



AGDER
fylkeskommune

Vedlegg 6

Regional plan for mobilitet for Agder 2023-2033

Fagrappport for trafikksikkerhet





Innholdsfortegnelse

1	Sammendrag	3
2	Føringer for arbeidet	3
3	Datagrunnlag, utredning	3
4	Dagens situasjon/ utfordringsbilde	3
5	Delmål	8
6	Strategier og retningslinjer	11
7	Drøftinger/virkninger	18
8	Handlingsprogram	24
9	Referanser	27

1 Sammendrag

Fylkeskommunen og aktuelle samarbeidspartnere lokalt har alle som mål om å gjøre reisen tryggere, samt nå nullvisjonen. En tryggere reise vil være kostnadsbesparende både for enkeltpersoner og for samfunnet. Etter at trafikksikkerhetsarbeidet for alvor ble satt i fokus, har man sett en positiv utvikling i antall ulykker med drepte og hardt skadde. Det er likevel langt igjen før nullvisjonen er nådd. For å komme dit må alle parter holde et kontant fokus på utfordringene, både i forhold til utbedring av infrastruktur og i forhold til arbeid med holdningsendring blant trafikantene. Fylkeskommunen ser dette som en prioritert og viktig oppgave, og har i 2021 blitt godkjent som *Trafikksikker fylkeskommune*.

2 Føringer for arbeidet

Arbeidet med trafikksikkerhet er forankret i Nasjonal transportplan for perioden 2022-2033 og Stortingsmelding 40 om trafikksikkerhetsarbeid (2015-2016).

Trafikksikkerhetsarbeidet følges opp gjennom Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg for perioden 2022-2025. Formålet med planen er å utarbeide et bredt spekter av omforente og faglige forankrede tiltak, i tillegg til å styrke samarbeidet mellom de sentrale trafikksikkerhetsaktørene. Tiltaksplanen framstiller hvordan aktørene skal bidra til reduksjon i antall drepte og hardt skadde.

I NTP-perioden fra 2022-2033 er det et ambisiøst delmål som innebærer 60 prosent reduksjon av drepte og hardt skadde i trafikken i Norge. I 2030 skal det være maksimalt 350 drepte og hardt skadde. I Agder skal ikke dette tallet være høyere enn 22.

Regionplan Agder 2030 har et tydelig fokus på trafikksikkerhet og viktigheten av en sterk satsing på trafikksikkerhetsarbeid for å unngå tap av liv og redusert livskvalitet for mange mennesker. Trafikksikkerhet handler både om livskvalitet og om økt trygghet når man ferdes rundt i fylket med ulike transportmidler.

3 Datagrunnlag, utredning

Denne fagrapporten bygger på arbeidet som tidligere er gjort i forbindelse med utarbeiding av Strategiplan for trafikksikkerhet Agder 2018 – 2029.

4 Dagens situasjon/ utfordringsbilde

Trafikksikkerhetsarbeidet i Agder fylkeskommune er delt inn i to: fysisk trafikksikkerhet og forebyggende trafikksikkerhet.

Forvaltningsseksjonen får inn mange henvendelser fra innbyggerne vedrørende fysiske utfordringer innen trafikksikkerhet. Per april 2022 har seksjonen 5 ansatte som behandler og svarer ut disse henvendelsene. Dialogen mellom forebyggende trafikksikkerhet, drift og vedlikehold, samt investering på fylkesvei er viktig for å koordinere prioriteringer.

Innen forebyggende trafikksikkerhet har Agder fylkeskommune en trafikksikkerhetskoordinator, som koordinerer arbeidet som fylkeskommunen er involvert i.

Aust- og Vest-Agder fylkeskommune ble i 2020 slått sammen til et fylke. Trafikksikkerhetsarbeidet i de tidligere fylkene var organisert forskjellig.

I strategiplan for trafikksikkerhet har politikerne prioritert følgende områder:

- Barn og unge
- Ungdom og unge voksne
- Myke trafikanter i byområdene
- Trafikksikker infrastruktur
- Systematisk trafikksikkerhetsarbeid i offentlig og privat sektor

Den forebyggende trafikksikkerhetsgruppen i Agder består av Nullvisjonen Agder, Trafoen/18pluss, Trygg Trafikk og fylkeskommunen.

Nullvisjonen Agder

Nullvisjonen Agder fokuserer på holdninger og adferd i trafikken. De 3 ansatte besøker skoler, barnehager, bedrifter og andre med informasjon, kurs og opplevelser for bedre trafikksikkerhet. Nullvisjonslederne har i 2021 holdt kurs for rundt 10 000 personer.



Stands

Deltakelse på stands med både Bråstopptilhengeren og Veltepetter gjør at man treffer en del folk man vanligvis ikke treffer på våre ulike kurs. Bildet her er fra et arrangement i Lyngdal der bilforhandlerne stilte ut diverse nye bilmodeller.

Foto: Tom Erik Dønnestad, Nullvisjonen Agder

Trafoen/18pluss

Trafoen er et eget helt unikt bygg i Sørlandsparken. Gjennom ulike rom og filmer får deltakerne følge en trafikkulykke på svært nært hold. 18pluss er et gratis trafikksikkerhetskurs på 4,5 timer for unge mellom 18 og 25 år som har førerkort klasse B og tilhørighet til Agder.



Foto: Trafoen/18pluss

Trygg Trafikk

Trygg Trafikk i Agder jobber i tett samarbeid med fylkeskommunen for at færrest mulig skal bli drept eller alvorlig skadet i trafikken på veiene våre. 2 prosjekter som Trygg Trafikk driver for Agder fylkeskommune, er Myra sykkelgård og Ambassadører i videregående skole.

Trygg Trafikk mottar statsstøtte for å lage og formidle opplæringsmateriell for barnehage og skole, og dette formidler de videre. TT har også en pådriverrolle inn mot myndigheter og politikere i saker som handler om å fremme trafikksikkerheten. TT bidrar også inn i planer, høringer o.l. i kommuner og fylkeskommune. Spesielt gjelder dette kommunale trafikksikkerhetsplaner, der de bidrar til at disse planene er i henhold til regionale og nasjonale planer.

Myra sykkelgård i Arendal gir barn og elever ved skolene opplæring i trafikkregler og trafikksikkerhet under trygge forhold. Sykkelgården fremmer sykkelglede, og er åpen for alle. Åpningstidene reguleres av når organisert undervisning foregår. Selv i et koronaår, deltok 1393 4-5. klassinger på sykkelopplæring på Myra sykkelgård.



Foto: Kristine Steen-Tveit, Agder fylkeskommune



Foto: Kristine Steen-Tveit, Agder fylkeskommune

På flere av fylkets videregående skoler rekrutteres elevene til ambassadører for trafiksikkerhet. Ambassadørene skal utføre tiltak på skolen som fremmer gode holdninger og trafiksikker atferd gjennom ung- til- ung formidling. 50 videregående elever blir hvert år rekruttert for å drive med trafiksikkerhetsarbeid for sine medelever i videregående skoler rundt om i fylket.



