



AGDER
fylkeskommune

Handlingsprogram for trafikksikkerhet i Agder

2020-2024

Vedtatt i fylkestinget 16. juni 2020





Innholdsfortegnelse

1	Agder – en region uten alvorlige ulykker i trafikken.....	3
1.1	Mål og etappemål	3
1.1.1	Etappemål.....	3
1.2	Forebyggende trafikksikkerhetsarbeid.....	4
1.3	Organisering av trafikksikkerhetsarbeidet.....	5
1.3.1	Faglige samarbeidspartnere	5
1.3.2	Andre samarbeidspartnere	6
1.4	Føringer, rammer og avgrensninger for arbeidet	7
2	Kunnskapsgrunnlag	9
2.1	Ulykkesutviklingen i Agder.....	9
2.2	Type ulykker	10
2.2.1	Utforkjørings- og møteulykker.....	10
2.2.2	Ulykker med myke trafikanter.....	11
2.3	Nærmere om de som blir drept og hardt skadd i trafikken.....	11
3	Innsatsområder for trafikksikkerhetsarbeidet i Agder	13
3.1	Innsats på forebyggende arbeid	13
3.1.1	Nullvisjonen Agder	13
3.1.2	Trafoen og 18pluss	14
3.2	Barn og unge	14
3.2.1	Nullvisjonen Agder – forebyggende arbeid i barnehage og skole ...	14
3.2.2	Sykkelgården på Myra	15
3.3	Ungdom og unge voksne.....	16
3.4	Myke trafikanter i byområdene.....	19
3.5	Trafikksikker infrastruktur	20
3.6	Systematisk trafikksikkerhetsarbeid i offentlig og privat sektor	21

1 Agder – en region uten alvorlige ulykker i trafikken

Handlingsprogram for trafikksikkerhet i Agder 2020-2024 skal konkretisere og prioritere tiltak for å følge opp de mål og satsingsområder som er definert i strategiplan for trafikksikkerhet i Agder 2018-2029, som ble vedtatt av fylkestingene i Aust-Agder og Vest-Agder i juni 2018.

Fylkeskommunen har et ansvar for å tilrå og samordne tiltak for å fremme trafikksikkerheten i fylket, jf. veitrafikkloven § 40a. Fylkeskommunen er en sentral aktør i trafikksikkerhetsarbeidet, med ansvar for nær 4000 km fylkesvei og kollektivtransport, inkludert skoleskyss. Fylkeskommunen er regional planmyndighet og har ansvar for regional planlegging etter plan- og bygningsloven, og er ansvarlig for videregående opplæring. Fylkeskommunen har også et lovhjemlet pådriver- og samordningsansvar i forbindelse med folkehelsearbeidet i fylket.

1.1 Mål og etappemål

Det overordnede målet for trafikksikkerhetsarbeidet i Agder er at det ikke skal forekomme ulykker med drepte og hardt skadde i trafikken. Dette er i samsvar med nullvisjonen, som er førende for alt trafikksikkerhetsarbeid på nasjonalt, regionalt og lokalt nivå.

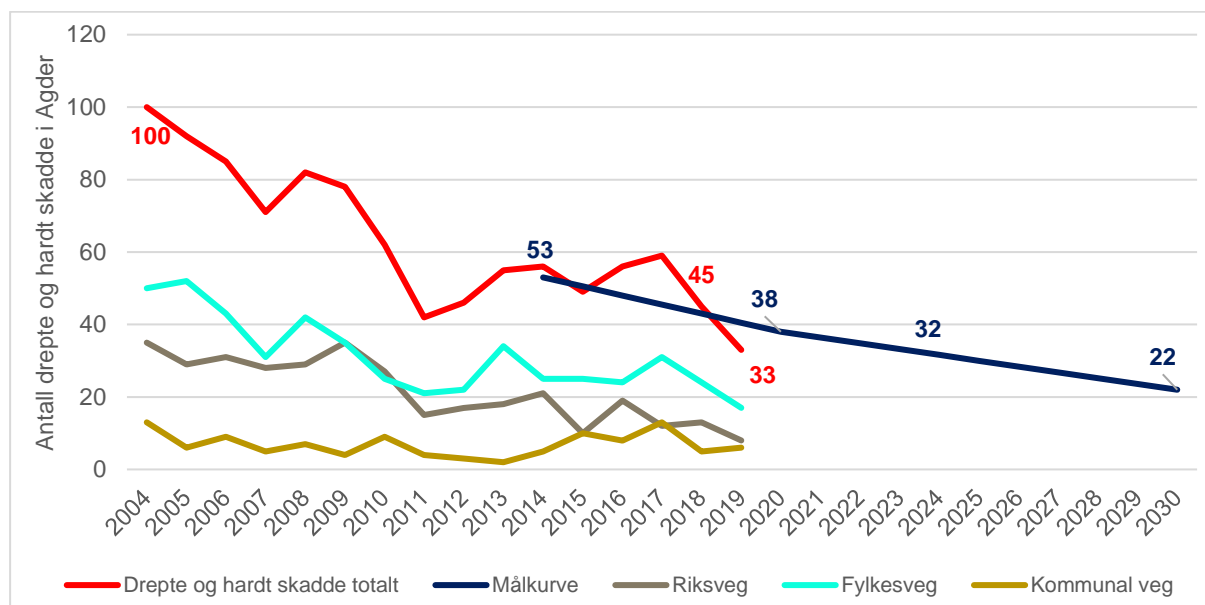
Ulykker skjer i et samspill mellom trafikanter, kjøretøy og vei. Derfor har trafikantene og myndighetene et delt ansvar og en gjensidig forpliktelse ovenfor hverandre. Trafikantene skal gjøre sitt beste for å overholde trafikkreglene og vise aktsomhet. Myndighetene skal sørge for at trafikksystemet er så sikkert at misforståelser eller en enkelt feilhandling ikke fører til drepte eller hardt skadde.

Trafikksikkerhetsarbeid i samsvar med nullvisjonen innebærer å prioritere tiltak som kan redusere de mest alvorlige ulykkene. Trafikksikkerhetsarbeidet i Agder legger vekt på allmennforebyggende tiltak, men også systematisk satsing mot risikogrupper.

1.1.1 Etappemål

For å måle om utviklingen går i riktig retning, har Nasjonal transportplan 2018-2029 lagt til grunn et etappemål om at det ikke skal være mer enn 350 drepte og hardt skadde i trafikken i 2030. Dette er en reduksjon med om lag 60 prosent sammenlignet med gjennomsnittet for årene 2012-2015.

Det er også utformet etappemål for regionalt nivå, se Figur 1 nedenunder. I Agder betyr dette at det innen 2030 ikke skal være mer enn 22 drepte og hardt skadde i trafikken hvert år. Dersom vi oppnår dette delmålet, betyr det at vi er på rett vei mot nullvisjonen. I 2019 ble til sammen åtte personer drept og 25 hardt skadd i trafikken i Agder.



