelse av alle faktorer som medvirker til alvorlige ulykker og tap. Dette er for å fjerne de farlige forholdene før ulykken er et faktum, og for å redusere konsekvensene når ulykken først inntreffer.

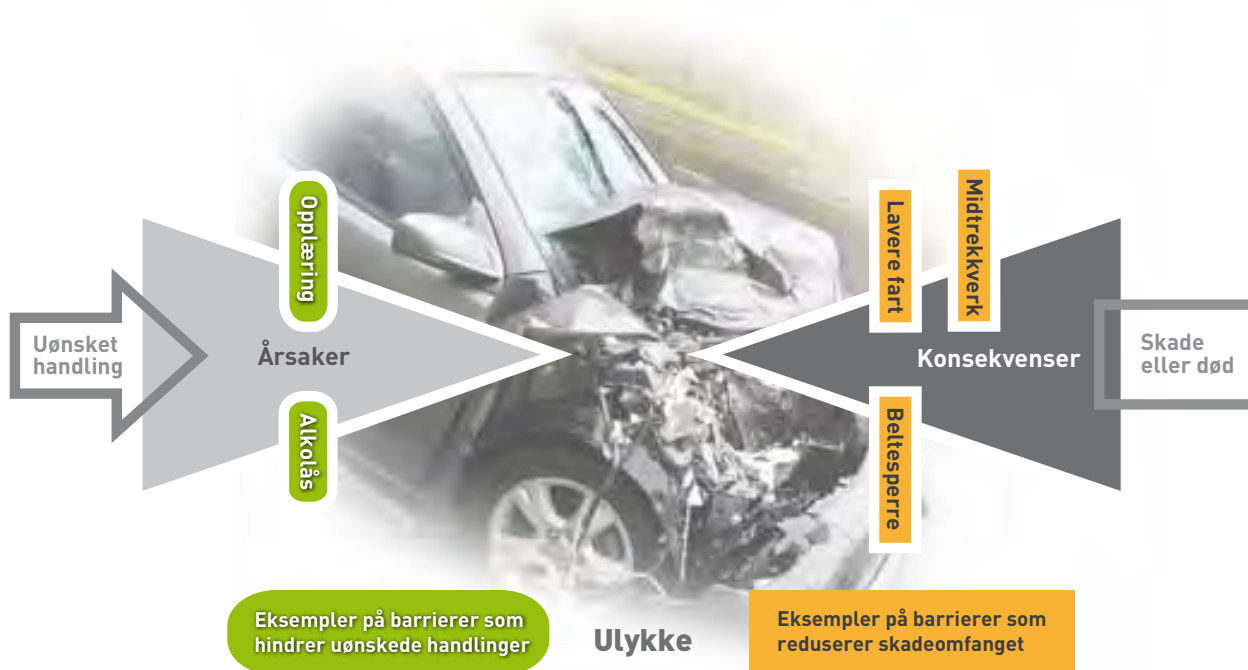
En gjennomgående sikkerhetstenking krever systematiske risikovurderinger i alle beslutninger som påvirker sikkerheten på vegene. Statens vegvesen har utarbeidet en håndbok for sikkerhetsstyring i vegtrafikken, som beskriver hvilke analyser og vurderinger som skal gjøres på alle områder. Denne veilederen foreligger foreløpig bare som høringsutkast i påvente av et nytt prosessstyringsverktøy.

Et omfattende opplæringsprogram i nullvisjonsforståelse, sikkerhetsstyring og analysemetoder er gjennomført i alle Statens vegvesens regioner.

4.2 Ulykkesforståelse og barrierer mot ulykker

For å kunne lage et godt teoretisk fundert og konsistent system for sikkerhetsstyring i vegtrafikken er det nødvendig å forstå de bakenforliggende årsakene som fører til ulykker og personskade.

I en helhetlig forståelse av trafikkulykker må vegtrafikken betraktes som et system med elementene menneske, kjøretøy og veg. En ulykke skyldes ikke bare en feil ved ett av elementene, men at elementene i systemet ikke er tilpasset hverandre. Med utgangspunkt i nullvisjonen skal utformingen av veg og kjøretøy i større grad tilpasses menneskets forutsetninger og ta hensyn til at mennesker gjør feil og har begrenset tåleevne.



Figur 1.13 Hvordan barrierer kan hindre uønskede handlinger og redusere konsekvensene av ulykker.



I nyere ulykkesteorier forklares ofte ulykker som *aktive feil* kombinert med *latente farlige forhold* (Reason 1997). En menneskelig feil fører ikke nødvendigvis til en ulykke, men under visse forhold og i bestemte situasjoner kan feilen føre til en ulykke med alvorlige konsekvenser.

Det er utviklet flere teorier rundt trafikkulykker og deres årsaker. Gjeldende oppfatning er at ulykker normalt skyldes en systemsvikt, dvs. at det oppstår kommunikasjonssvikt mellom vegmiljøet, trafikanten og kjøretøyet. Det kan altså være flere årsaker til at trafikkulykker skjer, og det innebærer at innsats innen flere områder vil kunne gi reduksjon i ulykker og skader. Dette er illustrert i figur 1.13. Modellen kombinerer ulykkes- og skadereducerende tiltak. I moderne ulykkesforståelse er det vanlig å operere med begrepet *barrierer*. Det er vanlig å dele inn i barrierer som hindrer at ulykkene skjer, og barrierer som hindrer at skadene blir alvorlige.

4.3 Kilder til ulykkesdata

Fram til i dag har man i det alt vesentlige fått ulykkesdata fra Statens vegvesens STRAKS-register, som er nokså likt Statistisk sentralbyrås ulykkesregister. Dette er data som samles inn av politiet. Her er ulykkene stedfestet og beskrevet gjennom standardiserte opplysninger om hver ulykke.

I tillegg til STRAKS-registeret finnes fire kilder til data om ulykker. En av disse er *forsikrings-selskapenes register TRAST*, som omfatter alle forsikringsskader. Hovedulempen her er imidlertid at ulykkene normalt ikke er stedfestet slik som i STRAKS-registeret og hos SSB.

1. januar 2005 startet arbeidet i *Statens vegvesens ulykkesanalysegrupper (UAG)*. Ulykkesanalysegruppene foretar dybdeanalyser av alle dødsulykker på veg og samler inn en rekke data i tillegg til det som finnes om disse ulykkene i STRAKS-registeret. Per i dag foreligger årsrapporter fra perioden 2005

til og med 2008. Data fra i alt 875 dødsulykker er dessuten lagt inn i en nasjonal database, og utgjør datagrunnlaget for resultatene som presenteres i punkt 3.10 i del 1.

1. september 2005 utvidet *Statens havarikommisjon for transport (SHT)* sitt arbeidsområde til også å omfatte undersøkelser av vegtrafikkulykker. SHT utfører selvstendige undersøkelser og klarlegger årsaksforhold og hendelsesforløp. Deres arbeid har som formål å fremme sikkerhetstilrådinger som skal forbedre trafikksikkerheten på veg, uten å fordele skyld og ansvar. De retter oppmerksomheten særlig mot alvorlige ulykker som involverer tunge kjøretøy og busser, samt alvorlige ulykker knyttet til transport av farlig gods og ulykker i tunnel. Et hovedmål med kommisjonens arbeid er å undersøke ulykker med stort skadepotensial og/eller læringspotensial. Siden oppstarten høsten 2005 har SHT undersøkt 18 vegtrafikkulykker.

Den fjerde kilden til data om vegtrafikkulykker er *Norsk pasientregister (NPR)*. Dette registeret ble fra 15. april 2009 utvidet med et sett opplysninger om skader og ulykker – i tillegg til at det ble gjort personidentifiserbart. Det inneholder opplysninger om alle som blir brakt til sykehus etter en vegtrafikkulykke, og har som et av sine formål å bidra til kunnskap som grunnlag for forebygging av ulykker og skader. Et personidentifiserbart NPR innebærer nye muligheter for å få kunnskap om blant annet konsekvenser og behandling av trafikkulykker/skader, og for å følge pasienter på tvers av fagområder og behandlingssteder. Tidligere undersøkelser viser at det i virkeligheten er tre ganger så mange skader etter trafikkulykker som det som fanges opp av politiet, og som derfor inngår i STRAKS-registeret (jf. avsnitt 3.8). Alle disse skadene vil i prinsippet bli med i det nye skaderegisteret. Ulempen med dette registeret er imidlertid at ulykkene ikke blir stedfestet.

KAPITTEL 5

Organiseringen av trafikksikkerhetsarbeidet

5.1 Tre nivåer

Trafikksikkerhetsarbeidet i Norge er i hovedtrekk organisert på tre nivåer: nasjonalt nivå, regionalt nivå (fylkeskommunene og statlige regioner) og kommunalt nivå. I tillegg utfører interesseorganisasjoner en betydelig innsats.

5.1.1 Nasjonalt nivå

Samferdselsdepartementet styrer trafikksikkerhetsarbeidet gjennom Nasjonal transportplan (NTP). Planen presenterer hovedtrekkene i regjeringens transportpolitikk, og er en strategisk plan for utvikling av den samlede statlige infrastrukturen for veg-, jernbane-, luft- og sjøtransport. Forslag til planen utarbeides av Statens vegvesen, Jernbaneverket, Kystverket og Avinor i fellesskap, og den endelige planen legges fram for Stortinget av regjeringen. NTP har 10 års planhorisont, men revideres hvert fjerde år.

Oppfølgingen av trafikksikkerhetsarbeidet og samarbeidet på nasjonalt nivå ivaretas hovedsakelig av Kontaktutvalget for trafikksikkerhet (KTS), som er et samarbeidsorgan oppnevnt og styrt av Samferdselsdepartementet. I tillegg til Samferdselsdepartementet deltar Justisdepartementet, Vegdirektoratet, Politidirektoratet, Utrykningspolitiet, Helsedirektoratet og Trygg Trafikk. Møter avholdes etter behov 4–6 ganger i året. En gang hvert år vil det bli presentert en statusrapport for oppfølging av tiltaksplanen.

For å sikre et nært samarbeid mellom de ulike aktørene er det etablert et Nasjonalt trafikksikkerhetsforum med deltakelse fra ulike organisasjoner og myndigheter på ulike forvaltningsnivå. Forumet er ment som en arena for informasjonsutveksling, diskusjon og håndtering av ulike saker innenfor trafikksikkerhetsområdet.

I tillegg er konferansen for fylkespolitikere, som organiseres av Samferdselsdepartementet, og Trygg Trafikk nasjonale trafikksikkerhetskonferanse,

viktige fora for samarbeid og samordning av trafikksikkerhetsarbeidet nasjonalt og på fylkesnivå.

5.1.2 Regionalt nivå - fylkeskommunene og statlige regioner

På nivået under det nasjonale har vi et regionalt nivå, det vil si fylkeskommunene og de statlige regionene.

Ifølge Vegtrafikklovens § 40a har fylkeskommunen ”et ansvar for å tilrå og samordne tiltak for å fremme trafikksikkerheten i fylket”.

For å sikre at de trafikksikkerhetsoppgaver og -tiltak som Statens vegvesen tidligere utførte, også blir ivaretatt etter at store deler av riksvegnettet ble overført til fylkeskommunene, er § 40a utvidet med et nytt annet ledd som lyder:

”Departementet kan gi forskrifter med nærmere bestemmelser om at fylkeskommunen, i Oslo kommunen, pålegges å utarbeide og gjennomføre ulike tiltak knyttet til trafikksikkerhet.”

Ot.prp. nr. 10 (2008–2009) Om lov om endringer i forvaltningslovgivningen mv (gjennomføring av forvaltningsreformen) omfatter forslag til nødvendig lovgrunnlag for å ivareta de fleste nye oppgaver som fylkeskommunene har overtatt fra 2010. I gjennomføringen av forvaltningsreformen er fylkeskommunene tillagt flere oppgaver, bl.a. innen miljøvern, friluftsliv, kultur, samferdsel og næringsutvikling, samt gitt sterkere virkemidler i regional- og planregelverket. Ansvar innenfor samferdsel og veg er særlig stort. Overføring av nye oppgaver til regionene vil kunne utløse nye synergier som vil kunne gi mer innhold til dem som nå skal fylle rollen som sentral aktør innen regionalutvikling.

I Stortingets behandling av St.meld. nr. 12 (2006–2007) Regionale fortrinn – regional framtid, ba flertallet i kommunal- og forvaltningskomiteen (Innst. S. nr.166 (2006–2007)) om å få utredet



muligheten for å la folkehelsearbeidet endres fra å være en frivillig til å bli en ordinær oppgave for det regionale folkevalgte nivået. Dette har ført til ny lov om fylkeskommuners oppgaver i folkehelsearbeidet, som gjelder fra 1. januar 2010. Loven innebærer en lovfesting av fylkeskommunenes ansvar for folkehelse i egen tjenesteyting, forvaltning og planlegging. Fylkeskommunene får dessuten et lovfestet ansvar for å ha en pådriver- og samordningsfunksjon for det sektorovergripende folkehelsearbeidet, regionalt og lokalt, med vekt på å understøtte kommunenes folkehelsearbeid.

Statens vegvesen har organisert sin virksomhet i fem regioner. Ansvaret for trafiksikkerhet i forbindelse med trafikant- og kjøretøyrelaterte forhold, planlegging og bygging av ny veg, og drift og vedlikehold av eksisterende veg er lagt til disse regionene.

Helsesektoren er tilsvarende organisert og har sammenfallende regioner med Statens vegvesen, bortsett fra at Region øst og Region sør er slått sammen til én region for helsesektoren.

5.1.3 Kommunalt nivå

Kommunen har flere roller og oppgaver som innebærer at den direkte eller indirekte har mulighet til å påvirke trafiksikkerheten for sine innbyggere. Det er ordføreren som har det øverste ansvaret for innbyggernes helse, miljø og sikkerhet i kommunen, og trafiksikkerhet er en del av dette ansvaret. Selv om en trafikkulykke ikke nødvendigvis skjer på det kommunale vegnettet, rammer ulykkene kommunens innbyggere. Kommunens innbyggere tar også med seg risikoen for ulykker når de reiser ut av egen kommune. Tiltak mot de største problemene på trafiksikkerhetsområdet må derfor, sammen med fokus på forebyggende arbeid, også prioriteres i kommunene på samme måte som på nasjonalt og fylkeskommunalt nivå.

Kommunenes ansvar for trafiksikkerhet er først og fremst knyttet til ansvaret som vegeier. Kommunene har ansvar for 39 % av vegnettet. Denne andelen er opprettholdt også etter forvaltningsreformen i 2010. I motsetning til fylkeskommunen er ikke kommunens ansvar for trafiksikkerhet nedfelt i vegtrafikkloven.

Kommunenes rolle som eier og ansvarlig for drift av grunnskoler og kommunale barnehager har stor betydning i det trafikantrettede trafiksikkerhetsarbeidet. Dette ansvaret er nedfelt i opplæringsloven og i læreplan for grunnskolen. Det omfatter både sikkerhet i skoletransport og barnas sikkerhet i skole- og barnehagetiden, og på turer i nærmiljøet. Videre har skolen et ansvar for trafikkopplæringen i henhold til kompetansemålene i Kunnskapsløftet.

5.2 Fem hovedaktører

Statens vegvesen, politiet, Helsedirektoratet, Utdanningsdirektoratet og Trygg Trafikk er de fem hovedaktørene i trafiksikkerhetsarbeidet på nasjonalt nivå. På lokalt nivå er fylkeskommunene, kommunene og interesseorganisasjonene viktige aktører.

5.2.1 Statens vegvesen

Statens vegvesen (www.vegvesen.no) har sektoransvar for veg og vegtrafikk innenfor rammer fastsatt av overordnet myndighet. Statens vegvesen har ansvaret for å

- planlegge, bygge og vedlikeholde riks- og fylkesvegnettet (i fylkesvegspørsmål er Statens vegvesen underlagt fylkeskommunene)
- gjennomføre verkstedkontroll, ulike former for kjøretøykontroll, kontroll av kjøre- og hviletid og bilbeltekontroll
- gjennomføre førerprøver og kjøreskoletilsyn
- utarbeide bestemmelser og retningslinjer for vegutforming, vegtrafikk, føreropplæring og kjøretøy

- være Samferdselsdepartementets fagorgan når det gjelder trafikksikkerhet
- bistå fylkeskommunene og kommunene med faglige råd om trafikksikkerhet

For å intensivere trafikksikkerhetsarbeidet er Statens vegvesen i NTP 2010–2019 gitt et ansvar som pådriver i det nasjonale trafikksikkerhetsarbeidet gjennom ansvar for å formalisere og følge opp samarbeidet mellom ulike myndigheter, interesseorganisasjoner og næringsliv. Viktige aktører er justismyndigheter, samferdselsmyndigheter, helsemyndigheter, kommunale og fylkeskommunale aktører samt interesseorganisasjoner.

Fra og med 1. januar 2010 er det innført en ny organisasjonsmodell i Statens vegvesen, med en felles vegadministrasjon bestående av fem regioner med underliggende fylkesenheter, Vegdirektoratet og landsdekkende enheter. Et viktig formål med endringen har vært å tilpasse Statens vegvesens organisasjon til forvaltningsreformen, og at organisasjonsmodellen gir klare og ryddige styringslinjer, roller og ansvar.

Etaten har to forvaltningsnivåer: Vegdirektoratet og regionene. Vegdirektoratets hovedfunksjon er overordnet ledelse og styring av etaten, og ivaretagelse av oppgaver og rapportering i forholdet mellom Samferdselsdepartementet og Statens vegvesen. Vegdirektoratet har ansvaret for etatens internasjonale virksomhet.

Som felles vegadministrasjon skal Statens vegvesen bistå fylkene med tilrettelegging for politiske beslutninger og å sikre oppfølging av disse, samt gjennomføre investerings-, drifts-, vedlikeholds- og forvaltningsoppgaver. Regionvegkontorene har overordnet ansvar for planlegging, oppfølging og drift i regionene. Dette gjelder blant annet ansvaret for kontroller og tilsyn med trafikanter og kjøretøy, vegtilsyn, vegforvaltning og utbyggingsprosjekter.

Innenfor hver region er det etablert egne fylkesenheter. Disse er tillagt oppgaver som tidligere var ivare tatt av distriktkontorene, med unntak av oppgaver innenfor trafikanter- og kjøretøyområdet. Fylkesenhetene skal sikre at en felles vegadministrasjon tilrettelegges og stilles til disposisjon for den enkelte fylkeskommune. De har ansvaret for å ivareta regionens gjennomføringsansvar for investering, drift og vedlikehold på riks- og fylkesvegnettet i fylket, med unntak av oppgaver knyttet til store prosjekter. Fylkesenhetene ivaretar sekretariatsoppgaver for fylkenes trafikksikkerhetsutvalg,

i den grad fylkeskommunene ønsker det. De bistår også kommunene i det lokale trafikksikkerhetsarbeidet.

5.2.2 Politiet

Politidirektoratet (www.politi.no) har den faglige og administrative ledelsen av politiet, herunder politiets trafikkteneste. Direktoratet fungerer også som rådgivnings- og konsultasjonsorgan for Justisdepartementet i spørsmål som dreier seg om organisering, planlegging eller disponering av ressurser. Politidirektoratet har videre ansvar for etatens internasjonale virksomhet, samt for å fortolke lover og instruksjoner som angår trafikktenesten. Gjennom drøftingsmøter med den enkelte politimester og sjefen for Utrykningspolitiet blir det avtalt mål knyttet til trafikktenesten.

I landets 27 politidistrikter utføres trafikktenesten som en integrert del av den ordinære polititjenesten, men noen større politidistrikter har spesielle enheter som har trafikkteneste som sitt hovedansvarsområde. Politi- og lensmannsetaten er en organisasjon med en svært desentralisert struktur, noe som gir et betydelig potensial i arbeidet med å forbedre trafikksikkerheten over hele landet. Utrykningspolitiet er et særorgan under Politidirektoratet som utfører trafikkteneste i alle landets politidistrikter. Kontroll- og overvåkingsinnsatsen på landets hovedferdselsårer gis særlig prioritet.

Politiets målsetting er å forebygge lovovertridelser i trafikken, for derigjennom å forhindre trafikkulykker med drepte og hardt skadde. Politiet har særlig ansvar for overvåking og kontroll av atferden til trafikantene. Politiet har også ansvar for etterforskning og påtalemessig oppfølging av overtreddene.

Politiet skal prioritere kontrollformer der potensialet for reduksjon av antall drepte og hardt skadde er størst. Dette gjøres ved bruk av uniformerte og sivile politipatruljer. For å øke den opplevde og faktiske oppdagelsesrisikoen skal en trafikkkontroll minst inneholde kontroll av førerett og om vedkommende er ruspåvirket. I tillegg må man være oppmerksom på mobile kriminelle. Innsatsen rettes spesielt mot risikofaktorer og risikogrupper.

Følgende risikofaktorer prioriteres:

- fart og aggressiv trafikkatferd
- kjøring i ruspåvirket tilstand
- manglende bruk av sikringsutstyr



Politiet har i tillegg ansvar for kontroll av tunge kjøretøy, spesielt med tanke på transport av farlig gods og kjøre- og hviletidsbestemmelsene, jf. Strategiplan for politiets trafikkteneste 2008–2011.

5.2.3 Helsedirektoratet

Helsedirektoratet (www.helsedirektoratet.no) er et forvaltnings- og kompetanseorgan som bidrar til å gjennomføre nasjonal politikk i helsesektoren. Direktoratet driver rådgivning mot sentrale myndigheter, kommunene, helseforetakene, frivillige organisasjoner og befolkningen, og har oppgaver knyttet opp mot kvalitetsutvikling og prioritering i helsetjenesten.

Helsedirektoratet er et faglig organ på helseområdet. Det innebærer at de har ansvar for å følge situasjonen i befolkningens helsetilstand og utviklingen i helsetjenesten. Direktoratet skal på dette grunnlaget gi råd og veiledning om strategier og tiltak overfor overordnet myndighet og tjenestene, og på utvalgte områder sammenstille kunnskap og erfaringer i faglige spørsmål og opptre nasjonalt normerende for tjenestens arbeid.

Når det gjelder helsekravene i førerkortforskriften, gir Helsedirektoratet utfyllende bestemmelser i veiledning for leger og annet helsepersonell, og i retningslinjer for fylkesmennene. Direktoratet behandler også klager på Fylkesmannens vedtak i dispensasjonssaker.

Helsedirektoratet har ansvar for å:

- koordinere den løpende implementeringen av nasjonal strategi for forebygging av ulykker som medfører personskade 2009–2014
- sikre oppdatert kunnskap om ulykker som medfører personskader i Norge, herunder kunnskap om forekomst, årsaksforhold og effektive forebyggende tiltak
- videreutvikle det lokale og regionale skade-forebyggende arbeidet
- styrke samarbeidet mellom det frivillige, det offentlige og næringslivet
- bidra til å sikre en hensiktsmessig nasjonal organisering av det forebyggende arbeidet
- følge opp forskrift for miljørettet helsevern samt kommunehelsetjenestelovens § 1-4.

5.2.4 Utdanningsdirektoratet

Utdanningsdirektoratet (www.uttanningsdirektoratet.no) er en etat for grunnskole og videregående opplæring under Kunnskapsdepartementet. Direktoratets arbeidsfelt er bredt, og spenner fra læreplaner, eksamen og analyser til regelverk og tilsyn.

Utdanningsdirektoratet har ansvar for at det blir ført tilsyn med landets skoleeiere: kommuner, fylkeskommuner og private skoler. Utdanningsdirektoratet gir tilskudd til blant annet skoler, etter- og videreutdanning av lærere og utvikling av læremidler.

Utdanningsdirektoratet har ansvaret for å utarbeide eksamener, nasjonale prøver og kartleggingsprøver for grunnskole og videregående opplæring. Nasjonale prøver gir informasjon om elevenes grunnleggende ferdigheter, og er grunnlag for forbedring og utvikling i skolen.

Skoleeier, dvs. kommunene for grunnskoler og fylkeskommunene for videregående opplæring, har ansvar for at gjeldende lover og forskrifter blir oppfylt. Læreplaner er en forskrift, og skoleeier har ansvar for at elevene får opplæring i henhold til kompetansemål i læreplanene. I tillegg til kravene i læreplanene må skolene oppfylle kravene i forskrift til opplæringslovens § 12-1, som beskriver krav til sikkerhet for elever. Disse forskriftene hjemler bl.a. ordningen med skolepatroljer og trafikksikkerhetsarbeid generelt. Den enkelte skoleeier har ansvar for at skolen har et forsvarlig system for å følge opp dette.

Fagene naturfag og kroppsøving er obligatoriske i grunnskolen og inneholder kompetansemål som er relatert til trafikkopplæring. I naturfag skal elevene etter 10. årstrinn kunne gjøre greie for hvordan trafikksikkerhetsutstyr hindrer og minsker skader ved uhell og ulykker. I kroppsøving skal elevene etter 4. årstrinn kunne følge trafikkregler for fotgjengere og syklister og etter 7. årstrinn praktisere trygg bruk av sykkel som fremkomstmiddel. Etter 10. årstrinn skal eleven kunne forklare og utføre livbergende førstehjelp.

I videregående opplæring velger elevene ulike utdanningsprogram basert på egne ønsker, og mange av disse læreplanene inneholder kompetansemål om trafikkopplæring. I videregående opplæring har også skoleeier ansvar for å oppfylle kravene i forskrift til opplæringslovens § 12-1, som beskriver krav til sikkerhet for elever.

5.2.5 Trygg Trafikk

Trygg Trafikk (www.tryggtrafikk.no) arbeider for å oppnå best mulig trafikksikkerhet for alle trafikantgrupper. Organisasjonen har et særlig ansvar for at trafikkopplæring og informasjon om trafikksikkerhet blir gjennomført som et ledd i en samordnet innsats mot trafikkulykkene. Organisasjonen er også en pådriver i trafikksikkerhetsarbeidet.

Trygg Trafikk er paraplyorganisasjon for det frivillige trafikksikkerhetsarbeidet og virker som et bindeledd mellom dette og de offentlige myndighetene

som har ansvar for trafikksikkerheten. I rollen som bindeledd i trafikksikkerhetsarbeidet ønsker Trygg Trafikk å skape gode møteplasser og samarbeide med medlemsorganisasjonene og andre aktører om prosjekter og trafikksikkerhetspolitiske utspill.

Innenfor rammen av det nasjonale trafikksikkerhetsarbeidet har Trygg Trafikk to hovedmål.

Trygg Trafikk skal:

- bidra til at alle barn og unge får en kontinuerlig og god trafikkopplæring
- påvirke trafikantene til sikker atferd og sette trafikksikkerhet på dagsordenen

Trygg Trafikk er et kompetansesenter for trafikkopplæring av barn og unge. Kompetansesenteret skal fungere som en kunnskaps- og erfaringsbase for dem som arbeider med trafikkopplæring. Strategien er å styrke trafikk-kompetansen hos ansatte i barnehage og skoleverk, samt motivere foreldre og de som er engasjert i frivillig barne- og ungdomsarbeid, til å forholde seg aktivt og bevisst til trafikksikkerhet. Trygg Trafikk utarbeider læringsressurser, holder kurs og har etablert en ordning med trafikkambassadører i skolen.

Trygg Trafikk arbeider som pådriver og kunnskapsformidler gjennom egne kanaler. Via Internett og andre publikasjoner kan publikum finne informasjon og veiledning om forhold som påvirker risikoen for ulykker og skader. Trygg Trafikk legger stor vekt på god forbrukerveiledning og råd om sikkerhetsutstyr. I tillegg arbeider organisasjonen aktivt overfor andre medier for å spre kunnskap og skape oppmerksomhet om riktig atferd i trafikken. Trygg Trafikk er også pådriver overfor beslutningstakere, på både nasjonalt og fylkeskommunalt nivå.

Trygg Trafikk har hovedkontor i Oslo og distriktsledere i alle fylker. Trygg Trafikk har en strategiplan for perioden 2010–2013, og det utarbeides årlige handlingsplaner. Aktiviteten til organisasjonens distriktsledere blir i tillegg styrt av de fylkesvise handlingsplanene for trafikksikkerhet.

5.3 Andre aktører

5.3.1 Fylkeskommunene

1. januar 2010 ble forvaltningsreformen gjennomført. Reformen innebærer at styringen av offentlig sektor i Norge er endret, herunder at beslutninger

tas på lavest mulig forsvarlig forvaltningsnivå og i større grad enn tidligere av folkevalgte organer. Innenfor vegsektoren innebærer reformen blant annet at 17 120 km veg har blitt omklassifisert fra riksveg til fylkesveg (i Oslo kommunal veg). Fylkeskommunene har med dette fått et betydelig økt ansvar for trafikksikkerheten på vegene, og skal i større grad enn tidligere bidra til at nasjonale mål innenfor trafikksikkerhet blir nådd. Den nasjonale nullvisjonen står ved lag, og skal selvsagt også være gjeldende for det fylkeskommunale trafikksikkerhetsarbeidet.

Fylkeskommunens ansvar i trafikksikkerhetsarbeidet blir ivaretatt på ulike måter. De aller fleste fylkene har ordninger med egne trafikksikkerhetsutvalg (FTU), som er politisk oppnevnt med politiske deltakere (del 3, tabell 3.1). Andre fylker har lagt trafikksikkerhetsarbeidet til andre politiske utvalg eller oppnevnt administrative utvalg. Statens vegvesen er sekretariat for disse utvalgene (unntatt i Oslo). I de fleste fylkene deltar også Trygg Trafikk distriktsleder og en representant fra politiet. I forbindelse med forvaltningsreformen er det nødvendig for fylkene å gå inn i en prosess for å avklare forholdet til Statens vegvesen og for å diskutere trafikksikkerhetsarbeidet og organiseringen av dette.

5.3.2 Kommunene

Trafikkulykkene utgjør en betydelig helserisiko sammenlignet med andre samfunnsområder. Kommunenes ulykkesforebyggende arbeid, som er forankret i forskrift om miljørettet helsevern (HMS), bør derfor også omfatte trafikksikkerhetsarbeid. Videre er lov om helsetjenesten i kommunene en innfallsvinkel til arbeidet med trafikk-sikkerhet. Dette skjer blant annet gjennom konsekvensutredninger og kommunehelsetjenestens rett og plikt til å medvirke overfor andre offentlige organer hvis virksomhet har betydning for helseforholdene.

I den nye plan- og bygningsloven, som gjelder fra 1. juli 2009, er samfunnsplanleggingsperspektivet styrket og tydeliggjort. Dette gjør plan- og bygningsloven til et relevant verktøy for å løse oppgaver som går på tvers av ulike sektorer, blant annet i arbeidet med trafikksikkerhetsspørsmål. Den nye loven er også en samordningslov, der formålet blant annet er å tydeliggjøre og styrke sammenhengen mellom kommuneplanens samfunnsdel, arealdel og økonomidel.

Kommunen er en stor arbeidsgiver og forbruker/kjøper av transporttjenester. Gjennom å stille krav til ansattes reiser og ved kjøp av transport kan kommunene bidra til økt trafikksikkerhet.

Organisering av trafikksikkerhetsarbeidet i kommunene varierer. Det er relativt få kommuner som har egne trafikksikkerhetsutvalg. I noen kommuner fungerer formannskapet som trafikksikkerhetsutvalg. Enkelte kommuner har egne utvalg med politiske representanter, mens andre igjen har lagt denne funksjonen til administrasjonen.

Om lag 95 % av kommunene har utarbeidet egne trafikksikkerhetsplaner. Planenes status varierer fra temaplan og sektorplan til kommunedelplan. Erfaringer viser at det først og fremst er de fysiske tiltakene som blir ivaretatt i planene. Bredden i tiltakene er større i kommuner hvor trafikksikkerhetsplanene har framkommet gjennom tverrsektorielt arbeid.

5.3.3 Interesseorganisasjoner

Hovedvekten av de tiltakene som bidrar til å forbedre trafikksikkerheten, forvaltes av de fem hovedaktørene som har skrevet under på denne tiltaksplanen. Ikke desto mindre finnes det en rekke interesseorganisasjoner som kan bidra hver på sitt område, og som også har bidratt til den positive utviklingen vi har hatt siden 1970 når det gjelder antall drepte og hardt skadde i vegtrafikken. Det vises for øvrig til kapittel 2 i planens del 3, der alle interesseorganisasjonenes bidrag er tatt med.

Statens vegvesen har inngått spesielle samarbeidsavtaler med enkelte av interesseorganisasjonene, det vil si:

- Norsk Motorcykel Union (NMCU)
- Norges Lastebileier-Forbund (NLF)
- Transportbedriftenes Landsforening (TL)

Statens vegvesen har tilsvarende samarbeidsavtale med Forsvaret og er åpen for å inngå flere slike avtaler.

5.3.4 Statens havarikommisjon for transport (SHT)

Statens havarikommisjon for transport (SHT) er en faglig uavhengig etat som er underlagt Samferdselsdepartementet. Etaten er statens offisielle

undersøkelsesmyndighet for luft-, jernbane-, veg- og sjøulykker, og har som mandat å avklare hendelsesforløp og avdekke årsaksfaktorer av både operative og bakenforliggende karakter. SHT arbeider uavhengig av politiets etterforskning og skal ikke ta stilling til sivil- eller strafferettslig skyld og ansvar.

SHTs sikkerhetsundersøkelser innen vegtrafikk er regulert i vegtrafikkloven, med tilhørende forskrift. SHT blir varslet om visse typer ulykker angitt i forskriften. De velger selv hvilke saker de vil undersøke. Hovedkriteriet for valg av ulykker er knyttet til alvorlighetsgrad, forekomst av tilsvarende ulykker og læringspotensialet.

Det er en forutsetning for et godt resultat at de ulike aktørene bidrar med opplysninger og kunnskap når SHT ber om dette. Alle som sitter med opplysninger, har forklaringsplikt til etaten, og SHT har tilsvarende taushetsplikt. SHT har god nytte av Statens vegvesens ulykkesanalysegrupper og politiet i denne sammenhengen. Et hovedmål for SHT er å levere rapporter med en kvalitet som gir tillit i fagmiljøer og samfunnet for øvrig. Det betinger godt samarbeid med alle involverte.

