Handlingsprogram for trafikktrygging i Vestland 2026-2029

Vestland fylkeskommune

Føreord



Rullering av handlingsprogram for trafikktrygging i Vestland 2026-2029 vart vedteke i fylkestinget 16.-17. juni 2026. Handlingsprogrammet tar føre seg heilskapen i trafikktryggingsarbeidet i fylket, og eit viktig mål er at det skal bidra til at nasjonalt, regionalt og kommunalt trafikktryggingsarbeid vert knytt tettare saman.

Nullvisjonen ligg til grunn for alt trafikktryggingsarbeid, både nasjonalt og i Vestland – visjonen om at ingen skal omkome eller bli hardt skadde i trafikken.
Kvar dag ferdast innbyggjarane våre på fylkesvegar, skulevegar, i nærmiljø og på reiser til arbeid og fritidsaktivitetar. Det overordna målet er at alle skal kunne kome trygt fram.

Ulykkesåret 2025 med 16 drepne i Vestland skapar stor uro. Utfordringsbilete har vore likt dei siste åra, og ulykkesutviklinga i Vestland peikar særleg på utforkøyringsulykker og ulykker med mjuke trafikantar som hovudutfordringar. Tiltaka og verkemidla i handlingsprogrammet er spissa inn mot desse utfordringane.

Bak tala finn vi enkeltskjebnar og deira familiar som på ein opprivande måte får liva sine endra for alltid. Det kan ikkje vi som fellesskap og samfunn akseptera. Året i fjor vert difor ei kraftig og dyster påminning om kor viktig trafikktryggingsarbeidet faktisk er, og at vi alle må intensivera innsatsen om vi skal greia å oppnå nullvisjonen.

Den norske samarbeidsmodellen ligg til grunn for trafikktryggingsarbeidet, og legg vekt på samordning, kunnskapsdeling og felles innsats. Saman må vi jobba kunnskapsbasert og systematisk for å redusera talet ulykker i fylket vår, og behovet for meir samarbeid står sentralt for å nå måla.

Trygg Trafikk er ein særleg viktig samarbeidspartner i Vestland fylkeskommune sitt trafikktryggingsarbeid. Fylkeskommunen finansierer ei rekke tiltak som Trygg Trafikk utfører på vegne av fylkeskommunen etter samarbeidsavtalen.

Handlingsprogrammet gir tydelege føringar for det vidare trafikktryggingsarbeidet i fylket, og bidreg til eit tryggare Vestland for alle trafikantar – i dag og i framtida.

Arve Helle
leiar for trafikktryggingsutvalet og
hovudutval for samferdsel og mobilitet

Innhald

Samandrag 4
Innleiing 5
Føremålet med handlingsprogrammet 5
Trafikktryggingsarbeidet i fylket 5
Føringar, rammer, utfordringar og avgrensingar 8
Status og utfordringar 9
Visjon og målsettingar 10
Nullvisjonen 10
Mål for trafikktryggingsarbeidet 10
Satsingsområde og tiltak 12
Møte- og utforkøyringsulykker utanfor tettbygde strøk 12
Mjuke trafikantar i regionsenter og langs skuleveg 14
Trafikksikker åtferd 17
Trafikktryggingsarbeidet i Vestland 22
Vedlegg 1. Prinsipp for prioriteringar 28
Vedlegg 2. Kunnskapsgrunnlag 29

Samandrag

Nullvisjonen om ingen drepne eller hardt skadde i vegtrafikken ligg til grunn.

Hovudmål: Færre skal omkomma eller verta hardt skadde i vegtrafikkulykker i Vestland.

Overordna strategi: Trafikktryggingsarbeidet skal vere retta mot dei mest alvorlege ulykkestypane og trafikantar med særleg høg risiko.

Satsingsområde (1-4) med delmål:

1. Møte- og utforkøyringsulykker utanfor tettbygde strøk. Færre skal omkomma eller verta hardt skadde i møte- og utforkøyringsulykker.	**2. Mjuke trafikantar i regionsenter og langs skuleveg.** Færre mjuke trafikantar skal omkomma eller verta hardt skadde.	**3. Trafikksikker åtferd** Fleire trafikantar skal ha ei trafikksikker åtferd.	**4. Trafikktryggingsarbeidet i Vestland** Det organisatoriske trafikktryggingsarbeidet skal styrkast og stimulera til samordna aktivitet.
Strategiar:			
Risiko for alvorlege ulykker på fylkesvegnettet skal reduserast gjennom målretta tiltak mot møte- og utforkøyringsulykker.	Risiko for alvorlege ulykker på fylkesvegnettet skal reduserast gjennom målretta tiltak mot ulykker med mjuke trafikantar.	Bidra til trafikkopplæring og åtferdsretta arbeid for barn, unge og eldre.	Sikre aktiv samhandling og kunnskapsdeling med dei ulike aktørane i trafikktryggingsarbeidet.
Ha eit særskilt fokus på trafikktryggleiken for førarar av moped og MC.	Medverke til at barn og unge kan ferdast trygt i trafikken gjennom blant anna sikring av skulevegar, nærmiljø og annan infrastruktur.	Jobba for auka bruk av sikkerheitsutstyr, som bilbelte, hjelm og refleks.	Utvikla vidare trafikktryggingsarbeidet i eigen organisasjon […]
	Prioritera trygge skulevegar, og særlege trafikksikringstiltak, slik som hjartesoner rundt skular.	Jobba for å redusera risikoåtferd i trafikken, som ruspåverka køyring, høg fart, aktlaus framferd og manglande merksemd.	Fremja eit heilskapleg, breitt og systematisk kommunalt trafikktryggingsarbeid [...]
	Sette inn målretta tiltak, for å sikre at auken i talet gåande og syklande ikkje går på kostnad av nullvisjonen.		Støtta og oppmuntra til eit aktivt, lokalt trafikktryggingsarbeid, og styrka samhandlinga med frivillige organisasjonar.
	Styrka drift og vedlikehald av gang- og sykkelinfrastruktur.		Prioritera det systematiske, førebyggande trafikktryggingsarbeidet retta mot kommunal planlegging og arealplansaker.

Innleiing

Føremålet med handlingsprogrammet

Handlingsprogram for trafikktrygging i Vestland 2026–2029 set retning for trafikktryggingsarbeidet i Vestland fylkeskommune, peikar på tiltaka fylkeskommunen vil satse på, og på korleis fylkeskommunen kan bruke sitt samfunnsoppdrag og sine ressursar for å lykkast.

Nullvisjonen, med ambisjonar og måltal frå Nasjonal transportplan 2025-2036 er førande for arbeidet og satsingsområda, og tiltaka som vert gjennomført skal vere kunnskapsbaserte. For å lykkast med å få ned ulykkestala må det vere ein heilskap i tiltaka, der ein kombinasjon av ulike typar tiltak vil gje best effekt. Fysiske, åtferdsretta og organisatoriske tiltak utgjer verktøykassen, samstundes som kunnskapsbasert og strategisk arbeid sikrar at det er dei mest effektive tiltaka som vert prioriterte og gjennomførte. Som vegeigar skal fylkeskommunen følgje ulykkessituasjonen tett, og ha god kjennskap til trafikkulykker og ulykkesdata. Denne kunnskapen skal leggjast til grunn, saman med forsking, ved val av tiltak.

Vestland fylkeskommunen har ei sentral rolle som samfunnsutviklar, og har også eit lovpålagt ansvar for trafikktryggingsarbeidet i fylket. Trafikktryggingsarbeidet kviler på mange ulike aktørar. Fylkeskommunen har eit særskilt ansvar for å tilrå og samordna tiltak for å fremma trafikktryggleik i fylket (jf. vegtrafikklova § 40a), med å styrka samarbeidet og koordineringa mellom dei ulike trafikktryggingsaktørane.

Fylkeskommunen sine oppgåver innanfor feltet

- Fylkeskommunen skal vere ein pådrivar for, og samordne, trafikktryggingsarbeidet i fylket.
- Fylkeskommunen skal planlegge, gjennomføre og stimulere til fysiske, åtferdsretta og organisatoriske trafikktryggingstiltak, som er kunnskapsbaserte, og i tråd med nasjonale og regionale mål. Nullvisjonen ligg til grunn.
- Fylkeskommunen skal rettleie og støtte oppunder kommunar og andre aktørar i deira trafikktryggingsarbeid.
- Fylkeskommunen skal følge ulykkessituasjonen tett, og presentere oversikter og analyser av trafikktryggingssituasjonen.
- Fylkeskommunen skal fremje trafikktryggingsarbeidet innanfor fylkeskommunen sine eigne ansvarsområde.

Tiltaka i handlingsprogrammet er avgrensa til oppgåver som fylkeskommunen har ansvaret for. I tillegg vert også aktivitetane til Trygg Trafikk Vestland omtalt, då fylkeskommunen etter ein samarbeidsavtale finansierer aktivitetane til Trygg Trafikk i fylket.

Trafikktryggingsarbeidet i fylket

Trafikktryggingsutvalet i Vestland – eit politisk utval

Trafikktryggingsutvalet (FTU) i Vestland er fylkeskommunen sitt eige politiske utval som arbeider med trafikktrygging. FTU har ei nøkkelrolle i samordning og stimulering av trafikktryggingsarbeidet, og oppfølging av ulykkesutviklinga i fylket. Utvalet gjev også økonomisk støtte til mange ulike typar

trafikktryggingstiltak, og samhandlar tett med andre trafikktryggingsaktørar i Vestland. FTU har eit særskilt ansvar for utarbeiding og oppfølging av handlingsprogrammet.

Trafikktrygging i fylkeskommunen

Fylkeskommunen har eit særskilt ansvar for å tilrå og samordna tiltak for å fremma trafikktryggleik i fylket (jf. vegtrafikklova § 40a), noko som inneber å styrka samarbeidet og koordineringa mellom dei ulike trafikktryggingsaktørane, og løfta det regionale trafikktryggingsarbeidet. Fylkeskommunen er den største vegeigaren i Vestland, og har det heilskaplege ansvaret for fylkesvegnettet. Ansvaret inneber å prioritera, løyva midlar, planlegga, bygga, drifta og halde ved like fylkesvegnettet, i tillegg til ansvar for beredskap på vegnettet.

Fylkeskommunen har også ei viktig rolle som regional planmyndigheit og utviklingsaktør, som ansvarleg for vidaregåande opplæring, kollektivtrafikken, tannhelse, beredskap og som arbeidsgjevar. Folkehelselova § 20 gir fylkeskommunen eit tydeleg ansvar for å fremma folkehelse innan eigne ansvarsområde og med dei verkemidla fylkeskommunen rår over.

Faglege ressursar og viktige samarbeidspartar

Statens vegvesen (SVV) har ansvar for riks- og europavegane, og har i tillegg sektoransvaret for trafikktryggleik. Etaten er skiltstyremakt for riks-, europa- og fylkesveg, og har hovudansvaret for å vidareutvikla vegnormalane som gjeld for alle offentlege vegar. Ansvaret for å utskrive førarkort, gjennomføre utekontrollar samt føre tilsyn med verkstader og trafikkskular ligg og til SVV. Dei skal også bidra til at målet om nullvekst i trafikken blir nådd gjennom byvekstavtalen, og har ansvar for samfunnsikring og beredskap innan heile vegsektoren. Fylkeskommunen nyttar dei ulike vegnormalane og handbøkene som SVV har utarbeidd i sitt arbeid.

Trygg Trafikk er ein landsomfattande organisasjon, og eit bindeledd mellom det frivillige og det offentlege trafikksikringsarbeidet. Trygg Trafikk utfører tiltak på vegne av fylkeskommunen, for eksempel gjennom tiltak knytt til trafikkopplæring og arbeidet med godkjenningsordninga Trafikksikker kommune. Arbeidet er nedfelt i ein eigen samarbeidsavtale mellom fylkeskommunen og Trygg Trafikk. Organisasjonen har eit særleg ansvar for at trafikkopplæring og informasjon om trafikktryggleik vert gjennomført som eit ledd i ein samordna innsats mot trafikkulykker.