Figur 1 Etappemål for antall drepte og hardt skadde i trafikkulykker i Agder. Kilde: Nasjonal vegdatabank/SSB

1.2 Forebyggende trafiksikkerhetsarbeid

I Agder har vi innrettet de trafikantertede tiltakene etter forebyggingspyramiden som er vist i Figur 2 nedenfor. De universelle tiltakene retter seg mot brede grupper av befolkningen uten differensiering, for eksempel ungdom generelt. Selektive tiltak er rettet mot risikogrupper, og skal hjelpe mennesker med å takle risikofaktorer i miljøet de ferdes i. Indikative tiltak er rettet mot individer som har vist risikofaktorer som kan knyttes til utagerende atferd i trafikken.



Figur 2 Forebyggingspyramiden

De fleste tiltakene i trafikantrettet arbeid i Agder er universelle og selektive tiltak. Disse tiltakene når mange og kan bidra til å redusere ulykker i trafikken før de skjer. Indikative tiltak er kostbare og blir unntaksvis testet ut, men kan ha stor effekt når det gjelder å hjelpe et fåtall som har svært høy risiko for utagerende atferd i trafikken. En stor del av trafikksikkerhetsarbeidet i Agder består av etablerte tiltak som i hovedsak retter seg mot barn og ungdom.

1.3 Organisering av trafikksikkerhetsarbeidet

I Agder fylkeskommune har Hovedutvalg for samferdsel med ni medlemmer det overordnede ansvaret for trafikksikkerhetsarbeidet i regionen. Det er etablert et Trafikksikkerhetsforum med fire politiske representanter valgt av fylkestinget, som skal gi råd i trafikksikkerhetsspørsmål.

Trafikksikkerhetsforum ble konstituert 18. mars 2020. Det er et faglig forum som skal ta initiativ til og gi faglige råd om trafikksikkerhet. I tillegg til de politiske representantene er følgende aktører representert: Trygg Trafikk, Agder politidistrikt, Utrykningspolitiet, Statens vegvesen, Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund (ATL) Agder, Fylkeskommunens administrasjon, Nullvisjonen Agder, Trafoen. Ulike deler av fylkeskommunens egen administrasjon og virksomhet tar del i arbeidet, for eksempel folkehelse, veiforvaltning og utbygging, kollektivtransport, utdanning. Ungdommens fylkesting skal involveres i de deler av trafikksikkerhetsarbeidet som er rettet mot barn og unge.

Det er mange aktører som driver utadrettet trafikksikkerhetsarbeid i Agder. En prioritert oppgave i planperioden er derfor å etablere et mer strukturert samarbeid for å koordinere pågående prosjekter og aktiviteter. Det er derfor etablert en administrativ gruppe for trafikksikkerhet som ivaretar samarbeid og koordinering av den daglige aktiviteten.

Nedenfor følger korte beskrivelser av fylkeskommunens eksterne samarbeidspartnere i trafikksikkerhetsarbeidet.

1.3.1 Faglige samarbeidspartnere

Trygg trafikk

Trygg trafikk er en landsdekkende organisasjon som er pådriver for trafikksikkerhet på lokalt, regionalt og nasjonalt nivå. Et viktig arbeid er å drive opplæring av trafikanter slik at alle ferdes sikkert i trafikken. Dette innebærer å utvikle læringsressurser, kurse ansatte i barnehager og skoler, samt undervise og veilede myndigheter, barnehage og skoleeiere, pedagoger og foreldre. Trygg trafikk skal også være et bindeledd mellom det frivillige og det offentlige trafikksikkerhetsarbeidet.

Statens vegvesen

Statens vegvesen har ansvaret for planlegging, bygging drift- og vedlikehold av riksveinettet. Riksveiene i Agder er E18, E39, Rv 9 og Rv 41 som går fra grensen mellom Agder og Vestfold og Telemark, til Kjevik flyplass. Statens vegvesen har stor vei-, trafikkteknisk og trafikkfaglig kompetanse, og har ansvaret for informasjon og opplæring for bedre adferd hos trafikantene, samt førerprøve og kontroll av kjøretøy og verneutstyr. Statens vegvesen har sektoransvar for trafikksikkerhet på vei og driver systematisk ulykkesanalysearbeid. Siden 2005 er det gjennomført dybdeanalyser av alle dødsulykker i veitrafikken.

Politiet

Politiets ansvar i trafikksikkerhetsarbeidet er i første rekke å gjennomføre kontroll og overvåkning av trafikken, samt etterforske trafikklovbrudd og trafikkulykker. Dette gjøres både av lokalt politi og Utrykningspolitiet. Politiet prioriterer de mest ulykkesutsatte veistrekningene eller områdene når de gjør kontroller på vei. I tillegg driver politiet ulykkesforebyggende og holdningsskapende arbeid med et fokus på barn, ungdom og unge bilførere.

Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund (ATL)

Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund er trafikkskolenes bransjeforbund og har avdelinger i alle landets fylker. ATL har over 700 medlemsskoler, som tilbyr trafikkopplæring i alle førerkortklasser, bedriftskurs og yrkesopplæring. ATL arbeider for god trafikkopplæring og legger til rette for gode og forutsigbare rammevilkår for medlemmene.

1.3.2 Andre samarbeidspartnere

Fylkesmannen

Fylkesmannens ansvar i trafikksikkerhetsarbeidet er i første rekke å forvalte helsekravene knyttet til førerkort. Helsepersonell har en plikt til å sende melding til Fylkesmannen når de blir kjent med at kjøretøyforskriftens helsekrav ikke lengre er oppfylt. På bakgrunn av anmodningen sender Fylkesmannen en anmodning til politiet om inndragning av førerretten. Fylkesmannen har mulighet etter førerkortforskriften § 7 å dispensere fra helsekravene, men dispensasjonen kan bare gis hvis det etter en samlet vurdering av helsetilstanden og trafikksikkerhet vil være åpenbart urimelig å avslå en søknad.

Kommunene

Kommunene har en sentral rolle i trafikksikkerhetsarbeidet som vei- barnehage- og skoleeier, arbeidsgiver, kjøper av transporttjenester og ansvar for beboernes helse og trivsel. De fleste kommunene i Agder har egne trafikksikkerhetsplaner. Trafikksikkerhetsplanene innebærer at kommunene prioriterer tiltak for

trafikkssikkerhet og forankrer arbeidet i sine etater og i den politiske og administrative ledelse.

Nye Veier

Nye Veier har ansvaret for planlegging, bygging og drift og vedlikehold av de nye strekningene på E18 og E39 i Agder. I porteføljeprioritering er det blant annet blitt lagt vekt på ulykkebelastningen på strekningene og EUs krav til tunnelsikkerhet. Ny E18 og E39 vil være et av de viktigste trafikkssikkerhetstiltakene i Agder.

Norsk Motorcykel Union

Norsk Motorcykel Union (NMCU) er en landsdekkende organisasjon for motorsyklister. I Agder er de medlem av MC-forum, som er et samarbeid mellom Statens vegvesen, fylkeskommunen og NMCU på fylkesnivå. Hovedhensikten med MC-forum er at man i fellesskap utvikler gode tiltak for å bedre sikkerheten til motorsyklistene i fylket.

