

Trafikksikkerhetsplan for Telemark 2010-2013

FTU

Fylkets trafikksikkerhetsutvalg i Telemark



TELEMARK
FYLKESKOMMUNE



INNHOOLD

1.	INNLEDNING	3
2.	OM FYLKETS TRAFIKKSIKKERHETSUTVALG (FTU)	3
3.	AKTØRER I TRAFIKKSIKKERHETSARBEIDET	3
4.	NASJONALE FØRINGER	5
5.	MÅL FOR TRAFIKKSIKKERHETSARBEIDET I TELEMAR	5
6.	SYSTEMUTFORMING, UTFORDRINGER OG SATSINGSOMRÅDER	6
6.1	Risikoforhold	9
6.1.1	Utforkjøringsulykker	9
6.1.2	Ulykker med myke trafikanter	10
6.1.3	Møteulykker	11
6.1.4	Anlegg, drift og vedlikehold	11
6.2	Risikoadferd	12
6.2.1	Fart	12
6.2.2	Rus og helse	13
6.2.3	Bilbelte	14
6.2.4	Trøtthet og uoppmerksomhet	14
6.3	Risikogrupper	15
6.3.1	Unge	15
6.3.2	Barn	16
6.3.3	MC og moped	17
6.3.4	Eldre, 75+	17
6.3.5	Innvandrergrupper	18
6.3.6	Yrkestransport	18
7.	SAMARBEID OG KUNNSKAPSFORMIDLING	19
8.	FTU AKTIVITETSPLAN 2010 – 2013	19

1. INNLEDNING

Trafikksikkerhetsplan for Telemark 2010 – 2013 er en videreføring av Handlingsplan for trafikksikkerhet i Telemark 2007 – 2009. Den forrige planen fokuserte på FTU's rolle i trafikksikkerhetsarbeidet samt midlene FTU hadde til rådighet og valg av satsingsområder i tråd med dette.

Ved utarbeidelsen av denne planen har det vært et viktig mål at planen skal vise et helhetsbilde av trafikksikkerhetssituasjonen i fylket og at denne i stor grad blir påvirket av hvordan vi innretter samfunnet både økonomisk, miljømessig og når det gjelder trivsel og velferd. Planen viser at vi må tenke trafikksikkerhet i hele vår utforming av samfunnet. Planen tydeliggjør ulykkessituasjonen og formidler kunnskap om trafikkulykkene. Kunnskapen knyttes opp mot hovedutfordringer i Telemark og hva de ulike aktørene kan bidra med i trafikksikkerhetsarbeidet. Planen bygger på nasjonale føringer for trafikksikkerhetsarbeidet og er førende for de mange trafikksikkerhetsaktørene i Telemark.

For utarbeidelse av ny trafikksikkerhetsplan for fireårsperioden 2010 – 2013 ble det nedsatt en arbeidsgruppe med representanter fra Trygg Trafikk, Telemark politidistrikt, UP, Statens vegvesen, Telemark fylkeskommune, Fylkesmannen i Telemark og to kommuner. Det ble også avholdt et involveringsseminar hvor flere aktører bidro med innspill til planen. Statens vegvesen v/FTU-sekretariatet, i samarbeid med arbeidsgruppen, har hatt ansvaret for utarbeidelsen av trafikksikkerhetsplanen. Rambøll har vært leid inn som konsulent i arbeidet.

2. OM FYLKETS TRAFIKKSIKKERHETSUTVALG (FTU)

Fylkeskommunen har etter § 40 a i Vegtrafikkloven ansvar for å samordne og tilrå tiltak for å fremme trafikksikkerheten i fylket. Ansvaret er delegert til fylkets trafikksikkerhetsutvalg (FTU), som per i dag består av 3 politikere og flere konsultative medlemmer fra sentrale aktører innenfor trafikksikkerhetsarbeidet.

De enkelte aktørene i trafikksikkerhetsarbeidet har sine egne styringssystemer, planer og retningslinjer. Hensikten med trafikksikkerhetsplanen er å styrke samhandlingen mellom aktørene samt samordne og øke innsatsen på noen områder hvor flere eller mange aktører er eller kan bli involvert. Fylket er bindeleddet mellom staten, som har satt seg nasjonale mål i trafikksikkerhetsarbeidet, kommunene og andre lokale aktører som må bidra for å nå de nasjonale målene. Reduksjon i antall ulykker krever en kombinasjon av tiltak – fokus på den generelle utformingen av samfunnet (systemutformingen), fysiske tiltak på veien, atferdsregulerende tiltak, opplæring og kontroll. For å lykkes i dette arbeidet er vi avhengige av et utstrakt og godt samarbeid mellom de ulike aktørene. FTU skal være pådriver i trafikksikkerhetsarbeidet, med spesielt fokus på møteplasser og relasjonsbygging, for å videreutvikle og styrke samarbeidsklimaet mellom alle aktørene i trafikksikkerhetsarbeidet.

3. AKTØRER I TRAFIKKSIKKERHETSARBEIDET



TELEMAR
FYLKESKOMMUNE

Fylkeskommunen har etter § 40 a i Vegtrafikkloven ansvar for å fremme trafikksikkerhet, jf avnittet over. Fylkeskommunen har som vegeier ansvar for fylkesvegnettet. Fra 2010 omfatter dette store deler av det tidligere riksvegnettet.

Fylkeskommunen har ansvar for kollektivtrafikken i fylket, inkludert skoleskyss. Fylkeskommunen er regional planmyndighet og har ansvar for regional planlegging etter plan- og bygningsloven. Fylkeskommunen har en rolle som regional utviklingsaktør. Dette innebærer å se sammenhengen mellom ulike sektorer, skape sammenhenger mellom ulike aktører og utvikle strategier for å fremme ønsket samfunnsutvikling i egen region. Fylkeskommunene har fra 2010

et lov hjemlet pådriver- og samordningsansvar i forbindelse med folkehelsearbeidet i fylket. Fylkeskommunene har også ansvar for å holde oversikt over helsetilstanden og påvirkningsfaktorer med betydning for folkehelsearbeidet.



Statens vegvesen

Statens vegvesen har ansvar for planlegging, bygging, drift og vedlikehold av riksvegnettet i fylket. Riksvegene i Telemark utgjør E18 og E134, RV 9, RV36 og RV 41. Statens vegvesen innehar stor veg- og trafikkfaglig kompetanse og forvalter de fylkeskommunale vegene på vegne av fylkeskommunen.

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

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



TRYGG TRAFIKK

Trygg Trafikk er en landsomfattende organisasjon for det frivillige trafiksikkerhetsarbeidet og virker som et bindeledd og møteplass mellom dette og de offentlige myndigheter, som har ansvar for trafiksikkerheten.

Trygg Trafikk er en ledende aktør i det forebyggende trafiksikkerhetsarbeidet og har definert to hovedmål for egen virksomhet:

1. Bidra til at alle barn og unge får en kontinuerlig og god trafikkopplæring.
2. Påvirke trafikantene til sikker adferd og sette trafiksikkerhet på dagsorden.