Trygg Trafikk Vestland er ein særleg viktig samarbeidspartner i Vestland fylkeskommune sitt trafikksikringsarbeid. Fylkeskommunen finansierer ei rekke tiltak som Trygg Trafikk Vestland utfører på vegne av fylkeskommunen etter samarbeidsavtalen. Dette er trafikktryggingstiltak som ikkje er fysiske tiltak, som mellom anna trafikkopplæring, informasjonsarbeid og arbeid knytt til godkjenningsordninga Trafikksikker kommune. I tillegg sikrar Vestland fylkeskommune og Trygg Trafikk Vestland eit pågåande, aktivt samarbeid med kommunar, etatar, frivillige og ideelle aktørar. Det gjer me gjennom FTU, MC-forum, samarbeid om kommunale trafikksikringsplanar, Trafikksikker kommune, Trafikktryggingskonferansen, fagdagar, fylkeskommunale trafikksikringskontaktar utpeikt for kvar einskild kommune og tilskotsordningar, for å nemna noko.

Politiet har eit særleg ansvar for å overvake og kontrollere åtferda til trafikantane. I tillegg kjem etterforsking og påtalemessig oppfølging. Kontrollverksemda har ein tydeleg førebyggande effekt. Utrykningspolitiet (UP) er eit særorgan som har trafikktryggleik, tiltak mot kriminalitet på veg og bistand og beredskap som tre kjerneoppgåver.

Kommunane har mange lovpålagte oppgåver som kan knytast til trafikktryggingsarbeidet, til dømes gjennom opplæringslova, ansvar etter folkehelselova og som vegeigar. Dei er tett på lokalmiljøa og

kjenner utfordringane sine godt. Gjennom utviklinga av trafikktryggingsarbeidet har kommunane fått ei meir sentral rolle i arbeidet, for eksempel gjennom Trafikksikker kommune. Ein ser at det er behov for å utvikle samarbeidet ytterlegare for å stimulere til og styrke kommunane sitt trafikktryggingsarbeid.

MC-forum Vestland fungera som ein møteplass mellom dei sentrale aktørane for MC i fylket. Aktørane som deltek er Statens vegvesen, politiet, Trygg Trafikk, Norges trafikkskoleforbund, NAF MC, WIMA Norway og NMCU Sogn og Fjordane og NMCU Hordaland. Vestland fylkeskommune er vegeigar og har saman med Trygg Trafikk Vestland ei koordineringsrolle av forumet.

Ei rekke andre organisasjonar er engasjert i trafikktryggingsarbeidet både nasjonalt og i fylket vårt. Desse jobbar gjerne mot særskilte grupper og utfordringar. Her kan til dømes nemnast Norges Automobil-Forbund (NAF), Norges Cykleforbund (NCF), Norges Lastebileier-Forbund (NLF), Norsk Motorcykkel Union (NMCU), Norges Trafikkskoleforbund (NTSF), MA Rusfri trafikk, Pensjonistforbundet, Syklistenes Landsforening, Ung i trafikken, med fleire. I *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2026- 2029* finn ein ei større oversikt over organiseringa av trafikktryggingsarbeidet, med skildringar av dei ulike aktørane.

«Den norske samarbeidsmodellen» er eit omgrep som ofte vert trekt fram for å beskrive korleis vi arbeider med trafikksikring i Noreg. Det er eit utstrekt tverrsektorielt samarbeid om trafikksikkerheit, og i tillegg skjer det samarbeid mellom ulike aktørar, både innanfor og på tvers av forvaltningsnivåa. Vidare har vi ein gjennomgåande styringsmodell med nasjonale mål og strategiar i Nasjonal transportplan, samt tiltak i nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerheit på veg, som dei ulike aktørane i trafikksikkerheitsarbeidet er saman om å utarbeide. Arbeidet knytt til tiltaksplanen har difor ei sentral rolle i praktiseringa av «den norske samarbeidsmodellen»[1].

Dette gjer det mogleg å trekkje viktige parallellar til *«den vestlandske samarbeidsmodellen»,* slik den kjem til uttrykk gjennom samarbeidsavtalen mellom Vestland fylkeskommune og Trygg Trafikk. Denne følgjer opp Nasjonal transportplan sine formuleringar om at fylkeskommunen og Trygg Trafikk har ansvar for å initiere samordning og samarbeid, og syta for at samarbeidsmodellen fungerer i fylka.[2]

[1] Jf. Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2026-2029.
[2] Jf. Nasjonal transportplan 2025-2036.



Torget i Bergen. Foto: Morten Wanvik/Vestland fylkeskommune.

Føringar, rammer, utfordringar og avgrensingar

Meld. St. 14 Nasjonal transportplan 2025–2036 (NTP) saman med *Barnas transportplan* legg til grunn at det er nullvisjonen med tilhøyrande ambisjonar som er førande for trafikktryggingsarbeidet. Dette vert konkretisert i *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2026-2029* som omfattar eit stort spekter av aktørar og oppfølgingstiltak. I *Meld. St. 40 Trafikksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering (2015–2016)* vert det peika på behovet for ei styrka samhandling og koordinering mellom aktørar på fylkeskommunalt og kommunalt nivå om lokalt trafikktryggingsarbeid, og korleis trafikktryggingsarbeidet bør vidareutviklast. I tillegg peikar NTP på at det må arbeidast for ei enno nærare kopling mellom den nasjonale tiltaksplanen og fylkeskommunane sine planar. *Utviklingsplan for Vestland 2024-2028* er den regionale planstrategien til fylket. Den gjer greie for dei viktigaste regionale utviklingstrekka og utfordringane, og gir ei vurdering av kva som er langsiktige utviklingsmoglegheiter. Strategi 5 i planen syner til trafikktrygging og trygg oppvekst: *Vestland skal sikre høg deltaking i arbeids- og samfunnsliv gjennom gode oppvekstvilkår, livslang læring og attraktive lokalsamfunn.*
Regional transportplan Vestland 2022-2033 (RTP) er det styrande plandokumentet for samferdsel i Vestland, og tek i vare desse føringane. Regional plan for areal og mobilitet er under utarbeiding og vil erstatte RTP frå 2027.

Ulykkesdata

Statistisk sentralbyrå er den offisielle leverandøren av ulykkesdata i Norge. Arbeidet er tett kopla til politiet og Statens vegvesen. Statens vegvesen har to ulike ulykkesstatistikkprogram; TRULS og

TRINE, der TRINE er ei publikumsløysing som er tilgjengeleg for alle. Fylkeskommunen har tilgang til TRULS, og kan difor ha god oversikt over ulykkesstatistikken i fylket. Statens vegvesen gjennomfører og djupanalyser av dødsulykker. I tillegg kjem ulike temaanalyser og ulike rapportar frå Transportøkonomisk institutt (TØI) som også vert lagt til grunn. Dei vala som vert gjort i handlingsprogrammet skal vere kunnskapsbaserte, og byggje på relevante rapportar og undersøkingar.

Forskningsprosjektet CyWalk

Langt fleire vert skada i vegtrafikkulykker enn det som kjem fram av den offisielle ulykkesstatistikken, som er basert på politirapporterte ulykker. Særleg eineulykker med sykkel er underrepresentert.

Vestland fylkeskommune er deltakar i forskingsprosjektet CyWalk, som innhentar data frå ulykkesregistreringar og staddata, og som bidreg til å identifisere farlege punkt i infrastrukturen. Prosjektet testar òg ut konkrete tiltak for betre trafikksikring. Gjennom CyWalk vert det registrert ulykker til fots, med sykkel, elsparkesykkel og andre former for mikromobilitet. Pasientar ved legevakt og sjukehus fyller ut eit digitalt spørjeskjema og stadfestar ulukka i kart. Hovudformålet med prosjektet er å innhente data om kvar ulykkene skjer og kva som er årsakene til ulykkene. Dette vert nytta som grunnlag for å identifisere ulykkespunkt og setje i verk relevante tiltak.

Målkonfliktar

Målsettingar om auka gang- og sykkeltrafikk (til dømes gjennom nullvekstmålet) kan koma i konflikt med trafikktryggingsarbeidet som legg visjonen om null drepne og hardt skadde i vegtrafikken til grunn. Sjølv om det er ein uttalt ambisjon mellom anna i Nasjonal transportplan 2026-2029 at dette ikkje skal skje, er det ei reell utfordring då det vil krevja betydeleg reduksjon i risiko for desse trafikantgruppene. Problemstillinga er særleg relevant innanfor Miljøløftet si geografiske utstrekning, samt byområde og større tettstader elles i Vestland.

Status og utfordringar

Utforkøyringsulykker, møteulykker og ulykker med mjuke trafikantar utgjer dei største ulykkestypane i Vestland. Ulykker med hardt skadde og drepne i bil har over mange år hatt ei positiv utvikling, medan utviklinga for MC, og til dels syklande og gåande, gjev grunn til uro. Elsparkesyklar i Bergen og andre byar har medført høge skadetal og utryggleik for gåande. I byar og større tettstader er ulykker med mjuke trafikantar ei større utfordring enn i spreitt bygde strøk. Mjuke trafikantar har høgare risiko for å verta drepne/hardt skadde enn bilførarar. Arbeidet etter nullvekstmålet kan såleis koma i konflikt med nullvisjonen om ikkje trafikktryggleiken for mjuke trafikantar vert betra.

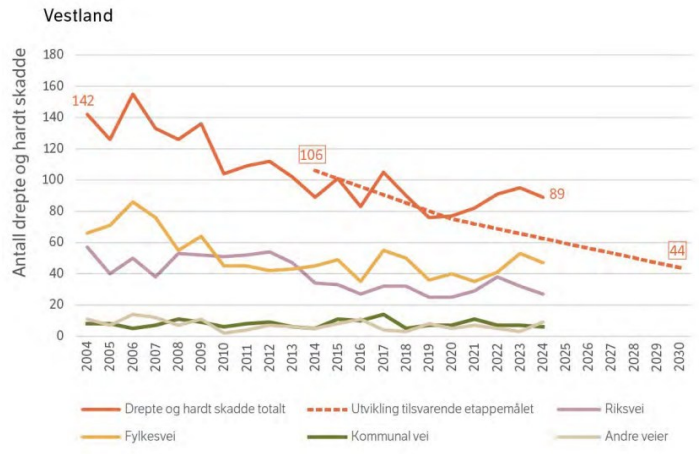
Fylkesveg og riksveg i Vestland har nest høgast risiko for alvorlege ulykker i landet, samanlikna med dei andre fylka. I Vestland har fylkesveg 44 prosent høgare risiko enn riksveg[3]. Av tekniske og eksterne forhold er veg, køyretøy og vêr- og føreforhold ofte medverkande faktorar i dødsulykker i Noreg. I halvparten av ulykkene er manglande førardugleik medverkande. Høg fart og rus er også ofte ein del av biletet[5]. Frå 2000 til 2019 vart talet drepne/hardt skadde i Noreg meir enn halvert. Tiltak på

[3] Tala tar utgangspunkt i drepne/hardt skadde per milliard køyretøykilometer. For meir detaljar, sjå vedlegg Kunnskapsgrunnlag. [5] Tala syner til dødsulykker nasjonalt for perioden 2011- 2020. Forhold knytt til veg er medverkande faktor i 29% av dødsulykkene. Andre faktorar: køyretøy, 27%; vêr og føre, 20%. Faktorar knytt til trafikanten: manglande førardugleik, 49 %; høg fart etter tilhøva/over fartsgrensa, 34 %; rus, 22 %; trøytte førarar/sovning, 15 %; sjukdom, 13 %; mistanke om sjølvvald ulykke: 6 %. Stadfesta sjølvvalde ulykker vert tatt ut av statistikken. Det same gjeld dødsfall som skuldast sjukdom, og ikkje sjølve ulykka. Kjelde: Statens vegvesen (2021):
Dybdeanalyser av dødsulykker i vegtrafikken 2020 (UAG-rapport).

vegnettet, sikrare bilar og lågare fart er dei viktigaste tiltaka ein kan påvisa verknadane av, men størsteparten av reduksjonane er knytt til ei rekke andre tiltak og endringar i samfunnet[4].

