



Møre og Romsdal
fylkeskommune

Ein tydeleg medspelar

Trafikktryggingsstrategi

2013-2022

Møre og Romsdal fylkeskommune
Fylkeshuset, 6404 Molde
Telefon: 71 25 80 00
E-post: post@mrfylke.no
www.mrfylke.no

Forsidefoto:
Ingvald Kaldsæter

Innhold

1	Innleiing	4
2	Grunnlaget for trafikktryggingsarbeidet	6
3	Organisering av trafikktryggingsarbeidet i Møre og Romsdal	8
3.1	Aktørane i trafikktryggingsarbeidet – samarbeid	8
3.1.1	Aktørane – Konsultative medlemmar og samarbeidspartnarar	9
3.1.2	Kommunar	9
3.2	Ansveret for trafikktrygging i Møre og Romsdal	9
3.3	Styringsdokumenter	10
4	Ulykkessituasjonen i Møre og Romsdal	11
5	Nasjonale og regionale mål for trafikktrygging	13
5.1	Etappemål og satsingsområde på nasjonalt nivå	13
5.2	Mål for trafikktrygging i Møre og Romsdal	14
6	Strategiar for trafikantane	15
7	Strategiar for køyretøy	17
8	Strategiar for trafikktrygging på vegnettet	19
8.1	Analyse av vegnettet i Møre og Romsdal	21
8.2	Drift og vedlikehald	22
8.3	Investering	23
8.4	Rassikring	24
9	Strategiar for organisering, samarbeid og retningslinjer	26



T

Innleiing

Trafikktryggingsstrategi for Møre og Romsdal vart vedtatt i fylkestinget 11. desember 2012 i sak T-75/12.

Fylkestrafikktryggingsutvalet (FTU) i Møre og Romsdal fylkeskommune (MRFK) har bestilt ein trafikktryggingsstrategi. Strategien har eit tidsperspektiv på ti år, og skal gi retninga for trafikktryggingsarbeidet i regi av MRFK. Strategien skal vere eit dokument som skal gi innspel til fylkesplanarbeidet og Handlingsprogram samferdsel. FTU vedtok i møte i februar 2012 at arbeidet med strategien skulle ta til.

Arbeidet har vore organisert som eit samarbeid mellom Statens vegvesen (SVV) og fylkeskommunen. Arbeidsgruppa, beståande av deltakarar både frå SVV og fylkeskommunen, har rapportert til styringsgruppa, som har bestått av:

Iver Nordseth, leiar FTU
(leiar av styringsgruppa)

Ole Jan Tønnesen, SVV Vegavd. MR.
Plan og trafikkseksjonen, seksjonsleiar

Jan Erik Myhr, SVV Trafikant og kjørerøy
Møre og Romsdal, seksjonsleiar

Magne Vinje, Møre og Romsdal
fylkeskommune, ass. samferdselssjef

MRFK bestilte ei analyse over ulykkene i Møre og Romsdal frå SVV. Denne analysen er eit viktig grunnlagsdokument for det vidare arbeidet med trafikktryggingsstrategien. Det har vore viktig å finne ut om Møre og Romsdal har særskilte kjenneteikn når det gjeld ulykker, eller om vi er eit fylke som er likt landsgjennomsnittet. Analysen vart bestilt gjennom SAMS vegadministrasjon. MRFK skal ta hand om den generelle trafikktrygginga, og i tillegg skal analysen hjelpe oss med å finne område der det er viktig at fylkeskommunen har eit ekstra fokus. Ulykkesanalyse for Møre og Romsdal 2012 finn de på våre nettsider www.mrfylke.no.

Det er mellom anna Nasjonal Transportplan (NTP), Nasjonal tiltaksplan for trafikk-sikkerhet på veg og forsking frå i hovudsak Sintef og Transportøkonomisk Institutt (TØI), som har danna det faglege grunnlaget for denne strategien.

Vi skal ha ein trafikktryggingsstrategi som dekker heilheita i trafikksystemet i Møre og Romsdal. Vi vil seie noko om gjeldande lovverk og prinsippavklaringar knytt til lovverk, veg, trafikant og kjørerøy, og samtidig sjå om det er område der vi treng nye, oppdaterte retningslinjer. I tillegg vil vi seie noko om organiseringa av trafikktryggingsarbeidet i Møre og Romsdal. På fylkesvegnettet har fylkes-

kommunen moglegheit og ansvar for sjølv å sette i verk tiltak, mens på kommunalt og statleg vegnett må vi påverke veg-eigar til å følgje dei strategiane vi legg opp til. Det er viktig at vi samarbeider for at det skal vere trygt å ferdast i trafikken i fylket vårt.

I samband med forvalningsreforma, vart fylkeskommunen ein betydeleg større vegeigar enn før. Fylkeskommunen må derfor ta eit større ansvar for trafikktryggingsarbeidet framover. Gjennom målretta og langsiktig arbeid skal Møre og Romsdal fylkeskommune legge vekt på at det skal bli enda tryggare å ferdast i trafikken, og vi skal gjere vårt for å nærme oss den nasjonale 0-visjonen og etappe-måla i Nasjonal transportplan. Trafikktryggingsstrategi for Møre og Romsdal 2013 – 2022 skal legge grunnlaget for dette arbeidet.



2

Grunnlaget for trafikktryggingsarbeidet

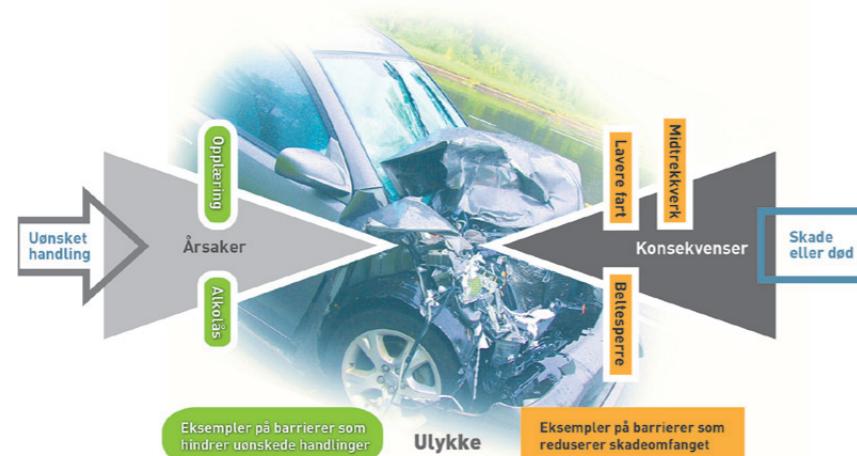
For å kunne arbeide for betre trafikktrygging, må ein forstå kvifor trafikkulykker skjer. Det er sjeldan ein enkelt årsak til at ei ulykke skjer, det vil som oftest vere fleire samanfallande og bakanforliggende faktorar i kvar ulykke. Ein må sjå på vegtrafikken som eit system, der trafikanten, kjøretøyet, vegen og regelverket skal verke saman. Ei ulykke kan skuldast feil ved fleire av disse elementa og/eller at elementa ikkje er tilpassa kvarandre.

I ulykkesanalysar kjem det fram at det som oftest er trafikantens val og handlin- gar som er den største medverkande årsa- ken til at ulykkene skjer, og om ulykka får alvorlege konsekvensar eller ei. Ein feil frå trafikanten fører ikkje nødvendigvis til ei ulykke, men kan under visse forhold eller situasjonar føre til ei ulykke med alvorlige konsekvensar. Med utgangspunkt i 0-visjonen skal veg, kjøretøy og regelverk tilpassast det faktum at tra- fikantane gjer feil og har avgrensa kapasitet og tåleevne.