Andre

Det er en rekke andre aktører som bidrar til viktig trafikkssikkerhetsarbeid, for eksempel transportselskaper, NAF (Norges Automobil Forbund), SLF (Syklistenes Landsforbund), frivillige organisasjoner og næringsliv.

1.4 Føringer, rammer og avgrensninger for arbeidet

Nasjonal transportplan 2018-2029 (Meld. St. 33) og Nasjonal tiltaksplan for trafikkssikkerhet på vei 2018-2021 er nasjonale planer som gir viktige overordnede føringer for trafikkssikkerhetsarbeidet.

På regionalt nivå legger Regionplan Agder 2030 overordnede rammer for fylkeskommunens trafikkssikkerhetsarbeid. Strategiplan for trafikkssikkerhet Agder 2018-2029 gir retning for trafikkssikkerhetsarbeidet, og legger til grunn et kontinuerlig allmennforebyggende arbeid, men også en systematisk satsing på risikogrupper. Handlingsprogram for fylkesvei 2018-2021 i Vest-Agder fylkeskommune og Fylkesveiplan 2017-2024 i Aust-Agder fylkeskommune legger grunnlaget for de prioriteringer som gjøres på vei.

Nedenfor er en oppsummering av de nasjonale og regionale planer og rapporter som Handlingsprogram for trafikkssikkerhet i Agder 2020-2024 er forankret i og bygger på:

- Nasjonal transportplan 2018-2029 (Meld. St. 33)
- Nasjonal tiltaksplan for trafikkssikkerhet på vei 2018-2021
- Trafikkssikkerhetsarbeidet – samordning og organisering 2015-2016 (Meld. St. 40)
- Regionplan Agder 2030
- Strategiplan for trafikkssikkerhet Agder 2018-2029



- Dybdeanalyser av dødsulykker i Region sør – årsrapport 2018 (Statens vegvesen 2019)
- Koblingen mellom nullvekstmålet og nullvisjonen (Vegdirektoratet 2018)
- Helsevesenbasert skaderegistrering som verktøy for å forebygge trafikkulykker (Trygg Trafikk 2019)



2 Kunnskapsgrunnlag

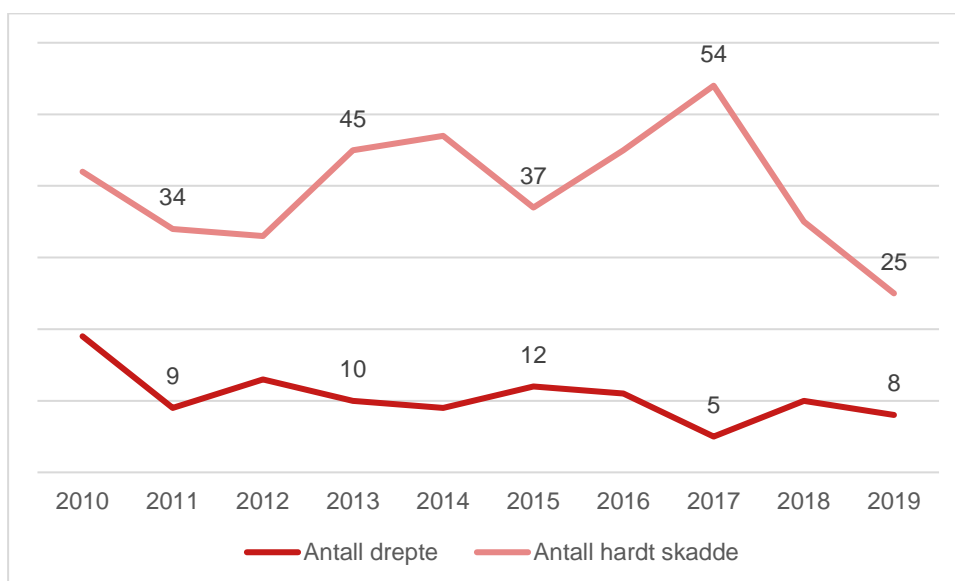
Antall drepte og hardt skadde i trafikkulykker har gått markant ned over hele landet. De siste fem årene er antall drepte i trafikken i Norge redusert med 26 prosent, mens antall hardt skadde er redusert med knapt 11 prosent. I Agder har vi også sett en positiv ulykkesutvikling. Antall drepte og hardt skadde er til sammen redusert med drøyt 30 prosent mellom 2015 og 2019, til tross for at kjørelengden har økt.

I Norge er den offisielle statistikken over hardt skadde i trafikken basert på politiets registre. De siste årene har flere analyser vist at denne statistikken ikke alltid fanger opp de som blir hardt skadet i trafikken. En rapport fra Trygg Trafikk i 2019 sammenligner tall på skader registrert i spesialist- og primærhelsetjenesten, med tall fra politiets registre. Rapporten viser et betydelig avvik mellom antall hardt skadde registrert i helsevesenet sammenlignet med den offisielle statistikken.

2.1 Ulykkesutviklingen i Agder

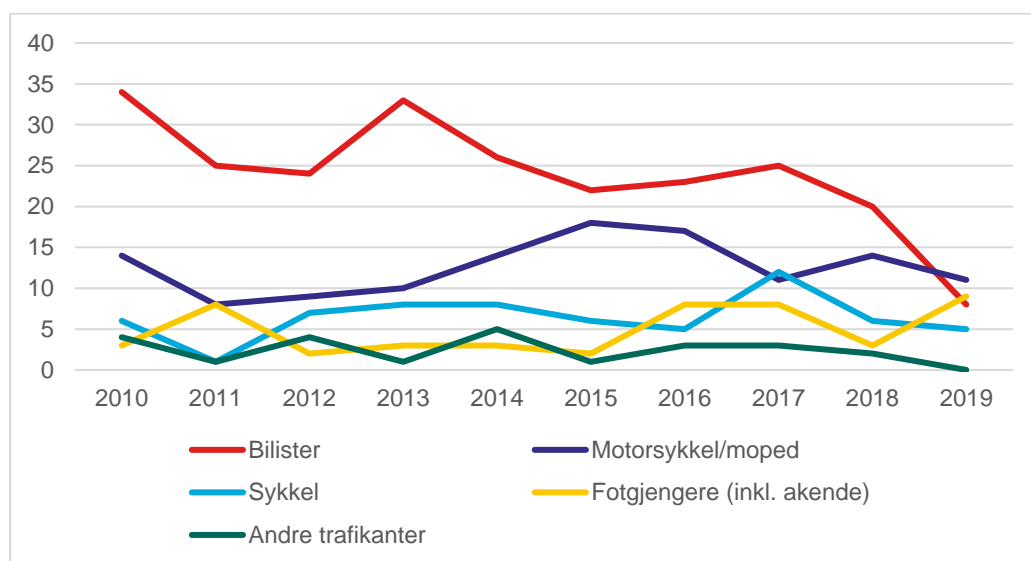
I Agder er det på fylkesveinettet det skjer flest alvorlige ulykker. Om lag halvparten av de drepte og hardt skadde i Agder er i ulykker på fylkesvei. Ulykker på riksvei bidrar til mellom 20 og 30 prosent av drepte og hardt skadde, mens mellom 10 og 20 prosent er på kommunal vei. Når nye E18 og E39 står ferdig, er det sannsynlig at ulykkene på riksvei vil reduseres ytterligere.