Trygg Trafikk har to hovedarbeidsområder:

1. Kompetansesenter for trafikkopplæring av barn og unge
2. Pådriver og kunnskapsformidler



POLITI

I første rekke er det kontroll og overvåking av trafikken som er **politiets** ansvar. Politiets særorgan for trafikk er **utrykningspolitiet**. Overvåking på spesielt ulykkesbelastede strekninger prioriteres.

Kontroll av *fart, rus, verneutstyr og aggressiv kjøring* er viktige områder for å redusere antall drepte og hardt skadde. I tillegg er politiet aktive i det forebyggende trafiksikkerhetsarbeidet.

Kommunene rår over mange virkemidler, og spiller en sentral rolle i trafiksikkerhetsarbeidet. Hver kommune i Telemark har sin egen trafiksikkerhetsplan. Kommunene har ansvaret for de kommunale veiene både når det gjelder planlegging, bygging/utbedring og vedlikehold. Teknisk sektor spiller her en viktig rolle. Kommunen som planmyndighet er gjennom arealplanleggingen med på å bestemme hvordan lokalsamfunnet skal utvikles. Innbyggerne tar ofte i første omgang kontakt med egen kommune med krav om forbedringer, og det er først og fremst på det lokale plan at den store allmennheten er engasjert. Det gjelder å utnytte dette engasjementet på en konstruktiv måte. Barnehage, skole, kultur og helsesektorene er også viktige arenaer i kommunen hvor det arbeides med trafiksikkerhet.

Helsemyndigheter

Helsedirektoratet har et ansvar for forebyggende helsearbeid, har initiert arbeidet med Trygge lokalsamfunn og skal bidra i arbeidet med "Aktive skolebarn". Leger, psykologer og optikere har et ansvar for at kravene til helse er oppfylt av mennesker som har eller skal ha førerrett. Fylkesmannen og helsetilsynet har ansvaret for forvaltningen av førerkortforskriftens helsekrav og tilsyn med helselovgivningen.

Fylkesmannen behandler søknader om dispensasjoner og gir råd til helsepersonell, politi, trafikkstasjoner og brukere. En særlig viktig oppgave er innskjerpingen av helsepersonellets vurdering og meldeplikt.

Andre aktører: Interesseorganisasjoner og næringslivet har også mange aktører som jobber med trafikksikkerhet. Trafikkskolene (ATL, Trafikkforum), busselskaper, NAF, Røde kors og idrettslag/klubber, Trafikksikkerhetshallen er noen eksempler.

4. NASJONALE FØRINGER

Nullvisjonen er en visjon om et transportsystem som ikke krever liv eller gir varig skade. Regjeringen har lagt nullvisjonen til grunn for trafikksikkerhetsarbeidet i Norge og Nasjonal transportplan (NTP) for 2010 – 2019 gir føringer for dette arbeidet fremover. For å følge opp nullvisjonen er det i planen satt ett etappemål om at antall drepte og hardt skadde skal reduseres med minst en tredel innen 2020, sammenliknet med gjennomsnittet i årene 2005-2008. Dette innebærer på nasjonalt nivå at antall drepte og hardt skadde skal reduseres fra rundt 1 200 per år til maksimalt 775 drepte og hardt skadde i vegtrafikken i 2020. "Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2010 – 2013" er under utarbeidelse og vil gi en samlet oversikt over tiltak (primært nasjonale) som skal gjennomføres i tråd med ambisjonene i NTP.

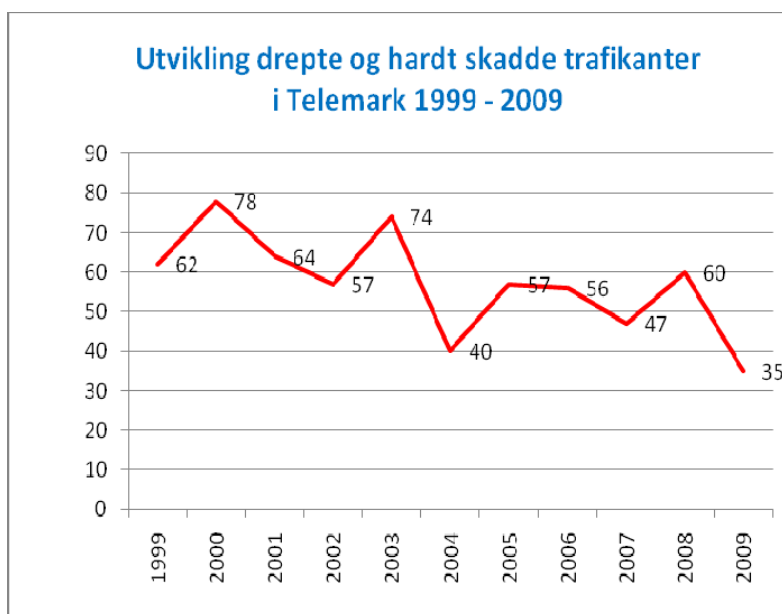


5. MÅL FOR TRAFIKKSIKKERHETSARBEIDET I TELEMAR

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

antall drepte og hardt skadde skal reduseres fra gjennomsnittlig 55 per år til maksimalt 37 per år innen 2020.

Ser vi på utviklingen av antall drepte/hardt skadde i Telemark fra 1999 og fram til i dag, har utviklingen vært positiv. Fra perioden 2001 – 2004 til 2005 – 2008 har det vært en svak nedgang i antall drepte/hardt skadde fra 235 til 220, en nedgang på ca. 6-7 % (eller fra gjennomsnittlig 59 drepte/hardt skadde per år til 55 per år). For 2009 har det skjedd en meget positiv nedgang i antallet drepte og hardt skadde, med et antall nede på 35.



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

6. SYSTEMUTFORMING, UTFORDRINGER OG SATSINGSOMRÅDER

Systemutforming – en viktig premis for trafikksikkerhetsarbeidet

I vår systemutforming av samfunnet må vi tilstrebe en bærekraftig utvikling både økonomisk, miljømessig og når det gjelder trivsel og velferd. Ved å legge bærekraftig utvikling til grunn for arbeidet, etablerer vi en strategisk overbygning som er i tråd med formålet og intensjonene i plan- og bygningsloven og folkehelsesloven, og vi legger til rette for å samordne regionale utfordringer med nasjonale føringer så vel som internasjonale forpliktelser. Vi etablerer med andre ord en plattform for samarbeid og samhandling med regionale, nasjonale og internasjonale partnere.

Areal- og transportplanleggingen sammen med folkehelsesatsingen har stor innvirkning på menneskers trygghet og helse, som igjen har innvirkning på trafikksikkerheten.