Foto: Kristine Steen-Tveit, Agder fylkeskommune

Trygg Trafikk godkjenner kommuner og fylkeskommuner som *Trafikksikker kommune/fylkeskommune*. Kommunalt trafiksikkerhetsarbeid anses som avgjørende for å nå nasjonale mål om reduksjon i antall drepte og hardt skadde. Kommunen er en viktig aktør i trafiksikkerhetsarbeidet. Som veieier, barnehage - og skoleeier, arbeidsgiver, kjøper av transporttjenester og ansvarlig for beboernes helse og trivsel, har kommunen et stort ansvar for å forebygge ulykker. For å lykkes må alle kommunens etater involveres i arbeidet og den enkelte etatsleder ta sitt delansvar. Agder fylkeskommune ble godkjent som *Trafikksikker fylkeskommune* i 2021.

Agder fylkeskommune har som mål å være best nasjonalt på forebyggende

trafikksikkerhet.

Andre regionale tiltak rettet inn mot barn

Agder fylkeskommune deler ut refleksvester til alle førsteklasingene i fylket, og disse distribueres til skolene i et samarbeid mellom Trygg Trafikk, Nullvisjonen Agder og politiet noen steder.

Flere skoler har en utfordring med trafikkavviklingen rundt og ved skolen. Det er også en kjent utfordring at mange foresatte kjører barna til skolen og dermed øker trafikken ved skolen. Hjertesone er et tiltak med et mål om tryggere skolevei der flere kan gå og sykle til skolen, og at det skal være trygge stoppe- og hentesoner. Det finnes ikke noe ferdig oppskrift på en hjertesone, da dette må tilpasses trafikkmiljøet og mulighetene som finnes ved hver skole.

TS-forum og MC-forum

I Agder er det Hovedutvalg for samferdsel som har hovedansvaret for trafikksikkerhetsarbeidet i fylket. Det er i tillegg etablert et trafikksikkerhetsforum bestående av 4 politikere og et knippe rådgivende medlemmer. Disse medlemmene har talerett, men ikke stemmerett.

TS-forumet er rådgivende i alle saker som gjelder trafikksikkerhetsspørsmål, og i saker som gjelder koordinering av trafikksikkerhetsarbeidet i fylket.

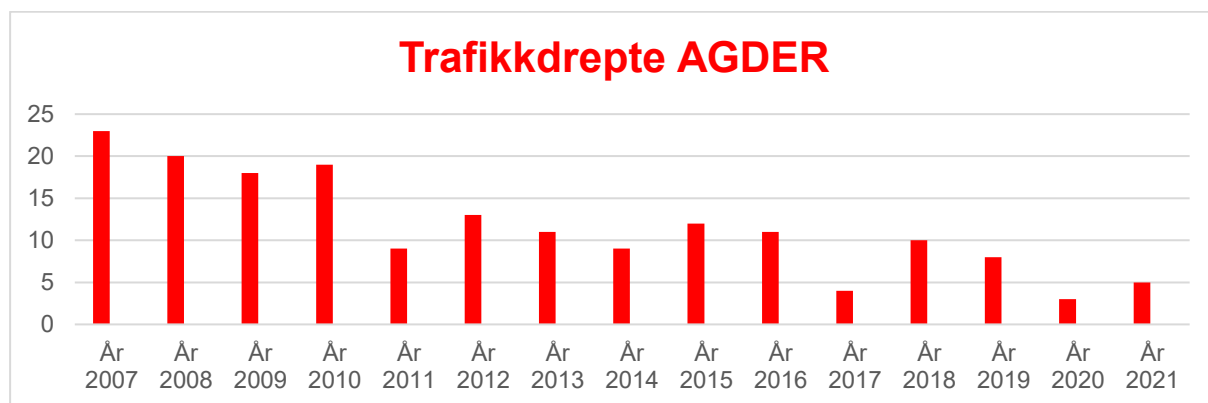
Etter regionsreformen overtok fylkeskommunen ansvaret for å videreføre MC-forum. Formålet med forumet er å sette trafikksikkerhet for motorsykkel på dagsorden, gjennom blant annet å gjennomføre MC-befaringer langs vegnettet, med forslag til endringer/tiltak. MC-forumet i Agder består av Norsk Motorcykel Union (NMCU), Statens vegvesen, politiet og Agder fylkeskommune.

Nyttårsaksjonen

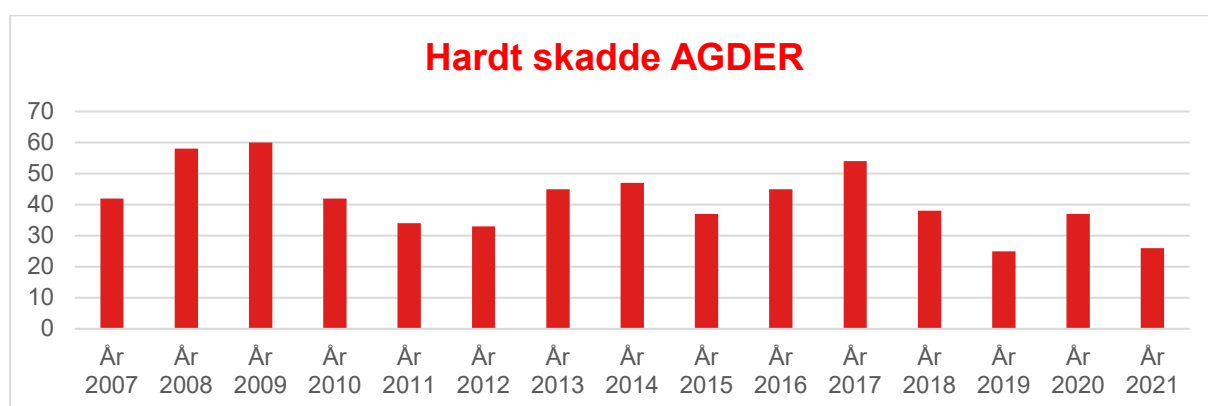
Flere fylker har en markering for å markere de alvorlige trafikkulykkene som har vært gjennom året. I Agder kalles denne markeringen "Nyttårsaksjonen" og arrangeres på starten av året.

Utfordringsbildet

Agder hadde i 2021 5 drepte i trafikken, mot 3 drepte i 2020. Dette er en vesentlig nedgang i forhold til tidligere år. Antall hardt skadde ligger mellom 25 og 40 per år.



Tall fra SSB. 5 personer mistet livet i trafikken i Agder i 2021. 2 i bilulykker, 2 i MC-ulykker og 1 i sykkelulykke.



Tall fra SSB. Tall for desember 2021 mangler foreløpig. Korrigeringer kan komme.