Figur 3 viser at antall drepte i trafikkulykker i Agder har vært svakt nedadgående de siste ti årene. I 2019 ble åtte personer drept i trafikken i Agder. Utviklingen for hardt skadde har svingt kraftig i tiårsperioden, men tall fra de to siste årene viser en sterk nedgang. I 2019 ble 25 personer hardt skadde i trafikken i Agder.



Figur 3 Antall drepte og hardt skadde i trafikkulykker i Agder 2010-2019. Kilde: SSB

Figur 4 viser utviklingen for antall drepte og hardt skadde i ulike trafikantgrupper. Bilister er den trafikantgruppen som har hatt størst reduksjon av drepte og hardt skadde de siste ti årene. Drepte og hardt skadde trafikanter på motorsykkel og moped er også redusert de siste årene, men det har vært store variasjoner i perioden. For de andre gruppene er tallene så små at det vil være variasjoner fra år til år. Det overordnede bildet for drepte og hardt skadde syklister er at tallene holder seg relativt stabilt, men mørketallene er antagelig store. Bildet for fotgjengere er mer uklart, men tallene for 2019 viser en oppadgående trend.



Figur 4 Antall drepte og hardt skadde i trafikkulykker i Agder 2010-2019 fordelt på trafikantgrupper. Kilde: SSB

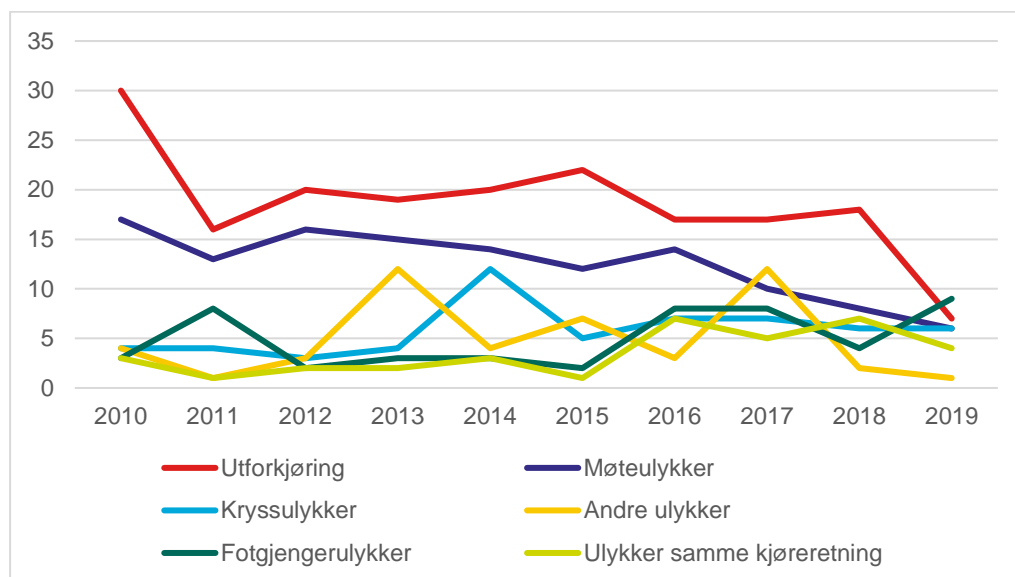
2.2 Type ulykker

Det er utforkjøringsulykker og møteulykker som skjer oftest i Agder. Antall drepte og hardt skadde i møteulykker er kraftig redusert de siste ti årene. Drepte og hardt skadde i utforkjøringsulykker hadde en sterk nedgang fra 2010 til 2011, og har deretter holdt seg relativt stabilt, før tallene igjen viser en sterk nedgang i 2019. For de øvrige ulykkestypene er tallene så små at det er vanskelig å se noen klare tendenser.

2.2.1 Utforkjørings- og møteulykker

Agder er den regionen i landet med nest flest drepte og hardt skadde i utforkjøringsulykker de siste ti årene, når vi tar høyde for befolkningsstørrelse. Når det gjelder antall drepte og hardt skadde i møteulykker, er Agder midt på treet sammenlignet med andre regioner. Etablering av midtdele på de mest trafikkerte strekningene har sannsynligvis bidratt til å redusere antall drepte og hardt skadde i møteulykker. Samtidig er det rimelig å anta at risikoen for møteulykker reduseres ytterligere når E18 og E39 gjennom Agder står klar.

Figur 5 viser at utforkjørings- og møteulykker fremdeles er de ulykkene med flest drepte og hardt skadde i Agder. Drøyt 35 prosent ble drept eller hardt skadd i utforkjøringsulykker, mens 25 prosent ble drept eller hardt skadd i møteulykker mellom 2010 og 2019.



Figur 5 Antall drepte og hardt skadde i trafikkuulykker i Agder 2010-2019, fordelt på ulykketype. Kilde: SSB

2.2.2 Ulykker med myke trafikanter

Tall fra den offisielle statistikken viser at myke trafikanter utgjør over 15 prosent av de som ble drept eller hardt skadd i trafikken den siste tiårsperioden i Agder. Når det gjelder sykkelulykker, vet vi at mørketallene er store. Det er blant annet fordi mange sykkelulykker er eneulykker, som i mindre grad registreres av politiet.

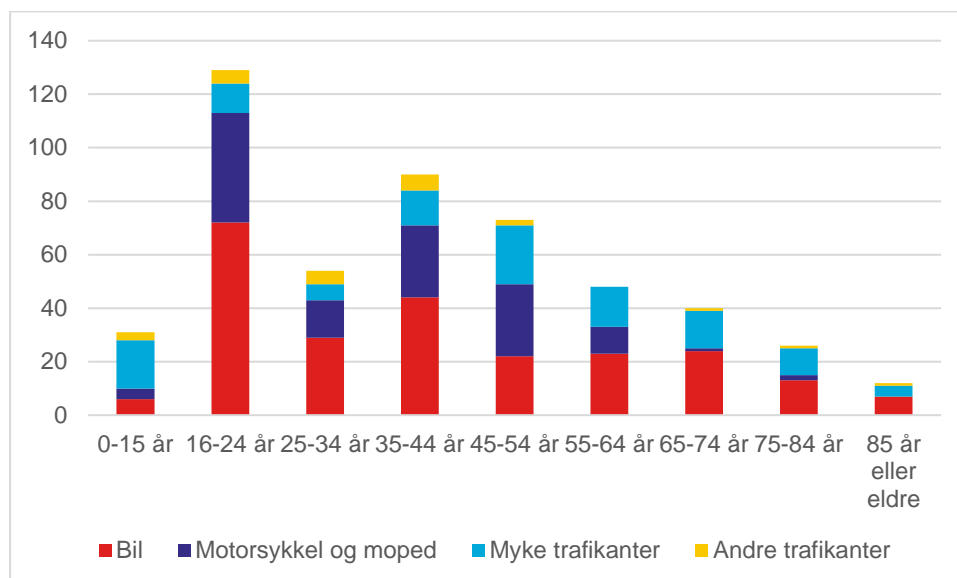
Sammenligningen av offisielle tall for hardt skadde syklister med tall registrert hos helsevesenet, viser at kun 25 prosent av hardt skadde syklister er registrert i den offisielle statistikken. Dersom dette er korrekt for Agder, betyr det at mellom 20 og 40 syklister blir hardt skadd årlig som følge av ulykker i trafikken.