Framtidig trafikkvekst blir avgjørende for hvilket innsatsnivå som er nødvendig for å redusere antall drepte eller hardt skadde med en tredjedel. Fordi antall trafikkulykker øker omtrent proporsjonalt med antall kjørte kilometer vil en trafikkvekst like sterk som de ti siste årene på landsbasis, medføre 280 flere drepte eller hardt skadde i 2020 sammenliknet med dagens trafikkmengde.

Vi må tenke trafikksikkerhet i hele vår utforming av samfunnet. Areal- og transportplanlegging, planlegging av folkehelsearbeidet og generell forebygging av ulykker er viktige verktøy i dette arbeidet.

Arealplanlegging og utbyggingsmønster er viktige instrumenter som kan styre transportmiddelfordelingen i en mer miljø- og trafikksikker retning hvor biltrafikken reduseres. For å få til en overgang fra bil til kollektiv kreves en aktiv arealplanlegging der kollektive transportmidler sammen med tilrettelegging for gang/sykkel blir prioritert. Videre må det planlegges gode, trafikksikre og universelt utformede holdeplasser/kollektivterminaler med overgangsmuligheter mellom ulike transportmidler. Disse må legges til rette med sykkelparkering, gode gang/sykkelveger og i nødvendig grad bilparkering.

Det er viktig å sikre trafikkforholdene i skolens nærområde slik at sikkerheten til barna som går og sykler til skolen blir ivaretatt.



Mange ulykker skyldes feil / uheldig utforming av veg og trafikkmiljøet. Å sørge for et forutsigbart, logisk og lettlest veg- og trafikksystem er derfor viktig i planleggingen. Risikoanalyser og TS-revisjoner av planer på alle nivåer for å sikre god sikkerhetsmessig standard på nye veger og trafikksikkerhetsinspeksjoner av eksisterende veger for å rette opp feil og mangler er viktige tiltak.

Arealplaner gir muligheter til å påvirke både trafikkmengde, antallet kjørte kilometer, trafikkenes fordeling på vegnettet, reisernes fordeling mellom ulike transportmidler og risikonivået på den enkelte veg. For å ivareta trafikksikkerheten må arealplaner sørge for å:

- lokalisere veger, boliger, arbeidsplasser og annen virksomhet slik at trafikkmengden og reiseavstanden blir minst mulig
- etablere et vegnett som skjermer atkomstveger fra gjennomgangstrafikk og gjør trafikkmengden i atkomstveger minst mulig
- utforme den enkelte veg slik at risikonivået på vegen blir lavt
- gjøre trafikksystemet enkelt og oversiktlig for alle trafikanter

Arealplanleggingen i kommunene skal etter lovverket samordnes. Det betyr at alle som har interesse av denne planleggingen, må gis muligheter til innspill og medvirkning samt at man har en god dialog i planarbeidet. Viktige aktører i areal- og transportplanleggingen i Telemark er fylkeskommunen, kommunene og Statens vegvesen i tillegg til ulike interesseorganisasjoner..

Utfordringer og satsingsområder

I tillegg til å styre areal- og transportplanleggingen i en mer miljø- og trafikksikker retning, er det viktig i trafikksikkerhetsarbeidet å ha kunnskap om ulykkesbildet for å kunne sette inn målrettede og effektive tiltak.

God kunnskap om risikoforhold og årsaker til alvorlige ulykker og hendelser er avgjørende for kvaliteten på trafikksikkerhetsarbeidet. Trafikksikkerhetsarbeidet utvikles derfor på bakgrunn av risikoanalyser, dybdeanalyser, evaluering av gjennomførte tiltak og resultater fra forsknings- og utviklingsarbeid. Hovedutfordringen i planperioden blir å oppnå en fortsatt reduksjon av antall drepte og hardt skadde i en periode der mange av de mest kostnadseffektive og mest virkningsfulle tiltakene allerede er tatt i bruk og langt på vei utnyttet. Det vil derfor være viktig å løse utfordringene knyttet til de **ulykkestyper, typer atferd og trafikantgrupper** som er mest utsatt eller fører til flest ulykker med drepte og hardt skadde.

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

For å synliggjøre utfordringene på en skjematisk måte har vi valgt å gruppere dem på følgende vis:

Risikoforhold – typer ulykker som medfører alvorlig skade

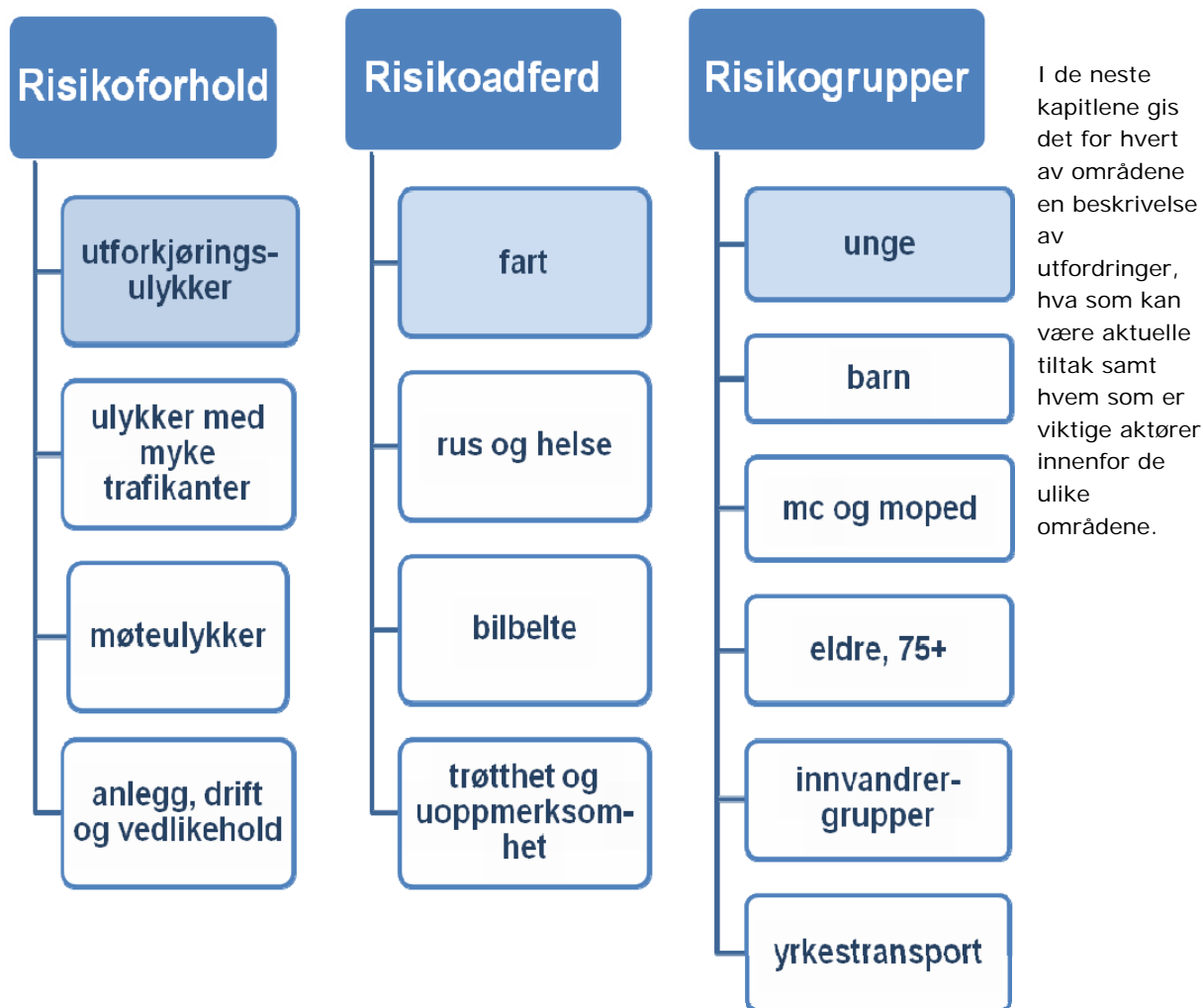
Risikoadferd – typer adferd som medfører alvorlig skade