SHT bestemmer selv omfanget av sine undersøkelser, og de fleste avsluttes etter en forundersøkelse, uten at rapport blir skrevet. SHTs fulle undersøkelser skal avsluttes med en offentlig rapport. Rapportene inneholder sikkerhetstilrådingene som beskriver hvilke forhold som bør rettes på. Det er et mål at flest mulige sikkerhetstilrådingene skal føre til forbedret sikkerhet. Det betinger at mottaker har hatt anledning til å påvirke disse, samt ser behovet og muligheten for å gjøre forbedringer.

Alle avsluttede undersøkelser fører til en rapport med sikkerhetstilrådingene, og disse legges ut på SHTs internettside www.sht.no. Rapportene med tilrådingene oversendes formelt til Samferdselsdepartementet, som har ansvar for at disse blir fulgt opp.

Statens vegvesen er av Samferdselsdepartementet delegert oppgaven med å følge opp tilrådingene når det gjelder vegtrafikkulykker, og sørge for at disse lukkes/avsluttes med en begrunnelse. Siden oppstart i 2005 er det per 1. januar 2010 utgitt 17 rapporter innenfor vegsektoren, hvorav én er en temarapport.

Det er oversendt i alt 64 tilrådingene, og 44 av disse er ”lukket”, dvs. avsluttet, per 1. januar 2010:

Trafikant	13
Kjøretøy	15
Veg	23
Firma/HMS	13

Tilrådingene gis på ulike nivåer, det vil si på:

- operativt og teknisk nivå (samspill)
- organisatorisk nivå
- lovnivå (rammebetingelser)

5.3.5 Forsvaret

Forsvaret (www.forsvaret.no) har i mange år drevet et systematisk forebyggende trafikksikkerhetsarbeid rettet mot Forsvarets eget personell og vernepliktige. Den viktigste målgruppen er vernepliktige og ansatte i aldersgruppen 18–25 år. Det er etablert en egen styringsgruppe for dette arbeidet, der alle transportgrener, de vernepliktiges organisasjoner og Forsvarsdepartementet er representert. Det er i tillegg etablert et samarbeid med Statens vegvesen, Trygg Trafikk og Autoriserte Trafikkskolars Landsforbund. En egen trafikksikkerhetskoordinator har det daglige ansvaret for å følge opp trafikksikkerhetsarbeidet. Siden trafikksikkerhetsarbeidet i Forsvaret startet opp i organiserte former rundt 1985, har antall personskadeulykker med Forsvarets kjøretøy og antall drepte og hardt skadde gått kraftig ned.

5.3.6 Internasjonale aktører

EU

EU har en tiltaksplan som gjelder fram til og med 2010. Denne planen har som mål å redusere antall drepte med 50 % i perioden 2001–2010 (preliminary documents on *EU Road Safety Action Plan 2011–2020*). Det vil bli utarbeidet en ny tiltaksplan for EU som skal gjelde fra 2011 til 2020, og som forventes publisert i midten av 2010. I denne forbindelse vil det bli formulert en rekke direktiver. Det er forventet minst to direktiver av betydning for vårt land – direktiv om opplæring og direktiv om sanksjoner i grenseoverskridende transport.

FN

Forente nasjoner (FN) har erklært perioden 2011–2020 som tiåret for aksjon mot trafikkulykker (Decade of Action for Road Safety). Mange land utvikler nå trafikksikkerhetsstrategier for de neste ti årene, og det er internasjonal vilje til å formulere ambisiøse mål for sikkerheten på veg. Som en del av dette må det settes nye krav til vegholder for at høyest mulig sikkerhet for alle vegbrukere skal kunne oppnås. Det internasjonale programmet iRAP (international Road Assessment Programme) vil bidra aktivt i denne prosessen. iRAPs visjon er en verden uten høyrisikoveger.

Verdens helseorganisasjon – WHO (World Health Organisation)

Over 1,2 millioner mennesker dør hvert år som følge av trafikkulykker på verdensbasis. Mellom 20 og 50 millioner får alvorlige skader, og i store deler av verden er dette et økende problem. I mer enn 60 år har FN og dens medlemsland anerkjent trafikkulykker som et stort problem. WHO arbeider aktivt for å sette trafikksikkerhet på dagsordenen og bidrar med kunnskap og støtte for å forbedre trafikksikkerhetsarbeidet i land som er spesielt utsatt (WHO 2009).



DEL 2

Hovedaktørenes tiltak

KAPITTEL 1 Trafikanttiltak

KAPITTEL 2 Tiltak på veg

KAPITTEL 3 Kjøretøytiltak

KAPITTEL 4 Skadeforebyggende tiltak

Del 2 består av 152 tiltak innenfor trafikksikkerhetsområdet som de nasjonale aktørene Statens vegvesen, politiet, Helsedirektoratet, Utdanningsdirektoratet og Trygg Trafikk forplikter seg til å gjennomføre i perioden 2010–2013.

For alle tiltakene er det angitt hvilke av de fem hovedaktørene som forutsettes å samarbeide for at tiltakene skal kunne gjennomføres. Dette er ikke til hinder for at en lokalt kan avtale samarbeid om gjennomføring av andre tiltak.

Tiltaksplanen er bygd opp rundt en struktur bestående av fire nivåer. På det første nivået har vi nullvisjonen, som danner grunnlaget for trafikksikkerhetsarbeidet i Norge. På det andre nivået har vi et etappemål for maksimalt antall drepte og hardt skadde (maksimalt 950 i 2014 og maksimalt 775 i 2020). Tredje nivå inneholder indikatorene, dvs. mål som må nås for at etappemålet skal kunne nås. Helt til slutt, som det fjerde nivået, har vi tiltak som må gjennomføres for at indikatorene skal kunne nås. Del 2 er en presentasjon av disse tiltakene (se punkt 1.1 i del 1).

Noen kriterier er forsøkt lagt til grunn ved utvelgelse og formulering av tiltak. De er ment å skulle tilfredsstille bestemte krav, noe som innebærer at tiltakene så langt det har vært mulig, skal:

- være spesifikke og konkrete, ikke intensjons-erklæringer
- være annerledes/noe mer enn det vi har gjort før. "Gamle" tiltak som det fortsatt er viktig å videreføre, er tatt med
- ha potensial til å gi en forventet trafikksikkerhetsgevinst
- være formulert slik at de er mulig å følge opp

Del 2 er organisert i 4 deler: trafikanttiltak, tiltak på veg, kjøretøytiltak og skadeforebyggende tiltak. Noen av tiltakene har ikke vært lette å

plassere under bare én av kategoriene trafikant, veg eller kjøretøy, siden de ligger i skjæringspunktene mellom disse tre kategoriene.

I kapittel 1 *Trafikanttiltak* beskrives 79 tiltak. Kapittel 1 er strukturert på følgende måte:

- Trafikantens rolle og ansvar
- Trafikkopplæring
- Føreropplæring
- Spesielle ungdomstiltak
- Kampanjer og informasjon
- Kontroll og overvåking
- Straff og sanksjoner
- ITS-rettede trafikanttiltak

I kapittel 2 *Tiltak på veg* beskrives 46 tiltak. Kapittel 2 er strukturert på følgende måte:

- Store vegprosjekter
- Mindre investeringstiltak på eksisterende veg
- Drift og vedlikehold
- Fartsgrenser
- Areal- og transportplanlegging
- Arrangementer på offentlig veg
- ITS-tiltak på veg

I kapittel 3 *Kjøretøytiltak* beskrives 25 tiltak. Kapittel 3 er strukturert på følgende måte:

- Kjøretøykontroll
- ITS-rettede kjøretøytiltak
- Tiltak for snøscootere og ATV (All Terrain Vehicles)

I kapittel 4 *Skadeforebyggende tiltak* beskrives 2 tiltak. Kapittel 4 er strukturert på følgende måte:

- Krav til akuttmedisinsk beredskap
- Publikums og pårørendes innsats på skadestedet
- Helsetjenestens håndtering av ulykker

KAPITTEL 1

Trafikanttiltak

1.1 Trafikantens rolle og ansvar

Nullvisjonen bygger på et delt ansvar mellom trafikantene og andre aktører som påvirker trafikk-sikkerheten (se 1.2 i del 1). Myndighetene skal for eksempel sørge for et vegsystem som har innebygde barrierer mot at enkeltfeil fører til at noen blir drept eller hardt skadd. Visjonen innebærer at dersom trafikantene følger lover og regler og kjører aktsomt, skal ulykker ikke gi alvorlige konsekvenser.

For tiltak som er rettet mot trafikantene, er det i planen to innfallsvinkler: Den første er å sette inn tiltak mot uhellstyper eller trafikantgrupper der det er spesielt mange som blir drept eller hardt skadd. Den andre er å arbeide forebyggende, spesielt overfor barn og unge, med det utgangspunkt at gode holdninger etableres tidlig. De sentrale virkemidlene overfor trafikantene er opplæring, informasjon og kontrollvirksomhet. Dersom man kombinerer informasjon og kontrollvirksomhet, vil virkningen forsterkes ytterligere.

1.2 Trafikkopplæring

Det er et mål at alle barn og unge får en god og kontinuerlig trafikkopplæring. Opplæringen skal gi barn og unge et godt grunnlag for å ta egne valg og utvikle risikoforståelse. I Nasjonal transportplan (NTP) slår regjeringen fast at "Trafikkopplæring er en del av en livslang læringsprosess. Det er avgjørende at trafikantene er bevisst sitt ansvar for å ferdes aktsomt og unngå bevisste regelbrudd i trafikken. God opplæring og holdningsdannende arbeid er viktig for at trafikantene skal kunne bidra med trafiksikker atferd" (St.meld. nr. 16 (2008–2009) NTP 2010–2019).

Trafiksikkerhet for barn og unge er de voksnes ansvar. Ansvaret er knyttet til utformingen av et trygt oppvekstmiljø, til beskyttelse av de små og myke trafikantene og til aktiv bruk av riktig sikkerhetsutstyr. Voksne må ha høy bevissthet om hvor viktige de er som rollemodeller, og de har ansvar for at det foregår kontinuerlig trafikkopplæring gjennom barneårene og i ungdomstiden.



Foto: Håkon Aurlien

Foreldre, helsepersonell og barnehage- og skoleansatte må motiveres til dette arbeidet.

1.2.1 Barnehage

Trafikkopplæring er ikke obligatorisk i barnehagens rammeplan. Trygg Trafikk stimulerer til trafikkopplæring gjennom kurs for barnehageansatte og på studiesteder med førskolelærerutdanning. Organisasjonen utvikler trykte og digitale læringsressurser for barn, foreldre og pedagogiske virksomheter. Barnas Trafikkklubb, www.barnas-trafikkklubb.no, drives som en nettbasert, åpen og gratis læringsressurs. Nettstedet ble lansert i 2009 og hadde 25 000 brukere det første året. Målet i planperioden er å øke dette til 50 000. Trygg Trafikk arbeider også for at trafiksikkerhet skal inngå i barnehagens rutiner og systemer for internkontroll.

Trygg Trafikk vil

1. tilby trafikk-kurs til ansatte i barnehager og studenter i førskolelærerutdanning
2. videreutvikle www.barnastrafikkklubb.no som en nettbasert, åpen og gratis læringsressurs



1.2.2 Trafikkopplæring i Kunnskapsløftet

Skolens læreplan (Kunnskapsløftet) har kompetansemål i trafikk etter 4., 7. og 10. trinn. Barna skal kunne:

- følge trafikkregler for fotgjengere og syklist (kroppsøving, etter 4. trinn)
- praktisere trygg bruk av sykkel som fremkomstmiddel (kroppsøving, etter 7. trinn)
- gjøre rede for hvordan trafiksikkerhetsutstyr hindrer og minsker skader ved uhell og ulykker (naturfag, etter 10. trinn)
- gjøre rede for begrepene fart og akselerasjon, måle størrelsene med enkle hjelpemidler og gi eksempler på hvordan kraft er knyttet til akselerasjon (naturfag, etter 10. trinn)
- gjøre rede for hvordan bruk av rusmidler kan føre til helseskader, og drøfte hvordan den enkelte og samfunnet kan forebygge helseskadene (naturfag, etter 10. trinn)

Dette er et grunnlag for å få et løft i trafikkopplæringen, men er ingen garanti for at alle får kontinuerlig og god trafikkopplæring. Trafikkopplæringens omfang og nivå i grunnskolen ble kartlagt i 2009. Kartleggingen viste at det er mer trafikkopplæring på barnetrinnet enn på ungdomstrinnet. Totalt hadde 70 % av grunnskolene trafikkopplæring i sine lokale planer, og målet er å øke andelen til 80 % innen 2014 (tabell 1.3 i del 1, side 16). Skoler som har en trafikkansvarlig lærer, og som har trafikk nedfelt i skolens egne planer, følger opp trafikk som en del av Kunnskapsløftet i større grad enn andre skoler. Disse skolene involverer også foreldrene mer i trafikkopplæringen, og de benytter seg i større grad av ulike læringsressurser.

Bevisstheten rundt trafikk som en del av arbeidet med skolens rutiner betraktes som en indikator på trafiksikkerhetsarbeidet ved skolene. Det er viktig å fortsette å gjøre kompetansemålene i Kunnskapsløftet kjent og følge opp med veilednings-, pådriver- og nettverksarbeid for å styrke trafikkopplæringen. Som et ledd i arbeidet med å få skolene til å lage lokale læreplaner i trafikk, vil Utdanningsdirektoratet og Trygg Trafikk utarbeide støttemateriale om trafikkopplæring og trafiksikkerhet til bruk i

grunnskolen. Støttematerialet skal være en hjelp for skolene i arbeidet med trafikk i Kunnskapsløftet og til å nå de nasjonale målene om trafikk i de lokale læreplanene.

Det er viktig å styrke trafikk-kompetansen hos ansatte i skolen og at skoleeiere og skoleledere prioriterer trafikkopplæring. Trygg Trafikk har i 2009 etablert et pilotprosjekt med lærere som blir engasjert som ambassadører. Hensikten er at de skal bidra til kompetanseutvikling ved å utarbeide planer for sin skole, formidle egne erfaringer, prøve ut og videreutvikle materiale og metoder, bistå i kursvirksomhet og være gode eksempler for andre. Pilotprosjektet går over to skoleår – 2009–2010 og 2010–2011 – med 13 ambassadører fordelt på barnetrinnet og ungdomstrinnet det første året. Målet i neste omgang er å etablere 10 ambassadører på barnetrinnet og 10 på ungdomstrinnet.

Utdanningsdirektoratet og Trygg Trafikk vil

3. utarbeide støttemateriale om trafikkopplæring til bruk i grunnskolen og videregående opplæring

Trygg Trafikk vil

4. videreføre og utvide ordningen med Trygg Trafikk-ambassadører ved inntil 10 barneskoler og inntil 10 ungdomsskoler
5. følge opp kartleggingen av trafikkopplæringens omfang og nivå, som ble utført av Utdanningsdirektoratet høsten 2009, med informasjon og pådriverarbeid overfor skolene

1.2.3 Barnetrinnet

Det er et mål at skolen skal bidra til å sikre kvalitet og kontinuitet i den ordinære trafikkopplæringen. Kompetansemålene i trafikk på barnetrinnet er lagt til kroppsøvingsfaget og er knyttet til rollen som fotgjenger og syklist.

Trygg Trafikk motiverer også til trafikkopplæring i andre fag og som tverrfaglig tema. Foreldresamarbeid anses som en viktig del av trafikkopplæringen på skolen. Trygg Trafikk holder trafikk-kurs for lærere og underviser på studiesteder med lærerutdanning. Kursene skal motivere, gi gode ideer og styrke trafikk-kompetansen i lærerutdanningen.

Digital kompetanse er en viktig del av Kunnskapsløftet. I planperioden vil Utdanningsdirektoratet og Trygg Trafikk samarbeide om å utvikle digitale undervisningsopplegg knyttet til Kunnskapsløftet.

Trygg Trafikk tilbyr fortsatt trykt materiale, men satser i økende grad på digitale læringsressurser. Nettstedet www.trafikkogskole.no er en gratis nettressurs til Kunnskapsløftet og ble lansert i 2009. Innhold og oppgaver følger anbefalt progresjon i trafikkopplæringen og er primært utviklet for kompetansemålene, men kan i tillegg brukes tverrfaglig.

Utdanningsdirektoratet og Trygg Trafikk vil

6. utarbeide eksempler på undervisningsopplegg for trafikkopplæring tilpasset barnetrinnet og publisere dette på www.skolenettet.no

Trygg Trafikk vil

7. tilby trafikk-kurs til lærere i grunnskolen og til studenter ved de pedagogiske høyskolene
8. videreutvikle www.trafikkogskole.no/barne-trinn som en innholdsrik, aktuell og fleksibel ressurs for alle trinn i grunnskolen

1.2.4 Ungdomstrinnet

Kompetansemålene i trafikk er på ungdomstrinnet lagt til naturfag og er knyttet til kunnskap om fart, akselerasjon, rus og bruk av sikkerhetsutstyr. Trygg Trafikk utarbeider læringsressurser til disse målene. I tillegg stimuleres det til trafikkopplæring gjennom flere fag og som tverrfaglig tema, blant annet gjennom bruk av forestillingen "Ikke tøft å være død". Det er viktig å se kompetansemålene i trafikk på ungdomstrinnet og trafikalt grunnkurs i sammenheng.

Ett av målene i NTP er å tilrettelegge for samarbeid mellom den offentlige skolen og trafikkskolene, for at flere skoler skal kunne tilby trafikalt grunnkurs i tilknytning til skolen. Kartleggingen av trafikk-

opplæring i skolen (2009) viser at en god del skoler allerede i dag tilbyr kurset. Skolene har stor frihet på dette området, og vi mangler en del kunnskap om hvordan dette gjennomføres i praksis. Kartlegging av gode modeller skal gjennomføres i planperioden.

Kartlegging av trafikkopplæringen i 2009 viser også at det på 63 % av ungdomsskolene stilles krav om bruk av sykkelhjelme på turer i skoletiden. Den lave andelen indikerer at oppmerksomheten rundt trafikksikkerhet blant ledelsen og lærere på ungdomstrinnet er lavere enn ønskelig. Målet er at andelen skal opp til 80 % innen 2014 (tabell 1.3 i del 1).

I planperioden vil Utdanningsdirektoratet og Trygg Trafikk samarbeide om å utvikle digitale undervisningsopplegg knyttet til kunnskapsløftet og publisere det på www.skolenettet.no. Trygg Trafikk vil også videreutvikle egne, digitale nettressurser på www.trafikkogskole.no.

Det foreligger dokumentasjon som viser at forebyggende opplæringsprogrammer har positiv virkning når tiltaket varer over lengre tid og lærerne selv har ansvaret for gjennomføringen. Det er svært viktig at lærerne får den nødvendige kompetansen og motivasjonen for arbeidet. Et viktig bidrag for å oppnå dette vil være å etablere en stipendordning for de lærerne som vil spesialisere seg på trafikk.

Utdanningsdirektoratet og Trygg Trafikk vil

9. utarbeide et undervisningsopplegg i henhold til kompetansemålene i naturfag tilpasset ungdomstrinnet

Trygg Trafikk vil

10. videreutvikle nettstedet www.trafikkogskole.no/ungdom
11. videreutvikle tverrfaglige opplæringstilbud til ungdomsskolen
12. arbeide for at det etableres en stipendordning for lærere som vil spesialisere seg på trafikk

Statens vegvesen og Trygg Trafikk vil

13. drive motivasjonsvirksomhet overfor foreldrene med tanke på å bevisstgjøre dem deres betydning for at trafikkopplæring skal gi redusert risiko for elever på ungdomstrinnet



Foto: Geir Brekke

1.2.5 Videregående skole

På videregående skole kan elever velge blant 12 utdanningsprogram, hvorav 9 er yrkesfaglige og 3 er studieforberedende utdanningsprogram. De enkelte utdanningsprogrammene har fag som er tilpasset de enkelte studieretningene. Noen fag er felles for alle elever.

Det er i liten grad kompetansemål om trafikk-sikkerhet i disse fellesfagene. I et av de yrkesfaglige utdanningsprogrammene, service og samferdsel, er trafikk-sikkerhet nevnt som del av et kompetansemål.

En rekke videregående skoler har ulike tiltak knyttet til blant annet russ. I mange fylker avholdes seminar for russestyrene. Russen får også tilbud om å få kontrollert kjøretøyene sine. Hensikten er å gi russens ledere og lærere ved den enkelte skole et godt grunnlag for å drive forebyggende sikkerhetsarbeid og legge til rette for en positiv russefeiring uten ulykker. Russetiltakene gjennomføres i samarbeid mellom flere aktører, blant andre Statens vegvesen, politiet, Trygg Trafikk og helsesektoren.

Trygg Trafikk vil

14. videreføre forebyggende tiltak på videregående skole

Statens vegvesen, politiet og Trygg Trafikk vil

15. videreføre forebyggende tiltak overfor rusen

1.3 Føreropplæring

1. januar 2005 ble det innført nye læreplaner for 16 førerkortklasser. De nye læreplanene for føreropplæringen i Norge er kunnskapsbaserte og bygger på et rammeverk for "Goals for Driver Education", den såkalte GDE-modellen. Norge er blant de første landene til å implementere denne modellen, og det er en betydelig interesse internasjonalt for vår opplæring. Det er imidlertid fortsatt nødvendig å gjennomføre tiltak for å bringe føreropplæringen opp på nivå med intensjonene for læreplanene fra 2005.

Informasjonstiltak overfor trafikk-skoler og foreldre om prinsippene i føreropplæringen, blant annet om betydningen av tilstrekkelig mengdetrening, vil være en del av det generelle arbeidet som vil bli videreført (se også Plan for tiltak mot ungdomsulykker). Det er et mål at andel trafikk-lærere som deltar på møter og samlinger om den nye føreropplæringen, skal øke fra ca. 50 % i 2009 til 75 % i 2014 (tabell 1.3 i del 1, side 16).

Evaluerings-av den nye føreropplæringen er todelt. For det første må måten undervisningen gjennomføres på, evalueres. Denne delen av evaluerings-arbeidet har pågått siden den nye modellen ble innført. For det andre må en også evaluere effekten som den nye opplæringen har når det gjelder holdningsmål, atferdsmål og ulykker. En forutsetning for å gjøre en meningsfull evaluering med tanke på slike effekter, er naturligvis at opplæringen er tilfredsstillende implementert, dvs. at læreplanene faktisk blir fulgt som forutsatt. En effektevaluering må derfor samtidig suppleres med kunnskap om hvor føreropplæringen står når det gjelder opplæringskvalitet sammenlignet med de ambisiøse

læringsmålene og intensjonene som ligger i læreplanene.

Etter evaluering av den nye føreropplæringen vil det bli gjort en vurdering av i hvilken grad hensikten med føreropplæringen som helhet er oppfylt. En slik evaluering vil gi et nytt grunnlag for å vurdere hvilke deler av opplæringen som bør være obligatorisk.

ITS og ny teknologi stiller nye krav til føreropplæringen, og nye førere må gis innsikt i fordeler og ulemper med ulike førerstøttesystemer.

Statens vegvesen fører tilsyn med godkjente opplæringsinstitusjoner som gir førerkortrettet opplæring. Denne virksomheten vil bli økt i perioden. Tilsynet vil i sterkere grad bli rettet mot opplæringsinnhold, omfang og metode, selv om også krav til etablering og drift vil bli fulgt opp. Tilsynet skal målrettes slik at det først og fremst gjennomføres i virksomheter hvor det er fare for at forholdene ikke er tilfredsstillende.

Statens vegvesen vil

16. gjennom ulike samarbeidstiltak med trafikkskolene og tilbud om etterutdanning for trafikklærere, forsterke innsatsen for at føreropplæringen skal gjennomføres slik den er tenkt
17. evaluere omleggingen av føreropplæringen og videreutvikle denne på områder der dette, som følge av evalueringen, viser seg nødvendig
18. vurdere Trafikalt grunnkurs spesielt, med vekt på etikk i trafikken
19. følge opp pilotprosjektet "Føreropplæring i tilknytning til videregående skole" og eventuelt se på hvilke endringer som må gjøres for at denne ordningen skal kunne fungere som et nyttig verktøy i ungdommenes føreropplæring (Plan for tiltak mot ungdomsulykker)
20. øke innsatsen til tilsyn med opplæringsinstitusjoner som gir førerkortrettet opplæring

Statens vegvesen og Trygg Trafikk vil

21. medvirke til at trafikalt grunnkurs i skolen blir innført i tråd med intensjonene. Vegmyndighetene og Trygg Trafikk vil søke et samarbeid med skoleverkets tilsynsmyndigheter for å sikre at

kvaliteten på opplæringen innenfor skoleverket tilfredsstillende de krav som er stilt til kvalitet og gjennomføring av det trafikale grunnkurset, og eventuelt vurdere om kravene er tilstrekkelige

1.3.1 Mengdetrening

Undersøkelser viser at ungdom som har øvingskjørt mye før de går opp til førerprøven, er mindre utsatt for ulykker etter at de begynner å kjøre på egen hånd. Nyere norsk forskning tyder på at det viktigste bidraget fra slik kjøretrening er utvikling av mer eller mindre avanserte ferdigheter av betydning for sikkerhet, mens den derimot har liten effekt på viktige atferdsregulerende variabler som sikkerhetsholdninger og selvbedømmelse av egen ferdighet. Dette gir støtte til den norske føreropplæringsmodellen. Denne legger til rette for utvikling av risikoforståelse og sikkerhetsholdninger gjennom obligatorisk opplæring ved trafikkskole, samtidig som omfattende privat øvingskjøring (mengdetrening) gir ungdommen mulighet til å utvikle nødvendige kjøreferdigheter i praksis.

Førerkortkandidatene har i dag i gjennomsnitt noe under 100 timer privat øvingskjøring før praktisk førerprøve. Det vil fortsatt være sikkerhetsgevinster å hente ved å øke dette omfanget. Det er et mål at omfanget av mengdetrening økes til 140 timer privat øvingskjøring i løpet av planperioden (se Plan for tiltak mot ungdomsulykker og tabell 1.3 i del 1). For å oppnå økt mengdetrening vil informasjonsarbeidet i større grad være rettet mot foresatte. Deres rolle og ansvar i arbeidet med å øke omfanget av den private øvingskjøringen og betydningen av tett samarbeid mellom elev, foresatte og trafikkskole vil bli understreket. For å nå en større andel av målgruppen vil Statens vegvesen søke et konstruktivt samarbeid med skoleverket om informasjonsarbeidet. Tilgjengeligheten til Statens vegvesens informasjonstiltak skal forbedres ved at det utvikles elektronisk påmeldingssystem for foresatte og elever.

Statens vegvesen vil

22. styrke informasjonsarbeidet overfor trafikkskolene, foresatte og elever om hvordan privat øvingskjøring og opplæring ved trafikkskole kan utfylle hverandre, og om betydningen av omfattende privat øvingskjøring

1.3.2 Førerprøven

Det kan se ut som om tidsgapet mellom teoretisk prøve og praktisk prøve svekker kandidatens motivasjon for å forberede seg godt nok til den teoretiske prøven, og at viktig integrering av teori og praksis svekkes. Et alternativ kan være å samordne teoretisk og praktisk førerprøve slik at de kommer tettere sammen i tid. Dette er gjort med hell i Sverige.

Statens vegvesen vil

23. utrede en samordning av teoretisk og praktisk førerprøve slik at de kommer tettere i tid (Plan for tiltak mot ungdomsulykker)

1.3.3 Kompetansebygging

Kvaliteten på føreropplæringen er avhengig av at trafikklærerne har nødvendig kompetanse. De nye læreplanene har forsterket behovet for å styrke denne kompetansen. Bidrag i kompetansehevingen har vært omlegging av trafikklærerutdanningen til høghskolenivå og tilbud om frivillige kurs for lærere som allerede er i yrket. For opplæringsbransjens 1 500 trafikklærere er det likevel fremdeles et stort behov for etter- og videreutdanning. I løpet av planperioden er det et mål at majoriteten av trafikklærere får en utdanning som tilsvarer dagens krav til grunnutdanning.

Også førerprøven vil ha en tilbakekobling på kvaliteten på opplæringen. De delene av opplæringen som ikke kan måles på førerprøven, er søkt ivarettatt gjennom obligatorisk opplæring. De delene som blir målt på prøven, vil derimot ofte bli prioritert eller nedprioritert avhengig av hvordan prøven blir gjennomført. I lys av dette blir også prøvens kvalitet og sensorenes kompetanse viktig for kvaliteten på føreropplæringen. Det er et mål at sensorenes formelle kompetanse skal ligge på minst samme nivå som trafikklærernes, og være i tråd med de kravene som settes av EU.

Statens vegvesen vil

24. bidra til at det blir gjennomført gode og relevante etter- og videreutdanningskurs på høghskolenivå for både trafikklærere og sensorer

25. ta initiativ til en prosess med sikte på å stille bestemte krav til videreutdanning for alle trafikklærere som ikke har utdanning på høghskolenivå, og å se dette i sammenheng med godkjenning for å undervise i de obligatoriske delene av føreropplæringen, slik som sikkerhetskurs på bane og veg, trafikalt grunnkurs og veiledningstimene (Plan for tiltak mot ungdomsulykker)

1.3.4 Trafikksikkerhetstiltak etter at førerkortet er ervervet

Statens vegvesen har i lengre tid engasjert seg i trafikksikkerhetsrettede, frivillige opplæringstiltak overfor andre trafikantgrupper enn dem som omfattes av den formelle føreropplæringen. Dette gjelder unge, eldre, motorsyklister, syklistar og tungbilførere. I den kommende planperioden er det fortsatt aktuelt å rette innsatsen mot slike spesielle målgrupper ut fra ulykkessituasjonen eller andre forhold. Personer som av atferdsgrunner mister føreretten, er også en særskilt målgruppe som det kan være aktuelt å se på et mer komplett sett av trafikksikkerhetsvirkemidler for, utover bare inndragning (se 1.3.6 i del 2). Ut fra nasjonale og internasjonale erfaringer er det aktuelt å se på frivillige oppfølgingsskurs for uerfarne førere av personbil og tyngre kjøretøy, slik det nå tilbys for motorsykel.

Merking av kjøretøy som har ferske førere, innebærer en viktig påminning både til den ferske føreren selv og til omgivelsene om at vedkommende fører fortsatt er i en viktig læreprosess. Det arbeides dessuten for å innføre dobbel prikkbelastning for førere i prøveperioden.

Ressursbruken må imidlertid først vurderes og ses i forhold til ressursbehovet til oppgaver som Statens vegvesen gjennom forskrifter og internasjonale forpliktelser er pålagt å utføre. Samtidig med ressursvurderingen må prioritering av slik innsats avveies mellom etaten, bransjer og interesseorganisasjoner.

Statens vegvesen vil

26. ta initiativ til å innføre krav om merking av kjøretøyet for ferske førere

1.3.5 Tiltak overfor høyrisikogrupper

Statens vegvesen har initiert et prosjekt for å forbedre kunnskapsgrunnlaget når det gjelder trafikantgrupper med særlig høy ulykkesrisiko. Prosjektet ser spesielt på unge førere, eldre førere, MC-førere, ruspåvirkede førere og førere med ikke-vestlig innvandrerbakgrunn. I tillegg vil det komme forslag til tiltak for å forbedre trafikksikkerheten for disse gruppene. Prosjektet vil bli avsluttet i 2010.

Alvorlige ulykker er sjeldne hendelser selv for de mest ulykkesutsatte. Dette tilsier varsomhet med å iverksette tiltak som kan bidra til å stigmatisere grupper av førerpopulasjonen, riktignok basert på signifikante, men i det store bildet likevel forholdsvis små forskjeller i risiko for ulykker. I forbindelse med tiltak overfor slike målgrupper er det derfor viktig å ha i mente at det beste, også for disse gruppene, er generelle tiltak som vil fange opp alle førere.

Dokumentasjon og begrunnelse for hvorfor det skal iverksettes særtiltak overfor risikoutsatte grupper i befolkningen, må være god. Det kan være at det er mer treffsikkert å rette oppmerksomheten mot virkningsmekanismene bak ulykkesmønsteret i stedet for mot gruppen som helhet, og utforme tiltak deretter. Dette vil Statens vegvesen komme tilbake til når resultatene fra høyrisikoprojektet foreligger (Plan for tiltak mot ungdomsulykker).

I punkt 3.11 Sosial ulikhet i trafikkulykker (del 1) presenteres politiets undersøkelser om kriminelles overrepresentasjon i dødsulykker (Utrykningspolitiet 2009). Personer som blir anmeldt for kjøring i ruspåvirket tilstand, er svært ofte kjenninger av politiet.

Politiet vil

27. i større grad enn tidligere vurdere å tilbakekalle retten til å føre motorvogn når vedkommende ikke er edruelig eller hans vandel for øvrig er slik at han ikke anses skikket til å føre motorvogn, jf. vegtrafikklovens § 34 femte ledd

1.3.6 Tiltak knyttet til gjenerverv av førerett

Politiet anmelder hvert år ca. 700 førere på hvert alderstrinn fra 18 til 21 år for fartsovertredelser og

kjøring i ruspåvirket tilstand. Mange av disse er fremdeles inne i prøveperioden på 2 år som gjelder for klasse B, og må etter tap av førerett derfor ta full førerprøve på nytt for å få lov til å kjøre. Dette er en liten, men svært risikoutsatt gruppe, som bør vies større oppmerksomhet for å endre deres fører-atferd.

Aktørene bak "Tiltaksplan mot ungdomsulykker" mener at det ikke er tilstrekkelig med ordinær teori-prøve dersom man skal forsøke å få til en utvikling av de "kognitive kontrollfunksjonene" hos denne målgruppen. Det foreslås derfor at personer som har mistet føreretten i prøveperioden, må gjennomgå en egen modul for å kunne framstille seg til ny førerprøve. Denne opplæringsmodulen ønskes prøvd ut som del av en større tiltakspakke som også inkluderer bruk av relevant teknologi som alkoholås og Intelligent Speed Adaptation (ISA) som et mulig valgfritt alternativ til inndragning av føreretten. Utnytting av potensialet i ny teknologi sammen med opplæring vil trolig gjøre det mulig å utvikle kraftfulle og treffsikre tiltak ved at opplæring og teknologi virker gjensidig forsterkende.