Ulykkesstatistikken viser at det er betydelige forskjeller mellom fylkeskommunene når det gjelder trafikantens risiko for å bli drept eller hardt skadd per kjørte kilometer.

For Agder er det størst risiko å bli drept eller hardt skadd på fylkesvei, og minst risiko på kommunal vei.

En betydelig andel av trafikkulykkene skyldes førerfeil. Ulykkene er blitt mer spesielle, noe som gjør det vanskeligere å sette inn tiltak for å unngå dem.

Risikogrupperne kan defineres ut fra trafikantkategorier, sosiale og demografiske bakgrunnsvariabler og/eller ut fra risikorelatert adferd.

Forebyggende arbeid og tidlig innsats har dokumentert positiv effekt, det er derfor viktig å identifisere grupper med forhøyet risiko i trafikken, slik at det kan settes inn målrettede tiltak for disse gruppene.

5 Delmål

Nasjonal transportplan 2018-2029 og nasjonal tiltaksplan på veg 2022-2025 bygger

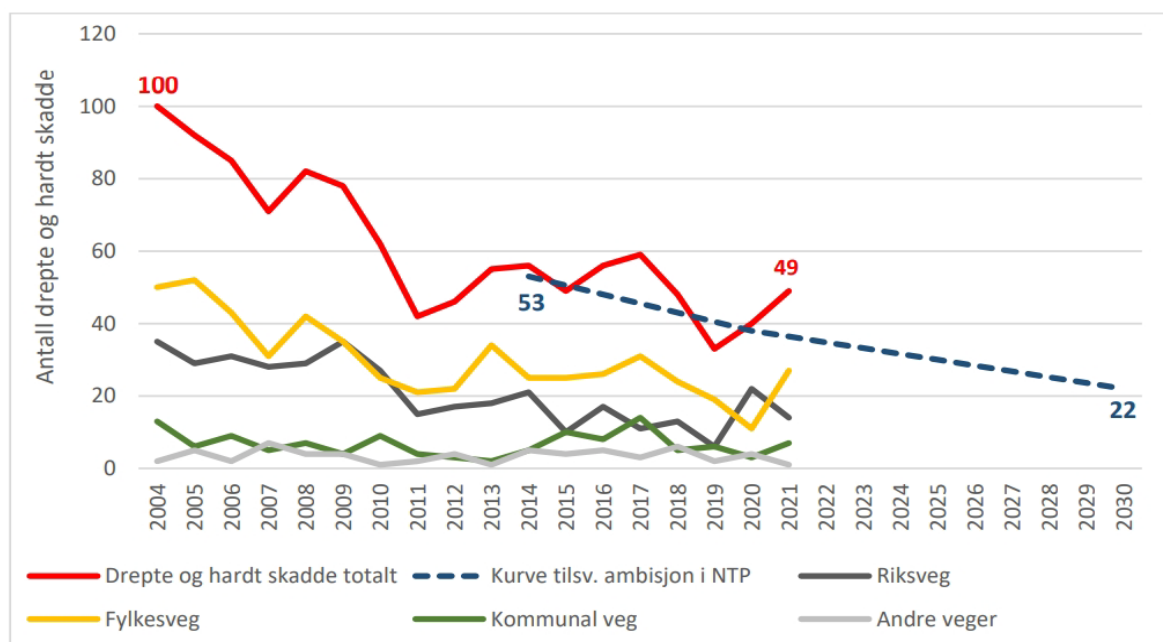
på «En visjon om at det ikkje skal forekomme ulykker med drepte eller hardt skadde i transportsektoren». For å nå denne visjonen er det fastsatt mål for trafiksikkerhetsarbeidet både på nasjonalt, regionalt og kommunalt nivå.



Trafiksikkerhetsarbeidet i Agder bygger på den nasjonale nullvisjonen. Nullvisjonen bygger på tre grunnpillarer:

- **Etikk** – mennesker er unike og uerstattelige, og vi kan ikke akseptere tap av menneskeliv eller hardt skadde i trafikken.
- **Vitenskapelighet** – menneskers mentale og fysiske forutsetninger og vår tåleevne er kjent og skal ligge til grunn for trafiksikkerhetsarbeidet. Trafikantene skal ledes til sikker adferd og beskyttes mot fatale konsekvenser av normale feilhandlinger.
- **Ansvar** – trafikantene og myndighetene har begge et ansvar for trafiksikkerheten. Trafikantene har ansvar for egen atferd, mens myndigheten er ansvar for veg- og trafikksystemet og for kontroll av trafikant og kjøretøy. Nullvisjonen har et systemperspektiv på ulykker. Elementene i dette systemet er trafikken, kjøretøyet og vegen. Vegtrafikksystemet skal i utgangspunktet være så sikkert at det ikke krever liv.

I Nasjonal transportplan er det utarbeidet et etappemål for visjonen om null drepte og hardt skadde. Delmålet innebærer 60 % reduksjon av drepte og hardt skadde de neste 15 årene, slik at det i 2030 skal være maksimalt 350 drepte og hardt skadde per år i vegtrafikken i Norge.



Figur V1.5 - Utvikling i antall drepte og hardt skadde + målkurve i Agder fylke.

Grafen over viser etappemålet for Agder. Innen 2030 skal det ikke være flere enn 22 drepte og hardt skadde i trafikken per år. Dette er en ambisiøs målsetning fordi det er blitt vanskeligere å identifisere tiltak med god effekt etter hvert som ulykkestallene har gått ned. Ulykkene på Agder har de siste årene blitt mer særegne blant annet ved at det er færre dødsulykker med personbil og høy andel MC- og ATV-ulykker sett i forhold til antall kjøretøy.

6 Strategier og retningslinjer

Satsingsområder

For at nullvisjonen og etappemål for reduksjon av drepte og hardt skadde skal nås, kreves det en felles innsats fra ulike aktører innenfor satsningsområdene. Agder fylkeskommune, Statens vegvesen, politiet og ideelle organisasjoner er sentrale i dette arbeidet. Trafikksikkerhetsatsningen er tredelt og ikke i prioritert rekkefølge:

1. Fysiske tiltak har fokus på:

- Å redusere de alvorligste ulykkestyper med drepte og hardt skadde. I Agder skjer dette hovedsakelig ved møte- og utforkjøringsulykker.
- Trafikksikkerhet i alle veg- og byggeprosjekter.
- Trafikksikkerhet innenfor drift- og vedlikeholdsområdet.
- Trafikksikkerhet for kollektivreisende, syklende og gående.
- Trafikksikkerhet for barn og ungdom, med fokus på skoleveg og nærmiljø.