Risikogrupper – spesielle grupper som er utsatt for alvorlig skade

Det er alltid flere medvirkende årsaker til en ulykke og til skadeomfanget ulykken får. Å forebygge og redusere ulykker og risiko krever en bred og samlet innsats fra en rekke forskjellige aktører. For å påvirke risikoadferd må det for eksempel settes inn tiltak på flere felt, som til sammen skal redusere antallet alvorlige ulykker forårsaket av en eller annen form for risikoadferd. For å synliggjøre denne

sammensatte innsatsen som må til er disse utfordringene igjen delt inn i undergrupper (se figur), hvor **utforkjøringsulykker, fart og unge** skal få spesiell fokus i neste fireårsperiode i Telemark med bakgrunn i ulykkesituasjonen.

Hovedutfordringer for bedre trafikksikkerhet i Telemark for perioden 2010 – 2013:



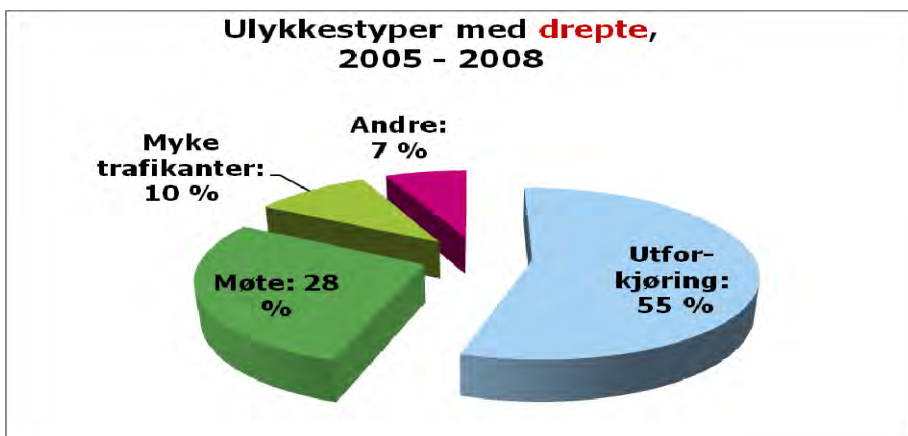
6.1 Risikoforhold

Med risikoforhold menes de ulykkestypene som vi gjennom ulykkesanalyser vet at medfører flest drepte og hardt skadde i trafikken. På landsbasis er dette ulykkestypene møteulykker, utforkjøringsulykker og ulykker med myke trafikanter. I Telemark er utforkjøringsulykkene de mest dominerende og derfor plukket ut til å få størst fokus.

6.1.1 Utforkjøringsulykker

utforkjørings-ulykker

Utforkjøringsulykkene utgjør hele 55 % av alle dødsulykkene i Telemark. Høy fart og kjøring i ruspåvirket tilstand har vært en avgjørende årsak til en betydelig andel av ulykkene. Videre er manglende bruk av bilbelte en avgjørende årsak til at utforkjøringsulykkene ender med døden.



Det har skjedd 20 utforkjøringsulykker med 22 drepte i perioden 2005 – 2008. Dette er en økning på 38 % fra perioden 2001 – 2004. Det som særpreger ulykkene er:

- 13 av ulykkene (65 %) skjedde der fartsgrensen er 80 km/t
- 10 av ulykkene (50 %) skjedde på riksveg
- ¾-deler av de drepte brukte ikke bilbelte



Aktuelle tiltak:	Viktige aktører:
utforming og omfang av siderekker, montere mc-underskinner i ytterkurver, ettergivende master, profilert kantlinje, utbedring eller skilting av overraskende og farlige kurver, mykgjøring av sideterrenget	Statens vegvesen, fylkeskommunen,
fartskontroller	politi
holdnings- og informasjonstiltak (fart, rus, belte) med mer	Trygg Trafikk

6.1.2 Ulykker med myke trafikanter



Til tross for at det over tid har vært en nedgang i antall drepte og hardt skadde blant gående og syklende, har denne trafikanntgruppen fortsatt en betydelig høyere risiko for å bli drept eller hardt skadd per km enn de som kjører bil. Eldre

fortgjengere er særlig utsatt. I Telemark utgjør ulykkene med myke trafikanter i underkant av 20 % av alle ulykker med drepte eller hardt skadde. I aldersgruppen 5 – 14 år har det vært en positiv ulykkesutvikling, drepte og hardt skadde er redusert med 44 %. Reduksjonen har vært både som bilpassasjer og som myk trafikannt

For å nå målet om bedre miljø og framkommelighet, vil regjeringen bidra til at andelen som sykler og går skal økes. Regjeringen har satt som mål at sykkelandelen skal økes fra dagens 4-5 prosent til 8 prosent innen 2019. Satsingen på syklende og gående er også begrunnet i regjeringens mål om å styrke folkehelsen gjennom økt fysisk aktivitet. Det er et mål at 80 % av barn og unge skal gå eller sykle til og fra skolen (ca. 60 % i dag).

De fleste sykkelulykker og fotgjengerulykker skjer ved kryssing av veg.

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



Aktuelle tiltak:	Viktige aktører:
Aktuelle fysiske tiltak er sikring av kryssingspunkter for gående og syklende, mer bruk av 30 km/t og 40 km/t som fartsgrenser i tettbygde strøk, inspeksjoner av gang- og sykkelruter med påfølgende strakstiltak for trafikkikkerhet og framkommelighet, utbygging av sammenhengende hovednett for sykkeltrafikk, utbygging av et godt tilbud til de gående (gangveier, stier), siktutbedring i kryss og avkjørsler, bedre vegbelysning.	Statens vegvesen, fylkeskommunen, kommunene
Sentrale opplærings- og informasjonstiltak er økt refleksbruk, tiltak rettet mot samspill i trafikken mellom bilister og syklister, arbeide for økt synlighet og bruk av sykkelhjelm for syklister.	Trygg Trafikk, kommunene, Folkehelseprogrammet, interesseorganisasjoner

6.1.3 Møteulykker



I Telemark har andelen alvorlige møteulykker blitt noe redusert i de seneste årene, antakelig pga tiltak med midtrekkverk på deler av E18 gjennom fylket. Fortsatt utgjør møteulykkene 28 % av alle dødsulykkene i Telemark. Svært mange møteulykker skyldes uoppmerksomhet som for eksempel sovning, sykdom, bruk av mobiltelefon og liknende.