2.3 Nærmere om de som blir drept og hardt skadd i trafikken

For å innrette tiltakene på best mulig måte, er det viktig med kunnskap om hvilke grupper som er mest utsatt i trafikken. Alder og trafikantgruppe er sentrale variabler. Samtidig vet vi at menn er mer utsatt enn kvinner for å dø i trafikken.

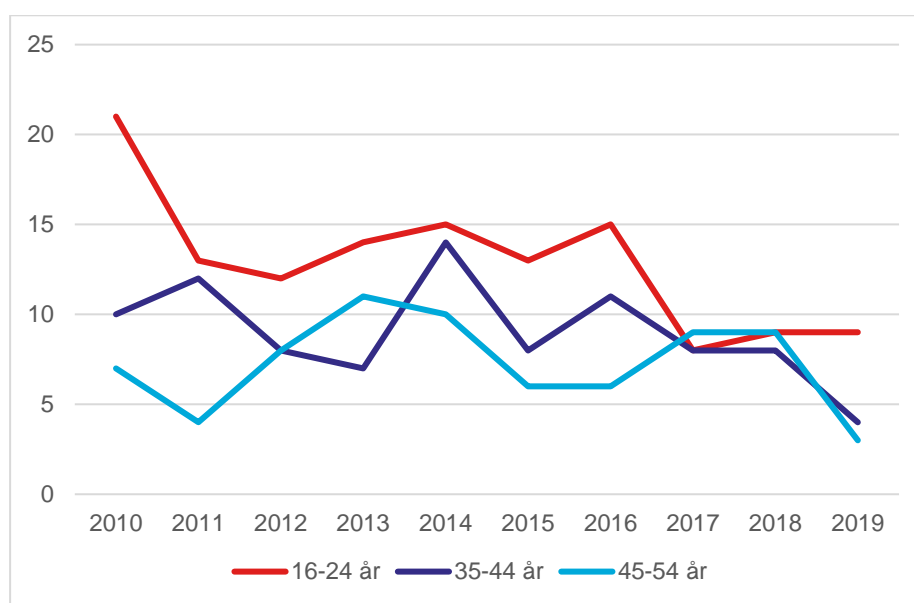
Figur 6 nedenfor viser at det er ungdom og unge voksne som er mest risikoutsatt når de ferdes i trafikken. Drøyt 25 prosent av drepte og hardt skadde i Agder de siste ti årene er i aldersgruppa 16-24 år. Samtidig er det en betydelig andel av drepte og

hardt skadde også i de voksne aldersgruppene 35-44 år og 45-54 år.



Figur 6 Antall drepte og hardt skadde i trafikkulykker i Agder 2010-2019, fordelt på aldersgruppe og trafikantgruppe. Kilde: SSB

Figur 7 viser utviklingen blant de mest risikoutsatte aldersgruppene i Agder. Selv om ungdom og unge voksne tradisjonelt har vært mest risikoutsatt i trafikken, er antall drepte og hardt skadde i denne gruppa mer enn halvert de siste ti årene. I aldersgruppene 35-44 år og 45-54 år er det store variasjoner fra år til år, men hovedbildet er at det ikke har vært en tilsvarende nedgang i antall drepte og hardt skadde i disse aldersgruppene.



Figur 7 Utviklingen i antall drepte og hardt skadde i trafikkulykker i Agder 2010-2019, fordelt på de mest risikoutsatte aldersgruppene. Kilde: SSB

3 Innsatsområder for trafikksikkerhetsarbeidet i Agder

På bakgrunn av kunnskapsgrunnlaget er det i handlingsprogrammet prioritert fem innsatsområder for trafikksikkerhetsarbeidet i Agder. De er som følgende: Barn og unge, ungdom og unge voksne, myke trafikanter i byområdene, trafikksikker infrastruktur, og systematisk trafikksikkerhetsarbeid i offentlig og privat sektor.

En sentral oppgave i planperioden, vil være å koordinere de aktørene som driver med utadrettet holdningsskapende trafikksikkerhetsarbeid i regionen. I tillegg vil fylkeskommunen gjøre en innsats for å bedre samhandlingen med kommunene i trafikksikkerhetsarbeidet. Dette vil gjøres gjennom å etablere samhandlingsmøter, etablere møteplasser og organisere faglige arrangementer.

Trafikksikkerhetsforum Agder utarbeider årlige aktivitetsplaner med budsjett. Det er et mål at de ulike tiltakene i tidligere Vest-Agder og Aust-Agder fylkeskommuner blir et tilbud i alle deler av Agder.

Før presentasjonen av de prioriterte innsatsområdene med tiltak, vil fylkeskommunens særskilte innsats på forebyggende trafikksikkerhetsarbeid omtales mer generelt.

3.1 Innsats på forebyggende arbeid

Tidligere Vest-Agder fylkeskommune har gjennom mange år satset på og bygget opp miljøer som driver forebyggende arbeid på trafikksikkerhet. Det er i dag totalt fire personer i full stilling og én person i 80 prosent stilling som lønnes av fylkeskommunen, men får dekket kontorkostnader gjennom samarbeidspartnere. Disse tiltakene heter Nullvisjonen Agder, og Trafoen og 18 pluss, og vil omtales kort nedenfor.

3.1.1 Nullvisjonen Agder

Nullvisjonen Agder har eksistert som prosjekt i Vest-Agder siden 2003, og ble gjort til et permanent tiltak fra 2016. Vest-Agder er delt opp i tre regioner (Listerregionen, Lindsnesregionen og region Kristiansand), der to fulltidsansatte nullvisjonsledere og én nullvisjonsleder i 80 prosent stilling arbeider med holdningsskapende informasjons- og opplæringstiltak i hver sin region. Nullvisjonslederne har sitt ansettelsesforhold i kommunene i sin region, som også stiller med kontorlokaler og kontorutstyr, mens lønnskostnader og prosjektmidler dekkes av Agder fylkeskommune.

Nullvisjonen Agder samarbeider tett med ansatte i sine respektive kommuner, organisasjoner, foreninger og lokalt næringsliv for å nå ut til flest mulig mennesker



med forebyggende arbeid. Årlig arrangerer hver nullvisjonsleder møter og kurs for flere tusen mennesker i barnehager, skoler, kommuner, organisasjoner og bedrifter. De driver også nettsiden nullvisjonen-agder.no med informasjon om trafikksikkerhet som hadde over 800 000 lesevisninger i 2018.

3.1.2 Trafoen og 18pluss

Trafoen og 18pluss eies av fylkeskommunen, og holder til hos Skandinavisk trafikksenter i Sørlandsparken. I tillegg til å lede og drifte Trafoen og 18pluss driver de to fulltidsansatte også betydelig utadrettet arbeid med besøk på diverse skoler, bedrifter og arrangementer. I tillegg leies det inn ekstra instruktører på 18pluss-kursene.