2. Holdningsskapende arbeid har fokus på:

- Å følge ulykkesutviklingen i Agder og rette tiltak mot risikogrupper.
- Trafikkopplæring og holdningsskapende arbeid mot barn og ungdom.
- Å sikre tilstrekkelig informasjon om trafikksikkerhet og god trafikkopplæring i barnehager og skoler.
- Riktig bruk av verneutstyr.
- Holdninger til fart.
- Farer ved misbruk av medikamenter og rus i trafikken.
- At trafikksikkerhet i kommunene skal styrkes ved å tilføre etatene kunnskap, holdninger og kompetanse. Spesifikke trafikksikkerhetsutfordringer i den enkelte kommune skal vektlegges.
- Å påvirke arbeidsgivere i offentlig og private virksomheter til å ta inn trafikksikkerhet i HMS- og internkontrollrutiner.

3. Kontrollvirksomhet og annet forebyggende arbeid

- Fylkeskommunen har med hjemmel i Vegtrafikkloven § 40a et ansvar for å tilrå og samordne tiltak for å fremme trafikksikkerhet i fylket.

Politiet anmodes derfor om å:

- Prioritere fartskontroll på de mest utsatte vegstrekningene der potensialet for reduksjon av antall drepte og hardt skadde er størst.
- Være synlig i trafikken slik at den opplevde oppdagelsesrisikoen øker, for å



oppnå større lovlydighet.

- Gjennomføre målrettet ruskontroll for å avdekke påvirkning av alkohol, narkotika og medikamenter.
- Ha fokus på riktig bruk av verneutstyr når det utføres kontroller av fører og kjøretøy.
- Ha spesiell oppmerksomhet rettet mot farlig trafikkadferd, herunder brudd på vikepliktsregler, farlig forbikjøring, kjøring mot rødt lys og ulovlig bruk av mobiltelefon.
- Prioritere trafikk sikkerhetsarbeid ved utøvelse av vanlige politioppgaver.
- Aktivt benytte vegtrafikklovens § 34 om tilbakekall av retten til å føre motorvogn mv. Når personen ikke anses som skikket på grunn av edruelighet eller vandel.
- Gjennomføre kontroller tilknyttet skoleveg, delta på holdningsskapende aksjoner og skolebesøk.

Statens vegvesen anmodes om å:

- Fokuserer på kontroll langs veg, dokumentasjon, vekt og lastsikring.
- Prioritere oppfølging av tungbiltrafikken i vinterperiodene for å sikre framkommelighet og trafikk sikkerhet.
- Prioritere oppfølging av kjøre- og hviletidsbestemmelser etter fastsatte mål.
- Ha fokus på riktig bruk av verneutstyr ved kontroll av teknisk tilstand på kjøretøy.
- Ha fokus på kontroll av verksted som utfører EU-godkjenning av kjøretøy.
- Gjennomføre tiltak rettet mot russ, kontroll av russebiler, samt holdningsskapende arbeid.
- Arbeide med opplæring og holdningsskapende arbeid rettet mot særlige risikogrupper i trafikken.



Foto: Kristine Steen-Tveit, Agder fylkeskommune

Barnas transportplan

Trafikksikkerhet er en viktig del av et trygt og godt oppvekst- og nærmiljø for barn og unge. Kommunene skal legge til rette for trygge skoleveier for å få en økt andel av barn og unge som velger å gå eller å sykle. Målsetningene i Barnas transportplan, jf. NTP 2022-2033, er et viktig mål i strategien:

- Legge til rette for at åtte av ti barn og unge skal velge å gå eller sykle til skolen.
- Styrke trafikksikkerhet for barn og unge.
- Legge vekt på barn og unges behov i planlegging og utvikling av transportsystemet.
- At det skal legges vekt på hensynet til barn og unge i lokal og regional planlegging.
- Styrke kompetansen om trafikksikkerhet i barnehage og skole.

Involverer barn og ungdom

Strategien har et mål om å involvere barn og ungdom i vegplanlegging og andre relevante trafikksikkerhetsområder. Det kan skje på ulike måter, enten ved at det er

en voksen representant eller at barnet involveres direkte. Uttalelser fra mindreårige skal tillegges behørig vekt i samsvar med modenhet og alder. Involvere ungdommens fylkesutvalg/fylkesting.

Fylkeseldrerådet og råd for personer med funksjonsnedsettelse

Oppfordre de lovpålagte medvirkningsorganene til å bidra inn i fylkeskommunens trafikksikkerhetsarbeid, og arbeid aktivt med trafikksikkerhet inn mot sine grupper.

Fysiske tiltak

Offentlige trafikkskilt – saksgang for behandling av skiltsaker

Fylkeskommunen er vegeier og har forvaltningsansvar for eget vegnett, inkludert trafikksikkerhetstiltak og skilting. Vi har ansvar for et omfattende vegnett der det stadig er behov for skiltendringer. Seksjon for forvaltning får årlig mange henvendelser med ønske om nedsatt fartsgrense, opprettelse av gangfelt, samt ønsker om andre skilt. Når fylkeskommunen får henvendelser, vurderes disse opp mot statens vegvesen sine skiltnormaler, og skiltforskriften.

Fylkeskommunene har ikke formell skiltmyndighet, men vurderer henvendelsene. I tilfeller der vi ønsker å sette opp nye skilt sendes en formell anmodning om vedtak til Statens vegvesen. Dersom vi ikke vil sette opp ønsket skilting, sendes avslag uten videre dialog med Statens vegvesen. Unntaket er henvendelse som omfatter endring av fartsgrenser. Slike saker oversendes alltid til Statens vegvesen.

Fartsgrense

Når Agder fylkeskommune vurderer fartsgrenser, benytter vi oss av NA-rundskriv «fartsgrensekriteriene» utarbeidet av Vegdirektoratet, samt faglig skjønn på den enkelte strekning. Dette gjøres for at bilistene skal ha lik forståelse for fartsgrenser over hele landet. Gjeldende retningslinjer for fastsettelse av særskilt fartsgrense skal gjenspeile aktivitetsnivået langs vegen, og det legges stor vekt på antall avkjørsler til boliger, forretninger, industrivirksomheter, samt krysningspunkter og nærhet til blant annet skole.

Vi tilstreber å skilte fartsgrenser som er forståelig for den vegfarende. Erfaringer viser likevel at endring av skiltet fartsgrense alene ikke er nok til å holde fartsnivået på ønsket nivå. Studier av omskilting av fartsgrenser viser at en endring av fartsgrensen med 10 km/t kun gir en gjennomsnittlig fartsendring på rundt 2-3 km/t¹.

Fartsdempende tiltak

Hensikten med fartsdempende tiltak er i første rekke å bedre trafikksikkerhet og trivsel, og da særlig for gående og syklende i tettbygde områder. Det er en klar sammenheng mellom fart og ulykker, og ikke minst ulykkenes alvorlighetsgrad. For at

¹ (Hydén m.fl. 2008, Bång & PezoSilvano 2012, Trafikverket 2012).

fartsgrensen skal overholdes er det ofte behov for fysiske tiltak, i tillegg til skilting av fartsgrense. Fartsdempende tiltak benyttes i første rekke på vegger med de laveste fartsgrensene, men kan benyttes på strekninger med fartsgrense inntil 50 km/t.

