

**Vilje
gir vekst**

Handlingsplan for Trafikksikkerhet for Rogaland 2018 – 2023

13.09.2017, revidert 25.01.2018
Vedtatt i FTU 25.01.2018



ROGALAND
FYLKESKOMMUNE

INNHALDSFORTEGNELSE

1	Bakgrunn for planen	3
2	Måloppnåelse fra forrige planperiode	5
2.1	Mål og visjon for Rogaland	5
2.2	Satsningsområder	6
2.2	Eldre bilførere	8
3	Handlingsplan - Spesielle satsningsområder	10
3.1	Satsningsområde 1: Trafikksikkerhetsarbeidet inn på systemnivå	11
3.2	Satsningsområde 2: Utsatte grupper	13
3.3	Satsningsområde 3: Sykkel- og Gåstrategi	14
4	Utviklingstrekk og analyse	16
4.1	Ulykkessituasjonen i Rogaland	16
4.2	Grunnlaget	16
4.3	Ulykkesanalyse	16
5	Visjoner, overordnet mål og prioriterte satsningsområder. Nasjonale føringer	19
5.1	Meld. St. 40 (2015-2016): Trafikksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering ..	19
5.2	Meld. St. 33 (2016-2017): Nasjonal Transportplan	20
5.3	Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018-2021	21
6	Prioriterte innsatsområder for Rogaland	23
6.1	Prioriteringer med utgangspunkt i ulykkesanalysen	23
6.2	Prioriteringer i Handlingsprogram for fylkesvegnett i Rogaland 2018-2021 (2023) ..	24
7	Oppsummering og anbefaling	26
8	Oppfølging og rapportering	27

Vedlegg: Utviklingstrekk og analyse

1 BAKGRUNN FOR PLANEN

Fylkeskommunen har etter vegtrafikkloven § 40 A et ansvar for å tilrå og samordne tiltak for å bedre trafikksikkerheten i fylket. Det er derfor bestemt at det skal utarbeides egne regionale handlingsplaner for trafikksikkerhet. Dette går bl.a. frem av Regionalplan for fylkesveger. Handlingsplanen skal følge samme planperiode som Regionalplan for fylkesveger. Gjeldende plan gjelder for perioden 2014-2017. Den reviderte planen vil gjelde for perioden 2018-2023. Perioden er utvidet til 6 år for å samsvare med NTP.

I Rogaland er ansvaret for trafikksikkerhet lagt til Samferdselsutvalget med Fylkestrafikksikkerhetsutvalg – FTU, som eget fagutvalg på politisk nivå, mens Samferdselsavdelingen og Statens vegvesen har det administrative, overordnede ansvaret. Det må imidlertid understrekes at det direkte trafikksikkerhetsarbeidet gjennomføres av en lang rekke etater og organisasjoner, både offentlige og private.

Fra 01.01.2010 har fylkeskommunen gjennom Folkehelseloven også fått ansvar for å fremme folkehelsen, blant annet ved å forebygge skade og lidelse. Dette ansvaret kan sees i sammenheng med ansvaret for trafikksikkerhet.

Denne planen er en videreføring av planen for perioden 2014-2017. Planen er på et strategisk, overordnet nivå. Dette er også i tråd med foreløpige forslag til revisjon av Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018-2021.

Handlingsplanen for trafikksikkerhet omhandler først og fremst ikke-fysiske tiltak. FTU er ansvarlig organ for oppfølgingen av de ikke-fysiske tiltakene. Fysiske utbedringstiltak på vegen, utbygging av vegnett for gående og syklende mv., dekkes i eget Handlingsprogram for fylkesveger 2018-2023. Statens vegvesen er ansvarlig for oppfølging av handlingsprogrammet. Dette omhandler bl.a. større veganlegg som vil gi en tryggere veg, mindre utbedringstiltak som ofte er begrunnet ut fra trafikksikkerhet, utbedring av ulykkespunkt- og -strekninger og spesielle tiltak for gående og syklende. Det meste av disse midlene brukes på fylkesvegnettet. Kap. 0 gir en omtale av dette handlingsprogrammet. I tillegg har Aksjon skoleveg en egen budsjettpost hvor Rogaland fylkeskommune stiller midler til disposisjon – etter søknad – for tiltak på det kommunale vegnettet og på fylkesvegnettet.

Tiltak på riksvegnettet dekkes i sin helhet over Statens vegvesen sine budsjetter.

Parallelt med at handlingsplanen revideres for Rogaland fylke, revideres også Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet. Denne¹ omtaler et stort og omfattende arbeid for trafikksikkerhet. På nasjonalt nivå omtales en lang rekke ulike tiltak som vil være gjenstand for særlig oppfølging. Formålet med tiltaksplanen er å presentere et omforent og bredt spekter av faglig forankrede tiltak, i tillegg til å styrke samarbeidet mellom de sentrale trafikksikkerhetsaktørene. Fylkeskommunene er en av flere viktige aktører i denne planen. (Jf. Kap. 5.3)

Totalt er det fem ulike nasjonale aktører som vil være ansvarlige for gjennomføringen av disse tiltakene, nemlig Statens vegvesen, Trygg Trafikk, politiet, Helsedirektoratet og Utdanningsdirektoratet. I tillegg til disse er det en lang rekke instanser og organisasjoner som også er viktige aktører i trafikksikkerhetsarbeidet. Mange av disse har en nasjonal overbygning, men opererer også lokalt gjennom lokalforeninger / lokale kontorer. Noen av disse tiltakene vil det være naturlig å følge opp også lokalt, og en rekke av interesseorganisasjonene har lokalforeninger i Rogaland. Trafikksikkerhetsarbeidet er derfor svært sammensatt og involverer mange aktører. Disse omfatter Autoriserte trafikkskolars landsforbund (ATL), Finans Norge, Kongelig Norsk Automobilklubb (KNA), MA - rusfri trafikk og livsstil, NAF, Nei til Frontkollisjoner (NtFk), NHO Transport, Norges Lastebileier-Forbund (NLF), Norsk Motorcykel Union (NMCU), Norsk transportarbeiderforbund (NTF), Pensjonistforbundet (Pf), Personskadeforbundet LTN (Landsforeningen for trafikkskadde),

¹ Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet 2018-2021, Vegdirektoratet, under arbeid.

Skadeforebyggende forum (Skafor), Syklistenes Landsforening, Norges Taxiforbund (NT) og Yrkestrafikkforbundet (YTF).

Lokalt i Rogaland vil de samme aktørene stå sentralt. I tillegg er fylkeskommunene viktige, spesielt i en koordinerende og tilretteleggende rolle. Fylkeskommunen vil også være finansieringskilde for en stor del av arbeidet. Tilsvarende har også kommunene også en viktig rolle. Utfordringen kan være å holde oversikt og organisere arbeidet slik at effekten blir optimalisert.

Den nasjonale tiltaksplanen, og prioriteringene som fremgår der, danner en form for overbygning for handlingsplanen for Rogaland. Handlingsplanen for Rogaland vil primært virke innenfor de ansvarsområdene og virkemidlene som fylket og dets samarbeidspartnere rår over. Tiltakene vil primært rettes inn mot problemstillinger og ulykkesforhold som er spesielt fremtredende i fylket. Planen vil således være et supplement til den nasjonale planen. Ved gjennomføringen av denne handlingsplanen vil Trygg Trafikk stå sentralt som bindeledd for den frivillige innsatsen og gjennom sitt kontaktnett også fungere som en viktig koordinator for arbeidet.

En analyse av ulykkessituasjonen de siste årene danner bakteppe for prioriteringene i Handlingsplanen for 2018-2021. Politiet registrerer alle vegtrafikkulykker i landet, og disse blir lagt inn i det offisielle Ulykkesregisteret. En *vegtrafikkulykke* er definert som en ulykke på offentlig eller privat veg, gate eller plass som er åpen for allmenn ferdsel, som involverer minst ett kjøretøy og hvor det er en eller flere personer drept eller skadet. Disse ulykkene skal registreres. I tillegg registreres også en rekke ulykker med kjøretøy, der politiet blir tilkalt, selv om det kun er materielle skader. Analyse av ulykkene er presentert i eget vedlegg, med en oppsummering av viktige trekk i kap. 4.

Basert på disse ulykkesanalysene og andre føringer er det i kap. 5 presentert visjoner, overordnede mål og prioriteringer for trafikksikkerhetsarbeidet i planperioden og kap. 3 omhandler selve handlingsplanen.

Rogaland fylkeskommune ved Samferdselsavdelingen har engasjert Asplan Viak for å revidere handlingsplanen for trafikksikkerhet for Rogaland. Ivar Fett fra Asplan Viak har vært oppdragsleder og utarbeidet plandokumentet. Bergljot Anda har stått for kvalitetssikringen.

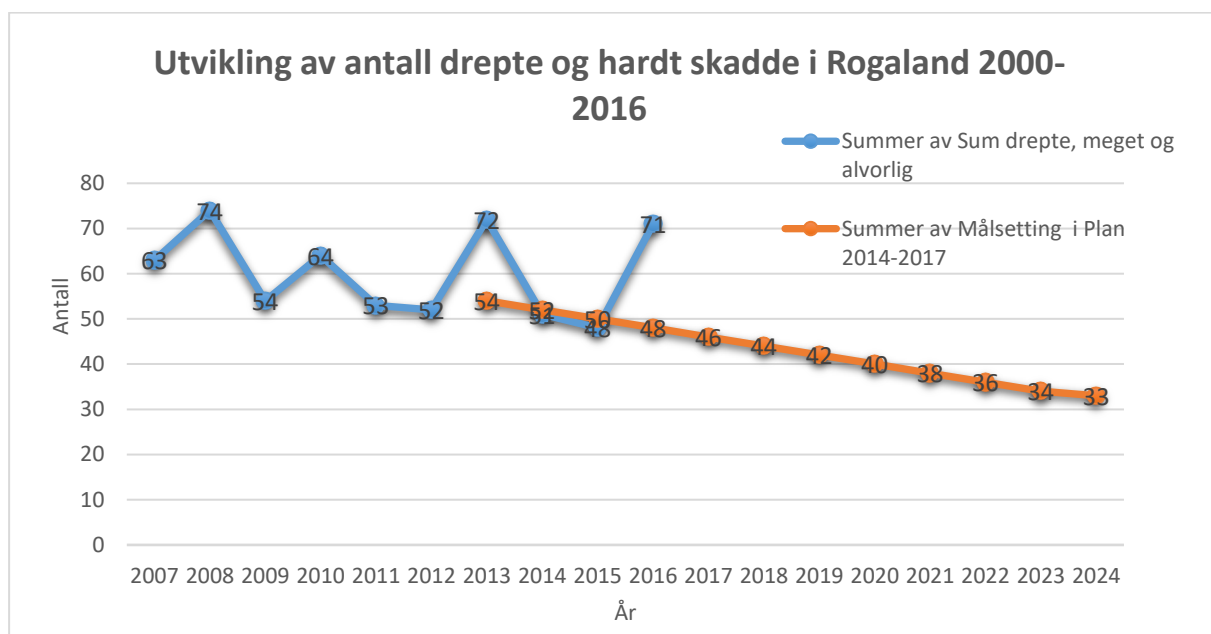
Kontaktperson for oppdraget har vært Wenche Myrland ved Samferdselsavdelingen Fylkeshelsekoordinator Elisabeth Wallace Haaland og Ingrid Lea Mæland i Trygg Trafikk har også vært aktive bidragsyttere i arbeidet.

2 MÅLOPPNÅELSE FRA FORRIGE PLANPERIODE

Målsettingen for Handlingsplan for trafikksikkerhetsplan for Rogaland 2018-2023 tar utgangspunkt i nullvisjonen², med en gradvis reduksjon i ulykkestallet, og med særlig vekt på de alvorligste ulykkene. En rekke parametere og tiltak som retter seg spesielt mot disse, organiseres på nasjonalt nivå eller ansvaret er plassert i andre etater utenfor fylkeskommunen. Eksempler på dette er kjøring i ruspåvirket tilstand, feil og mangler ved kjøretøyet og arbeidsforholdene for yrkessjåfører.

2.1 Mål og visjon for Rogaland

Med bakgrunn i Nasjonal handlingsplan for Trafikksikkerhet for forrige periode (2014-17), ble det utarbeidet mål for utviklingen av ulykkestall for Rogaland i perioden og videre frem til 2024.



Figur 2-1: Drepte og hardt skadde i Rogaland 2000-2016 sammenlignet med målkurve for 2014-2024

Det har over tid vært en endring i begrepsbruk og registreringskategorier. Nullvisjonen og andre nasjonale målsettinger for trafikksikkerhetsarbeidet er primært knyttet til «drepte og hardt skadde». Ulykkene registreres imidlertid i kategoriene, drepte, meget alvorlig skadde, alvorlig skadde, lettere skadde og uskadd (dvs. kun materiell skade). I denne planen er det lagt til grunn at «hardt skadde» omfatter summen av de som registreres som meget alvorlig og alvorlig skadde i tråd med SSB sin kategorisering.

Figur 2-1 viser utviklingen av antall drepte og hardt skadde fra 2000 til 2016. (Offisielle tall for 2017 foreligger først i mai.) I tillegg er målkurven for utviklingen i gjeldende plan satt inn.

Det er en tydelig nedadgående utvikling i antall drepte og hardt skadde når man ser utviklingen over flere år. Likevel ligger ulykkestallene for årene 2013 og 2016 isolert sett over målsettingen og utviklingstrenden. På nasjonalt nivå var det også et litt høyere antall døde og hardt skadde i 2013 enn årene før og etter. I 2016 var det ikke en tilsvarende topp som i Rogaland. Dette tilsier at det høye ulykkestallet for 2016 er et enkeltstående tilfelle, og ikke en indikasjon på et trendskifte. Utviklingen i antall drepte og hardt skadde vurderes derfor å være i nært samsvar med målkurven, selv om utviklingen hittil (pr. september) i 2017 også er bekymringsfull.

² 0-visjonen er nærmere definert i kap. 5.1 og 5.3.

2.1.1 Måltall

Målsettinger og måloppnåelse fremgår av Tabell 2-1. For å utjevne årlige svingninger, er det her sett på snittall for fire-års perioder.

Tabell 2-1: Målsettinger for hardt skadde og drepte for sett i forhold til registrerte antall. Snitt 4-års perioder

	Snitt 2006-2009	Snitt 2010-2013	Snitt 2014-2017
Målsetting iht. nullvisjonskurven for Rogaland:	69*	60*	52
Registrerte antall skadde og drepte	69	60	57**

* Nasjonal tiltaksplan har ikke egne måltall for disse årene.

** Snittet for denne perioden er beregnet ut fra tall for 2014-2016.

I følge egen rapport om trafikksikkerhetsutviklingen frem til 2016³ er Rogaland ett av 3 fylker (ekskl. Oslo) hvor den prosentvise reduksjonen i antall drepte og hardt skadde ligger betydelig lavere enn landet samlet. Tabell 2-1 sammenholder målsettinger i Nasjonal tiltaksplan med tallene for Rogaland fylke. Det fremgår at for siste periode ligger Rogaland med snitt på 57 drepte og hardt skadde pr. år, mens målet var 52. Her er det imidlertid tydelig at det uvanlig høye ulykkestallet for 2016 slår svært mye ut, selv om tallene er utjevnet over flere år. Dersom ulykkestallet i 2016 hadde ligget på samme nivå som gjennomsnitt for perioden før, ville snittet i perioden 2014-2016 vært på 53, altså statistisk i samsvar med målsettingen.

2.2 Satsningsområder

I handlingsplanen for perioden 2014-2017 var det prioritert følgende satsningsområder. Nedenfor er det gitt en verbal statusvurdering.

Satsnings-område	Status 2017
1 TS-arbeidet inn på systemnivå	
1.1 Trafikksikker kommune	FTU er pådriver for at kommunene i Rogaland skal arbeide for å oppnå kriteriene som en Trafikksikker kommune. Nasjonale mål for perioden er at minst 3 kommuner i hvert fylke skal være godkjente. I løpet av perioden har 16 kommuner i Rogaland gjort vedtak om å arbeide for å oppnå kriteriene for en Trafikksikker kommune. 5 er godkjente. Sokndal, Time, Hjelmeland, Rennesøy og Sauda. Kommuner som forventes godkjente i 2018 er Tysvær, Karmøy, Randaberg, Suldal og Lund. Andre kommuner som har gjort vedtak om å oppnå kriteriene, og som forventes å oppnå godkjenning i løpet av neste periode, er Klepp, Sandnes, Stavanger (skoler og barnehager), Bokn, Sola, og Vindafjord. Det er et mål, at øvrige kommuner i Rogaland, gjør et vedtak om å oppnå kriteriene i løpet av neste periode. Forslag til Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet 2003-2012, har et mål om at alle kommuner skal oppnå kriteriene frem mot 2021. Trygg Trafikk koordinerer arbeidet, og godkjenner kommunene. Det blir gjennomført Workshops i kommunene, og tilbudt kurs fra Trygg Trafikk. FTU Rogaland bevilger årlig midler til arbeidet. En Trafikksikker kommune har innarbeidet system for å ivareta ansvaret for

³ Trafikksikkerhetsutviklingen 2016. oppfølging av Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2014-2017. Oslo, juni 2017.

	trafikksikkerhet, som vegeier, som skole- og barnehageeier, som personalansvarlig, som transportbestiller, og som ansvarlig for innbyggernes helse. Målet for perioden er nådd
1.2 Partnerskap for folkehelse	Trafikksikkerhet inngår som satsningsområde i folkehelsearbeidet. Statistikk over skadde og drepte i trafikken, er lagt inn i oversiktsdokumentet for helsetilstanden i Rogaland. Trygg Trafikk er medlem i Partnerskap for folkehelse, og bidrar som rådgiver. Tema trafikksikkerhet er lagt inn på flere samlinger for Partnerskap for folkehelse i perioden. Flere av folkehelsekoordinatorene i kommunene, er prosjektleder for Trafikksikker kommune lokalt. Målet for perioden er nådd.
1.3 TS innarbeides i bedriftenes HMS-system	Det er påvist at trafikantretta innsats vil redusere antall trafikkulykker. FTU avholdt konferanse om arbeidsgivers ansvar for trafikksikkerhet og utfordret Arbeidstilsynet på at trafikksikkerhet legges inn i tilsynet på en god måte, og utfordret bedriftseiere om å ta økt ansvar. Trafikksikkerhet inn i HMS- arbeidet, er del av Trafikksikker kommune konseptet. Trygg Trafikk har for øvrig holdt gratis foredrag etter forespørsel fra bedrifter i næringslivet. Trygg Trafikk på vegne av FTU, anbefalt arbeidsgivere å utarbeide retningslinjer for reising, og å gjøre disse kjent for arbeidstakerne. Videre er det gått ut anbefaling til relevante virksomheter og bedrifter, om å innføres i Trafikksikkerhetsstandarden ISO 39001. Det er ikke gjort målinger over hvor mange bedrifter som legger inn trafikksikkerhet i HMS arbeidet, men det er et kriterium for godkjenning som Trafikksikker kommune. Målet om å spre informasjon er oppnådd.
2 Utsatte grupper	
2.1 Unge bilførere	FTU og Trygg Trafikk har i perioden vært en pådriver for å få inn valgfag Trafikk i ungdomskolene. Omlag 30 skoler tilbyr dette i Rogaland. I følge forskning vil dette forebygge ungdomstrafikkulykker. Politiet avholder årlige opplegg for ungdomsskoler i sør Rogaland, i samarbeid med Trygg Trafikk med midler fra FTU, med tema rus og fart i trafikken. Ung på hjul er et opplegg for de videregående skolene i nordfylket, som avholdes årlig i samarbeid med flere aktører, der elevene involveres med innlegg – i ung til ung formidling. Trygg Trafikk har spredt undervisningsmaterieell til de videregående skolene, og tilbudt deltakelse i kampanjer rettet mot elevene. FTU har utført en kartlegging av trafikksikkerheten i og rundt de videregående skolene i Rogaland. Kartleggingen følges opp med både fysiske og trafikantretta tiltak, i et samarbeid mellom Fylkeskommunen, øvrige vegeiere, og Trygg Trafikk. Unge bilførere som blir dømt i trafikkulykker med rus, følges opp av Politiet og Kriminalomsorgen. Det er ikke gjennomført en systematisk kartlegging av effekten av hvert enkelt tiltak. Det er en synergieffekt av flere tiltak som virker samlet. Statistikken viser en nedadgående trend i antall ungdomsulykker i perioden. Målet for perioden ansees oppfylt.