Trafoen og 18pluss er tiltak som i hovedsak retter seg mot ungdom mellom 15 og 25 år samt personer i risikogrupper som ønsker ytterligere opplæring i trafikksikkerhet. Trafoen er en bygning med filmer knyttet til et pedagogisk opplegg, mens 18 pluss er et modulbasert kurs, som inkluderer Trafoen, skadestedsbehandling og banekjøring i Sørlandsparken. I 2019 ble den nye sikkerhetshallen ferdigstilt med utstyr som bråstans og promilleløype. Både Trafoen og 18pluss har fokus på risikoforståelse. Den pedagogiske tenkingen bak tiltakene bygger på et ønske om størst mulig egenaktivitet og engasjement blant deltakerne. Man søker å nå holdninger og selvinnsikt gjennom mobilisering av følelser. Derfor er det også et maks antall per gruppe i Trafoen på seks personer.

3.2 Barn og unge

Barn og unge er en svært viktig målgruppe i trafikksikkerhetsarbeidet. Både Nullvisjonen Agder og Trygg Trafikk gjør et betydelig arbeid for å lære opp barn og unge til å ferdes trygt i trafikken. Kommunene har også et stort fokus på trygging av skoleveier og hjertesoner rundt skolene.

3.2.1 Nullvisjonen Agder – forebyggende arbeid i barnehage og skole

Nullvisjonen Agder besøker svært mange helsestasjoner, barnehager og skoler i løpet av året. På helsestasjoner og i foreldremøter gis det for eksempel informasjon om sikring av barn i bil og generell atferd i trafikken, samt foreldre som rollemodeller. Det legges ofte også inn tema rundt førstehjelp. Ved besøk i barnehagene er fokus på trygg ferdsel i trafikken, bruk av belte, mobilbruk, sikring av barn og bagasje og bruk av refleks.

For litt større barn er det mer fokus på sykling, for eksempel gjennom organisering av sykkeldager og sykkelkonkurranser. I Lindesnesregionen gjennomføres det et årlig sykkelprosjekt over fire uker i samarbeid med folkehelsekoordinatorerne i kommunene, hvor det er konkurranse mellom klasser i å ha flest sykkelminutter per elev. Nullvisjonen Agder vil de neste årene arbeide for å i større grad få innpass i

foreldre- og personalmøter i barnehager og skoler, hvor de vil ha fokus på atferd, rollemodeller og sikkerhetstenkning.

3.2.2 Sykkelgården på Myra

Sykkelgården på Myra i Arendal er et viktig tiltak for å lære barn til og ferdes trygt i trafikken. Målgruppen er 5.-klassinger, men banen er åpen for alle utenom undervisningstiden. Det er obligatorisk for lærere å delta på et brukerkurs i forkant av skolebesøk, og sykkelgården har åpent tre dager i uka fra 2. mai til 1. oktober. Skolene som besøker sykkelgården får gratis transport til og fra skolen og de får låne sykler på stedet.

Sykkelgården har gått gjennom betydelige oppgraderinger de siste årene, og vi mottar svært gode tilbakemeldinger fra skolene. I 2019 besøkte 39 skoler med 1188 elever sykkelgården. Evalueringen viser at sykkelgården og opplegget i gjennomsnitt får 5,88 av 6 mulige poeng fra skolene. Mange forteller at de er svært fornøyde med undervisningsopplegget og dyktige instruktører. I de neste årene vil vi satse på at flere skoler øst for Kristiansand får informasjon og anledning til å benytte tilbudet. Reisevei er en naturlig begrensning for hvilke skoler som deltar på opplegget, med en grense på 1 time og 15 minutter én vei. Det er også potensiale for å øke bruk av sykkelgården til andre brukergrupper. For eksempel har Handikapforbundet testet rullestoler her, og voksenopplæringen har lært opp trafikanter med en annen trafikkultur.



Figur 8 Sykkelgården brukes flittig av barnefamilier utenom undervisningstid og får gode tilbakemeldinger fra skolene. Bilde: Agder fylkeskommune

Barnas trafiksikkerhetsstrategi

Barnas trafiksikkerhetsstrategi ble vedtatt i strategiplanen og vil følges opp i planperioden. Det er viktig å finne ut hvordan barn og unge skal involveres i trafiksikkerhetsarbeidet. Samtidig vil fylkeskommunen oppfordre kommunene til å ta i bruk ulike verktøy for å involvere barn og unge i planleggingen av tiltak på skolevei og skoler. Mange kommuner arbeider med sikker skolevei og hjertesoner rundt

skolene. Seks kommuner har gjennomført Barnetråkk, et digitalt verktøy og undervisningsopplegg som lar barn fortelle hvordan de bruker sitt nærmiljø og skolevei. Fylkeskommunen vil i samarbeid med kommunene bygge oppunder og oppmuntre det gode arbeidet som gjøres både gjennom nettverkssamlinger, tilskuddsordninger, kompetanseheving og informasjonsarbeid. I tillegg vil ungdommens fylkesting i større grad involveres i trafikksikkerhetsarbeidet fremover.

Tiltak	Aktører involvert	Måletting
Styrke kompetanse om trafikksikkerhet i barnehage og på grunnskole	Nullvisjonen Agder, Trygg Trafikk, fylkeskommunen, kommunene	Universell
Sykkelgården på Myra	Fylkeskommunen, Trygg Trafikk, kommunene	Universell
Involvere barn og unge i trafikksikkerhetsarbeidet	Kommunene, Nullvisjonen Agder, Trygg Trafikk, fylkeskommunen	Universell

3.3 Ungdom og unge voksne

Det gjøres et betydelig forebyggende arbeid mot ungdom og unge voksne i Agder. Det er også i denne gruppen (16-24 år) at andelen drepte og hardt skadde tradisjonelt har vært høyest, selv om utviklingen går riktig vei. Denne gruppen er nybegynnere i trafikken, og derfor viktig i det forebyggende arbeidet.

Trafikksikkerhet i videregående skole

I vestre del av Agder har Nullvisjonen Agder i flere år organisert og gjennomført årlige *trafikksikkerhetsdager* sammen med utvalgte elever og kontaktlærere i videregående skole. Trafikksikkerhetsdagene har varighet på mellom en halv dag og en dag, og gjennomføres i samarbeid med ulike samarbeidspartnere som nødetater, fagenheter som Statens vegvesen, ruskonsulent, helsestasjon og sannhetsvitner med flere. På arrangementene tas det opp ulike temaer knyttet til trafikksikkerhet gjennom dialog, film, praktiske øvelser, foredrag og opptreden på skadested/førstehjelp.



