



**OPPLAND**  
fylkeskommune



# Handlingsplan for trafikksikkerhet 2010-2013

Oppland fylkeskommune



# INNHOOLD

<b>FORORD</b> .....	<b>2</b>
<b>INNLEDNING</b> .....	<b>2</b>
<b>ULYKKESITUASJONEN</b> .....	<b>4</b>
<b>NULLVISJONEN</b> .....	<b>7</b>
<b>INNSATSOMRÅDER, STRATEGIER OG TILTAK</b> .....	<b>8</b>
1) SKOLEBARN .....	8
2) UNGDOM 15-24 ÅR.....	8
3) RISIKOGRUPPER .....	9
4) LOKALT TRAFIKKSIKKERHETSARBEID .....	9
5) KOLLEKTIVTRAFIKK .....	9

## FORORD

Oppland fylkes trafikkssikkerhetsutvalg (FTU) har utarbeidet ny "Handlingsplan for trafikkssikkerhet" gjeldende for 2010 – 2013. Det vil bli utarbeidet årsplaner med budsjett i perioden.

Nasjonal transportplan 2010-2019, Nasjonal tiltaksplan for trafikkssikkerhet på veg 2010-2013 og tilgjengelig ulykkesdata for vegtrafikken i Oppland legger føring for Oppland fylkes trafikkssikkerhetsutvalgs aktiviteter og prioriteringer.

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

## INNLEDNING

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

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

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

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

Oppland fylkes trafikkssikkerhetsutvalg deler hvert år ut en trafikkssikkerhetspris

## UTFORDRINGER

Hovedvegnettet i Oppland har stor andel gjennomfartstrafikk. Nesten 20 % av tungtrafikken på riksvegnettet i Norge går på E6 i Gudbrandsdalen. Tungtrafikken er en miljøbelastning i tillegg til å øke ulykkesrisikoen. Det er registrert en sterk økning av andelen utenlandske vogntog, mange med vesentlige tekniske feil og mangler. Standarden på stamvegene og andre riksveger med stor trafikkbelastning i fylket er klart for dårlig i forhold til funksjonen som tungtrafikkårer – E6, E16, E136, riksveg 4, 33, 35 og 255.

I Oppland bor ca 45 % av befolkningen utenom byer og større tettsteder. Tilsvarende tall for hele landet er 22 %. For mange av disse er riksveger eneste transportåre. Den må brukes som skoleveg, arbeidsveg, turveg, til besøk til naboer og til handleturer. Ofte er dette forbundet med så stor risiko at det virker frihetsbegrensende. Naturlig ferdsel på beina eller sykkel velges bort til fordel for bil.

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

Spredt bosetting medfører også mye transport av skoleelever. 42 % av grunnskoleelevene bruker skolebuss.

Oppland er det største reiselivsfylket i landet. Ingen fylker har flere hytter. Turistanlegg og storslått natur tiltrekker seg også mange utenlandske turister. Dette medfører at det er mange ukjente bilister på vegenettet

og bilister med en annen kjøreadferd enn lokale trafikanter. Sammen med gjennomfartstrafikken er disse viktige med hensyn til møte- og utforkjøringsulykker.

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

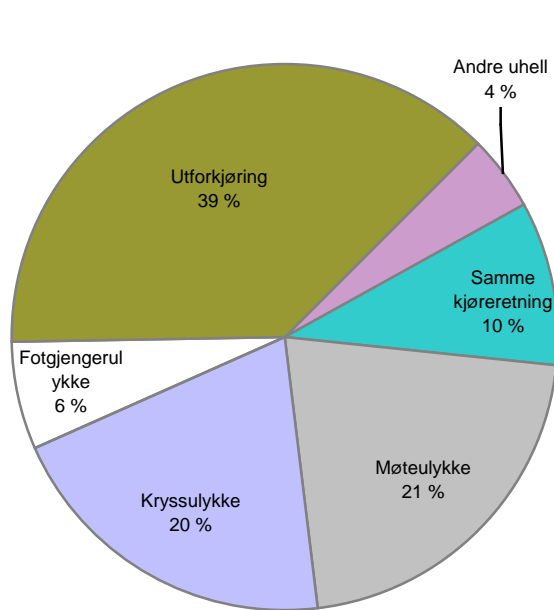
384 personer er drept og hardt skadd i Opplandstrafikken i perioden 2005-2009. Ulykkene representerer store økonomiske konsekvenser for samfunnet, i tillegg til sorg, savn og lidelser for de pårørende.