Nedgangen i talet på drepne og hardt skadde har stagnert. Utviklinga har vore relativt stabil sidan 2016, og nivået ligg framleis for høgt. Dette inneber at vi ligg bak målsetjingane for 2030, der ambisjonen er ikkje meir enn 350 hardt skadde og ikkje meir enn 50 drepne i vegtrafikken.

Målkurve Vestland



«Utvikling i talet omkomne og hardt skadde i Vestland etter vegkategori, med målkurve fram til 2030. Figur henta frå «Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2026-2029».

Visjon og målsettingar

Nullvisjonen

Nullvisjonen er ein grunnleggjande føresetnad for Vestland fylkeskommune[5].
Dette er ein visjon om at ingen skal verta drepne eller hardt skadde i vegtrafikken.



Mål for trafikktryggingsarbeidet

Hovudmål

Færre skal omkomma eller verta hardt skadde i vegtrafikkulykker i fylket

Vestland skal bidra til å nå nasjonale målsettingar og ambisjonar for trafikktryggingsarbeidet. NTP legg til grunn følgjande ambisjon: «Innen 2030 skal det maksimalt være 350 drepte og hardt skadde i veitrafikken, hvorav maksimalt 50 drepte. Ingen skal omkomme i veitrafikken i 2050.» Ut frå det nasjonale måltalet for 2030 er det fastsett fylkesvise måltal, som kjem fram den nasjonale tiltaksplanen. Det fylkesvise måltalet for Vestland vert nytta til å konkretisera hovudmålet for handlingsprogrammet.

Måltal til hovudmålet:

[4] Forfattarane har lykkast å påvisa verknadane av tiltak som forklarar om lag 60 prosent av reduksjonane i perioden. Kjelde: Elvik, R. & Høye, A.K. (2021): *Hva forklarer nedgangen i antall drepte eller hardt skadde i trafikken etter 2000?* TØI rapport 1816/2021. Transportøkonomisk institutt.
[5] Forankra som strategi i Regional transportplan (RTP) 2022-2033.

- Talet drepne og hardt skadde i vegtrafikken i Vestland fylke skal reduserast til maksimalt 44 i 2030.

Overordna strategi

Følgjande overordna strategi er førande for innrettinga av trafikktryggingsarbeidet, og såleis også for val av satsingsområde, delmål og strategiar og tiltak for delmåla.

- Trafikktryggingsarbeidet skal vere retta mot dei mest alvorlege ulykkestypane og trafikantar med særleg høg risiko[6].

Satsingsområde med delmål

For handlingsprogramperioden 2026–2029 er det vald følgjande satsingsområde, med tilhøyrande delmål:

Møte- og utforkøyringsulykker utanfor tettbygde strøk

Delmål: Færre skal omkomma eller verta hardt skadde i møte- og utforkøyringsulykker.

Mjuke trafikantar i regionsenter og langs skuleveg

Delmål: Færre mjuke trafikantar skal omkomma eller verta hardt skadde.

Trafikksikker åtferd

Delmål: Fleire trafikantar skal ha ei trafikksikker åtferd.

Trafikktryggingsarbeidet i Vestland

Delmål: Det organisatoriske trafikktryggingsarbeidet skal styrkast og stimulera til samordna aktivitet.

[6] Forankra som strategi i Regional transportplan (RTP) 2022-2033.

Satsingsområde og tiltak

Møte- og utforkøyringsulykker utanfor tettbygde strøk

Delmål

Færre skal omkomma eller verta hardt skadde i møte- og utforkøyringsulykker.

Strategiar

- Risiko for alvorlege ulykker på fylkesvegnettet skal reduserast gjennom målretta tiltak mot møte- og utforkøyringsulykker[7].
- Fylkeskommunen skal ha eit særskilt fokus på trafikktryggleiken for førarar av moped og MC.

Tilstandsmål og indikatorar

Tilstandsmål:
Tiltak under satsingsområdet skal bidra til å nå nasjonale tilstandsmål om reduksjon av risiko for MC og moped og risiko for alvorlege møte- og utforkøyringsulykker, jf. *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2026-2029.*

Tiltak for å redusera møte- og utforkøyringsulykker

Forsterka vegoppmerking

Møte- og utforkøyringsulykker er av dei største utfordringane på fylkesvegnettet. Midtdelar på vegar med tovegs trafikk er eit effektivt tiltak mot møteulykker, men er i få tilfelle aktuelt på fylkesvegnettet. Forsterka midtoppmerking (rumlefelt) har ein svært låg kostnad og dokumentert høg verknad på reduksjon i alvorlege møteulykker[8]. Aktuelle strekningar skal oppgraderast samstundes med dekkelegging. Tilsvarande oppmerking i kanten av vegen har god verknad på utforkøyringsulykker.

Meir langvarig vegmerking er generelt eit viktig trafikktryggingstiltak som infrastruktur for førarstøttesystem som *feltskiftevarslar/køyrefelthaldar* og *adaptiv cruisekontroll*. Nedfresing av vegmerking i plant spor på strekningar der dette er tenleg, og der forsterka midtoppmerking ikkje er mogleg, kan vera eit godt tiltak for å ta ut trafikktryggingspotensialet i den eksisterande køyretøyparken.

Tiltak 1. Vestland fylkeskommune vil på bakgrunn av ein gjennomgang av fylkesvegnettet plukke ut strekningar som er eigna for etablering av forsterka midtoppmerking ut frå dei gjeldande kriteria.

[7] Forankra som strategi i Regional transportplan (RTP) 2022-2033.

[8] I ei ulykkesevaluering frå 2014 konkluderer Statens vegvesen med at forsterka midtoppmerking har gitt 66 % ulykkesreduksjon (personskadeulykker), 50 % reduksjon i talet drepne og 73 % reduksjon i hardt skadde.

Fylkeskommunen vil etablere forsterka midtoppmerking på desse strekningane når dei vert reasfaltert[9].

Siktutbetring, sideterreng og rekkverk

Siktutbetring, rydding av sideterreng og etablering eller utbetring av rekkverk er viktige tiltak for å forhindra alvorlege utforkøyringsulykker. Førstnemnte har til funksjon å hindra at ulykker oppstår, ved å hjelpa førar med å sjå betre korleis vegen går vidare, og slik unngå overraskande kurver. Her kan også betre (forsterka) vegmerking eller betre belysning bidra. Endringar i svingradius undervegs i kurva, standardsprang ved endring i vegbreidda og kanskje særleg dårleg lesbarheit av vegen er viktige faktorar som bidrar til utforkøyring[10].

Rekkverk har til funksjon å hindre køyrande frå å hamna i meir alvorlege ulykker, men for motorsyklistar vil vanlege rekkverk utgjere ein stor fare ved utforkøyring. MC har hatt ei urovekkande utvikling dei siste åra, når ein ser på talet drepne og hardt skadde. Ved montering av underskinne på rekkverk i utsette kurver, aukar ein trafikktryggleiken for motorsyklistane betrakteleg. For å kartlegge behovet for tiltak knytt til sideterreng og rekkverk er temainspeksjonar på strekningar med høg risiko for utforkøyring eit tenleg grep. På strekningar med trafikktryggleiksutfordringar kan ein også gjennomføra generelle trafikktryggleiksinspeksjonar, som ser på alle typar utfordrande punkt. Utforkøyringsulykker skjer spreitt og ein god del av dei på lågt trafikkerte vegane. Det kan då vera utfordrande å setta inn tiltak rett stad. Statens vegvesen har gjort eit større arbeid med risikokurvekart, som identifiserer kurvatur som er ekstra ulykkesutsett.

Tiltak 2. Fylkeskommunen vil gjennom ei systematisk tilnærming prioritere tiltak for å hinder alvorlege utforkøyringsulykker på fylkesvegnettet. Tiltaka vil gjennomførast i etterkant av TS-inspeksjonar eller forenkla metoder som på eit fagleg grunnlag peikar ut kor det er høg risiko for utforkøyringsulykker. [11]

Tiltak 3. Statens vegvesen og fylkeskommunane vil samarbeide om rutiner for samhandling mellom driftskontrakter, med mål om auka forutsigbarhet for trafikantane og betre trafikksikring.[12]

Tiltak 4. Statens vegvesen vil i samarbeid med øvrige vegmynde jobbe for å auke antall årlege nyetableringar av ATK i samsvar med ambisjonen i NTP 2025 – 2036.[13]

Samordna innsats mot MC-ulykker

Ulykker med MC er ei stor utfordring, og som vegeigar ønskjer fylkeskommunen å ta sin del av ansvaret for å få ned talet på ulykker. Det vil arbeidast med fysiske tiltak, men også leggjast til rette for at MC-miljøet kan komme med sine innspel gjennom ulike prosessar mellom anna gjennom MC forum i Vestland.

Tiltak 5. Vestland fylkeskommune og Trygg Trafikk vil leggja til rette for ein samordna innsats kring MC, moped og ATV/UTV gjennom samarbeid med fleire aktørar i MC-forum.[14]

Tiltak 6. Fylkeskommunane og Statens vegvesen vil, ved utbetring av risikokurver, gjere ei særleg vurdering av behovet for risikoreduserande tiltak for MC. [15]

[9] Jf. Tiltak 16.4 i Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2026 -2029
[10] Masteroppgåve om alvorlege trafikkulykker ved standardsprang, Grethe M. Oen-Sivertsen (2015). [13] Jf. tiltak nr. 114 i *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025.*
[11] Jf. Tiltak 16.3 i Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2026 – 2029
[12] Jf. Tiltak 16.6 i Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2026 – 2029
[13] Jf. Tiltak 6.5 i Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2026 – 2029
[14] Jf. Tiltak 103 i Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2026 – 2029
[15] Jf. Tiltak 14.21 i Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2026 – 2029



Foto: Vestland fylkeskommune.

Mjuke trafikantar i regionsenter og langs skuleveg

Delmål

Færre mjuke trafikantar skal omkomma eller verta hardt skadde.

Strategiar

- Risiko for alvorlege ulykker på fylkesvegnettet skal reduserast gjennom målretta tiltak mot ulykker med mjuke trafikantar[16].
- Fylkeskommunen skal medverke til at barn og unge kan ferdast trygt i trafikken gjennom blant anna sikring av skulevegar, nærmiljø og annan infrastruktur[17].
- Fylkeskommunen skal prioritera trygge skulevegar, og særlege trafikksikringstiltak, slik som hjartesoner rundt skular[17].
- Fylkeskommunen skal setta inn målretta tiltak for å sikre at auken i talet gåande og syklande ikkje går på kostnad av nullvisjonen[18].
- Drift og vedlikehald av gang- og sykkelinfrastruktur skal styrkast[19].

[16] Forankra som strategi i Regional transportplan (RTP) 2022-2033.

[17] Forankra som strategi i RTP 2022-2033. [17]
Forankra som strategi i RTP 2022-2033.

[18] Forankra som strategi i RTP 2022-2033. [19]
Forankra som strategi i RTP 2022-2033.

Tilstandsmål og indikator

Tilstandsmål:

Tiltak under satsingsområdet skal bidra til å nå nasjonale tilstandsmål og reduksjon av risiko for mjuke trafikantar, jf. Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2026-2029.