Den vanligste formen for fartsdempende tiltak er fartshumper. Fartshumpenes utforming variere med fartsgrensen og hvilke funksjoner som skal ivaretas. Agder fylkeskommune følger Statens vegvesen håndbok for fartsdempende tiltak V128 «Fartsdempende tiltak» i utformingen av fartshumper.

Fartsdempende tiltak blir hyppigst benyttet på adkomstveger og samleveger, men benyttes også på hovedveger. Man må da vurdere vegens funksjon og trafikksikkerheten opp mot fremkommelighet og ulempene humpene vil ha, særlig for større kjøretøy. Ikke alle steder er egnet for fartshumper, og før de anlegges må grunnforholdene kontrolleres. Flere steder har vi måtte fjerne fartshumper på grunn av rystelser i bygninger som ligger langs vegger med dårlige grunnforhold.

Fartsdempende tiltak anlegges i hovedsak etter vegloven, og kan derfor normalt besluttes og anlegges av vegeier, uten å involvere Statens vegvesen.

Gangfelt

Gangfelt er først og fremst et fremkommelighetstiltak for myke trafikanter, ikke et trafikksikkerhetstiltak. Dersom gangfelt ligger på et sted med få kryssende fotgjengere, eller hvis det ikke er sikret med eksempelvis god belysning, riktig oppmerking, tilstrekkelig sikt og gode venteanreder, kan de gi falsk trygghet. Lite brukte gangfelt kan gjøre at bilistene blir vant til at myke trafikanter ikke krysser vegen, slik at de blir mindre oppmerksomme ved krysningspunktet.

Når vi vurderer behov for nye gangfelt, har vi flere kriterier å forholde oss til. Disse står oppført i håndbok V127 «Kryssingssteder for gående» (gangfeltkriterier), utarbeidet av Statens vegvesen. Vurdering av behov baseres på blant annet fartsgrense/fartsnivå (det er ikke tillatt å etablere gangfelt der fartsgrensen er høyere enn 50 km/t), siktforhold og forholdet mellom trafikkmengde (årsdøgntrafikk) og kryssende fotgjengere i makstimen. I tillegg vil det alltid foreligge skjønnsmessige vurderinger for hvert enkelt tilfelle.

Valg av løsning/standard/ Ulik standard /«Enklere løsninger»

Hvordan kan vi lage enklere løsninger som likevel ivaretar behovet og trafikksikkerheten? Tiltak som er beskrevet i vegnormalen og i Statens vegvesens håndbøker, er godt utprøvde løsninger som man har høstet erfaringer fra gjennom en årrekke.

Vi er likevel positive til å prøve ut løsninger som kan gi en trafiksikkerhetsmessig gevinst, som heller ikke går på bekostning av hva som kan driftes og ikke forringer vegkroppen. Det vil være uheldig om man lager «billige» løsninger som i andre rekke føre til merkostnader på vedlikeholdssiden. I tillegg er det viktig å ha med seg hvilke løsninger som benyttes hvor.

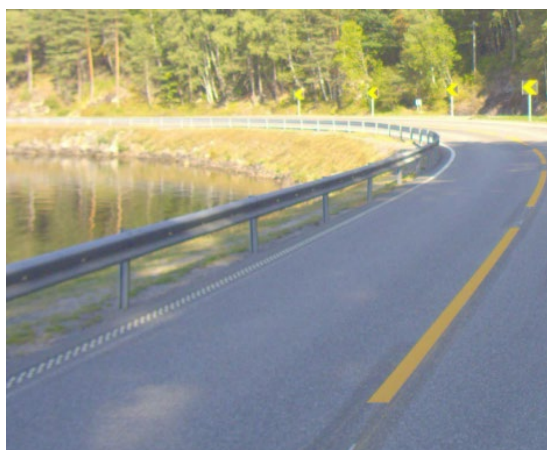
Vi har i Agder eksempel på korte strekninger hvor det er bygd en grussti på siden av vegen. Denne ble bygd i regi av Statens vegvesen, løsningen påvirker ikke fylkesvegen, men blir heller ikke vedlikeholdt/brøytet av det offentlige. Stien benyttes av beboerne på strekningen og er ikke universelt utformet.



Figur 1 Kilde: Vegkart.no

En løsning som er benyttet noen strekninger er en utvidet skulder der vi setter opp rekkverk. Man lager da en god innspenning til rekkverket, så samme tid er det mulig å gå på baksiden av rekkverket. Man kan også da påvirke hvor gående krysser vegen med tanke på hvor vi tillater åpninger i rekkverk. Steder man ønsker å benytte slike løsninger bør som nevnt antall gående vurderes. Løsningen er ikke universelt utformet.

Vi har eksempel på dette også, her ser vi bilder fra rv. 9 ved Neset camping i Bygland kommune.



Figur 2 Kilde: Vegkart.no



Figur 3 Kilde: Vegkart.no

Dette er en løsning vi ser for oss kan benyttes på strekninger med få gående og på det ikke planlegges gang- og sykkelveg. Også i forbindelse med turmål som vi ser på eksempelet over. Man skal være vise forsiktighet med hvor man tillater åpninger i rekkverk der det kan komme overraskende for bilistene.

MC-befaringer

I trå med tiltak i nasjonal tiltaksplan har Agder fylkeskommune deltatt på MC-befaringer sammen med Statens vegvesen og NMCU. På bakgrunn av disse befaringene er det blitt utarbeidet en rapport som blir tatt med videre i arbeidet når man utbedrer vegen, og benyttes av drift- og vedlikehold. Funnene går ofte på siktutbedring og sikring av sideterreng.

Universell utforming

Universell utforming er i Diskriminerings- og tilgjengelighetsloven §9 (LOV 2008-06-20-42) definert på følgende måte: «Med universell utforming mens utforming eller tilrettelegging av hovedløsningene i de fysiske forholdene slik at virksomhetenes alminnelige funksjon kan benyttes av flest mulig.»

Når Agder fylkeskommune vurderer universell utforming benytter vi håndbok V129 «Universell utforming av veger og gater». Her kan vi finne hovedmål og hvordan man kan utforme veg og gater for å tilrettelegge for flest mulig.

Tiltak gjennom Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025

Fylkeskommunen vil på bakgrunn av gjennomgang av fylkesveinettet plukke ut strekninger som er egnet for etablering av forsterket midtoppmerking ut fra gjeldende kriterier. Fylkeskommunen vil etablere forsterket midtoppmerking på disse strekningene når de blir reasfaltert.