Dette handler om tiltak overfor en risikoutsatt målgruppe som har latt seg identifisere gjennom lovstridig risikoatferd kort tid etter ervervet førerkort. En slik strategi er også relevant overfor andre førere som mister føreretten.

Statens vegvesen vil

28. utrede innføring av obligatoriske kurs i kombinasjon med relevant ny teknologi for dem som av ulike grunner mister føreretten i prøveperioden, (jf. tiltak 39)

Politiet vil

29. i større grad enn tidligere kontrollere edruelighet og vandel i forbindelse med gjenerverv av førerett, jf. vegtrafikklovens § 24 fjerde ledd

1.3.7 Yrkessjåførdirektivet

Yrkessjåførdirektivet inneholder blant annet krav om grunn- og etterutdanning for alle tungbilførere som driver yrkesmessig transport. Formålet med utdanningen er å høyne kvaliteten på yrkesutførelsen, øke attraktiviteten til yrket, forbedre førerens egen sikkerhet og forbedre trafikksikkerheten



Foto: Knut Opelde

generelt. Ansvar for implementering av innholdet i yrkessjåførdirektivet er lagt til Statens vegvesen. Yrkessjåførdirektivet er implementert i det norske regelverket gjennom yrkessjåførforskriften og oppfølging av denne. Denne forskriften inneholder blant annet krav om regelmessig etterutdanning for alle yrkessjåførere. De første etterutdanningskursene vil bli gjennomført innenfor tiltaksplanens tids-horisont.

Det foreligger ikke tilsvarende offentlige krav om yrkesutdanning for førere i taxiyrket. Dog omfattes førere av såkalte maxitaxier av ovennevnte utdanningskrav som følge av førerkortkravet til minibuss. Selv om taxiførere ikke synes å være mer utsatt for personskadeulykker per kilometer når de ferdes i trafikken enn andre trafikanter, har de likevel et farlig yrke. Dette framkommer når man sammenligner yrkesføreres risiko per million persontimer i yrket med tilsvarende risiko i andre yrker (Hvoslef 1990, Fosser og Elvik 1996). En yrkesmessig kompetanseheving er derfor aktuelt også for taxiførere. Slike krav finnes i dag i Sverige. En yrkesmessig kompetanseheving i taxinæringen bør bygge på de erfaringene man etter hvert får med yrkesfører-opplæringen for tunge kjøretøy.

Statens vegvesen vil

- 30. i samarbeid med transportbransjen, sørge for at det blir etablert relevant etterutdanning for alle yrkessjåførere i tråd med yrkessjåførdirektivet
- 31. i samarbeid med taxinæringen, ta initiativ til å etablere krav til yrkesmessig kompetanseheving for taxiførere

1.3.8 Trafikksikkerhet for eldre trafikanter (65+)

Gjennomsnittsalderen i befolkningen er økende, og eldre personer utgjør en stadig økende andel av trafikantene. I 2010 hadde ca. 70 % av befolkningen over 65 år førerkort (Statistisk sentralbyrå), og denne andelen vil øke. Det er aktuelt å rette tiltak både mot eldre bilførere og mot eldre fotgjengere.

Legene har en stor utfordring med å kontrollere pasientenes kjøreevne. Det bør tilrettelegges for bedre ordninger som gir legen faglig støtte i sin vurdering av vanskelige tilfeller.

Ved aldri reduseres ferdigheter og evnen til å ferdes sikkert. Samtidig er det av stor betydning for mange eldre å kunne fortsette å ferdes i trafikken.

Det er derfor viktig at eldres forutsetninger og behov blir dimensjonerende for utforming av trafikksystemet. Det er også av stor betydning at eldre gis mulighet til nødvendig oppfriskning og oppdatering av kunnskaper og ferdigheter i takt med utvikling av trafikksystemet. Arbeidet med eldre må derfor utføres i et tverrfaglig samarbeid og i dialog med andre etater, Norsk pensjonistforbund m.fl.

Videre utvikling og styrket markedsføring av kurs-tilbudet Bilfører 65+ er nødvendig for å nå den stadig voksende gruppen av eldre i trafikken. I 2009 var deltakelsen på Bilfører 65+ ca. 17 % av 70-års-kullet med førerkort. Det er et mål at andelen skal økes til 30 % innen 2014.

Statens vegvesen vil

- 32. tilby oppfriskningskurset Bilfører 65+ i alle fylker
- 33. tilby bilførere over 65 år et nettbasert oppfriskningskurs med de viktigste temaene for sikker kjøring
- 34. utarbeide en håndbok for vegplanleggere om sikkerhet for eldre

1.3.9 Helsekrav for førerkort

Helsekravene i førerkortforskriften er utformet for å ivareta den allmenne trafikksikkerheten. Attestutstedende lege har et betydelig ansvar for å vurdere om den enkelte oppfyller disse kravene. Førerkortinnehaver skal kontakte lege dersom det er tvil om helsekravene er oppfylt. Leger, psykologer og optikere har plikt til å melde fra til Fylkesmannen hvis helsekravene ikke er oppfylt på varig basis. Fylkesmannen vurderer meldingen og tilrår eventuelt overfor politiet at førerkortet blir inn-drakt. Det er ønskelig å se nærmere på utformingen av denne meldepliktforskriften. Fylkesmannen kan også gi dispensasjon fra helsekravene. Muligheten for å få dispensasjon varierer med hvilken fører-kortklasse det gjelder, og hvilken helsesvikt det er tale om. Avgjørende er den trafikksikkerhets-messige risikoen.

Helsedirektoratet vil

- 35. revidere meldepliktforskriften for leger, psykologer og optikere for å forbedre melde rutinene for ikke oppfylte helsekrav for førerkort

1.4 Spesielle ungdomstiltak

1.4.1 Ungdomsrettede kampanjer og aksjoner

For å forsterke effekten av undervisningen i skole-verket og føreropplæringen, er det behov for en felles, systematisk forebyggende innsats overfor ungdomsgruppen gjennom kampanjer og aksjoner. Denne innsatsen må foregå kontinuerlig for å nå de nye som hvert år kommer inn i målgruppen. Gjennom dette arbeidet ønsker aktørene å ta vare på kunnskap og erfaring som allerede er opparbeidet sentralt og lokalt. Arbeidet skal også bidra til å skape forutsigbarhet i tiltakene, slik at alle i målgruppen kan få et kvalitativt godt tilbud uavhengig av hvor de bor.

Tiltakene må inneholde informasjon, opplæring og kontrollvirksomhet. Disse tre virkemidlene må samordnes, slik at de til sammen blir slagkraftige i forebygging av ungdomsulykker. Målgruppen må, så langt det er mulig, involveres i tiltakene både under utviklingsfasen og i gjennomføringen. Det er i tillegg viktig at tiltakene organiseres slik at lokale initiativ ivaretas.

I det videre arbeidet mot ungdomsulykker er det nødvendig å finne fram til en metode for å nå den delen av ungdomsgruppen som har større risiko for ulykkesinvolvering enn resten av gruppen. Tiltak rettet mot denne gruppen må komme som et supple-ment til aktiviteter som henvender seg til hele ungdomsgruppen.

I løpet av de senere årene har det både nasjonalt og lokalt vært gjennomført en rekke kampanjer og aksjoner rettet mot ungdom. Aksjonene har innholdt mange elementer og mye kunnskap som kan benyttes i en større felles aksjon, noe som er vist i Plan for tiltak mot ungdomsulykker (Statens vegvesen 2009 – 1). Disse har benyttet ulike pedagogiske virkemidler og til tider vært kombinert med ulike former for kontrolltiltak. I boks 3 vises eksempler på slike ungdomstiltak.

Fellestiltakene skal ikke erstatte skolens trafikk-opplæring, men være et supplement som forsterker kunnskap og holdninger, og virker motiverende.

Statens vegvesen, politiet og Trygg Trafikk vil

- 36. utarbeide et felles grunnlag for alle sine nasjonale tiltak rettet mot ungdom

EKSEMPLER PÅ UNGDOMSRETTEDE KAMPANJER OG AKSJONER

Sei ifrå! / Si ifra! er en kampanje som gjennomføres av Statens vegvesen i 13 fylker. Kampanjen skal gjennomføres i samarbeid med politiet. Målgruppen er ungdom i alderen 16–24 år, med et særlig blikk på unge passasjerer. Målet er å endre ungdoms atferd, slik at resultatet blir færre drepte og hardt skadde i bil, gjennom å motivere ungdom til å våge å sette grenser og tørre å si ifra når de er redde i bil. Hovedtema i Sei ifrå! / Si ifra! er fart, og kampanjen gjennomføres i samarbeid med politiet og skoleverket.

Hovedelementene i Sei ifrå! / Si ifra! er kontroll og informasjon. Kampanjen opererer på arenaer der ungdom befinner seg. Synlige kontroller utføres av Statens vegvesen og/eller politiet i kombinasjon med at de driver informasjonsarbeid.

Sei ifrå! / Si ifra! er et eksempel på et tiltak som viser god effekt med bakgrunn i kombinasjon av kontroll og informasjon. Kampanjen ble evaluert av Transportøkonomisk institutt i 2007. Evalueringen viste at gjennomføringen i fylkene Hordaland og Sogn og Fjordane ga en reduksjon i antall drepte og hardt skadde i bil på ca. 25 %. Det presiseres i evalueringen at et stort innslag av kontroller er viktig for å oppnå ønsket resultat.

1840-aksjonen er en aksjon mot fart og utforkjøringsulykker blant ungdom i Midt-Norge. Navnet kommer av det at en 18-åring med ferskt førerkort har 40 ganger så høy risiko for å kjøre ut av vegen som en erfaren sjåfør. Aksjonen er et samarbeid mellom Statens vegvesen, politiet, og Trygg Trafikk,

og fylkets trafikksikkerhetsutvalg (FTU) i Møre og Romsdal, Sør-Trøndelag og Nord-Trøndelag.

Målet med 1840-aksjonen er å gi målgruppen kunnskap om sammenhengen mellom fart, ulykker og skader, betydningen av riktig bruk av sikkerhetsutstyr og farene ved kjøring i ruspåvirket tilstand. Kunnskapen skal gi målgruppen et tilstrekkelig grunnlag for å ta fornuftige valg som fører eller passasjer, og dermed bidra til å redusere antall drepte og hardt skadde ungdommer. 1840-aksjonen har videre som mål å øke den subjektive oppdagelsesrisikoen ved risikoatferd. Aksjonen ble evaluert av NTNU i 2000. Holdningsendringene etter gjennomføring av tiltakene var størst på de faktorene som aksjonen rettet seg mot (for eksempel holdninger til fart), og sterkest blant jenter. Det var også klare endringer i opplevd risiko.

Jentenes trafikkaksjon – i regi av Trygg Trafikk – er et eksempel på et tiltak som tar i bruk nye kanaler overfor ungdom, og som når dem på fritiden. Jenter som begynner på videregående skole, får tilbud om å bli medlem i aksjonen. Medlemmene får tilsendt fire brev per år i tre år, samt tilgang til et lukket nettforum. Hvert brev inneholder et nytt tema rettet mot utfordringer som ungdommer møter. Temaene blir videre omtalt på nettforumet der jentene kan bidra med tanker, erfaringer og spørsmål. Målet er at jentene skal få kunnskaper som får dem til å reflektere over det å være ung bak rattet, slik at de påvirker sine venner positivt i trafikken. Om lag 17 % av kullene født i 1991, 1992 og 1993 deltar. Aksjonen skal evalueres i 2010.

Boks 3 *Eksempler på ungdomsrettede kampanjer og aksjoner*

1.4.2 Positivt forsterkende tiltak

Forsikringsordninger

Enkelte norske forsikringsselskaper har vist interesse for å bidra til å redusere skadeomfanget for unge førere. Det finnes fordelsordninger som motiverer for mengdetrening og spesielle ungdomsavtaler der kundene får tilbakebetalt deler av premien ved fylte 23 år dersom de ikke har hatt skader som har medført tap av bonus.

Interessen for å benytte ISA (Intelligent Speed Adaptation) kan forsterkes ved å samarbeide med forsikringsselskaper, slik at førerne får lavere forsikringspremier hvis de bruker ISA. Belønningssordninger som dette praktiseres i flere europeiske land. I Norge har Statens vegvesen sammen med Gjensidige forsikring gjort en undersøkelse som viser at ungdom i utgangspunktet er negative til ISA, men at de vil bruke ISA dersom dette kan gi dem billigere forsikring. ISA kan framstå som et attraktivt alternativ til tap av føreretten. Det er grunn til å tro at en slik ordning vil kunne ha effekt på ungdommers kjørevaner.

Statens vegvesen, politiet og Trygg Trafikk vil

37. ta initiativ overfor forsikringsbransjen med tanke på å etablere flere skadereduserende ordninger overfor ungdom enn de som nå finnes, der ungdom som benytter disse ordningene, blir premiert (for eksempel premiering for dokumentert mengdetrening)

Trygt hjem – skysstilbud

Trygt hjem for en 50-lapp er et skysstilbud for ungdom natt til søndager, for først og fremst å forebygge ungdomsulykker med bil i helgene. Tilbudet er også viktig for å forhindre seksuelle overgrep som trakassering og voldtekt. Tiltaket oppmuntrer til å ta taxi hjem framfor å ta sjansen på selv å kjøre i trett eller påvirket tilstand eller sitte på med noen som er det. Ungdommene betaler kun 50 kroner for taxi hjem. Ordningen er bare etablert i noen fylker i dag. Sogn og Fjordane er av de fylkene som har særlig gode erfaringer.

Statens vegvesen, politiet og Trygg Trafikk vil

38. vurdere om det kan være aktuelt å utvide Trygt hjem-tilbudet

1.4.3 Friomsorgen

Arbeidet med å øke risikoforståelsen, spesielt blant unge som har mistet føreretten, er viktig for å endre atferd og hindre gjentakelse. Friomsorgen arrangerer en del samlinger for trafikanter som har mistet føreretten på grunn av fartsoverskridelser. Friomsorgen arrangerer i tillegg samlinger for dem som har mistet føreretten på grunn av ruskjøring. Samlingene er et ledd i ”Program mot ruspåvirket kjøring”. Både Statens vegvesen, politiet og Trygg Trafikk har deltatt på slike samlinger. Samlingene arrangeres flere steder i landet, men det finnes ikke et ensartet opplegg for gjennomføring.

Statens vegvesen, politiet og Trygg Trafikk vil

39. følge opp og intensivere samarbeidet med friomsorgen, ved at de blant annet holder innlegg på samlinger for personer som har mistet føreretten. Metode og omfang på samlingene vil bli gjennomgått (jf. tiltak 28)

1.5 Kampanjer og informasjon

Kommunikasjon, blant annet gjennom kontinuerlig informasjon og kampanjer rettet mot trafikanterne, er en vesentlig del av trafikksikkerhetsarbeidet. Ny statlig kommunikasjonspolitikk fremmer åpenhet, medvirkning og dialog. Dette skal også prege kommunikasjonen i trafikksikkerhetsarbeidet. Kommunikasjon på brukernes premisser er viktig. Informasjon om ulike fagfelt innen trafikksikkerhetsarbeidet vil for Statens vegvesen, politiet og Trygg Trafikk være tilgjengelig på aktørenes hjemmesider.

1.5.1 Fart

Statens vegvesen startet i 2009 en kampanje i samarbeid med politiet med temaet fart. For høy fart er en av de viktigste årsakene til ulykker med drepte og hardt skadde på norske veger. Kampanjen er planlagt for fire år, legger hovedvekt på trafikk utenfor tettbygd strøk og retter seg mot bilførere som kjører litt for fort. Samspillet mellom kontroll og informasjon er vesentlig i kampanjen. Det er også viktig at kampanjen henger sammen med de nye fartsgrensekriteriene (se 1.6.2 Fartskontroller og 2.4 Fartsgrenser).

Statens vegvesen og politiet vil

- 40. forsøke å redusere andelen bilførere som bryter fartsgrensen, gjennom farts-kampanjen som har fått navnet "Hvilken side av fartsgrensen er du på?"
- 41. ta initiativ til en utredning vedrørende ulike overtredelser som fører til tap av føreretten, deriblant tapsgrensene ved farts-overtredelser



1.5.2 Bilbelte og sikringsutstyr for barn

Bilbeltebruk

Bruk av bilbelte, herunder sikring av barn i bil, bidrar vesentlig til å redusere skadeomfanget ved en ulykke. Ved bruk av bilbelte reduseres dødsrisikoen med ca. 50 % i forsetet og med ca. 25 % i baksetet.

Statens vegvesens tilstandsundersøkelse fra 2009 viser at andelen som brukte bilbelte i lette kjøretøy, var 89,2 % innenfor tettbygde strøk og 92,6 % utenfor tettbygde strøk. Tallene omfatter bilbeltebruk blant førere og blant forsetepassasjerer. Bilbeltebruken er en del lavere blant baksetepassasjerer, men det foretas ikke jevnlig registrering av dette. Baksetepassasjerer som ikke er sikret, representerer en fare for passasjerene i forsetet, i tillegg til den risikoen de utsetter seg selv for. Det er et mål at bilbeltebruken skal økes til 92 % innenfor tettbygde strøk og til 95 % utenfor tettbygde strøk innen 2014 (jf. tabell 1.3 i del 1).

Av dem som blir drept i trafikken, er det spesielt mange unge som ikke har brukt belte, og de unge er særlig representert i ulykkesstatistikken. De er derfor en viktig målgruppe i arbeidet med å øke bruken av bilbelte.

Statens vegvesen vil

- 42. samarbeide med transportnæringen for å øke bilbeltebruken i buss og tunge kjøretøy
- 43. fokusere mer på informasjon om riktig bruk av bilbelte
- 44. gjennomføre kampanjen "Husk bilbelte" med målrettet kontroll og masse-kommunikasjon rettet mot unge bilførere og passasjerer

Sikringsutstyr for barn

Statens vegvesen og Trygg Trafikk distribuerer en gratis brosjyre om barn i bil til helsestasjoner, barnehager og andre. Denne er også oversatt til de vanligste innvandrerspråkene. Trygg Trafikk tilbyr kurs for helsepersonell og kontrollpersonell i politiet og Statens vegvesen om sikring av barn i bil, og har omfattende informasjon i Trafikksikkerhetsguiden på nett. Trygg Trafikk foretar, i samarbeid med flere av medlemsorganisasjonene, årlige tellinger av barns sikring i bil. Registreringer utført i 2009 viste at 90 % var lovlig sikret i aldersgruppen 0–3 år, mens 72 % var lovlig sikret i aldersgruppen 4–10 år. Bare 31 % av alle barn fra 1–3 år var sikret på den måten som gir best sikkerhet i bil, det vil si bakovervendt. Mål for sikring av barn i bil i 2014 er vist i tabell 1.3 i del 1.

Statens vegvesen, politiet og Trygg Trafikk vil

- 45. spre mer informasjon om sikring av barn i bil for å oppnå riktig montering av barneseter og for å påpeke faremomentene knyttet til kollisjonsputer

Trygg Trafikk vil

- 46. gjennomføre tellinger for å følge med på utviklingen når det gjelder bakovervendt sikring av barn i bil
- 47. gjennomføre en kampanje i samarbeid med et forsikringsselskap for å få flere foreldre til å sikre småbarn bakovervendt
- 48. være pådriver overfor fylkeskommunene og andre kjøpere av skoleskyss for å sikre at belter og sitteplass i buss tas inn i anbuds-kravene

1.5.3 Refleks og synlighet

Om lag en tredel av fotgjengerulykkene skjer i mørket. Refleks er en billig livredder som reduserer risikoen for å bli drept eller hardt skadd med ca. 40 %.

Undersøkelser fra 2009 viser at kun 15 % av alle voksne bruker refleks i byer og tettsteder når de ferdes på belyst veg i mørket. Tilsvarende tall utenfor tettbygd strøk er 40 %. Trygg Trafikk vil, gjennom målrettet informasjon, påvirke flere voksne fotgjengere til å bruke refleks. Målet for 2014 er at refleksbruken blant voksne skal økes til 40 % i byer og tettsteder og til 60 % utenfor byer og tettsteder (tabell 1.3 i del 1).

Det er etablert en nasjonal refleksdag, som markeres hver høst. I tilknytning til denne dagen gjennomføres mange lokale tiltak. Trygg Trafikk arbeider i tillegg for å få bedre utvalg og distribusjon av refleks, og for å få mer oppmerksomhet rundt refleks som designprodukt. En ny kampanjenettside for refleks ble lansert i 2009.

Trygg Trafikk vil

- 49. videreutvikle en kampanjenettside med informasjon og konkurranser som stimulerer til å finne en refleks som vil bli brukt
- 50. ta initiativ til og koordinere aktiviteter knyttet til den nasjonale "Refleksdagen"
- 51. påvirke kles- og skobransjen til i større grad å utstyre klær og sko med refleks – også for voksne

1.5.4 Sykkelhjelm og sikkerhet på sykkel

Registreringer i 2009 viser at 75 % av alle barn under 12 år brukte sykkelhjelm, mens tilsvarende tall for ungdom og voksne var 40 %. Det er et mål at hjelmbruken blant barn skal øke til 85 % og blant ungdom og voksne til 50 % innen 2014 (jf. tabell 1.3 i del 1).

Trygg Trafikk har i 2009 og 2010 ansvaret for å gjennomføre en nasjonal sykkelhjelmkampanje. Målgruppe for kampanjen er hovedsakelig voksne syklist, med ekstra vekt på kvinner, som bruker hjelm i mindre grad enn menn. I 2010 er studenter i tillegg valgt ut som en egen målgruppe, med tiltak og aktiviteter på universiteter og høyskoler.

Dersom hjelmbruken blant voksne ikke øker til et forventet nivå i løpet av den pågående kampanjeperioden, vil aktørene være pådrivere for innføring av et hjelmpåbud.

Trygg Trafikk vil

- 52. gjennomføre en hjelmkampanje rettet mot alle voksne syklist, særlig studenter ved høyskoler og universiteter
- 53. påvirke forhandlere til å ta inn ulike typer sykkelhjelmer

1.5.5 Samspill i trafikken

Når ulike trafikantgrupper, som bilister og syklist, benytter fellesareal, kan det bidra til konflikter fordi de opptrer ulikt i trafikken. Manglende eller redusert forståelse mellom syklist og bilister gir økt



risiko for ulykker og uønskede hendelser. Derfor er det viktig å øke forståelsen for at en annen trafikantgruppe kan opptre annerledes enn en selv, slik at en kan tilpasse egen atferd bedre.

Det er innledet et samarbeid mellom interesseorganisasjoner som representerer ulike trafikantgrupper, med sikte på å komme fram til tiltak som kan gi økt samspill i trafikken.

Statens vegvesen vil

54. ta initiativet til en kampanje rettet mot samspill i trafikken mellom bilister og syklistene

1.5.6 Tungbil

Statens vegvesen har utarbeidet en informasjonsbrosjyre kalt "Trucker's Guide", som i første rekke er rettet mot utenlandske sjåfører, men som også er relevant for norske sjåfører. Formålet er å øke sjåførenes kunnskap om hva som kan ventes av forhold på norske vinterveger, og tiltaket kan dermed bidra til å nå målet om å redusere antall tungbilulykker på norske vinterveger. Brosjyren må anses som et hjelpemiddel i det ordinære kontrollarbeidet Statens vegvesen til enhver tid utfører. Brosjyren "Trucker's Guide" formidles til relevante aktører i transportbransjen, og er oversatt til engelsk, tysk, russisk, polsk og finsk.

1.5.7 Trafikksikkerhet i virksomheter

Trafikksikkerhetsarbeid rettet mot virksomheter har til hensikt å bevisstgjøre ledelse og medarbeidere på hvordan virksomheten og den enkelte kan bidra til å redusere risikoen for trafikkulykker. Tiltak på dette området kan variere mye i omfang, innhold og metode.

Trygg Trafikk tilbyr bistand i form av kurs, som en del av virksomhetens HMS-arbeid. Kursene omfatter teorisamlinger i grupper og teorisamlinger kombinert med praktiske kjørekurs. Kursene forutsetter at arbeidet er forankret i ledelsen, og at det utarbeides en plan for trafikksikkerhet i virksomheten. Tiltaket tar utgangspunkt i virksomhetens skade- og avviksrapportering og evalueres i etterkant.

Trygg Trafikk vil

55. tilby HMS trafikk-kurs til virksomheter og videreutvikle dette i samarbeid med aktører i næringen, blant andre Statens vegvesen og Autoriserte Trafikkskole Landsforbund (ATL)

1.5.8 Økonomisk kjøring (eco-driving)

Erfaring viser at de fleste bilførere har mye å hente ved å legge om til en mer økonomisk kjørestil. I gjennomsnitt kan drivstoff-forbruket (og CO₂-utslippet) reduseres med 10–20 % dersom føreren kjører "økonomisk". I tillegg oppnås lavere ulykkesrisiko fordi det fokuseres på overholdelse av fartsgrensene og defensiv kjøring. Dette er dermed en vinn-vinn-situasjon med gevinster både når det gjelder klima, trafikksikkerhet og trafikantenes (eventuelt bedriftenes) økonomi.

Mange bedrifter med betydelig transportvirksomhet har gjennomført opplæring av ansatte i økonomisk kjøring. Statens vegvesen vil tilby slike kurs for egne ansatte, med spesiell prioritet for dem som kjører mye i tjeneste. Dette må ses i sammenheng med at etaten i planperioden vil vurdere å sette i gang en kampanje for å stimulere til økonomisk og miljøvennlig kjørestil hos trafikanter.

Statens vegvesen vil

56. tilby kurs i økonomisk kjøring (eco-driving) for egne ansatte

1.6 Kontroll og overvåking

Politiets trafikksikkerhetsinnsats skal rettes mot risikogrupper, risikofaktorer, vegstreknings- og tidssrom hvor risikoen for ulykker er størst. I planperioden vil følgende risikofaktorer bli prioritert:

- fart og aggressiv trafikkatferd
- kjøring i ruspåvirket tilstand
- manglende bruk av sikringsutstyr

Politiet og Statens vegvesen vil

57. hvert år prioritere de mest ulykkesbelastede vegstrekningene for å intensivere sin kontroll- og overvåkingsinnsats

1.6.1 Kontroll med bruk av personlig sikringsutstyr

Bilbeltekontroll, herunder kontroll av at barn er sikret på en forsvarlig måte, gir god trafikksikkerhetseffekt i forhold til ressursbruken og er derfor et prioritert innsatsområde. Erfaringsmessig vil bruken av bilbelte øke når det fokuseres på kontrolltiltak sammen med en aktiv bruk av gebyrordningen og kampanjer for økt bruk (jf. punkt 1.5.2 i del 2).

Bilbeltebruken blant førere av tunge kjøretøy er svært lav, i overkant av 50 %. Det er nødvendig å gjennomføre målrettede tiltak for å øke bilbeltebruken i denne trafikantgruppen.

Samarbeidet mellom Statens vegvesen, politiet, Helsedirektoratet og Trygg Trafikk om kontroll- og informasjonsaktiviteter vil bli videreført. Helse- og informasjonsaktiviteter vil bli videreført. Helse- og informasjonsaktiviteter vil bli videreført. Helse- og informasjonsaktiviteter vil bli videreført.

Statens vegvesen og politiet vil

- 58. øke omfanget av synlige bilbeltekontroller, for å oppnå en høyere opplevd oppdagelsesrisiko blant trafikantene
- 59. gjennomføre målrettede kontroller der bilbeltebruken er lav, for eksempel på steder og til tider hvor de mest ulykkesutsatte ungdomsgruppene ferdes
- 60. i større grad kombinere bilbeltekontroller med andre kontroller
- 61. innføre bilbeltekontroll av tungbilførere som et fast kontrollpunkt i tungbilkontrollene

1.6.2 Fartskontroller

Statens vegvesens kontinuerlige fartsregistreringer i perioden 2006–2009 viser at 52 % av alle kjøretøy bryter fartsgrensene på veger med fartsgrenser 50 km/t–100 km/t i situasjoner der farten ikke blir påvirket av linjeføring, aktivitet på vegens sidearealer eller kø. Tabell 1.3 i del 1 viser farten som 85 % av kjøretøyene holder seg under ved de ulike fartsgrensenivåene (85 %-fraktilen). Målene for 2014 er satt ut fra en forutsetning om at det oppnås en jevn årlig forbedring, og at vi i 2020 ønsker en situasjon der 85 %-fraktilen er lik fartsgrensen. Målet skal nås ved hjelp av kampanjer (se punkt 1.5.1 i del 2), ITS-rettede kjøretøytiltak (se punkt 3.2 i del 2) og kontrolltiltak.

Stasjonær fartskontroll

Politikontroller er et effektivt virkemiddel for å oppnå reduksjon i fartsnivået. Uniformert synlig politi fører til en påviselig reduksjon av kjørefarten. Synlig stasjonær kontroll gir best effekt over tid. Overvåking og kontroll, ved hjelp av sivile kjøretøy, er imidlertid viktig for å fange opp og luke ut de groveste overtreddene i trafikken.

Politiet vil

- 62. ha spesiell fokus på høyrisikogrupper ved gjennomføring av fartskontroller
- 63. gjennomføre stasjonære fartskontroller med synlig uniformert politi
- 64. gjennomføre mobile og stasjonære, synlige og skjulte gjennomsnittsfartsmålinger

Automatisk trafikk-kontroll (ATK)

ATK er et viktig trafikksikkerhetstiltak som etter hvert har fått stor utbredelse i Norge. Evalueringer av tiltaket har vist at det både får trafikantene til å redusere kjørefarten og gir en ulykkesreduksjon på de strekningene ATK er i drift. Det er de som kjører vesentlig fortere enn fartsgrensen, som reduserer farten mest. Vi vet også at trafikanter flest (ca. 85 %) sier at de er positive til dette trafikk-sikkerhetstiltaket.

ATK er et supplement til politiets ordinære fartskontroller. Per 1. januar 2010 var ATK i drift i 370 fotobokser.

Undersøkelser viser at konvensjonell ATK virker (punkt-ATK). Resultatene viser imidlertid også at ATK har visse uønskede effekter, som for eksempel at trafikantene har en tendens til å endre kjørefarten i umiddelbar nærhet av fotoboksen. Streknings-ATK er et system som måler et kjøretøys gjennomsnittsfart mellom to fotobokser. Det er basert på automatisk fotografering av alle trafikanter som passerer fotoboksene, men bildene beholdes bare for dem som blir registrert med en gjennomsnittsfart mellom boksene som ligger over fartsgrensen. Alle andre bilder slettes ute i fotoboksene. I 2009 ble det etablert streknings-ATK på E18 i Bamble i Telemark og på E6 ved Dovreskogen i Gudbrandsdalen. Regjeringen har i NTP 2010–2019 bestemt at det også skal innføres streknings-ATK på rv. 3 i Østerdalen.

I Norge er bruk av ATK et samarbeidsprosjekt mellom Statens vegvesen og politiet. Statens vegvesen har ansvaret for utvikling og drift av

systemet, dvs. at de er behandlingsansvarlig og databehandler etter personopplysningsloven. Politiet har ansvar for å følge opp de førerne det blir tatt bilde av. Eventuelle straffbare forhold som avdekkes, oversendes politiet, som behandler disse dataene etter straffeprosessuelle regler.

Statens vegvesen vil

- 65. følge opp ulykkes- og fartsutviklingen på vegnettet for å vurdere nye ATK-punkter
- 66. skifte ut resterende våtfilmskameraer til digitale kameraer innen utgangen av 2010 og øke antallet kameraer
- 67. evaluere streknings-ATK i løpet av 2010

Statens vegvesen og politiet vil

- 68. effektivisere behandlingen av ATK-sakene bl.a. ved å vurdere muligheter for elektronisk overføring av sakene mellom etatene

Politiet vil

- 69. prioritere arbeidet med automatisk trafikk kontroll



Foto: Kjell Wold

1.6.3 Ruskontroller

Undersøkelser viser at det oppnås størst effekt ved å gjennomføre ruskontroller i tidsrommet fra midnatt til kl. 06.00 natt til lørdag og søndag. Erfaringsmessig skjer flest ulykker med personskader på

grunn av kjøring i ruspåvirket tilstand i disse tidsrommene. Kontrollene skal videre legges til steder hvor lokale undersøkelser viser at overtredelsene finner sted, som ungdomsarrangementer, festivaler m.m. For å fange opp førere som er påvirket av andre stoffer enn alkohol, vil det bli gjennomført kurs i "tegn og symptomer". Alle førere som blir stoppet av politiet, skal kontrolleres med tanke på ruspåvirkning.

Politiet vil

- 70. målrette antall ruskontroller til tider og på steder der ulykkesrisikoen er størst
- 71. videreføre opplæring i "Tegn og symptomer" for å avdekke annen ruspåvirkning enn alkohol

1.6.4 Kontroll av aggressiv kjøreatferd

Aggressiv kjøreatferd kan karakteriseres som en atferd eller kjørestil som går på bekostning av andre trafikanter, og som virker truende eller skremmende. Aggressiv kjøreatferd er forbundet med høy ulykkesrisiko. Derfor er også de fleste av disse overtredelsene prikkbelagt. Enkelte førere har en særlig aggressiv kjørestil, og mange av disse har vært bøtelagt for trafikkforseelser gjentatte ganger.

Politiet vil

- 72. bruke både sivile og uniformerte kjøretøy for å avdekke de groveste tilfellene av aggressiv kjøreatferd
- 73. bruke video for å avdekke overtredelser av kjøring mot rødt lys, ikke overholdt vikeplikt og for kort avstand til forankjørende

1.7 Straff og sanksjoner

Straff er et middel for å påvirke menneskenes atferd i ønsket retning. Når folk vet at en handling er belagt med straff, får de et motiv for ikke å foreta handlingen. Dette er den såkalte allmennpreventive virkningen av straff.