Kollisjonstestar viser at om ein kjører ein relativt ny bil, brukar bilbelte og frontkolliderer med ein tilsvarande bil eller fast hinder, har ein gode sjansar for å overleve i hastigheter opp til **70 km/t**. Aukar farta ut over dette, reduserast sjansane for å overleve dramatisk. Tilsvarande kritiske grenser er **50 km/t** for sidekollisjonar, og **30 km/t** når ein fotgjengar eller syklist blir påkjørt av ein bil.

For å få eit tryggare vegsystem må vi fjerne dei farlege forholda og/eller sette inn tiltak før dei fører til ei ulykke, og sette inn tiltak for å redusere konsekven- sene om ulykka skulle skje. I samband med tryggingsarbeid blir barrierar brukta som namn på slike tiltak.



Illustrasjon fra Statens vegvesen.

Det er ein rekke fysiske tiltak som tryg- gingsutstyr i kjøretøy, tryggingssutstyr til trafikantar og tiltak på og ved vegen, som kan brukast som barrierar for å sikre auka trafikktrygging. Dei fysiske tiltaka blir evaluert og trafikktryggingseffekten blir målt av Transportøkonomisk institutt (TØI). Kunnskapen om tiltaka og anna aktuell forsking blir lagt til grunn ved val av løysingar på trafikktryggingsproblem og ved planlegging av ny infrastruktur.

For trafikanten er opplæring, informa- sjon og kampanjar formar for barrierar. Disse barrierane er vanskelegare å måle effekten av enn fysiske tiltak, og ein får ikkje så sikre tal å arbeide ut i frå som ved fysiske tiltak. Forsking og allmenne teoriar om utvikling og opplæring viser at god langvarig opplæring og oppfølging av det innlærte, samt gode rollemodellar er viktig for all læring.

Som ein anna trafikktryggingsbarriere kan ein ovanfor trafikanten også sette avgrensingar gjennom lovverk, men skal dette ha full effekt må det følgjas opp med kontroll. Enkelte lovbroter i trafikken er sosialt aksepterte, da blir dei vanskeleg å få bort. Skal trafikktrygginga bli betre må det ikkje vere «sosialt akseptert» at enkelte trafikantar og miljø bru- ker vårt felles vegnett til eigen aktivitet som aukar risikoen for andre.



3

Organisering av trafikktryggingsarbeidet i Møre og Romsdal

Fylkeskommunen har eit særskilt ansvar for trafikktryggingsarbeidet i fylket. I Møre og Romsdal har vi per i dag etablert eit eige trafikktryggingsutval (FTU), som skal arbeide spesielt med trafikktrygging. Utvalet er eit underutval av samferdselsutvalet. Sekretariatet for FTU i Møre og Romsdal er hos fylkesrådmannen ved samferdselsavdelinga. Det er gjennom Vegtrafikklova sin paragraf 40a at fylkeskommunen har fått ansvaret for å tilrå og samordne trafikktryggingsarbeidet.

«§ 40A. ANSVAR FOR TRAFIKKSIKKERHETSARBEID.

Fylkeskommunen har et ansvar for å tilrå og samordne tiltak for å fremme trafiksikkerheten i fylket. Departementet kan gi forskrifter med nærmere bestemmelser om at fylkeskommunen, i Oslo kommune, pålegges å utarbeide og gjennomføre ulike tiltak knyttet til trafiksikkerhet, herunder tiltak på vegnettet og tiltak i tilknytning til skoleskyss. Departementet kan i forskrift gi regler om at kommunen pålegges å utarbeide og gjennomføre ulike trafiksikkerhetstiltak i tilknytning til skoleskyss”

3.1 Aktørane i trafikktryggingsarbeidet – samarbeid

Det er ein føresetnad for godt og målretta arbeid med trafikktrygging at det er eit tett samarbeid mellom fleire aktørar i fylket. Dette vil gjelde politisk nivå og administrativt nivå i fylkeskommunen, Statens vegvesen, politi, kommunar og frivillige organisasjoner.

Dette vil mellom anna bety at når det setast i gong kampanjar og liknande i regi av fylkeskommunen, så kan og bør aktuelle samarbeidspartnarar involverast. Det vil vere ulike aktørar som skal involverast i ulike kampanjar. **Det viktigaste for MRFK er at vi finn gode samarbeidsformer med aktørar som ønskjer å bidra i trafikktryggingsarbeidet.**



Foto: Einar Engdal

3.1.1 Aktørane – Konsultative medlemmar og samarbeidspartnarar

Det har i fylkestrafikktryggingsutvalet (FTU) vore opna for at konsultative medlemmar deltek med tale- og møterett. Erfaringane viser at det er berre nokre få som deltek fast i FTU sine møte. Organisasjonane/etatane bør framleis vere konsultative medlemmar, og disse er:

- Trygg Trafikk
- Politiet
- Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund (ATL)

Det er andre aktørar som er viktige å ha med som samarbeidspartnarar. Aktørane bidrar med innspel i saksbehandlinga, og i tillegg deltar fleire aktivt i FTU sine prosjekt. Aktørar vi har samarbeid med, og aktørar vi ønskjer samarbeid med kan til dømes vere:

- Fylkesmannen / Fylkeslegen
- Helse Møre og Romsdal
- Nabofylka
- Andre (Norsk Motorsykkel Union (NMCU), Norges Automobilforbund

(NAF), Motorførernes Avholdsforbund (MA), Norsk Lastebileier Forbund (NLF), NHO Transport, Yrkestransportforbundet (YTF) med fleire)

Vi skal ha møtepunkt med konsultative medlemmar og samarbeidspartnarar kvart år

Plan for dette vil bli innarbeidd i årsplana til FTU som skal vedtakast om hausten året før. Det skal vere muleg for aktørane å kome med innspel til aktuelle prosjekt før administrasjonen legg fram forslag til budsjett for det kommande året.

3.1.2 Kommunar

Kommunane har eit betydeleg ansvar for trafikktrygging gjennom rolla som vegeigar, og som planmyndighet der utvikling av nærmiljø og helse og miljø for innbyggjarane står sentralt.

Det er på det kommunale vegnettet at ulykkene med mjuke trafikantar er den største utfordringa. Gjennom kommunane kan ein nå alle trafikantgruppene frå små barn til eldre, og kommunane har kanalar som

barnehagar, skolar og helsevesen til å nå disse.

“Målet med en kommunal trafiksikkerhetsplan er å øke kommunenes innsats i trafiksikkerhetsarbeidet.”

(Frå Statens vegvesen, håndbok 206: Veiledning Kommunale Trafiksikkerhetsplaner 10.98)

Møtepunkt med kommunar

Trafikktrygging er eit naturleg tema i dei regionale møta som samferdselsavdelinga årleg arrangerer i samarbeid med Statens vegvesen. Det er gjennom disse møta kommunane kan fremme nye tiltak og/eller endre på rekkefølge på tiltak dei allereie har meldt inn til fylkeskommunen. Når det gjeld fylkeskommunen sine prioriteringssletter for investeringar i TS-tiltak, så skal kommunane sine trafikktryggingsplanar leggast til grunn.

3.2 Ansvaret for trafikktrygging i Møre og Romsdal

Det politiske ansvaret for trafikktryggingsarbeidet i Møre og Romsdal er lagt til samferdselsutvalet. Fylkestrafikktryggingsutvalet (FTU) er oppnemnt av fyl-

kestinget, og har ansvaret for å følgje opp arbeidet etter vegtrafikklova § 40 a. FTU skal tilrå og samordne trafikktryggingsarbeidet mellom kommunane,

Statens vegvesen, fylkeskommunen og andre aktørar. Viktige arbeidsoppgåver for FTU er nedfelt i det gjeldande reglementet.