Figur 9 Trafiksikkerhetsdagene er et samarbeid mellom Nullvisjonen Agder, nødetatene, Statens vegvesen og andre lokale aktører. Bilde: Agder fylkeskommune

I østre del av Agder ble det skoleåret 2018/2019 satt i gang et prøveprosjekt hvor til sammen 18 elever på syv videregående skoler fikk rollen som *trafiksikkerhetsambassadør* på egen skole. Ambassadørene måtte gjennomføre tre obligatoriske tiltak, og kunne velge å gjennomføre tre valgfrie tiltak. Mange har gjennomført tiltakene på kreativt vis, inkludert moteshow, bildekonkurranser, quiz og informasjon til medelever. Samtidig har Statens vegvesen opplevd bedre dialog med elevene om regelverk og kontroll av russebil enn tidligere. Tilbakemeldingene fra det første året av prosjektet har vært svært gode.



Figur 10 Markere refleksdagen er et av tiltakene ambassadørene må gjennomføre. Her elever på Sam Eyde vgs. Bilde: Helene Walle

I planperioden er det bestemt å slå sammen tiltakene i vestre og østre del av Agder for å få et enhetlig tilbud til videregående skoler i regionen. Alle skoler vil velge ut elever til rollen som trafiksikkerhetsambassadør. Disse elevene vil forplikte seg til å gjennomføre tre obligatoriske tiltak: Markere refleksdagen på høsten, informere om og følge opp russebilkontroll og organisere trafiksikkerhetsdag. Det er Nullvisjonen

Agder og Trygg Trafikk som vil følge opp ambassadørene på de ulike skolene i løpet av året.

Trafoen og 18pluss

Trafoen hadde besøk av mer enn 2000 personer i 2019, noe som er en økning på 14 prosent siden 2018. Deltagerne må være over 15 år, og er blant annet personer som holder på å ta førerkort klasse B, elever i grunnskolen som har trafikk valgfag, yrkessjåfører under opplæring og etterutdanning, deltagere på 18pluss-kurset, lærlinger som ikke har sertifikat, deltakere på kriminalomsorgens program for ruskjøring og ungdom henvist fra politiet.

18pluss-kurset ble gjennomført ti ganger i 2019 med 162 deltagere, hvor de aller fleste har tatt kurset som obligatorisk som student, lærling eller som deltager i Nullvisjonen Agders ungdomsprosjekt. Det er et mål at de lærlingene som kjører mye i sitt yrke skal prioriteres i 18pluss-kurset. Det har vært gjort en stor innsats for å få til et samarbeid med opplæringskontorene. Utfordringen er å finne frem til et obligatorisk og kontinuerlig opplegg i Trafoen og 18pluss for lærlingene i Agder. Mange lærlinger har lang reiseavstand og det er begrenset kollektivtilbud. Samtidig er 18pluss-kursene ressurskrevende og har begrenset antall plasser. Tilbakemeldingene fra de som deltar er til gjengjeld svært gode.



Figur 11 Trafoen er en bygning med fire rom hvor man følger en trafikkulykke på nært hold. På 18pluss-kurset får man øving på skadested. Bilde: Agder fylkeskommune

Nullvisjonen Agder - ungdomsprosjekt

Ungdomsprosjektet er et opplegg for ferske bilførere i aldersgruppen 18-24 år, utviklet av Nullvisjonen Agder. Deltakelse er gratis, og ungdommene forplikter seg til å delta på kurskvelder, følge trafikkreglene, kjøre ansvarlig og være gode forbilder i trafikken. Som belønning for å delta kan man velge mellom sikkerhetsreparasjon av egen bil eller en sikkerhetsfokusert opplevelsesdag på Rudskogen motorsportsenter. I 2019 var det til sammen 36 ungdommer som fullførte kurset i de tre regionene. Målet er at deltagerne sitter igjen med økt teoretisk og praktisk kunnskap, i tillegg til positive holdninger til trafiksikkerhet. Prosjektet evalueres årlig, og justeres i tråd

med erfaringene.

Kjør for livet

I Aust-Agder satte fylkeskommunen høsten 2018 i gang et treårig prøveprosjekt spisset mot ungdom med risikoatferd, i regi av den landsdekkende stiftelsen «Kjør for livet». Det innebærer et tilpasset fritidstilbud for ungdom i utenforskap, som trenger å bli sett. Klubben møtes i et fast lokale en kveld i uka hele året, med motorsport som en hovedaktivitet de samles rundt. Hver klubbkveld mekker ungdommene i verkstedet, lager mat og har et felles måltid sammen. Foreløpig er tilbakemeldingene fra ungdommer, foreldre, skole og ansvarlige gode. Tiltaket vil evalueres og følges nøye opp i løpet av perioden. Etter treårsperioden er det nødvendig at kommunene tar et større eierskap til tiltaket dersom det skal fortsette.

Tiltak	Aktører involvert	Målretting
Trafiksikkerhet i videregående skole	Nullvisjonen Agder, Trygg Trafikk, Statens vegvesen, fylkeskommunen	Universell
Trafoen/18pluss	Fylkeskommunen, Skandinavisk trafikksenter	Selektiv
Ungdomsprosjektet	Nullvisjonen Agder, fylkeskommunen	Selektiv
Kjør for livet	Fylkeskommunen, Kjør for livet	Indikativ

3.4 Myke trafikanter i byområdene

Nasjonal, regional og lokal politikk bygger opp under at flere skal gå og sykle i stedet for å kjøre bil. Dette krever bedre tilrettelegging for å gå og sykle i byområdene. I Agder er kommunene Arendal, Grimstad, Mandal, Kristiansand og Farsund kommuner med i sykkelbynettverket, med formål om å øke sykkelbruken. Beregninger fra Vegdirektoratet viser at det i Kristiansand – dersom nullvekstmålet nås - kan bli mellom 7 og 9 flere drepte og hardt skadde i 2030, med mindre det gjennomføres tiltak for å redusere ulykkene blant gående og syklende.

Forebyggende arbeid rettet mot myke trafikanter

Nasjonale målsettinger og mørketall, viser at fylkeskommunen bør ha økt fokus på trafiksikkerheten til myke trafikanter. Elektriske sparkesykler og andre former for mikromobilitet aktualiserer dette ytterligere. Fylkeskommunen vil fremover arbeide videre med forebyggende arbeid mot syklende og gående trafikanter. Fylkeskommunen vil vurdere hvorvidt kampanjer og informasjon kan knyttes til pågående prosjekter. Nullvisjonen Agder og Trygg Trafikk vil være viktige aktører for å nå ut til befolkningen med informasjon. Det vil også være viktig å bevisstgjøre dagens trafikanter til å ta hensyn til hverandre.

Registrering av skader for syklende

Det er store mørketall knyttet til alvorlige skader på sykkel. Trygg Trafikk rapport (2019) viser at 75 prosent av syklistene som skades alvorlig i trafikken ikke er en del

av statistikken. Registreringer ved Oslo skadelegevakt viser enda høyere mørketall. For å bedre kunne forebygge sykkelulykker, må fylkeskommunen ha mer kunnskap om hvor og hvordan slike ulykker skjer. For å få slik kunnskap har vi inngått et samarbeid med Sørlandet sykehus og andre partnere for å få finansiering til et forskningsprosjekt i Agder. En viktig del av en slik kartlegging er å stedfeste ulykkene slik at det kan settes inn tiltak. Vi vil også støtte oppunder nasjonale initiativ for å få på plass bedre systemer for data om skader i trafikken.