2.2 Eldre bilførere	FTU har utført tiltak i samarbeid med Eldreråd, frivillige organisasjoner og kommunenes eldreomsorg. Det er spredt informasjon om retten til førerkort, og om refleksbruk og ulykkesstatistikk. Trygg Trafikk har vært pådriver for å få aktører til å arrangere SVV 65+ kurs. Refleksdagen markeres årlig, der eldre er en av målgruppene. FTU har vært pådriver for å gjøre kjent Paragraf 34 i vegtrafikkloven, i samarbeid med kommuneleger og fylkesmannen. FTU-konferansen ble avholdt i 2014, om paragraf 34.- retten til førerkort. Målet for perioden ansees oppfylt.
2.3 Motorsyklister	MC senior Rogaland arrangerer årlig oppfriskningskurs for mc førere, med støtte fra FTU. FTU har samarbeid med SVV om MC -sikkerhet. Målet for perioden ansees oppfylt.
2.4 Rusmisbrukere	UP og Politiet er konsultativt medlem i FTU, og har bidratt med faglige råd og informasjon om arbeidet de utfører innen trafikk og rus. Nytt utstyr har ført til at flere sjåfører avdekkes med ulike narkotiske stoff i blodet. Sjåfører påvirket av legemidler, er også en stor utfordring. Veileder til Helsekrav for førerkort fra Helsedirektoratet, er spredt til kommunelegene gjennom Trafikksikker kommune. Fylkeslegen har ansvar for å følge opp legene på dette punktet. Det ble avholdt FTU konferanse i 2015, om arbeidsgivers ansvar for trafikksikkerhet og rus i trafikken. Målet for perioden ansees oppfylt.
2.5 Innvandrere	Trygg Trafikk og Statens vegvesen sprer informasjon om trafikksikkerhet til flyktningkonsulenter, Flyktningmottak, språkstasjoner og til frivillige organisasjoner/frivilligsentralene. Det er holdt foredrag, og distribuert presentasjoner og filmer til bruk i undervisningen. Det er avholdt flere sykkelkurs for flyktninger på Sykkelgården i Sandnes. Tema som blir tatt opp er refleks, sikring av barn i bil, sikring i buss, trafikkregler- spesielt for myke trafikanter, bruke av sikkerhetsutstyr og fartsgrenser. Målene om aktivitet i perioden er oppnådd. FTU skal være pådriver og fremme samordning og tversektorielt samarbeid. En prosess som er styrket i denne perioden, men som det fortsatt ligger et stort potensiale i fremover. Målet for perioden ansees oppfylt.
3 Sykkel- og Gåstrategi	
3.1 Sykkelstrategi og Gåstrategi	Fylkeskommunen har mål om at flere skal sykle, gå og reise kollektivt. I Bypakkeordningen, er trafikksikkerhet er lagt inn som del av arbeidet. Utfordringen fremover blir å følge nullvisjonen og å nå nullvekstmålet, og samtidig bremse øking i trafikkulykker blant syklende og gående. Kolumbus har ansvar for skoleskyssordningen. FTU har i perioden styrket samarbeidet med Kolumbus i forhold til trygg skoleskyss. Fylkeskommunen har ansvar som vegeier, og for fylkeskommunale skoleveger. FTU har bidradd med informasjon tildelt kommunene midler for å iverksette mindre trafikksikkerhetstiltak på vegene i kommunen. Sykkel- og aktivitetsgården på Vibemyr i Sandnes

	kommune, tilbyr kurs for lærere og opplæring for 5. klasse elever i Sør Rogaland. Rundt 4000 elever besøker anlegget årlig. Opplæringen drives av FTU og koordineres av Trygg Trafikk. Anlegget driftes av Sandens kommune. Sykelopplæringsprosjekt er satt i gang i nordfylket 2017- 2021 med midler fra fylkeskommunen. Pilotprosjekt skal driftes av Karmøy kommune, med involvering av andre kommuner. Med mål om å innarbeide godt system for sykkelopplæring i skolen, og får flere til å sykle eller gå til skolen. Nettverksbygging og kompetanseheving. FTU konferanser og seminarer som er gjennomført i perioden: - 2013 Sikring av barn i bil konferanse - 2014 Lokalt trafikksikkerhetsarbeid, Trafikksikker kommune - 2015 Bruk av paragraf 34 i Vegtrafikkloven, om retten til førerkort, samarbeid med Legeforeningen og Fylkeslegen - 2016 Arbeidsgivers ansvar for trafikksikkerhet og rus - 2017 Trafikksikkerhetsseminar Mindre tiltak med stor effekt 2017 Partnerskap for folkehelsekonferanse om planlegging og om trafikksikkerhet I tillegg har Trygg Trafikk på vegne av FTU avholdt kurs for barnehageansatte, kurs for ansatte som kjører i arbeidstiden, seminar om sikring av barn i bil for helsesøstre, kurs for førskolelærer studenter ved UIS, workshops for Trafikksikker kommune, foredrag om sikring av barn i bil for taxisjåfører og deltakelse på ulike stand og arrangement. Målet for perioden ansees oppfylt.
--	---

Det er vanskelig å måle effekten av hvert enkelt tiltak. Oftest er det summen av en rekke tiltak som gir størst effekt. Selv om fysiske tiltak er konkrete, og man kan stedfeste og tidfeste tiltaket, vil også effekten av ikke-fysiske tiltak påvirke trafikksikkerheten.

Det er likevel anerkjent og dokumentert på nasjonalt nivå, at ikke fysiske tiltak av denne typen fungerer og gir effekt. Effekten kommer imidlertid med langsiktig og gradvis og ikke så umiddelbart som et fysisk tiltak.

3 HANDLINGSPLAN - SPESIELLE SATSNINGSOMRÅDER

I tillegg til de fysiske tiltakene som er omtalt i Handlingsprogram for fylkesveger, vil fylkeskommunen peke på noen spesielle satsningsområder innenfor rammen av ikke-fysiske tiltak. De fleste tiltakene som den nasjonale tiltaksplanen for trafikksikkerhet peker på og hvor fylkeskommunen er en viktig bidragsyter vil naturlig falle inn under disse satsningsområdene. Jf. Tabell 5-1.

Det ikke-fysiske arbeidet er i stor grad koordinert og gjennomført av Trygg Trafikk i et tett samarbeid med fylkeskommunen, Statens vegvesen og en rekke andre lokale og regionale/nasjonale organisasjoner. Et stort spekter av typer tiltak og kampanjer organiseres og gjennomføres lokalt. Disse er delvis generelle og rettet mot alle trafikanter, eller de er mer målrettet mot spesielle trafikantgrupper eller aldersgrupper.

I planen for 2014-2017 ble det besluttet å flytte noe av innsatsen nærmere den enkelte trafikant. Samtidig var det ønskelig å øke bevisstheten rundt trafikksikkerhet hos et bredere lag av befolkningen, fremfor at det er enkeltpersoner som har ansvaret for dette. I den forrige planperioden ble følgende områder pekt ut som spesielle satsningsområder:

- Trafikksikkerhetsarbeidet inn på et systemnivå
- Utsatte grupper.
- Sykkel- og gåstrategi

I kap. 2.2 er det redegjort for status for hva som er utført innen disse satsningsområdene i forrige planperiode. Innen de fleste områdene er målsettingen som ble definert for perioden nådd, men man har ikke derved uttømt mulighetene for å oppnå bedre trafikksikkerhet gjennom disse satsningsområdene.

Rogaland fylkeskommune vil derfor videreføre disse satsningsområdene. Innenfor hvert av disse vil det gjennomføres aksjoner og tiltak som samlet vil påvirke holdninger og adferd i trafikken. Dette vil være som suppleringer til aksjoner og kampanjer som skal gjennomføres på nasjonalt nivå.

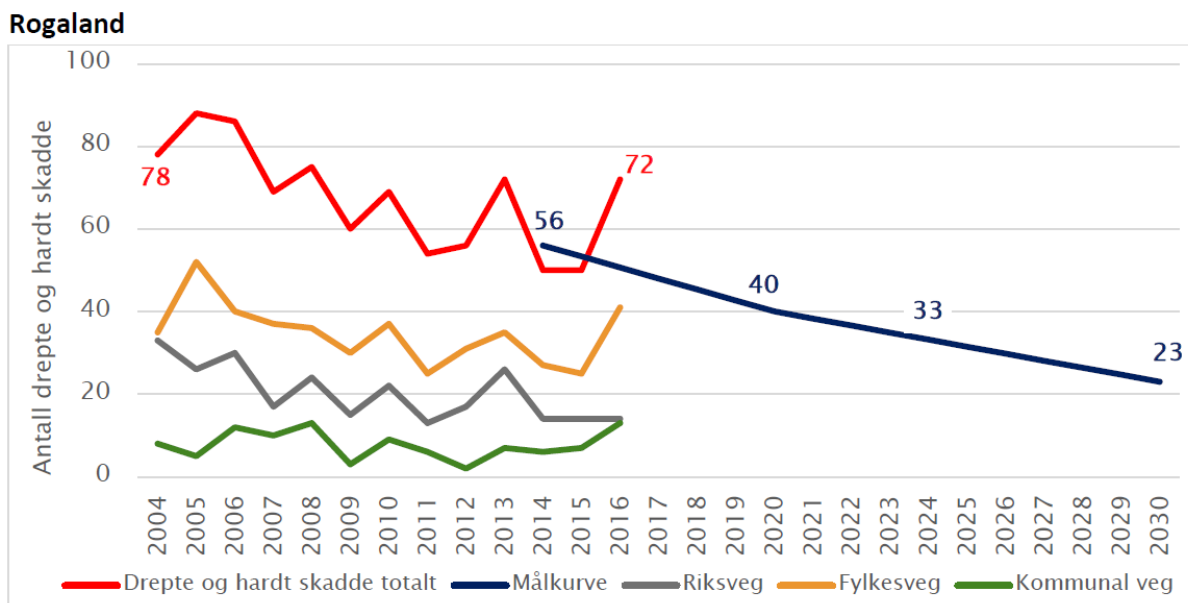
Fylkestinget har fattet vedtak om at man ønsker å inkludere ny teknologi i arbeidet med å redusere trafikkulykker på fylkesveiene. Dette gjelder både på / langs veiene og i fylkets egne kjøretøy. Fylkestinget ønsker at Rogaland fylkeskommune skal være pådriver for implementering av slik teknologi. Bruk av ny teknologi er også beskrevet som et prioritert tiltaksområde i Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet. Utvikling av slike systemer, utprøving og nødvendig lovregulering må nødvendigvis gjøres på nasjonalt nivå, men Rogaland fylkeskommune vil i samarbeid med bl.a. Statens vegvesen være positiv til å ta slik teknologi i bruk.

De tre satsningsområdene er nærmere omtalt nedenfor.

For Rogaland fylkeskommune er det viktig at trafikksikkerhetsarbeidet skjer koordinert og samordnet med de nasjonale aktivitetene. Dette gir størst effekt. Samtidig er det visse særegenheter ved ulykkene i fylket som gir føringer for prioriteringene.

Visjon for arbeidet følger opp den nasjonale nullvisjonen.

Det er viktig at den langsiktige utviklingen fortsetter. I tråd med dette foreslår Nasjonal tiltaksplan følgende utviklingsmål for Rogaland i planperioden:



Figur 3-1: Utviklingsmål for antall drepte og hardt skadde i Rogaland. (Kilde: Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet. Høringsutgave 16.10.2017.)

- Gjennomsnittlig antall drepte og hardt skadde i planperioden 2018-2021 skal ha en synkende trend og ikke overstige 41 i snitt.

Rogaland fylkeskommune slutter seg til målsettingene og tiltakene som Nasjonal tiltaksplan legger fylkeskommunen et ansvar for. Tiltak nr. 90 og 92 er i sin helhet et ansvar som Statens vegvesen følger opp på vegne av fylkeskommunen, de øvrige tiltakene er omtalt nedenfor.

3.1 Satsningsområde 1: Trafikksikkerhetsarbeidet inn på systemnivå

Nedenfor omtales noen sentrale aktiviteter innen dette satsningsområdet.

Følgende tiltak i Nasjonal handlingsplan faller helt eller delvis inn under dette satsningsområdet:

Tiltak nr.	Tiltak	Merknad
22	Fylkeskommunene vil gjennomføre tiltak for at barn er lovmessig sikret under skoletransport.	
35	Fylkeskommunene og storbykommunene skal gjennomføre fysiske tiltak for å motvirke ulykker med barn og unge på fylkeskommunale og kommunale skoleveger.	Se også Handlingsprogram for fylkesveger.
36	Fylkeskommunene skal støtte og oppmuntre kommuner og frivillige organisasjoner til å sikre skoleveger og nærmiljø, og skape gode holdninger hos barn og unge.	Se også satsningsområde 3
45	Fylkeskommunene vil gjennomføre tiltak for å påvirke til god trafikksikkerhetsatferd hos ungdom i videregående skole.	Se også satsningsområde 2
48	Fylkeskommunene vil, i samarbeid med Trygg Trafikk og andre samarbeidspartnere, arbeide aktivt med trafikksikkerhet i russetida.	Se også satsningsområde 2
72	Fylkeskommunene vil, gjennom ulike tiltak og virkemidler, påvirke til økt bruk av sykkelhjelm og refleks.	
103	Fylkeskommunene vil oppfordre Ungdommens fylkesting til å arbeide aktivt med trafikksikkerhetsarbeid som er rettet mot ungdom.	Se også satsningsområde 2

104	Fylkeskommunene og storbykommunene vil tilrettelegge for aktivt samarbeid mellom etater og organisasjoner for å forene krefter og arbeide målrettet med trafikksikkerhet på regionalt og lokalt nivå.	
105	Fylkeskommunene og storbykommunene vil utarbeide planer og/eller strategier for trafikksikkerhet med god involvering og politisk forankring, og koble arbeidet til relevante nasjonale planer.	Denne planen
106	Fylkeskommunene vil arbeide for at alle kommuner skal ha kommunale trafikksikkerhetsplaner.	
108	Fylkeskommunene vil etablere en møteplass for erfaringsdeling og «best practice» for det fylkeskommunale trafikksikkerhetsarbeidet.	
109	Fylkeskommunene og storbykommunene vil bidra til at trafikksikkerhet er tema i areal- og transportplaner for byområder som er aktuelle for bymiljøavtaler / byvekstavtaler, og at det fastlegges mål, strategier og tiltak for trafikksikkerhet.	
110	Trygg Trafikk vil, i samarbeid med fylkeskommunene, arbeide for at det pr. 1/1-2022 skal alle kommunene i Rogaland være godkjent som Trafikksikker kommune og at allerede godkjente kommuner blir regodkjent. (125 kommuner på landsbasis)	
111	Trygg Trafikk vil bidra til at fylkeskommuner kan godkjennes som Trafikksikker fylkeskommune.	
113	Trygg Trafikk vil, i samarbeid med KS og Statens vegvesen, utarbeide et nettbasert innføringskurs om trafikksikkerhet for ansatte i kommuner og fylkeskommuner.	

3.1.1 Trafikksikker kommune / fylkeskommune

Trygg Trafikk har utarbeidet et konsept for «Trafikksikre kommuner», og FTU har tidligere vedtatt å oppfordre kommuner i Rogaland til å søke en slik status. FTU har stilt belønningsmidler til rådighet for kommuner som ønsker å innarbeide konseptet i sin kommune. Tilsvarende kan skoler og barnehager også få status som Trafikksikker skole / barnehage.

Konseptet «trafikksikker kommune» er en nasjonal satsning, som også er omtalt og anbefalt i de nasjonale strategiene for trafikksikkerhetsarbeidet.

For å oppnå denne statusen må det gjennomføres en rekke tiltak internt i kommunen. Trafikksikker kommune forankres i kommunens ledelse ved rådmann og/eller ordfører. På tilsvarende måte som for HMS-arbeidet gir konseptet en rekke føringer for hvordan kommunen som kommune og den enkelte ansatte skal forholde seg til trafikksikkerhet. Det er utarbeidet et sett med sjekkliste⁴ som skal minne om god og trafikksikker adferd og hvordan kommunen skal forholde seg for å fremme bevissthet og holdninger til trafikksikkerhet blant ansatte og innbyggerne for øvrig.

Ved inngangen til denne perioden er det fire kommuner som er godkjente trafikksikre kommuner. Målsettingen i nasjonal handlingsplan for trafikksikkerhet er at alle kommuner i fylket skal slutte seg til dette konseptet. Det er derfor naturlig å videreføre arbeidet med å stimulere til at flere kommuner i fylket får denne statusen. Ved inngangen til perioden er ytterligere 5 kommuner i prosess med å bli godkjent, mens syv kommuner har fattet prinsippvedtak om å bli det. Det er derfor rimelig god mulighet for at alle kommuner i fylket er godkjent trafikksikker kommune innen planperioden, ev. med unntak av Utsira.

Rogaland fylkeskommune har også et mål om å bli en godkjent «trafikksikker fylkeskommune». Fylkeskommunen har imidlertid en stor og omfattende virksomhet innenfor en rekke forskjellige virksomheter. Det vil derfor være en omfattende prosess å gjennomføre

⁴ Referanse: Trafikksikker kommune – et verktøy for kommunen i det kommunale trafikksikkerhetsarbeidet, Informasjonshefte, Trygg Trafikk 02.09.2012

en godkjenning av hele fylkeskommunen. Det vil derfor vurderes hvordan denne godkjenningsprosessen kan gjennomføres mest hensiktsmessig.

3.1.2 Partnerskap for folkehelse

I folkehelseloven er begrepet folkehelse utvidet slik at det også omhandler alle typer ulykker, herunder trafikkulykker. Det faller derfor inn under ansvarsområdet til folkehelsekoordinatorene å arbeide for at trafikksikkerhet også er et viktig tema i arbeidet med folkehelse. Dette kan for eksempel gjøres ved at man i partnerskapsavtaler for folkehelse innarbeider målsettinger og krav knyttet til trafikksikker adferd.