Det er en betydelig overrepresentasjon av drepte og hardt skadde ungdommer. Et viktig tiltak overfor denne gruppen er god etterforskning, både av de ulykkene som har endt med dødsfall eller betydelig personskade, og av de tilfellene der det er vist kjøreatferd hvor bare tilfældigheter har hindret et alvorlig utfall. Det er viktig at etterforskningen

fastslår årsaks- og ansvarsforhold, og at disse følges opp med en rask og adekvat straffeforfølging. Straffeforfølgingens primære oppgave er å påvirke atferd, og reaksjonsnivået vil være av vesentlig betydning.

Norsk rett skiller mellom kjøring i alkoholpåvirket tilstand og annen ruspåvirket kjøring. Begge forhold rammes av samme bestemmelse, vegtrafikklovens § 22 første ledd. For alkoholpåvirkning settes det en absolutt legalgrense, mens det ikke finnes noen tilsvarende legalgrense for andre stoffer. Det er satt detaljerte straffeutmålingsbestemmelser for kjøring i alkoholpåvirket tilstand, mens straffeutmålingen i saker med annen ruspåvirkning er mer skjønnsmessig. Også beviskravet rettet mot førere som er påvirket av andre stoffer, er strengere. Det er derfor foreslått at all kjøring i ruspåvirket tilstand i størst mulig grad likebehandles, og at det derfor blant annet etableres faste grenser for påvirkning av narkotika og legemidler. Det er foreslått en hjemmel for å kontrollere førere med tanke på påvirkning av andre stoffer enn alkohol, uten at det er skjellig grunn til mistanke. Dette vil likestille kontroll av alkoholpåvirkning og påvirkning av andre stoffer.

Anmeldelser mot bilførere som har opptrådt aggressivt og hensynsløst i trafikken, skal prioriteres. Inndragning av kjøretøy i medhold av straffelovens § 35, eller forbud mot bruk av motorvogn i medhold av vegtrafikklovens § 36, er egnede virkemidler i trafikksikkerhetsarbeidet.

Politiet vil

- 74. øke bruken av straffelovens § 35 (inndragning av kjøretøy)
- 75. øke bruken av vegtrafikklovens § 36 (forbud mot bruk av motorvogn)
- 76. øke bruken av vegtrafikklovens § 34 for å sikre at førere fyller kravene til helse og ferdighet

1.8 Intelligente transportsystemer (ITS) rettet mot trafikanter

Begrepet ITS brukes om systemer og tjenester som anvender informasjons- og kommunikasjonsteknologi. ITS kan benyttes til å oppnå sikrere, mer effektiv og mer miljøvennlig transport. ITS vil bli et sentralt virkemiddel for å oppnå bedre trafikksikkerhet i årene som kommer. Mange ITS-virkemidler vil være knyttet til kjøretøy i



form av aktiv sikkerhet eller førerstøtte. Det finnes imidlertid også virkemidler knyttet til styring av vegtrafikk, varsling og informasjon til trafikantene samt i samspillet mellom kjøretøy og infrastruktur. ITS og bruk av ny teknologi er et område i rask utvikling og vil ventelig få større plass innen trafikksikkerhetsarbeidet i årene som kommer.

Statens vegvesen har i 2007 vedtatt en egen strategi for ITS (Statens vegvesen 2007) og har fulgt denne opp med en handlingsplan for ITS i 2010 (Statens vegvesen 2010 – 2). Noen virkemidler er kommet så langt i utvikling at de kan iverksettes i perioden, enten som start på full implementering eller som utprøvinger (piloter).

1.8.1 Informasjon om vær- og føreforhold

Vær- og føreforhold var medvirkende faktor i 15 % av dødsulykkene i perioden 2005–2008 (jf. tabell 1.10 i del 1). Dårlige vær- og føreforhold er således en viktig ulykkesskapende faktor.

Statens vegvesen har utviklet et system for tilrettelegging av data om vær- og føreforhold – Vegvær-prosjektet, og vil gå videre med informasjonsformidling og varsling. I første omgang vil prosjektet være rettet mot entreprenørene som utfører driftsoppgavene, og som sikrer best mulig kjøreforhold. Deretter vil det settes i verk informasjonstjenester mot mediene og vanlige trafikanter. Det skal også utvikles prognosemoduler som kan gi pålitelige varsler om fare for glatt veg.

Statens vegvesen vil

77. utvikle tjenester som gir informasjon om vegens tilstand (vær- og føreforhold), og tilrettelegge informasjonen for dem som utfører drift og vedlikehold, og senere for trafikantene (Vegvær-prosjektet)

1.8.2 Informasjon om trafikkflyt

Statens vegvesen er i ferd med å utvikle et system for registrering av reisetid og forsinkelser mellom punkter på vegnettet i de største byområdene. Informasjonen vil gi tungtrafikken og trafikantene bedre grunnlag for å bestemme ankomsttid, velge reisetidspunkt og vegrute, og gi større forutsigbarhet i vegtransporten. Informasjon om reisetid, for-

sinkelse og tendens skal gis med variable skilttavler på utvalgte steder og bli tilgjengelig på Internett slik at de kan videreformidles av for eksempel radio-kanaler. Trafikksikkerhetsgevinst forventes ved at dette, kombinert med vegmeldinger, kan redusere antall køer og antall panikkhandlinger.

Statens vegvesen vil

78. etablere et nasjonalt system for sanntids reisetider på vegnettet

1.8.3 Ventetidsinformasjon for ferjeleier

Statens vegvesen planlegger å utvikle og sette i drift et system for automatisk beregning av ventetid på ferjer og formidle denne informasjonen for utvalgte ferjeforbindelser. Det er stor etterspørsel etter denne informasjonen, som vil medvirke til forutsigbare reise- og ankomsttider og til å unngå fartsovertredelser fram mot ferjekai. Informasjon om beregnet ventetid kan gis med variable skilt-tavler på utvalgte steder og bli tilgjengelig på Internett slik at de kan videreformidles av for eksempel radiokanaler. Utprøving av et demonstrasjonssystem er mest aktuelt for Flakk–Rørvik. Prioritering av forbindelser som er aktuelle for systemet, vil skje på basis av evaluering av utprøvingen.

Statens vegvesen vil

79. utvikle og sette i drift et system for automatisk beregning av og informasjon om ventetid på ferjer

KAPITTEL 2

Tiltak på veg

Nullvisjonen innebærer at vegsystemet må utformes på en slik måte at det fremmer riktig atferd og i størst mulig grad hindrer at menneskelige feilhandlinger får alvorlige konsekvenser. Dette kan oppnås gjennom en betydelig satsing på fysiske infrastrukturtiltak når det gjelder både investeringer, drift og vedlikehold. I tillegg må nullvisjonen være et grunnleggende prinsipp ved all areal- og transportplanlegging.

Dette kapitlet omhandler investeringer, drift og vedlikehold på *riksvegnettet* (jf. punktene 2.1, 2.2, 2.3 og 2.7). Med utgangspunkt i Stortingets behandling av St.meld. nr. 16 (2008–2009) Nasjonal transportplan (NTP) 2010–2019 legges det opp til en vesentlig økt satsing på riksveginvesteringer. Rammene for fireårsperioden 2010–2013 er økt med om lag 50 % sammenlignet med rammene for perioden 2006–2009. Satsingen innebærer også en betydelig økning til målrettede trafikksikkerhetsinvesteringer. Statens vegvesens handlingsprogram for 2010–2013 viser i detalj hvilke investeringer som skal gjennomføres i perioden. I omtalen nedenfor følger en kortfattet omtale av sentrale prioriteringer.

Punktene 2.4 Fartsgrenser og 2.5 Areal- og transportplanlegging gjelder både *riksveger*, *fylkesveger* og *kommunale veger*. Innenfor disse områdene vil derfor fylkeskommunene og kommunene være viktige bidragsytere, i tillegg til Statens vegvesen.

2.1 Store riksvegprosjekter

Mange store vegprosjekter bidrar til trafikksikkerhetsgevinster, blant annet gjennom bygging av firefelts veger med fysisk skille mellom kjøretningene, bygging av nye veglenker som innebærer flytting av trafikk fra strekninger med mye ulykker til sikrere strekninger, og gjennom ombygging av eksisterende veger. Nye veger gir vanligvis færre ulykker, men ulykkene kan bli mer alvorlige på grunn av at kjørefarten øker. For å unngå alvorlige skader er det derfor viktig å få kontroll med farten.

I tillegg er det viktig å utforme vegen og omgivelsene slik at skadene ikke blir alvorlige dersom ulykker skjer.

I Statens vegvesens handlingsprogram er det forutsatt at det brukes ca. 16 300 mill. kr til bygging av store prosjekter på riksvegnettet i perioden 2010–2013. I tillegg er det lagt til grunn ca. 15 800 mill. kr i annen finansiering, i all hovedsak bompenger. Ca. halvparten av den statlige rammen er forutsatt benyttet til ombygging av eksisterende vegstreknin-ger, slik at de tilfredsstiller vegnormalenes krav til geometrisk standard. Ca. 30 % er forutsatt benyttet til bygging av firefelts veg med fysisk skille mellom kjøretningene på høytrafikkerte strekninger. I tillegg til framkommelighetsgevinster gir disse prosjektene betydelige trafikksikkerhetsgevinster ved at risikoen for møteulykker blir tilnærmet eliminert. Det er forutsatt at 54 km firefelts veg vil bli åpnet for trafikk i løpet av perioden 2010–2013.

I forbindelse med planlegging av nye veganlegg gjennomføres det risikovurderinger og trafikksikkerhetsrevisjoner for å sikre at de bygges i henhold til beste kunnskap om sikre veger og i tråd med nullvisjonens prinsipper. Risikovurderinger gjennomføres i tidlige planfaser for å sikre hovedløsningene, mens trafikksikkerhetsrevisjoner gjennomføres av byggeplaner for å sikre detaljløsningene. Dette er en systematisk og uavhengig gransking av alle trafikksikkerhetsforhold for alle trafikantgrupper, og hensikten er å luke ut eventuelle feil og mangler før anlegget blir bygd og åpnet for trafikk. Trafikksikkerhetsrevisjonene utføres av godkjente revisorer.

Statens vegvesen vil

80. bidra til at etatens handlingsprogram følges opp gjennom innspill til årlige statsbudsjetter, og sørge for at planer blir utarbeidet tidsnok til at prosjektene i handlingsprogrammet kan gjennomføres som planlagt



Tabell 2.1 Programområde Trafikksikkerhetstiltak fordelt på ulike tiltakstyper. Mill. 2010-kr

Tiltakstyper	Prioritering i perioden 2010–2013		
	Statlige midler	Annen finansiering	Sum
Midtrekkverk	610	10	620
Forsterket midtoppmerking	220	10	230
Tiltak mot utforkjøringsulykker	530	60	590
Annet 1)	1000	120	1120
Sum programområde Trafikksikkerhetstiltak	2360	200	2560

1) For eksempel utbedring av ulykkespunkter, kryssombygging og etablering av veglys

81. gjennomføre risikovurderinger og trafikk sikkerhetsrevisjoner på minst ett plannivå for alle store prosjekter
82. utarbeide konseptvalgutredninger og overordnede planer, slik at langsiktig utbygging og utvikling av riksvegnettet kan planlegges i tråd med nullvisjonen

2.2 Mindre investeringstiltak på eksisterende veger (riksveger)

I tillegg til utbygging av store vegprosjekter gjennomføres en lang rekke mindre investeringstiltak på eksisterende veg. I statsbudsjettet er disse sortert under ulike programområder. Tiltak innenfor programområde Trafikksikkerhetstiltak vil være av klart størst betydning for trafikksikkerheten. Også enkelte tiltak innenfor programområdene gang- og sykkelveger, miljø- og servicetiltak, kollektivtrafikktiltak / universell utforming og mindre utbedringer vil bidra til redusert antall drepte og hardt skadde. Nedenfor er det gitt en punktvis omtale av prioriteringer innenfor de ulike programområdene som forventes å bidra til et sikrere riksvegnett.

2.2.1 Målrettede trafikksikkerhetstiltak

Hvert år gjennomføres en rekke målrettede trafikk-sikkerhetstiltak innenfor programområdet Trafikk-sikkerhetstiltak. I Statens vegvesens handlingsprogram er det forutsatt at det skal brukes om lag 2 360 mill. kr i statlige midler til dette programområdet i planperioden 2010–2013. I tillegg er det lagt til grunn om lag 200 mill. kr i annen finansiering. Hvordan disse beløpene er fordelt på ulike tiltakstyper, er vist i tabell 2.1.

Midler til trafikksikkerhetstiltak vil i all hovedsak bli benyttet på strekninger hvor det har skjedd særlig mange og/eller alvorlige ulykker, eller hvor det er høy risiko for at dette skal skje. De største satsingene i planperioden 2010–2013 gjelder bygging av midtrekkverk på to- og trefelts veger, etablering av forsterket midtoppmerking, tiltak rettet mot utforkjøringsulykker og enkle strakstiltak etter trafikksikkerhetsinspeksjoner eller dybdeanalyser av dødsulykker. I tillegg gjennomføres en rekke tiltak, som etablering eller forbedring av veglys, sanering av avkjørsler, utbedring av kryss, etablering av automatisk trafikk-kontroll (ATK) (punkt 1.6.2 i del 2) og ulike typer ITS-tiltak (punkt 2.7 i del 2).

Tiltak for å forhindre møteulykker vil bli viet særlig oppmerksomhet. Samferdselsdepartementet har gjennom stortingsmeldingen om NTP 2010–2019 gitt Statens vegvesen i oppdrag å utarbeide en egen tiltaksplan for forebygging av møteulykker. I dette arbeidet vil det bli vurdert å etablere retningslinjer for sikkerhetsmessige krav til nye og eksisterende veger, basert på blant annet fartsgrense, trafikkmengde og ulykkesbelastning.

Statens vegvesen har de senere årene tatt i bruk ulike former for forsterket midtoppmerking for å oppnå bedre atskillelse mellom kjøretningene. Innunder dette begrepet regnes oppmerket sperreområde, midtmarkering og rumleriller. Disse løsningene vil være godt egnet på veger med mellom 4000 og 8000 kjøretøy per døgn.

Arbeidet med å bygge midtrekkverk på to- og trefelts veger for å forhindre møteulykker vil bli videreført. Ved etablering av midtrekkverk er det som regel også behov for breddeutvidelse av vegen og mykgjøring av sideterrenget. Dette medfører at kostnadene ved etablering av midtrekkverk er høye, og tiltaket er først og fremst aktuelt på veger med mer enn 8 000 kjøretøy per døgn. Det var per 1. januar 2010 etablert midtrekkverk på 118 km to- og trefelts veg. Registreringer som er utført som et ledd i arbeidet med NTP 2010–2019, viser at det er behov for midtrekkverk på ytterligere om lag 425 km på det tidligere stamvegnettet. I tillegg kommer et behov på veger som er inkludert i riksvegnettet, men som ikke tidligere var stamveger.

På lavtrafikkerte veger er det ofte utforkjøringsulykker som er den største utfordringen, og det er nødvendig med en målrettet innsats for å forhindre slike ulykker. Det er et langsiktig mål at alle riksveger med fartsgrense 70 km/t eller høyere skal tilfredsstillende følgende minstekrav:

- Gjeldende krav i Statens vegvesens håndbøker med hensyn til utforming og omfang av siderekkverk, ettergivende master og profilert kantlinje skal være tilfredsstillende
- Alle overraskende og farlige kurver skal utbedres eller skiltes
- Nødvendig utbedring av sideterrenget skal være utført der det ikke er satt opp siderekkverk.

Det er behov for betydelige ressurser for å ruste opp riksvegnettet i samsvar med disse kravene.

Trafikksikkerhetsinspeksjon av eksisterende veger ble satt i system fra 2002. Ordningen innebærer at godkjente revisorer foretar en systematisk gransking av vegen og vegens omgivelser, og registrerer alle feil og mangler som har betydning for sikkerheten. Dette gir grunnlag for å iverksette trafikk-sikkerhetstiltak. Det fokuseres spesielt på enkle strakstiltak som kan gjennomføres umiddelbart, uten en omfattende planprosess. Trafikksikkerhetsinspeksjonene kan utføres som fullstendige inspeksjoner der man er ute etter alle forhold som påvirker trafikksikkerheten, eller som enklere tematiske inspeksjoner, eksempelvis sykkelvegin-speksjoner (se 2.2.2 i del 2) og inspeksjoner som er rettet mot tiltak som forhindrer utforkjøringsulykker. Behovet for strakstiltak vil som regel være en kombinasjon av investeringstiltak og drifts- og vedlikeholdstiltak (se omtale under punkt 2.3 i del 2).

Motorsyklister har en betydelig høyere risiko for å bli drept eller hardt skadd i trafikken sammenlignet med førere og passasjerer i bil. Målrettede tiltak på eksisterende veg vil i vesentlig grad bidra til å redusere risikoen blant motorsyklister. Dette kan f.eks. være oppsetting av underskinner på kanttrekkverk i yttersvinger.

I Statens vegvesens handlingsprogram for 2010–2013 er det gitt en detaljert opplisting av hvilke enkeltprosjekter som forutsettes gjennomført innenfor programområde Trafikksikkerhetstiltak. Satsingen som framgår av tiltakene i opplistingen nedenfor, er ikke uttømmende, men omfatter tiltak som vil bli fulgt spesielt opp.

Statens vegvesen vil

- 83.** utarbeide en tiltaksplan for å forebygge møteulykker
- 84.** etablere midtrekkverk på 93 km to- og trefelts riksveger
- 85.** etablere forsterket midtoppmerking på om lag 180 km riksveger
- 86.** igangsette en systematisk gjennomgang av riksveger med fartsgrense 70 km/t eller høyere, og gjennomføre tiltak slik at vegene tilfredsstiller gitte minstekrav som er viktige for å redusere risikoen for å bli drept og hardt skadd i utforkjøringsulykker
- 87.** videreføre arbeidet med trafikksikkerhetsinspeksjoner og strakstiltak på veger med mange og/eller alvorlige ulykker

88. ta initiativ til at det blir opprettet en vegstrekning per fylke der det gjennomføres særskilte tiltak for å ivareta trafikksikkerheten for motorsyklister ("MC-nullvisjonsstrekninger")

89. etablere et melde- og registreringssystem for farlige forhold (RFF) på eksisterende veg

spunktene blir sikrere, samtidig som det ikke fører til løsninger som oppfattes å gi et dårligere tilbud til myke trafikanter.

Det viser seg at ca. to tredeler av fotgjengerulykker i lysregulerte kryss er knyttet til fotgjengere som går på rødt lys. Det å gå på rødt lys er således et stort trafikksikkerhetsproblem. I de fleste andre europeiske land er det forbudt å gå på rødt lys.

Et viktig tiltak for å forbedre trafikksikkerheten for gående er å senke fartsgrensen på utsatte strekninger (se punkt 2.4 i del 2).

2.2.2 Tiltak for gående og syklende

I Statens vegvesens handlingsprogram er det forutsatt at det skal brukes om lag 950 mill. kr i statlige midler til tiltak for gående og syklende i planperioden 2010–2013. I tillegg er det lagt til grunn om lag 370 mill. kr i annen finansiering. Beløpene skal i hovedsak brukes til å finansiere sammenhengende hovednett for gående og syklende i byer og tettsteder og til tilrettelegging av skoleveg og strakstiltak som framkommer som behov ved sykkelvegin-speksjoner.

Tiltak for gående

Statens vegvesen har et sektoransvar for gående. Dette innebærer at etaten skal være en pådriver og ha et formidlingsansvar utover egen etat. Kommuner og fylkeskommuner er viktige aktører for samarbeid i planleggingen av et godt og helhetlig tilbud for gående.

Statens vegvesen er gjennom NTP forpliktet til å utarbeide en nasjonal strategi for tilrettelegging for gående. Dette for å gjøre det mer attraktivt å gå. Mer gange på korte turer bidrar positivt til den enkeltes helse og livskvalitet, til mer aktivitet i lokalmiljøet og til å gjøre byer og tettsteder mer attraktive. Det antas også at det vil bli mer attraktivt å reise kollektivt når forholdene for gående blir bedre tilrettelagt.

Ulykkesstatistikken viser at en betydelig andel av ulykker med myke trafikanter skjer ved kryssing av veg. Sikring av kryssingspunkter vil derfor være et viktig tiltak for å få ned antall drepte og hardt skadde fotgjengere. Statens vegvesens håndbok 270 viser hvilke krav som skal stilles ved etablering av nye gangfelt. Det er imidlertid en målsetting at det også for eksisterende gangfelt skal gjennomføres nødvendige sikringstiltak, og at utgangspunktet for vurderingene skal være kravene i håndbok 270. Det er igangsatt et arbeid med å gjennomgå alle gangfelt på riksveger med fartsgrense 50 km/t eller høyere, og dette arbeidet vil bli sluttført i planperioden. Arbeidet skal resultere i at kryssing-

Statens vegvesen vil

- 90.** utarbeide en nasjonal strategi for tilrettelegging for gående
- 91.** videreføre arbeidet med løsninger der ulike trafikantgrupper blandes ("shared space")
- 92.** fullføre gjennomgangen av alle gangfelt på riksveger med fartsgrense 50 km/t eller høyere
- 93.** ta initiativ til at det blir vurdert å innføre forbud mot å gå på rødt lys

Tiltak for syklende

Gjennom Nasjonal transportplan 2010–2019 har regjeringen satt som mål at sykkeltrafikken skal øke fra 4–5 % av daglige reiser til 8 %, og at sykkeltrafikken i byer og tettsteder skal doubles. Det er spesielt viktig å øke sykkelbruken til og fra skole, til og fra arbeid og i ulike ærend, slik at sykkel velges som framkomstmiddel framfor bil. Det vises i denne forbindelse også til Nasjonal sykkelstrategi (Statens vegvesen 2007 – 1).

Høye ambisjoner om overgang til mer miljøvennlige og helsefremmende transportformer er viktig, men dette er likevel en stor utfordring. Risikoen for å bli drept eller hardt skadd per km på sykkel er vesentlig høyere enn i bil. Det må derfor stilles store krav til sikkerhet når tilbudet til syklisters planlegges. Kunnskap om hva som har betydning for syklisters sikkerhet i trafikken, er god, men for lite kjent. Statens vegvesen vil utnytte og videreutvikle egen kompetanse og samtidig arbeide for at kunnskapen spres til samarbeidspartnere og til trafikantene.

Forhold ved vegen og trafikksystemet som i særlig grad bidrar til høy ulykkesrisiko blant syklistene, er:

- uklarheter i kryss/avkjørselssituasjoner
- systemskifte (dvs. mangel på sammenhengende tilbud)
- dårlig og mangelfull drift og vedlikehold (se punkt 2.3)
- høyt fartsnivå på biltrafikken (se punkt 2.4)

Sykkelveginspeksjoner viser seg å være et effektivt virkemiddel for å utbedre feil og mangler på sykkelvegnettet, og det er behov for kontinuerlig oppfølging. Det bør være samme mål for de gang- og sykkelrutene som kommuner og fylkeskommuner har ansvaret for, som for de rutene staten har ansvaret for.

Sykelbynettverket er et etablert forum som blir et viktig redskap for å videreføre tiltak som Statens vegvesen har gjennomført de siste årene, eksempelvis sykkelveginspeksjoner, kurs og studieturer. Forvaltningsreformen gjør at behovet for kompetanseutvikling innen fylkeskommunal sektor er stort.

Statens vegvesen vil

94. tilrettelegge 226 km riksveg for gående og syklende, hvorav om lag 60 km som en del av et sammenhengende hovednett i utvalgte byer og tettsteder
95. gjennomføre sykkelveginspeksjoner på om lag 40 % av eksisterende gang- og sykkelruter langs riksveger i løpet av planperioden
96. ta initiativ overfor fylkeskommunene for å videreføre arbeidet med sykkelveginspeksjoner langs de "nye" fylkesvegene. Hovedsykkelruter bør inspiseres minimum hvert tiende år
97. ta ansvar for å videreføre og videreutvikle sykkelbynettverket, slik at dette blir et naturlig og attraktivt forum for samarbeid og kompetanseutvikling for offentlige og private aktører innen tilrettelegging for syklistene
98. være en pådriver for og søke å bidra til at det blir opprettet trafikkgårder for sykkelopplæring i skolen. Det kan være aktuelt å bidra med midler til igangsetting av slike gårder, samt at etaten kan bidra med faglig bistand når gårdene er i drift (jf. 1.2.2 i del 2)

99. etablere en gruppe som skal vurdere mulige tiltak for å redusere antallet sykkelulykker, basert på funnene i en nylig utført analyse av dødsulykker på sykkel (Statens vegvesen 2009–3)

100. være en pådriver overfor kommunene for å få etablert sammenhengende hovednett for myke trafikanter

2.2.3 Miljø- og servicetiltak

Programområdet Miljø- og servicetiltak omfatter i hovedsak støytiltak, tiltak for å ivareta dyre- og planteliv og vassdrag samt etablering av hvileplasser for tungtrafikken. Innenfor dette programområdet er det først og fremst tiltak for å unngå viltpåkørsler og etablering av hvileplasser for tungtrafikken som vil bidra til bedre trafikksikkerhet.

Vilt

Antall påkørsler av vilt har de siste 15–20 årene vist en jevn stigning, og i 2009 ble mer enn 6 300 dyr påkjørt. Rådyr utgjør det største antallet med ca. 4 000 dyr. Antall drepte elg var ca. 1 400 og antall drepte hjort ca. 800. I gjennomsnitt dør altså ca. 17 dyr hver dag på vegene. Det er 50 til 80 politianmeldte ulykker med personskader per år. Antall hardt skadde personer per år varierer fra 5 til 20, mens antall drepte varierer fra 2 til 5. Påkjørsel av hjortevilt medfører således lidelse og død for både mennesker og dyr, i tillegg til de materielle skadene. Den samfunnsøkonomiske kostnaden ved viltulykker er beregnet til ca. 600 millioner kr per år. I tillegg kommer følelsen av utrygghet som trafikantene opplever ved å kjøre på strekninger med kjente viltkryssinger.

Statens vegvesen vil

101. foreta en systematisk gjennomgang av alle registrerte viltpåkørsler for å kunne foreslå stedstilpassete tiltak
102. utbedre 10 % av de registrerte punktene med viltpåkørsler med tilpassede tiltak
103. sørge for at det blir etablert tilstrekkelig antall faunapassasjer når det bygges ny veg i områder med høy forekomst av hjortevilt
104. formidle ny kunnskap ved å arrangere konferanse som oppsummerer erfaringene fra det pågående FoU-programmet om etter undersøkelser av vilttiltak

Hvileplasser for tungtrafikken

For at kjøre- og hviletidsbestemmelsene skal kunne overholdes, må behovet for hvileplasser tilfredsstilles. Behovet for hvileplasser for tungtrafikken kan grovt deles inn i tre kategorier – plasser for døgnhvile, plasser for rast og plasser for korte stopp (for eksempel for å sette på eller ta av kjettinger, bl.a. før og etter fjelloverganger). Hvileplasser for tungtrafikken ses på som et viktig tiltak for å forbedre sjåførenes arbeidsmiljø. Slike hvileplasser kan også brukes av politiet som kontrollplasser.

Statens vegvesen vil

105. arbeide for å få flere stopp- og hvileplasser, med særlig vekt på behovet for døgnhvile for tungtrafikksjåførene, slik at forholdene legges til rette for at kjøre- og hviletidsbestemmelsene blir overholdt. Disse plassene kan også benyttes av politiet til kontrollvirksomhet

2.2.4 Kollektivtrafikktiltak og universell utforming

Reiser med kollektive transportmidler gir lavere risiko for å bli drept eller hardt skadd enn reiser med personbil. Den største ulykkesrisikoen for

dem som reiser kollektivt, er knyttet til gange til og fra stoppesteder. God arealplanlegging i samsvar med prinsippene som det er redegjort for i punkt 2.5, og gjennomføring av trafikksikkerhetstiltak rettet mot gående og syklende inn mot holdeplassen, vil derfor være av stor betydning for å oppnå sikrere kollektivreiser. Der hvor dette er ivaretatt, vil tiltak som gir flere kollektivreiser, bidra til færre drepte og hardt skadde.

Statens vegvesens innsats har som utgangspunkt at kollektivtransportens framkommelighet skal forbedres, og at tilbudet dermed skal bli mer attraktivt. Det er likevel en grunnleggende forutsetning ved all utforming av kollektivtrafikktiltak at trafikksikkerheten skal ivaretas på en god måte. Framkommelighetstiltak for kollektivtrafikken (for eksempel kollektivfelt) vil i mange tilfeller gi et ryddigere trafikkbilde. Dermed oppnås trafikksikkerhetsgevinster samtidig med at framkommeligheten øker.

Universell utforming er et hovedmål for transportpolitikken i NTP 2010–2019 og kollektivtransporten er et satsingsområde for innføring av universell utforming. Det meste av midlene innenfor programområdet "Kollektivtrafikktiltak og universell utforming" er derfor rettet inn mot oppgradering av eksisterende holdeplasser og knutepunkter.



Foto: Henriette Erken Busterud

For at personer med nedsatt funksjonsevne skal kunne ferdes trygt i vegtrafikken, er det spesielt viktig med godt markerte kryssingspunkter. Det er også viktig å ha konsekvent og sammenhengende bruk av signaler som ledelinjer og taktile elementer på bakken. I enkelte tilfeller vil det kunne oppstå målkonflikter mellom universell utforming og hensynet til trafiksikkerhet. For eksempel vil ledegjerder inn mot kryssingspunkter, som etableres for å øke trafiksikkerheten, ofte fungere dårlig for grupper av trafikanter med nedsatt funksjonsevne.

Statens vegvesen vil

- 106. utarbeide en ny knutepunktstrategi for kollektivtrafikken. Et viktig formål er at kollektivtrafikken skal styres inn mot tilrettelagte knutepunkt der trafiksikkerheten for passasjerene er godt ivaretatt.
- 107. oppgradere 60 kollektivknutepunkter og 800 holdeplasser til universell utforming
- 108. slutføre arbeidet med håndbok 278 Universell utforming på veger og gater

2.2.5 Mindre utbedringer / sikkerhetsmessig oppgradering av tunneler

Programområdet Mindre utbedringer omfatter blant annet forsterkning, breddeutvidelse, utbedring av ferjekaier, rehabilitering av bruer og tiltak i tunneler. Flere av tiltakene vil kunne ha positiv betydning for trafiksikkerheten, for eksempel breddeutvidelser og sikkerhetsmessig oppgradering av tunneler.

Undersøkelser viser at det skjer færre personskadeulykker per kjørt km i vegtunneler enn for veg i dagen. Ulykkene er imidlertid ofte mer alvorlige, og det er et potensial for at det kan skje katastrofer med et stort antall drepte.

På riksvegnettet er det nå 195 tunneler som er lengre enn 500 meter. Mange av disse er gamle og har således en utforming som ikke tilfredsstiller dagens krav til trygghet og sikkerhet. I tunnelforskriften (Forskrift om minimum sikkerhetskrav i visse vegtunneler) og i håndbok 021 Vegtunneler er det satt krav til sikkerhetsutstyr i eksisterende vegtunneler på riksvegnettet. Kravene er fulgt opp gjennom prioriteringer i Statens vegvesens handlingsprogram. Behovet for midler er imidlertid vesentlig større enn det som det er funnet rom for i perioden 2010–2013. Det vil derfor bli gjennomført en kartlegging av behovet for utbedringer, som

grunnlag for prioriteringene i Nasjonal transportplan for 2014–2023.

Statens vegvesen vil

- 109. oppgradere eksisterende vegtunneler i tråd med handlingsprogrammet

2.3 Drift og vedlikehold

Med drift og vedlikehold menes tiltak som gjennomføres for at trafikken skal ha ønsket framkommelighet, og at trafikken skal avvikles på en effektiv, sikker og miljøvennlig måte. *Drift* er de tiltak som har kortvarig effekt, slik som brøyting, strøing og rydding av sikt.

Vedlikehold er de tiltak som fører til at vegkonstruksjonen opprettholder sine egenskaper, og at vegkapitalen ikke forringes. Eksempler på dette er grøfting, nye vegdekker og utskifting av rekkverk.

I Statens vegvesens handlingsprogram for 2010–2013 er det lagt til grunn at driftsoppgaver som ivaretar trafiksikkerheten, har høyeste prioritet. Det gjelder spesielt vinterdriften, der brøyting, salting og strøing er de viktigste oppgavene. Drift av strekninger med mange ulykker vil bli fulgt spesielt opp. Innenfor vedlikeholdet skal oppretting av skader som kan føre til at vegen blir trafikkfarlig, eller at framkommeligheten reduseres vesentlig, prioriteres høyest.

Statens vegvesen har satt bort den daglige driften av vegnettet samt enkelte vedlikeholdsoppgaver gjennom såkalte funksjonskontrakter. En funksjonskontrakt gjelder alle aktiviteter innenfor et geografisk område og har en varighet på 4–5 år. Utforming og oppfølging av funksjonskontraktene er av stor betydning for trafiksikkerheten. Systemet for oppfølging av kontraktene vil bli videreutviklet i planperioden, for å sikre at det som blir bestilt, også blir levert. Dette vil blant annet skje gjennom bedre oppfølging av entreprenørenes kvalitetssystem og nye rutiner for stikkprøvekontroller. Det er et mål at 90 % av kontrollene skal gjennomføres uten at det avdekkes feil. Det vil også bli prøvet ut nye kontraktsformer.

Ved inngangen til planperioden vurderes dekketilstanden med hensyn til spor og jevnhet som svært dårlig for 8 % av riksvegnettet. Innenfor de økonomiske rammene i NTP har det ikke vært mulig å prioritere dekkevedlikeholdet tilstrekkelig for å stanse videre vekst i forfallet, og vi kan forvente

at andelen av vegnettet med svært dårlig dekketilstand vil øke til opp mot 20 % ved utgangen av 2013. Forskning viser at dype spor reduserer trafikksikkerheten, mens økt ujevnheter gir redusert framkommelighet og høyere transportkostnader. Det er behov for å ha en særskilt oppfølging av ulykkessituasjonen på veger med dårlige vegdekker (Transportøkonomisk institutt 2006)

Det er viktig at de som utfører drifts- og vedlikeholdsoppgaver, har god kunnskap om trafikksikkerhetsvirkningene av drifts- og vedlikeholdstiltak. Det arbeides med å utvikle gode opplæringsprogram for alle som skal arbeide med drift- og vedlikehold.