Aktuelle tiltak:	Viktige aktører:
Midtrekkverk på to- og trefelts veger, økt bruk av merket sperreområde/midtmarkering, bruk av fartsgrenser som i større grad er tilpasset nullvisjonen	Statens vegvesen, fylkeskommunen
bruk av punkt- og strekningsbasert automatisk trafikkontroll (ATK), fartskontroller	politi
holdnings- og informasjonstiltak (trøtthet, sykdom, mobilbruk..)	Fylkesmannen, Trygg Trafikk

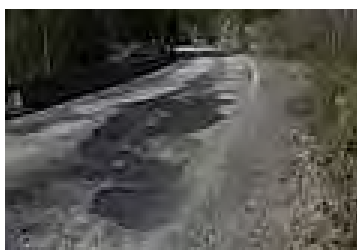
6.1.4 Anlegg, drift og vedlikehold



Både vegdekkets tilstand og føreforholdene samt

mangelfull skilting og oppmerking har vært medvirkende årsaker i mange ulykker. Vinterdriften, som omfatter brøyting, salting og strøing, er spesielt viktig for trafikksikkerheten. Nedslitte/feil dekk i kombinasjon med glatt føre har vært medvirkende til at kjøretøyet mistet veggrepet i flere ulykker. Også mangelfull arbeidsvarsling ved anlegg på veg har medført ulykker. 8 dødsulykker har skjedd under veg/anleggsarbeid i Region sør.

Temaanalyse av sykkelulykker på landsbasis viser at dårlig sikt trolig har vært en medvirkende årsak til 58 % av sykkelulykkene.



Aktuelle tiltak:	Viktige aktører:
drift- og vedlikeholdsoppgaver som ivaretar trafikksikkerhet prioriteres – dette må tas inn i funksjonskontraktene vegvesenet har med entreprenørene, fortsette kursing av entreprenørene, bedre skilting- og oppmerking (visuell leding), siktrydding langs veg for å unngå viltpåkjørslar, siktrydding i kryssområder (både vegetasjon og snø), utarbeide brosjyremateriell til befolkningen om ansvaret for sikt i avkjørslar, risikovurdering av vegarbeid, økt kontroll av arbeidsvarsling (også sikring av gående- og syklende forbi anleggssteder)	Statens vegvesen, fylkeskommunen, kommunene, entreprenører

6.2 Risikoadferd

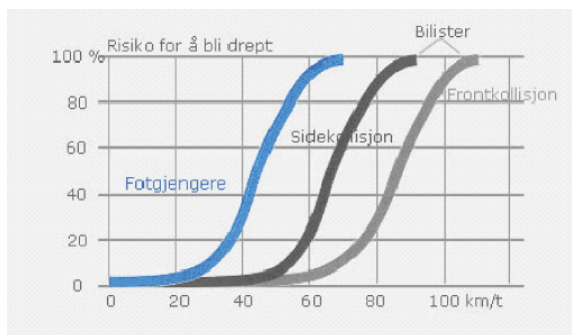
Med risikoadferd menes en type adferd som er medvirkende faktor til at man forårsaker en alvorlig ulykke eller at man, når ulykken først har skjedd, blir alvorlig skadet. Høy fart og kjøring i påvirket tilstand samt ikke bruk av bilbelte er typisk adferd som medfører risiko for alvorlige ulykker.

6.2.1 Fart



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

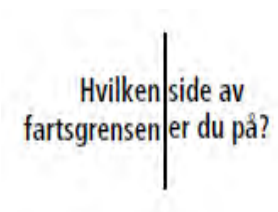
Analyser fra Statens vegvesens ulykkesgrupper viser at høy fart er medvirkende årsak i 54% av dødsulykkene i Region sør



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

Dersom du akkurat klarer å stanse foran en hindring etter å ha kjørt i 80 km/t, ville en fart på 90 km/t gjort at du hadde truffet hindringen i 50 km/t. Selv en liten fartsøkning gir altså store utslag på bremselengde og hvilken fart du har i kollisjonsøyeblikket. Dette er bakgrunnen for en omfattende nasjonal farts kampanjen som skal pågå i de nærmeste årene. Kampanjen retter seg vesentlig mot "den vanlige bilist" som kjører litt for fort og ikke kjenner konsekvensene av dette.

Fartsnivået har gått betydelig ned i Telemark der det er innført automatisk



trafikkontroll.

I Telemark har ulykker med drepte og hardt skadde i aldersgruppen 40-54 år økt med hele 50 % fra 2001-2004 til 2005 -2008. Utforkjøringsulykkene har også hatt en sterk økning i samme periode. Dette er forhold som trolig også henger sammen med for høy fart, da vi vet at høy fart har vært er medvirkende årsak i over halvparten av alle dødsulykkene. Føreren kjørte også godt over fartsgrensen i 28 % av dødsulykkene i Telemark (2005-2008) mens tallet for hele landet lå på 14 %. Fart har også ofte en sammenheng med rus, ekstremadferd i trafikken og andre kriminelle handlinger.

Kriminalitetsbekjempelse og trafikksikkerhetsarbeid bør derfor sees i sammenheng.

Aktuelle tiltak:	Viktige aktører:
bruk av punkt- og strekningsbasert automatisk trafikkontroll (ATK), fartskontroller, større fokus på vurdering av vandel med erverv av førerkort og tap av førerretten, av forbud mot bruk av kjøretøy/inndragning av kjennemerke og vognkort, stille høyere krav til de som har tapt førerretten (for eksempel egen opplæring) før de får den tilbake igjen.	<i>Politi, Statens vegvesen</i>
kampanjer, informasjon- og holdningsarbeid	<i>Statens vegvesen, Trygg Trafikk, trafikkskolene og frivillige organisasjoner</i>

6.2.2 Rus og helse



Føreren var ruspåvirket i 12 av 35 dødsulykker i Telemark (34 %). Dette er vesentlig høyere enn for hele landet (22 %). Det er en økende andel førere som kjører under påvirkning av andre rusmidler enn alkohol. I tillegg til rus er fysisk/psykisk helse et viktig tema i trafikken. I Telemark er sykdom og psykisk tilstand medvirkende årsak i 20 % av dødsulykkene.