Ulykkessituasjonen i Møre og Romsdal

3.3 Styringsdokumenter

Det fylkeskommunale ansvaret for trafikktrygging byggjer på fleire lover, forskrifter og retningslinjer.
Her er dei viktigaste av disse kort lista opp.

Vegtrafikklov av 1965 med tilhøyrande forskrifter

- Det er spesielt paragraf 40a som pålegg fylkeskommunen eit ansvar for trafikktrygging.

Veglov av 1963 med tilhøyrande forskrifter

Det er spesielt paragraf 30-31 om byggengrense og paragrafane 40-43 om avkjørsle, og forskriftene knytt til disse paragrafane som er viktige for trafikktrygginga.

- Samferdselsutvalet har vedtatt i SA-35/11:

• Samferdselsutvalet vedtek at fråvik fra vegnormalane blir presentert for fylkeskommunen før den formelle handsaminga av reguleringsplanen eller andre eksterne prosesser startar, og at fråvikshandsaminga skal vere avslutta før reguleringsplanvedtak er fatta.

- Alle fråvik fra "skal og bør"-krav skal godkjennast av samferdselsutvalet.
- Fråvik fra "kan-krav" krev ikkje søknad om godkjenning, men blir rapportert i kontaktmøte mellom MRFK og SVV.

Plan- og bygningslov av 2008 med tilhøyrande forskrifter

- Veglova sin paragraf 12 viser til at planlegging av fylkesveg skal skje etter reglane i Plan og bygningslova.
- Plan- og bygningslov legg føringar for at folkehelse skal styrkast i kommuneplananes samfunnsdel.

Lov om folkehelsearbeid av 2011

- Ny lov om folkehelse må sjåast i samband med trafikktrygging. Kommunane er ansvarleg for innbyggjarane helse, og derfor også trafikktrygging. Fylkeskommunen skal vere pådrivar for å samordne folkehelsearbeidet i fylket. Dei bør motivere for eit betre tverrfagleg samarbeid og involvering frå både skule- og helsesektor i kommunane.

Leveranseavtalen mellom MRFK og SVV

- "SVV skal følgje lovverk, og legge nasjonale mål og føringar til grunn i sitt arbeid med trafikktrygging, som og skal omfatte fylkesvegnettet. Kampanjar som vert gjennomført knytt til generell trafikktrygging skal og omfatte fylkesvegnettet"

Nasjonal transportplan

- Transportplanen bygger på 0-visjonen og nasjonale etappemål for trafikktryggingsarbeidet.

Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei

- Tiltaksplanen har hovudvekt på nasjonale tiltak som blir gjennomført av Statens vegvesen, politiet, helsedirektoratet, Utdanningsdirektoratet og Trygg Trafikk. Fylkeskommunane har ei sentral rolle i trafikktryggingsarbeidet, men er kortfatta omtalt i denne planen. Med den sentrale rolla som fylkeskommunane har fått skal dei sterke inn i arbeidet med neste revisjon av planen.

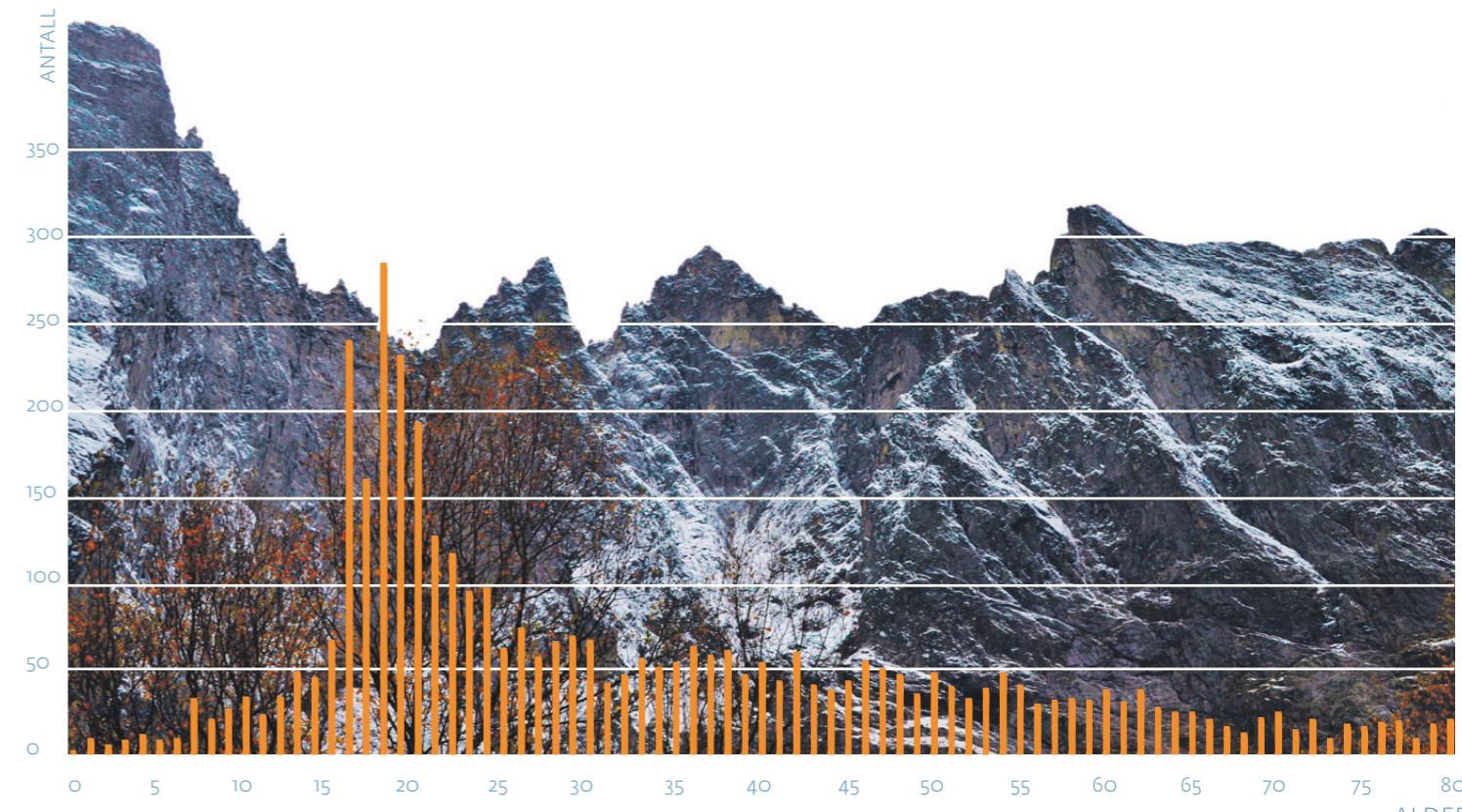
Nasjonale føringar for fylkesvegnettet

(innstilling av 19.04.2012 frå vegdirektøren er sendt til samferdselsdepartementet for avgjersle)

- "Prosjektgruppa anbefaler at det forskriftsfestes prosesskrav til fylkeskommunenes trafikksikkerhetsarbeid for å bidra til fullgod trafikksikkerhetspolitikk i alle fylker. Prosesskravene vil innebære plikt for fylkeskommunene til å bidra i de regionale plan- og plangjennomføringsprosessene til at nasjonale mål for trafiksikkerhet kan nås. Fylkeskommunene velger selv virkemidler og tiltak. Det legges opp til at fylkeskommunene gjennom KOSTRA gir nødvendige rapporter som grunnlag blant annet for dialog mellom stat og fylkeskommune for å sikre at nasjonale mål for trafikktrygging blir nådd."