Undersøkelser viser at mange trafikkulykker skjer i perioder med mye nedbør. Dersom man kan korte ned tiden med vanskelig føre for trafikantene, vil det føre til færre trafikkulykker. Det er igangsatt et FoU-prosjekt med overskriften "Salt smart". Det forventes at dette prosjektet vil gi oss ny kunnskap om hvordan vi kan bruke salt på en mer effektiv måte for å unngå glatt veg.

Vegetasjon langs vegen kan påvirke trafikksikkerheten negativt. Det er viktig at frisktsoner blir opprettholdt hele året. I enkeltstående tilfeller vil det være behov for særlige tiltak for å ivareta trafikksikkerheten, spesielt i forbindelse med alleer, trerekker og monumentale enkelttrær. Aktuelle tiltak er å senke fartsgrensen, tydeliggjøre kantlinjer eller sette opp rekkverk.

Statens vegvesen har i handlingsprogramperioden 2010–2013 prioritert om lag 380 mill. kr til drift- og vedlikeholdsrettede strakstiltak etter trafikksikkerhetsinspeksjoner. Dette omfatter tiltak som oppsetting eller oppretting av rekkverk, siktridding, oppsetting av fareskilt eller bakgrunnsoppmerking, justering av linjeføring, utbedring av vegdekke, oppsetting av signalanlegg, sikring av gangfelt osv. Gjennomføring av tiltakene vil skje samordnet med investeringsrettede strakstiltak på samme strekning (jf. 2.2.1 i del 2).

Forhold knyttet til drift og vedlikehold er av særlig stor betydning for sikkerheten til motorsyklister. Glatt asfalt, dieselsøl, løs grus, sprekker og hull i vegen er eksempler på vegfeller som kan få alvorlige konsekvenser for denne trafikantgruppen. Statens vegvesen har utarbeidet en egen håndbok om motorsykkelsikkerhet (jf. Håndbok 245). Her angis løsninger på ulike forhold som utgjør en sikkerhetsrisiko for motorsyklister.

Statens vegvesen vil

- 110. ha en spesiell oppfølging av driften på vegstrekninger med mange ulykker
- 111. innføre nye rutiner for stikkprøvekontroll av om entreprenørenes utførelse av drifts- og vedlikeholdsoppgaver er i samsvar med funksjonskontraktene
- 112. gjennomføre bedre kvalitetssikring av entreprenørenes kvalitetssystem for drift og vedlikehold
- 113. sørge for at drifts- og vedlikeholds-kontraktene er særlig rettet mot drift og vedlikehold av anlegg for gående og syklende
- 114. gjennomføre nye kompetanseutviklende kurs i drift og vedlikehold både internt og eksternt
- 115. arbeide for at anbefalinger og forslag til tiltak i Håndbok 245 MC-sikkerhet blir fulgt opp

2.4 Fartsgrenser

Fartsgrense 50 km/t og lavere

Kriteriene for fartsgrenser til og med 50 km/t (i byer og tettsteder) er fra 2005. Kriteriene er likevel fortsatt ikke fullt ut implementert på vegnettet. Sammenlignet med tidligere kriterier forutsettes mer bruk av fartsgrensene 30 km/t og 40 km/t framfor fartsgrense 50 km/t. Lavere kjørefart vil bidra til redusert ulykkesrisiko og bedre framkommelighet for gående og syklende. Implementering av gjeldende fartsgrensekriterier for byer og tettsteder vil derfor være et viktig trafikksikkerhetstiltak for myke trafikanter.

Statens vegvesen vil

- 116. avslutte arbeidet med implementering av gjeldende fartsgrensekriterier for byer og tettsteder (jf. NA-rundskriv 05/17) på alle riksveger og fylkesveger
- 117. oppfordre alle kommunene til å implementere gjeldende fartsgrensekriterier for byer og tettsteder (jf. NA-rundskriv 05/17) på kommunale veger

Fartsgrense 60 km/t – 100 km/t

Statens vegvesen og politiet har igangsatt et arbeid med å utarbeide nye kriterier for fastsettelse av fartsgrenser utenfor tettbygde strøk. Formålet med

arbeidet har vært å komme fram til prinsipper som medfører at fartsgrensene er lette å forklare, blir respektert, er greie å håndheve og samtidig ivaretar trafikksikkerheten på en god måte.

Når denne planen går i trykken, foreligger det et forslag til nye kriterier. Forslaget går ut på å opprettholde 80 km/t som generell fartsgrense utenfor tettbygd strøk. Derimot er det forslag til flere justeringer som vil innebære noe mer bruk av fartsgrense 70 km/t. Likeledes kan det føre til at enkelte veger som i dag har fartsgrense 90 km/t, og som ikke har midtseparering, får nedsatt fartsgrense til 80 km/t. Kriteriene omfatter elementer som trafikkmengde, forventede skadekostnader og midtseparering. Det er beregnet at investeringene vil gi i størrelsesorden 10–15 færre drepte og hardt skadde per år.

Statens vegvesen og politiet vil

118. slutføre arbeidet med nye fartsgrensekriterier utenfor tettbygd strøk

Statens vegvesen vil

119. gjennomgå hele riks- og fylkesvegnettet med sikte på å innarbeide nye fartsgrensekriterier utenfor tettbygd strøk

2.5 Areal- og transportplanlegging

Areal- og transportplanleggingen har stor innvirkning på trafikkmengde, reiselengde, vegvalg og valg av transportmiddel. Siden antall personskadeulykker øker omtrent proporsjonalt med antall kjørte kilometer, har areal- og transportplanleggingen således stor betydning for trafikksikkerheten.

I denne tiltaksplanen er det ikke gitt en fullstendig beskrivelse av planleggingsaktiviteten. Grunnen til det er at mange av tiltakene er velkjente og godt innarbeidet i dagens planleggingspraksis, samt at det er vanskelig å definere konkrete mål for oppfølging.

Vi nøyer oss her med å skissere noen mål som ofte er framtreddende i areal- og transportplanleggingen:

- lokalisere veger, boliger, arbeidsplasser og annen virksomhet slik at trafikkmengden og reiseavstanden blir minst mulig
- etablere et trafikksystem som separerer fotgjengere, syklist og motorkjøretøy på veger med fartsnivå over 30 km/t
- etablere sikre og attraktive veger for fotgjengere og syklist

- etablere attraktive kollektivtilbud mellom viktige målområder
- etablere et vegnett som skjermer atkomstveger fra gjennomgangstrafikk
- utforme den enkelte veg slik at risikonivået på vegen blir lavt
- gjøre trafikksystemet enkelt og oversiktlig for alle trafikanter
- redusere bilbruken og øke andelen som går, sykler eller reiser kollektivt

For å oppnå dette må planmyndighetene og Statens vegvesen ha kompetanse og kapasitet til å følge opp areal- og transportplanleggingen med de virkemidlene som er gitt gjennom plan- og bygningsloven og tilgrensende regelverk. Innsigelse etter plan- og bygningsloven er et aktuelt virkemiddel dersom det ikke tas tilstrekkelig hensyn til trafikksikkerhet i forbindelse med kommuneplaners arealdel og reguleringsplaner.

Det er innført ny plandel i plan- og bygningsloven, med virkning fra 1. juli 2009. De nye lovbestemmelsene endrer ikke hovedinnretningen på bestemmelsene om planlegging i tidligere lov, men det er innført noen nye elementer som også kan få betydning i arbeidet med å forbedre trafikksikkerheten. Et eksempel på dette er ny § 4-3 om samfunnssikkerhet og risiko- og sårbarhetsanalyser, som setter krav om risiko- og sårbarhetsanalyser for utbyggingsprosjekter. Slike analyser kan bidra til å synliggjøre trafikksikkerhetseffekten av vegtiltak og andre utbygginger med en mer indirekte effekt på trafikksikkerheten. Miljøverndepartementet arbeider med en veileder til plandelen i den nye plan- og bygningsloven.

2.6 Arrangementer på offentlig veg

Det gjennomføres ofte ulike former for arrangementer på det offentlige vegnettet. Dette gjelder spesielt bilrally og sykkelritt. Slike arrangementer fører noen ganger til at deltagere eller tilskuere blir drept eller skadd.

Statens vegvesen og politiet vil

120. i samarbeid med de ulike arrangører, vurdere gjeldende regler for bilrally og sykkelritt på offentlig veg

2.7 Intelligente transportsystemer (ITS) på veg

Begrepet ITS brukes om systemer og tjenester som anvender informasjons- og kommunikasjons-teknologi (jf.1.8 i del 2).

2.7.1 Dynamisk køvarsling

Kø kan raskt oppstå på veier med stor trafikk. Det gjelder særlig på innfartsveier til større byer i rushtiden, som følge av hendelser eller ved store arrangementer. Enden av en kø på en veg med stor trafikk og høyt fartsnivå vil alltid representere en risiko for ulykker som kan føre til alvorlige person-skader og store forsinkelser i trafikken. På strekninger hvor det regelmessig oppstår kø som fører til ulykker, kan innføring av dynamisk køvarsling være et godt tiltak for å forbedre trafikksikkerheten. Tiltaket vil ha virkning på antallet ulykker med påkjøring bakfra og vil samtidig bidra til mindre aggressiv kjøring.

Dynamisk køvarsling består av et sensorsystem som detekterer kø-enden og hvordan køen bygger seg opp, samt et varslingssystem som formidler informasjon til bilistene. Et system for køvarsling kan kombineres med visning av variable fartsgrenser eller anbefalt fart. Det kan også være en integrert del av et trafikkstyringssystem for motorveier. Det er en teknisk utfordring å få til pålitelig og presis varsling. Det gjelder både lokalisering av kø-ende og plassering/utforming av variable varslingsskilt.

Statens vegvesen vil

121. lage kriterier, retningslinjer og veiledning for bruk av dynamisk køvarsling som et standardisert tiltak på steder hvor varierende kø skaper ulykker
122. etablere minst ett system med dynamisk køvarsling

2.7.2 Rampekontroll

På hovedveier med stor trafikk kan påkjøring fra ramper skape forstyrrelser i trafikken som lager kø og reduserer hovedvegens kapasitet vesentlig. Rampekontroll går ut på å dosere trafikkmengden som slipper ut på påkjøringsrampen, til et nivå som ikke forstyrrer hovedvegtrafikken. Det gjøres med spesielle trafikklyssignaler med korte intervaller med grønt, samt skiltinformasjon.

Rampekontroll er et vanlig virkemiddel i mange land, og virkningen er godt dokumentert. Det har vært forsøkt i Norge med god effekt for å sikre flyt på hovedveier, men ofte med for store konsekvenser for sekundært vegnett og store forsinkelser for kollektivtrafikken. Rampekontroll er av den grunn et virkemiddel som normalt må kombineres med fysiske tiltak og reguleringer som sikrer framkom-melighet for kollektivtrafikken, og som reduserer ulempene for lokaltrafikken. Som trafikksikkerhetstiltak er det særlig aktuelt i kombinasjon med bl.a. motorvegkontroll i viktige korridorer hvor flyt på hovedveien er avgjørende. E18 mellom Asker og Oslo er utpekt for utprøving. I denne korridoren vil det bli utredet praktiske muligheter og gjort beregninger av effekter og kost/nytte i sammenheng med andre sikkerhets- og trafikkstyringstiltak.

Statens vegvesen vil

123. etablere system med rampe/tilfarts-kontroll på en sterkt trafikkert veg-strekning og arbeide med å informere og skape aksept hos trafikantene

2.7.3 Dynamiske fartsgrenser

Dynamiske fartsgrenser er et virkemiddel som kan bli aktuelt på ulykkesbelastete strekninger med spesielle utfordringer som følge av trafikkforhold, miljøkrav eller kjøreforhold (vær/føre). Det er særlig aktuelt på strekninger med høyt fartsnivå i kombinasjon med høy hyppighet av hendelser som tidvis krever redusert kjørefart. Det kan vises variable fartsgrenser eller variabel anbefalt fart avhen-gig av formålet. Statens vegvesen tar i perioden sikte på grundig utprøving av alternative løsninger i så stor skala at det kan gi grunnlag for evaluering av trafikksikkerhetsgevinst og andre virkninger.

Statens vegvesen vil

124. lage en policy for bruk av dynamiske fartsgrenser
125. prøve ut og evaluere dynamiske fartsgrenser på utvalgte strekninger

KAPITTEL 3

Kjøretøytiltak

Kjøretøyenes sikkerhetsmessige standard er av vesentlig betydning dersom vi skal nå målet for redusert antall drepte og hardt skadde. Kontrollvirksomheten skal bidra til at en økende andel av kjøretøyparken er i forskriftsmessig stand. Samtidig er det viktig å fremme økt utbredelse av ny kjøretøyteknologi som har dokumentert positiv trafiksikkerhetsnytte.

3.1 Kjøretøykontroll

Statens vegvesens kontrollvirksomhet er viktig i trafiksikkerhetsarbeidet. Kjøretøykontroller utføres i hall og ute, og kontrollene utføres i henhold til gjeldende føringer.

3.1.1 Utekontroll av tunge kjøretøy (tekniske og administrative forhold)

Ved utekontroll av tunge kjøretøy kontrolleres kjøretøy og førere ut fra gjeldende lover, regler og forskrifter. Kontrollene omfatter blant annet kontroll av bremses, vekt, dimensjoner, transportløyve, farlig gods og sikring av last. Det er særlig kontroll av bremses som forventes å bidra til reduksjon i antall drepte og hardt skadde. Det forekommer også stygge ulykker på grunn av dårlig sikring av last.

Statens vegvesens tilstandsundersøkelse fra 2009 viser at 82,6 % av alle tunge kjøretøy hadde godkjente bremses. Det er et mål at andelen skal økes til 90 % innen 2014. Videre er det et mål at andelen tunge kjøretøy med godkjent sikring av last skal økes fra 92 % i 2009 til 94 % innen 2014 (jf. tabell 1.5 i del 1).

Synlige kontroller er viktig for å bevisstgjøre trafikantene på den innsatsen myndighetene gjør for trafiksikkerheten. Framover skal utekontrollvirksomheten i større grad målrettes, og kontrollene skal prioriteres på steder og til tider der trafiksikkerhetsgevinsten forventes å være spesielt høy. Eksempelvis skal det i vintersesongen være fokus på å sikre at tunge kjøretøy er tilstrekkelig utrustet for norsk vinterføre. Kvaliteten på kontrollene vil

bli prioritert framfor å gjennomføre et høyest mulig antall kontroller. En målretting av kontrollene skal gjøres gjennom kontinuerlig analysearbeid av eventuelle problemområder i den enkelte region.

Statens vegvesen vil

126. gjennomføre bremsekontroll i minst 10 % av alle utekontroller som gjøres av tunge kjøretøy

3.1.2 Kjøre- og hviletidskontroller

Trøtte sjåfører utgjør en alvorlig trafiksikkerhetsrisiko. Kontroll av kjøre- og hviletid foregår både langs veg og i bedrift, og Norge er gjennom EØS-avtalen forpliktet til å utføre et bestemt antall kontroller i løpet av et år (jf. direktiv 2006/22 "Kontrolldirektivet"). Kontrollene på veg fordeles mellom Statens vegvesen og politiet, mens bedriftskontrollene utføres av Statens vegvesen alene. Kontrolldirektivet legger til grunn at det skal være en gradvis opptrapping av antall kjøre- og hviletidskontroller, fra 2 % av sjåførdøgnene i 2008 og 2009 til 3 % av sjåførdøgnene i 2010 og 2011, og under visse betingelser til 4 % av sjåførdøgnene fra og med 2012. Opptrappingen i 2012 er under forutsetning av at EU-kommisjonen tar en endelig beslutning om dette.

Statens vegvesens tilstandsundersøkelse i 2009 viste at 92 % overholdt kjøre- og hviletidsbestemmelsene med hensyn til døgnhvile, og at 93 % overholdt kjøre- og hviletidsbestemmelsene med hensyn til lengste daglige kjøretid. Det er et mål at overholdelsen skal øke til 95 % når det gjelder døgnhvile og til 97 % når det gjelder lengste daglige kjøretid (jf. tabell 1.5 i del 1).

Statens vegvesen vil også kontrollere sjåførenes arbeidstid (jf. direktiv 2005/15 – "Arbeidstidsdirektivet"). Også Arbeidstilsynet er kontrollmyndighet etter disse bestemmelsene.



Tabell 2.2 Fordeling av kontrollvolum for handlingsprogramperioden 2010–2013 (Kilde: Vegdirektoratet)

	Årlig antall sjåførdøgnkontroller i 2008 og 2009	Årlig antall sjåførdøgnkontroller i 2010 og 2011	Årlig antall sjåførdøgnkontroller i 2012 og 2013 ¹⁾
Kontroller på veg som utføres av politiet	80 000	120 000	160 000
Kontroller på veg som utføres av Statens vegvesen	80 000	120 000	160 000
Kontroller i bedrift (utføres av Statens vegvesen)	160 000	240 000	320 000
Sum	320 000	480 000	640 000

1) Opptrappingen forutsetter at det blir fattet en endelig beslutning i EU-kommisjonen

Statens vegvesen og politiet vil

127. følge opp EØS-avtalen når det gjelder krav til antall gjennomførte kontroller av kjøre- og hviletid

3.1.3 Utekontroll av lette kjøretøy

Kontroll av lette kjøretøy vil forsterke effekten av både nasjonale og regionale kampanjer. Kontroller vil i særlig grad skje til tider og på steder hvor ungdom ferdes, som et virkemiddel for å redusere ungdomsulykkene. Å samkjøre tekniske kontroller med for eksempel bilbeltekontroll i ungdomsmiljøene på kveldstid og i helgene vil kunne gi en forsterkende trafikksikkerhetseffekt og også en effektiviseringseffekt.

Statens vegvesen vil

128. bruke målrettede kontroller av lette kjøretøy inn i arbeidet med å redusere ungdomsulykker

3.1.4 Mer effektive utekontroller

Det brukes i dag mye tid på å kontrollere kjøretøy som ikke har mangler. Det er et betydelig potensial for mer effektive utekontroller ved å utvikle og ta i bruk teknologibaserte løsninger for utvelgelse av kjøretøy (automatisk kjennemerkegjennkjenning). Dermed økes trafikksikkerhetsgevinsten. Samtidig vil det bidra til at kontrollene utføres på en måte som reduserer ulempene for transportforetak og vegfarende.

Politiet vil i forbindelse med sine utekontroller ta i bruk utstyr for automatisk kjennemerkegjennkjenning. Dette vil øke kvaliteten på kontrollvirksomheten ved at etterlyste kjøretøy og kjennemerker vil bli oppdaget. Samtidig vil kjøretøy hvor det er avskiltningssøking på grunn av manglende forsikring, EU-kontroll og lignende, bli stanset.

Parallelt har Statens vegvesen og Toll- og avgiftsetaten inngått samarbeid i forbindelse med bruken av automatisk kjennemerkegjennkjenning. Første skritt er en utbredelse av slik teknologi for kontroll av begjæringer opp mot vegtrafikklovens § 36 (Forbud mot bruk av kjøretøy). Tollvesenet vil i løpet av en prøveperiode evaluere om det er flere bruksområder.

Statens vegvesen ser på muligheten for å også benytte automatisk kjennemerkegjennkjenning til andre kontrollformål. Det utvikles i prinsippet to typer installasjoner: en for mobile kontroller, og en for faste installasjoner. Arbeidet framover vil være rettet mot å utforske hvilke muligheter automatisk kjennemerkegjennkjenning kan ha i et trafikk sikkerhetsperspektiv. Eksempler på bruksområder for automatisk kjennemerkegjennkjenning er:

- måling av lengde/høyde/bredde opp mot vegbegrensninger eller relatert til informasjon i vognkort i kjøretøy
- måling av vogntogvekt, akseltrykk opp mot vognkort og eventuelt mot vegklasse
- lesing av skilt for farlig gods
- identifikasjon av kjøretøy med ugyldige/falske kjennemerker
- deteksjon av trimmede kjøretøy gjennom lyd-analyse av kjøretøyets motor

Automatisk kjennemerkegjennkjenning gir mulighet for å utvikle såkalte ”smarte kontrollposter”, der det ved hjelp av faste eller mobile portaler utføres kontroller mens kjøretøyet er i bevegelse. Eksempler på sensortechnologier i slike kontrollposter kan i tillegg til video, som brukes til kjennemerkegjennkjenning, være lydanalyse, ulike former for veietechnologier, termografi og magnetsensorer. Dette krever en stor grad av modernisering i kontrollvirksomheten. Det er under planlegging ett smart kontrollpunkt i Trondheim og ett mobilt kontrollpunkt. Disse prototypene etableres for at de skal gi informasjon om hva det er mulig å kontrollere.

Statens vegvesen har startet opp utvikling av en prototyp for deteksjon av feil på bremses og hjul-utrustning på tunge kjøretøy. Prototypen består i å benytte termografiske kamera til å måle temperatur mens kjøretøyet er i bevegelse.

Statens vegvesen og politiet vil

- 129.** gjennomføre kontroller der utvelgelsen av kjøretøy skjer ved hjelp av automatisk kjennemerkegjennkjenning

Statens vegvesen vil

- 130.** videreutvikle utstyr og prosedyrer som kan benyttes til automatisk kjennemerkegjennkjenning ved utekontroller
- 131.** etablere prototyper på ”smarte kontrollpunkter”

- 132.** evaluere faktagrunnlaget for å kunne si noe om effekten av termografi til bruk for kontroll av bremses og hjulutrustning på tunge kjøretøy, og eventuelt utvikle utstyr for dette formålet

3.1.5 Periodisk kjøretøykontroll (PKK)

Det er både forvaltningsmessige, miljømessige og trafikk sikkerhetsmessige årsaker til at man utfører periodisk kjøretøykontroll. En vesentlig forbedring av den tekniske standarden på kjøretøyparken antas å ha positiv innvirkning på ulykkessituasjonen, selv om andre forhold enn kjøretøyets tekniske stand ofte har stor innvirkning i en ulykkessituasjon.

Periodisk kjøretøykontroll utføres av godkjente kontrollorgan. Statens vegvesen er tilsynsmyndighet for kontroller som er utført av disse. Ved stikkprøvekontroller og utekontroller avdekkes det ofte feil og mangler ved kjøretøy som nylig har vært til periodisk kontroll.

Statens vegvesen vil gjennomføre tilsyn hos samtlige godkjente kjøretøyverksteder/kontrollorganer for PKK i løpet av perioden 2010–2013. Stikkprøvekontroller av gjennomførte periodiske kjøretøykontroller skal prioriteres og i større grad danne grunnlag for utvelgelse av kontrollorganer for tilsyn.



Foto: Kyrre Wedvik

Innenfor trafikksikkerhetsarbeid knyttet til kjøretøys tilstand vil innlemming av flere kjøretøy-grupper i PKK-ordningen bli vurdert. Innlemming av mopeder i PKK-ordningen vil bidra til å løse problemet med trimmede mopeder. Videre bør også motorsykler tas med når det gjelder generell sikkerhetsmessig tilstand, men også mht. miljø-messige forhold, som støy fra ettermonterte ikke-godkjente eksosanlegg. Det er en utvikling med økt bruk av tyngre traktorer med tilhengere med tonnasje i området 40 tonn hvor det skjer ulykker. Innenfor kategorien motorredskap anses kontroll av mobile kraner å gi en trafikksikkerhetsmessig gevinst, i første rekke kontroll av bremses, dekk og styring. For å frigjøre kapasitet til dette vil man vurdere å unnta kjøretøy som er eldre enn 30 år, fra PKK-ordningen.

Statens vegvesen vil

- 133. gjennomføre tilsyn hos samtlige godkjente kjøretøyverksteder/kontrollorganer for PKK i løpet av perioden 2010–2013
- 134. vurdere å innlemme mopeder, motorsykler og traktorer og deres tilhengere i PKK-ordningen. Til gjengjeld vurderes det å unnta kjøretøy som er eldre enn 30 år, fra ordningen

3.1.6 Forskrifter og tekniske krav

EU og ECE (FNs økonomiske kommisjon for Europa) er viktige premissleverandører for det som blir vedtatt av kjøretøytekniske krav. Det er derfor viktig at Norge deltar i tidlige faser av dette utviklingsarbeidet. Det er av stor betydning for trafikksikkerheten at forskriftene revideres og tilrådingene følges opp. Regelverket på kjøretøyområdet er komplisert. Det er derfor nødvendig at regelverket gjøres forutsigbart og tilgjengelig for både interne og eksterne brukere. For å sikre at kjøretøyene oppfyller de tekniske kravene, er det viktig at kjøretøydataene er riktige.

Statens vegvesen vil

- 135. sikre at de nødvendige direktiver og standarder på kjøretøyområdet blir implementert
- 136. gjennomgå regelverk og retningslinjer for godkjenning av kjøretøy for å sikre enhetlige data og for å bedre kvaliteten på dataene

3.2 Intelligente transportsystemer (ITS) i kjøretøy

Begrepet ITS brukes om systemer og tjenester som anvender informasjons- og kommunikasjons-teknologi (jf. 1.8 i del 2).

Det ligger et viktig potensial for økt sikkerhet innenfor aktive ITS-løsninger i kjøretøyene, det vil si løsninger som kan hjelpe og støtte føreren til sikker atferd. Det er utviklet en rekke førerstøttesystemer innenfor ITS, slik som varsling av for høy fart (ISA), for liten avstand til bilen foran (ACC), ukontrollert skifte av kjørefelt (kant- og midtlinjevarsler), kollisjonsvarslingssystemer, varsel ved manglende bruk av sikkerhetsutstyr (bilbeltepåminner) og svekket allmenntilstand (alkolås). Dette er aktive systemer som skal hindre at hendelser oppstår, i motsetning til passive systemer som begrenser skadene ved for eksempel en kollisjon.

Bruk av en del ITS-applikasjoner kan imidlertid virke uheldig på trafikksikkerheten. I tunge kjøretøy finnes det ofte både PC, telefaks og annet kommunikasjonsutstyr. Mye av kundebehandlingen foregår i kjøretøyet mens kjøretøyet er i fart. Dertil kommer mobiltelefon og tekstmeldinger, som kan distrahere førerne.

Et av suksesskriteriene for en vellykket implementering av førerstøttesystemer vil være at brukerne opplever både nytte og brukertilfredshet med systemet. Dersom dette ikke er oppfylt, kan en negativ holdning til systemene vokse fram, og de blir valgt bort av brukeren.

Statens vegvesen vil

- 137. utrede hvordan trafikksikkerheten påvirkes av ITS-teknologi i kjøretøyene, og hvordan dette kan utnyttes

3.2.1 ISA (Intelligent Speed Adaptation)

ISA, på norsk kalt “automatisk fartstilpasning”, er betegnelsen på et system som skal hjelpe føreren å holde fartsgrensen. Svenske studier viser at ISA kan redusere antall personskaueulykker med inntil 20–30 %. Mange svenske kommuner og transportbedrifter har allerede i dag ISA installert i sine biler, for eksempel kommunene Stockholm og Göteborg. Transport of London gjennomfører tester med ISA-systemer, og planlegger innføring i kollektivtrafikken. Norge samarbeider med Vägverket i

Sverige om et felles kriteriesett for datasystemene, slik at vi kan få ISA-systemer som kan brukes over landegrensene. Det finnes tre hovedvarianter av ISA:

- *Et informativt system:* Med dette systemet vil bilføreren få et visuelt eller auditivt signal når han/hun kjører for fort.
- *Et assisterende system:* Med dette systemet vil bilen "forsøke" å tilpasse seg fartsgrensen, for eksempel ved at gasspedalen gir et mottrykk. Det er likevel mulig for bilføreren til enhver tid å "overstyre" ordningen og selv velge fart.
- *Et tvungen system:* Dette systemet gjør det umulig å kjøre fortere enn fartsgrensen.

Det er mulig å benytte seg av trådløs kommunikasjon for å overføre informasjon om fartsgrensen til bilen, enten ved at forandringer i fartsgrensedatabasen fortløpende lastes ned i bilen, eller at det monteres et videokamera i bilen som fortløpende leser fartsgrenseskilt. Denne siste teknikken er nå tilgjengelig i noen få bilmodeller, og forventes å få stor utbredelse i løpet av perioden. Dermed vil det bli et dynamisk system.

Statens vegvesen vil

- 138.** installere ISA og atferdsregistratorer i alle etatens kjøretøy
- 139.** gjennomføre evaluering av ISA som har vært installert i alle etatens kjøretøy
- 140.** kvalitetssikre fartsgrenserregisteret for alle offentlige veier

3.2.2 Alkolås

Å kjøre med alkohol i blodet regnes blant de enkeltfaktorene som øker risikoen mest for trafikkulykker. Studier viser at mellom 20 og 40 % av førerne i dødsulykker er alkoholfpåvirket, og at ruspåvirkning er en vesentlig årsak til trafikkulykker. Gjennomsnittlig promille blant drepte alkoholpositive personbilførere er ca. 1,7. Blant alkoholfpåvirkede førere som blir stoppet i politiets rutinekontroller i Norge, ligger alkoholkonsentrasjonen i blodet oftest mellom 0,5 og 1,0 ‰. Risikoen for å bli drept i en trafikkulykke for en bilfører øker sterkt med økende promille.

Det er derfor av vesentlig betydning for trafikk-sikkerheten at førere av kjøretøy ikke kjører i alkoholfpåvirket tilstand eller er påvirket av andre rusmidler. De tradisjonelle tiltakene mot promille-

kjøring er politikontroll med påfølgende straff. Det er ressurskrevende å kontrollere promillekjøring i trafikken. Derfor er det behov for flere virkemidler for å redusere omfanget av promillekjøring. Alkolås kan være et slikt tiltak for å kvalitetssikre transporter.

Alkolås er en teknisk innretning som kobles til tenningslåsen på motorkjøretøy. Føreren må blåse i alkolåsen for å starte, og alkolåsen hindrer start hvis alkoholkonsentrasjonen i førerens utåndingsluft er høyere enn f.eks. 0,2 ‰.

Alkolås for å kvalitetssikre transporter brukes i stor skala i Sverige, men også i Norge har man begynt å installere alkolås, og en regner med at om lag 1 500 biler har dette installert i Norge. Alkolås brukes først og fremst som alternativ til tap av føreretten. Dette gjøres i stor stil i USA, Australia og Canada. Sverige har gjort dette siden 1999, og Finland startet med det i 2009. I tillegg til alkolås må føreren i Sverige gjennomgå et strengt program som krever høy grad av deltakelse og innebærer et stort inngrep i livsførselen.

Kollektivselskaper og deres sjåfører og passasjerer har alle interesser av at førerne ikke fristes til å kjøre i alkoholfpåvirket tilstand. Med alkolås installert kan promilleulykker unngås, og dermed styrkes kollektivtrafikken som et sikkert transportalternativ.



Foto: Hild Thale T. Høen

Statens vegvesen vil

- 141. arbeide for at det stilles krav om alkolås i alle avtaler med transportører som kjører på oppdrag for etaten
- 142. arbeide for at krav om alkolås blir tatt inn i alle avtaler om skoletransport
- 143. installere alkolås i alle etatens kjøretøy
- 144. arbeide for å få installert alkolås i alle kjøretøy som disponeres av det offentlige

3.2.3 ACC (Adaptive Cruise Control)

ACC, på norsk kalt trafikktilpasset cruisekontroll, er et førerstøttesystem med en automatisk farts- og avstandsholder. ACC er avhengig av at føreren bremser ned foran sving og bakketopp. Integrering med navigasjonssystem vil snart være på markedet slik at slike begrensninger blir eliminert. De mest avanserte utgavene av ACC er integrert med antikollisjonsvarsel (Forward Collision Warning) og antikollisjonssystem (Emergency Brake Assist), som gir full bremseeffekt og ikke bare komfortbremseeffekt. ACC, i kombinasjon med system for kjørefeltstøtte og blindsonewarner, er under utvikling og blir snart lansert på markedet.

Det er gjennomført flere studier av trafikksikkerhetseffekten av ACC, og det ser ut til å være potensial for en reduksjon av ulykker på motorveg knyttet til dette tiltaket. USA ønsker å øke bruken av ACC og andre sikkerhetsrelaterte førerstøttesystem ved å gi avgiftskutt på lastebiler med slikt system installert. Innen EU er arbeidet med lovgivningslaget for innføring av slik sikkerhetsteknologi påbegynt, med sikte på å innføre ACC integrert med nødbremseassistanse og kjørefeltstøtte i tunge kjøretøy fra 2013.

Statens vegvesen vil

- 145. gjennomføre en studie av positive og negative effekter av ACC med fokus på norske vegtrafikkforhold

3.3 Tiltak for snøscootere og ATV (All Terrain Vehicles)

Snøscooter

Hvert år skjer det ulykker med snøscooter både på veg og i terrenget, og antallet er økende. Dette skyldes først og fremst at det blir flere snøscootere.

Snøscooterimportørenes Forening (SIF) har de siste årene vært opptatt av trafikksikkerhet i betydningen sikker snøscooterbruk.

Statens vegvesen vil

- 146. utarbeide en veileder for risikoanalyse og kvalitetssikring av snøscooterløyper. Veilederen bør bl.a. ta opp problemstillinger som trasévalg, merking, skilting, kryssing av veg, tilrettelegging og sikring av løypenes start og slutt, vedlikehold av løyper, ferdsel på vann og i vassdrag, snøskredfare, påkjøringsfarlige objekter og fartsgrenser
- 147. utarbeide standarder for merking og skilting av snøscooterløyper og områder med snøscooterferdsel. I den forbindelse vil man se på muligheten for å utforme et nytt skilt som viser kryssende snøscooterløype. Det kan være aktuelt å søke samarbeid med våre naboland i nord
- 148. evaluere læreplanen og lærematerialet for førerkortklasse S

Politiet vil

- 149. legge vekt på kontrollvirksomheten i områder med spesielt mye snøscooterferdsel

ATV

Det har i de siste årene også blitt registrert et økende antall ulykker med ATV. ATV er et terrengkjøretøy som ikke regnes som en egen kjøretøykategori, men kan være, moped, motorsykkel, bil eller traktor. En viktig årsak til ulykkesutviklingen er, som med snøscooter, at flere og flere skaffer seg ATV.