Aktuelle tiltak:	Viktige aktører:
informasjon om de helsemessige kravene som stilles til førerkort	<i>Fylkemannen, politiet, Helsedirektoratet, trafikkskolene og interesseorganisasjoner</i>
Oppfølging av de helsemessige kravene som stilles til førerkort, bidra til at rusavhengige hindres i å erverve førerkort og at de fratras førerretten (det bør vurderes egne leger til dette), at fysisk/psykisk helsetilstand og medikamentbruk vurderes mht erverv/tap av førerkort, bruk av «narkometer», endre straffeutmålingsreglene for påvirket kjøring, bedring av politiets fullmakter til å gjøre bruk av administrative reaksjoner til å hindre ruspåvirket kjøring, alkohol som et alternativ til inndragning av førerkort for gjentatt promilledømte, stille krav om at omkomne førere i dødsulykker obduseres, og at alle involverte førere avlegger blodprøve, forebyggende arbeid blant unge med rusproblemer.	<i>Fylkemannen, politiet, Helsedirektoratet</i>

6.2.3 Bilbelte



Halvparten av de trafikkdrepte i Region sør i perioden 2005 – 2008 brukte ikke bilbelte. Nær halvparten av disse kunne overlevd ved bruk av belte. 15 av de 29 omkomne førerne/passasjerene i bil i Telemark brukte ikke bilbelte (51 %). Dette er høyere enn på landsbasis (43 %). Bilbelte er den viktigste sikkerhetsinnretningen for å redde liv ved en ulykke. Kollisjonsputene redder ikke liv dersom bilbeltet ikke er i bruk samtidig.



Barn må sikres på en forsvarlig måte, og bør aldri plasseres i passasjeretset foran.

Husk bilbelte
vegvesen/bilbelte

Aktuelle tiltak:	Viktige aktører:
informasjon om viktigheten av å bruke belte og å bruke det riktig <ul style="list-style-type: none"> • kampanjer/konferanser • kontroller • øke legenes kunnskap mhp betydningen av å bruke bilbelte, stille krav til legene at de ikke gir fritak fra kravet om bilbelte 	Statens vegvesen, politiet, Trygg Trafikk, kommunene v/helsestasjonene, Fylkesmannen, trafikkskolene og interesseorganisasjoner <ul style="list-style-type: none"> • Trygg Trafikk • politiet • Fylkesmannen

6.2.4 Trøtthet og uoppmerksomhet



Trøtte førere utgjør et problem i vegtrafikken. I 6 av 35 dødsulykker i Telemark (17 %) var sovning/trøtthet avgjørende årsak til ulykken. Dette er høyere enn i landet (14 %).

En forklaring kan være sykdom og bruk av trafikkfarlige legemidler. Også bruk av mobiltelefon har medvirket til ulykker. Det er grunn til å tro at det er store mørketall mht bruk av mobiltelefon. Innsyn i bruken av mobiltelefonen før en ulykke kan gi verdifull informasjon.

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



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

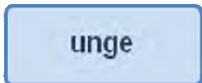
Aktuelle tiltak:	Viktige aktører:
Kampanjer/informasjon	Statens vegvesen, Trygg Trafikk, trafikkskolene og interesseorganisasjoner
kontroll av kjøre- og hviletid, kontroll av mobilbruk	Statens vegvesen, politiet
informasjon om bivirkninger ved medikamentbruk	Fylkesmannen

6.3 Risikogrupper

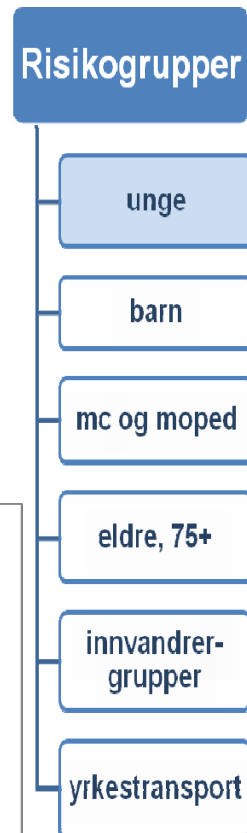
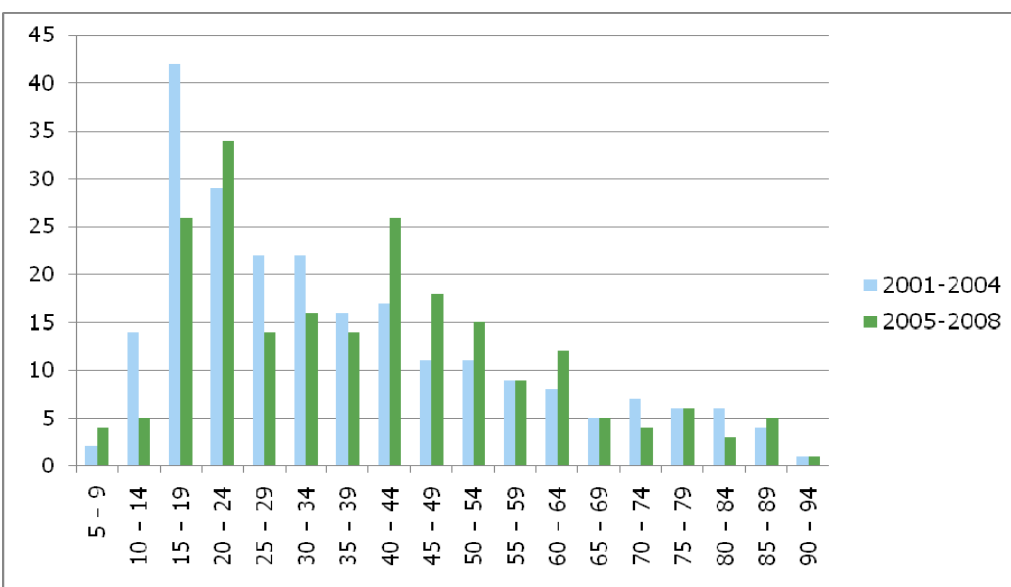
Det er forventet at målrettede opplærings-, informasjons- og kontrolltiltak mot høyrisikogrupper og trafikkfarlig atferd vil gi en betydelig reduksjon i antall drepte og hardt skadde.

Statens vegvesen avslutter i 2010 et fireårig forskningsprosjekt om høyrisikogrupper, og resultatene vil ventelig legge viktige premisser for dette arbeidet gjennom bedre kunnskapsgrunnlag for utarbeiding av tiltak og ny virkemiddelbruk i planperioden.

6.3.1 Unge



Unge i aldersgruppen 15-24 år er overrepresentert i ulykkesstatistikken. Til tross for at aldersgruppen 15-24 år bare utgjør 14 prosent av befolkningen, er gruppen involvert i hele 30 prosent av alle ulykkene på landsbasis.



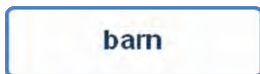
I Telemark har det som figuren viser vært en nedgang i drepte og hardt skadde i noen aldersgrupper mens andre har hatt en økning fra perioden 2001 – 2004 til 2005 – 2008. For ungdomsgruppen 15 – 19 år har det vært en svært positiv utvikling med en nedgang på 38 %. Nedgangen har skjedd på både ulykker med MC/moped og som bilfører/passasjer. For aldersgruppen 20-24 har det vært en økning i antall drepte og hardt skadde på 17 %.