Trygg Trafikk er i løpet av forrige periode blitt medlem av partnerskap for folkehelse, og fungerer der som rådgiver innen trafikksikkerhet. Det er viktig at det fokuseres på trafikksikkerhet over et bredt spekter. Rogaland fylkeskommune ønsker at trafikksikkerhet skal være ett av flere gjennomgående tema som fokuseres i folkehelsearbeidet.

3.1.3 Trafikksikkerhet innarbeides i bedrifters HMS-system

En rekke bedrifter har lagt et utvidet mandat for bedriftens interne HMS arbeid, ved at man også ser på forholdene utenfor bedriften. De ansattes adferd i trafikken er her et sentralt tema. Dette gjelder spesielt som trafikant i arbeids medfør, men i like stor grad søker man å påvirke adferd og holdninger utenfor arbeidstiden. En ulykke hvor en arbeidstaker blir skadet er like uønsket enten den skjer innenfor eller utenfor bedriftens område.

For å bli godkjent som trafikksikker komme er implementering av trafikksikre holdninger i egen organisasjon ett av kriteriene. I forrige periode er det gjennomført flere tiltak for å informere og motivere bedrifter til å innarbeide trafikksikkerhet i HMS-arbeidet. Det er ikke gjort en registrering av hvor mange / hvilke bedrifter som har fulgt opp denne oppfordringen. Per april 2017 er det på landsbasis 6 virksomheter som er sertifisert etter trafikksikkerhetsstandarden NS-ISO 39001. Ingen av disse er Rogalandsvirksomheter, med unntak av Nettbuss som også har virksomhet her.

Rogaland fylkeskommune vil videreføre tiltak for å oppmuntre og motivere bedrifter og organisasjoner til å trekke trafikksikkerhet sterkere og mer systematisk inn i sitt interne HMS arbeid.

3.2 Satsningsområde 2: Utsatte grupper.

Nullvisjonen er generell og omfatter alle trafikantgrupper. Risikobildet varierer imidlertid sterkt mellom de forskjellige gruppene.

Rus er medvirkende i ca. 23 % av ulykkene. Det er også kjent at ruspåvirkning ofte medfører høy fart og hasardiøs kjøring. Flere av disse faktorene henger derfor sammen.

I 2011 gjennomførte Statens vegvesen en utredning om høyrisikogrupper i vegtrafikken. I denne studien ble følgende grupper identifisert:

- Unge bilførere. 15-24 år – herunder russ
- Eldre bilførere
- Motorsyklister
- Rusmisbrukere
- Innvandrere

På nasjonalt nivå er det påvist at disse gruppene fortsatt er spesielt utsatte. Selv om antall drepte og hardt skadde i alle disse gruppene er redusert, holder den skjeve andelsfordelingen seg i forhold til andre grupper.

Ungdom har i lang tid vært overrepresentert i ulykkesbildet. En rekke tiltak og aksjoner er gjennomført direkte mot denne gruppen. Det kommer stadig nye ungdomsgrupper, og arbeidet må derfor fortsette. Den nasjonale tiltaksplanen for trafikksikkerhet inneholder også generelle tiltak som er rettet spesielt mot denne gruppen.

Målt pr utkjørt distanse, er risikoen for å bli hardt skadet eller drept ca. 50 ganger høyere for en lett MC enn en bilist eller passasjer. Disse representerer ytterpunktene i dette risikobildet for landsgjennomsnittet. Rogaland er et stort MC-fylke slik at tallene kan variere noe fra landsgjennomsnittet. Det overordnede bilde er imidlertid neppe vesens forskjellig.

Ulykkesanalysen påviste en sannsynlig sammenheng mellom utforkjøringer for MC og at mange av disse skjer på fylkesveger med fartsgrense 80 km/t. Spesielle tiltak rettet mot utforkjøringsulykker og møteulykker, som er omtalt i Handlingsprogram for fylkesveger, kan derfor forventes å gi spesiell god effekt på MC-ulykkene.

Annen forskning viser at en økende andel av de ruspåvirkede i trafikken er påvirket av andre stoffer enn alkohol. Trafikanter som kjører i ruspåvirket tilstand har ofte også uønsket adferd i andre sammenhenger. I vegtrafikkloven er det åpnet adgang til å inndra førerkort i forbindelse med andre straffbare forhold enn i trafikken.

Rogaland fylkeskommune ønsker å satse spesielt på tiltak for å redusere risikobildet for MC og unge bilførere. Videre er det ønskelig at politiet er mer proaktiv overfor personer med generell risikoadferd.

Følgende tiltak i Nasjonal handlingsplan faller helt eller delvis inn under dette satsningsområdet:

45	Fylkeskommunene vil gjennomføre tiltak for å påvirke til god trafikksikkerhetsatferd hos ungdom i videregående skole.	Se også satsningsområde 1
48	Fylkeskommunene vil, i samarbeid med Trygg Trafikk og andre samarbeidspartnere, arbeide aktivt med trafikksikkerhet i russetida.	Se også satsningsområde 1
103	Fylkeskommunene vil oppfordre Ungdommens fylkesting til å arbeide aktivt med trafikksikkerhetsarbeid som er rettet mot ungdom.	Se også satsningsområde 1

3.3 Satsningsområde 3: Sykkel- og Gåstrategi

Både på regionalt og nasjonalt nivå er det påvist at ulykestallene som involverer myke trafikanter, øker. Dette gjelder spesielt i byer og tettsteder (veger med fartsgrense 50 km/t eller lavere). Denne utviklingen fremstår som en målkonflikt, sett i lys av målet om nullvekst i biltrafikken i byområdene. Nullvekstmålet forutsetter at en større andel av transportbehovet gjøres med kollektive reisemidler, gåing og sykling. Også kollektive reisemidler innebærer gåing til og fra holdeplassen.

På nasjonalt nivå er det utviklet en gåstrategi og en sykkelstrategi. Arbeidet med disse må intensiveres, samtidig som målrettede tiltak mot gående og syklende gjennomføres. Rogaland fylkeskommune ønsker å støtte opp om den nasjonale sykkel- og gåstrategien generelt, og spesielt rettet mot barn og unge. Skolevegen er her viktig, men også til og fra fritidsaktiviteter. Handlingsprogrammet for fylkesveger inneholder en rekke konkrete og målrettede tiltak rettet mot gående og syklende. Samtidig er det viktig å videreføre satsing på opplæring, trening i ferdigheter på sykkel og bruk av sikkerhetsutstyr; herunder sykkelhjelmer, refleks og lys.

Siden en stor andel av ulykkene med fotgjengere og syklistene skjer i byer og tettbygde strøk, er det naturlig å satse videre på konseptet med «sykkelbyer», hvor et bindende samarbeid mellom fylkeskommunen, vegvesenet og den enkelte kommune skal gi større effekt gjennom samordning av tiltak.

Følgende tiltak i Nasjonal handlingsplan faller helt eller delvis inn under dette satsningsområdet:

36	Fylkeskommunene skal støtte og oppmuntre kommuner og frivillige organisasjoner til å sikre skoleveger og nærmiljø, og skape gode holdninger hos barn og unge.	Se også satsningsområde 1
65	Fylkeskommunene vil til sammen tilrettelegge om lag 48 km fylkesveg for gående og syklende i planperioden, hvorav ca. 21 km i byer og tettsteder.	Se også Handlingsprogram for fylkesveger.

4 UTVIKLINGSTREKK OG ANALYSE

4.1 Ulykkessituasjonen i Rogaland

I perioden 2007-2016 er det registrert 4448 ulykker, hvorav 4278 ulykker med personskade. I samme periode har 602 personer i 550 ulykker blitt hardt skadd eller drept i trafikken i Rogaland. I snitt er det 1,16 drept eller hardt skadd pr. ulykke. For perioden 2003 – 2012 var det tilsvarende 733 personer som var hardt skadd eller drept i 632 ulykker med snitt 1,09 pr. ulykke. Samlet for perioden 2007-2016 er det en reduksjon i antall drepte og skadde personer i forhold til forrige periode, og alvorlighetsgrader i den enkelte ulykke er også redusert. Reduksjonen i totalt antall skadde personer er først og fremst tydelig for de lettere skadde og en svak nedgang i antall drepte. Gruppen hardt skadde er relativt stabil gjennom perioden.

4.2 Grunnlaget

I eget vedlegg er det presentert en analyse av ulykkessituasjonen i Rogaland for ti-års perioden 2007-2016. En oppsummering er gitt i kap. 4.3. Grunnlaget for analysen er Statens vegvesen sitt ulykkesregister som omfatter samtlige politirapporterte ulykker⁵. Det presiseres at ulykker som registreres i dette ulykkesregisteret involverer minst ett motorkjøretøy. Det betyr at rene sykkelulykker sjelden blir registrert her, selv om de medfører personskade. For sykkelulykker er det derfor en betydelig underrapportering i ulykkesregisteret og derfor også i denne analysen. Dybdestudier med analyse og sammenlikning av data fra ulykkesregisteret og registreringer ved Oslo legevakt, antyder at det i realiteten skjer i størrelsesorden ti ganger så mange sykkelulykker i forhold til det som er registrert i ulykkesregisteret.⁶ I disse ulykkene er kun syklistene og ev. fotgjengere berørt, og som oftest er det en lettere skade.

I ulykkesregisteret er det noen ulykker som ikke er endelig stedfestet, eller det kan være annen informasjon som ikke er registrert. Det betyr at grunnlaget for noen av analysene kan variere noe, slik at sum antall drepte eller hardt skadde ikke nødvendigvis stemmer fra den ene analysen til den andre. Men det er et relativt lite antall som mangler, slik at dette i seg selv ikke påvirker konklusjonene.

Det er også et lite avvik mellom registreringene i vegvesenets ulykkesregister og de endelige tallene fra SSB.

4.3 Ulykkesanalyse

Det er gjennomført en egen ulykkesanalyse for alle politirapporterte trafikkulykker i 10-års perioden 2007 – 2016. Analysen er dokumentert i Vedlegg til Handlingsplanen.

Ulykkesanalysen har hovedfokus på hardt skadde og drepte. Grunnlaget for analysen er Statens vegvesens ulykkesregistreringer over 10-års perioden. I perioden er det totalt 602 personer som er drept eller hardt skadet. Disse er fordelt på 550 ulykker, noe som tilsvarer 1,09 hardt skadd eller drept per ulykke. Dette er en reduksjon fra perioden 2003-2012 hvor 733 personer ble drept eller hardt skadd, fordelt på 632 ulykker. Antall alvorlig skadd eller drept per ulykke med alvorlig utfall er redusert fra 1,16 til 1,09.

⁵ Database hentet fra:

<https://www.vegvesen.no/vegkart/vegkart/#kartlag:geodata/@356077,6637435,3>

⁶ <https://helsedirektoratet.no/Documents/Nyheter/Sykkelskader-i-Oslo-2014.pdf>

Analysen gir grunnlag for følgende stikkordsmessige beskrivelse av situasjonen:

- Antall ulykker med personskade har hatt en positiv, synkende tendens gjennom hele perioden. Alvorlighetsgraden med antall drepte og hardt skadde har imidlertid variert relativt mye, og vært spesielt høy i 2 av de siste 3 årene (2014 og 2016). Det er likevel indikasjoner på at dette er tilfeldige utslag og ikke en endring i generell trend. Dette med bakgrunn i utviklingen på landsbasis og situasjonen første halvår 2017.
- Av samlet antall drepte og skadde personer er det spesielt gruppen lettere skadet som har hatt en markert nedgang gjennom perioden.
- 40 prosent av alle ulykker med drepte og hardt skadde skjer innenfor tettbygde strøk (fartsgrense 50 km/t eller lavere). Dette er samme andel som i tidligere periode.
- For ulykker med hardt skadde eller drepte er det utforkjøringer og møteulykker som er de to hyppigste ulykkestypene. Ser man derimot på alle ulykkene med personskade, er også ulykker i samme kjøreretning (påkjøring bakfra) og ulykker knyttet til forskjellige typer avsvingninger relativt store grupper, men her er alvorlighetsgraden vesentlig mindre.
- Av alle ulykkene med personskade, skjer de fleste i sommerhalvåret. Klimatiske forhold som glatte veger og mørke betyr mindre enn man kunne tenke seg. De fleste ulykkene med drepte og skadde personer skjer også i sommerhalvåret på tørr, bar veg.
- Ulykker på snø- og isbelagt veg i vinterhalvåret er ikke spesielt utpreget. Her skjer de fleste ulykkene på vår, bar veg. Ulykkene fordeler seg påfallende jevnt over ukedagene, og jevnere enn i forrige periode.
- Enkelt-vegstrekningene med flest hardt skadde og drepte er E39 og fv. 44. Ulykkestallene for disse vegene er markant høyere enn fv. 47, E134 og rv. 13. Likevel er de fleste ulykkene spredt ut over det øvrige fylkesvegnettet.
- 24 prosent av alle drepte og hardt skadde i Rogaland var fotgjengere eller syklister.
- Nasjonale analyser viser at antall skadde fotgjengere og syklister («myke trafikanter») ikke synker på samme måte som den totale summen. De myke trafikantene får derfor en økende andel av skadeomfanget. I Rogaland er antall drepte i denne kategorien stabil, mens antall hardt skadde har økt fra forrige periode. Antall syklister har også økt tilsvarende, og dette er en delvis forklaring på denne utviklingen. Det er bekymringsfullt, og et dilemma, at samtidig som man ønsker, og promoterer økt satsing på gange og sykling som transportform, så øker ulykkestallene for disse gruppene.
- Ulykkesdataene gir mulighet for en rekke dybdestudier for å finne sammenhenger mellom de forskjellige parameterne. Det anbefales at dette gjøres som en oppfølging av handlingsplanen.
- Det skjer ulykker med personskade i alle kommunene, unntatt Utsira og Kvitsøy. I likhet med forrige periode, peker de fire kommunene: Stavanger, Sandnes, Eigersund og Karmøy seg ut med flest drepte og hardt skadde. Antallet er redusert for alle trafikantergrupper unntatt syklister i Stavanger og Sandnes. Disse gruppene har hatt en svak økning. Reduksjonen er spesielt tydelig for bilister. Dette kan henge sammen med en sterk utvikling av teknologisk og annet sikkerhetsutstyr i bilen.
- Bilistene er den mest ulykkesutsatte trafikantergruppen på veger med fartsgrense 50 km/t eller høyere. Dette gjelder særlig på veger med fartsgrense 80 km/t. På veger med fartsgrense 90 km/t er antall drepte og hardt skadde svært lavt. Hardt skadde og drepte på MC er fremtredende på veger med 80 og 50 km/t. Tilfeldigheter og et mindre omfattende vegnett med 60 eller 70 km/t kan være årsak til at antall MC-ulykker er relativt lavere på disse vegene. På veger med fartsgrense 50 km/t og lavere er ulykker som involverer fotgjengere relativt sett mer fremtredende.

- De fleste drepte personene er i aldersgruppen 25-64 år, men ser man antallet i forhold til størrelsen på gruppen, er det ungdomsgruppen på 15-25 år som dominerer antall drepte.
- Antall drepte og hardt skadde menn er 2,5 ganger antall kvinner. Selv om det tas hensyn til at menn kjører mer enn kvinner (større del av trafikkarbeidet utføres av menn), vil menn være overrepresentert.
- MC er overrepresentert i utforkjøringsulykkene. Disse skjer også i relativt høy grad spredt ut over fylkesvegnettet med fartsgrense 80 km/t. Antall drepte og hardt skadde med MC har økt i forhold til forrige periode. Det er ikke klart om denne økningen samsvarer med en tilsvarende økning i antall MC i trafikken.
- Det dominerende antall drepte og hardt skadde fotgjengere i gangfelt som ikke er i tilknytning til kryss og ved kryssing av veg uten gangfelt.
- Antall drepte og hardt skadde syklister er økende. Her er det også en betydelig grad av underrapportering av spesielt eneulykker. Målsettinger om å øke antall gående og syklende som reisemiddel krever spesiell fokus på å sikre disse trafikant-kategoriene. Nullvisjon og nullvekst i biltrafikk i de store byene synes å virke mot hverandre.

5 VISJONER, OVERORDNET MÅL OG PRIORITERTE SATSNINGSOMRÅDER. NASJONALE FØRINGER

5.1 Meld. St. 40 (2015-2016): Trafikksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering

Selv om Norge er verdensledende innen trafikksikkerhet på veg, utgjør trafikkulykker likevel et betydelig samfunnsproblem, med store menneskelige lidelser og betydelige samfunnskostnader.

Meldingen er avgrenset til å kartlegge og redegjøre for områder med potensial for økt trafikksikkerhet gjennom bedre og mer effektiv samordning. Vurderingen av aktuelle og effektive tiltak som kan bidra til å nå målene i Nasjonal Transportplan, vil bli omtalt og fastsatt i Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg.

5.1.1 Satsningsområder og virkemidler for styrket tverrsektoriell samordning

Meldingen presenterer seks utvalgte satsningsområder for å styrke det nasjonale samarbeidet på overordnet nivå:

1. Forankring av tverrsektorielt trafikksikkerhetsarbeid på overordnet nivå.
2. Bedre utnyttelse av tilsyns- og kontrollinnsatsen gjennom styrket tverretattlig samarbeid.
3. Mer effektiv formidling, enklere tilgang og bedre utnyttelse av kunnskap fra ulykkesundersøkelser.
4. Retningslinjer for registrering av vegtrafikkulykker og økt utveksling av skade- og ulykkesdata.
5. Styrket samordning av FOU-innsatsen.
6. Fremtidige satsningsområder innen trafikksikkerhetsarbeidet.

5.1.2 Fylkeskommunens rolle på regionalt nivå

Fylkeskommunen har viktige roller innenfor trafikksikkerhetsarbeidet, fordelt på en rekke sektorer og myndighetsområder.

- Rolle som pådriver og koordinator – organisert gjennom FTU, og med faglig bistand fra Trygg Trafikk, politiet, fylkeskommunens forskjellige avdelinger, fylkesmannen og Statens vegvesen
- Fylkeskommunen som vegeier
- Fylkeskommunen som regional planmyndighet
- Fylkeskommunen som skoleeier
- Fylkeskommunen som ansvarlig for folkehelse
- Fylkeskommunen som arbeidsgiver

Alle disse rollene og ansvarsområdene ligger til grunn for anbefalinger om konkret handlingsplan i kap. 6.

5.2 Meld. St. 33 (2016-2017): Nasjonal Transportplan

Regjeringen legger nullvisjonen til grunn for trafikksikkerhetsarbeidet. Nullvisjonen er en visjon, ikke et mål, og skal være noe å strekke seg etter. Den forutsetter et langsiktig, systematisk og målrettet arbeid av alle aktører som påvirker sikkerheten i vegsystemet.

Null-visjonen:

Det skal ikke forekomme ulykker med drepte og hardt skadde i transportsektoren.

Nullvisjonen er tuftet på tre grunnpilarer

Etikk

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

Vitenskapelighet

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

Ansvar

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

Faktaboks 1 – 0-visjonen

Regjeringen har som mål å redusere antall drepte og hardt skadde i vegtrafikken i Norge fra 810 i 2016 til maksimalt 350 i 2030. Målet fra forrige planperiode om maksimalt 500 drepte og hardt skadde i 2024 opprettholdes som et etappemål.