Statens vegvesen vil

- 150. utrede muligheten for å kunne klassifisere ATV som en egen kjøretøygruppe, med egne krav til opplæring og førerkort/kompetansebevis

KAPITTEL 4

Skadeforebyggende tiltak

Den akuttmedisinske behandlingskjeden utenfor sykehus kan deles i to:

- publikum, pårørende og pasienter
- offentlige helsetjenester; representert ved medisinsk nødmeldetjeneste, bil-, båt- og luftambulansetjeneste og kommunal legevaktstjeneste

4.1 Krav til akuttmedisinsk beredskap

Helse- og omsorgsdepartementet fastsatte 18. mars 2005 Forskrift om krav til akuttmedisinske tjenester utenfor sykehus. Forskriften skal bidra til å sikre at befolkningen får faglig forsvarlige akuttmedisinske tjenester utenfor sykehus ved behov for øyeblikkelig hjelp. Dette skal sikres ved at det stilles krav til det faglige innholdet i de akuttmedisinske tjenestene, krav til samarbeid i den akuttmedisinske kjeden og krav til samarbeid med brannvesen, politi og hovedredningssentralene.

Helsedirektoratet vil

151. sikre oppdatert kunnskap om ulykker som medfører personskader i Norge, herunder forekomst, årsaksforhold og effektive forebyggende tiltak
152. bidra med medisinsk kompetanse til Vegvesenets ulykkesanalysegrupper

4.2 Publikums og pårørendes innsats på skadestedet

Publikums og pårørendes innsats på skadestedet kan blant annet være:

- sikring av skadestedet
- varsling av medtrafikanter, som kan gjøres ved hjelp av kjøretøy med varselblink, bruk av varsel trekant osv.
- varsling av nødetater, som innebærer varsling av enten medisinsk nødmeldetjeneste, brann- og redningstjeneste eller politi ved bruk av nødnummer
- livreddende førstehjelp – som blant annet

innbærer sikring av frie luftveger, behandling av større ytre blødninger, behandling/forebygging av sirkulasjonssvikt og beskyttelse mot kulde, vind og fuktighet

Dersom publikum skal kunne yte tidlig kvalifisert innsats på et skadested, forutsettes det at de har nødvendig kunnskap og er forberedt på slike situasjoner. Myndighetene kan bidra til å sikre dette gjennom obligatorisk førstehjelpsundervisning i grunnskolen og i føreropplæringen. I tillegg er det viktig at helsemyndighetene gjennom kampanjer og andre tilsvarende ordninger stimulerer til tilbud om førstehjelpsundervisning på alle landets arbeidsplasser – dette som et ledd i å ta vare på hverandre og våre kolleger. Det er et mål at alle kan sikre frie luftveger og gjøre hjerte-lunge-redning når det er behov for det.

4.3 Helsetjenestens håndtering av ulykker

Over halvparten av de pasientene som dør etter store skader, dør i løpet av minutter, en tredel etter timer, og resten etter dager og uker. Ved optimal skadebehandling kan 20–25 % av dem som i dag dør på grunn av skader, reddes.

Moderne behandling av alvorlige skader bygger på prinsippet om livreddende førstehjelp på skadestedet, rask frigjøring, og deretter rask transport til sykehus for endelig kirurgisk behandling eller stabilisering før videre transport til annet sykehus. Det er av avgjørende betydning for utfallet at helsepersonell, i tillegg til å kunne yte livreddende førstehjelp på skadestedet, også kan yte akuttmedisinsk behandling før og under transport.



Følgende forhold oppfattes som særlig viktige når det gjelder personskadebegrensende tiltak ved trafikkulykker:

- mottak, vurdering og respons på meldinger om trafikkulykker hos medisinsk nødmeldetjeneste. Dette omfatter blant annet:
 - varsling/utkalling av lokale helseressurser som ambulansetjeneste og legevaktslege
 - varsling av andre nødetater, dvs. brann og politi, for sikring av skadestedet og evakuering av for eksempel fastklemte pasienter
 - råd og veiledning til innringer før helsepersonell ankommer skadestedet
- helsetjenestens kompetanse, ressurser og beredskap for å håndtere skadde (traumatiserte) pasienter utenfor sykehus
- sykehusenes kompetanse og beredskap når det gjelder behandling av skadde (traumatiserte) pasienter
- helsepersonellens samhandling med de andre nødetatene på skadestedet

Foto: Colourbox

DEL 3

Fylkeskommunenenes, interesseorganisasjonenes og Forsvarets bidrag

KAPITTEL 1 Fylkeskommunenenes bidrag i trafikksikkerhetsarbeidet

KAPITTEL 2 Interesseorganisasjonenes bidrag i trafikksikkerhetsarbeidet

KAPITTEL 3 Forsvarets bidrag

116





KAPITTEL 1

Fylkeskommunenes bidrag i trafikksikkerhetsarbeidet

1.1 Fylkesvegnettet fra 2010

1. januar 2010 overtok fylkeskommunene eieransvaret for totalt 17 120 km øvrige riksveger fra Statens vegvesen. Det samlede fylkesvegnettet ble fra da på totalt ca. 44 000 km, hvilket er ca. halvparten (51 %) av det offentlige vegnettet. Fylkeskommunene er med dette den største vegforvalteren i Norge.

De ”nye” fylkesvegene har gjennomgående et annet trafikkgrunnlag og en annen næringsmessig betydning enn vegene som tidligere utgjorde fylkesvegnettet, og representerer betydelig større utfordringer for fylkeskommunene. Fylkeskommunene skal sette samferdsel inn i et regionalpolitisk perspektiv, hvilket innebærer prioritering av tiltak som legger til rette for ønsket regional utvikling, samtidig med sikring av et trafikksikkert og funksjonelt fylkesvegnett.

Med det utvidete eieransvaret vil fylkeskommunene også få en viktigere rolle ved utforming av den nasjonale transportpolitikken, og et større ansvar for å nå nasjonale mål.

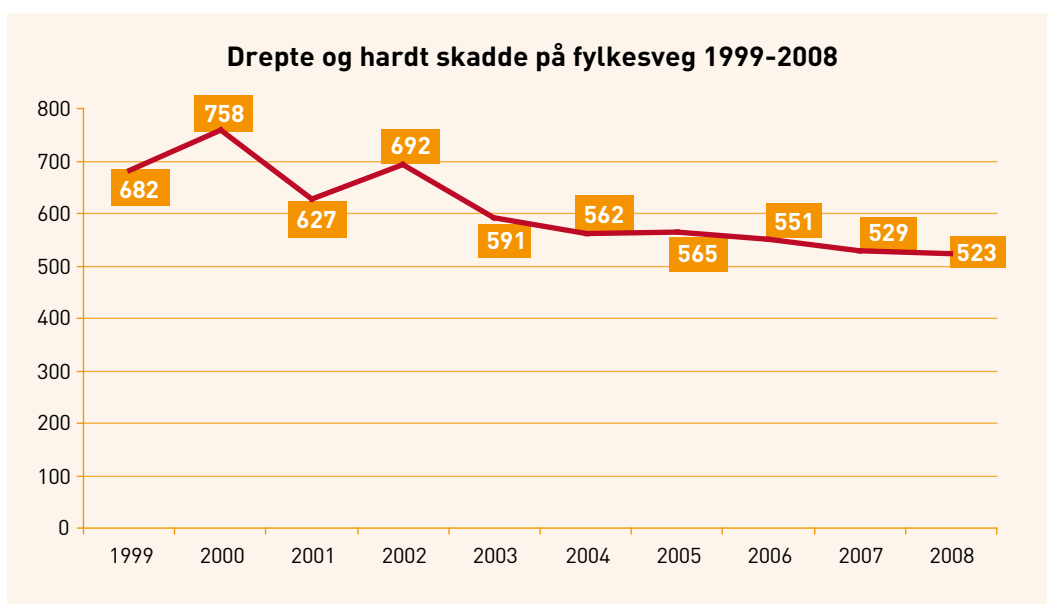
1.2 Ulykker fordelt på dagens fylkesvegnett

Etter at en stor del av det tidligere riksvegnettet ble omklassifisert til fylkesveger fra 2010, ser ulykkesstatistikken noe annerledes ut enn før omklassifiseringen. Før utgjorde andelen drepte og hardt skadde på fylkesveg 18 %, mens de med dagens ”nye” vegnett utgjør 49 % (jf. figur 1.12 i del 1).

I følgende fem figurer er ulykkene med drepte og hardt skadde som har skjedd fram til og med 2008, ”framskrevet” til dagens vegnett. Av figurene framgår det hvilke utfordringer fylkeskommunene står overfor når det gjelder drepte og hardt skadde på fylkesvegnettet framover, og forskjellen i antall drepte og hardt skadde mellom de ulike vegkategoriene.

Figur 3.1 viser en nedadgående trend for antall drepte og hardt skadde de siste ti årene på fylkesvegene. Det er ingen klare forskjeller mellom vegkategoriene når det gjelder denne trenden (fig. 3.2).

Figur 3.3 viser at det bare er fire fylker som etter den nye vegklassifiseringen fortsatt har flest drepte

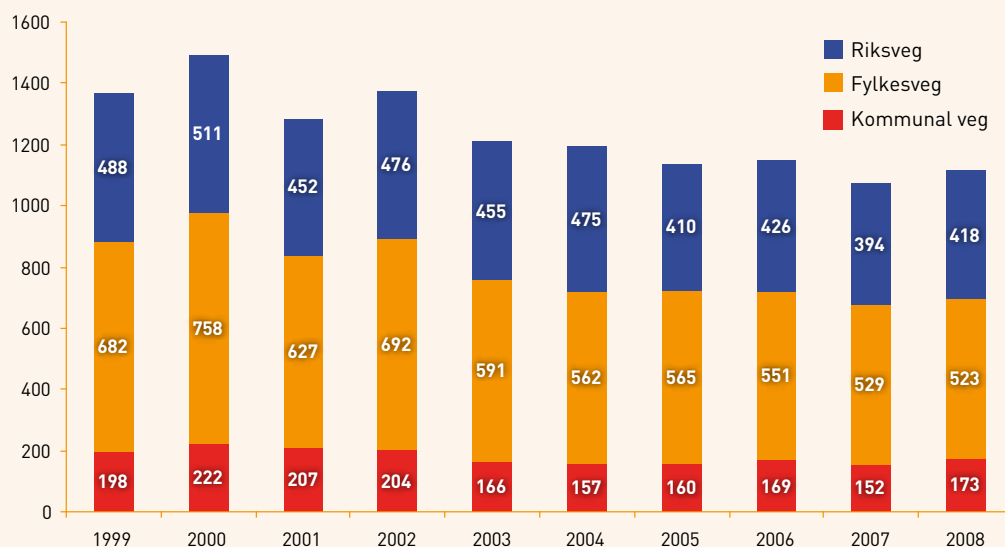


Figur 3.1 Antall drepte og hardt skadde i perioden 1999–2008 på fylkesvegene, basert på vegklassifiseringen som gjelder fra 1. januar 2010 (Kilde: Vegdirektoratet)

og hardt skadde på sine riksveger (Hedmark, Sogn og Fjordane, Oppland og Finnmark). I de øvrige fylkene, bortsett fra Oslo, er det fylkeskommunene som har de største utfordringene. I Vestfold står det nye fylkesvegnettet for hele 76 % av de drepte og hardt skadde.

Av figur 3.4 framgår det at både bilførere, motor-syklister, mopedførere, syklistene og fotgjengere oftest er å finne i statistikken for drepte og hardt skadde på fylkesvegene. Bilpassasjerer har derimot flest drepte og hardt skadde på riksvegnettet.

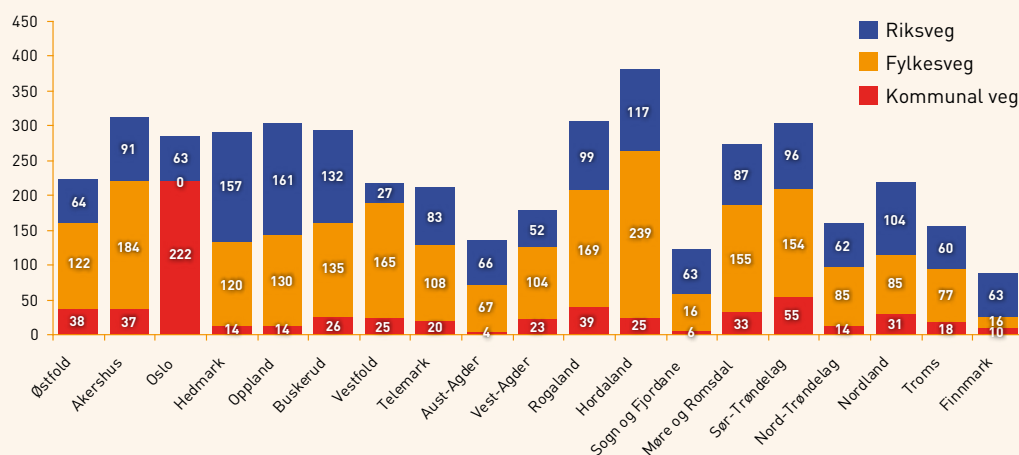
Drepte og hardt skadde fordelt på vegkategori og år 1999-2008



Figur 3.2

Antall drepte og hardt skadde i perioden 1999-2008 fordelt på vegkategori, basert på vegklassifiseringen som gjelder fra 1. januar 2010 (Kilde: Vegdirektoratet)

Drepte og hardt skadde fordelt på fylke og vegkategori 2005-2008

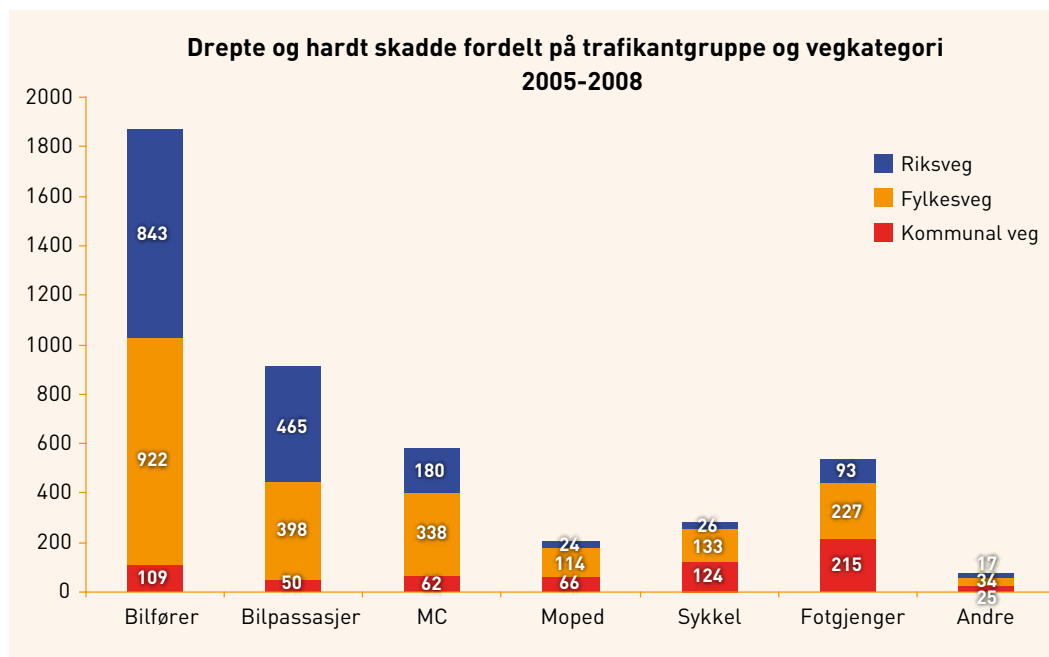


Figur 3.3

Totalt antall drepte og hardt skadde i perioden 2005-2008 fordelt på vegkategori og fylke, basert på vegklassifiseringen som gjelder fra 1. januar 2010 (Kilde: Vegdirektoratet)

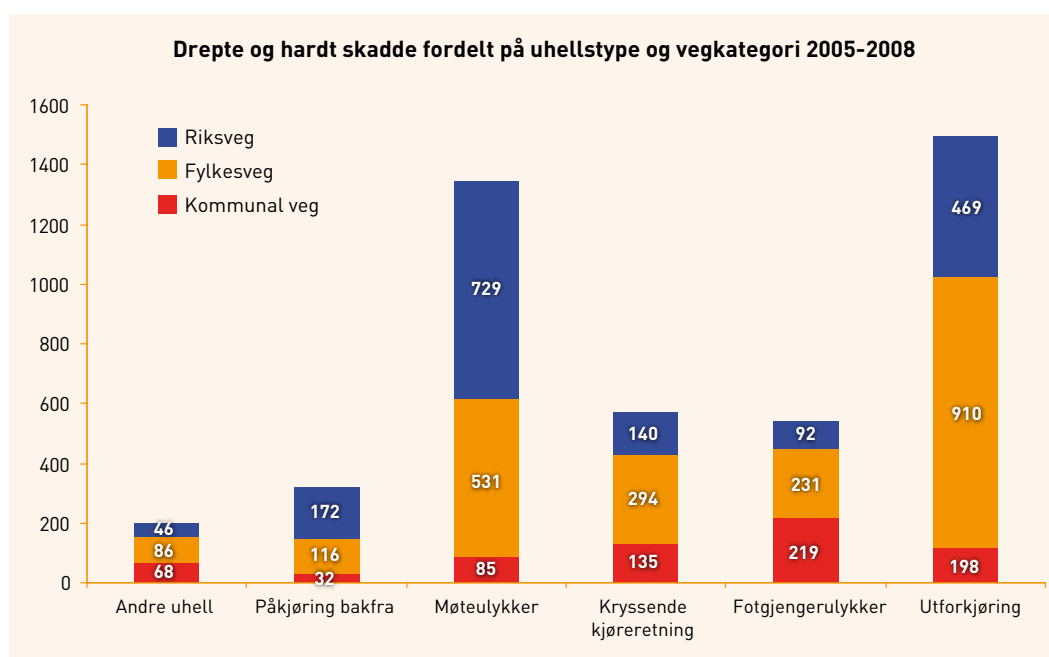
Figur 3.5 viser at det er utforkjøringsulykker som er den største utfordringen på fylkesvegnettet. Av alle drepte og hardt skadde på fylkesvegnettet (basert på gjeldende vegklassifisering fra 1. januar 2010) i perioden 2005–2008 skyldes 42 % utforkjøringsulykker, 24 % møteulykker og 10 % fotgjengerulykker. Hele 61 % av dem som blir drept og hardt skadd i utforkjøringsulykker, blir drept

og hardt skadd i ulykker på fylkesvegnettet. De største utfordringene når det gjelder møteulykker, ligger fortsatt på det vegnettet Statens vegvesen har ansvar for. Av møteulykkene med drepte og hardt skadde skjer 54 % på de nye riksvegene, mens 39 % skjer på fylkesvegene. Også ulykker med drepte og hardt skadde i påkjøringer bakfra skjer oftest på riksvegnettet.



Figur 3.4

Totalt antall drepte og hardt skadde 2005–2008 fordelt på vegkategori og trafikantgruppe, basert på vegklassifiseringen som gjelder fra 1. januar 2010 (Kilde: Vegdirektoratet)



Figur 3.5

Totalt antall drepte og hardt skadde i perioden 2005–2008 fordelt på vegkategori og uhellstype, basert på vegklassifiseringen som gjelder fra 1. januar 2010 (Kilde: Vegdirektoratet)

Drepte og hardt skadde i fotgjengerulykker er noenlunde likt fordelt mellom fylkesveger og kommunale veger.

1.3 Fylkeskommunenes rolle og ansvar

Fylkeskommunene har etter § 40a i vegtrafikkloven ansvar for å foreslå og samordne trafikk sikkerhetsarbeidet i fylket.

Dette ansvaret løser fylkeskommunene på forskjellige måter, både praktisk og når det gjelder politisk og administrativ organisering. Fylkestingene avgjør hvor det formelle politiske ansvaret for trafikk sikkerhet skal legges – til fylkestinget, fylkesutvalget, et hovedutvalg eller et eget underutvalg (f.eks. fylkets trafikk sikkerhetsutvalg – FTU).

De aller fleste av fylkeskommunene har i dag egne trafikk sikkerhetsutvalg med politikere, samt konsultative medlemmer uten stemmerett, men med møte-, tale- og forslagsrett. Statens vegvesen har som oftest sekretariatsansvaret. I noen fylker er det tverretatlige administrative grupper eller egne arbeidsgrupper som er underlagt et politisk hovedutvalg (se tabell 3.1 neste side).

I den faglig administrative organiseringen, og som konsultative medlemmer i fylkenes trafikk sikkerhetsutvalg, er hovedaktørene fylkeskommunenes administrasjon (samferdsel, folkehelse, utdanning), Statens vegvesen, politiet, Utrykningspolitiet, Fylkesmannen (helse og utdanning) og Trygg Trafikk. I et fåtall fylker er også andre aktører, som Autoriserte Trafikk skolers Landsforbund (ATL) og Norges Lastebileier-Forbund (NLF), konsultative medlemmer i trafikk sikkerhetsutvalgene.

Trafikk sikkerhetsutvalgenes myndighetsområde varierer. De har en rådgivende rolle overfor samferdselsutvalgene, men også beslutningsmyndighet på enkelte saksområder.

Som en konsekvens av forvaltningsreformen pågår det nå en prosess i en rekke fylker der trafikk sikkerhetsarbeidet, organiseringen knyttet til dette og forholdet til Statens vegvesen blir gjennomgått. Noen fylkeskommuner har allerede valgt å ta et mer aktivt ansvar for trafikk sikkerhetsarbeidet i fylket, og har overtatt ansvaret for FTUs sekretariat fra Statens vegvesen.

1.4 Prioritering av trafikk sikkerhet i fylkeskommunale styringsdokumenter

Fylkeskommunene har en sentral plass i trafikk sikkerhetsarbeidet, blant annet som stor vegeier. Ved behandling av St.meld. nr. 12 (2006–2007) har Stortinget understreket viktigheten av blant annet å sikre en fullgod trafikk sikkerhetspolitikk i alle fylker, jf. Innst. S. nr. 166 (2006–2007). Dette er lagt til grunn og utdypet blant annet i Ot.prp. nr. 68 (2008–2009).

Prioritering av trafikk sikkerhetstiltak innenfor fylkeskommunenes ansvarsområde framgår av fylkeskommunale trafikk sikkerhetsplaner og av fylkesvisе handlingsprogram for fylkesvegnettet. Nullvisjonen skal være styrende for fylkeskommunenes trafikk sikkerhetsarbeid, og vil derfor være en grunnleggende premiss i disse dokumentene.

I denne tiltaksplanen for trafikk sikkerhet på veg har ikke fylkeskommunenes prioriteringer fått den plassen som ansvarsområdet tilsier. Nedenfor følger en kortfattet orientering om de fylkeskommunale trafikk sikkerhetsplanene og om handlingsprogrammene for fylkesvegnettet. Ved neste revisjon av tiltaksplanen vil kontakten med fylkeskommunene bli styrket. Planen vil da i langt større grad kunne ta inn i seg planer og innsats lokalt.

Fylkeskommunale trafikk sikkerhetsplaner

I de fleste fylker er det utarbeidet egne fylkeskommunale trafikk sikkerhetsplaner. Disse planene behandles og godkjennes av fylkestinget eller det hovedutvalget som har ansvar for samferdsel. I tillegg utarbeides det årsplaner med utgangspunkt i handlingsplanene. Ansvaret for å utarbeide planene er oftest lagt til FTU eller tilsvarende utvalg. De fleste fylkeskommunale trafikk sikkerhetsplanene følger samme planperiode som Nasjonal transportplan.

En rekke fylkeskommuner er per i dag (april 2010) i oppstartsfasen eller i en prosess for utarbeidelse av nye handlingsplaner for trafikk sikkerhet. Noen få har allerede en vedtatt handlingsplan for perioden 2010–2013. Andre har valgt å forlenge eksisterende handlingsplan fra perioden 2006–2009 noe, for å få mer klarhet i hvordan forvaltningsreformen fungerer.

Tabell 3.1 Organisering av fylkenes trafikksikkerhetsutvalg per april 2010

Fylke	Type utvalg – politisk sammensatt utvalg?	Sekretariatsfunksjonen
Østfold	Politisk FTU: tre politikere + flere konsultative medlemmer	SVV har sekretariatet
Akershus	Politisk FTU	SVV har sekretariatet
Oslo	Ikke politisk	Oslo kommune v/samferdsels-etaten, som har ansvaret. Har også sekretæren.
Hedmark	Politisk FTU med fylkesordfører som leder	SVV har sekretariatet
Oppland	Politisk FTU: fem politisk valgte + to fra hhv. politi-distriktet, fylkeskommunen, Fylkesmannen, SVV og TT	SVV har sekretariatet
Buskerud	Politisk FTU: tre politikere + åtte konsultative medlemmer	SVV har sekretariatet
Vestfold	Politisk FTU: tre politikere + fem konsultative medlemmer fra fylkeskommunen, SVV, TT, UP og politiet	SVV har sekretariatet
Telemark	Politisk FTU: tre politikere + politimester, UP distrikt Vestfold/Telemark, Folkehelse/fylkesmann, SVV og TT	SVV har sekretariatet Her er det diskusjon om endringer
Aust-Agder	Administrativt utvalg	SVV har sekretariatet
Vest-Agder	Administrativ gruppe med to politikere + sekretær fra fylket	Hovedutvalg for næring, samferdsel og miljø er FTU. Her er fylkeskommunen sekretariat.
Rogaland	Politisk FTU	Fylkeskommunen har tatt over sekretariatsfunksjonen fra mars 2009
Hordaland	Ikke politikere med – administrativt råd (trafikksikringsråd)	Fylket kommer til å overta lederansvaret. Tidligere sekretær fra vegvesenet blir fortsatt sekretær, men er tilknyttet fylket.
Sogn og Fjordane	Politisk FTU: fem fylkespolitikere	SVV har sekretariatet
Møre og Romsdal	Politisk FTU: fem politikere	SVV har sekretariatet
Sør-Trøndelag	Politisk FTU: fem valgte medlemmer fra fylkestinget + noen konsultative medlemmer (TT, politi, utdanning, helse)	SVV har sekretariatet
Nord-Trøndelag	Politisk FTU: fem politikere	SVV har sekretariatet
Nordland	Politisk FTU: ledes av fylkesvaraordfører + to politikere. Konsultative medlemmer fra UP, TT, Nordland fylkeskommune	SVV har sekretariatet
Troms	Politisk FTU: fem politikere	Fylkeskommunen overtar ansvaret.
Finnmark	Ikke politisk – konsultativt forum	SVV har sekretariatet

SVV = Statens vegvesen

FTU = Fylkets trafikksikkerhetsutvalg

TT = Trygg Trafikk

UP = Utrykningspolitiet

Fylkesvise handlingsprogram for fylkesvegnettet

På lik linje med Statens vegvesens handlingsprogram er det også utarbeidet fylkesvise handlingsprogram for perioden 2010–2013. Disse viser prioriteringer innenfor investeringer, drift og vedlikehold på fylkesvegnett, og har et videre perspektiv enn kun trafiksikkerhet.

Handlingsprogrammene viser at fylkeskommunene har ulike tilnærminger til valg av innsatsområder innenfor trafiksikkerhetsarbeidet. For noen fylkeskommuner rettes oppmerksomheten mot areal og transportplanlegging, med mål om å redusere trafikkveksten og overføre trafikk fra bil til miljøvennlige transportformer, samt fysiske tiltak for å forbedre trafiksikkerheten på fylkesvegnettet. Andre fylkeskommuner er særlig opptatt av ulike trafikantgrupper og tiltak knyttet til disse.

Oppsummert viser handlingsprogrammene at det er prioritert om lag 350 mill. kr per år til målrettede trafiksikkerhetsinvesteringer på fylkesvegnettet. I tillegg er det prioritert i overkant av 450 mill. kr per år til tiltak som gir økt tilrettelegging for gående og syklende. Opplysninger fra fylkeskommunene viser at begge beløpene vil fordeles med om lag 35 % på ”gamle” fylkesveger (dvs. veger som var klassifisert som fylkesveger også før 1. januar 2010), og 65 % på ”nye” fylkesveger (dvs. veger som var klassifisert som øvrig riksveg fram til 1. januar 2010, og som nå inngår i fylkesvegnettet).

Det foreligger ikke et tilstrekkelig grunnlag for å angi et nøyaktig beløp på hva som tidligere har blitt brukt til målrettede trafiksikkerhetsinvesteringer og tilrettelegging for gående og syklende på det vegnettet som i dag er fylkesveger. Dersom vi ser isolert på de ”nye” fylkesvegene, tyder imidlertid tallene i retning av et noe lavere innsatsnivå enn i perioden 2006–2009 til målrettede trafiksikkerhetsinvesteringer og at innsatsen til tilrettelegging for gående og syklende omtrent opprettholdes.

Figur 3.5 viser at utforkjøringsulykker er den dominerende ulykkestypen på fylkesvegnettet. Det er derfor nødvendig å særlig rette tiltak inn mot å forhindre slike ulykker. Eksempler på tiltak er geometriske justeringer for å unngå utforkjøring, fjerning eller ufarliggjøring av faremomenter og oppsetting av rekkverk. Målrettede tiltak for å forhindre møteulykker (f.eks. bygging av midtrekkverk) er bare unntaksvis prioritert.

Fylkeskommunenes satsing på tilrettelegging for gående og syklende vil først og fremst bidra til at flere går og sykler. Dersom satsingen også skal bidra til en nedgang i antall drepte og hardt skadde gående og syklende, må det rettes en særlig innsats inn på å sikre kryssingspunkter.

På fylkesvegnettet er det nå 297 tunneler som er lengre enn 500 meter. I løpet av første halvår 2010 forventes det at Samferdselsdepartementet vedtar en tunnelsikkerhetsforskrift for oppgradering av eksisterende vegtunneler på fylkesvegnettet. Fylkeskommunene vil da få 10 år til å oppgradere tunnelene. Forskriften vil også få konsekvenser for utforming av og utstyr i nye vegtunneler.

KAPITTEL 2

Interesseorganisasjonenes bidrag i trafikksikkerhetsarbeidet

Hovedvekten av de tiltak som bidrar til å forbedre trafikksikkerheten, forvaltes av de aktørene som står bak denne tiltaksplanen. Ikke desto mindre finnes det en rekke interesseorganisasjoner som hver på sitt område kan bidra, og som ganske sikkert også har bidratt til den positive utviklingen vi har hatt siden 1970 når det gjelder antall drepte og hardt skadde i vegtrafikken.

Flere av disse interesseorganisasjonene har, som innspill til denne tiltaksplanen, kommet med en oversikt over tiltak som de vil bidra med i perioden 2010–2013 for å forbedre trafikksikkerheten.

Det er kommet innspill fra følgende organisasjoner:

ATV importørenes forening (AIF)
Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund (ATL)
Dekkimportørenes forening (DIF)
Friluftslivets fellesorganisasjon (FRIFO)
Kongelig Norsk Automobilklub (KNA)
Landsforeningen for trafikkskadde i Norge (LTN)
Motorførernes Avholdsforbund (MA)
Motorsykelimportørenes Forening (MCF)
Norges Automobilforbund (NAF)
Norges Lastebileier-Forbund (NLF)
Norsk Motorcykel Union (NMCU)
Norges Motorsportforbund (NMF)
Norsk Pensjonistforbund (NPF)
Norges Taxiforbund (NT)
Opplysningsrådet for vegtrafikken (OFV)
Skadeforebyggende forum (SF)
Snøscooterimportørenes Forening (SIF)
Syklistenes landsforening (SLF)
Transportbedriftenes Landsforening (TL)

Felles for organisasjonene er at de har kommet med forslag til to typer tiltak:

- Tiltak som de mener myndighetene bør gjennomføre
- Tiltak som de selv vil initiere og ta ansvar for

Den første type tiltak er, i den grad de ulike aktørene mener det er aktuelt å gjennomføre dem i planperioden, behandlet i dokumentets del 2.

I denne delen av dokumentet (del 3) presenteres de tiltakene som organisasjonene selv vil initiere og følge opp. Noen tiltak har en mer løpende karakter, dvs. at de til en viss grad allerede er startet opp, men vil bli fulgt opp i planperioden, mens andre er nye tiltak som vil bli initiert i perioden.

Nedenfor følger en kort presentasjon av de ulike organisasjonene, samt en presentasjon av de tiltakene de ulike organisasjoner har til hensikt å gjennomføre i planperioden.

2.1 ATV Importørenes forening (AIF)

AIF representerer alle de kjente veletablerte merker og en rekke mindre merker av tre- og firehjulsmotorsykler, mopeder og mindre traktorer av såkalt ATV-typen (også kalt EU-traktor). Brukergruppene er sammensatt, med betydelig innslag av næringsdrivende kunder.

Tiltak

AIF vil delta praktisk og økonomisk i en kampanje for å heve kompetansen blant utvalgte grupper ATV-førere.

AIF vil selv eller sammen med myndighetene/andre, utarbeide både grundig og kortfattet informasjonsmateriale rettet mot ulykkesutsatte brukergrupper og ulykkesutsatte områder for / typer av kjøring. Noen av medlemmene har startet med å levere egne instruksjonsbøker og CD-er sammen med kjøretøyet for å demonstrere sikker kjøring og bruk for øvrig, og dette vil bli trappet opp.

AIF vil arbeide for å forebygge ulykker som skjer pga. manglende erfaring og kompetanse og ser det som helt sentralt at det blir tilrettelagt for egnede øvingsområder.

AIF vil arbeide for endring av motorferdselslovgivningen slik at det blir mulig for kommunene å regulere og tillate slike arenaer og områder for trygg ferdsl og opplæring.