Fortsatt er det viktig å satse på de unge da de tross en positiv utvikling fortsatt er overrepresentert i alvorlige ulykker. Manglende erfaring og kunnskap er ofte en medvirkende årsak til alvorlige ulykker.

For å få til en kraftsamling mot ungdomsulykkene er det viktig at tiltak samordnes. Informasjon, opplæring og kontroll henger nøye sammen og må kombineres i de tiltakene som rettes mot unge for å få effekt.

Aktuelle tiltak:	Viktige aktører:
Forbedre, utvikle og føre tilsyn med føreropplæringen, bedre samarbeid og oppfølging av trafikkskolene, bedre forståelsen for betydningen av mengdetrening, tilrettelegge for samarbeid mellom den offentlige skole og trafikkskolene, og for at flere offentlige skoler skal kunne tilby trafikalt grunnkurs, aktivt benytte TS-hallen ifm føreropplæringen, arbeid mot mc/moped	<i>Statens vegvesen, trafikkskolene, interesseorganisasjoner</i>
strengere prikkbelastning av førere med førerkort på prøve, vurdering av andre krav i prøveperioden, som f.eks. merking av kjøretøy for ferske sjåførere	<i>Politi, Statens vegvesen</i>
kampanjer som Sei ifrå!, Jentenes trafikkaksjon og målrettet arbeid mot russen,	<i>Trygg Trafikk,</i>

6.3.2 Barn



Mennesker lærer og påvirkes gjennom hele livet, og trafikkopplæring

må betraktes som en livslang læringsprosess.

Gode trafikantholdninger fra barne- og

ungdomsårene må opprettholdes gjennom

informasjon og kunnskapsformidling. Regjeringen søker i planperioden et tettere samarbeid mellom

samferdsels- og utdanningsmyndighetene for en ytterligere styrking av trafikkopplæring i samsvar med

intensjonen i læreplanene for grunnopplæringen i Kunnskapsløftet. I den nye læreplanen for

grunnskolen er trafikkikkerhet tatt inn som et forpliktende tema med klare kompetansemål etter 4., 7. og 10. trinn.



Voksne må ha høy bevissthet om hvor viktige de er som rollemodeller, og de har et ansvar for at det foregår kontinuerlig trafikkopplæring gjennom alle barneårene og i ungdomstiden. Derfor må foreldre, helsepersonell, barnehage- og skoleansatte motiveres til å ta ansvar for barns trafikkikkerhet.



Aktuelle tiltak:	Viktige aktører:
aktiv bruk av Trygg Trafikks trykte og digitale materiell som støtte i trafikkopplæring både i barnehager og skoler i fylket (www.trafikkogskole.no), utarbeide eksempel på undervisningsopplegg tilpasset de ulike klassetrinn, trafikkurs til ansatte i barnehage og skole samt til lærerstudenter, videreutvikle Barnas trafikkklubb, informasjon om sikring av barn i bil på barselavdelingene, Sikring av barn i bil kurs/konferanse for flere målgrupper	<i>Trygg Trafikk, foreldre, kommunene</i>
Bedre sykkelopplæringen i grunnskolene gjennom eks. "Alle barn sykler" (tidligere "Gøy og trygg på sykkel i Telemark"), "Trafikkikker klubb"- et tiltak i fotballklubbmiljøet, "Barn i trafikk og buss" – et tiltak rettet mot 6.åringer,	<i>Statens vegvesen, kommunene, Folkehelseprogrammet, NAF, lag/foreninger</i>

6.3.3 MC og moped

mc og moped

Motorsyklister har 8 til 15 ganger høyere risiko for å bli skadd i trafikken sammenliknet med bilførere. Det har vært en reduksjon i antall alvorlige ulykker for denne trafikantgruppen på landsbasis de siste år, men fortsatt er ulykkesomfanget stort. I forhold til andel av befolkningen og kjørte km har 16 og 17 åringer på lett mc en svært høy risiko i trafikken.



Av alle ulykker i Telemark med drepte/hardt skadde utgjør moped- og motorsykkelykkene hele 20 % (43 ulykker i perioden 2005-2008). Det er ulykkene med MC som utgjør de fleste ulykkene (32). MC-ulykkene har holdt seg omtrent på samme nivå som fra forrige fireårsperiode mens mopedulykkene har hatt en positiv nedgang. Aldersgruppen 20 – 24 år i Telemark har hatt en økning i antall drepte og hardt skadde på 17 % – økningen har vesentlig vært på MC/moped.

Aktuelle tiltak:	Viktige aktører:
informasjon bl.a. brosjyre rettet til alle 16-åringer, kjøredag med mc/moped, mc-dag, evaluere og forbedre mopedopplæringen, bedre tilsyn med opplæringen, fokusere på MC i bilopplæringen, forskning på menneskelige faktorer i mc-ulykker	<i>Statens vegvesen, politiet, trafikkskolene, Trygg Trafikk, kommunene, skolene, frivillige organisasjoner</i>
kontroll	<i>Statens vegvesen, politiet</i>

6.3.4 Eldre, 75+

eldre, 75+

Den demografiske utviklingen fører til at folk lever lenger og at det blir flere eldre trafikanter. Eldre har på landsbasis flere skadde, og spesielt drepte, enn deres deltakelse i trafikken skulle tilsi.

Ulykkesrisikoen øker vesentlig fra 75-års alder. Det er særlig som fotgjengere de over 75 år er utsatt for alvorlige ulykker. I Telemark har det vært en nedgang i totalt antall drepte og hardt skadde i aldersgruppen 65 år og oppover, nedgangen har skjedd som bilfører/passasjer. Som myke trafikanter har antallet derimot økt vesentlig – over halvparten av de drepte og hardt skadde over 65 år i perioden 2005 – 2008 (13 av 24) er myke trafikanter.

Oppfriskningskurset Bilfører 65+ er et viktig og dokumentert effektivt tiltak for å redusere risikoen for eldre bilførere. Tidligere målsetting i Nasjonal transportplan om ca. 20 % av 70-årskullet på kurs skal økes til 30 % for perioden 2010 - 2013. Det etableres også nettbasert opplæring med filmer etc.