Fylkeskommunen vil gjennomføre en systematisk tilnærming prioritere tiltak for å forhindre alvorlige utforkjøringsulykker på fylkesveinettet. Tiltakene gjennomføres i etterkant av TS-inspeksjoner eller forenklete metoder som på et faglig grunnlag peker ut hvor det er høy risiko for utforkjøringsulykker.

7 Drøftinger/virkninger

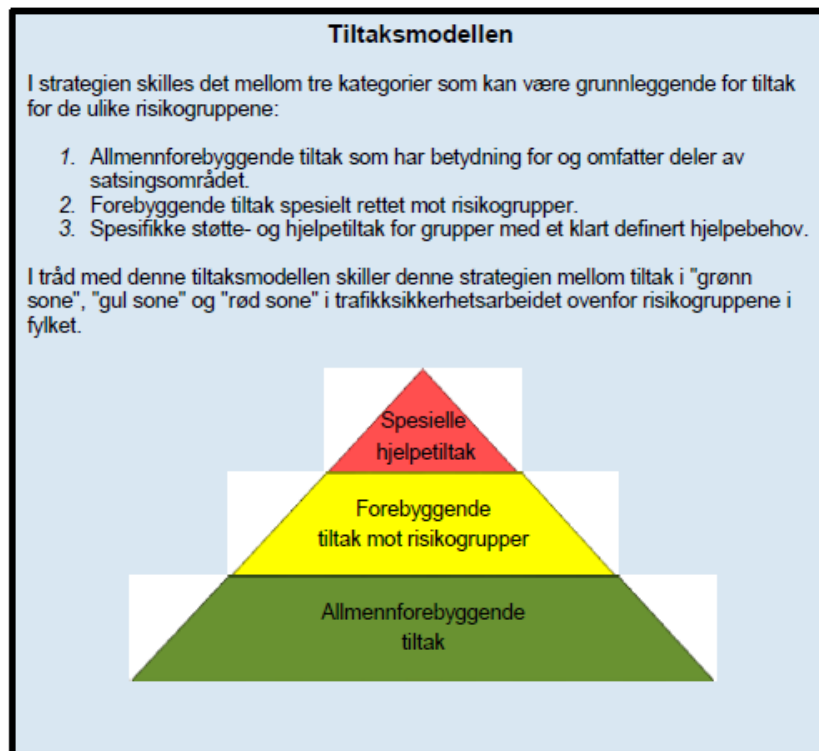
En ønsker at tiltak i fagrapporten skal føre til reduksjon av trafikkulykker. I fremtiden er det også ønskelig at flere skal gå og sykle, og da er det viktig med god opplæring og tilrettelegging for å forebygge ulykker.

Det er viktig at trafikantene har god risikoforståelse og riktig bruk av sikkerhetsutstyr. Og målet er at flere av tiltakene skal bidra til dette.

RISIKOGRUPPER

En betydelig andel av trafikkulykkene skyldes førerfeil, ulykkene er blitt mer spesielle, og det er vanskeligere å gjøre tiltak. Risikogruppene kan defineres ut fra trafikkantkategorier, sosiale og demografiske bakgrunnsvariabler og/eller ut fra risikorelatert adferd. Forebyggende arbeid og tidlig innsats har dokumentert positiv effekt, det er derfor viktig å identifisere grupper med forhøyet risiko i trafikken. I det holdningsskapende arbeidet er det derfor viktig å rette et særlig fokus på disse gruppene:

- Ulykkesutsatt ungdom
- Voksne 45+
- Eldre
- Innvandrere
- Ruspåvirkede sjåførere
- Førere av moped, MC og ATV



Ungdom

I denne aldersgruppen blir ungdommene selvstendige trafikanter. Aldersgruppen har også høyest risiko i trafikken, der beregninger viser at de yngste førerne har omtrent fire ganger så høy risiko for personskade som gjennomsnittet av bilførere. Det er derfor viktig at det stimuleres til satsing på holdningsskapende tiltak og trafikkopplæring i alle videregående skoler i Agder.



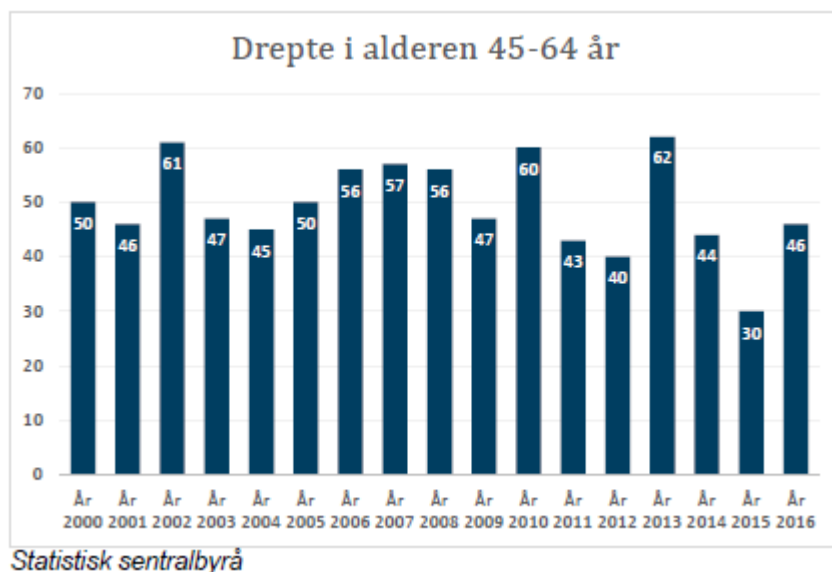
Foto: Kristine Steen-Tveit, Agder fylkeskommune

Ulykkesutsatt ungdom har spesifikke kombinasjoner av personlighetstrekk. Disse personlighetstrekkene har sammenheng med trafiksikkerhetsorientering, kjøreatferd og ulykkesinvolvering. I henhold til tiltaksmodellen kan personlige trekk være utgangspunkt for tiltak på følgende måte:

Grønne tiltak	Hensynsfulle ungdommer
Gule tiltak	Spenningsøkende ungdommer
Røde tiltak	Utagerende adferd

Voksne 45+

For de fleste aldersgrupper er det en nedgang i antall trafikkdrepte, men i gruppen 45-64 år har det de siste årene ligget stabilt. Det er flest menn, og det er møte- og utforkjøringsulykker som dominerer.



Mens antall drepte i alle andre aldersgrupper har blitt redusert, viser denne statistikken at det er like mange drepte i aldersgruppen 45+ nå som for 16 år siden. Det er behov for mer kunnskap om denne gruppen i trafikken for å kunne sette inn tiltak.

Eldre

Eldre bilførere blir betegnet som en høyrisikogruppe i trafikken, og de har flere skadde og drepte enn hva deres deltakelse i trafikken skulle tilsi. Det er særlig i kryssulykker de er overrepresentert.