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Drepte	28	21	34	27	14	15	17	13	13	15	24	21	21	24	12	18	15	28	11	6
Hardt skadde	78	81	102	74	78	86	68	70	71	64	97	64	74	53	77	62	61	67	56	60
Lettere skadde	433	513	499	498	481	525	563	458	507	490	473	448	492	361	403	424	349	454	368	360
Drepte og skadde	539	615	635	599	573	626	648	541	591	569	594	533	587	438	492	504	425	549	435	426

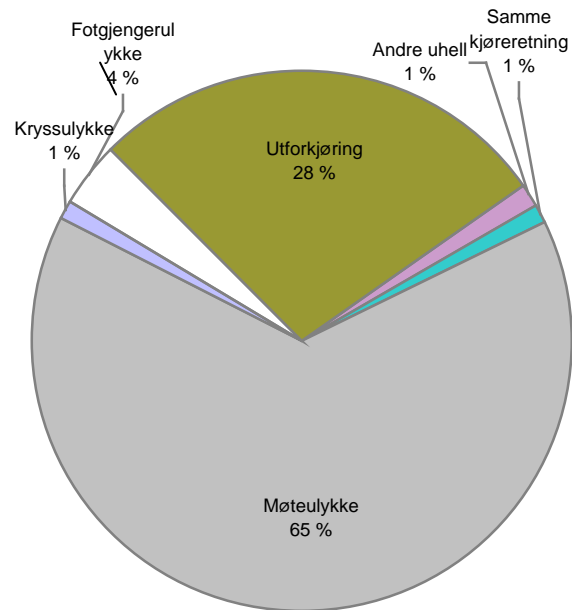


Foto: Trygg trafikk

## ULYKKESSITUASJONEN



Figur 1: Andel ulykker fordelt på ulykkestyper 2005-2009



Figur 2: Andel drepte fordelt på ulykkestyper 2005-2009

### Utforkjøringsulykker

Utforkjøringsulykker utgjør 39 % av ulykkene i fylket i perioden 2005-2009. Det er vesentlig høyere enn landsgjennomsnittet (28%). En utforkjøring er en typisk sommerulykke (juni-august).

Ungdom i alderen 18-24 år utgjør 30 % av alle førere innblandet i utforkjøringsulykker. Denne aldersgruppa utgjør bare 8 % av opplandsbefolkningen.

2/3 av alle bilførere som er innblandet i utforkjøringsulykker er menn.

### Møteulykker

Møteulykker er ulykkestypen med de alvorligste konsekvensene. Møteulykker utgjør 21 % av alle ulykker, men hele 65% av alle drepte og 37 % av alle drepte og hardt skadde.

Nesten 3/4 av alle bilførere som er innblandet i møteulykker er menn.

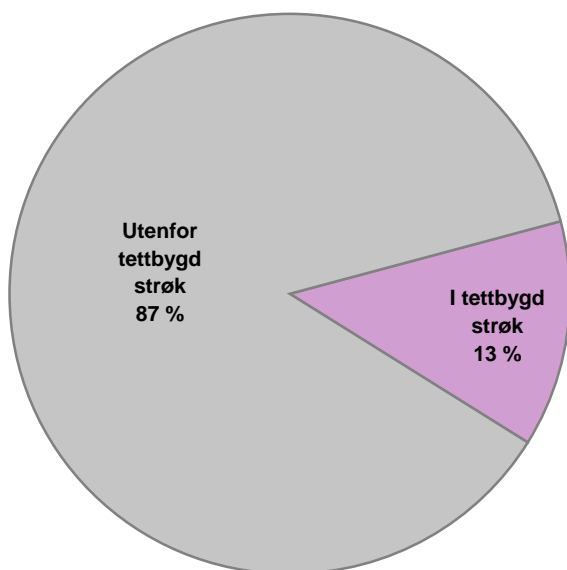
Møteulykker skjer oftest i perioden november - mars.

Møteulykker er ulykkestypen med de alvorligste konsekvensene. De utgjør 21 % av alle ulykker, men hele 65 % av alle drepte og 37 % av alle drepte og hardt skadde.

Ulykker mellom kjøretøy med kryssende kjøretning utgjør 20 %.

### Fotgjengerulykker

Andelen fotgjengerulykker er 6 %, men utgjør ca. 4 % av alle drepte.