Forvalningsrevisjonsrapport for trafikktrygging i MRFK

- Fylkesrevisjonen anbefaler at administrasjonen vurderer om verksemda til samferdselsavdelinga og dei større fysiske tiltaka retta mot trafikktrygging, kan integrerast i Handlingsplan for trafikktrygging i Møre og Romsdal. Ein kan vurdere om det kan sjåast i samband med det arbeidet som er bestilt på gjennomføringa av fullgod trafikktryggingspolitikk.



Møre og Romsdal har den flotte Trollveggen i Rauma kommune, men likt med resten av landet, har vi også den «Trollveggen» som viser seg i statistikken over skadde og drepte i trafikken. «Trollveggen» er eit uttrykk som blir bruka om dei høge søylene som kjem til syne i ulykkesstatistikken for aldersgruppa 16-24 år. Det er spesielt gutar som er representert i den statistikken. Trass i ein klar nedgang i det

totale talet på hardt skadde og drepte i trafikken dei siste åra, har det ikkje vore noko markant nedgang i denne aldersgruppa.

I ulykkene der trafikantar blir hardt skadd eller drept, er høg fart ofte ein avgjerande eller medverkande faktor til at ulykkene skjer. Ein medverkande eller avgjerande faktor til at ulykkene får så alvorlege

konsekvensar er at dei ikkje brukar setebelte. Det er ikkje berre i ungdomsulykkene at fart er ein medverkande faktor. I Møre og Romsdal er høg fart ein av årsakene i 45 prosent av alle dødsulykkene. Dette gjeld ikkje berre fart som er langt over fartsgrensa, men ofte fart som berre er litt for høg i forhold til fartsgrense eller føreforhold.

KOLLISJONSFART OG BREMSELENGDER

Selv en liten fartsøkning gir store utslag på bremselengde og på hvilken fart du har i kollisjonsøyeblikket. Dersom du akkurat klarer å stanse foran en hindring etter å ha kjørt i 80 km/t, ville en fart på 90 km/t gjort at du hadde truffet hindringen i 50 km/t.

Når gjennomsnittsfarten øker med 5 %, øker risikoen for å bli drept med 25 %.

Nasjonale og regionale mål for trafikktrygging

I ulykkesstatistikken for Møre og Romsdal 2004–2011 kjem det fram høge tal når det gjeld ulykker med moped og lett mc for aldersgruppa 16 og 17 år. Dei fleste av disse ulykkene skjer utanfor tettbygd strøk, og endar med lettare skade.

Det er ikkje spesielt høge ulykkestal når det gjeld sykkel i Møre og Romsdal. Dei fleste trafikkulykker der sykkel var innblanda i perioden 2004–2011, skjedde i kryss og førte til lettare skade. Ein syklist vart drepen i perioden. Når det gjeld fotgengrarar, vart 12 personar drept i denne perioden. Dei fleste av fotgengarulykkene skjer utanfor tettbygd strøk. Over ¼ av alle fotgengarulykkene skjer i fotgengarovergang, og ei av disse var dødsulykke.

I forhold til resten av landet, har Møre og Romsdal noko høgare tal på ulykker der bil er innblanda, men litt lågare for dei andre trafikantgruppene fotgengar, sykkel, moped og mc. Dei ulykkestypane der flest personer blir drept eller hardt skadd er utforkjøringsulykker og møteulykker, mens i kryssulykker er det mest lettare skade.

Ulykkestyper i Møre og Romsdal der flest blir hardt skadd eller drepte:

- Utforkjøringsulykker
- Møteulykker

Ulykkestyper i Møre og Romsdal der flest blir lettare skadd:

- Kryssulykker
- Utforkjøringsulykker

Alle dødsulykker i landet blir analysert av ei eiga ulykkesanalysegruppe i Statens vegvesen (UAG), slik at når det gjeld dødsulykker, har eit grundigare materiell som kan seie meir om faktorar som medverkar til at ulykkene skjer og skadeomfanget i ulykkene.

Faktorar som er utlösande og/eller medverkande til at dødsulykker skjer i Møre og Romsdal er i hovudsak:

- Fart i 45 % av ulykkene
- Manglande informasjonsinnhenting i 30 % av ulykkene
- Forhold ved veg i 25 % av ulykkene
- Rus i 21 % av ulykkene
- Sjukdom i 9 % av ulykkene

Faktorar som medverkar til at skadeomfanget i dødsulykkene i Møre og Romsdal blir stort er i hovudsak:

- Fart i 42 % av ulykkene
- Manglande bruk av bilbelte i 36 % av ulykkene
- Forhold med vegens sideterregning i 27 % av ulykkene
- Stor vektforskjell på kjøretøy i 16 % av ulykkene

Dette kapitlet er ei kort oppsummering frå «Ulykkesanalyse for Møre og Romsdal 2012». Der finns meir utfyllande opplysningar, samt oversikt over vegstrekningar som har høge ulykkestal i forhold til forventa på liknande strekningar.

Forbikjøring endte i ulykke på Fv 64 i Rauma.



Foto Anders A. Hagen, Åndalsnes Avis

5.1 Etappemål og satsingsområde på nasjonalt nivå



EIT ETISK VERDIGRUNNLAG

Kvar enkelt menneske er unikt, og kan ikkje bytast mot andre verdiar

KUNNSKAP

Mennesket sin tåleevne er kjent, og veg og kjøretøy må byggjast ut i frå dette

ANSVAR

Trafikanten skal følgje lover og reglar, men samtidig må dei som utformar systema få eit større og klarare ansvar – «Det skal ikkje vere dødsstraff for å gjøre feil i trafikken»

Illustrasjon Statens vegvesen

0-visjonen

0-visjonen er ein visjon om eit transportsystem der ingen skal bli drepen eller hardt skadd. 0-visjonen føreset eit langsiktig, systematisk og målretta arbeid av alle aktørar som påverkar trygginga i vegsystemet. 0-visjonen bygger på grunnpilarane etikk, kunnskap og ansvar, og skal liggje i botnen for alt trafikktryggingsarbeidet!

Mål i Nasjonal Transportplan

I Nasjonal Transportplan (NTP) 2010–2019 sette Regjeringa som mål å redusere talet på drepte og hardt skadde i vegtrafikken med minst ein tredel innan 2020. På landsbasis innebar det å redusere talet på drepte og hardt skadde frå 1200, som var gjennomsnittet for 2005–2008, til maksimalt 775 i 2020. Regjeringa såg på målet som ambisiøst, men likevel realistisk, og at det ville krevje ei opptrappling av trafikktryggingsinnsatsen frå mange aktørar.

Satsingsområda for å nå målet i NTP 2010–2019, var ei offensiv satsing på målretta tiltak for å førebygge møteulykker, utfor-

kjøringsulykker og ulykker med påkjørsel av mjuke trafikantar. Innsatsen ovanfor høgrisikogrupper i trafikken som unge, eldre, motorsyklistar, ruspåverka sjåførar og enkelte innvandringsgrupper skulle styrkast, og da spesielt innsatsen ovanfor unge sjåførar. Innsatsen skulle også styrkast ovanfor manglande bruk av bilbelte, kjøring i ruspåverka tilstand og høgfart. HMS-arbeidet i arbeidslivet skulle bli ein del av trafikktryggingsarbeidet, strekningsvis automatisk trafikkontroll (ATK) skulle utbyggast og det skulle leggjast til rette for utnytting av trafikktryggingspotensiale i ny teknologi. I tillegg skulle det satsast på tilpassing av organiseringa av trafikktryggingsarbeidet og å forbetre statistikkgrunnlaget over skada personar i vegtrafikken.