Årsaken til denne aldersgruppens overrepresentasjon skyldes delvis svekket fysikk, slik at ulykker gir større skadeomfang. Høye tall i ulykkesstatistikken handler i tillegg om at man ikke mestrer trafikksituasjonen på grunn av aldersbetinget endring i motoriske, sensoriske og kognitive funksjoner. Dette forklarer delvis hvorfor aldersgruppen er overrepresentert i ulykker i kryss og krysningpunkter. En stor del av henvendelsene til Fylkesmannen om ikke oppfylte helsekrav til førerkort, gjelder kognitiv svikt og demens.

Eldre kjører sjeldnere, og derfor vedlikeholder de i mindre grad sine kjøreferdigheter. Det er behov for mer kunnskap om eksponering blant eldre trafikanter, både samlet omfang og hvor mye de ferdes på ulike tidspunkt og steder.

Innvandrere

Risikoberegninger gjort av Statens Vegvesen viser at bilførere med norsk bakgrunn har lavere risiko per kjørt kilometer enn bilførere med innvandrerbakgrunn. Det er



relevant å fokusere på personer som har hatt sin oppvekst og sosial tilknytning til land der trafikkkulturen og de øvrige rammebetingelser i trafikken er svært ulikt det vi har i Norge.

I svenske undersøkelser kan det tyde på at innvandrere i mindre grad bruker sikkerhetsutstyr som barnesikring og bilbelter. Det er behov for å finne effektive tiltak for å påvirke trafikantadferden blant innvandrere.

Ruspåvirkede sjåførere

Befolkningen i Agderfylkene ligger høyt ved bruk av vanedannende medikamenter sammenlignet med andre fylker. Ruspåvirkede sjåførere utgjør en stor fare i trafikken. Om lag hver fjerde person som omkommer i trafikken, dør i en ulykke der en ruspåvirket fører er innblandet.

Påvirkning av andre rusmidler enn alkohol har økt vesentlig. Promillekjøring er mest utbredt blant menn mellom 25-60 år, mens andre illegale stoffer er mer utbredt blant ungdom. Eldre har oftere enn andre aldersgrupper benyttet forskjellige legemidler.

Førere av moped, MC og ATV

MC, mopeder og ATV er kjøretøy med egenskaper som kan øke ulykkes- eller skaderisikoen for fører og passasjer. Spesielle brukergrupper, bruksmønstre og kjørestiler er også med på å øke risikoen. Under følger en beskrivelse av de mest utsatte kjøretøygruppene:

- **Moped** utgjør en økt risiko i trafikken, særlig i tett trafikkerte byområder. På grunn av at det har blitt flere mopeder på vegene, øker også antall ulykker med disse kjøretøyene. Det er ungdom som har den største risikoen for å bli skadd i en trafikkulykke med moped, men skader blant voksne har også økt. Endringer på mopeder for å øke den maksimale hastigheten er et kjent tema, og om lag en av tre mopeder er trimmet for å kjøre fortere enn 45 km/t, som er maksimal lovlig hastighet. Det påstås at trimming er gunstig for sikkerheten fordi det gir mindre avvikende fart i forhold til annen trafikk, men studier har vist at trimming øker risikoen for ulykker. Dette er forenelig med hva vi vet om den generelle sammenhengen mellom fart og ulykker, og fart og skadeomfang. Ofte ser man at trimmede mopeder også er i dårlig teknisk stand. Ungdom har på grunn av begrenset opplæring og manglende kunnskap om kjøreatferd, en større risiko i trafikken. Størst økning er eneulykker, og personbiler er den vanligste motpart i kollisjoner. Det er i sommerhalvåret i ukedager på ettermiddagen de fleste ulykkene skjer.



Foto: Kristine Steen-Tveit, Agder fylkeskommune

- **MC** singelulykker skyldes først og fremst mangel på erfaring, samt overvurdering av egen kjøreferdighet, og i liten grad tekniske feil på kjøretøyet eller dårlige vegforhold. Kompetansmangel i form av feilvurderinger er oftere årsak enn mangel på kjøreteknisk kompetanse, selv om disse to faktorene ofte henger sammen. Motorsyklister har begrensede sikkerhetsmarginer når farlige situasjoner oppstår, ved at kjøretøyet er ustabil, de kan være vanskelig å se i trafikkbildet og de er ubeskyttet når ulykken skjer. Opplæringen på lett og tung MC er god, men særlig yngre førere kan overvurdere egne kjøreferdigheter og i tillegg ha manglende erfaring. Analyser har tidligere vist at ekstrem adferd som ruskjøring og høy fart, mindre enn 2 års erfaring hos fører og mangel på førerkort har skyld i en betydelig del av ulykkene. Vegmiljøet har stor betydning på skadeomfanget dersom ulykken først er ute. Installasjoner innenfor sikkerhetssonen er en faktor som kan forverre skaden betraktelig.
- **ATV** utpeker seg i de alvorligste ulykkene. Det er flere av denne type kjøretøy nå i forhold til tidligere og sjåføren har begrensede sikkerhetsmarginer når ulykken skjer. ATV'er kan typegodkjennes enten som moped, firehjuls motorsykel eller traktor. Hvordan og hvor ATV'en kan brukes avhenger av hvilken typegodkjenning den har. Det er 16 års aldersgrense på ATV, og man må ha førerkort tilpasset typegodkjenningen. Det finnes ikke noen tilpasset føreropplæring, selv om en firehjuls ATV har helt andre kjøreegenskaper og et annet balansepunkt enn andre kjøretøyer. Flere ulykker i den senere tid tyder på at barn får lov å kjøre ATV inne på privat eiendom, noe som er forbudt. Det må oppfordres sterkt til at dette ikke skjer.



Nesten halvparten av dødsulykkene på veg med ATV skjer i helgene. 70-90% av skadde og drepte er menn. Årsakene kan blant annet være at menn tar høyere risiko i trafikken, samt mangelen på tilpasset kjøreopplæring for ATV.

8 Handlingsprogram

Fylkeskommunen har forpliktet seg gjennom Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025. Nedenfor er det listet opp tiltakene som Agder fylkeskommune har forpliktet seg til å gjennomføre. I tillegg til disse tiltakene, viser vi til en rekke andre tiltak som Agder allereie utfører.