Innsatsen skal være risiko-basert, noe som innebærer at tiltak og tilsyn skal rettes primært mot forhold som utgjør høy risiko. Bredden i trafikksikkerhetsarbeidet må utvides ytterligere, samtidig som kunnskapsgrunnlaget må styrkes. Det forutsettes stadig sikrere biler og en betydelig innsats fra politiet, helsesektoren, Trygg Trafikk, fylkeskommunen og en rekke ulike interesseorganisasjoner.

Regjeringen vil i planperioden rette innsatsen mot følgende fem hovedinnsatsområder:

- Sikre veger, gjennom systematisk utbedringstiltak og styrket drift og vedlikehold.
- Risikoadferd i trafikken, gjennom kontroll, håndheving, trafikkopplæring og holdningsskapende arbeid. Fokusområder: Fart, ruspåvirket kjøring, bilbelte og distraksjon.
- Spesielt utsatte grupper i trafikken. Fokus her vil være unge førere, eldre trafikanter, fotgjengere og syklister, trafikanter med annen trafikkforståelse og –kultur, MC og moped.
- Teknologi, gjennom utvikling av sikkerhetssystemer, førerassisterte systemer og autonomi.
- Tunge kjøretøy, gjennom kontrollvirksomhet og tilsyn.

I tillegg ønsker regjeringen økt samordning og organisering av trafikksikkerhetsarbeidet på tvers av sektorer, i henhold til anbefalinger i Meld. St. 40 (2015-2016).

5.3 Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018-2021

Regjeringens mål og satsingsområder i trafikksikkerhetsarbeidet ble presentert i Meld. St. 40 (2015-2016): Trafikksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering, og i Meld.St. 33 (2016-2017): Nasjonal transportplan 2018-2027 (NTP). Trafikksikkerhetsarbeidet skal fortsatt bygge på nullvisjonen.

Det er også satt etappemål som viser hvor raskt vi skal nærme oss nullvisjonen.

Det målrettede trafikksikkerhetsarbeidet kom skikkelig i gang rundt 1970. Dette året – 1970 – er det historiske toppåret for ulykker på norske veger med 5.112 drepte og hardt skadde, hvorav 560 drepte. At trafikksikkerhetsarbeidet, både fysiske utbedringer og ikke-fysiske tiltak og holdningsskapende arbeid av svært variert art virker, er det ingen tvil om. Ulykkene har sunket jevnt etter 1970 selv om trafikkmengden øker. I 2015 ble 810 drept eller hardt skadd, hvorav 117 drept, på vegnettet i Norge. Sammenlignet med 1970 er trafikkarbeidet (samlet kjørte km) mer enn tredoblet, mens risikoen for å bli hardt skadd eller drept er redusert med om lag 95 %!

En ulykke skjer når det har oppstått en svikt i spillet mellom trafikanten, vegmiljøet og kjøretøyet. Sagt på en annen måte skjer ulykken når risiko blir større enn sjåførens mestringsevne eller mulighet til å unngå situasjonen. Ulykkesanalysene viser at det som regel er flere medvirkende faktorer til at det skjer en ulykke, og at det er flere forhold som påvirker hvor alvorlig konsekvensen av ulykken blir.

Med unntak av for høy fart etter forholdene, har andelen for de fleste faktorene holdt seg relativt stabil gjennom perioden. I årene 2005-2008 lå andelen med høy fart stabilt på rundt 50 prosent. Etter 2008 har det vært en klar nedgang hvert år, og i 2012 var det kun i 28 prosent av dødsulykkene der høy fart var en medvirkende årsak. Statens vegvesen sine fartsmålinger viser også økt overholdelse av fartsgrensene i samme periode. Til tross for at andelen som bruker bilbelte nærmer seg 95 prosent, var det hele 41 prosent av de som omkom i bil i 2012 som ikke brukte bilbelte.

Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet beskriver til sammen 113 forskjellige typer tiltak. For hvert tiltak er det anført hvem som er ansvarlig for gjennomføringen av tiltaket, enten alene eller i samarbeid med andre. For 18 av tiltakene er fylkeskommunen ansvarlig eller viktig part. Tabell 5-1 viser en oversikt over hvilke tiltak dette gjelder.

Tabell 5-1: Fylkeskommunens ansvar for oppfølging av nummererte tiltak i Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet 2018-2021. (Utgangspunkt: Høringsutgave av Tiltaksplanen, 16.10.2017)

Tiltak nr.	Tiltak
22	Fylkeskommunene vil gjennomføre tiltak for at barn er lovmessig sikret under skoletransport.
35	Fylkeskommunene og storbykommunene skal gjennomføre fysiske tiltak for å motvirke ulykker med barn og unge på fylkeskommunale og kommunale skoleveger.
36	Fylkeskommunene skal støtte og oppmuntre kommuner og frivillige organisasjoner til å sikre skoleveger og nærmiljø, og skape gode holdninger hos barn og unge.
45	Fylkeskommunene vil gjennomføre tiltak for å påvirke til god trafikksikkerhetsatferd hos ungdom i videregående skole.
48	Fylkeskommunene vil, i samarbeid med Trygg Trafikk og andre samarbeidspartnere, arbeide aktivt med trafikksikkerhet i russetida.
65	Fylkeskommunene vil til sammen tilrettelegge om lag 48 km fylkesveg for gående og syklende i planperioden, hvorav ca. 21 km i byer og tettsteder.
72	Fylkeskommunene vil, gjennom ulike tiltak og virkemidler, påvirke til økt bruk av sykkelhjelmer og refleks.
90	Fylkeskommunene vil, med bistand fra Statens vegvesen, gjennomgå fylkesvegnettet og plukke ut strekninger som er egnet for etablering av forsterket midtoppmerking ut fra gjeldende kriterier. Fylkeskommunene vil etablere forsterket midtoppmerking på disse strekningene når de blir reasfaltert.

92	Fylkeskommunene vil igangsette et systematisk arbeid med sikte på at fylkesveger med fartsgrense 70km/t eller høyere skal tilfredsstille minstestandarden i NTP mhp utforkjøring.
103	Fylkeskommunene vil oppfordre Ungdommens fylkesting til å arbeide aktivt med trafikksikkerhetsarbeid som er rettet mot ungdom.
104	Fylkeskommunene og storbykommunene vil tilrettelegge for aktivt samarbeid mellom etater og organisasjoner for å forene krefter og arbeide målrettet med trafikksikkerhet på regionalt og lokalt nivå.
105	Fylkeskommunene og storbykommunene vil utarbeide planer og/eller strategier for trafikksikkerhet med god involvering og politisk forankring, og koble arbeidet til relevante nasjonale planer.
106	Fylkeskommunene vil arbeide for at alle kommuner skal ha kommunale trafikksikkerhetsplaner.
108	Fylkeskommunene vil etablere en møteplass for erfaringsdeling og «best practice» for det fylkeskommunale trafikksikkerhetsarbeidet.
109	Fylkeskommunene og storbykommunene vil bidra til at trafikksikkerhet er tema i areal- og transportplaner for byområder som er aktuelle for bymiljøavtaler / byvekstavtaler, og at det fastlegges mål, strategier og tiltak for trafikksikkerhet.
110	Trygg Trafikk vil, i samarbeid med fylkeskommunene, arbeide for at det per 1/1-2022 skal være 125 kommuner som er godkjent som Trafikksikker kommune og at allerede godkjente kommuner blir regodkjent.
111	Trygg Trafikk vil bidra til at fylkeskommuner kan godkjennes som Trafikksikker fylkeskommune.
113	Trygg Trafikk vil, i samarbeid med KS og Statens vegvesen, utarbeide et nettbasert innføringskurs om trafikksikkerhet for ansatte i kommuner og fylkeskommuner.

6 PRIORITERTE INNSATSOMRÅDER FOR ROGALAND

I tillegg til nasjonale føringer og strategier er det flere forhold som påvirker de spesifikke prioriteringene i Rogaland.

6.1 Prioriteringer med utgangspunkt i ulykkesanalysen

Ulykkesanalysen viser følgende forhold som bør undersøkes nærmere og gi innspill til prioritering av tiltak i Rogaland:

- Fv. 44 og fv. 47 er spesielt ulykkesbelastet.
Nærmere undersøkelser og analyser må gjennomføres for å avdekke eventuelle punkter / strekninger eller ulykkestyper.
- Fv. 44, fv. 47, fv. 46, fv. 505, fv. 509, fv. 510 og fv. 520 har mer enn 8 drepte eller hardt skadde i 2007-2017: Dette utgjør 21 % av alle drepte og hardt skadde i Rogaland.
Tiltak bør derfor spesielt rettes mot disse.
- Den største andelen av drepte og hardt skadde (32 %) skjer på det øvrige fylkesvegnettet.
Ytterligere analyser bør gjennomføres for å avdekke om det er gjennomgående ulykkestyper som utgjør dette.
- Andelen ulykker med hardt skadde og drepte fotgjengere, syklister og MC er økende mens andre trafikantkategorier har en synkende trend.
Disse trafikantgruppene må derfor fortsatt ha prioritet i framtidig trafikksikkerhetsarbeid.
- Utforkjøringsulykker er den ulykkestypen som dominerer for drepte og hardt skadde. For ulykker der MC er involvert er andelen utforkjøringsulykker spesielt høy.
Det bør foretas systematisk gjennomgang av vegnettet for å avdekke spesielle strekninger med risiko for utforkjøringsulykker.
- Det er en målkonflikt mellom nullvisjonen og nullvekstmålet i by- og tettstedsområder.
Myke trafikanter, fotgjengere og syklister, har her en økende ulykkestrend.
Tiltak bør derfor spesielt rettes mot disse trafikantgruppene. En stor andel av ulykker med fotgjengere er knyttet til kryssing i gangfelt utenfor kryss og kryssing utenfor gangfelt, og i tillegg skjer en stor andel av ulykkene på veger – også kommunale veger – med fartsgrense 50 km/t og lavere.
- Blant bilulykkene, er den største andelen drepte og hardt skadde i ulykker på veger med fartsgrense 80 km/t. Kombineres dette med at den største andelen bilulykker skjer på «øvrige fylkesvegnett», og at den største ulykkestypen er utforkjøringer, fremtrer det et bilde av hvor tiltak bør settes inn.
Type tiltak vil variere og krever nærmere analyser.
- Aldersgruppen 15– 24 år er fortsatt den gruppen som opplever størst ulykkesrisiko, selv om antall drepte og hardt skadde er redusert.
Holdningsskapende arbeid overfor denne gruppen kombinert med kontroller bør fortsatt prioriteres.

6.2 Prioriteringer i Handlingsprogram for fylkesvegnett i Rogaland 2018-2021 (2023)

Forslag til Handlingsprogram for fylkesveger ble vedtatt av fylkestinget 24.10.2017. Det er mer detaljert enn tidligere. Programmet omfatter kun fysiske tiltak på vegnettet, både nye veganlegg, utbedringer og andre spesielle «programområder». Handlingsprogrammet for fylkesveger følges opp av Statens vegvesen, men omtales her for oversiktens skyld.

Flere programområder og «sekkeposter» er spesielt rettet mot økt trafikksikkerhet:

- Mindre utbedringstiltak,
- Fornying,
- Gang- og sykkelveger
- Trafikksikkerhetstiltak.

I tillegg vil investeringer på fylkesvegnettet i mange tilfeller være prioritert ut fra trafikksikkerhet i tillegg til økt fremkommelighet. For mer detaljert redegjørelse om forslag til tiltak, vises til planen. Nedenfor kommenteres kort hvordan forslag til tiltak passer inn i forhold til resultatene fra ulykkesanalysen.

Ulykkesbelastede vegstrekninger

Planprogrammet for fylkesveger har satt fokus på flere forhold som vil bidra til trafikksikring av fylkesvegene både spesielt og generelt:

- Ombygging av fv. 47, delvis i ny trasé. Inngår i Haugalandspakken.
- Fv. 44 og fv. 46, fv. 520 er utpekt som prioriterte transportkorridorer etter gjennomførte strekningsanalyser. En rekke mindre tiltak er lagt inn i planforslaget.

Ulykkesanalysen peker på at alle disse er mer ulykkesbelastet enn gjennomsnittet.

Tiltak på øvrige fylkesveger

I handlingsprogrammet er det også pekt på utforkjøringsulykker og møteulykker som spesielt store ulykkestyper. Programmet setter av midler til å sinus-frese kantlinjene («rumlestriper»), og vurdere belysning på flere vegstrekninger. I tillegg vil en rekke små tiltak bli vurdert etter en mer gjennomgående trafikksikkerhetsrevisjon. Revisjonene vil konsentreres om fylkesveger med fartsgrense 70 km/t og høyere. Dette vil være punktvis tiltak som siktutbedring, flytting av master, opprydding og utvidelse av grøfter og sidearealer, mm. Disse tiltakene vil rette seg direkte mot ulykkestypene som ulykkesanalysen har avdekket: Utforkjøringsulykker og møteulykker, spesielt på veger med fartsgrense 80 km/t.

Tiltak rettet mot fotgjengere

Ulykkesanalysen viser at en stor andel av ulykkene hvor fotgjengere er involvert er knyttet til gangfelt utenfor kryssområder samt generelt kryssing utenom gangfelt. I handlingsprogrammet for fylkesveger er det satt fokus på at det skal gjennomføres en systematisk gjennomgang av gangfelt på fylkesvegnettet. Mange av disse har lav standard og er i forbindelse med skoleveg. Programmet avsetter midler til oppgradering av ca. 200 gangfelt til å samsvare med standard i tråd med vegvesenets normaler.

Tiltak rettet mot syklist

Handlingsprogrammet har en egen programpost for gang- og sykkelveger. Innenfor dette området er det satset spesielt på sykkelbyavtaler, som i praksis vil innebære en spesiell satsing i byer og tettbygde strøk. Dette samsvarer godt med ulykkesanalysen, det fremgår at ulykker med sykkel og gående skjer spesielt på veger med fartsgrense 50 km/t og lavere. Kommunale veger er også ulykkesutsatt for denne gruppen. Derfor er sykkelbyavtalen, som

også involverer det kommunale vegnettet, gunstig. Dette gir en mer helhetlig satsing i byområdene. Fylkestinget vedtok spesielt å stille midler til disposisjon for bygging av sammenhengende gang- og sykkelveg mellom Solbakk og Jørpeland innen Ryfast åpner.

Oppsummering

Gjennomgangen av forslag til handlingsprogram for fylkesveger viser at de aller fleste tiltakene vil rette seg inn mot de ulykkesområdene og ulykkestypene som skiller seg ut i ulykkesanalysen. Dette gjelder både tiltak som retter seg spesifikt inn mot trafikksikkerhet, men også i prioriteringen av andre tiltak for å bedre fremkommelighet, er trafikksikkerhet et vesentlig kriterium for prioritering.

Følgende tiltak i Nasjonal handlingsplan faller inn under dette handlingsprogrammet:

Tiltak nr.	Tiltak	Merknad
90	Fylkeskommunene vil, med bistand fra Statens vegvesen, gjennomgå fylkesvegnettet og plukke ut strekninger som er egnet for etablering av forsterket midtoppmerking ut fra gjeldende kriterier. Fylkeskommunene vil etablere forsterket midtoppmerking på disse strekningene når de blir reasfaltert.	
92	Fylkeskommunene vil igangsette et systematisk arbeid med sikte på at fylkesveger med fartsgrense 70km/t eller høyere skal tilfredsstillе minstestandarden i NTP mht utforkjøring.	

7 OPPSUMMERING OG ANBEFALING

Ulykkesanalysen har avdekket en del forhold knyttet til de mest alvorlige trafikkulykkene i perioden 2013-2016. Dette gir innspill til Handlingsplanen for neste periode.

- Det har vært en positiv utvikling både med hensyn til antall ulykker og antall skadde personer. Det gjelder også antall drepte og hardt skadde, selv om dette antallet fortsatt ligger noe over måltallet for perioden.
- Reduksjonen i antall skadde gjelder først og fremst bilførere/passasjerer. Hardt skadde på MC, syklist og fotgjengere har hatt en liten økning fra perioden 2003-2012. Dette kan skyldes bedre bilpark, sikkerhetsutstyr, kontroller, mens MC og myke trafikanter er mer utsatte når ulykken først inntreffer.
- Spesielt utsatte strekninger på fylkesvegnettet: Fv. 44 og fv. 47. I tillegg har fv. 46, fv. 505, fv. 510 og fv. 520 mer enn 8 drepte og hardt skadde i perioden. Men det største antallet drepte og skadde er spredt over hele det øvrige fylkesvegnettet.
- Et stort antall ulykker med drepte og hardt skadde skjer også på det kommunale vegnettet og på stamvegnettet i fylket. Det er derfor viktig at også Statens vegvesen og kommunene følger opp innenfor sine ansvarsområder.
- Utforkjøringsulykker og møteulykker er de dominerende ulykkestypene.
- Det bør fokuseres på målkonflikten mellom nullvisjon og nullvekst i byer og tettsteder.

Tiltak rettet mot trafikkulykker kan grovt deles i fysiske og ikke-fysiske tiltak.

Fysiske tiltak på fylkesvegnettet følges opp gjennom Handlingsprogram for fylkesveger. Det er Statens vegvesen som utfører dette arbeidet på vegne av fylkeskommunen. Det er godt samsvar mellom prioriteringene av tiltak som er innarbeidet i Handlingsprogram for fylkesveger og resultatene av ulykkesanalysene.

For det øvrige vegnettet følges fysiske tiltak opp av hhv. Statens vegvesen på stamvegnettet og kommunene har ansvaret for det kommunale vegnettet.

Ikke-fysiske tiltak omfatter et bredt og mangfoldig spekter av tiltak som følges opp av en rekke instanser og organisasjoner. Fylkeskommunen samordner dette arbeidet, i mange tilfeller i samarbeid med Trygg Trafikk. FTU er ansvarlig politisk organ i fylkeskommunen. Det anbefales å fokusere på følgende satsningsområder:

- Trafikksikkerhetsarbeidet inn på systemnivå; herunder:
 - Flere kommuner skal bli godkjent som «Trafikksikker kommune»
 - Videreutvikle samarbeid innenfor «Partnerskap for Folkehelse»
 - Trafikksikkerhet innarbeides i bedrifters HMS-system
- Fokus på utsatte grupper,
 - Eldre bilførere
 - Unge bilførere. 15-24 år
 - Motorsyklister
 - Rusmisbrukere
 - Innvandrere
- Sykkel- og Gåstrategi

Disse satsningsområdene fanger på en god måte opp tiltakene som Nasjonal handlingsplan peker på og som ligger innenfor fylkeskommunens ansvarsområde.

For å oppnå nullvisjonen kreves fortsatt stor innsats fra mange hold. Holdningsskapende - kampanjer, undervisning/opplæring, kontroller, fysiske tiltak, vedlikehold og kontroll. Og spesielt er det viktig at arbeidet er målrettet og forskningsbasert. Forskning og analyser av ulykker vil derfor også være svært viktig, herunder et kontinuerlig arbeid med forbedring av registreringer og annet datagrunnlag.