Det har dei seinare åra vore ein klar nedgang i tale på alvorlege ulykker i vegtrafikken, og Regjeringa fortsetter med ambisiøse mål for trafikktrygginga i forslag til NTP for 2014–2023. Dei nye føreslakte etappemåla for trafikktrygginga, er at det i 2024 skal vere mindre enn 100

drepte, og mindre enn 500 drepte og hardt skadde i vegtrafikken. Disse måla føresett at alle aktørane i trafikktryggingsarbeidet bidreg med ein målretta innsats, og at det prioriterast tilstrekkeleg økonominiske ressursar til trafikktryggingsstiltak.

Transportetatane føreslår at måla skal nås gjennom tiltak for å forhindre møteulykker, utforkjøringsulykker og ulykker med påkjørsel av fotgengarar og syklistar. Trafikantretta tiltak skal i særleg grad rettast mot høgrisikogruppene, med eit spesielt fokus på fart, rus og bruk av bilbelte. I forslaget til NTP 2014–2023 blir det auka fokus på forskrift om sikkerhetsforvaltning av veginfrastrukturen og sikkerhetsrangering av vegnettet. Hensikta er å få et grunnlag for å prioritere nødvendige infrastrukturtiltak for å gi auka trafikktrygging gjennom kartlegging, analyse og klassifisering av eksisterande vegnett.

Strategiar for trafikantane

5.2 Mål for trafikktrygging i Møre og Romsdal

HOVUDMÅL FOR MØRE OG ROMSDAL:

Gjennom aktivt arbeid med trafikktrygging vil vi medverke til å nå det nasjonale målet for 2024 om færre drepne og skadde i vegtrafikken

Mål for Møre og Romsdal

TRAFIKANT:

Alle skal kunne bevege seg i trafikken utan å bli utsett for fare.

KJØRETØY:

MRFK skal gjennom innkjøp og planlegging av kollektivtenester bidra til at det blir lettare å reise kollektivt, og at det skal bli auka fokus på trafikktrygging

VEG:

Trafikktryggingsarbeidet skal vere målretta mot utbetring, rassikring og bygging av vegnett som gir trafikanten auka tryggleik.

ORGANISERING:

Trafikktryggingsarbeidet i Møre og Romsdal skal vere bygd på samhandling mellom partar som skal eller kan bidra til auka trafikktrygging.



14

Alle skal kunne bevege seg i trafikken utan å bli utsett for fare.

I ulykkesanalysar kjem det fram at det som oftast er trafikantens val og handlinger som er den største medverkande faktoren til at ulykkene skjer, og om ulykka får alvorlege konsekvensar eller ei. Det er derfor viktig å bidra til at trafikktrygging skal vere livslang læring!

Det generelle trafikktryggingsarbeidet retta mot trafikantar skal danne grunnlaget for gode haldningars og riktig åtferd i trafikken. Møre og Romsdal fylkeskommune vil arbeide tydeleg og målretta mot dette.

Livslang læring

Kvar enkelt har eit lingar i trafikken. Gjennom livslang læring skal gode haldningars og riktig åtferd lærast og vedlikehaldas.



Foto: Erik Birkeland

- Opplæring gjennom heile oppveksten:

Vi skal saman med kommunar, samt offentlege og private aktørar sørge for at barn og unge får opplæring gjennom heile oppveksten, som gjer dei i stand til å ferdast trygt i trafikken og utvikle gode haldningar til trafikk. Trygg Trafikk sin kompetanse og omfattande opplæringsmateriell for barn og unge er viktig i dette arbeidet.

- Bruk av bilbelte:

Vi skal være pådrivar for at det blir gjennomført kampanjar og kontrollar for bruk av bilbelte og anna sikringsutstyr.

- Skikka til å ha førarkort:

Det skal være ei spissa satsing mot dei som ikkje er skikka til å inneha førarkort.

- Fokus på fart og rus:

Vi skal være pådrivar for at Statens vegvesen held opp nivået på kampanjar retta mot fart og rus, og vi skal påverke til at politiet aukar nivået på kontrollar i samband med dette.

- 65+:

Vi skal støtte opp om Statens vegvesen si satsing på 65+. Dette er eit opplærings- og informasjonstiltak for eldre bilførarar. Målsettinga med dette kurset er å sørge for verdifull oppdatering av trafikkreglar og kjøremønster.

Illustrasjon frå musikkteateret
Ville veier og vrang skilt



Foto: Tore Ø. Moen

15

Strategiar for køyretøy

Trafikantgrupper med dokumentert høg risiko

Møre og Romsdal fylkeskommune vil ha ei spesiell satsing på høgrisikogrupper. Høgrisikogrupper er nasjonalt definert som ungdom 16-24 år, eldre og ikkje vestlege innvandrarar.

• Ungdomsulykker:

For å få redusert ungdomsulykkene, skal det settas inn trafikantretta tiltak spesielt retta mot målgruppa 16 – 24 år. Vi vil gjennomføre:

- Breiddesatsing i ungdomsskule og vidaregåande retta mot haldningars og åtferd i samband med fart, rus og bilbelte.
- Spissa satsing mot den mest utsette gruppa – gutter i alderen 18 – 24 år.
- Ulykkesanalyse for Møre og Romsdal 2012 viser at det er mange 16 åringar som blir skadd i mopedulykker i Møre og Romsdal. Møre og Romsdal fylkeskommune vil bruke ulykkesanalyisen som eit hjelpemiddel for å nå spesielt utsette trafikantgrupper i vårt fylke.

• Gode transporttilbod:

for ungdom i risikogruppa: Det skal opprettast gode transporttilbod retta mot ungdom i risikogruppa. Ordningar som eksisterer og fungerer skal vidareutviklast.

• Samarbeid med andre aktørar:

Samarbeid med kommunane og andre aktørar om tiltak retta mot høgrisikogrupper i dei kommunane som har dei største problema.

Vegtrafikklovas § 34 Tilbakekall av retten til å føre motorvogn mv. på grunn av særlege forhold.

- Det vil seie at ein førar kan få inndratt førarkortet om ein ikkje lengre fyller krava til syn, helse og førlighet, samt om føraren ikkje har den kunnskap og kjøreferdighet som omsynet til trafikktrygginga krever. Førarkortet kan også bli inndratt om føraren ikkje er edrueleg, eller har ein vandel som ikkje er i samsvar med det å ha førarkort.
- Tiltaket er forankra i Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet 2010-2013.
- I Møre og Romsdal er dette eit samarbeidsprosjekt mellom politiet, fylkeslegen, Statens vegvesen, Trygg Trafikk og FTU.



MRFK skal gjennom innkjøp og planlegging av kollektivtenester bidra til at det blir lettare å reise kollektivt, og at det skal bli auka fokus på trafikktrygging.

Det er fylkeskommunen som kjøper inn rutebiltenester i fylket, og vi vil gjennom framtidige anbod ha fokus på:

- **Trygt kollektivtilbod:**
Vi skal ha gode og trygge kollektivtilbod.

- **Planlegging:**
Vi skal ha godt samordna ruteplanlegging av kollektivtenester og ferjeruter

- **Teknologi:**
Vi skal følgje med på den teknologiske utviklinga innan utstyr som aukar trafikktrygginga. Døme på tiltak som kan vere aktuelle er: Førarstøttesystem som antiskrens, nødbremsesystem og ISA (intelligent fartstilpassing). I tillegg kan mellom anna alkolås og ryggekamera vere aktuelle tiltak.

- **Skoleskyss:**
Vi skal tilpasse skoleskyssen slik at alle har sitteplass.