2.2 Autoriserte Trafikkskolars Landsforbund (ATL)

ATL er et landsdekkende forbund for trafikkskoler og har som formål å arbeide for god trafikkopplæring, og å fremme trafikksikkerhet i samarbeid med offentlige myndigheter og andre organisasjoner. ATL samarbeider også internasjonalt for å kunne trekke veksler på et bredt erfaringsgrunnlag i eget arbeid.

ATL arbeider aktivt med å heve kvaliteten på trafikkskolene gjennom informasjonsarbeid, innføring av administrasjons- og kvalitetssikringssystemer og kursaktivitet.

ATL er ledende utvikler av faglitteratur i alle førerkortklasser, noe som fører til at markedet har tidsriktig og godt materiale til føreropplæringen.

Tiltak

ATL vil arbeide for at det innføres obligatorisk teoriundervisning i føreropplæringen, slik at elevene gis bedre holdninger og trafikal forståelse. Det kan føre til bedre kunnskaper i teori og derigjennom til bedre progresjon i den praktiske opplæringen. I tillegg vil det kunne senke strykprosenten.

ATL vil arbeide for at det innføres en nullgrense for påvirkning av andre rusmidler enn alkohol, slik det er i nær sagt alle land i Europa. Unntak må bare omfatte bruk av foreskrevet medisin.

ATL vil arbeide for at opplæringen i mørkekjøring gjøres todelt: én demonstrasjon i Trafikalt grunnkurs og én modul med praktisk kjøring i mørket i trinn 4. I denne modulen bør simulator kunne benyttes. I den anledning vil ATL tilby seg å utvikle et empirisk beslutningsgrunnlag for myndighetene.

ATL vil støtte videre etablering av trafikksikkerhetshaller, slik at ungdom og voksne gis en verdifull påminnelse om behovet for at hver enkelt tar ansvar i trafikken. ATL anmoder andre organisasjoner til å se mulighetene for å delta i dette arbeidet.

Trafikksikkerhetshallene gir et meget positivt bidrag i det holdningsskapende arbeidet.

2.3 Dekkimportørenes forening (DIF)

DIF ble etablert i 1923 og har i dag 15 medlemmer, som står for import av ca. 85 % av alle dekk-kategorier til etter-markedet (dvs. gjelder ikke dekk som er montert på nye kjøretøy).

Kravet til medlemskap er at firmaet driver landsdekkende virksomhet og er representant i Norge for internasjonalt kjent(e) dekkmerke(r).

Foreningens arbeidsoppgaver er å framskaffe og analysere statistikk om det norske dekkmarkedet, bidra med faglig og holdningsskapende informasjon om riktig dekkbruk og dekkenes og dekktrykks betydning for trafikksikkerheten og miljøet.

Tiltak

DIF vil i samarbeid med andre relevante bil- og trafikkorganisasjoner, og med myndigheter som Statens vegvesen og politiet, gjennomføre en "dekkrazzia" i begynnelsen av september 2010, etter mønster fra Sverige og Finland. Opplegget omfatter lokale aksjoner rundt i landet med fokus på mønsterdybde, dekktrykk og riktige dekk under forskjellige forhold og sesonger.

2.4 Friluftslivets fellesorganisasjon (FRIFO)

FRIFO er en sammenslutning av landsomfattende organisasjoner med aktiviteter over hele landet. Organisasjonen består av følgende 13 medlemsorganisasjoner, med til sammen ca. 550 000 medlemmer: 4H Norge, Den Norske Turistforening, Forbundet KYSTEN, Norges Turmarsjforbund, Norges Jeger- og Fiskerforbund, KFUK-KFUM-speiderne, Norges klatreforbund, Norges Orienteringsforbund, Norges Padleforbund, Norges Røde Kors Hjelpekorps, Norges speiderforbund, Skiforeningen og Syklistenes Landsforening.

De færreste av medlemsorganisasjonene har trafikkssikkerhet som eget handlingspunkt i sine overordnede HMS-planer. Flere av organisasjonene har imidlertid trafikkhendelser som en del av sin kriseplan eller som "trusselvurdering" i forbindelse med arrangementer. Årsaken til at dette ikke er omtalt på overordnet nivå, kan nok være at mange av aktivitetene foregår utenfor allfarveg, og at en del av trafikkferdselen i forbindelse med større arrangementer foregår med innleid kollektivtransport.

Tiltak

FRIFO vil gå ut med en allmenn oppfordring til sine medlemsorganisasjoner og oppfordre dem til å sette trafikkssikkerhet på dagsordenen, og også føre dette inn som en del av sine handlingsplaner for helse, miljø og sikkerhet.

2.5 Kongelig Norsk Automobilklub (KNA)

KNA ble stiftet 4. januar 1907. 2009 var dermed det 103. virkeåret for Norges eldste bilorganisasjon.

KNAs formål er å være en landsomfattende organisasjon for bileiere og bilinteresserte. Klubben skal være bilismens proaktive, offensive og positive talsmann.

KNA består av 25 frivillige avdelinger og er blant annet engasjert i bilsport, ungdomsarbeid og bilpolitiske spørsmål. Klubben er stor arrangør av bilsport og avviklet i 2009 80 ulike publikumsarrangementer.

KNA er Norges representant i "Federation Internationale de l'Automobile".

Tiltak

KNA vil i samarbeid med Motorførernes Avholdsforbund engasjere publikum i rapportering av mangelfull skilting på det offentlige vegnettet (skiltprosjektet TRASK). Samtidig skal søkelyset settes på ny teknologi. TRASK innebærer blant annet fotokonkurranser med premier i ulike klasser (faktainnsamling i tråd med Vegdirektoratets krav).

KNA vil, som en oppfølging av TRASK, avholde et fagseminar på høsten 2010 der resultatene presenteres og ny teknologi vises fram. Det blir foredrag av ledende fagfolk på området.

2.6 Landsforeningen for trafikkskade i Norge (LTN)

Landsforeningen for trafikkskade i Norge (LTN) er en politisk uavhengig interesseorganisasjon som arbeider for å forebygge skader i trafikk, arbeid og på fritid. Videre arbeider foreningen for å styrke og sikre rettighetene til alle som er rammet av ulykkeskader, enten dette er trafikkskader, yrkesskader, fritidsskader eller pasientskader. Foreningen har ca. 4 000 medlemmer.

Et av LTNs formål er å arbeide for å forbedre trafikkssikkerheten. Som en naturlig del av dette er foreningen opptatt av:

- bruk av sykkelhjelm
- bruk av refleks
- føreransvar, herunder føreransvar i forbindelse med medikamentbruk
- bilbeltebruk, herunder skolebarns mulighet for/rett til belte i skoletransport
- foreldreansvar, herunder foreldre som rollemodeller

Tiltak

LTN vil hvert år gjennomføre prosjektet "Ticket-to-Ride", som er rettet mot russ, i samarbeid med If skadeforsikring. Prosjektet gir støtte for at russ kan skaffe seg sjåfør til russebuss natt til 1. og 17. mai. Det stilles i den sammenheng betingelser til sjåførens alder og erfaring.

LTN vil årlig dele ut store mengder gratis reflekser og refleksvester.

LTN vil bidra aktivt i de årlige "Lys til ettertanke"-markeringene gjennom sine lokal- og fylkeslag.

LTN vil aktivt støtte prosjekter der trafikkskadet ungdom møter unge trafikanter for å dele erfaringer.

LTN vil tilby offentlige og private institusjoner gratis kurs og forelesninger innenfor områder knyttet til trafikkssikkerhet, skadeforebygging og mestring, samt grunnleggende rettighetskurs innenfor områdene trygde-, helse-, pasient-, og erstatningsrett.

LTN vil fortsette å være en aktiv deltaker innenfor trafikkssikkerhetsarbeidet både på selvstendig basis og som medlem av Opplysningsrådet for veitrafikken OFV, Trygg Trafikk og Skadeforebyggende forum.

2.7 Motorførernes Avholdsforbund (MA)

MA har en visjon om "Rusfri trafikk og livsstil".

MA er en landsdekkende motororganisasjon, som ble etablert i 1928 med særlig oppmerksomhet på rus i trafikken. Organisasjonen har blant annet vært en sentral pådriver i det arbeidet som resulterte i at Norge var det første landet i verden som fikk en fast promillegrense på 0,5, og at denne senere har blitt 0,2.

MA arbeider for at hensynet til det enkelte menneske blir ivaretatt i trafikken, samt at alle trafikk-sikkerhetstiltak skal hjelpe det enkelte menneske til å oppføre slik at skader og ulykker kan unngås.

MA har som utgangspunkt for sitt arbeid at alle mennesker i trafikken skal ha frihet fra risikoen for å møte medtrafikanter som er påvirket av alkohol, rusgifter og medikamenter. Rusfri livsstil gir rusfri og tryggere trafikk.

Tiltak

MA vil fortsette å informere om faren ved å kjøre i ruspåvirket tilstand.

MA vil arbeide aktivt for at alkohol blir innført som tiltak for å få redusert omfanget av ruspåvirket kjøring. I første omgang vil MA arbeide for at det innføres krav om alkohol i alle kjøretøy som driver løyve/konsesjonsbelagt personbefordring så snart som mulig, senest innen 2012. Videre at alle tunge biler (over 3 500 kg) får innmontert alkohol når EU legger fram krav om det. Og til slutt at alle nye personbiler skal være utstyrt med alkohol innen 2012 eller så snart teknologien er på plass.

MA vil arbeide for at alkohol brukes aktivt i forbindelse med straffeutmåling ved promillemålinger, og at det settes krav til at personer som har fått gjentatte dommer, må bruke alkohol for å kunne få tilbake føreretten.

MA vil arbeide for at det vurderes egne straffereaksjoner overfor ungdom som tas for kjøring i påvirket tilstand.

MA vil gjennom sitt ungdomsprosjekt "Death Trip" også intensivere arbeidet med ungdom, rus og trafikk. Elever/klasser i videregående skole utfordres til å lage informasjons-/kampanjeopplegg som tar for seg farene ved alkohol- og ruspåvirket trafikkadfærd.

MA vil fortsette sitt påvirkningsarbeid for å få innført nullgrense for bruk av andre rusmidler enn alkohol i trafikken, og for at politiet gis hjemmel for hurtigtesting ved trafikk-kontroll dersom det foreligger mistanke om påvirkning av andre rusmidler.

MA vil være en pådriver for at politiet får tilført økte ressurser til trafikk-kontroll, ikke bare UP, slik at effektiv og tilstrekkelig kontroll kan gjennomføres. Det gjelder både ruskontroll, fartskontroll, atferdskontroll og teknisk kontroll.

MA vil arbeide for at alle over 65 år gjennomgår et obligatorisk oppfriskningskurs med vekt på hva en skal være oppmerksom på i eldre år.

MA vil arbeide for at legekontrollene fra fylte 70 år utføres av egne kontrolleger/spesialleger på trafikk.

2.8 Motorsykelimportørenes Forening (MCF)

MCF representerer alle de største merkeimportørene av motorsykler og mopeder, og dessuten mange mindre merker. (Harley Davidson og noen mindre importører er ikke medlemmer.)

Foreningen har pekt ut trafikk-sikkerhet for motoriserte tohjulinger og miljøaspektet ved disse som viktigste satsing for bedre rammebetingelser. Foreningen vil prioritere en jevn dialog med myndighetene, og bransjerettede tiltak for å forbedre trafikk-sikkerheten for disse trafikantgruppene.

MCF legger også til rette for at medlemsbedriftene og deres forhandlere deler ut materiell i form av effekter og lærestoff, samt arrangerer samlinger, seminarer, kurs mv. for å øke ferdighetsnivået og påvirke holdninger og atferd.

Tiltak

MCF vil avholde et årlig seminar om trafikk-sikkerhet for motoriserte tohjulinger.

MCF vil gjennomføre årlige kampanjer for bedre sikkerhet for motoriserte tohjulinger. Det vil være om synlighet, sikkerhetsutstyr osv. Kampanjen vil bli kombinert med utdeling av informasjonsmateriell.

MCF vil ta et initiativ som går ut på at de som kjøper en motorsykkel, samtidig skal melde seg på et ferdighetskurs.

MCF vil utarbeide et forslag til en egen nasjonal ordning med kjørekursopplegg for bilister slik at de får førerett for lett MC.

2.9 Norges Automobil-Forbund (NAF)

NAF er en medlemseid, nøytral og uavhengig forbruker- og interesseorganisasjon innen mobilitet, med 500 000 medlemmer. NAF er i tillegg en del av et internasjonalt nettverk organisert gjennom FIA (www.fia.com) som organiserer mer enn 100 millioner medlemmer internasjonalt.

NAFs visjon er å ta ansvar og gjøre Norge til et tryggere og bedre land å være trafikant i. Det er således klart at trafikksikkerhet står svært sentralt i mye av det arbeidet NAF bedriver.

NAF mener livslang læring og påvirkning er viktig for å få gode holdninger til trafikksikker atferd. Barn møter derfor NAF allerede på barnehagenivå i form av teori og praktiske øvelser, som f.eks. kjøring med elektriske biler.

Tiltak

NAF vil fortsette arbeidet med aksjon skoleveg, og arbeidet vil bli utvidet til å pågå hele skoleåret. Hensikten er å bevisstgjøre elevene, skolene og pårørende slik at de opptrer med tanke på egen og andres sikkerhet. En sykkelkonkurranse er et sentralt element. Lokalt involverer NAF andre aktører som f.eks. Statens vegvesen, politiet mfl. Årlig skal sykkelkonkurransen involvere minst 45 skoler.

NAF vil videreføre kampanjen "Trygg skolevei". Kampanjen vil heretter pågå hele året. Lokalt vil det fokuseres på infrastruktur, bevisstgjøring, atferd og oppfølging av elever, pårørende og representanter fra skolen. Statens vegvesen og representanter fra kommunen der skolen ligger, vil bli involvert. Ambisjonen er at alle NAFs lokalavdelinger gjennomfører kampanjen på minst én skole.

NAF vil fortsette å tilby ungdom kjøretrening i trygge omgivelser. Flere av NAFs lokalavdelinger inviterer ungdom på 16 år til en kjøretur på en av NAFs øvingsbaner etter at de har gjennomført trafikalt grunnkurs. Gjennom "NAF Trafikkopplæring" tilbys kurs for å bevisstgjøre unge bilførere slik at de tilegner seg en sikrere og mer miljøvennlig kjørestil.

NAF vil fortsette å gjennomføre sine kurs for eldre bilførere. NAF tilbyr kurs til eldre bilførere for å bevisstgjøre dem og oppdatere dem på temaer som

nye trafikkregler, syn, reaksjonsevne, medikamenter og sikkerhetsutstyr i bil.

NAF vil fortsette å delta i en rekke aksjoner, enten alene eller i samarbeid med andre, som f.eks. aksjoner for refleksbruk, russeaksjoner med tekniske kontroller og info om risikoen ved å kjøre i ruspåvirket tilstand. Sikkerhetssjekker er tilpasset årstidene. Sikkerhetsrelaterte forbrukertester og publisering av disse gjennomføres slik at bilkjøpere og andre blir mer bevisst på sikkerhet når de skal kjøpe bil og bilutstyr.

NAF vil fortsette å produsere forbrukertester i Norge og i samarbeid med våre søsterorganisasjoner i utlandet, samt å kunngjøre disse. Forbrukertestene retter seg mot trafikanter og produsenter av utstyr og kjøretøy.

2.10 Norges Lastebileier-Forbund (NLF)

NLF er både næringsorganisasjon og arbeidsgiverforening. NLF ble etablert i 1935. I dag har forbundet ca. 4 000 medlemmer, som representerer ca. 10 500 lastebiler. NLF er landsdekkende, med fylkesavdelinger, regioner og lokalavdelinger. Hovedkontoret, med 21 ansatte, ligger sentralt i Oslo. Forbundet har 12 avdelingskontorer med ansatte som jobber for medlemmene i distriktene. Det er stort engasjement blant medlemmene. 265 aktive tillitsvalgte jobber for medlemmenes velferd. Blant annet har NLF ca. 50 kollegahjelpere som er et støtteapparat for den som kommer ut for en ulykke i jobben. Lokalt og regionalt arrangeres medlemstreff flere ganger årlig.

Bedrifter som driver lovlig, ervervsmessig gods-transport med vare- og lastebil – representert ved eier og inntil 9 medeiere, familiemedlemmer og støttemedlemmer – kan bli medlem i NLF.

Hovedmålet for NLF er å levere kompetanse, resultater og samhold.

Tiltak

NLF vil rykke inn annonser i Bladet Norsk Transport med innhold om trafikksikkerhet, rettet mot lastebilsjåfør.

NLF vil gjennomføre seminarer med tema omdømme og trafikksikkerhet.

NLF vil arrangere medlemsmøter med tema omdømme og trafikksikkerhet.

NLF vil produsere en opplysningsfilm/DVD med tema fart og trafikksikkerhet.

2.11 Norsk Motorcykel Union (NMCU)

NMCU er en landsomfattende interesseorganisasjon for norske gatemotorsyklister. NMCU ble stiftet i 1972 og har omlag 15 000 medlemmer. NMCU er ikke en typisk trafikksikkerhetsorganisasjon, men fordi motorsyklistene møter mange utfordringer på dette området, er svært mye av NMCUs virksomhet likevel relatert til trafikksikkerhet.

Trygg motorsykelkjøring krever at MC-førerene har høy kompetanse, og derfor er NMCU tungt involvert både i utviklingen av MC-opplæringen og i etterutdanning av motorsyklistene. Med bare to hjul og noen få kvadratcentimeter veggrep er motorsyklister mer enn andre avhengig av forutsigbare kjøreforhold. Derfor samarbeider NMCU og Statens vegvesen om et elektronisk system for å melde inn farlige forhold i det fysiske vegmiljøet. NMCU promoterer derfor hele tiden bruk av ikke-påbudt, personlig verneutstyr. Målet er å få alle motorsyklister til alltid å bruke hjelm, kjøre dress, hansker, støvler og ryggskinne.

NMCU har en *Avtale om trafikksikkerhet* med Statens vegvesen. I denne avtalen er det beskrevet en rekke forpliktende tiltak som partene vil gjennomføre i planperioden.

Tiltak

NMCU vil fortsette å gjennomføre "Se oss"-kampanjer hver vår, der det deles ut løpesedler som minner bilførere om at MC-folket er ute på vegene igjen. I den forbindelse vil NMCU få vist en nyprodusert kampanjefilm på TV2 og TVNorge på de reklamefrie dagene i påsken og pinsen. Denne filmen skal også spres på Internett slik at flest mulig bilførere blir oppmerksomme på budskapet.

NMCU vil på ikke-kommersiell basis bidra med sin MC-faglige kompetanse i utviklingen av en helt ny og mer moderne lærebok til bruk i MC-opplæringen. Fokus på kjørestrategisk kompetanse vil stå helt sentralt i dette banebrytende lærebokprosjektet.

2.12 Norges Motorsportforbund (NMF)

NMF organiserer motorsporten innenfor Norges Idrettsforbund og olympiske og paralympiske komité. Forbundet har om lag 330 klubber, 43 000 medlemmer og ca. 20 000 aktive motorsportsutø-

vere, hvorav en betydelig andel barn og ungdom. Forbundet har også ansvar for integrering og har tilbud til funksjonshemmede innen flere grener.

Motorsportsaktivitet foregår på lukkede baner og avsperrede områder. Virksomheten er regulert gjennom en egen forskrift som gir unntak fra de ordinære trafikkbestemmelser og reglementer som er fastsatt av forbundet, blant annet basert på internasjonale forbunds og norsk idretts retningslinjer.

Alle utøvere i den organiserte motorsporten må gjennomgå lisenskurs og inneha lisens og forsikring. Både utøvere og ledere/aktivitetsledere/trenere/funksjonærer må oppfylle bestemte kompetansekrav. Utdanningsopplegget er omfattende og under kontinuerlig utvikling. Gjennom dette legges det bl.a. vekt på positive verdier, ansvarlighet og sikkerhet. Det føres eget register i forbundet over kjøretøy som benyttes innen motorsporten, og det gjelder særskilte avgiftsvilkår for disse.

Tiltak

NMF vil spille en aktiv rolle i trafikksikkerhetsarbeidet ved å formidle positive holdninger. Idrettsledere og eliteutøvere vil kunne ha stor gjennomslagskraft overfor barn og unge som formidlere av holdninger. Dessuten kan man ved å tiltrekke adrenalin- og actionsøkende ungdom til motorsporten, sørge for at det blir lagt til rette for et forsvarlig og sikkert tilbud i organiserte former.

NMF vil fortsette å spille en viktig rolle for å utvikle ferdigheter som er viktige for å bli gode og sikre trafikanter. Fra ung alder utvikler man innen den organiserte sporten motoriske ferdigheter, reaksjonsevne og respekt og forståelse for fart.

NMF vil arbeide for at baner og anlegg innen motorsporten i større grad skal kunne utvikles med sikte på opplæring av ordinære trafikanter. Der kan det legges til rette for trening og øvelse innen fartsmeistring og andre ferdigheter det er viktig å utvikle og holde ved like for alle som skal ferdes i trafikken. NMF vil forsøke å få til et samarbeid på tvers av etater, departement og forvaltningsnivåer.

NMF vil invitere myndighetene til samarbeid for at de skal kunne dra nytte av den ressursen som ligger i at det innenfor klubbapparatet i motorsporten finnes personell med god kompetanse som vil kunne bistå i forbindelse med opplæringstiltak. I forbindelse med opplæring knyttet til de nye førerkortkravene for snøscooter finnes det også anlegg over hele landet som kan benyttes.

NMF vil benytte en rapport fra SINTEF fra desember 2009 som grunnlag for å videreutvikle motorsportens rolle i trafikksikkerhetsarbeidet. Den vil bl.a. brukes som utgangspunkt for å utvikle kompetansehevingstiltak, klubb utviklingsprosesser m.m.

2.13 Norsk Pensjonistforbund (NPF)

NPF er en partipolitisk uavhengig og nøytral organisasjon, med 184 000 medlemmer. Den har som oppgave å ivareta medlemmenes sosiale, økonomiske, helsemessige og kulturelle interesser. NPF skal arbeide aktivt for å skape best mulig forhold for pensjonistene og for at pensjonistenes stilling i samfunnet skal bli styrket. NPF har forhandlingsrett i trygdespørsmål og drøftingsrett i alle saker som omhandler eldre i statsbudsjettene.

NPF ser mobilitet for eldre som svært viktig, både for samfunnet og for den enkelte, og har et eget trafikkutvalg, hvis oppgave er å gi råd til forbundets besluttende organer i saker som trafikk, trafikkopplæring, kollektiv transport, TT-tjeneste og trafikksikkerhet.

NPF ser den økende aggressive atferden blant mange bilister som en usikkerhetsfaktor i trafikken.

Tiltak

NPF vil i møtevirksomhet bruke informasjon fra prosjektet "Trafikk, Helse og Aldring" til å påvirke sine medlemmer slik at de i størst mulig grad deltar i Statens vegvesens kurs 65+

NPF vil i samarbeid med Statens vegvesen legge bedre til rette for trafikksikkerhetskurset rettet mot eldre bilførere (65+), slik at flest mulig kan delta.

NPF vil ta kontakt med Statens vegvesen for å få intensivert arbeidet med rumlestriper midt i vegen og i vegkanten, ettersom de ser dette som svært forebyggende mot møte- og utforkjøringsulykker.

NPF vil i samarbeid med Statens vegvesen oppfordre sine medlemmer til å oppdatere seg på nye trafikkregler.

NPF vil i samarbeid med Statens vegvesen oppfordre sine medlemmer til omtanke ved bruk av musikk-/kommunikasjonsutstyr under kjøring, og til å installere lovlig trådløst utstyr.

2.14 Norges Taxiforbund (NT)

NT er en bransje- og interesseorganisasjon for drosjeeiere i Norge. Forbundet har 4 850 medlemmer fordelt over hele landet.

Aktivitetene er organisert via fylkesavdelinger. Opplæringstilbudet er organisert gjennom Taxiskolen AS, hvor forbundet er hovedaksjonær.

Drosjer var i perioden 2006–2008 hvert år innblandet i 70 ulykker med personskafe. Hovedsakelig medførte disse kun lettere skader. Statistikken viser 5 hardt skadde per år i perioden, en nedgang fra 8,4 per år i perioden 2001–2005.

I forbundets handlingsprogram for perioden 2009–2011 er vegpolitikk og trafikksikkerhet blant de prioriterte satsingsområdene.

Beltepåbud for taxiførere ble innført høsten 2008 etter ønske fra forbundets landsmøte.

Tiltak

NT vil følge opp beltepåbudet for taxiførere med jevnlig påminningskampanjer overfor sine medlemmer. I kampanjene rettes oppmerksomheten på beltebruk mot taxiførerne så vel som mot passasjerene.

NT vil utvikle kurstilbud for næringens utøvere for å styrke taxiførernes kompetanse om risikoforhold i trafikken. Gjennomgatte kurs skal kvalifisere til rabatt på bilforsikring, og skal bidra til at den lave skadefrekvensen i næringen reduseres ytterligere.

NT vil arbeide for at det ved utlysning av offentlig betalte transporttjenester stilles krav til kjøretøy og førerkompetanse med tanke på sikrest mulig transport, utover de generelle HMS-kravene. Det vil bli utviklet anbefalte kvalifikasjons- og kontraktskrav som vil inkludere en kombinasjon av miljø- og trafikksikkerhetskrav.

2.15 Opplysningsrådet for Veitrafikken (OFV)

OFV er en fellesorganisasjon for 21 landsomfattende organisasjoner og flere enn 50 bedrifter innenfor vegsektoren. OFVs målsetting er at vegbrukerne skal få dekket sitt transportbehov på en effektiv og rasjonell måte, med minst mulig skade på mennesker og miljø. OFVs hovedstrategi er å innhente, analysere og formidle fakta og kunnskap om vegene og vegtrafikkens konsekvenser for samfunnet og enkeltpersoner, og vil sammen med sine medlemmer avdekke svakheter ved dagens

vegtrafikk og sikre bedre løsninger. I det løpende arbeidet er OFV primært opptatt av områdene kjøretøy og infrastruktur.

Tiltak

OFV vil avdekke svakheter ved dagens vegtrafikk og foreslå bedre løsninger.

OFV vil være pådriver for at kjøretøyparken utvikles i trafikk sikker og miljøvennlig retning.

OFV vil være en pådriver for at vegstandarden utvikles i trafikk sikker retning.

OFV vil, som et supplement til myndighetenes indikatorer, utarbeide egne trafikk sikkerhetsindikatorer innenfor områdene veg, trafikant og kjøretøy.

OFV vil sammen med sine medlemmer være pådriver for at det etableres et uavhengig vegtilsyn, ikke minst ut fra hensynet til forvaltningsreformen og behovet for å sikre enhetlig vegstandard på tvers av fylkesgrenser.

OFV vil være en pådriver for at det etableres bindende føringer og minstestandarder for drift og vedlikehold på eksisterende veg, basert på blant annet trafikk sikkerhetskriterier.

2.16 Skadeforebyggende forum (SF)

SF er en medlemsorganisasjon som samler aktører fra privat og offentlig sektor til felles innsats for en sikrere hverdag. Frivillige organisasjoner, kommuner, helse- og forskningsinstitusjoner, forsikringsselskaper og næringslivsaktører deltar i virksomheten. SF har i alt ca. 90 medlemmer. Det er opprettet egne fagråd som samler kompetanse innenfor ulike sektorer. SF er et nasjonalt knutepunkt for WHO's program Trygge lokalsamfunn. Virksomheten finansieres med medlemsskontingenter, samarbeidsavtale med Helse- og omsorgsdepartementet og Finansnæringens Felle-organisasjon og gjennom eksterne bidrag.

Målsettingen er å forebygge skader og ulykker som fører til personskade og dødsfall, og å begrense konsekvensene av alvorlige ulykker. SF arrangerer møteplasser, formidler kunnskap, initierer og utvikler prosjekter, motiverer til innsats og fungerer som pådriver for samarbeids- og utviklingstiltak. SF deltar i nordiske, europeiske og internasjonale nettverk, og medvirker til økt internasjonal kontakt- og erfaringsutveksling.

Tiltak

SF vil gjennom Barnesikkerhetsrådet se på muligheten til å få gjennomført forbedringer når det gjelder sikring av barn i bil og sikring av skoleveger.

SF vil gjennom Eldresikkerhetsrådet se på spørsmål knyttet til eldres situasjon som bilførere og trafikanter.

SF vil som en del av arbeidet med Trygge lokalsamfunn arbeide for en tryggere trafikkavvikling gjennom holdningsskapende informasjon, atferdsendrende tiltak og strukturelle endringer.

2.17 Snøscooterimportørenes Forening (SIF)

SIF representerer samtlige av de kjente merkeimportørene for snøscootere, som dekker 99,9 % av markedet.

SIF har det siste året økt oppmerksomheten på trafikk sikkerhet i betydningen sikker snøscooterbruk, selv om kjøretøy av denne typen ikke brukes på offentlig veg.

SIF ønsker å fokusere på at statistikkgrunnlaget er mangelfullt for ulykker med snøscooter, idet registreringen bare er av ulykker på veg.

SIF er opptatt av å formidle erfaringene fra Norge og andre land, som gir klare indikasjoner på politiske beslutninger som kan tas for å fremme sikker kjøring. To relativt ferske rapporter (Vegdirektoratets TS 2008:6 og Høgskolen i Finnmarks HIF-rapport 2009:1) viser at de færreste ulykker med snøscooter skjer i merkede løyper. I Sverige er samtlige av dødsulykkene undersøkt over et lengre tidsrom, og de offisielle rapportene viser at kun ca. 10 % av ulykkene skjer i scooterløype, selv om disse står for 90 % av trafikkarbeidet.

Tiltak

SIF vil delta praktisk og økonomisk i en kampanje for å heve kompetansen blant snøscooterførere.

SIF vil selv eller sammen med myndighetene utarbeide både grundig og kortfattet informasjonsmateriell rettet mot ulykkesutsatte brukergrupper og ulykkesutsatte områder og typer av kjøring.

SIF vil samle og formidle informasjon fra inn- og utland som dokumenterer at et godt merket løypenett er et helt avgjørende virkemiddel for å fremme sikker snøscooterbruk.

SIF vil arbeide for at det blir lagt til rette for anlegg av sikre og godt merkede løyper. Disse legger til rette for en realistisk opplæring og kompetanseheving, og utgjør den sikreste infrastrukturen.

SIF vil arbeide for at føreropplæringen blir gjort bedre, ved at den blir enklere tilgjengelig og mer praktisk lagt opp. SIF anser egnede øvingsområder og traseer for snøscooterkjøring som avgjørende for å redusere antall ulykker betydelig. SIF ønsker endringer i motorferdselslovgivningen for å realisere dette.

2.18 Syklistenes Landsforening (SLF)

SLF er en landsomfattende og ideell organisasjon som arbeider for å fremme sykling i Norge. SLF ble stiftet i 1947 og har ca. 12 000 medlemmer.

Foreningens formålsparagraf er å:

- fremme bruk av sykkel som et effektivt, helsebringende og miljøvennlig transportmiddel
- ivareta hverdags- og fritidssyklistenes interesser
- arbeide for bedre sikkerhet og økt glede ved bruk av sykkel
- forbedre kunnskap om og forståelse for syklistenes behov

SLF søker å realisere formålet gjennom informasjon til medlemmene og allmennheten, og gjennom initiativ overfor og samarbeid med offentlige organer, foreninger og organisasjoner i Norge og andre land.

Tiltak

SLF vil samarbeide med vegmyndighetene for å følge opp målsettingene i Nasjonal transportplan om en reduksjon av antallet drepte og hardt skadde i vegtrafikken. SLF vil bl.a. i samarbeid med de andre vegbrukerorganisasjonene bidra aktivt i en holdningskampanje rettet mot samspill i trafikken.

SLF vil jobbe aktivt mot medlemmene via medlemsbladet På Sykkel og ved hjelp av egne nettsider.

SLF vil arbeide aktivt for å spre en kortfattet brosjyre om trafikkregler for sykling til sportsbutikker som selger sykler. Brosjyren vil også brukes aktivt mot egne medlemmer og andre trafikanter for å øke kunnskap og forståelse om trafikkreglene for sykling.

SLF vil oppfordre publikum til å melde inn trafikkfeller på et eget trafikkfelleskjema ved hjelp av

internettsiden www.syklistene.no. LF vil følge opp disse trafikkfellene mot ansvarlig vegholder.

SLF vil formidle kunnskap om sykling og trafiksikkerhet til sine medlemmer. Dette vil SLF gjøre ved bl.a. å videreformidle en temaanalyse av sykkelulykker som ble utført av Statens vegvesen i 2009. Denne gir grundig og til dels ny kunnskap om de alvorlige sykkelulykkene i Norge. Videre vil de sikre at denne kunnskapen blir fulgt av opp av nasjonale, regionale og lokale vegmyndigheter.

SLF vil annet hvert år gjennomføre en omfattende undersøkelse om sykkelforhold, med fokus på trafiksikkerhet. Undersøkelsen vil bli gjennomført blant 6 000 av SLFs medlemmer i mer enn 20 byer.

2.19 Transportbedriftenes Landsforening (TL)

TL er en bransje- og arbeidsgiverforening for transportselskaper i Norge tilknyttet Næringslivets Hovedorganisasjon (NHO). TL har nær 150 medlemsbedrifter med 16 000 ansatte, 7 800 rute- og turbusser, 2 000 lastebiler og 300 skinnegående vogner. Medlemsbedriftene utfører 90 % av kollektivtransporten i Norge, og transporterer 380 millioner passasjerer per år.

Tiltak

TL vil starte opp et prosjekt med det formål å utvikle en nasjonal standard innen krise- og beredskapsledelse for bussbransjen i Norge. Det tilstrebes å utvikle en operasjonell håndbok som skal inneholde de fleste krav til selskapsvis gjennomføring av risikoanalyser, vurdering av risiko opp mot restrisiko, oppbygging av planverk og øving, og krav om forventet trafiksikkerhet og beredskapsledelse. Prosjektet vil utgjøre et viktig premiss i busselskapenes forebyggende trafiksikkerhetsarbeid.