Tiltak for å redusera ulykker med mjuke trafikantar

Redusert ulykkesrisiko for mjuke trafikantar

Gåande og syklande har høgare risiko for å omkomma eller verta hardt skadd i vegtrafikken, samanlikna med bilførarar. Særleg gjeld dette for syklistar, der store mørketal på eineulykker gir ein reelt, betydeleg høgare risiko enn kva risiko målt ut frå den offisielle ulykkesstatistikken tilseier. Eldre fotgjengarar og syklistar peikar seg særleg ut med høgare risiko enn resten av befolkninga. Samstundes er det rett å halda fram med ei særskilt satsing mot barn og unge, då desse også er sårbare og ikkje ferdig utlærte trafikantar. Tiltak for universell utforming av transportsystemet gagnar alle sårbare trafikantar, både yngre og eldre. Ei styrka tilrettelegging i sentrumsområde er viktig for å sikra trygg ferdsel og auka attraktivitet for fotgjengarar i dei områda der gange som transportform har eit særleg fortrinn.

Det er eit viktig samfunnsmål å få fleire til å sykla og gå, både av omsyn til folkehelsa og klimaet. Me finn dette att i mellom anna nasjonale mål for barn og unge på skuleveg og i byvekstavtalane, der nullvekstmålet seier at veksten i persontransporten skal takast med sykkel, gange og kollektivtransport. Statens vegvesen (2018) konstaterer at det er behov for ei betydeleg opptrapping av trafikktryggingsarbeidet i byområda. Dei mjuke trafikantane sin risiko for å verta drepen/hardt skadd må reduserast med om lag 30 prosent for å unngå at nullvekstmålet fører til fleire omkomne og hardt skadde mjuke trafikantar[19]. NTP 2025-2036 legg til grunn ein ambisjon om at nullvekstmålet skal nåast utan at dette går på kostnad av nullvisjon, og at satsinga i byområda må spegla dette. Døme på innsatsområde kan vera knytt til utbygging/oppgradering og drift og vedlikehald av infrastruktur for mjuke trafikantar, tiltak som reduserer fartsnivå og trafikkmengd, sikring av kryssingspunkt, tiltak mot blindsoneproblematikk, sikkerheit for mjuke trafikantar i område med vegarbeid, med meir. I tillegg til kommunane som er ein del av Miljøløftet er desse problemstillingane aktuelle også for andre byar og større tettstader i Vestland.

Elsparkesykkel, både privateigde og gjennom utlånsordningar, har medført ei utfordring for trafikktryggleiken og samspelet mellom ulike trafikantgrupper. Særleg ved utsette grupper som eldre, blinde og svaksynte. Størst risiko har likevel elsparkesyklisten sjølve, som har ti gongar så høg risiko for å verta skada som ein vanleg syklist[20].

Tiltak 7. Statens vegvesen, fylkeskommunane og storbykommunane vil gjennomføra fysiske tiltak for å motvirke ulykker der barn og unge ferdast, med særleg fokus på utsett skuleveg. [21]
Tiltak 8. Storbykommunane og fylkeskommen vil etablere fartsdempande tiltak etter gjeldande regelverk, samt vurdere å pilotere nye løysingar for lågare fart i by. [22]
Tiltak 9. Statens vegvesen, fylkeskommunane og storbykommunane vil gjennomgå vegnettet for å

[19] Statens vegvesen (2018): *Koblingen mellom nullvekstmålet og nullvisjonen. Fotgjengere og syklisters sikkerhet i storbyområdene*. Oppdrag til NTP 2022-2033.
[20] Statens vegvesen (2021): Skader på sykkel og elektrisk sparkesykkel i Oslo. Resultater fra en registrering i 2019/2020.
[21] Jf. Tiltak nr. 10.12 i Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2026 – 2029.
[22] Jf. Tiltak nr.6.9 i Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2026 – 2029.

sikre at fartsgrensene er i samsvar med prinsippa i dei nye fartsgrensekritera innafor tettbygde strøk[23].

Tiltak 10. Fylkeskommunen vil støtte og oppmuntre kommunar og andre aktørar til å gjennomføre tiltak som gir auka trafikksikring for barn og unge[24].

Tiltak 11. Fylkeskommen vil foreta trafikksikringsvurderingar av prioriterte sykkeltraséar, og identifisere behov for midlar til gjennomføring av tiltak[25].

Tiltak 12. Statens vegvesen, storbykommunane og relevante fylkeskommunar vil arbeide for at det fastleggjast mål og strategiar for trafikksikring i byvekstavtalar og belønningsavtalar. Aktørane vil i tillegg bidra til at prosjektet om finansierast gjennom byvekstavtaler skal bidra til auka trafikksikring for gåande og syklande[26].

Tiltak 13. Fylkeskommunen vil foreta ein systematisk gjennomgang av gangfelt langs sitt vegnett og kartlegge behov for tiltak, samt planlegge for utføring av tiltak[27].

Tiltak 14. Statens vegvesen og fylkeskommunene vil auke bruken av fartsvisningstavler som fartsreduserande tiltak[28].

Trygg skuleveg, Hjartesone og trygg fritid

Målsettingane om at flest mogleg born og unge går og syklar til skulen krev god fysisk tilrettelegging, saman med gode opplæringsverktøy. Hjartesone er ein definert sone kring ein skule, der ein ikkje ønsker biltrafikk. Målet er at tiltaket skal bidra til at fleire går og syklar til skulen. Fylkeskommunen vil legga til rette for samarbeid med kommunar om tiltak på skuleveg og kopling til hjartesoner der dette er tenleg. Tilskotsordningane til fysiske trafikktryggingstiltak og til trafikktryggingsaktivitetar verkemiddel kan gi støtte til høvesvis fysiske hjartesone-tiltak og aktivitetar knytt til hjartesonearbeidet ved skulane[29].

Tiltak 15. Fylkeskommunen vil kartlegga behov og gjennomføra trafikktryggingstiltak på fylkesveg, knytt til skuleveg, hjartesoner og andre viktige målpunkt for barn og unge[30].

Tiltak 16. Fylkeskommunen vil saman med Trygg Trafikk og andre aktørar arbeida for at fleire skular og kommunar i Vestland skal arbeida systematisk for tilrettelegging av hjartesoner i sine nærmiljø.

Tiltak 17. Trygg Trafikk vil, i samarbeid med Vestland fylkeskommune, utarbeida ein katalog med døme av ulike utforma Hjartesoner i Vestland. Katalogen skal bidra til erfaringsdeling og døme på god praksis.

Arbeid på veg og blindsonevarsling for tunge køyretøy

Mjuke trafikantar er særleg utsette ved påkøyrslar av tunge køyretøy, og slike ulykker vert ofte alvorlege. Ei særskilt utfordring er at tunge køyretøy har store blindsoner som kan gjera det vanskeleg for sjåførane å oppdaga mjuke trafikantar. På oppdrag frå fylkeskommunen er det mange tunge køyretøy ute på vegnettet og på anleggsområde. Særleg gjeld dette bussar i kollektivtransporten. Fylkeskommunen har høve til å stilla krav til køyretøya gjennom anbod. Som stor vegeigar og utbyggar av infrastruktur har fylkeskommunen eit ansvar for å følgja opp entreprenørar i driftskontraktar, vedlikehaldsarbeid og større og mindre utbyggingsprosjekt. Mellombelse løysingar for mjuke

[23] Jf. Tiltak 6.1 i nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2026-2029
[24] Jf. Tiltak 10.14 i Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2026-2029
[25] Jf. Tiltak 13.3 i nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2026-2029.
[26] Jf. Tiltak 13.7 i nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2026-2029
[27] Jf. Tiltak 13.8 i nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2026-2029
[28] Jf. Tiltak nr. 6.8 i Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2026 – 2029.

[30] Jf. tiltak nr. 47 i Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei *2026-2029.*

trafikantar ved anleggsarbeid kan utfordra både framkome og trafikktryggleik, særleg for sårbare grupper som skulebarn og personar med funksjonsnedsetting.

Tiltak 18. Fylkeskommunane vil etablere rutinar som sikrar at alle entreprenørar som utføra drift og vedlikehald av fylkesvegar innhar tilstrekkeleg kompetanse på trafikksikring[31].

Andre fysiske trafikktryggingstiltak

Særskilte punkt og strekningar

Når fylkeskommunen er kjend med andre risikoforhold på fylkesvegnettet som ikkje er knytt til satsingsområda i handlingsprogrammet, skal det vurderast utbetring av disse punkta/strekningane på same grunnlag som tiltak innanfor satsingsområda. Dette kan til dømes vera definerte ulykkespunkt og -strekningar, eller stader der veg og omgjevnadar utgjer ei openberr risiko.

Tiltak 19. Fylkeskommunen vil gjennomføra tiltak på særskilte risikopunkt og -strekningar på fylkesvegnettet.



Foto: Silje Alvsaker/Vestland fylkeskommune

Trafikksikker åtferd

Delmål

Fleire trafikantar skal ha ei trafikksikker åtferd.

Strategiar

- Fylkeskommunen skal bidra til trafikkopplæring og åtferdsretta arbeid for barn, unge og eldre.
- Fylkeskommunen skal jobba for å redusera risikoåtferd i trafikken, som ruspåverka køyring, høg fart, aktlaus framferd og manglande merksemd.
- Fylkeskommunen skal jobba for auka bruk av sikringsutstyr, som bilbelte, hjelm og refleks.

[31] Jf. Tiltak nr. 16.11 i Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2026 – 2029

Tilstandsmål

Tilstandsmål:

Tiltak under satsingsområdet skal bidra til å nå nasjonale tilstandsmål om reduksjon av risiko for trafikantar med høgare risiko, reduksjon av risikoåtferd og auka bruk av sikringsutstyr, jf. *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2026-2029*.

Tiltak innan trafikkopplæring og åtferdsretta arbeid

Trafikkopplæring i barnehage og skule

Trafikkopplæring er ein viktig del av det norske trafikksikrings- og nullvisjonsarbeidet. Barnehagar og skular skal i tråd med høvesvis rammeplan for barnehage og det nye læreplanverket for skulane driva med ei systematisk opplæring over tid. Trafikkopplæring er slik ei viktig kommunal oppgåve og eit kommunalt ansvar. For barnehagane sin del er trafikk integrert som del av rammeplanen gjennom fagområdet nærmiljø og samfunn, der det mellom anna vert framheva at barn skal læra seg å ferdast trygt. For grunnskulen sin del er det sagt at barn etter 2. trinn skal øva på trygg ferdsle i trafikken, etter 4. trinn forstå og følgja reglar i trafikken og etter 7. trinn mellom anna øva på ulike rørsleaktivitetar. For ungdomsskulane finst eit eige valfag for trafikk, som mange av ungdomsskulane i Vestland alt tilbyr. For vidaregåande skular er det særleg trafikktryggingsaktivitetar kring avgangselevane som vert lagt vekt på og russetida.

Tiltak 20. Trygg Trafikk vil vidareutvikla og spreia *Barnas Trafikklubb* slik at fleire barnehagar og skular tek klubben i bruk[32].

Tiltak 21. Trygg Trafikk vil tilby skulane ei gratis og open tilgjengeleg plattform for ei systematisk trafikkopplæring på sykkel i form av sykkeldyktig.no[33].

Tiltak 22. Trygg Trafikk vil årleg tilby kurs til relevante målgrupper som barnehagetilsette, lærarar, samt studentar ved barnehage- og grunnskulelærarutdanningane ved førespurnad[34].

Tiltak 23. Trygg Trafikk vil aktivt støtta og rettleia skular og kommunar som jobbar med etablering eller vidareutvikling av valfaget trafikk i ungdomsskulen[35].

Tiltak 24. Trygg Trafikk vil årleg tilby ungdomsskulane og vidaregåande skular trafikkopplæringsressursar, som dei digitale tilboda Ta styringa, Veivalg og Underveis.[36].

Tiltak 25. Trygg Trafikk vil rettleia og gje råd til føresette FAU, kommunar og fylkeskommune om trafikksikker skuleveg og skuleskyss ved særleg farleg eller vanskeleg skuleveg. Dette vert gjort gjennom m.a. å formidla rettleiingsmateriell, Hjartesone, sykkel- og trafikkopplæring og Trafikksikker kommune.