Møre og Romsdal fylkeskommune har avgrensa påverknad på utskifting og standard på kjøretøyparken i fylket. Fylkeskommunen kan gjennom anbod påverke standard på bussar i rute, og i nye anbod vil mellom anna krav om alder på vognpark sørge for at vi får setebelte i alle bussar. For den resterande vognparken ønskjer vi å støtte opp om og bidra til tiltak som fører til at vi får meir trafikk-sikre kjøretøy.

- **Auka kontrollverksemد:**
Vi skal vere pådrivar for auka kontrollverksemد slik at ulykker som skuldast kjøretøy reduserast.

• Utskifting av kjøretøyparken:

Vi skal påverke til at det nasjonalt blir lagt vekt på tiltak som fører til raskare utskifting av kjøretøyparken slik at ein får trafikktryggingsgevinsten av ny teknologi.

• Uttalar:

Trafikktrygging skal vektleggast når fylkeskommunen uttalar seg til offentlege høyringer som gjeld kjøretøy.



Statens vegvesen ute
på kontroll



8

Strategiar for trafikktrygging på vegnettet

Trafikktryggingsarbeidet skal vere målretta mot utbetring og bygging av vegnett som gir trafikanten auka tryggleik.

På eksisterande vegnett kan ein sette inn utbetringer og tiltak for å betre trafikktrygginga, og ved nyanlegg av veg er det viktig at det blir tatt omsyn til trafikktrygginga under planlegging. Areal- og transportplanlegging har stor innverknad på trafikktrygginga gjennom trafikkmengde, reiselengde, vegval og val av transportmiddel. Dette på grunn av at talet på personskadeulykker aukar omtrent proporsjonalt med talet på kjørte kilometer. Når det gjeld arealplanlegging, og dispensasjoner frå vedtekne kommune- /regularingsplanar, kan det i mange høve sjå ut til at det blir tatt meir omsyn til nærings- og bustadutvikling enn trafikktrygging.

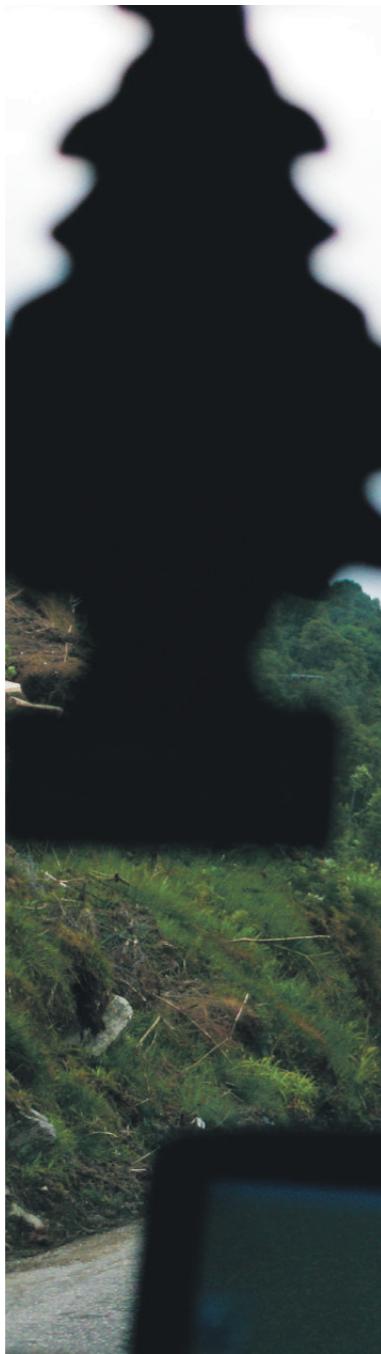
Samordna areal- og transportplanlegging

Vi skal ha fokus på samordna areal- og transportplanlegging, slik at trafikktrygging blir ivaretatt der fylkeskommunen er høyriksinstans og saksbehandlar. Dette skal vi få til gjennom målretta arbeid med:

- **Uttale til NTP:**
I uttalar til NTP skal trafikktryggingsperspektivet vere eit viktig grunnlag.

- **Uttale til kommuneplanar:**
MRFK sine uttalar til kommuneplaner skal legge vekt på framtidig trafikktrygging, og koplinga mellom folkehelsearbeidet og trafikktrygginga framhevas.

- **Saksbehandling av samferdselsprosjekt:**
Når saker om samferdselsprosjekt skal behandles politisk i fylkeskommunen, skal konsekvensane for trafikktrygginga synleggjerast.



Prinsippavklaringar

For å få eit vegnett som er einsarta, oversiktleg og lett å forstå, er det viktig at det blir gjort ein del prinsippavklaringar som skal ligge til grunn for behandling av framtidige saker om veg.

• Fråvik:

Samferdselsutvalet vedtok i SA-35/11, 01.06.2011, korleis fråvik frå vognormalane skal behandles. Praksis som følge av denne saka skal evaluerast innan sommaren 2013.

• Nasjonale føringer for fylkesvegnettet:

Statens vegvesen sine vognormalar og retningslinjer skal også gjelde for fylkesvegnettet inntil det er avklara kva nasjonale føringer som skal gjelde for fylkesvegnettet

• Fleire prinsippavklaringar:

Det skal i planperioden gjeraast fleire prinsippavklaringar, dette gjeld mellom anna:

- Prioriteringskriterier for investeringar på fylkesvegnettet
- Vidareutvikling av "Rettleiar for gjennomføring av vegprosjekt"

Trygg skoleveg

Trygg skoleveg har vore og skal fortsatt vere eit særleg viktig område for trafikktrygginga. Gang og sykkelveg er i utgangspunktet eit tiltak for framkomme, men er også viktig i trafikktryggingssamanheng for å skape trygge skulevegar og nærmiljø som stimulerer til aktivitet.

• Auka satsing på gang og sykkelvegar:

Møre og Romsdal fylkeskommune skal halde fram med god og auka satsing på bygging av gang- og sykkelvegar på fylkesvegnettet.

• Trygge kryssingspunkt:

Det skal etablerast fleire trygge kryssingspunkt i samband med skuleveg.