8 OPPFØLGING OG RAPPORTERING

Arbeid med trafikksikkerhet er svært sammensatt. Resultatene er ikke alltid synonyme eller proporsjonale med innsatsen. Det er derfor viktig å fortløpende trekke lærdom av aktivitetene og tiltakene som gjennomføres.

Satsningsområdene og aktivitetene som er omtalt i denne planen er velprøvd og vil gi resultater. Det er likevel viktig å ha et løpende våkent øye for at ting kan gjøres bedre og mer effektivt. Det forutsettes derfor at det utarbeides årlige aktivitetsplaner og at det også rapporteres årlig. FTU er den politiske myndigheten for dette arbeidet.

**Vilje
gir vekst**

Postboks 130, 4001 Stavanger | Besøksadr. Arkitekt Eckhoffs gate 1, 4010 Stavanger |
rogfk.no



ROGALAND
FYLKESKOMMUNE



Rogaland Fylkeskommune
Utviklingstrekk og Analyse - Vedlegg til Handlingsplan for
Trafikksikkerhet for Rogaland 2018 - 2023

Utgave: 1

Dato: 13.09.2017 / Revidert 25.01.2018

DOKUMENTINFORMASJON

Oppdragsgiver:	Rogaland Fylkeskommune
Rapporttittel:	Utviklingstrekk og Analyse - Vedlegg til Handlingsplan for Trafikksikkerhet for Rogaland 2018 - 2023
Utgave/dato:	1/ 13.09.2017, revidert 25.01.2018
Filnavn:	Utviklingstrekk og Analyse - Vedlegg til Handlingsplan for Trafikksikkerhet for Rogaland 2018 - 2023.docx
Arkiv ID	
Oppdrag:	612700-01–Revisjon av fylkestrafikksikkerhetsplan Rogaland
Oppdragsleder:	Ivar Fett
Avdeling:	Plan
Fag	Trafikk- og transportanalyser
Skrevet av:	Ivar Fett
Kvalitetskontroll:	Skriv inn navn på KS-person
Asplan Viak AS	www.asplanviak.no

FORORD

Asplan Viak har vært engasjert av Rogaland fylkeskommune for å gjennomføre en Revisjon av fylkets trafikksikkerhetsplan. Wenche Myrland har vært kontaktperson for oppdraget.

Som en del av arbeidet ble det gjennomført en ulykkesanalyse basert på statens vegvesen sin ulykkesdatabase for 10-års perioden 2007-2016. Resultatene fra denne analysen er dokumentert i denne rapporten. Rapporten legges som vedlegg til Handlingsplanen for trafikksikkerhet for Rogaland 2018 – 2023.

Ivar Fett har vært oppdragsleder for Asplan Viak.

Stavanger, 25.01.2018

Ivar Fett

Oppdragsleder

Bergljot Anda

Kvalitetssikrer

INNHALDSFORTEGNELSE

1	Utviklingstrekk og analyse	5
1.1	Utviklingen i antall ulykker, antall drepte og hardt skadde	5
1.2	Ulykkestyper	8
1.3	Når inntreffer ulykkene?	2
1.4	Hvor inntreffer ulykkene?	3
1.5	Hvem rammes av trafikkulykkene?.....	8
1.6	Oppsummering av ulykkessituasjonen	9

1 UTVIKLINGSTREKK OG ANALYSE

Analysene nedenfor er i utgangspunktet basert på ulykkesdatabasen til Statens vegvesen. Det har imidlertid også vært nødvendig å supplere analysene med data fra Statistisk Sentralbyrå (SSB). Det er noe avvik mellom tallene i disse databasene. Vegvesenets data inneholder de opprinnelige registreringene fra politirapportene, mens SSBs er korrigert etter at ulykkene og skadeforløpet er nærmere avklart. De spesifikke tallene kan derfor variere noe, men endrer ikke konklusjonene. Vegvesenets data er lagt til grunn for analysene, men unntak at to diagrammer som er mottatt fra SSB. Det gjelder Figur 1-4 og Figur 1-14.

Statens vegvesen har gjennom en årrekke bygget opp en omfattende database basert på ulykkesdata fra 1956 ulykker som ulykkesanalysegruppen har analysert. Med utgangspunkt i denne databasen er det gjennomført en rekke temaanalyser og dybdeanalyser av ulykkesdata.¹ Disse analysene og utredningene er generelle og gjelder på landsbasis. De er brukt som kunnskapsgrunnlag i etterfølgende analyser.

1.1 Utviklingen i antall ulykker, antall drepte og hardt skadde

Antall trafikkuulykker har utviklet seg positivt over mange år. Som nevnt ovenfor vurderes det relativt høye ulykkestallet i 2016 som en tilfeldighet og ikke som en trend-endring. Det er også påfallende at i 2016 var antall ulykker med personskade det laveste i analyseperioden (Figur 1-3), men alvorlighetsgraden dette året var høyere i Rogaland enn tidligere år. Vurderingen om at 2016 var et spesielt år bekreftes også av ulykkestallene hittil i 2017, hvor de foreløpige tallene er vesentlig lavere enn for samme periode i fjor. Tabell 1-1 viser en samlet oversikt over analyseperioden, basert på vegvesenets database. Disse vil avvike noe fra SSB sine statistikker.

Tabell 1-1 Samlet oversikt over antall drepte og skadde personer i perioden. Totalt antall ulykker med personskade er 4278, og antall skadde og drepte er samlet 5422 personer i 10-års perioden. (Antall drepte i parentes er tall fra SSB.)

Årstall	Antall drepte	Antall meget alvorlig skadet	Antall alvorlig skadet	Antall lettere skadet	Antall drepte og skadde
2007	17 (18)	3	43	676	739
2008	19	3	52	571	645
2009	10 (11)	3	41	526	580
2010	6 (8)	10	48	495	559
2011	10	4	39	550	603
2012	12 (13)	5	35	518	570
2013	19	1	52	397	469
2014	9	3	39	374	425
2015	7 (8)	1	40	402	450
2016	15	6	50	311	382
Totalsum	124 (130)	39	439	4820	5422

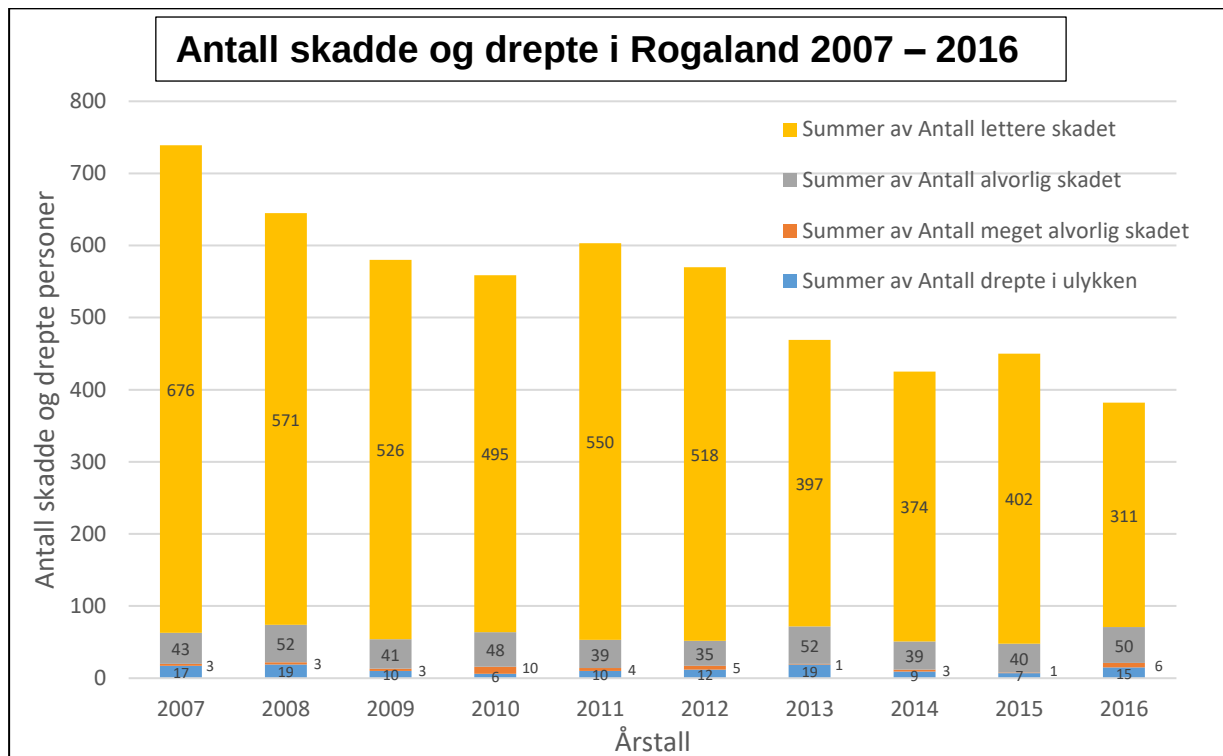
¹ Se bl.a.:

https://www.vegvesen.no/attachment/1908837/binary/1188175?fast_title=Ny+kunnskap+om+fartsrelaterte+ulykker.pdf

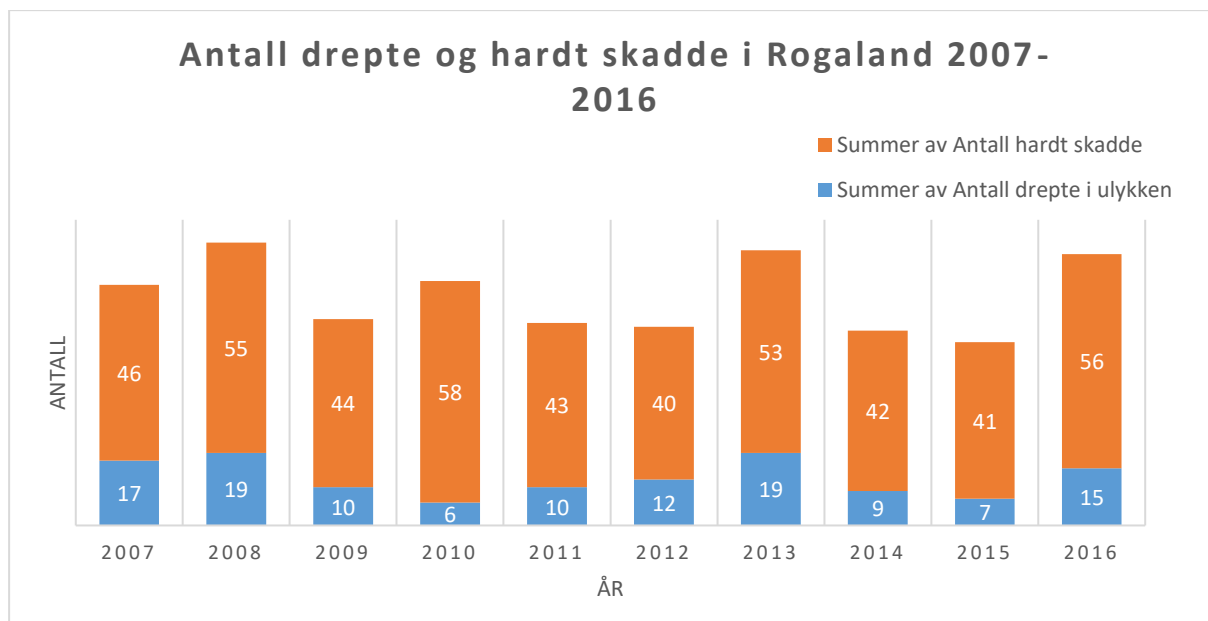
I rådataene for ulykkesregisteret til Statens vegvesen er de hardt skadde delt i to alvorlighetsgrader; Meget alvorlig og alvorlig skadd. Dette gir anledning til å studere alvorlighetsgraden mer detaljert.

Den positive trenden er en fortsettelse fra forrige periode. I snitt er totalt antall drepte og skadde (alle skadegrader) redusert med 43 % fra fireårs perioden 2003-2006 til perioden 2013-2016. I samme periode har det vært en sterk trafikkvekst. Reduksjonen i den reelle ulykkesrisikoen er derfor vesentlig større enn det nedgangen i antall skadde og drepte tilsier. Dette samsvarer med trenden på nasjonalt nivå.

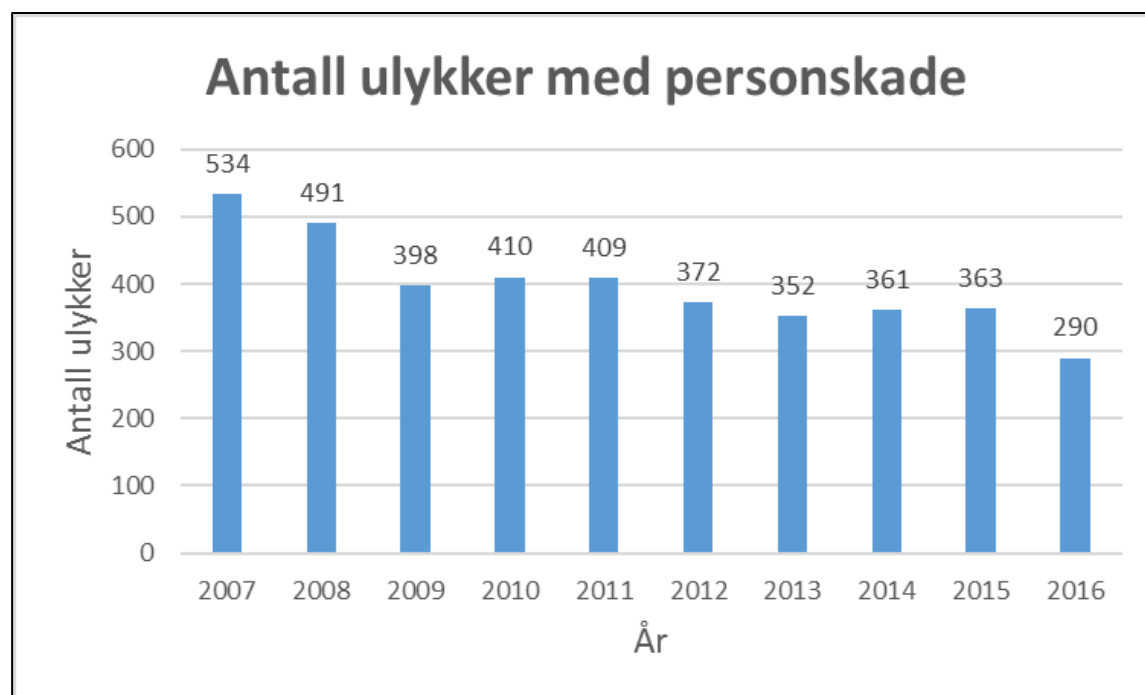
Figur 1-1 viser utviklingen for hver skadekategori, mens Figur 1-2 viser utviklingen kun for drepte og hardt skadde (summen av meget alvorlig og alvorlig skadde). Figur 1-3 viser utviklingen i antall ulykkeshendelser med en eller flere skadde personer.



Figur 1-1: Totalt antall skadde (alle skadegrader) og drepte i trafikken i Rogaland i siste 10-års periode



Figur 1-2: Antall hardt skadde og drepte i trafikken i Rogaland i siste 10-års periode.



Figur 1-3: Utvikling av antall ulykker med personskade over 10-års perioden

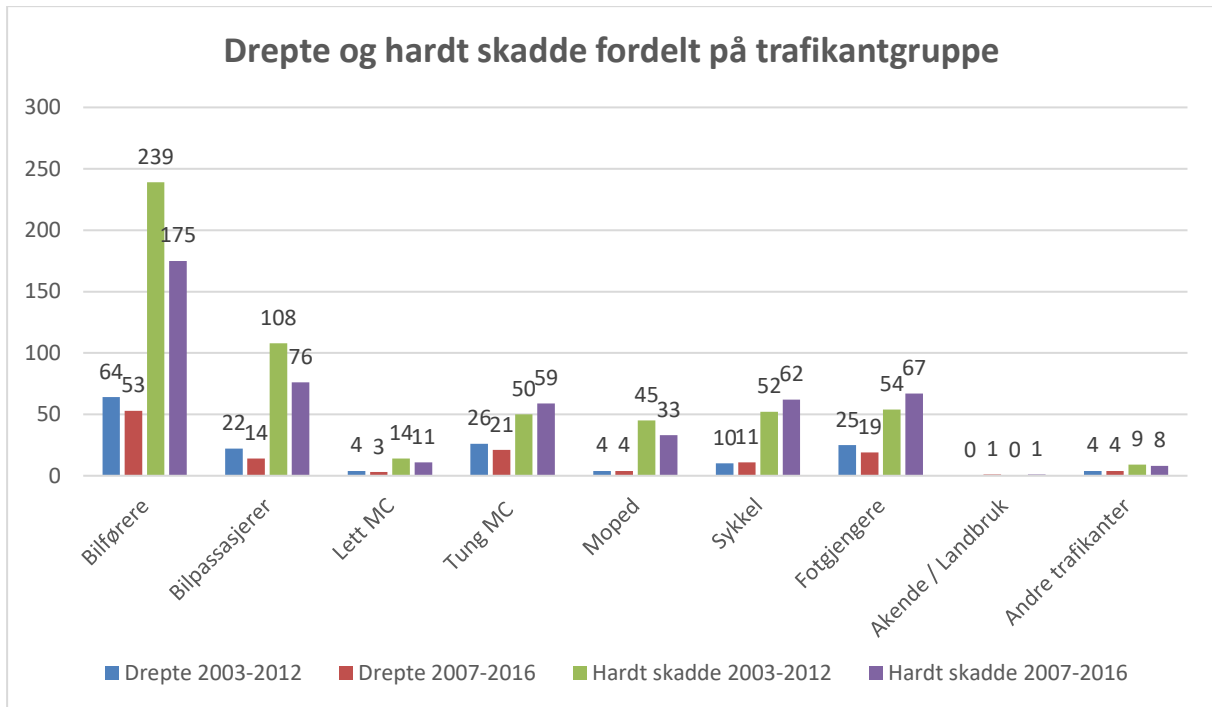
Tabell 1-1, Figur 1-1, Figur 1-2 og Figur 1-3 viser bl.a.:

- Markert nedgang i antall ulykker med personskade og totalt antall skadde og drepte i Rogaland de siste 10 årene. Denne trenden har fortsatt fra forrige periode.
- Nedgangen er i det vesentlige knyttet til kategoriene lettere skadde.
- Antall drepte pr. år er forholdsvis få og tilfeldige endringer gir store utslag. Tallene bør derfor sees samlet over flere år. Over 10-års perioden 2007-2016 kan man se en svak nedgang når man vurderer utviklingen over 4-års perioder, og totalt antall drepte er redusert med 37 % fra fireårs perioden 2003-2006 til perioden 2013-2016.
- For kategorien hardt skadde (summen av meget alvorlig og alvorlig skade) er antallet også relativt stabil selv om variasjonene mellom de enkelte årene er relativt store. Også her kan man registrere en svak nedgang når man ser utviklingen over 4-års perioder. Her er totalt antall hardt skadde redusert med 29 % fra fireårs perioden 2003-2006 til perioden 2013-2016.
- Tabell 1-1, Figur 1-1 og Figur 1-2 viser at det er flere drepte enn meget alvorlig skadde. Dette er påfallende, men kan henge sammen med at skillet mellom en alvorlig skade og en meget alvorlig skade i enkelte tilfeller kan være litt tilfeldig. Antall hardt skadde (meget alvorlig + alvorlig) er langt større enn antall drepte.
- Det er en liten økning i antall ulykker med drepte og hardt skadde fra perioden 2003-2012 til perioden 2007-2016, men totalt antall ulykker med personskade (alle skadegrader) er fallende. Dette henger sammen med den markerte reduksjonen i antall lettere skadde.
- Figur 1-3 viser også at antall ulykker med personskade har gått jevnt nedover med noen mindre avvik gjennom hele perioden, og er i 2016 i størrelsesorden halvert i forhold til 2007. Denne utviklingen følger utviklingen av antall lettere skadde.