Åtferdsretta arbeid for ungdom

Tiltak 26. Trygg Trafikk vil distribuera rettleiingsmateriell om trafikktryggleik til ungdomsråd.

Tiltak 27. Fylkeskommunen vil oppmoda Vestland ungdomsutval til å bidra inn i trafikktryggingsarbeidet og arbeida aktivt med trafikktryggleik inn mot sine grupper.

[32] Jf. tiltak nr. 35 i *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2026-2029*.
[33] Jf. tiltak nr. 40 i *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2026-2029*.
[34] Jf. tiltak nr. 35, 36, 39, 40 og 43 i *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2026-2029*.
[35] Jf. tiltak nr. 52 i *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2026-2029*.
[36] Jf. tiltak nr. 53, 54 og 56 i *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2026-2029*.

Tiltak 28. Trygg Trafikk vil bistå kommunar, fylkeskommunar og regionale aktørar som utviklar og set i verk tiltak retta mot særskilt risikoutsette ungdomar.

Åtferdsretta arbeid i vidaregåande skule

Fylkeskommunen har ein særleg føremon for å styrke trafikktryggingsarbeidet inn mot elevar i vidaregåande skule. Dette er ei viktig målgruppe, då dei unge har over gjennomsnittleg høg risiko for å hamna i alvorlege ulykker. Fylkeskommunen leiar ei tverrfagleg samarbeidsgruppe som jobbar for ei trygg og inkluderande russetid for all russ i Vestland[37]. Samarbeidsgruppa koordinerer mykje av innsatsen mot avgangselevane. Det førebyggande arbeidet for russefeiringa er utvikla over fleire år, og har gode erfaringar. Det er også viktig å arbeida med tiltak retta mot både 1. og 2. trinn, mellom anna for å nå ut til lærlingane, som i større grad enn andre elevar er bilførar[36].

Tiltak 29. Fylkeskommunen vil, i samarbeid med Trygg Trafikk, Statens vegvesen, politiet og andre samarbeidspartnerar, arbeida aktivt med trafikksikring for elevar i vidaregåande opplæring[38].
Tiltak 30. Fylkeskommunen, Trygg Trafikk, Statens vegvesen, politiet og andre samarbeidsaktørar vil arbeida aktivt med trafikktryggleik for avgangselevane på vidaregåande skular[37], mellom anna gjennom samarbeidsgruppa for russefeiring, russerebus og tilbod om trafikksikringsfilm med tilhøyrande undervisningsopplegg til alle vidaregåande skular i Vestland fylke.[39]
Tiltak 31. Fylkeskommen vil styrke innsatsen for å påvirke til god trafikkåtferd blant dei som er i lære[40].

Åtferdsretta arbeid for eldre og andre trafikantar med høgare risiko

Det vert fleire eldre i trafikken og desse utgjer også ein større del av dei drepne og hardt skadde enn tidlegare. Særleg aldersgruppa 75+ er overrepresenterte, både som fotgjengarar og som køyrande. I tillegg kan det vera trong for fleire målretta kampanjar mot eldregruppa, til dømes knytt til refleks og broddar.
Også andre grupper har høgare risiko i trafikken, som til dømes gåande, syklande, elsparkesyklistar og førarar av MC og lett MC. I mange tilfelle trengst det her samarbeid med kommunane om konkrete tiltak retta mot særskilte risikogrupper, gjerne i kombinasjon med fysiske, eigna tiltak.

Tiltak 32. Trygg Trafikk vil utvikla og distribuera rettleiingsmateriell om trafikktryggleik til dei kommunale og fylkeskommunale råda for personar med nedsett funksjonsevne.[41]
Tiltak 33. Fylkeskommunen vil oppmoda fylkeseldrerådet og råd for menneske med nedsett funksjonsevne til å bidra inn i åtferdsretta trafikktryggingsarbeid og arbeida aktivt med trafikktryggleik inn mot sine grupper.
Tiltak 34. Trygg Trafikk tilbyr undervisning og rettleiing til særskilte målgrupper gjennom til dømes Solvik syns- og mestringssenter, Kriminalomsorgen og Konfliktrådet.

[37] Samarbeidsgruppa er samansett av representantar frå avdeling for opplæring og kompetanse, russerådet, Politiet, helsesjukepleiarar ved vgs. og helsestasjon for ungdom i Bergen kommune, 2 rektorar ved vgs., SLT-koordinator frå Bergen kommune, Trygg Trafikk. [36] Kjelder: https://www.tryggtrafikk.no/barnehage/, https://sykkeldyktig.no/for-laerere/laereplan/
[38] Jf. tiltak nr. 11.15 i *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2026-2029*
[39] Jf. tiltak nr. 55 i *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2026-2029*
[40] Jf. tiltak nr. 11.18 i *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2026-2029*
[41] Jf. tiltak nr. 166 i *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2026-2029*

Risikoåtferd i trafikken

Ulike formar for risikoåtferd er ofte medverkande faktorar i alvorlege ulykker. TØI har anslått at manglande merksemd hjå førar av motorkøyretøy bidrog til nesten kvar tredje dødsulykke i perioden 2011-2015[42]. Fagleg skil ein mellom *distraksjonar* og manglande merksemd som skyldast trøytte, rus eller annan nedsett fysisk eller psykisk tilstand. Desse krev ulike typar tiltak. *Distraksjonar* syner til åtferd og hendingar som får trafikanten si merksemd bort frå dei oppgåvene trafikanten skal handtera i trafikken og over på konkurrerande aktivitet, som til dømes mobilbruk.

Høg fart etter tilhøva/godt over fartsgrensa er medverkande faktor i ein av tre dødsulykker[43]. Samanhengen mellom endra fartsnivå og endra tal trafikkulykker er godt dokumentert. Over tid har det vore ei positiv utvikling i kor mange som held fartsgrensa – frå 45,6 prosent i 2006 til 62,1 prosent i 2019. I det nasjonale trafikktryggingsarbeidet er måltalet 72 prosent innan 2026[44]. Automatisk trafikkkontroll (ATK, kjend som 'fotoboks') på punkt og strekningar er eit verknadsfullt tiltak, når det vert etablert dei rette stadane.

I kvar fjerde dødsulykke er ruspåverknad ein medverkande faktor[45]. Politiet har viktige verkemiddel gjennom kontrollar og rustesting. Krav til alkolås er innført for buss og minibuss som driv persontransport mot vederlag. Som transportkjøpar har det offentlege ei moglegheit til å stilla krav også til andre køyretøygrupper. Rusfri køyring har ein naturleg plass i Trafikksikker kommune-arbeidet, til dømes gjennom reglar/retningsliner for transportkjøp og tenestereiser. Rus og anna risikoåtferd i trafikken er viktige tema i arbeidet opp mot elevar og lærlingar i vidaregåande skule.

Tiltak 35. Trygg Trafikk vil aktivt nytta seg av kommunikasjonstiltak og kampanjar som legg vekt på risikoåtferd i trafikken, som til dømes manglande merksemd, m.a. ved bruk av berøringsskjerm i bil, ruspåverka køyring, tryggingsutstyr, høg fart, farefull køyring på el-sparkesykkel, lett-MC, ATV[46].
Tiltak 36. Fylkeskommunane vil leggje til rette for ein samordna innsats retta mot ruskøyring[47].

Anna åtferdsretta arbeid

Tiltak 37. Trygg Trafikk vil i samarbeid med andre frivillige organisasjonar og naudetatar gjennomføra ein årleg Trafikksikringsdag og ei minnemarkering for å minnast omkomne i trafikken, for slik å synleggjera konsekvensane trafikkulykkene har for den einskilde og for samfunnet.

Tiltak 38. Trygg Trafikk vil tilby kurs i helse, miljø og tryggleik relatert til trafikk for kommunar som inngår i Trafikksikker kommune-ordninga. Desse kursa vil verta gjennomførte i tett dialog med aktuelle kommunar, og har kommunalt tilsette som primær målgruppe.

Tiltak for auka bruk av sikringsutstyr

Sikring av barn i bil

Tiltak 39. Trygg Trafikk vil årleg gjennomføra kommunikasjonstiltak om riktig sikring av barn i bil[48].
Tiltak 40. Trygg Trafikk vil i samarbeid med Utrykkingspolitiet gjennomføra ei registrering og teljing av

[42] Transportøkonomisk institutt (2016): «Jeg så ham ikke. Temaanalyse av uoppmerksomhet ved dødsulykker i trafikken», rapport 1535/2016.
[43] Snittal for heile landet, perioden 2011-2020. Kjelde: Statens vegvesen (2021): Dybdeanalyser av dødsulykker i vegtrafikken 2020 (UAGrapport).
[44] Fastsett i Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025.
[45] Tal frå Statens vegvesen (UAG), 2017-2020. Av desse ulykkene skyldast 47% alkohol, 29% narkotika/trafikkfarlege legemiddel og 24% blandingsrus. Kjelde: *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025*.
[46] Jf. Tiltak 30, 66, 76, 94, 107 og 124 i nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2026-2029.
[47] Jf. Tiltak 7.12 i nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2026-2029.
[48] Jf. Tiltak nr. 26 Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2026-2029

sikring av barn i bil i planperioden. Teljinga er del av ei nasjonal tilstandsundersøking.[49]
Tiltak 41. Trygg Trafikk vil formidla informasjon om riktig sikring av barn i bil til foreldre, helsestasjonar, vaksenopplæringa og politiet.[50]
Tiltak 42. Trygg Trafikk vil tilby kurs til relevante faggrupper, som helsesjukepleiarar, kring sikring av barn i bil.

Passasjersikkerheit under skuleskyss og kollektivtransport

Tiltak 43. Fylkeskommunen ved Skyss vil halda fram arbeidet med informasjon og marknadskampanjar om trafikktryggleik retta mot buss- og bybanepassasjerar.

Bruk av refleks, sykkelhjelm og sykkellys

Det er svært god effekt av bruk av refleksartiklar for mjuke trafikantar i mørket, og difor eit enkelt og rimeleg tryggingstiltak. Sykkelhjelm er eit særs viktig sikringstiltak som bør synleggjerast i vårt arbeid og prioriteringar. Gjennom tilskotsordninga til ulike trafikktryggingsaktivitetar stør fylkeskommunen oppunder bruk av sikringsutstyr både i form at sykkelhjelm, ulike typar refleksartiklar og sykkellykter. Refleksdagen i oktober er også ei viktig markering av refleksbruk, og fylkeskommunen samarbeider tett med andre aktørar for å markere dagen og å få delt ut refleksar gjennom vinterhalvåret.

Tiltak 44. Fylkeskommunen og Trygg Trafikk vil gjennom ulike tiltak og verkemiddel påverka til auka bruk av sykkelhjelm og refleks[51]. Mellom anna i samarbeid om felles refleksmateriell med utsendingar til oppvekstinstitusjonar, lag og foreiningar kvar haust.
Tiltak 45. Trygg Trafikk vil gjennomføra årlege kommunikasjonstiltak for å bidra til auka bruk av sykkelhjelm.[52].
Tiltak 46. Trygg Trafikk vil gjennomføra årleg, lokale refleksaktivitetar, m.a. i samband med Refleksdagen og i tillegg gjennomføra reflekssteljingar[52].
Tiltak 47. Trygg Trafikk vil i samarbeid med mellom anna fylkeskommunen, politiet, Bergen kommune og Miljøløftet jobba for å vidareutvikla vintersyklingskampanjen.
Tiltak 48. Vestland fylkeskommune og Trygg Trafikk vil, i tråd med ny kunnskap frå CyWalk om risiko om vinteren for fotgjengarar, formidla informasjon til fotgjengarar om bruk av broddar og vintersko med godt feste, for å bidra til auka tryggleik og redusert risiko for fallulukker. Eit slikt tiltak vil verta samordna med ev. nasjonale kampanjar eller kommunikasjonstiltak kring same tematikken og utført i løpet av planperioden[53].