Foto: Ingvald Kaldsæter



Foto: NTB Scanpix

Teknologi

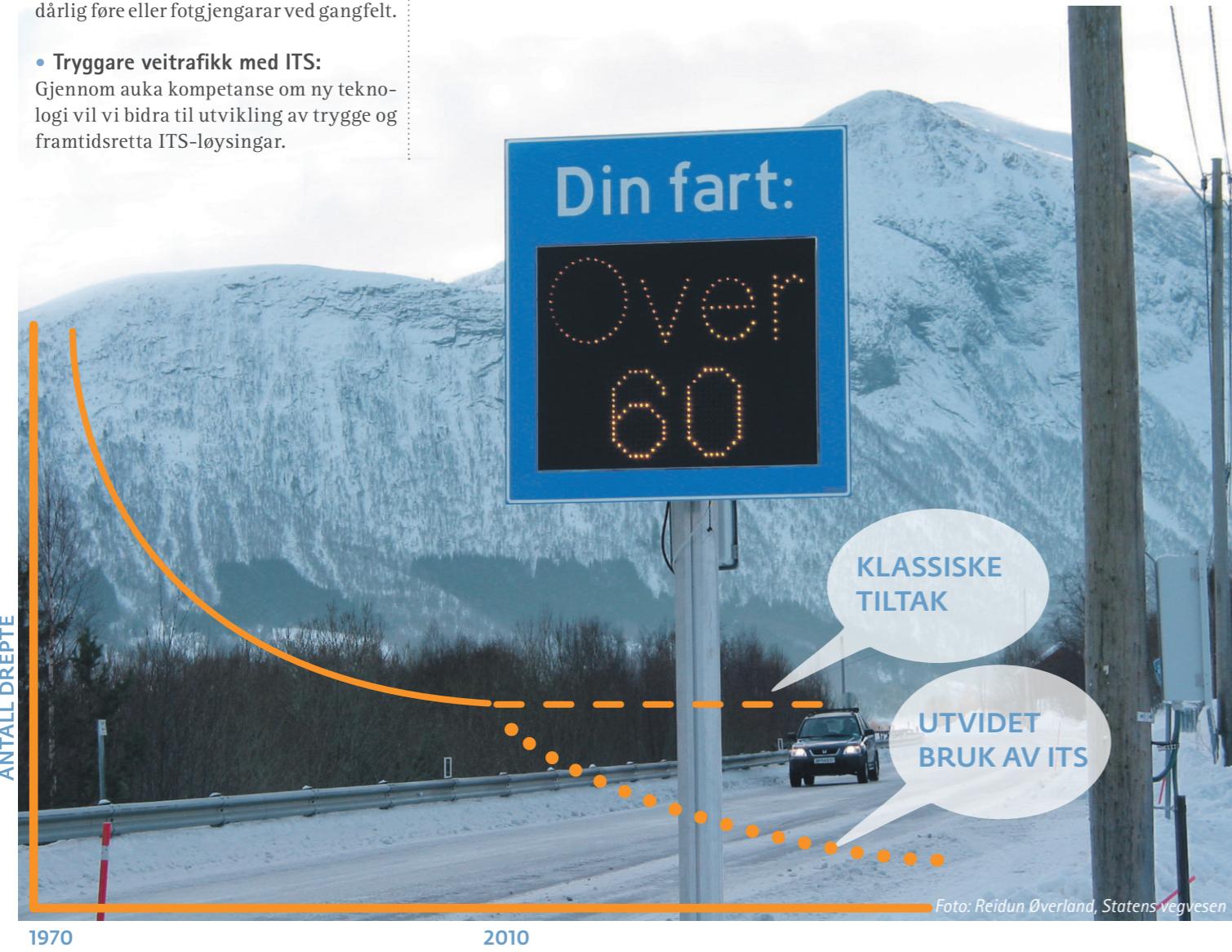
ITS er eit område i stadig utvikling, og grensene for kva som er teknologisk mogleg flyttast stadig.

- Teknologi langs vegen:

Vi vil auke bruken av ITS langs veg der slike tiltak er påvist å ha trafikktryggingseffekt. Døme på slike tiltak er variable skilt som gir dynamiske fartsgrenser, elektroniske systemer som overvakar og informerer om fart, kø og reisetid, vind, dårlig føre eller fotgjengarar ved gangfelt.

- Tryggare veitrafikk med ITS:

Gjennom auka kompetanse om ny teknologi vil vi bidra til utvikling av trygge og framtidsretta ITS-løysingar.



Ein TS-inspeksjon er: " Systematisk gjennomgang av et nytt veganlegg eller eksisterande veg med tanke på å identifisere farlige -forhold, feil og manglar som vil kunne føre til alvorlige ulykker." Ein ts-inspeksjon skal føre til at vegens trafikktryggingsmessige standard blir heva, gjennom bruk av kunnskap og erfaring om vegutforming og trafikkregulering, samt kunn-skap om verkinga av dei ulike trafikktryggingstiltaka. (Kjelde SVV handbok 222)

8.1 Analyse av vegnettet i Møre og Romsdal

På eksisterande vegnett vil det vere punkt og strekningar som peikar seg ut i negativ retning når det gjeld ulykker. Det vil også vere strekningar som peikar seg negativt ut med høg skadekostnad. Dette er indikasjonar som gjer at strekningane bør inspirerast med tanke på å auke trafikktrygginga.

- Ulykkesanalyser

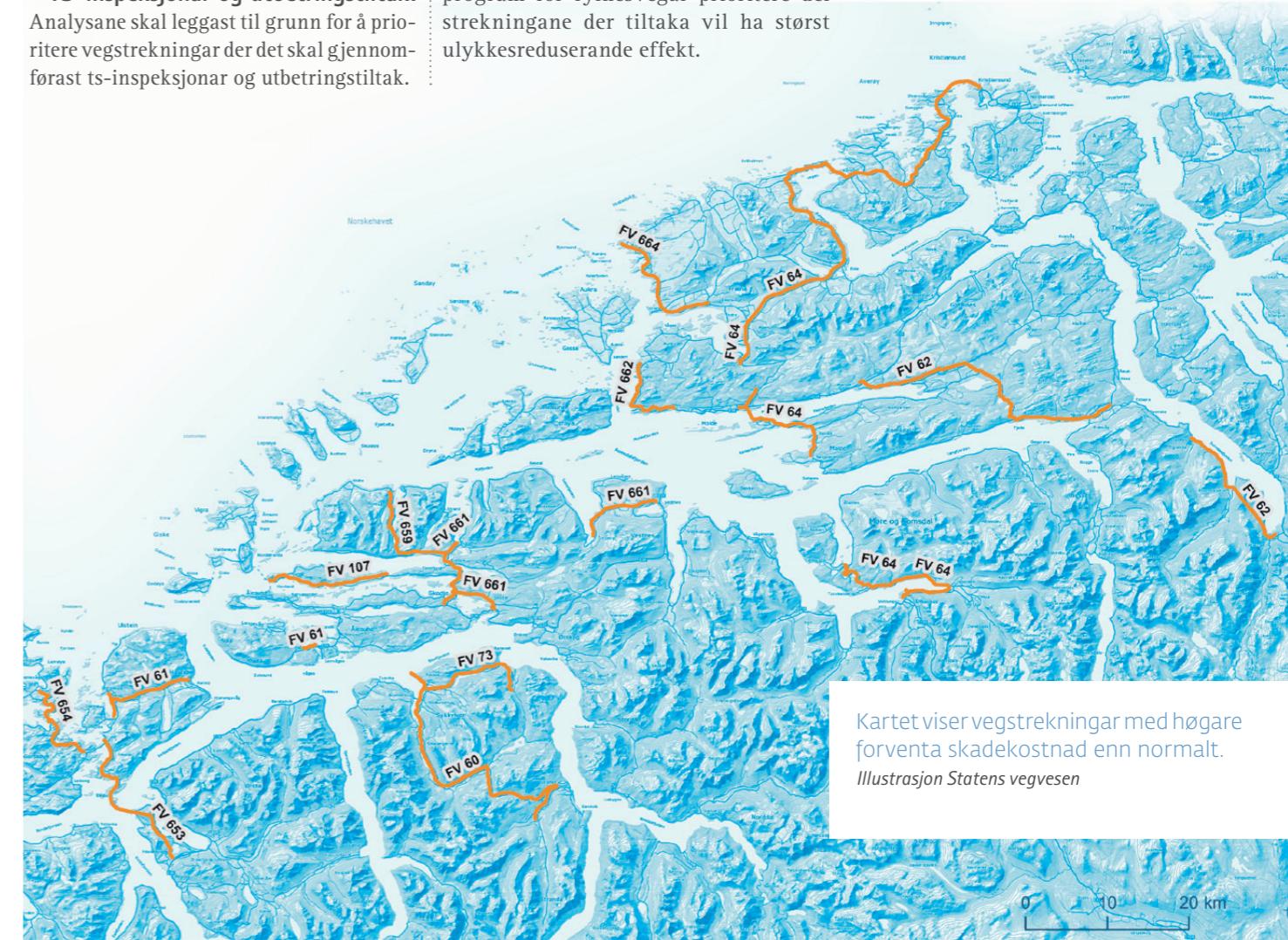
MRFK skal gjennomføre analyser av vegnettet med jamne mellomrom.