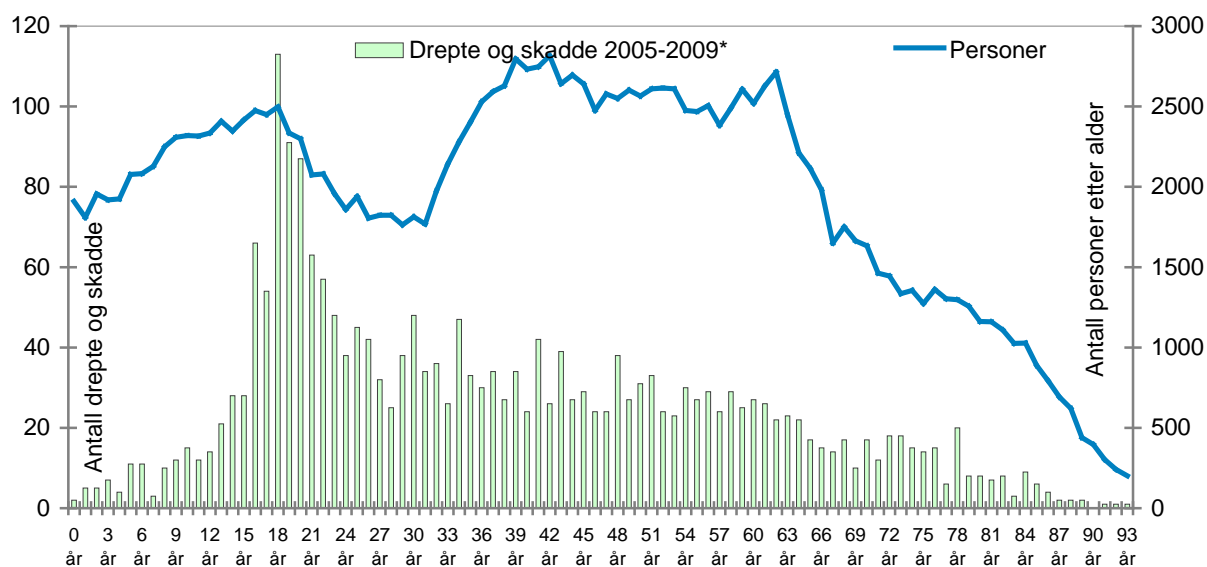
79 % av vegtrafikkulykkene i fylket i perioden 2005-2009 skjedde utenfor tettbygd strøk. Denne andelen har vært økende i de siste årene.

Hele 87 % av drepte og hardt skadde skjer her (se figur til venstre).

Utenfor tettbygd strøk dominerer utforkjøringsulykker og møteulykker. Innenfor tettbygd strøk dominerer ulykker i kryss og fotgjengerulykker.

Figur 3: Drepte og hardt skadde i personskadeulykker i og utenfor tettbygd strøk, Oppland snitt 2005-2009





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

Trafikanter i aldersgruppen 18 - 24 år er overrepresentert i trafikkuulykkene (22 %). De utgjør bare 8 % av opplandsbefolkningen. Det er et betydelig skille fra 15 til 16 og fra 17 til 18 år, når de unge begynner å kjøre moped, MC og bil. Ulykkesrisikoen reduseres med økende erfaring.

Det er ca. 4 ganger så mange skadde og drept 18-åringer som 60-åringer (sammenlignbare grupper i antall). I yngre aldersgrupper er det vesentlig flere skadde og drept menn enn kvinner.

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

## NULLVISJONEN

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

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

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

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

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



*Foto: "Nullvisjonsstrekningen" på E6 i Øyer (Steinar Svensbakken, Statens vegvesen)*

## Visjon

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

## INNSATSOMRÅDER, STRATEGIER OG TILTAK

### 1) Skolebarn

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

#### **Trafikkopplæring og trafikkoppdragelse**

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

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

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

#### **Skoleskyssen**

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

### 2) Ungdom 15-24 år

*Antall drepte og hardt skadde ungdommer skal reduseres ytterligere*

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

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

### 3) Risikogrupper

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

#### **Dialog**

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

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

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

#### **Kontroller**

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

### 4) Lokalt trafikksikkerhetsarbeid

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

#### **Kommunale trafikksikkerhetsplaner**

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

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

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

#### **Internkontroll/HMS**

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

### 5) Kollektivtrafikk

*Tilrettelegge for økt bruk av kollektivtrafikk*

#### **Tilgjengelighet**

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

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

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



Foto: Trygg trafikk



**OPPLAND**  
fylkeskommune