Tiltak	Aktører involvert	Målretting
Styrke opplæring og kunnskap rettet mot myke trafikanter i befolkningen	Nullvisjonen Agder, Trygg Trafikk, fylkeskommunen	Universell
Mer kunnskap om skader på sykkel i Agder	Fylkeskommunen, Sørlandet sykehus, andre forskningspartnere	Selektiv

3.5 Trafikksikker infrastruktur

Strategier og budsjett for trafikksikker infrastruktur ligger i Handlingsprogram for vei (Handlingsprogram for fylkesveier 2017-2024 i Aust-Agder og Handlingsprogram for fylkesvei 2018-2021 i Vest-Agder). I Agder utgjør utforkjøringsulykker eller møteulykker om lag 60 prosent av drepte og hardt skadde de siste ti årene.

Forsterket midtoppmerking

Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2018-2021 legger til grunn tiltak for å redusere møteulykker på fylkesveinettet. For å redusere antall møteulykker skal fylkeskommunen etablere forsterket midtoppmerking på prioriterte strekninger når de reasfalteres. Forsterket midtoppmerking utføres som nedfreste sinusriller. Fylkeskommunen mottok i 2019 en oversikt fra Vegdirektoratet over hvilke strekninger som er aktuelle for forsterket midtoppmerking. Dette er i hovedsak aktuelt for veier med fartsgrense fra og med 70 km/t og med veibredde over 7,5 meter. I Agder gjelder dette knapt 70 km vei. Det kan også være aktuelt med forsterket midtoppmerking på veier med 7,15 meter bredde, det må da søkes om fravik fra veinormalen. I 2019 ble det gjennomført forsterket midtoppmerking på om lag 3,5 km vei i Vest-Agder, mens det i Aust-Agder ikke var aktuelt på de strekningene som var prioritert for reasfaltering. I perioden vil fylkeskommunen etablere forsterket midtoppmerking på alle aktuelle strekninger når de reasfalteres.

Krav til utforming av vei – tiltak for å forhindre utforkjøring

For å redusere antall utforkjøringsulykker, skal fylkesveier med fartsgrense 70 km/t eller høyere oppfylle gjeldende krav til utforming og omfang av siderekkeverk, ettergivende master, profilert kantlinje og utbedring eller skilting av farlige kurver. Der det ikke er siderekkeverk skal det utføres nødvendig utbedring av terrenget langs veien. Utforkjøringsulykker er samlet sett en atskillig større utfordring på fylkesveinettet enn på riksveinettet. Statens vegvesen har på oppdrag fra

fylkeskommunen gjennomgått utvalgte strekninger sammen med NMCU for å hindre utforkjøring, og se veinettet fra MC-kjøreres synspunkt. Fremover vil fylkeskommunen arbeide for å få en oversikt over de mest trafikkerte strekningene som bør prioriteres med sikte på å forhindre utforkjøring, og gjøre nødvendige tiltak for å oppfylle gjeldende krav.

Tiltak	Involverte aktører	Måretting
Forsterket midtoppmerking ved reasfaltering	Fylkeskommunen, Statens vegvesen	Universell
Minstestandard knyttet til utforkjøring	Fylkeskommunen, Statens vegvesen	Universell

3.6 Systematisk trafikksikkerhetsarbeid i offentlig og privat sektor

En svært viktig del av trafikksikkerhetsarbeidet innebærer systematisk forebyggende arbeid mot organisasjoner og arbeidsplasser i offentlig og privat sektor.

Trafikksikkerhetsarbeidet bør være en del av HMS-arbeidet på arbeidsplasser og må integreres i hele organisasjonen.

Nullvisjonen Agder – forebyggende arbeid i offentlig og privat sektor

En viktig del av forebyggende arbeid er å veilede personer som er i direkte kontakt med mennesker i sin hverdag. Det innebærer kursing av ansatte som for eksempel arbeider i politiet, på skoler, på helsestasjoner. Gjennom deres daglige virksomhet kan de informere og veilede innbyggerne til å ferdes trafikksikkert og bruke sikringsutstyr riktig. Nullvisjonen Agder holder jevnlig kurs for pensjonister, ansatte i kommunale enheter, og i voksenopplæringen. Det er for eksempel holdt kurs og skadested/førstehjelpskurs for ansatte i kommunene, foreldre, voksenopplæringen og helsestasjonene. Det er god kontakt og samhandling med politiet, Statens vegvesen, Trygg Trafikk, brann- og ambulansetjenesten, motorsportmiljøet, næringslivet, skoler, lag og organisasjoner. Fremover vil det arbeides videre med å utvide samhandlingen med kommunale SLT-koordinatorer og frivillig sektor.

Trafikksikker kommune og fylkeskommune

Trafikksikker kommune er en godkjenningsordning opprettet av Trygg Trafikk. Det å bli godkjent som trafikksikker kommune betyr at kommunen arbeider godt, målbevisst og helhetlig med trafikksikkerhet. Det innebærer at alle kommunens etater involveres i arbeidet og den enkelte etatsleder tar sitt delansvar. Arbeidet må forankres i den politiske og administrative ledelsen. I Agder er det 7 kommuner som er godkjent som trafikksikker kommune, og flere er i prosess. Fylkeskommunen vil fremover arbeide for at flere blir godkjent, inkludert Agder fylkeskommune. Iveland kommune ble godkjent i 2019, og benyttet seg av de etablerte trafikksikkerhetstiltakene fylkeskommunen har på en god måte. Kommunen sendte for eksempel i 2018 både ledelse, ansatte som kjører mye i arbeidet og elever til kurs i Trafoen og 18 pluss.



Trafiksikkerhetsplaner i kommunene

Kommunale trafiksikkerhetsplaner bidrar til å synliggjøre kommunens prioriteringer på trafiksikkerhet. Fylkeskommunen vil derfor bidra til at flere kommuner utarbeider trafiksikkerhetsplaner, da enkelte kommuner ikke har oppdaterte planer. Både fylkeskommunen, Statens vegvesen, Trygg Trafikk og Nullvisjonen Agder kan veilede kommunene i arbeidet. Dette arbeidet vil også løftes opp gjennom nettverkssamlinger, tilskuddsordninger og kompetanseheving.

Tiltak	Aktører involvert	Målretting
Styrke opplæring og kunnskap i offentlig og privat sektor	Nullvisjonen Agder, Trygg Trafikk, fylkeskommunen	Universell
Trafiksikker kommune og fylkeskommune	Nullvisjonen Agder, Trygg Trafikk, fylkeskommunen	Universell
Rådgivning TS-planer kommunene	Nullvisjonen Agder, Trygg Trafikk, fylkeskommunen, Statens vegvesen	Universell



AGDER
fylkeskommune

Agder fylkeskommune

Postboks 788, Stoa
NO-4809 Arendal

Besøksadresse Kristiansand:
Tordenskjolds gate 65

Org.nr.: 921 707 134
Bank: 3207.28.74993

Besøksadresse Arendal:
Ragnvald Blakstads vei 1

www.agderfk.no