Aktuelle tiltak:	Viktige aktører:
tilby oppfriskningskurset Bilfører 65+ i alle distrikter og markedsføre kurstilbudet eks. via eldrerådet, akademiet for livslang læring, pensjonistforeninger og hos legene/legesentra.	<i>Statens vegvesen, trafikkskolene, NAF</i>
framskaffe kunnskap om ulykkesrisiko med ulike sykdomstilstander, bidra til at eldre trafikanter (over 70 år) med utilstrekkelige ferdigheter og eller svekket helse fratas førerretten, stille krav om at eldre må avlegge vurderingsprøve i tillegg til legeattest.	<i>Fylkesmannen</i>

6.3.5 Innvandregrupper

innvandre- grupper

Det er gjort en studie av innvandreres ulykkesrisiko og forhold til trafikksikkerhet (TØI-rapport 988/2008). Studien viser klart at innvandrere med norsk førerkort har høyere ulykkesrisiko enn norskfødte med norsk førerkort. Generelt gjelder det innvandrere fra "ikke vestlige land" men især innvandrere fra Midt-Østen og Afrika. Det er ikke funnet noen enkle forklaringer på den høyere ulykkesrisikoen innvandrere har, men en del kan ligge i forskjeller i kunnskap og holdninger, kultur og språk.

Aktuelle tiltak:	Viktige aktører:
Flerspråklig informasjon (brosjyrer og film) og utvikle arenaer for dette - viktige temaer: sikring av barn i bil, refleksbruk, trafikkkultur generelt. Bedre tilrettelagt trafikale grunnkurs.	Trygg trafikk, Statens vegvesen, Fylkesmannen, trafikkskolene, NAF

6.3.6 Yrkestransport

yrkestransport

Trafikksikkerhet bør i langt større grad inngå som en del av helse-, miljø- og sikkerhetsarbeidet (HMS) til offentlige etater og private



virksomheter. Dette vil være særlig aktuelt i transportbedrifter og andre offentlige etater med bilkjøring i tjenesten. Dette er grupper med stor eksponering i trafikken og som derfor er utsatt. Fylkeskommunen og kommunene må videre være bevisste på hvordan en kan øke sikkerheten ved for eksempel skoletransport og bevisste innkjøpsrutiner, gjennom for eksempel å stille krav til transportørene og kjøretøyene.

Store kjøretøy har store blindsoner, spesielt foran og på høyre side. Dette medfører et sikkerhetsproblem fordi det er vanskelig å oppdage myke trafikanter og mindre kjøretøy som befinner seg i blindsonene. Dette har vært årsak til flere ulykker ved kryssing i gangfelt og ved feltskifte på flerfeltsveg.

Aktuelle tiltak:	Viktige aktører:
valg av reise- og transportpolicy for etater/virksomheter der krav til sikkerhet blir vektlagt,	fylkeskommunen, kommuner, Transportbedrifter, Statens vegvesen
krav til sikkerhet ved innkjøp av transporttjenester	fylkeskommunen
informasjon om blindsoner – demonstrasjoner på dette i trafikshallen, forbedret føreropplæring for tungbil, kampanjer som "Samspill – venner i trafikken",	Statens vegvesen, trafikkskolene, Trygg Trafikk, frivillige organisasjoner
kontroll av adferd	politi

7. SAMARBEID OG KUNNSKAPSFORMIDLING

FTUs rolle er "å samordne og tilrå tiltak for å fremme trafikksikkerhet". Denne rollen er utfordrende. Utvalget har ingen instruksjonsmyndighet, og er avhengig av at aktørene selv ser seg tjent med at arbeidet blir samordnet. Det utføres i dag en betydelig innsats fra ulike aktører for å redusere omfanget av trafikkuulykker. For å lykkes i dette arbeidet er vi avhengige av et utstrakt og godt samarbeid mellom de ulike aktørene i trafikksikkerhetsarbeidet. FTU ønsker å bygge på det gode samarbeidet og de møtearenaene som allerede eksisterer og videreutvikle dette enda mer. Enda mer spesifikt ønsker FTU i kommende periode å være pådriver innen trafikksikkerhetsarbeidet. Aktuelle arbeidsområder kan være:

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

- å involvere flere aktører i trafikksikkerhetsarbeidet, bl.a. lag/foreninger, politikere
- samarbeidsmøter mellom kommunene, politiet, fylkeskommunen og Statens vegvesen, fylkesmannen samt andre aktører - fortsette og videreutvikle dette
- TS-arbeidet i kommunene, slik at dette får gode vilkår, arbeide aktivt for at de kommunale TS-planene blir fulgt opp og rullert og at kommunene driver sitt TS-arbeid etter prinsippene for nullvisjonen, Trygge lokalsamfunn og god folkehelse
- kompetansemålene som omhandler trafikk i Kunnskapsløftet (den nye lærerplanen), medvirke til at disse nås
- kunnskapsformidling, gjennom blant annet årlig å informere om ulykkesituasjonen i fylket og funn fra dybdeanalyser av dødsulykker samt å adressere funn til de ulike aktørene
- erfaringsutveksling og kompetanseoppbygging i nettverket, gjennomføre fylkesvise/regionale TS-konferanser og andre aktiviteter for å bidra til dette

8. FTU AKTIVITETSPLAN 2010 – 2013

FTU utarbeider og vedtar årlige aktivitetsplaner i planperioden. Aktivitetsplanen skal vise årets aktiviteter og hvordan FTUs midler disponeres. FTU har de seneste årene hatt 6-7 mill. kr til disposisjon på sitt budsjett. FTU har gitt og bør fortsette med å gi økonomisk støtte til:

<p>1. Støtte kommunene til gjennomføring av trafikk-sikkerhetstiltak</p>	<p>Størstedelen av budsjettet (ca. 5 mill. kr) har gått til å støtte kommunene økonomisk til gjennomføring av trafikksikkerhetstiltak som de søker om støtte til ("Aksjon skoleveg"). For å få støtte må kommunene ha oppdaterte og vedtatte Trafikksikkerhetsplaner. Ordningen er en viktig motivator for det kommunale trafikksikkerhetsarbeidet og det bør øves påtrykk for å øke denne bevilgningen.</p>
<p>2. Støtte aktiviteter/ tiltak i Trygg Trafikk sin regi</p>	<p>Mange aktiviteter/tiltak i Trygg Trafikk regi er lagt til distriktsleder av Trygg Trafikk i Telemark og er styrt av FTUs budsjett. Eksempler på tiltak er bl.a. kursing av lærere og barnehagepersonell, tiltak rettet mot rusen, sikring av barn i bil og refleksbruk. Dette er prosjekter som det er viktig å gi fortsatt støtte til.</p>
<p>3. Støtte andre viktige aktiviteter/ tiltak</p>	<p>Av andre viktige aktiviteter/tiltak som FTU har støttet og som det synes riktig å støtte også i framtiden er arbeid med sykkelopplæring i grunnskolen, opplæring i adferd ved busstransport, sikring av barn i bil under fritidskjøring, støtte til trafikksikkerhetshallen, trafikkopplæring av barnehagebarn, støtte til trafikksikkerhetstiltak i nærmiljøet, og støtte til fylkesvise/regionale TS-konferanser.</p>

FTU

Fylkets trafikksikkerhetsutvalg i Telemark

E-post adresser:

vibeke-lin.jacobsen@vegvesen.no

eivind.gurholt@vegvesen.no

Postadresse:

Statens vegvesen

Region sør

Serviceboks 723

4808 Arendal

Besøksadresse:

Gjerpensgate 10

Skien