- TS-inspeksjonar og utbetringstiltak:

Analysane skal leggast til grunn for å prioritere vegstrekninger der det skal gjennomførast ts-inspeksjonar og utbetringstiltak.

- Prioritering i programområde ts-tiltak:

Møre og Romsdal fylkeskommune skal i programområde ts-tiltak i investeringsprogram for fylkesvegar prioritere dei strekningane der tiltaka vil ha største ulykkesreduserande effekt.



Kartet viser vegstrekningar med høgare forventa skadekostnad enn normalt.
Illustrasjon Statens vegvesen

8.2 Drift og vedlikehald

God og jamn standard på vegnettet er viktig for trafikktrygginga både sommar og vinter. Det er derfor viktig at ein i samband med kontraktar legg vekt på å oppnå mest muleg einsarta drift og vedlikehald av vegnettet.

- **Drifts- og vedlikehaldskontraktar:** Kontraktstrategiar for drift og vedlikehald av fylkesvegnettet skal ta høgde for trafikktrygging.

- **Strakstiltak etter ulykker:** Det skal vere økonomisk grunnlag for strakstiltak etter ulykker, som til dømes utbetring av rekksverk, sidetereng og liknande.

- **Nødvendige utbetringer i samband med drift og vedlikehald:** Det må vere økonomisk handlingsrom i kontraktane til å gjere nødvendige utbetringer i samband med dekkelegging og liknande.



Når det gjeld veg, er det spesielt sideterrenget som har innverknad på skadeomfanget i en ulykke. Det kan vere fjellskjerningar, store tre, stolpar utan knekkledd, steinar, kummar, djupe grøfter og gammalt rekksverk som gjer at skadeomfanget blir unødig stort.

8.3 Investering

Investeringar på vegnettet gjeld både utbetringer av eksisterande veg og nyanlegg. Det viktig at trafikktrygginga blir ivaretatt i begge tilfelle.

- **Positiv trafikktryggingsgevinst:** Nye vregar og samband skal ha ein positiv trafikktryggingsgevinst.

- **Fokus på mjuke trafikantar:** Prioritere bygging av gang- og sykkelveg, samt trygge kryssingspunkt for fotgjengarar og syklistar.

- **Trygge forhold for alle på vegnettet:** Vegnettet skal tilpassast slik at alle trafikantar har moglegheit til å ivareta trafikktrygginga. Døme på dette kan vere etablering av kvileplassar for tunge kjøretøy.

- **Prosess for prioritering av tiltak:** Problemområde og ønska tiltak skal drøftast på årlege møter for å komme på prioritieringslister for finansiering. Lokale interessegrupper og andre blir oppmoda om å fremme sine forslag gjennom kommunen.

- **Prioritere tiltak med størst ulykkesreduserande effekt:** Møre og Romsdal fylkeskommune skal prioritere dei trafikktryggingstiltaka på fylkesvegnettet som har størst ulykkesreduserande effekt, og samtidig påverke andre veieigarar til å gjere liknande prioriteringar.

Ei etterlengta gangbru har gjort skolevegen trygg for elevar ved Gomalandet skole i Kristiansund.

8.4 Rassikring

Det offentlege vegnettet skal vere rassikra innan 2030.

Satsing på skredsikring er med på å gjøre det tryggare å ferdast i dei områda der det er skredutsette vegar. I tillegg til å hindre ulukker og stenging av vegar, har skredsikring òg ein annan viktig verknad: God skredsikring tek bort noko av den uvissa som mange opplever når skulebarn dagleg må ferdast langs skredutsette vegstrekningar. Statens vegvesen utarbeider regionale skredsikringsplanar som dokumenterer behovet for skredsikring på riks- og fylkesvegar, gjennom m.a. å gje oversikt over skredutsette punkt og strekningar basert på historisk informasjon. I framtidig prioritering og forslag til skredsikringstiltak må ein forsøke å ta omsyn til utviklinga som klimaendringane medfører.

I sist utarbeidde skredsikringsplan for Region midt (oktober 2011), går det fram at Møre og Romsdal har 35 skredpunkt som er klassifisert med høgt prioritertal og 111 skredpunkt som er klassifisert med middels

prioriteringstal. Dette er totalt for både riks- og fylkesveg, men der størstedelen er knytt til fylkesvegane. Til saman er det rekna at utbetring av disse skredpunktene vil koste nærmere 2,5 mrd. kr.

Aktuelle skredsikringstiltak kan vere:

- Terrengtiltak
- Tunnelar og skredoverbygg
- Magasin på innsida av vegen, gjerne i kombinasjon med skredvollar og breie grøfter
- Flytting av veg

For steinskred kan i tillegg følgjande tiltak vere aktuelle:

- Bolting og rensk eller nedsprengeing av dei mest utsette blokkene/ blokkpartia
- Skredgjerde

I påvente av permanente løysingar, vert ofte følgjande tiltak gjennomført for å hindre ulukker ved snø- og sørpeskred:

- Varsling av snøskred med lys/ lydsignal
- Kontrollert utløysing av skred
- Stenging av vegen i perioder på bak grunn av skredvarsle (siden snøskred oftast vert utløyst ved kjende vertilhøve)



Rassikringsarbeid ved Hjartåberget



Strategiar for organisering, samarbeid og retningsliner

Trafikktryggingsabedet i Møre og Romsdal skal vere bygd på samhandling mellom partar som skal eller kan bidra til auka trafikktrygging.

Internt i fylkeskommunen

Ein viktig føresetnad for godt og målretta arbeid med trafikktrygging er eit tett samarbeid mellom fleire aktørar, og at involverte partar og målgrupper får bidra i arbeidet. Internt i fylkeskommunen skal vi arbeide målretta for mellom anna:

- **Trafikktrygging i fylkeskommunal planverk:**

Arbeide for at trafikktrygging blir eit gjennomgående tema i Møre og Romsdal fylkeskommune sitt planverk.

- **Prosjekt med størst venta ulykkesreduksjon:**

FYU skal gjennom ulike investeringsmidlar bidra til at prosjekt som har størst venta ulykkesreduksjon for kvar investert krone skal få støtte.

- **Programområde TS-tiltak:**

FYU skal få eit sterkare og tydelegare ansvar for programområde TS-tiltak i Investeringsprogram for fylkesvegar. Dette gjeld både rekkefølge/prioritering av tiltak, og oppfølging av tiltak som er vedtatt.

- **Samarbeid**

MRFK og SVV skal gjennom samarbeid med andre aktørar sørge for at trafikktrygging blir sett på dagsorden: Samarbeid vil styrke dei prosjekta og satsingsområda vi ønskjer å fokusere på.

- **Ungdom:**

Vi ønskjer utvida samarbeid med ungdom. Arbeidet vil inkludere ungdomsorganisasjonar, ungdomspanelet og ungdom generelt

- **Region midt:**

Vi skal vidareutvikle samarbeidet med fylka i Region midt.

- **Kommunane:**

FYU skal intensivere arbeidet med å fremje trafikktryggingsarbeidet i kommunane.

- **Initiativ og andre:**

FYU skal sjølv ta initiativ til prosjekt med nye samarbeidspartar, og vere positive til å knytte kontaktar med andre relevante aktørar der vi blir invitert til samarbeid.



Foto: Møre og Romsdal fylkeskommune

Ungdomspanelet i Møre og Romsdal 2012-2013



Foto: Ingvald Kaldsæter



Møre og Romsdal
fylkeskommune

Møre og Romsdal fylkeskommune

Fylkeshuset
6404 Molde

Tlfon: 71 25 80 00

E-post: post@mrfylke.no
www.mrfylke.no