Basert på disse analysene, er det nærliggende å konkludere med at den positive utviklingen spesielt er knyttet til antall ulykker med lettere personskade. De mer alvorlige personskadene holder seg mer stabil fra år til år. Ser man utviklingen over flere år, er det likevel også en svak, positiv utvikling for disse skadekategoriene.

1.2 Ulykkestyper

Nedenfor er det gjort en nærmere analyse av hvordan ulykkene fordeler seg i forhold til forskjellige parametere.

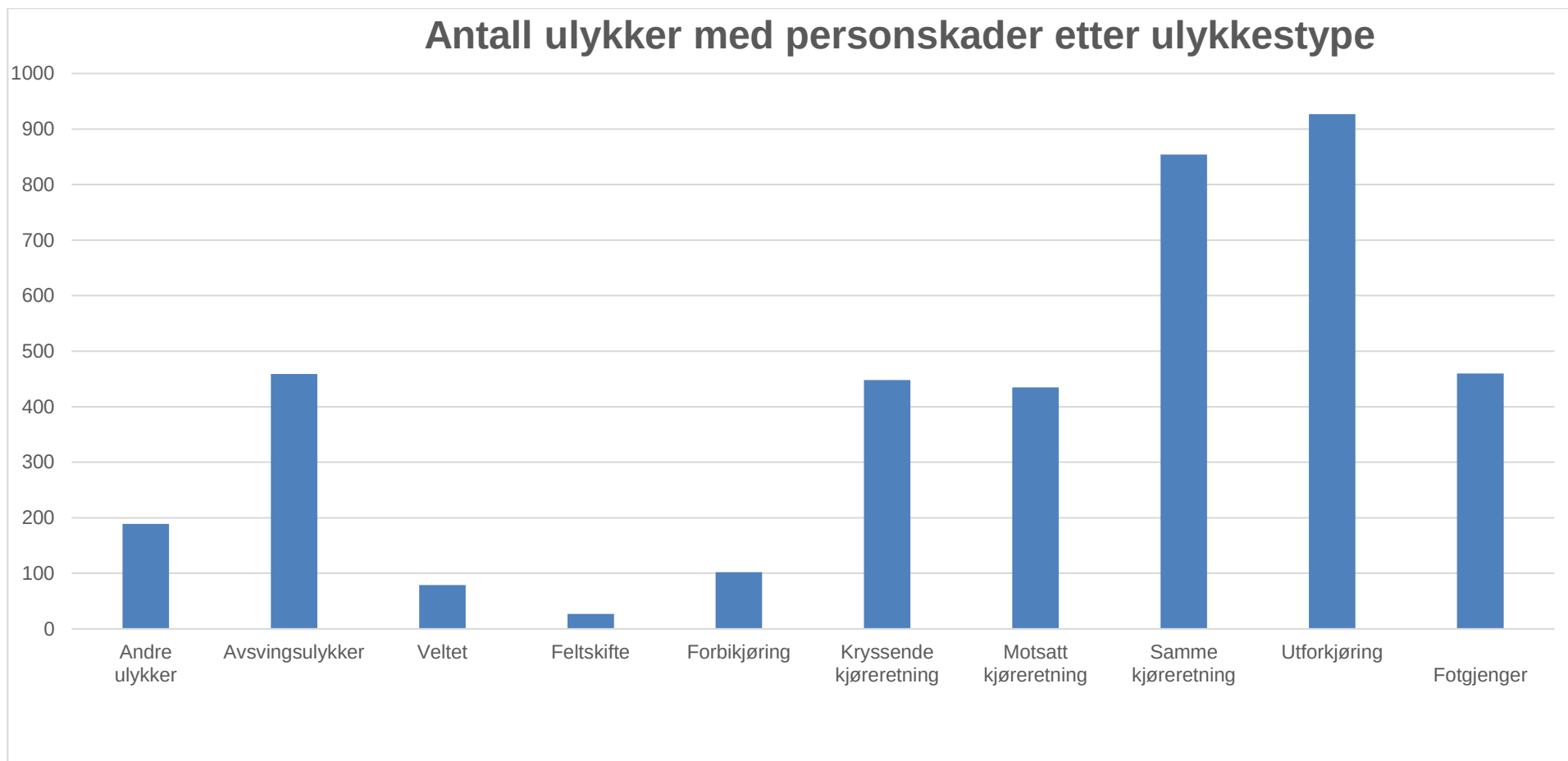


Figur 1-4: Skadeomfang fordelt på trafikantgruppe (lettere skadde er holdt utenfor fordi antallet er så stort at skalaen vil gjøre diagrammet lite lesbart). (Kilde: SSB)

Figur 1-4 viser en sammenstilling av antall drepte og hardt skadde i to 10-års perioder: 2003-2012 og 2007-2016. Periodene overlapper delvis, men viser likevel en utvikling.

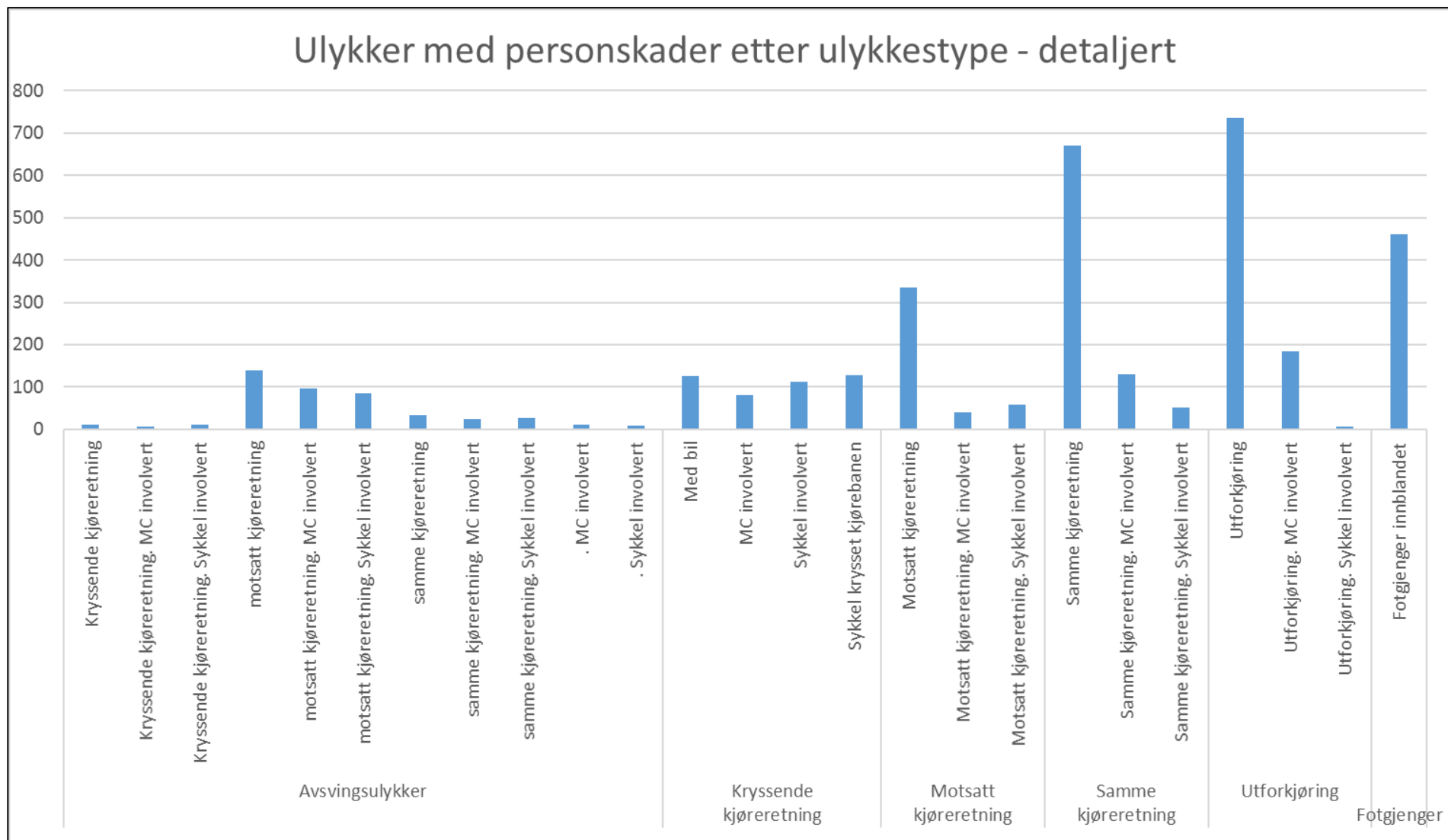
- Det skjer trafikkuulykker med hardt skadde eller drepte for alle trafikanter med unntak av «akende/landbruk».
- For alle trafikantgruppene er antall drepte redusert eller uforandret. En liten økning på antall syklist er ikke statistisk signifikant, men gir likevel grunn til bekymring sett i lys av utviklingen på antall hardt skadde. Se nedenfor.
- Alle trafikantgruppene unntatt MC, fotgjenger og syklist har hatt en reduksjon i antall hardt skadde. For alle disse gruppene er økningen markant, ca. 20 %.
- Sammenholder en Figur 1-4 med Figur 1-7 og Figur 1-13 vil en se at MC-ulykkene domineres av utforkjøringer spredt utover på fylkesvegnettet med generell fartsgrense 80 km/t. Ulykkene kan skyldes høy fart etter forholdene, men ikke nødvendigvis ut over fartsgrensen. Standardsprang kan medvirke til feilbedømmning av forsvarlig fart, og her er MC mer utsatt enn bilister.

Det må oppfattes som et paradoks, at samtidig med at det sterkt oppfordrer til å gå og sykle mer, ser man at ulykestallene for disse gruppene øker. Økningen kan ha sammenheng med en tilsvarende økning i antall gående og syklende. Det foreligger ikke tilsvarende systematiske tellinger av sykkeltrafikken over lengre perioder som det gjør for biltrafikken. Noen enkeltstående tellepunkter kan imidlertid tyde på en økning av sykkelbruken på over 20 % over den samme perioden. Imidlertid burde utbygging av et bedre GS-nettverk ha kompensert for deler av den økte ulykkesrisikoen.

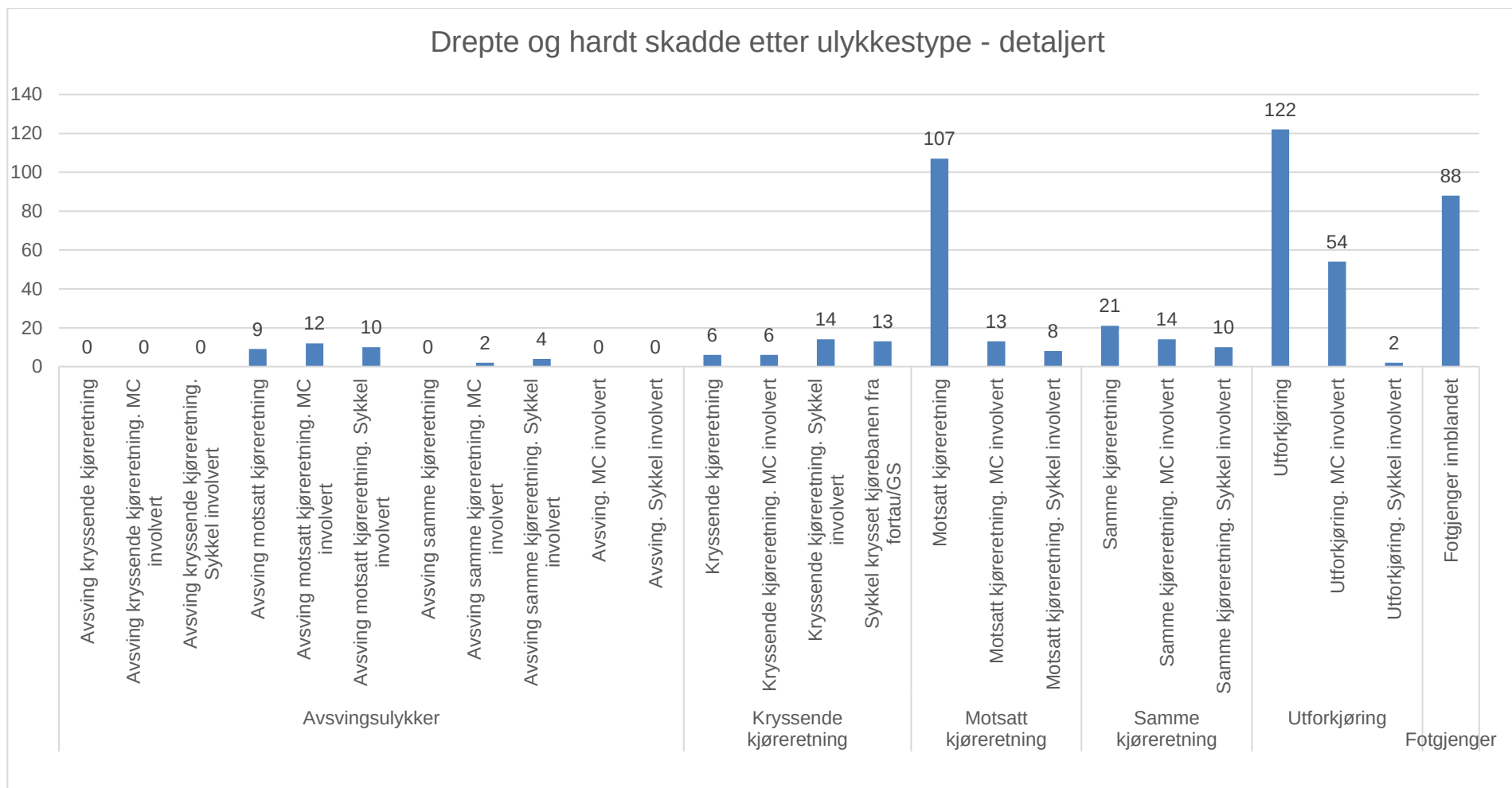


Figur 1-5: Antall ulykker med personskade fordelt etter ulykkestype.

Figur 1-5 viser antall ulykker aggregert på forskjellige ulykkestyper. Det kan være interessant å se nærmere på noen av disse. Seks ulykkestyper skiller seg ut som de hyppigste. Figur 1-6 og Figur 1-7 viser hhv. antall ulykker og antall drepte og hardt skadde fordelt på ulykkestype og trafikantgruppe.



Figur 1-6: Antall ulykker med personskade fordelt på ulykkestype og trafikantgruppe.



Figur 1-7: Antall drepte og hardt skadde fordelt på ulykkestype og trafikantgruppe.

Figur 1-5 viser alle ulykker med personskade fordelt på forskjellige ulykkestyper, mens Figur 1-6 og Figur 1-7 viser situasjonen for de viktigste ulykkestypene. Bildet er til dels vesentlig forskjellig avhengig av om en ser på antall ulykker eller antall drepte og hardt skadde.

Oversikten viser bl.a.:

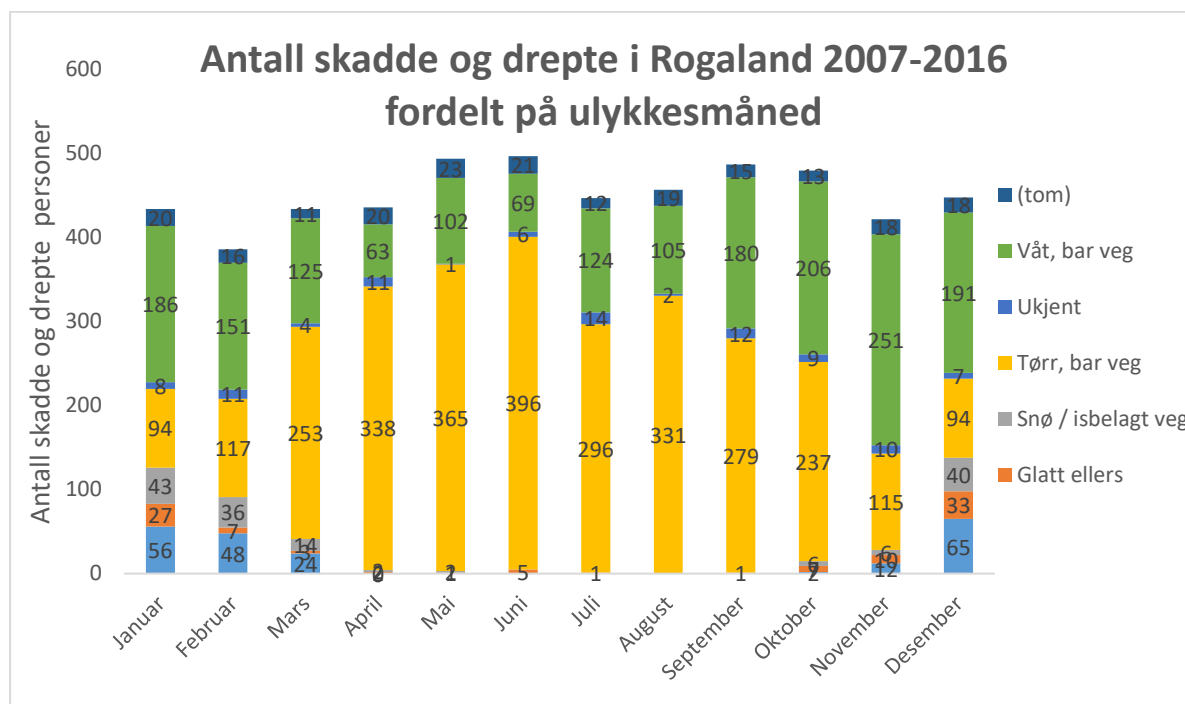
- Den største ulykkestypen er utforkjøringer. (23,3 %) Dette er nesten utelukkende eneulykker. I denne gruppen er også MC sterkt representert, særlig om en tar hensyn til antall MC i forhold til biltrafikken. MC førere er spesielt utsatt / liten beskyttelse i forbindelse med utforkjøring, noe som viser igjen i antall drepte og hardt skadde. Ulykkene skjer både i forbindelse med sving og på rettstrekning på åpen landeveg, og i forbindelse med avsving i kryss. Dette er også ulykkestypen som er mest alvorlig i forhold til antall drepte og hardt skadde.
Vanligvis er årsaken knyttet til høy fart, men ikke nødvendigvis over fartsgrensen. Dybdestudier av fartsrelaterte ulykker viser at det også kan være forhold ved linjeføring, vedlikehold og/eller føreforhold som kan være medvirkende årsak til ulykken.²
- Ulykke med kjøretøy i samme kjøreretning er også en stor ulykkesgruppe. (21,5 %) Naturlig nok dominerer påkjøring bakfra i denne gruppen. Dette er både i forbindelse med nedbremsing av forankjørende ved kø før kryss eller avsving. Påkjøring av parkerte biler er også en markert ulykkestype. Også i denne gruppen er MC overrepresentert. Imidlertid er alvorlighetsgraden relativt lav.
Den viktigste årsaken til denne ulykkestypen er åpenbart uoppmerksomhet og at man generelt kjører med for liten avstand. Erfaringsmessig øker denne ulykkestypen på veger som har høy belastning. En mer detaljert analyse viser at de fleste ulykkene skjer på E39, men også rv. 44, rv. 47 og E134 er sterkt representert, veger som er sterkt belastet og erfaringsmessig har mye kø.
- 11,3 % av ulykkene er i forbindelse med kryssende trafikk. Både antall ulykker og antall drepte og hardt skadde er forholdsvis jevnt fordelt på trafikantkategoriene.
- Møteulykker (motsatt kjøreretning) er en viktig ulykkestype (10,9 %), spesielt for bilulykker. Her er også alvorlighetsgraden spesielt stor for bilulykkene. Ulykker med møtende biler er fjerde største i antall ulykker, men har det nest høyeste antall drepte og hardt skadde. Over 50 % av disse ulykkene skjer på veg med fartsgrense 80 km/t.
- En relativt stor gruppe ulykker er knyttet til avsving i kryss eller ved avkjørsler. (11,5 %) Den største delgruppen er mellom møtende trafikk, spesielt i forbindelse med avsving til venstre. Ellers er ulykkene jevnt fordelt mellom trafikantgrupper og typer konflikter som kan oppstå i forbindelse med avkjørsler. Alvorlighetsgraden er forholdsvis lav.
Den naturlige årsaken i disse ulykkene er at den avsvingende feilbedømmer avstand og hastighet på møtende trafikk og derved ikke overholder vikeplikten.
- Det er relativt få ulykker knyttet til forbikjøring. (2,6 %) Gruppen omfatter også kollisjon med møtende kjøretøy under forbikjøring. Denne type ulykke medfører ofte alvorlige skader, men antallet er relativt lite. (Samlet 22 ulykker i 10 års perioden med kun biler involvert og 4 ulykker med MC og det samme med sykkel involvert.)
- Den hyppigste ulykkestypen der MC er involvert er utforkjøringer. Påkjøringer bakfra (i samme kjøreretning) er også relativt hyppig. Innenfor kategorien velt i kjørebane er MC involvert i de fleste ulykkene.
- Den hyppigste ulykkestypen hvor sykkel er involvert er med kryssende kjøreretning i kryss. Ulykkesrapportene viser ikke om det er syklisten eller bilisten som ikke overholdt vikeplikten.