[49] Jf. Tiltak nr. 181 i Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2026-2029
[50] Jf. Tiltak nr. 27 i nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2026-2029.
[51] Jf. tiltak nr. 82 i *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2026-2029.*
[52] Jf. tiltak nr. 88 i *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2026-2029.*
[52] Jf. tiltak nr. 82 i *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2026-2029.*
[53] Jf. Tiltak nr. 80 i nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2026-2029.



Dale i Vaksdal kommune. Foto: Silje Alvsaker/Vestland fylkeskommune

Trafikktryggingsarbeidet i Vestland

Delmål

Det organisatoriske trafikktryggingsarbeidet skal styrkast og stimulera til samordna aktivitet.

Strategiar

- Vestland fylkeskommune skal sikre aktiv samhandling og kunnskapsdeling med dei ulike aktørane i trafikktryggingsarbeidet[54].
- Vestland skal utvikla vidare trafikktryggingsarbeidet i eigen organisasjon gjennom aktiv samhandling og kunnskapsdeling.
- Eit heilskapleg, breitt og systematisk kommunalt trafikktryggingsarbeid skal fremjast gjennom ei auka satsing på Trafikksikker kommune, kommunale trafikktryggingsplanar og andre verkemiddel.
- Vestland skal støtta og oppmuntra til eit aktivt, lokalt trafikktryggingsarbeid, og styrka samhandlinga med frivillige organisasjonar.

[54] Forankra som strategi i RTP 2022-2033.

- Det systematiske, førebyggande trafikktryggingsarbeidet retta mot kommunal planlegging og arealplansaker skal prioriterast[55].

Tilstandsmål og indikatorar

Tilstandsmål:

Tiltak under satsingsområdet skal bidra til å nå nasjonale tilstandsmål for trafikksikkerheitsarbeid i offentlege og private verksemder, jf. *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2026-2029.*

Tiltak for aktiv samhandling og kunnskapsdeling

Samhandling og kunnskapsdeling med aktørane i trafikktryggingsarbeidet

I det regionale trafikktryggingsarbeidet er det behov for å sikra gode møteplassar på tvers av dei ulike aktørane, som gir høve til å utveksla erfaringar, bygga kunnskap og styrka samordninga og arbeidet mot felles mål. Trafikktryggingskonferansen i Vestland skal vera ein slik møteplass. Den er særskilt retta mot kommunane, men det er ønskeleg at konferansen også vert eit samlingspunkt for dei andre aktørane i fylket.

[55] Forankra som strategi i RTP 2022-2033.

Over 30 offentlege aktørar og interesseorganisasjonar innanfor trafikktryggleik har ansvar for rundt 200 tiltak i den nasjonale tiltaksplanen. Ei betre samordning regionalt vil gje grobotn for å sjå tiltak i samanheng, men også kunne sjå i kva grad det er manglande tiltak i trafikktryggingsarbeidet, til dømes risikogrupper som ikkje har eit tilstrekkeleg tilbod. Fylkeskommunen har ei naturleg rolle i å bidra til ei styrka samordning.

Nettverk for mjuke trafikantar er eit fagleg nettverk oppretta av fylkeskommunen for å skapa ein samarbeidsarena med kommunane i arbeidet med gode løysingar for mjuke trafikantar. I denne satsinga er trafikktrygging eit sentralt tema. Nettverket er forankra i Strategi for mjuke trafikantar.

Tiltak 49. Fylkeskommunen vil i samarbeid med Trygg Trafikk vidareføra Trafikktryggingskonferansen i Vestland som ein viktig møteplass for aktørane i det regionale trafikktryggingsarbeidet, med eit særleg fokus på det kommunale trafikktryggingsarbeidet.
Tiltak 50. Fylkeskommunen vil som leidd i oppfølginga av Strategi for mjuke trafikantar vidareføre nettverket for mjuke trafikantar.

Samhandling og kunnskapsdeling i fylkeskommunen

Fylkeskommunane deler ansvaret for trafikktryggleiken i sine respektive fylke, og har stor nytte av å knyta kontaktar seg i mellom og læra av kvarandre. Saman med dei andre fylkeskommunane vart det i 2018 etablert eit eige forum for trafikktrygging, som eit treffpunkt for dialog og utveksling av metodikk og idear.

Trygg Trafikk har utarbeidd eigne kriterium for Trafikksikker fylkeskommune, der målet er at fylkeskommunane skal arbeide systematisk og på tvers av sektorar med trafikksikring, basert på eksisterande lovverk. Ei godkjenning som trafikksikker fylkeskommune vil vere eit solid grunnlag å ha for utviklinga av det vidare trafikksikringsarbeidet i organisasjonen, men det krev at alle avdelingar bidreg for å kunne oppfylle kriteria og verte godkjent[56]. Vestland skal godkjennast og markerast som som trafikksikker fylkeskommune i 2026.

Tiltak retta mot kommunalt og lokalt trafikktryggingsarbeid

Heilskapleg, breitt og systematisk kommunalt trafikktryggingsarbeid

Godt forankra kommunale trafikktryggingsplanar som organiserer tiltak og arbeid på tvers av kommunen sin verksemd er startpunktet for eit godt kommunalt trafikktryggingsarbeid. For fylkeskommunen er planprosessane eit viktig høve til å samordna det lokale trafikktryggingsarbeidet med regionale og nasjonale mål og satsingar. Fylkeskommunen vil styrka kommunane sine insentiv for å prioritera arbeidet med trafikktryggingsplanar, og har difor krav om oppdatert trafikktryggingsplan for å få tilskot til fysiske tiltak, i tillegg til ei eiga tilskotsordning til kommunale trafikktryggleiksplanar. Kommunane sine prioriteringar i planane av tiltak på fylkesveg, spelar også inn når me prioriterer fylkeskommunale investeringsmidlar.

Godkjenningsordninga Trafikksikker kommune er eit organisatorisk tiltak som skal sikra eit breitt og systematisk trafikktryggingsarbeid i kommunane. Det er sett eit nasjonalt mål om 250 godkjende kommunar ved inngangen til 2030. For Vestland sin del svarar dette til 30 kommunar. Trafikksikker kommune er ei prioritert satsing for fylkeskommunen[57], der Trygg Trafikk står i fyrste rekkje for å

[56] Fylkeskommunen oppfyller i dag ei rekke av kriteria i Trafikksikker fylkeskommune. Trygg Trafikk har oversikt over kriterium og dokumentasjonskrav: https://www.tryggtrafikk.no/opplaering/trafikksikker/kriterier/for-fylkeskommunen/

[57] Frå fylkestinget sitt vedtak desember 2021 av Regional transportplan 2022-2033 (PS 135/2021), punkt 4: «Fylkestinget ynskjer å intensivere arbeidet med å oppfordre fleire kommunar i Vestland til å utarbeide trafikksikringsplanar og bli godkjente som Trafikksikker

leggje grunnlaget for intensjonsavtalar og godkjenningar av kommunane. Ein del av arbeidet er også knytt til regodkjenning av kommunane tredje kvart år. Fylkeskommunen vil gjennom tilskotsordningane styrka kommunane sine insentiv for å starta opp arbeidet med å verta Trafikksikker kommune.

Fylkeskommunen og Trygg Trafikk vil saman sjå på korleis arbeidet med Trafikksikker kommune og kommunale trafikktryggingsplanar skal styrkast. Kommunane er ulikt stilt med kompetanse og kapasitet, og vil vera tent med fagleg støtte i prosessane som både planarbeid og Trafikksikker kommune inneber – for sistnemnte både og etter godkjenning, og ved regodkjenning. Det er behov for å jobba nærare med betre samarbeid på tvers, utvikling av gode faglege nettverk og erfaringsdeling. Arbeidet må skje både mot politisk og administrativt nivå i kommunane for å sikra naudsynt forankring og prioritet av dette arbeidet.

Tiltak 51. Fylkeskommunen vil i samarbeid med Trygg Trafikk bidra til at kommunane i Vestland har gyldige og operative trafikktryggingsplanar. Målet er at minst 36 kommunar har gyldige og operative trafikktryggingsplanar ved utgangen av 2029.
Tiltak 52. Fylkeskommunen vil saman med Trygg Trafikk arbeida for at fleire kommunar i Vestland skal arbeida systematisk med trafikktryggleik gjennom konseptet Trafikksikker kommune. Målet er å ha 30 godkjende kommunar innan utgangen av 2029.

Tilskotsordningar for trafikktrygging

Fylkeskommunen har tre tilskotsordningar for trafikktrygging:

- Tilskot til kommunale trafikktryggingsplanar
- Tilskot til fysiske trafikktryggingstiltak
- Tilskot til trafikktryggingsaktivitetar

Fylkeskommunen gir tilskot til utarbeiding og rullering av kommunale trafikktryggingsplanar. I tilskotsordninga legg me vekt på at kommunane har eit tydeleg eigarskap til planprosessen, at planarbeidet sikrar brei medverknad og at planprosessen er godt forankra politisk og administrativt i kommunen. Kommunen bør stå ansvarleg for prosjektleiing og gjennomføring av planarbeidet. Oppdaterte planar med prioriterte tiltak på fylkesveg gir viktige innspel til fylkeskommunen sine eigne prioriteringar av investeringsmidlar.

Fylkeskommunen vil halda fram med å dela ut tilskot til fysiske trafikktryggingstiltak på og langs fylkesveg og kommunal veg. Kommunar som inngår i Trafikksikker kommune-arbeidet vil få ein føremon i tilskotsordninga. Det vert krav om politisk forankring av planane, der vedtak av gjeldande plan ikkje er eldre enn seks år.

Gjennom tilskotsordninga for trafikktryggingsaktivitetar kan kommunar, skular og barnehagar (inkludert FAU), lag og foreiningar, organisasjonar, institusjonar og aksjonsgrupper søka om tilskot til ulike aktivitetar som bidrar til å trygga trafikk og trafikantar. Ordninga kan til dømes støtta oppunder barnehagar og skular i den systematiske trafikkopplæringa, i tråd med rammeplan og nye læreplanar. Aktivitetar i kommunar som inngår i Trafikksikker kommune-arbeidet vert prioritert. Det same gjeld frivillige organisasjonar som driv med kontinuerleg og regionalt forankra trafikktryggingsarbeid.

I NTP (2025-2036) vart det lagt til grunn ei ny statleg tilskotsordning for perioden 2022-2027 med ei totalramme på om lag 500 mill. kr. Midlane skal gå til tiltak som betrar trafikktryggleiken for born og unge, og det er særleg peika på det lokale arbeidet for tryggare skulevegar, nærmiljø og tilrettelegging

for mjuke trafikantar. Statens vegvesen har ansvaret for å forvalte ordninga, og fylkeskommunane og kommunane kan søkje om midlane.

Vestland fylkeskommune fortset tradisjonen frå Sogn og Fjordane og Hordaland med ein årleg trafikktryggingspris. Prisen gir heider til folk som utmerker seg i trafikktryggingsarbeidet. Trafikktryggingsutvalet i Vestland fastset retningslinene for tildelinga og avgjer kven som får prisen. Tildelinga skjer på trafikktryggingskonferansen i Vestland og i hovudutval for samferdsel og mobilitet.

Tiltak 53. Fylkeskommunen vil vidareføra og vidareutvikla tilskotsordningane for trafikktrygging, og styrka kommunane sine insentiv for å prioritera kommunale trafikktryggingsplanar og godkjenningsordninga Trafikksikker kommune.
Tiltak 54. Fylkeskommunen vil gjennom tilskotsordningar og andre verkemiddel støtta og oppmuntra kommunar og frivillige organisasjonar til å gjennomføra tiltak som gjev auka trafikktryggleik for barn, unge og eldre.