Oppgaver	Miljø og klima	Økonomisk e forhold	Sosiale forhold
Fylkeskommunen vil gjennomføre tiltak for at barn er lovmessig sikret under skoletransport, herunder gjennom atferdsrettede tiltak og gjennom krav til sikringsutstyr i buss	Redusere klimagassutslipp	Forebygge er mer økonomisk enn å reparere	Redusere trafikkulykker Fremme helse og kunnskap om sikringsutstyr
Fylkeskommunen vil gjennomføre fysiske tiltak for å motvirke ulykker med barn og unge på skolevei	Jobbe for at det skal være attraktivt å gå og sykle til skolen	Forebygge er mer økonomisk enn å reparere	Redusere trafikkulykker Fremme helse og aktivitet
Fylkeskommunen skal støtte og oppmuntre kommuner og frivillige organisasjoner til å gjennomføre tiltak som gir økt trafikksikkerhet for skolebarn langs skoleveier og i nærmiljøet, og som bidrar til sikker atferd hos barn og unge	Jobbe for at det skal være attraktivt å gå og sykle til skolen	Forebygge er mer økonomisk enn å reparere	Redusere trafikkulykker Fremme helse og aktivitet
Hjertesonenettverket vil støtte skoler, FAU, kommuner og fylkeskommuner i arbeidet med etablering av hjertesoner ved å dele gode eksempler og informere blant annet	Ivareta natur og miljø. Tilrettelegge for nullutslipp	Forebygge er mer økonomisk enn å reparere	Redusere trafikkulykker Fremme helse. Bidrag fra FAU/nær-



gjennom sosiale medier, seminarer og møtevirksomhet			miljø
Agder fylkeskommune vil arbeide for at trafikksikkerhet legges inn som en obligatorisk del av læretiden for lærlinger		Forebygge er mer økonomisk enn å reparere	Ungdom er en utsatt gruppe. Involvere arbeidsgiver/næringsliv
Fylkeskommunen vil, i samarbeid med Trygg Trafikk, Statens vegvesen, politiet og andre samarbeidspartnere, arbeide aktivt med trafikksikkerhet for avgangselevne på videregående skole	Bevisstgjøring av ulike transportformer	Forebygge er mer økonomisk enn å reparere	Ungdom er en utsatt gruppe
Fylkeskommunen vil gjennomføre tiltak for å påvirke til god trafikantadferd hos ungdom i videregående opplæring, inkludert lærlinger	Bevisstgjøring av ulike transportformer	Forebygge er mer økonomisk enn å reparere	Ungdom er en utsatt gruppe
Trafoen i Kristiansand vil videreføre Nasjonalt forum for utøvende holdningsskapende trafikksikkerhetsarbeid. Forumet skal bidra til at miljøer som opprettet på lokalt/regionalt initiativ, og som jobber med utøvende holdningsskapende trafikksikkerhetsarbeid, skal lære av hverandre og dele kunnskap og erfaringer		Dele erfaringer og kunnskap	Redusere trafikkulykker Fremme helse
Fylkeskommunen vil i perioden 2022-2025 tilrettelegge for gående og syklende på om lag 225 km av fylkesveinettet, hvorav om lag 110 km i byer og tettsteder	Legges til rette for gange og sykkel	Forebygge er mer økonomisk enn å reparere	Redusere trafikkulykker Fremme helse og aktivitet
Fylkeskommunen vil foreta trafikksikkerhetsvurderinger av prioriterte sykkeltraseer, og sikre prioritering av midler til gjennomføring av tiltak	Legge til rette for økt bruk av sykkel	Forebygge er mer økonomisk enn å reparere	Redusere trafikkulykker Fremme helse og aktivitet



Fylkeskommunen vil, gjennom ulike tiltak og virkemidler, påvirke til økt bruk av sykkelhjelme og refleks	Legge til rette for økt bruk av sykkel	Forebygge er mer økonomisk enn å reparere	Redusere trafikkulykker Fremme helse og aktivitet
Fylkeskommunen vil legge til rette for en samordnet innsats mot motorsykkelulykker		Forebygge er mer økonomisk enn å reparere	Redusere trafikkulykker Fremme helse
Fylkeskommunen vil på bakgrunn av gjennomgang av fylkesveinettet plukke ut strekninger som er egnet for etablering av forsterket midtoppmerking ut fra gjeldende kriterier. Fylkeskommunen vil etablere forsterket midtoppmerking på disse strekningene når de blir reasfaltert	Prioritere utbedring fremfor nybygging	Forebygge er mer økonomisk enn å reparere	Redusere trafikkulykker
Fylkeskommunen vil gjennomføre en systematisk tilnærming prioritere tiltak for å forhindre alvorlige utforkjøringsulykker på fylkesveinettet. Tiltakene gjennomføres i etterkant av TS-inspeksjoner eller forenklede metoder som på et faglig grunnlag peker ut hvor det er høy risiko for utforkjøringsulykker	Prioritere utbedring fremfor nybygging	Forebygge er mer økonomisk enn å reparere	Redusere trafikkulykker
Fylkeskommunen vil, i samarbeid med Trygg Trafikk, bidra til at kommunene har gyldige og operative trafikksikkerhetsplaner.	Fokus på nullvisjonen og nullutslipp	Forebygge er mer økonomisk enn å reparere	Redusere trafikkulykker Fremme helse
Fylkeskommunen vil utarbeide planer og/eller strategier for trafikksikkerhet med god involvering og politisk forankring. Disse skal	Fokus på nullvisjonen og nullutslipp	Forebygge er mer økonomisk enn å	Redusere trafikkulykker Fremme helse

koples tett til den nasjonale tiltaksplanen		reparere	
Fylkeskommunen vil oppfordre de lovpålagte medvirkningsorganene (dvs eldreråd, råd for personer med funksjonsnedsettelse og ungdomsråd/medvirkningsorgan for ungdom) til å bidra inn i fylkeskommunens trafikksikkerhetsarbeid og arbeide aktivt med trafikksikkerhet inn mot sine grupper		Bedre planlegging	Redusere trafikkulykker Økt involvering og tverrfaglighet Sikre universell utforming
Fylkeskommunen vil videreutvikle og forsterke det fylkeskommunale trafikksikkerhetsforumet som en møteplass for erfaringsdeling og ny kunnskap		Forebygge er mer økonomisk enn å reparere	Redusere trafikkulykker Økt involvering Tverrfaglig
Fylkeskommunen vil arbeide med sikte på å bli godkjent som Trafikksikker fylkeskommune, samt bli re godkjent. Trygg Trafikk vil legge til rette for fylkeskommunens arbeid.		Forebygge er mer økonomisk enn å reparere	Redusere trafikkulykker Økt involvering Tverrfaglig Fokus på sikkerhet for egne ansatte

9 Referanser

- Strategiplan for trafikksikkerhet Agder 2018 – 2029
- Nasjonal transportplan for perioden 2022-2033
- Stortingsmelding 40 om trafikksikkerhetsarbeid (2015-2016)
- Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg for perioden 2022-2025
- Trafikksikkerhetsutviklingen 2021 (Oppfølging av Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018 – 2021)
- Regionplan Agder 2030





AGDER
fylkeskommune

Agder fylkeskommune
Postboks 788, Stoa
NO-4809 Arendal

Org.nr.: 921 707 134
Bank: 3207.28.74993

Besøksadresse Kristiansand:
Tordenskjolds gate 65

Besøksadresse Arendal:
Ragnvald Blakstads vei 1

www.agderfk.no