² Dybdestudie av fartsrelaterte ulykker. TØI 2017. <https://www.toi.no/publikasjoner/dybdestudier-av-fartsrelaterte-ulykker-ved-bruk-av-uag-data-article34319-8.html>

- En stor andel av ulykkene involverer fotgjengere (11,6 %). En mer detaljert analyse viser at den største gruppen er knyttet til kryssing av veg i gangfelt utenfor kryss, og en mindre, men likevel relativt stor gruppe gjelder kryssing utenfor gangfelt.

1.3 Når inntreffer ulykkene?

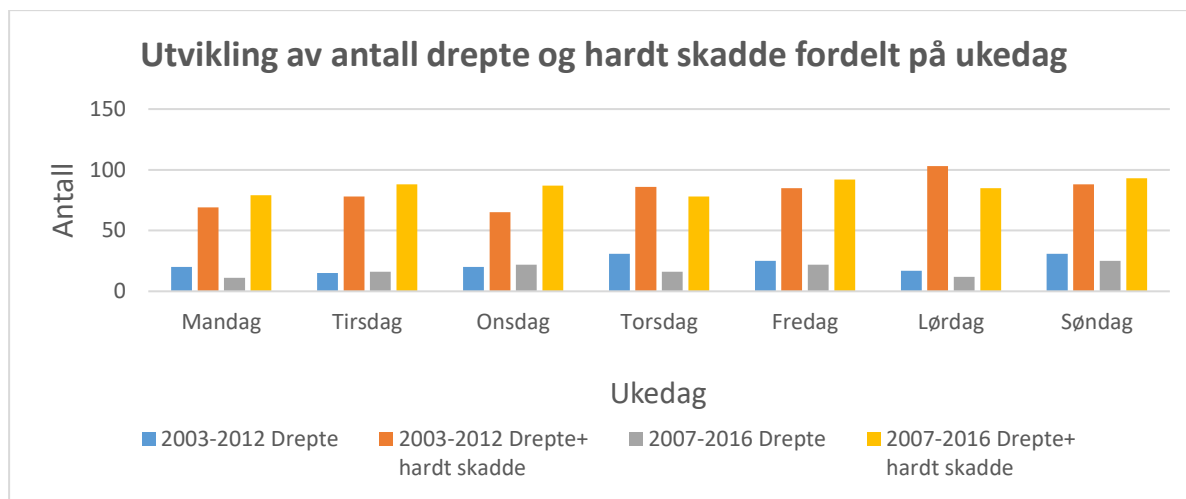
Diagrammene nedenfor viser hvordan ulykkene fordeler seg over året og ukedager.



Figur 1-8: Ulykkesfordeling over året

Figur 1-8 viser fordelingen av alle ulykker med personskade over året.

- Det skjer flere ulykker i sommermånedene (mai-okt) enn resten av året. Tallene for juli og august er noe lavere, men fortsatt høyere enn vinterhalvåret. Det er liten variasjon i antall ulykker per måned i vinterhalvåret. Dette viser at klimatiske forhold, som glatt veg spiller en mindre rolle enn man kunne tenke seg.
- I vintermånedene er det en likevel en betydelig andel ulykker på snø- og isbelagt veg og våt veg, men i forhold til sommermånedene er ulykker på tørr vegbane sterkt redusert. Dette kan tyde på at man i vintermånedene i større grad kompenserer for føreforholdene med mer forsiktig kjøring, mens man undervurderer kombinasjonen våt vegbane/regnvær og mørke, hvor sikten ofte kan bli svært vanskelig.
- I sommermånedene er det nærliggende å vise til høy fart som forklaring på ulykkesbildet.. Det kan også være en forklaring at transportarbeidet generelt er mindre i vintermånedene, men dette er ikke undersøkt nærmere.
- En relativt stor andel vinterulykker skjer på våt, bar veg. En nærmere analyse viser at de fleste av disse skjer i mørke, men med vegbelysning.
- I sommermånedene er det ulykker på tørr, bar veg i dagslys som dominerer.



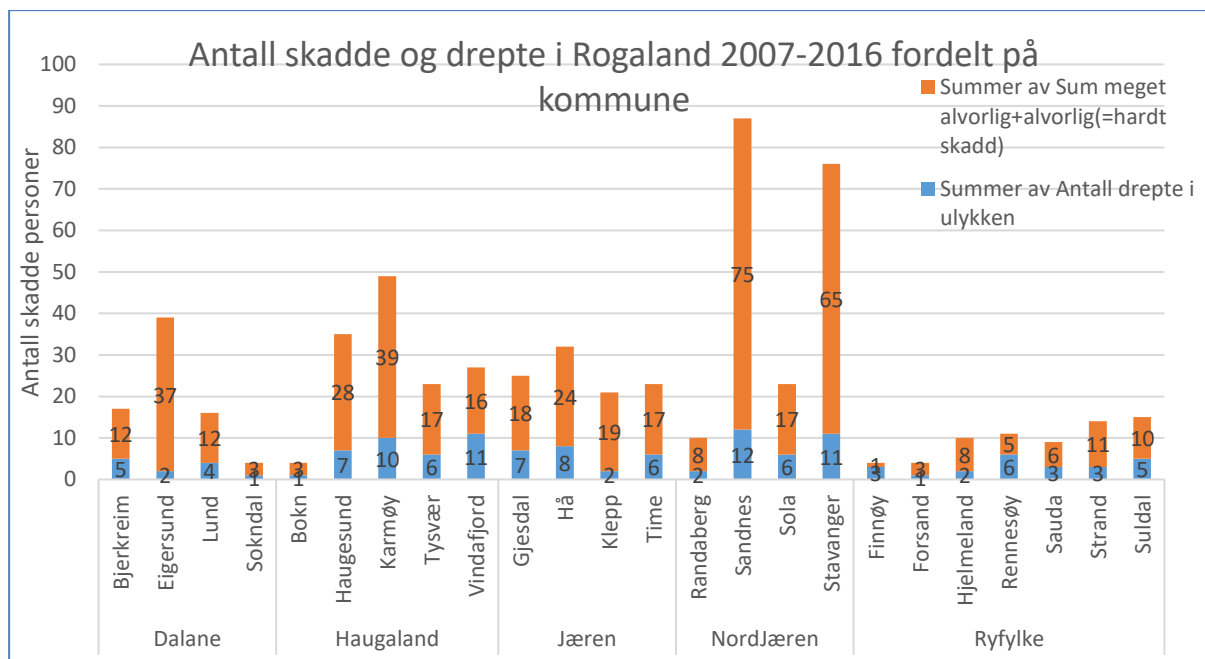
Figur 1-9: Drepte og hardt skadde fordelt på ukedag

Figur 1-9 viser hvordan drepte og hardt skadde fordeler seg på ukedag og hvordan dette har utviklet seg fra forrige 10-års periode.

- Fordelingen på antall drepte og hardt skadde på ukedag er påfallende jevn, særlig i siste periode. I forrige periode var det en viss opphopning av hardt skadde på lørdag og drepte på søndag – trolig natten mellom lørdag og søndag. Utslaget er mindre enn en skulle forventet og særlig har det vært en utjevning i siste periode.
- Utviklingen fra forrige periode for antall drepte er i tråd med den samlede utviklingen, ved at reduksjonen i antall drepte er relativt jevnt fordelt. Antall drepte er relativt lavt, slik at tilfeldigheter kan gi utslag. En marginal økning i antall drepte på tirsdag og onsdag kan derfor ikke tillegges vekt. Antall hardt skadde er noe større, og gir derfor en sterkere indikasjon. Likevel er det lite grunnlag for å tolke reduksjonen i antall hardt skadde på torsdager og lørdager og økning de øvrige ukedagene.

1.4 Hvor inntreffer ulykkene?

Diagrammene nedenfor viser hvordan ulykkene fordeler seg på vegnettet.



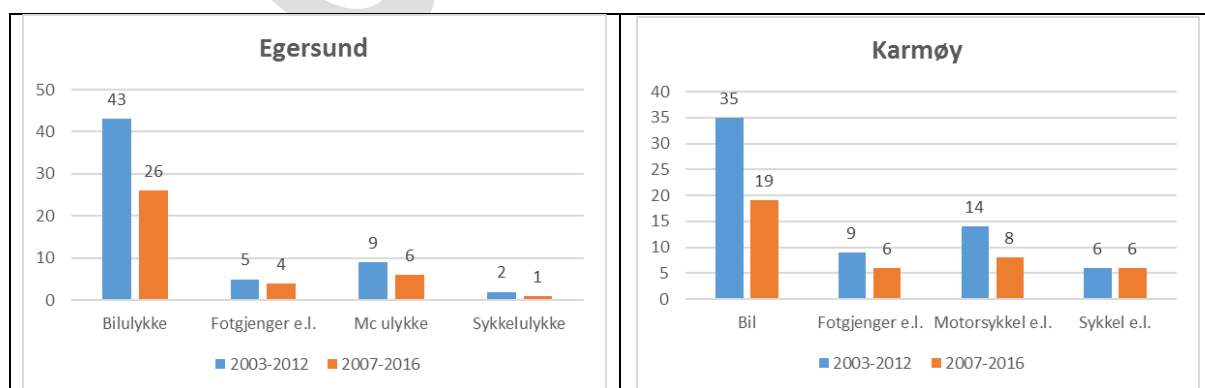
Figur 1-10: Drepte og hardt skadde fordelt på kommuner

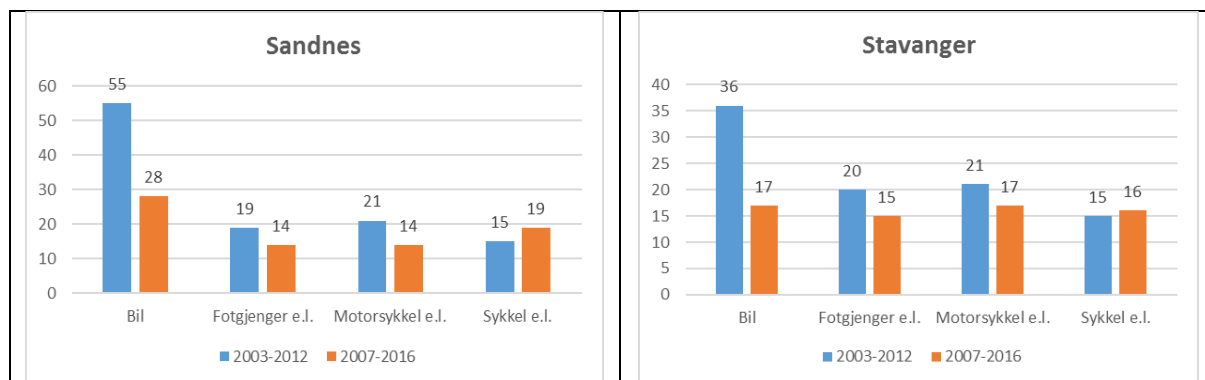
Figur 1-10 viser hvordan ulykkene fordeler seg på kommunene. Oversikten kan imidlertid ikke brukes som en rangering av det generelle risikobildet i de enkelte kommunene. Gjennomfartsårer med stor trafikk, som for eksempel E39, kan forskyve bildet. Diagrammet viser likevel noen påfallende observasjoner.

- Det har skjedd alvorlige trafikkulykker med drepte og hardt skadde i alle kommuner i Rogaland med unntak av Utsira og Kvitsøy.
- Sandnes, Stavanger, Karmøy og Eigersund kommuner hadde flest alvorlige trafikkulykker i perioden 2007-2016.
- Antall drepte i trafikken var størst i Sandnes, Stavanger, Vindafjord og Karmøy.
- Sandnes peker seg ut med flest hardt skadde
- Karmøy har også påfallende høyt antall hardt skadde.

Det desidert største trafikkarbeidet i fylket utføres på Nord Jæren, i kommunene Sandnes, Stavanger og Sola.

Fire kommuner peker seg ut med svært mange hardt skadde og drepte. Figur 1-11 viser fordelingen på uhellskategori for disse 4 kommunene.





Figur 1-11: Fordeling av drepte og hardt skadde på uhellskategori i Eigersund, Karmøy, Sandnes og Stavanger kommuner.

Figur 1-11 viser at det til dels er store forskjeller i ulykkesbildet mellom kommunene, og at dette har endret seg stort sett positivt i forhold til forrige periode.

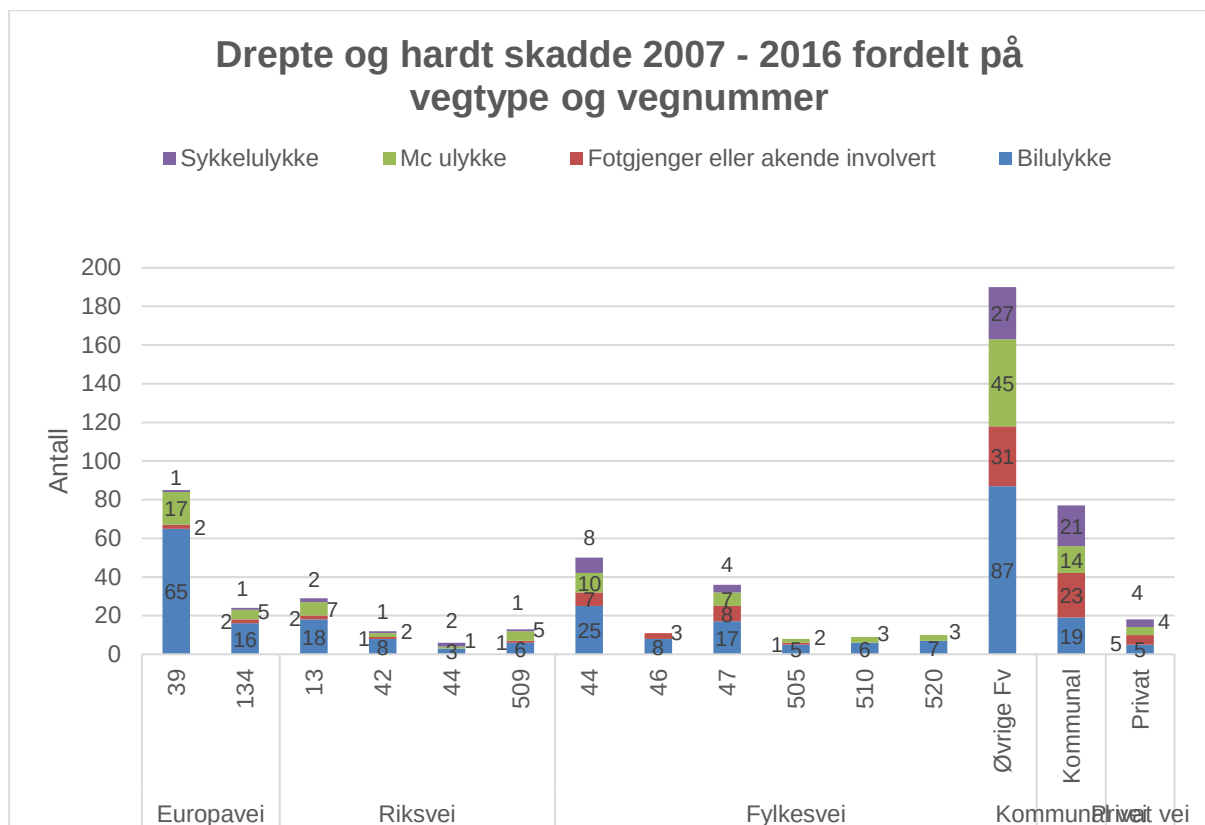
- I alle kommunene er summen av drepte og hardt skadde redusert for alle ulykkeskategoriene, unntatt sykkelulykker.
- Med unntak av Stavanger er ulykker med bil dominerende. Spesielt for Eigersund og dels i Karmøy er bilulykkene overrepresentert. Antall bilulykker er betydelig redusert i de fire kommunene.
- I Stavanger er det tilnærmet like mange hardt skadde i alle ulykkeskategoriene.
- Antall hardt skadde syklist har økt i Stavanger og spesielt i Sandnes. Dette er i samsvar med trenden i andre byområder. Delvis forklares dette med økt antall syklist.
- I Karmøy og Eigersund er antall drepte og hardt skadde syklist stabilt.
- Antall drepte og hardt skadde fotgjengere er redusert i alle disse kommunene.