Løypande, systematisk og førebyggande trafikktryggingsarbeid

Fylkeskommunen har eit løypande, systematisk og førebyggande trafikktryggingsarbeid, gjennom rolla som regional planmynde, vegeigar og regional utviklingsaktør. Dialog med kommunar, motsegn, fråvik og forvaltning etter veglova er døme på dette arbeidet. Innspel til kommunal planlegging og

handsaming av arealplansaker gir fylkeskommunen høve til å sikre gode og trafikksikre løysingar. Trafikksikkerheitsrevisjonar av nye vegprosjekt har som mål å identifisere avvik frå gjeldande handbøker og vegnormalar. Dette gir grunnlag for å vurdere fråvik eller avbøtande tiltak.

Trafikksikkerheitsinspeksjonar er eit viktig verkemiddel for å avdekka risiko på eksisterande veg, og for å få fram plangrunnlag for prioriteringar. Vidare er eit kontinuerleg arbeid med ulykkesanalysar viktig for å kunna avdekka risiko og prioritera dei rette tiltaka. Som leidd i oppfølginga av handlingsprogrammet er det naudsynt å overvaka ulykkesutviklinga og avdekka negative trendar.



Vestland fylkeskommune deler kvart år ut ein trafikktryggingspris til nokon som har utmerka seg i trafikktryggingsarbeidet. Både personar, lag og organisasjonar kan motta prisen.
Trafikktryggingspris 2025 gjekk til Norsk Motorcykkel Union (NMCU), prisen er på 50 000 kroner, delt mellom dei to krinsane i Vestland. Avtroppande leiar for Norsk Motorcykkel Union Hordaland, Sissel Stuberg, i lag med påtroppande leiar Claudio Malenotti. Foto: Silje Alvsaker/Vestland fylkeskommune

Vedlegg 1. Prinsipp for prioriteringar

Midlar til trafikktryggingstiltak

Tilgjengelege midlar til trafikktryggingstiltak vert fastsett gjennom budsjett 2026 og økonomiplan 2026–2029, som vert rullert årleg med vedtak i fylkestinget i desember. Økonomiplanen har ein fireårig horisont og fastset dei overordna økonomiske rammene for handlingsprogramperioden 2026-2029. Tiltak etter handlingsprogrammet hentar si finansiering frå både drift- og investeringsbudsjettet.

Løyvingsnivå på driftsbudsjettet:

- FTU-midlar
    - Åtferdsretta tiltak, organisatoriske tiltak, tilskotsordningane til trafikktrygging. Trygg Trafikk sin aktivitet vert finansiert her.
- Drift og vedlikehald av fylkesveg. Vegmerking, drift og vedlikehald av gang- og sykkeltilbod, vedlikehald av rekkverk, m.m.

Inndelinga av investeringsbudsjettet heng saman med fastsettinga av økonomisk handlingsprogram til investeringsprogrammet til Regional transportplan.

Prinsipp for prioritering av tiltak

Trafikktryggingstiltaka har som viktigaste funksjon å redusera risikoen for alvorlege ulykker med drepne/hardt skadde på vegnettet. For å lykkast er det naudsynt å prioritera bruken av tilgjengelege ressursar best mogleg. Det er difor etablert nokre prinsipp for prioritering av tiltak.

Generelle prinsipp

- Val av type tiltak skal baserast på eit fagleg grunnlag, som sannsynleggjer at tiltaket direkte eller indirekte vil bidra til reduksjonar i drepne og hardt skadde.
- Utprøving av nye typar tiltak skal også ha ei fagleg grunngjeving.
- Tiltak må vurderast opp mot tilgjengelege ressursar.
- Samarbeidstiltak bør gjennomførast der det vil gi betre resultat og utnytting av ressursar.

Prioritering av fysiske tiltak

- Systematiske tilnærmingar skal nyttast til identifisering av aktuelle tiltak.
- Innspel og ønske om tiltak frå publikum, kommunar og andre skal vurderast opp mot andre identifiserte tiltak.
- Tiltak skal rettast mot punkt og strekningar med høg risiko.

- Kost/nytte-vurderingar skal ligga til grunn for prioritering av tiltak.
- Det skal sikrast frie midlar til strakstiltak og akutte behov som oppstår gjennom året.
- Det skal setjast av midlar til strakstiltak etter nyleg vedtekne kommunale trafikktryggingsplanar.

Døme på tiltakstypar

- Gang- og sykkeltilbod
- Fartsregulering og sikring av kryssingspunkt
- Trygg skuleveg og Hjartesone
- Rekkverk og sideterreng
- Veglys
- Andre trafikktryggingstiltak (investering)
- Drift og vedlikehald

Prioritering av åtferdsretta tiltak

Åtferdsretta tiltak har ikkje alltid den same dokumentasjonen av verknad som dei fysiske tiltaka har. Det er likevel viktig at det vert gjort vurderingar av verknaden av dei åtferdsretta tiltaka, i tråd med dei generelle prinsippa for prioritering av tiltak. Åtferdsretta trafikksikringstiltak er effektive fordi dei ofte gir gode resultat til ein lågare kostnad enn fysiske tiltak.

Prioritering av organisatoriske tiltak

Føremålet med dei organisatoriske tiltaka er å skapa eit best mogleg grunnlag for eit breitt, systematisk, målretta og samordna trafikktryggingsarbeid i Vestland. Dei organisatoriske tiltaka skal bidra til å nå mål og strategiar i handlingsprogrammet. Sjå også dei generelle prinsippa for prioritering.

Vedlegg 2. Kunnskapsgrunnlag

Innleiing

Kunnskapsgrunnlaget identifiserer dei mest sentrale utfordringane for trafikktryggleiken i Vestland fylke, og kva som ligg til grunn for tiltaka som er prioritert i handlingsprogrammet. Nullvisjonen legg til grunn at det er utfordringane knytt til dei alvorlege ulykkene som skal vektleggjast. Fylkeskommunen sitt ansvar etter vegtrafikklova §40a gjer at ein legg til grunn meir enn rolla som eigar og forvaltar av fylkesvegnettet. Utfordringsbiletet går difor på tvers av vegkategoriane[58]. Samstundes er det naturleg å synleggjere utfordringane som er særskilt knytt til fylkesvegane, då handlingsprogrammet legg føringar for gjennomføring av fysiske trafikktryggingstiltak på fylkesvegnettet.

[58] Riksveg (inkl. europaveg), fylkesveg, kommunal veg, privat veg, andre vegar.

Om ulykkesstatistikk

Offisiell ulykkesstatistikk for vegtrafikkulykker er basert på politirapporterte ulykker med personskade eller dødsfall. Det er denne statistikken som ligg til grunn for fastsette nasjonale og fylkesvise måltal[59]. Statistisk sentralbyrå (SSB) er ansvarleg for ulykkesstatistikken, medan ein finn detaljane i Statens vegvesen sine ulykkesdatabasar TRULS og TRINE.

Sett opp mot skaderegistrering i helsevesenet er det kjent at det er stor grad av underrapportering i den offisielle ulykkesstatistikken. Ein studie gjennomført av Johan Lund (2019) indikerer at offisiell statistikk berre omfattar 17 prosent av alle trafikkulykker og under 37 prosent av ulykker med alvorleg skadde[60].

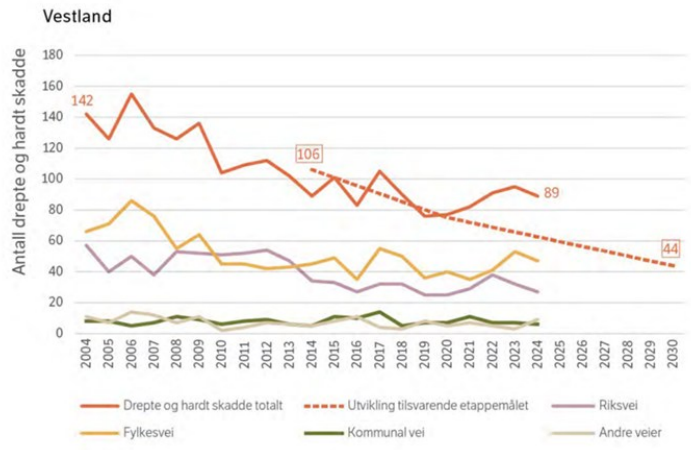
I det pågåande forskningsprosjekt *CyWalk* leia av Transportøkonomisk institutt (TØI), viser nye analyser at ein av ti brukerar oppgjev at dei har vore involvert i ei ulykke som kravde legehjelp det siste året.

Dei som vert uføre etter trafikkulykker er ei stor gruppe som ofte ikkje vert fanga opp i ulykkesstatistikken. Det er vidare særleg stor underrapportering av eineulykker på sykkel. Her er det også mange alvorlege ulykker. For dødsulykker reknar ein med at ulykkesstatistikken er komplett. Det pågår arbeid nasjonalt med betre skaderapportering og kopling opp mot den offisielle ulykkesstatistikken.

Utvikling etter målkurva

Hovudmålet for handlingsprogrammet er at færre skal omkomma eller verta hardt skadde i vegtrafikkulykker i Vestland.

Talet drepne og hardt skadde i vegtrafikken i Vestland fylke skal reduserast til maksimalt 44 i 2030.



«Figur henta frå «Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2026-2029».

Måltalet er Vestland fylke sin del av den nasjonale målsettinga om maksimalt 350 drepne og hardt skadde i 2030, fastsett i NTP 2018-2029 og vidareført i NTP 2025-2036. I siste NTP er det også

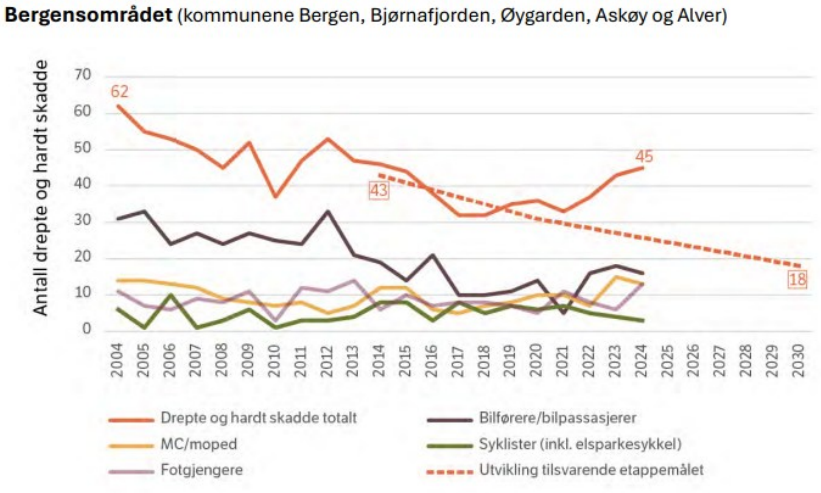
[59] Ulykkene som inngår i statistikken har skjedd på offentleg eller privat veg, gate eller plass som er ope for alminneleg trafikk. Dødsfall som er skulda medisinske årsaker eller sjølvmord inngår ikkje i statistikken.
[60] Lund, J. (2019): *Helsevesenbasert skaderegistrering som verktøy for å forebygge trafikkulykker. Status på feltet og forslag til hvordan trafikkulykkesdata kan registreres.* Rapport, mai 2019. Trygg Trafikk.

fastsett ein ambisjon om at maksimalt 50 av desse er drepne, noko som inneber ei halvering av omkomne samanlikna med snittet dei siste åra. Me har ikkje fastsett eit tilsvarande måltal for omkomne for Vestland fylke, då tala vert for små og i for stor grad vert påverka av årlege variasjonar.

Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2026-2029 har med figurer med fylkesvise målkurver fram mot 2030. Vestland si målkurve kan ein sjå i figuren over. Startpunktet for målkurva er i 2014. Målkurva legg til grunn reduksjonar i drepne og hardt skadde på 7 prosent i 2014 og 61 prosent i 2030, samanlikna med snittet for åra 2009-2012.