TL vil videreutvikle prosjektet Kompetanseløftet, som er et kompetansehevende e-basert opplæringsprogram der 9 800 yrkessjåfører er registrert som brukere. Prosjektet består av fire moduler hvorav en modul tar for seg sentrale trafiksikkerhetsmessige aspekter som berører bussføreryrket.

TL vil fortsette sitt regelmessige interne og eksterne informasjonsarbeid overfor medlemmene om viktigheten av å overholde kjøre- og hviletidsbestemmelsene, bruke bilbelte, overholde fartsgrensene og overholde forbudet mot bruk av håndholdt mobiltelefon. Dette er i overensstemmelse med trafiksikkerhetsavtalen som TL har inngått med Statens vegvesen.

TL vil styrke sitt informasjonsarbeid overfor medlemmene med hensyn til sikker kjøring under særlig krevende vær- og føreforhold.

TL vil være en sentral aktør hva gjelder implementering og gjennomføring av EUs etterutdanningsdirektiv for yrkessjåfører, hvor bl.a. trafikk-sikkerhet inngår som et sentralt tema.

KAPITTEL 3

Forsvarets bidrag

Forsvarets trafikksikkerhetsarbeid er forankret i langtidsplaner og årlige aktivitetsplaner. Strategi- og handlingsplanen for trafikksikkerhet 2009–2012 er den fjerde i rekken av langtidsplaner. Forsvaret har bygd en vesentlig del av trafikksikkerhetsarbeidet på Nasjonal handlingsplan for trafikksikkerhet på veg 2006–2009, og har lagt nullvisjonen til grunn for sin langtidsplan. Forsvaret har i forbindelse med handlingsplanen inngått egne samarbeidsavtaler med Statens vegvesen, Trygg Trafikk og Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund. Disse er med dette medlemmer av Forsvarets styringsgruppe for trafikksikkerhet. Forsvaret deltar i de årlige nasjonale trafikksikkerhetskonferansene som holdes av Statens vegvesen, Trygg Trafikk og andre etater.

Et hovedelement i handlingsplanen er kvalitetsheving og styrking av vognførerutdanningen i Forsvaret. Det er etablert et eget kompetansesenter knyttet til Forsvarets transportskole og laget en helhetsplan for vognførerutdanningen. Forsvarets transportskole har sekretariatsfunksjonen for styringsgruppen for trafikksikkerhet, og trafikksikkerhetskoordinatoren er tilknyttet skolen.

Gjennom samarbeidsavtalene har Forsvaret blant annet forpliktet seg til å ha nullvisjonen som prinsipp for trafikksikkerhetsarbeidet og ha en trafikksikkerhetsplan som revideres hvert fjerde år i takt med NTP og tiltaksplanen for trafikksikkerhet på veg. Samarbeidsavtalene forplikter også til å spre kunnskap om trafikksikkerhet blant vernepliktige og ansatte, ta opp trafikksikkerhetsspørsmål med interesseorganisasjoner tilknyttet Forsvaret og å formidle trafikksikkerhetsproblemer til Statens vegvesen, fylkekommuner og kommuner. Forsvaret har også som mål å ha et nettverk med trafikksikkerhetsansvarlige i alle garnisoner og større enheter. De har også forpliktet seg til å bistå Statens vegvesens ulykkesanalysegrupper ved ulykker hvor Forsvarets kjøretøy eller personell er involvert, og føre statistikk over og analysere trafikkuulykker der Forsvarets kjøretøy er involvert.

Øvrige punkter i handlingsplanen er blant annet:

- oppnevne egne kontaktoffiserer for trafikksikkerhet ved hver garnison eller større enheter som rapporterer til Forsvarets trafikksikkerhetskoordinator
- etablere en egen trafikksikkerhetstelefon som er åpen for alle, og et eget nettsted for trafikksikkerhet
- deltakelse av Forsvarets sanitet og militærpoliti i kontroller, forebyggende aktiviteter og arrangementer
- etablere en egen forslagsordning for trafikksikkerhet
- gjennomføre årlige spørreundersøkelser for å få inn synspunkter på det trafikksikkerhetsarbeidet som drives, og for å kartlegge behov ytterligere tiltak
- ha trafikksikkerhet som tema på arrangementer
- drive holdningsskapende arbeid mot uansvarlig kjøring
- foreta sikkerhetsmessig forhåndsvurdering av kjøretøy og utstyr til internasjonale operasjoner og informasjon om trafikkforhold i utlandet
- innføre kjøreloggbok for vognførere i tjeneste
- etablere sikkerhetsutstyr i og obligatorisk merking av Forsvarets leasede kjøretøy
- gjennomføre forsøksprosjekter for å øke risikoforståelsen knyttet til høy fart



Referanser

Alver mfl. (2009):

Sosioøkonomiske forskjeller i ulykkesskader. Rapport 2009:9, Folkehelseinstituttet

Elvik, R. og Bjørnskau, T. (2005):

How accurately does the public perceive differences in transport risks? An exploratory analysis of scales representing perceived risk. Accident Analysis and Prevention 37 (2005) 1005–1011

Departementene (2009):

Ulykker i Norge. Nasjonal strategi for forebygging av ulykker som medfører personskade

EU Dec 2009:

Preliminary documents on EU Road Safety Action Plan 2011–2020 – DGTREN

Forsvaret (2009):

Forsvarets Strategi- og handlingsplan for trafiksikkerhet 2009–2013

Fosser, S. og Elvik, R. (1996):

Dødsrisiko i vegtrafikken og andre aktiviteter. TØI-notat 1038 Oslo, Transportøkonomisk institutt

Hvoslef, H. (1990):

Yrkesrisiko i transport. Notat av 27.4.90. Oslo, Vegdirektoratet, Trafikksikkerhetskontoret

Høgskolen i Finnmark (2009):

Snøscooter og trafiksikkerhet, feltarbeid blant brukere og tiltaksplan for forebygging av ulykker (delrapport 2), Alf Gunnar Medhus og Sidsel Germeten

Politidirektoratet (2009):

Strategiplan for politiets trafikkteneste 2008–2011

Reason, James (1997):

Managing the Risks of Organizational Accidents

Statens vegvesen (2010):

Handlingsprogram 2010–2013 (2019) – Stadfesting av investeringsprogrammet for riksvegnettet

Statens vegvesen (2010 – 2):

Handlingsplan for Statens vegvesens bruk av ITS 2009–2013

Statens vegvesen (2009 – 1):

Plan for tiltak mot ungdomsulykker – en del av tiltaksplanen for trafiksikkerhet 2010–2013, Rapport TS 2009:5

Statens vegvesen (2009 – 2):

Dybdeanalyser av dødsulykker i vegtrafikken 2005–2008, med særlig fokus på 2008

Statens vegvesen (2009 – 3):

Temaanalyse av sykkelulykker basert på data fra dybdeanalyser av dødsulykker i vegtrafikken 2005–2008

Statens vegvesen (2008):

Ulykker med snøscootere innblandet, TS 2008:6

Statens vegvesen (2007 – 1):

Nasjonal sykkelstrategi – attraktivt å sykle for alle. Grunnlagsdokument for NTP 2010–2019, Vegdirektoratet

Statens vegvesen (2007 – 2):

ITS-strategi for Statens vegvesen – målrettet, troverdig og effektiv bruk av ITS, Veg- og trafikkavdelingen nr. 7/2007

St.meld. nr. 16 (2008–2009):

Nasjonal transportplan 2010–2019

Transportøkonomisk institutt (TØI) – 1 (2007):

Ulykker i hjem og fritid koster seks ganger mer enn trafikkulykker, Samferdsel 8 2007

Transportøkonomisk institutt (TØI) – 2 (2007):

Rapport 933/2007 Nyttekostnadsanalyse av skadeforebyggende tiltak

Transportøkonomisk institutt (TØI) (2006):

Vegdekkets tilstand og trafikksikkerhet, TØI-rapport 840/2006

Transportøkonomisk institutt (TØI) (2005):

Sykkelulykker. Ulykker, skadekonsekvenser og risikofaktorer, TØI-rapport 793/2005

Transportøkonomisk institutt (TØI) (2008):

Risiko i trafikken 2005–2007, TØI-rapport 986/2008

Trygg Trafikk (2010): *Strategiplan 2010–2013*

Utdanningsdirektoratet (2010):

Halvårige spørreundersøkelser til grunnskoler og videregående skoler høsten 2009, NIFU step

Verdens helseorganisasjon WHO (2009):

Global Status Report on Road Safety. Time for action.

Utrykningspolitiet (2009):

UP 2012 / Strategimagasin fra Utrykningspolitiet

VEDLEGG – liste over tiltak

Tiltak nr.	Tiltak	Hovedaktørene					Side
		Statens vegvesen	Politi	Helse- direktoratet	Utdannings- direktoratet	Trygg Trafikk	
KAPITTEL 1: TRAFIKANTTILTAK							
1	Tilby trafikk-kurs til ansatte i barnehager og studenter i førskolelærerutdanning					x	42
2	Videreutvikle www.barnas-trafikklubb.no som en nettbasert, åpen og gratis læringsressurs					x	42
3	Utarbeide støttemateriale om trafikkopplæring til bruk i grunnskolen og videregående opplæring				x	x	43
4	Videreføre og utvide ordningen med Trygg Trafikk-ambassadører ved inntil 10 barneskoler og inntil 10 ungdomsskoler					x	43
5	Følge opp kartleggingen av trafikkopplæringens omfang og nivå, som ble utført av Utdanningsdirektoratet høsten 2009, med informasjon og pådriverarbeid overfor skolene					x	43
6	Utarbeide eksempler på undervisningsopplegg for trafikkopplæring tilpasset barnetrinnet og publisere dette på www.skolenettet.no				x	x	44
7	Tilby trafikk-kurs til lærere i grunnskolen og til studenter ved de pedagogiske høyskolene					x	44
8	Videreutvikle www.trafikkogskole.no/barnetrinn som en innholdsrik, aktuell og fleksibel ressurs for alle trinn i grunnskolen					x	44
9	Utarbeide et undervisningsopplegg i henhold til kompetansemålene i naturfag tilpasset ungdomstrinnet				x	x	44
10	videreutvikle nettstedet www.trafikkogskole.no/ungdom					x	44
11	videreutvikle tverrfaglige opplæringstilbud til ungdomsskolen					x	44
12	Arbeide for at det etableres en stipendordning for lærere som vil spesialisere seg på trafikk					x	44

Tiltak nr.	Tiltak	Hovedaktørene					Side
		Statens vegvesen	Politi	Helse- direktoratet	Utdannings- direktoratet	Trygg Trafikk	
KAPITTEL 1: TRAFIKANTTILTAK (forts.)							
13	Drive motivasjonsvirksomhet overfor foreldrene med tanke på å bevisstgjøre dem deres betydning for at trafikkopplæring skal gi redusert risiko for elever på ungdomstrinnet	x				x	44
14	Videreføre forebyggende tiltak på videregående skole					x	45
15	Videreføre forebyggende tiltak overfor russen	x	x			x	45
16	Gjennom ulike samarbeidstiltak med trafikkskolene og tilbud om etterutdanning for trafikklærere, forsterke innsatsen for at føreropplæringen skal gjennomføres slik den er tenkt	x					46
17	Evaluerer omleggingen av føreropplæringen og videreutvikle denne på områder der dette, som følge av evalueringen, viser seg nødvendig	x					46
18	Vurdere Trafikalt grunnkurs spesielt, med vekt på etikk i trafikken	x					46
19	Følge opp pilotprosjektet "Føreropplæring i tilknytning til videregående skole" og eventuelt se på hvilke endringer som må gjøres for at denne ordningen skal kunne fungere som et nyttig verktøy i ungdommenes føreropplæring (Plan for tiltak mot ungdomsulykker)	x					46
20	Øke innsatsen til tilsyn med opplæringsinstitusjoner som gir førerkortrettet opplæring	x					46
21	Medvirke til at trafikalt grunnkurs i skolen blir innført i tråd med intensjonene. Vegmyndighetene og Trygg Trafikk vil søke et samarbeid med skoleverkets tilsynsmyndigheter for å sikre at kvaliteten på opplæringen innenfor skoleverket tilfredsstillende de krav som er stilt til kvalitet og gjennomføring av det trafikale grunnkurset, og eventuelt vurdere om kravene er tilstrekkelige	x				x	46

Tiltak nr.	Tiltak	Hovedaktørene					Side
		Statens vegvesen	Politi	Helse- direktoratet	Utdannings- direktoratet	Trygg Trafikk	
KAPITTEL 1: TRAFIKANTTILTAK (forts.)							
22	Styrke informasjonsarbeidet overfor trafikkskolene, foresatte og elever om hvordan privat øvingskjøring og opplæring ved trafikkskole kan utfylle hverandre, og om betydningen av omfattende privat øvingskjøring	x					46
23	Utrede en samordning av teoretisk og praktisk førerprøve slik at de kommer tettere i tid (Plan for tiltak mot ungdomsulykker)	x					47
24	Bidra til at det blir gjennomført gode og relevante etter- og videreutdanningskurs på høgskolenivå for både trafikklærere og sensorer	x					47
25	Ta initiativ til en prosess med sikte på å stille bestemte krav til videreutdanning for alle trafikklærere som ikke har utdanning på høgskolenivå, og å se dette i sammenheng med godkjenning for å undervise i de obligatoriske delene av føreropplæringen, slik som sikkerhetskurs på bane og veg, trafikalt grunnkurs og veiledningstimene (Plan for tiltak mot ungdomsulykker)	x					47
26	Ta initiativ til å innføre krav om merking av kjøretøyet for ferske førere	x					47
27	I større grad enn tidligere, vurdere å tilbakekalle retten til å føre motorvogn når vedkommende ikke er edruelig eller hans vandel for øvrig er slik at han ikke anses skikket til å føre motorvogn, jf. vegtrafikklovens § 34 femte ledd		x				48
28	Utrede innføring av obligatoriske kurs i kombinasjon med relevant ny teknologi for dem som av ulike grunner mister føreretten i prøveperioden, (jf. tiltak 39)	x					48
29	I større grad enn tidligere kontrollere edruelighet og vandel i forbindelse med gjenerverv av førerett, jf. vegtrafikklovens § 24 fjerde ledd		x				48

Tiltak nr.	Tiltak	Hovedaktørene					Side
		Statens vegvesen	Politi	Helse- direktoratet	Utdannings- direktoratet	Trygg Trafikk	
KAPITTEL 1: TRAFIKANTTILTAK (forts.)							
30	I samarbeid med transportbransjen, sørge for at det blir etablert relevant etterutdanning for alle yrkessjåfører i tråd med yrkessjåførdirektivet	x					49
31	I samarbeid med taxinæringen, ta initiativ til å etablere krav til yrkesmessig kompetanseheving for taxiførere	x					49
32	Tilby oppfriskningskurset Bilfører 65+ i alle fylker	x					50
33	Tilby bilførere over 65 år et nett-basert oppfriskningskurs med de viktigste temaene for sikker kjøring	x					50
34	Utarbeide en håndbok for vegplanleggere om sikkerhet for eldre	x					50
35	Revidere meldepliktforskriften for leger, psykologer og optikere for å forbedre melderutinene for ikke oppfylte helsekrav for førerkort			x			50
36	Utarbeide et felles grunnlag for alle sine nasjonale tiltak rettet mot ungdom	x	x			x	50
37	Ta initiativ overfor forsikringsbransjen med tanke på å etablere flere skadereduserende ordninger overfor ungdom enn de som nå finnes, der ungdom som benytter disse ordningene, blir premiert (for eksempel premiering for dokumentert mengdetrening)	x	x			x	52
38	Vurdere om det kan være aktuelt å utvide Trygt hjem-tilbudet	x	x			x	52
39	Følge opp og intensivere samarbeidet med friomsorgen, ved at de blant annet holder innlegg på samlinger for personer som har mistet føreretten. Metode og omfang på samlingene vil bli gjennomgått (jf. tiltak 28)	x	x			x	52
40	Forsøke å redusere andelen bilførere som bryter fartsgrensen, gjennom fartskampanjen som har fått navnet "Hvilken side av fartsgrensen er du på?"	x	x				53
41	Ta initiativ til en utredning vedrørende ulike overtredelser som fører til tap av føreretten, deriblant tapsgrensene ved fartsovertredelser	x	x				53

Tiltak nr.	Tiltak	Hovedaktørene					Side
		Statens vegvesen	Politi	Helse- direktoratet	Utdannings- direktoratet	Trygg Trafikk	
KAPITTEL 1: TRAFIKANTTILTAK (forts.)							
42	Samarbeide med transport- næringen for å øke bilbeltebruken i buss og tunge kjøretøy	x					53
43	Fokusere mer på informasjon om riktig bruk av bilbelte	x					53
44	Gjennomføre kampanjen "Husk bilbelte" med målrettet kontroll og massekommunikasjon rettet mot unge bilførere og passasjerer	x					53
45	Spre mer informasjon om sikring av barn i bil for å oppnå riktig montering av barneseter og for å påpeke faremomentene knyttet til kollisjonsputer	x	x			x	53
46	Gjennomføre tellinger for å følge med på utviklingen når det gjelder bakovervendt sikring av barn i bil					x	53
47	Gjennomføre en kampanje i samarbeid med et forsikrings- selskap for å få flere foreldre til å sikre småbarn bakovervendt					x	53
48	Være pådriver overfor fylkes- kommunene og andre kjøpere av skoleskyss for å sikre at belter og sitteplass i buss tas inn i anbuds- kravene					x	53
49	Videreutvikle en kampanjenett- side med informasjon og konkur- ranser som stimulerer til å finne en refleks som vil bli brukt					x	54
50	Ta initiativ til og koordinere aktiviteter knyttet til den nasjon- ale "Refleksdagen"					x	54
51	Påvirke kles- og skobransjen til i større grad å utstyre klær og sko med refleks – også for voksne					x	54
52	Gjennomføre en hjelmkampanje rettet mot alle voksne syklist,er, særlig studenter ved høyskoler og universiteter					x	54
53	Påvirke forhandlere til å ta inn ulike typer sykkelhjelmer					x	54
54	Ta initiativet til en kampanje rettet mot samspill i trafikken mellom bilister og syklist,er	x					55
55	Tilby HMS trafikk-kurs til virk- somheter og videreutvikle dette i samarbeid med aktører i nærin- gen, blant andre Statens vegvesen og Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund (ATL)					x	55

Tiltak nr.	Tiltak	Hovedaktørene					Side
		Statens vegvesen	Politi	Helse- direktoratet	Utdannings- direktoratet	Trygg Trafikk	
KAPITTEL 1: TRAFIKANTTILTAK (forts.)							
56	Tilby kurs i økonomisk kjøring ("eco-driving") for egne ansatte	x					55
57	Hvert år prioritere de mest ulykkesbelastede vegstrekningene for å intensivere sin kontroll- og overvåkingsinnsats	x	x				55
58	Øke omfanget av synlige bilbeltekontroller, for å oppnå en høyere opplevd oppdagelsesrisiko blant trafikantene	x	x				56
59	Gjennomføre målrettede kontroller der bilbeltebruken er lav, for eksempel på steder og til tider hvor de mest ulykkesutsatte ungdomsgruppene ferdes	x	x				56
60	I større grad kombinere bilbeltekontroller med andre kontroller	x	x				56
61	Innføre bilbeltekontroll av tungbilførere som et fast kontrollpunkt i tungbilkontrollene	x	x				56
62	Ha spesiell fokus på høyrisikogrupper ved gjennomføring av fartskontroller		x				56
63	Gjennomføre stasjonære fartskontroller med synlig uniformert politi		x				56
64	Gjennomføre mobile og stasjonære, synlige og skjulte gjennomsnittsfartsmålinger		x				56
65	Følge opp ulykkes- og fartsutviklingen på vegnettet for å vurdere nye ATK-punkter	x					57
66	Skifte ut resterende våtfilmskameraer til digitale kameraer innen utgangen av 2010 og øke antallet kameraer	x					57
67	Evaluerer streknings-ATK i løpet av 2010	x					57
68	Effektivisere behandlingen av ATK-sakene bl.a. ved å vurdere muligheter for elektronisk overføring av sakene mellom etatene	x	x				57
69	Prioritere arbeidet med automatisk trafikkontroll		x				57
70	Målrette antall ruskontroller til tider og på steder der ulykkesrisikoen er størst		x				57

Tiltak nr.	Tiltak	Hovedaktørene					Side
		Statens vegvesen	Politi	Helse- direktoratet	Utdannings- direktoratet	Trygg Trafikk	
KAPITTEL 1: TRAFIKANTTILTAK (forts.)							
71	Videreføre opplæring i "Tegn og symptomer" for å avdekke annen ruspåvirkning enn alkohol		x				57
72	Bruke både sivile og uniformerte kjøretøy for å avdekke de groveste tilfeller av aggressiv kjøreatferd		x				57
73	Bruke video for å avdekke overtredelser av kjøring mot rødt lys, ikke overholdt vikeplikt og for kort avstand til forankjørende		x				57
74	Øke bruken av straffelovens § 35 (inndragning av kjøretøy)		x				58
75	Øke bruken av vegtrafikklovens § 36 (forbud mot bruk av motorvogn)		x				58
76	Øke bruken av vegtrafikklovens § 34 for å sikre at førere fyller kravene til helse og ferdighet		x				58
77	Utvikle tjenester som gir informasjon om vegens tilstand (vær- og føreforhold), og tilrettelegge informasjonen for dem som utfører drift og vedlikehold, og senere for trafikantene (Vegværprosjektet)	x					59
78	Etablere et nasjonalt system for sanntids reisetider på vegnettet	x					59
79	Utvikle og sette i drift et system for automatisk beregning av og informasjon om ventetid på ferjer	x					59

Tiltak nr.	Tiltak	Hovedaktørene					Side
		Statens vegvesen	Politi	Helse- direktoratet	Utdannings- direktoratet	Trygg Trafikk	
KAPITTEL 2: VEGTILTAK							
80	Bidra til at etatens handlingsprogram følges opp gjennom innspill til årlige statsbudsjetter, og sørge for at planer blir utarbeidet tidsnok til at prosjektene i handlingsprogrammet kan gjennomføres som planlagt	x					60
81	Gjennomføre risikovurderinger og trafiksikkerhetsrevisjoner på minst ett plannivå for alle store prosjekter	x					61
82	Utarbeide konseptvalgutredninger og overordnede planer, slik at langsiktig utbygging og utvikling av riksvegnettet kan planlegges i tråd med nullvisjonen	x					61
83	Utarbeide en tiltaksplan for å forebygge møteulykker	x					62
84	Etablere midtrekkverk på 93 km to- og trefelts riksveger	x					62
85	Etablere forsterket midtoppmerking på om lag 180 km riksveger	x					62
86	Igangsette en systematisk gjennomgang av riksveger med fartsgrense 70 km/t eller høyere, og gjennomføre tiltak slik at vegene tilfredsstiller gitte minstekrav som er viktige for å redusere risikoen for å bli drept og hardt skadd i utforkjøringsulykker	x					62
87	Videreføre arbeidet med trafiksikkerhetsinspeksjoner og straks-tiltak på veger med mange og/eller alvorlige ulykker	x					62
88	Ta initiativ til at det blir opprettet en vegstrekning per fylke der det gjennomføres særskilte tiltak for å ivareta trafiksikkerheten for motorsyklister ("MC-nullvisjonsstrekninger")	x					63
89	Etablere et melde- og registreringssystem for farlige forhold (RFF) på eksisterende veg	x					63
90	Utarbeide en nasjonal strategi for tilrettelegging for gående	x					63
91	Videreføre arbeidet med løsninger der ulike trafikantgrupper blandes ("shared space")	x					63

Tiltak nr.	Tiltak	Hovedaktørene					Side
		Statens vegvesen	Politi	Helse- direktoratet	Utdannings- direktoratet	Trygg Trafikk	
KAPITTEL 2: VEGTILTAK (forts.)							
92	Fullføre gjennomgangen av alle gangfelt på riksveger med farts- grense 50 km/t eller høyere	x					63
93	Ta initiativ til at det blir vurdert å innføre forbud mot å gå på rødt lys	x					63
94	Tilrettelegge 226 km riksveg for gående og syklende, hvorav om lag 60 km som en del av et sammenhengende hovednett i utvalgte byer og tettsteder	x					64
95	Gjennomføre sykkelveginspeksjoner på om lag 40 % av eksisterende gang- og sykkelruter langs riksveger i løpet av planperioden	x					64
96	Ta initiativ overfor fylkeskommunene for å videreføre arbeidet med sykkelveginspeksjoner langs de "nye" fylkesvegene. Hovedsykkelruter bør inspiseres minimum hvert tiende år	x					64
97	Ta ansvar for å videreføre og videreutvikle sykkelbynettverket, slik at dette blir et naturlig og attraktivt forum for samarbeid og kompetanseutvikling for offentlige og private aktører innen tilrettelegging for syklist	x					64
98	Være en pådriver for og søke å bidra til at det blir opprettet trafikkgårder for sykkelopplæring i skolen. Det kan være aktuelt å bidra med midler til igangsetting av slike gårder, samt at etaten kan bidra med faglig bistand når gårdene er i drift (jf. 1.2.2 i del 2)	x					64
99	Etablere en gruppe som skal vurdere mulige tiltak for å redusere antallet sykkelulykker, basert på funnene en i nylig utført analyse av dødsulykker på sykkel (Statens vegvesen 2009 –3)	x					64
100	Være en pådriver overfor kommunene for å få etablert sammenhengende hovednett for myke trafikanter	x					64
101	Foreta en systematisk gjennomgang av alle registrerte vilt-påkjørslar for å kunne foreslå stedstilpassete tiltak	x					64

Tiltak nr.	Tiltak	Hovedaktørene					Side
		Statens vegvesen	Politi	Helse- direktoratet	Utdannings- direktoratet	Trygg Trafikk	
KAPITTEL 2: VEGTILTAK (forts.)							
102	Utbedre 10 % av de registrerte punktene med viltpåkjørsler med tilpassede tiltak	x					64
103	Sørge for at det blir etablert tilstrekkelig antall faunapassasjer når det bygges ny veg i områder med høy forekomst av hjortevilt	x					64
104	Formidle ny kunnskap ved å arrangere konferanse som oppsummerer erfaringene fra det pågående FoU-programmet om etterundersøkelser av vilttiltak	x					64
105	Arbeide for å få flere stopp- og hvileplasser, med særlig vekt på behovet for døgnhvile for tungtrafikksjåførene, slik at forholdene legges til rette for at kjøre- og hviletidsbestemmelsene blir overholdt. Disse plassene kan også benyttes av politiet til kontrollvirksomhet	x					65
106	Utarbeide en ny knutepunktstrategi for kollektivtrafikken. Et viktig formål er at kollektivtrafikken skal styres inn mot tilrettelagte knutepunkt der trafiksikkerheten for passasjerene er godt ivaretatt.	x					66
107	Oppgradere 60 kollektivknutepunkter og 800 holdeplasser til universell utforming	x					66
108	Slutføre arbeidet med håndbok 278 Universell utforming på veger og gater	x					66
109	Oppgradere eksisterende vegtunneler i tråd med handlingsprogrammet	x					66
110	Ha en spesiell oppfølging av driften på vegstrekninger med mange ulykker	x					67
111	Innføre nye rutiner for stikkprøvekontroll av om entreprenørenes utførelse av drifts- og vedlikeholdsoppgaver er i samsvar med funksjonskontraktene	x					67
112	Gjennomføre bedre kvalitets-sikring av entreprenørenes kvalitetssystem for drift og vedlikehold	x					67

Tiltak nr.	Tiltak	Hovedaktørene					Side
		Statens vegvesen	Politi	Helse- direktoratet	Utdannings- direktoratet	Trygg Trafikk	
KAPITTEL 2: VEGTILTAK (forts.)							
113	Sørge for at drifts- og vedlikeholds-kontraktene er særlig rettet mot drift og vedlikehold av anlegg for gående og syklende	x					67
114	Gjennomføre nye kompetanse-utviklende kurs i drift og vedlikehold både internt og eksternt	x					67
115	Arbeide for at anbefalinger og forslag til tiltak i Håndbok 245 MC-sikkerhet blir fulgt opp	x					67
116	Avslutte arbeidet med å imple-mentere gjeldende fartsgrense-kriterier for byer og tettsteder (jf. NA-rundskriv 05/17) på alle riksveger og fylkesveger	x					67
117	Oppfordre alle kommunene til å implementere gjeldende farts-grensekriterier for byer og tett-steder (jf. NA-rundskriv 05/17) på kommunale veger	x					67
118	Slutføre arbeidet med nye farts-grensekriterier utenfor tettbygd strøk	x	x				68
119	Gjennomgå hele riks- og fylkes-vegnettet med sikte på å inn-arbeide nye fartsgrensekriterier utenfor tettbygd strøk	x					68
120	I samarbeid med de ulike arrangører, vurdere gjeldende regler for bilrally og sykkelritt på offentlig veg	x					68
121	Lage kriterier, retningslinjer og veiledning for bruk av dynamisk køvarsling som et standardisert tiltak på steder hvor varierende kø skaper ulykker	x					69
122	Etablere minst ett system med dynamisk køvarsling	x					69
123	Etablere system med rampe/tilfartskontroll på en sterkt trafikkert vegstrekning og arbeide med å informere og skape aksept hos trafikantene	x					69
124	Lage retningslinjer for bruk av dynamiske fartsgrenser	x					69
125	Prøve ut og evaluere dynamiske fartsgrenser på utvalgte strekninger	x					69

Tiltak nr.	Tiltak	Hovedaktørene					Side
		Statens vegvesen	Politi	Helse- direktoratet	Utdannings- direktoratet	Trygg Trafikk	
KAPITTEL 3: KJØRETØYTILTAK							
126	Gjennomføre bremsekontroll i minst 10 % av alle utekontroller som gjøres av tunge kjøretøy	x					70
127	Følge opp EØS-avtalen når det gjelder krav til antall gjennomførte kontroller av kjøre- og hviletid	x	x				71
128	Bruke målrettede kontroller av lette kjøretøy inn i arbeidet med å redusere ungdomsulykker	x					71
129	Gjennomføre kontroller der utvelgelsen av kjøretøy skjer ved hjelp av automatisk kjenne-merkegjenkjenning	x	x				72
130	Videreutvikle utstyr og prosedyrer som kan benyttes til automatisk kjennemerkegjenkjenning ved utekontroller	x					72
131	Etablere prototyper på "smarte kontrollpunkter"	x					72
132	Evaluerer faktagrunnlaget for å kunne si noe om effekten av termografi til bruk for kontroll av bremses og hjulutrustning på tunge kjøretøy, og eventuelt utvikle utstyr for dette formålet	x					72
133	Gjennomføre tilsyn hos samtlige godkjente kjøretøyverksteder/kontrollorganer for PKK i løpet av perioden 2010–2013	x					73
134	Vurdere å innlemme mopeder, motorsykler og traktorer og deres tilhengere i PKK-ordningen. Til gjengjeld vurderes det å unnta kjøretøy som er eldre enn 30 år, fra ordningen	x					73
135	Sikre at de nødvendige direktiver og standarder på kjøretøyområdet blir implementert	x					73
136	Gjennomgå regelverk og retningslinjer for godkjenning av kjøretøy for å sikre enhetlige data og for å bedre kvaliteten på dataene	x					73

Tiltak nr.	Tiltak	Hovedaktørene					Side
		Statens vegvesen	Politi	Helse- direktoratet	Utdannings- direktoratet	Trygg Trafikk	
KAPITTEL 3: KJØRETØYTILTAK (forts.)							
137	Utrede hvordan trafiksikkerheten påvirkes av ITS-teknologi i kjøretøyene, og hvordan dette kan utnyttes (Intelligent Technology System)	x					73
138	Installere ISA og atferdsregistratorer i alle etatens kjøretøy	x					74
139	Gjennomføre evaluering av ISA som har vært installert i alle etatens kjøretøy	x					74
140	Kvalitetssikre fartsgrenseregisteret for alle offentlige veger	x					74
141	Arbeide for at det stilles krav om alkolås i alle avtaler med transportører som kjører på oppdrag for etaten	x					75
142	Arbeide for at krav om alkolås blir tatt inn i alle avtaler om skoletransport	x					75
143	Installere alkolås i alle etatens kjøretøy	x					75
144	Arbeide for å få installert alkolås i alle kjøretøy som disponeres av det offentlige	x					75
145	Gjennomføre en studie av positive og negative effekter av ACC med fokus på norske vegtrafikkforhold	x					75
146	Utarbeide en veileder for risikoanalyse og kvalitetssikring av snøscooterløyper. Veilederen bør bl.a. ta opp problemstillinger som trasévalg, merking, skilting, kryssing av veg, tilrettelegging og sikring av løypenes start og slutt, vedlikehold av løyper, ferdsel på vann og i vassdrag, snøskredfare, påkjøringsfarlige objekter og fartsgrenser	x					75
147	Utarbeide standarder for merking og skilting av snøscooterløyper og områder med snøscooterferdsel. I den forbindelse vil man se på muligheten for å utforme et nytt skilt som viser kryssende snøscooterløype. Det kan være aktuelt å søke samarbeid med våre naboland i nord	x					75
148	Evaluerer læreplanen og lærematerialet for førerkortklasse S	x					75

Tiltak nr.	Tiltak	Hovedaktørene					Side
		Statens vegvesen	Politi	Helse- direktoratet	Utdannings- direktoratet	Trygg Trafikk	
KAPITTEL 3: KJØRETØYTILTAK (forts.)							
149	Legge vekt på kontrollvirksomheten i områder med spesielt mye snøscooterferdsel		x				75
150	Utrede muligheten for å kunne klassifisere ATV som en egen kjøretøygruppe, med egne krav til opplæring og førerkort/ kompetansebevis	x					75

Tiltak nr.	Tiltak	Hovedaktørene					Side
		Statens vegvesen	Politi	Helse- direktoratet	Utdannings- direktoratet	Trygg Trafikk	
KAPITTEL 4: SKADEFOREBYGGENDE TILTAK							
151	Sikre oppdatert kunnskap om ulykker som medfører personskader i Norge, herunder forekomst, årsaksforhold og effektive forebyggende tiltak			x			76
152	Bidra med medisinsk kompetanse til Vegvesenets ulykkesanalysegrupper			x			76