Figur 1-12 viser hvordan ulykkene fordeler seg på de forskjellige vegtypene i fylket. Det klart største antallet skjer på fylkesvegnettet, men dette er samtidig også naturlig siden dette vegnettet utgjør det største trafikkarbeidet (km veg x trafikkmengde).

Riksvegene har det korteste vegnettet i fylket, men har forholdsvis høye ulykkestall. Det kan forklares med store trafikkmengder og høye hastigheter.

Det kommunale vegnettet er det største i antall km. Her er likevel trafikkmengden og hastigheten så lav at risiko for ulykker og skadeomfang også er mindre.

Diagrammene nedenfor viser mer detaljert hvordan ulykkene fordeler seg på de forskjellige vegene i fylket.

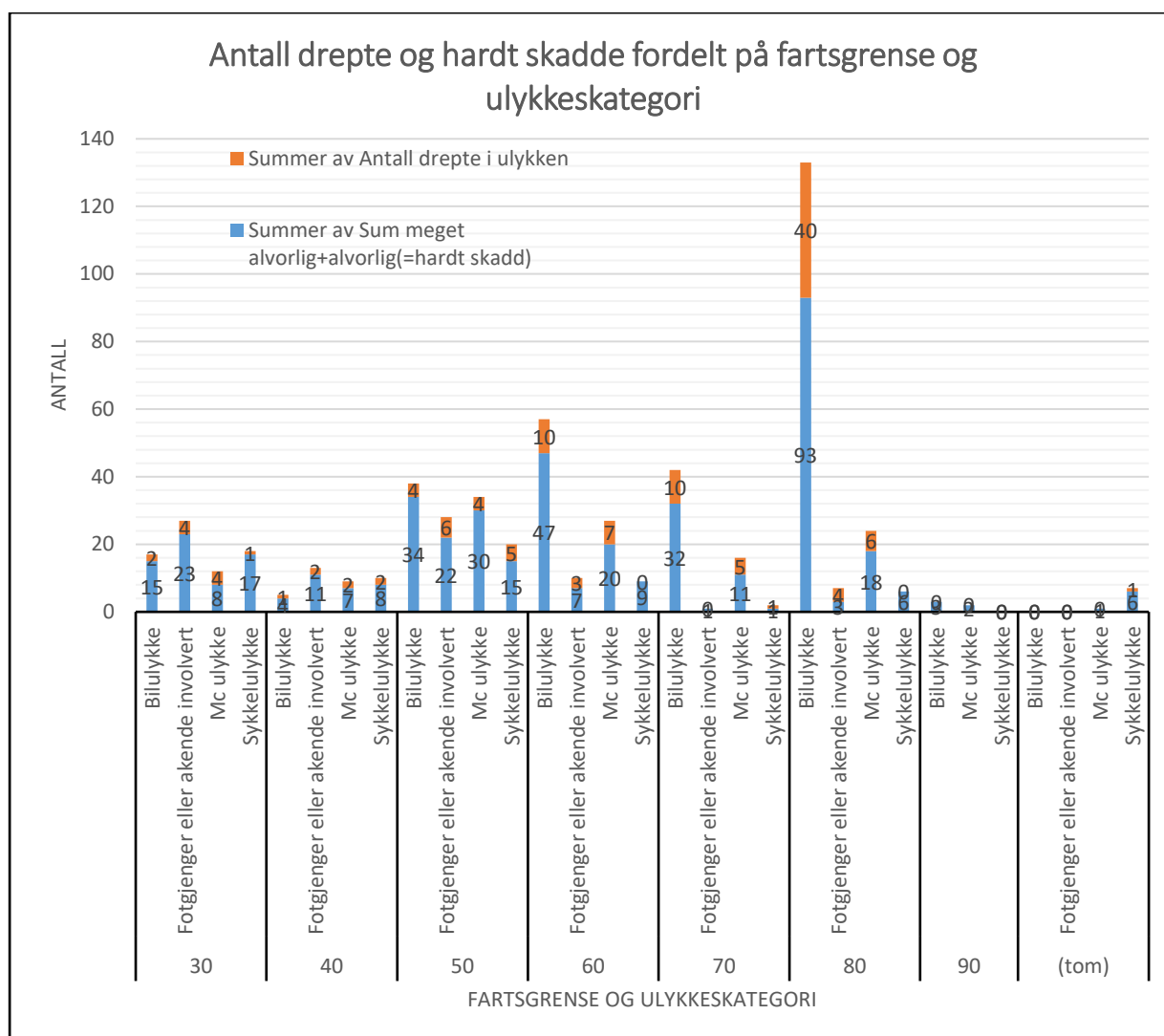


Figur 1-12: De enkelte vegstrekningene med mer enn 8 drepte og hardt skadde. (24 drepte eller hardt skadde er ikke stedfestet, og inngår ikke i oversikten.)

Figur 1-12 viser fordelingen på vegtypene mer detaljert.

- Fem enkeltveger skiller seg ut: E39, E134, rv. 13, fv. 44 og fv. 47.
- 32 % av alle drepte og hardt skadde skjer spredt ut over fylkesvegnettet som ikke inngår i det som normalt oppfattes som hovedvegnettet. Enkeltvis er det relativt få hendelser, men det skjer over et stort vegnett.
- Som enkeltgruppe er bil dominerende med unntak av ulykkene på kommunale og private veger.
- På kommunale veger dominerer fotgjenger- og sykkelulykker. Øvrige fylkesveger, fv. 47 og 44 er også dominert av mange ulykker med myke trafikanter.
- MC ulykkene skjer oftere på veger med høyt fartsnivå og spesielt spredt utover på øvrige fylkesveger.

Relativt mange fotgjenger og sykkelulykker skjer på kommunale veger. Disse har generelt lavere fartsnivå, og det er derfor naturlig at drepte og hardt skadde i bilulykker opptrer sjeldnere. Se også Figur 1-13. Det er behov for en nærmere analyse av hvorfor disse vegene peker seg ut med spesielt stor andel ulykker med myke trafikanter. Sett i forhold til det store nettet av veger, er antall drepte og hardt skadde på kommunale veger likevel relativt lavt.



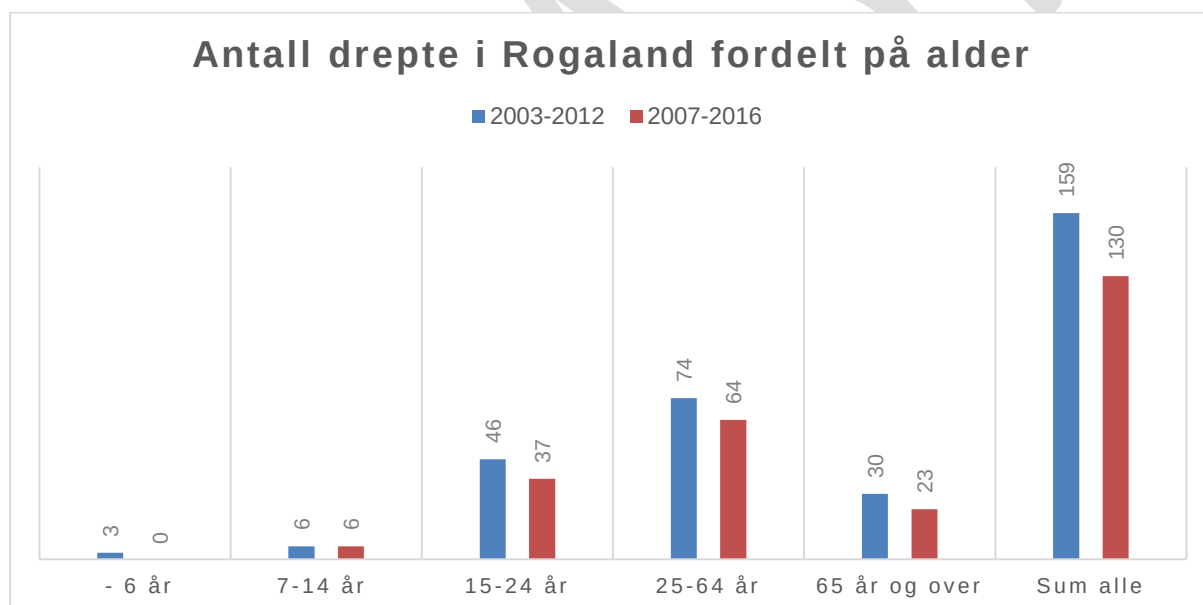
Figur 1-13: Antall drepte og hardt skadde fordelt på fartsgrense på stedet og ulykkeskategori.

Figur 1-13 viser hvordan antall drepte og hardt skadde fordeler seg på ulykkeskategori og på veger med forskjellig fartsgrense.

- De fleste drepte og hardt skadde skjer som bilulykke på veger med fartsgrense 80 km/t. Dette er typiske landeveger med fri fartsgrense, men ofte er standard på vegen ikke tilpasset en slik fartsgrense. Vegstandard er i liten grad kriterium for fastsettelse av fartsgrense.
- Høystandard veger med fartsgrense 90 har svært få drepte og hardt skadde.
- Diagrammet viser også at en relativt stor andel av drepte og hardt skadde skjer på veger med nedsatt fartsgrense. 40 % av drepte og hardt skadde skjer på veger med 50 km/t eller lavere fartsgrense. Dette er veger som typisk er i byer og tettbygde strøk. At tallet i 30 km/t soner er høyere enn i 40 km/t soner har trolig sammenheng med antall km med den respektive fartsgrensen.
- Bilulykkene dominerer for veger med fartsgrense over 50 opp til 80 km/t. Dess høyere fart, dess høyere andel utgjør bilulykkene.
- Fotgjenger- og sykkelulykkene skjer i hovedsak på veger med fartsgrense 50 km/t eller lavere.
- MC-ulykkene skjer ved alle fartsgrenser, men utgjør en større andel av ulykkene når fartsgrensen er 60 km/t eller høyere.

1.5 Hvem rammes av trafikkuulykkene?

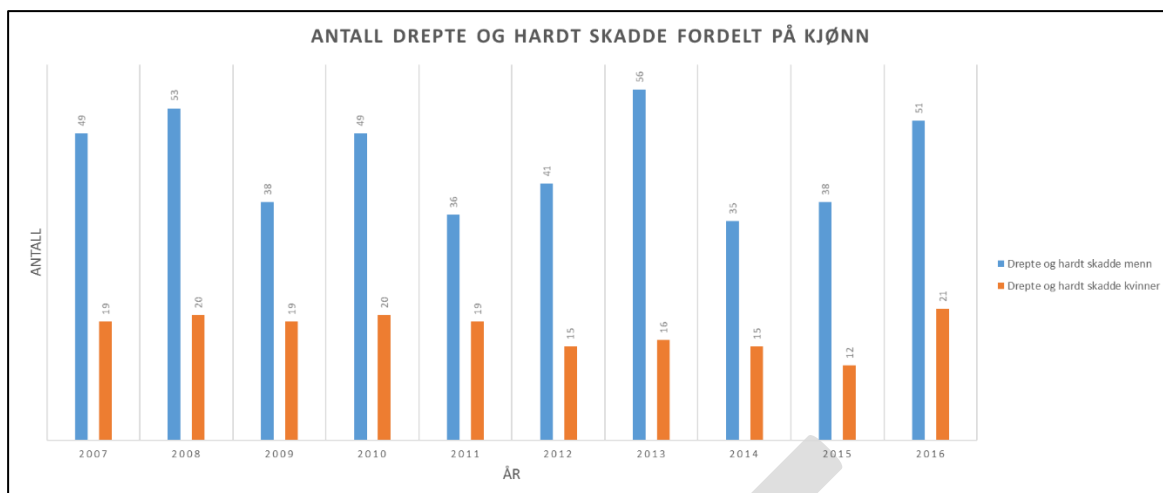
Diagrammene nedenfor viser hvordan ulykkene fordeler seg på alder.



Figur 1-14: Drepte fordelt på alder, fordelt på de 2 periodene 2003-2012 og 2007-2016. (Kilde: SSB)

Figur 1-14 viser fordeling av drepte over to 10-års perioder fordelt på aldersgrupper. Aldersgrupperingen er ikke jevnt fordelt, og det er derfor ikke statistisk korrekt i forhold til risikobilder for de forskjellige aldersgruppene. De to årsperiodene er delvis overlappende.

- Det er en tydelig utviklingstrend med færre drepte, og trenden er lik for alle aldersgrupper.
- Gruppen med flest antall drepte er mellom 25 og 64 år, med 47-49 % av alle de drepte. Gruppen spenner imidlertid over 40 år, som tilsvarer halve livsperioden for et gjennomsnitt av befolkningen..
- Gruppen 15 – 24 år spenner over kun 10 år, men har ca. 29 % av de drepte. Det er derfor ingen tvil om at det er ungdomsgruppen som er mest utsatt i trafikken. Denne andelen har endret seg svært lite i de to periodene. Databasen gir ikke informasjon om kjønn.



Figur 1-15: Drepte og hardt skadde fordelt på kjønn over årene.

Figur 1-15 viser antall drepte og hardt skadde fordelt på kjønn. I snitt over perioden er antall menn ca. 2,5 ganger større enn antall kvinner. Det er ikke gjort eksakte studier, men det er godt grunnlag for å hevde at en betydelig større andel av trafikkarbeidet utføres av menn. Selv om dette tas i betraktning er det på nasjonalt nivå gjort vurderinger som likevel tilsier at menn er overrepresentert i ulykkesstatistikken.

1.6 Oppsummering av ulykkesituasjonen

Ulykkesanalysen for perioden 2007-2016 har hovedfokus på hardt skadde og drepte. Grunnlaget for analysen er Statens vegvesens ulykkesregistreringer over 10-års perioden. På grunn av manglende registrering i databasen er to av diagrammene basert på SSB sine tall. (Figur 1-14 og Figur 1-4). I perioden 2007-2016 er det totalt 602 personer som er drept eller hardt skadet. Disse er fordelt på 550 ulykker, noe som tilsvarer 1,09 hardt skadd eller drept per ulykke. Dette er en reduksjon fra perioden 2003-2012 hvor 733 personer ble drept eller hardt skadd, fordelt på 632 ulykker. Antall alvorlig skadd eller drept per ulykke med alvorlig utfall er redusert fra 1,16 til 1,09.

Analysen gir grunnlag for følgende stikkordsmessige beskrivelse av situasjonen:

- Antall ulykker med personskade har hatt en positiv, synkende tendens gjennom hele perioden. Alvorlighetsgraden med antall drepte og hardt skadde har imidlertid variert relativt mye, og vært spesielt høy i 2 av de siste 3 årene (2014 og 2016). Det er likevel indikasjoner på at dette er tilfeldige utslag og ikke en endring i generell trend. Dette med bakgrunn i utviklingen på landsbasis og situasjonen første halvår 2017.
- Av samlet antall drepte og skadde personer er det spesielt gruppen lettere skadet som har hatt en markert nedgang gjennom perioden.
- 40 prosent av alle ulykker med drepte og hardt skadde skjer innenfor tettbygde strøk (fartsgrense 50 km/t eller lavere). Dette er samme andel som i tidligere periode.
- For ulykker med hardt skadde eller drepte er det utforkjøringer og møteulykker som er de to hyppigste ulykkestypene. Ser man derimot på alle ulykkene med personskade, er også ulykker i samme kjøreretning (påkjøring bakfra) og ulykker knyttet til forskjellige typer avsvingninger relativt store grupper, men her er alvorlighetsgraden vesentlig mindre.
- Av alle ulykkene med personskade, skjer de fleste i sommerhalvåret. Klimatiske forhold som glatte veier og mørke betyr mindre enn man kunne tenke seg. De fleste ulykkene med drepte og skadde personer skjer også i sommerhalvåret på tørr, bar veg.

- Ulykker på snø- og isbelagt veg i vinterhalvåret er ikke spesielt utpreget. Her skjer de fleste ulykkene på vår, bar veg. Ulykkene fordeler seg påfallende jevnt over ukedagene, og jevnere enn i forrige periode.
- Enkelt-vegstrekingene med flest hardt skadde og drepte er E39 og fv. 44. Ulykkestallene for disse vegene er markant høyere enn fv. 47, E134 og rv. 13. Likevel er de fleste ulykkene spredt ut over det øvrige fylkesvegnettet.
- 24 prosent av alle drepte og hardt skadde i Rogaland var fotgjengere eller syklister.
- Nasjonale analyser viser at antall skadde fotgjengere og syklister («myke trafikanter») ikke synker på samme måte som den totale summen. De myke trafikantene får derfor en økende andel av skadeomfanget. I Rogaland er antall drepte i denne kategorien stabil, mens antall hardt skadde har økt fra forrige periode. Antall syklister har også økt tilsvarende, og dette er en delvis forklaring på denne utviklingen. Det er bekymringsfullt, og et dilemma, at samtidig som man ønsker, og promoterer økt satsing på gange og sykling som transportform, så øker ulykkestallene for disse gruppene.
- Ulykkesdataene gir mulighet for en rekke dybdestudier for å finne sammenhenger mellom de forskjellige parameterne. Det anbefales at dette gjøres som en oppfølging av handlingsplanen.
- Det skjer ulykker med personskaade i alle kommunene, unntatt Utsira og Kvitsøy. I likhet med forrige periode, peker de fire kommunene: Stavanger, Sandnes, Eigersund og Karmøy seg ut med flest drepte og hardt skadde. Antallet er redusert for alle trafikantergrupper unntatt syklister i Stavanger og Sandnes. Disse gruppene har hatt en svak økning. Reduksjonen er spesielt tydelig for bilister. Dette kan henge sammen med en sterk utvikling av teknologisk og annet sikkerhetsutstyr i bilen.
- Bilistene er den mest ulykkesutsatte trafikantergruppen på veger med fartsgrense 50 km/t eller høyere. Dette gjelder særlig på veger med fartsgrense 80 km/t. På veger med fartsgrense 90 km/t er antall drepte og hardt skadde svært lavt. Hardt skadde og drepte på MC er fremtredende på veger med 80 og 50 km/t. Tilfeldigheter og et mindre omfattende vegnett med 60 eller 70 km/t kan være årsak til at antall MC-ulykker er relativt lavere på disse vegene. På veger med fartsgrense 50 km/t og lavere er ulykker som involverer fotgjengere relativt sett mer fremtredende.
- De fleste drepte personene er i aldersgruppen 25-64 år, men ser man antallet i forhold til størrelsen på gruppen, er det ungdomsgruppen på 15-25 år som dominerer antall drepte.
- MC er overrepresentert i utforkjøringsulykkene. Disse skjer også i relativt høy grad spredt ut over fylkesvegnettet med fartsgrense 80 km/t. Antall drepte og hardt skadde med MC har økt i forhold til forrige periode. Det er ikke klart om denne økningen samsvarer med en tilsvarende økning i antall MC i trafikken.
- Det dominerende antall drepte og hardt skadde fotgjengere i gangfelt som ikke er i tilknytning til kryss og ved kryssing av veg uten gangfelt.
- Antall drepte og hardt skadde syklister er økende. Her er det også en betydelig grad av underrapportering av spesielt eneulykker. Målsettinger om å øke antall gående og syklende som reisemiddel krever spesiell fokus på å sikre disse trafikanter-kategoriene. Nullvisjon og nullvekst i biltrafikk i de store byene synes å virke mot hverandre.