Denne målkurva for Vestland viser utviklinga i talet på drepne og hardt skadde i trafikken over tid, samt eit etappemål fram mot 2030. Kurva viser variasjonar mellom åra, noko som i stor grad kan forklarast av naturlege statistiske svingingar i talet på trafikkulukker. Likevel er dei siste registrerte tala (rundt 89) som er over det nivået ein burde vere på for å følgje målkurva, noko som tyder på at utviklinga ikkje går raskt nok. Sjølv om utviklinga går i riktig retning (nedgang), må innsatsen aukast dersom ein skal nå målet innan 2030.

Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2026-2029 syner også kva utvikling i drepne og hardt skadde dei ni byområda som er omfatta av nullvekstmålet må ha om dei skal ha tilsvarande prosentvise reduksjonar som den nasjonale og dei fylkesvise målkurvene. For Vestland gjeld dette Bergen og dei store omlandskommunane Alver, Askøy, Bjørnafjorden og Øygarden.



Målkurve for Bergensområdet (Miljøløftet). Kjelde: Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2026-2029.

Risiko på vegnettet

Trafikksikkerhetsutviklingen 2024 synleggjer risikoen på vegnettet for å verta drepen/hardt skadd per milliard køyretøykilometer. Utrekninga er basert på trafikkarbeid og ulykkesstatistikk for perioden 2021-2024, og skil på fylke og på dei ulike vegkategoriane. Same fargeskala som over er nytta. Gul farge er innanfor +/- 10 prosent samanlikna med landssnittet, grøn farge betyr at risikoen i fylket er meir enn 10 prosent lågare enn landssnittet, og raud farge at risikoen er meir enn 10 prosent høgare.

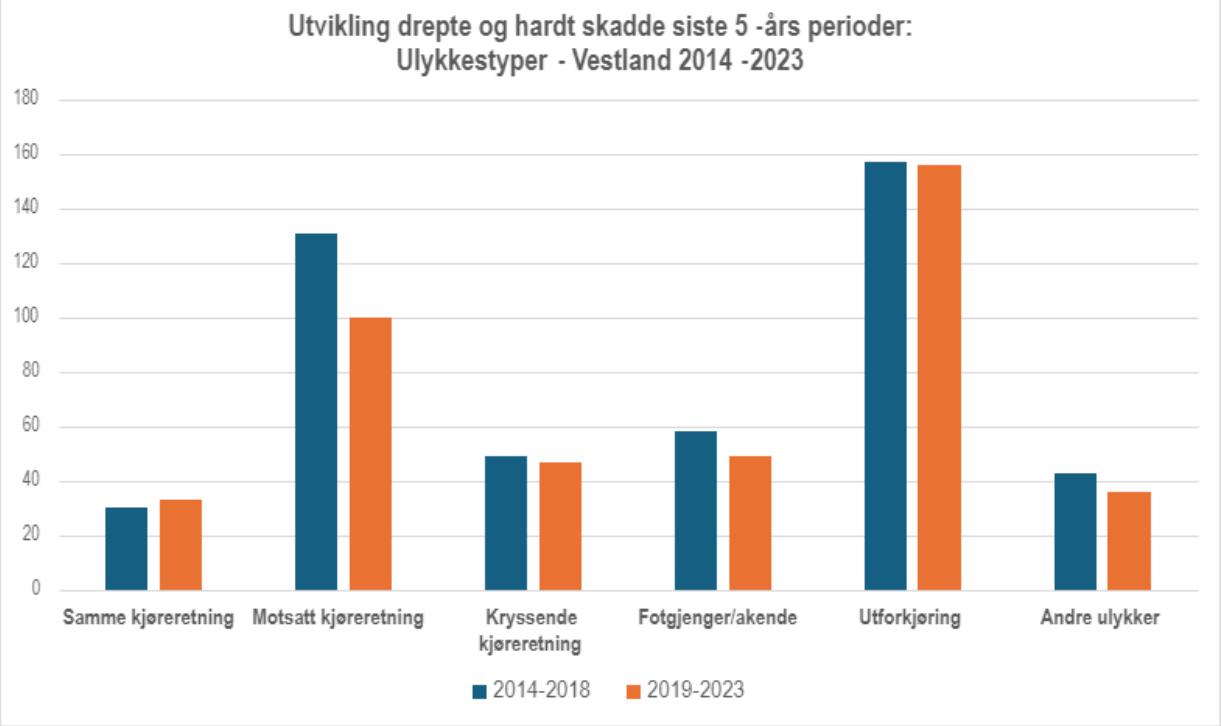
Fylke	Alle veier Drepte/hardt sk per mrd kjtkm ᴬ		Riksveier Drepte/hardt sk per mrd kjtkm		Fylkesveier Drepte/hardt sk per mrd kjtkm		Kommunale veier Drepte/hardt sk per mrd kjtkm	
Østfold	9,9		7,2		15,1		4,7	
Akershus	10,1		4,7		22,6		7,3	
Oslo	14,2		6,5				33,7	
Innlandet	15,7		12,3		25,7		5,2	
Buskerud	12,9		15,1		13,2		6,5	
Vestfold	11,9		3,5		18,7		8,0	
Telemark	16,0		13,1		19,5		13,5	
Agder	14,1		11,2		22,4		5,6	
Rogaland	14,4		9,7		20,2		9,9	
Vestland	18,8		18,3		22,8		9,8	
Møre og Romsdal	12,2		8,6		17,4		7,2	
Trøndelag	8,7		8,1		10,8		6,3	
Nordland	22,2		27,8		21,3		11,4	
Troms	14,4		18,5		12,8		9,2	
Finnmark	19,8		19,0		26,6		12,6	
Norge samlet	13,6		10,5		19,1		10,6	

Risiko for å bli drept eller hardt skadd per mrd. kjøretøykm fordelt på fylker og veikategori (basert på statistikk for årene 2021-2024).

Ut frå tabellen kan ein mellom anna sjå:
Vestland hadde i perioden 18,8 drepne/hardt skadde per mrd. køyretøykm., og er såleis fylket med nest høgst risiko etter Nordland (22,2). Landssnittet ligg på 13,6.
Fylkesveg har klart høgare risiko enn riksveg og kommunal veg, både i Vestland og på landsbasis.
Fylkesveg i Vestland har nest høgst risiko i landet (22,8) etter Innlandet, samanlikna med fylkesveg i dei andre fylka. Landssnittet ligg på 19,1.
Riksveg i Vestland har nest høgst risiko i landet (18,3) etter Nordland (27,8). Landssnittet ligg på 10,5.
Skilnadar i kor stor del av trafikkarbeidet som går på riksveg og fylkesveg, og standarden på vegane forklarar truleg ein god del av dei store skilnadane ein ser mellom fylka.

Dominerande ulykkestypar

Dominerande ulykkestypar siste tiårsperiode er utforkøyringsulykker, møteulykker og ulykker med mjuke trafikantar. Over perioden har det vore ei positiv utvikling i talet drepne/hardt skadde i møteulykker og fotgjengarulykker, medan ein for utforkøyringsulykker ikkje kan sjå tilsvarande tendens.



Drepne og hardt skadde i Vestland 2011-2023, etter ulykkestypar.

Transportform

Ulykkene med mjuke trafikantar utgjer ein stor del av ulykkene, særleg i byar og større tettstader. Fotgjengarulykker utgjer om lag 12 prosent av drepne og hardt skadde i Vestland. Det gir eit årleg snitt på 10 i siste femårsperiode. Om lag 60 prosent av drepne og hardt skadde fotgjengarar er i Bergen. Det er ikkje registrert omkomne fotgjengarar i 2019 og 2020. For sykkel har det vore ei negativ utvikling dei siste åra. I perioden 2011-2015 var det i snitt 8 drepne og hardt skadde per år, med tilsvarande tal for 2016-2020 på om lag 10. Av desse er 45 prosent i Bergen. Som nemnt er det store mørketal for eineulykker med sykkel.

Frå 2019 har ein sett ei sterk auke i bruk av elsparkesyklar. Auken har kome gjennom at utleigeselskap har etablert seg i byområda, samt at folk har skaffa seg køyretøya privat. Skadetal frå helseføretaka slår fast at det her er stor underrapportering, og studie viser at desse køyretøya har eit høgt risikonivå. Både lokalt og nasjonalt er det utarbeidd regelverk knytt til regulering av desse køyretøya, som er venta å ha positiv verknad på ulykkestala.

For tyngre motorsyklar (MC) er det ei negativ utvikling i skadetala i seinare år. I siste femårsperiode (2016-2020) var det årleg i snitt om lag 14 drepne og hardt skadde, medan i perioden 2011-2015 var snittet på under 12. Utviklinga kan til dels forklarast med at talet førsteregistrerte tyngre motorsyklar i Vestland dobla seg i perioden 2011-2020[61]. Ein stor del av dei alvorlege MCulykkene er utforkøyringar.

[61] Kjelde: Køyretøyregisteret. Førsteregistreringar tung MC: I 2011; 471. I 2020; 1013.

Risiko for trafikant- og aldersgrupper

Transportøkonomisk institutt (TØI) har samanlikna risiko i vegtrafikken i 2017/18 med tidlegare år[62]. I Noreg har det vore ei positiv utvikling i risiko for alle trafikant- og aldersgrupper sidan 1980-talet og fram til no. Skilnadane mellom dei ulike aldersgruppene har også vorte mindre, sjølv om unge (18-24 år) og eldre i aldersgruppa 75+ framleis har tydeleg høgare risiko. Særleg positiv har utviklinga vore for unge bilførarar og -passasjerar. Som fotgjengarar og syklistar er det berre dei eldste som har særskilt høg risiko. Menn har høgare risiko for å verta drepen, medan kvinner har høgare risiko for å verta skadd. Ulykker med mannlege sjåførar skjer i høgare fart, og mange dødsulykker involverer ein mannleg, ruspåverka førar. Samla sett er det små skilnadar mellom kjønna når det gjeld risiko for å verta innblanda i ei personskadeulykke.

Bilførarar og -passasjerar har klart lågast risiko for å verta drepen eller hardt skadd. I 2018 var risikoen deira høvesvis 0,006 og 0,004 per million personkm. Tilsvarande hadde gåande, ut frå den offisielle ulykkesstatistikken, om lag fem gongar så høg risiko for å verte drepen eller hardt skadd som bilførarar, medan risikoen for syklande var ti gongar så høg. Den reelle risikoen er, særleg for syklistane langt høgare, grunna stor grad av underrapportering av eineulykker. Ein må også ha i mente at eineulykker med gåande ikkje vert rekna som vegtrafikkulykker[71]. Vidare viser dei data at moped i 2018 hadde noko lågare risiko enn sykkel, medan førarar av tung mc nærma seg tjue-gongen i risiko for å verta drepen/hardt skadd (0,109 per million personkm), samanlikna med bilførarar. Førarar av lett mc hadde høgst risiko av alle trafikantgrupper – om lag tre gongar så høg som tung mc (0,301). Denne forskinga viser til at den sterkt veksande snittalderen for førarar av tung mc gjennom dei siste tiåra er ei viktig årsak til den sterkt reduserte risikoen over tid for trafikantgruppa. Førarar av lett mc er til samanlikning ofte unge og dermed risikoutsette.

Risikoåtferd

Risikoåtferd i trafikken er framleis ei sentral forklaring for kvifor mange alvorlege ulykker skjer. Manglande bruk av sikkerheitsutstyr er tilsvarande ei sentral forklaring for kvifor mange ulykker får eit særs alvorleg utfall som kunne vore unngått ved bruk av tryggingsutstyr. I Ulykkesanalysegruppa (UAG) sitt nasjonale arbeid med å analysera dødsulykker, vert det vurdert ulike medverkande faktorar til kvifor ulykker skjer og kvifor dei får eit tragisk utfall. I perioden 2011-2020 er det vurdert at 29 prosent av dødsulykkene nasjonalt har veg og vegmiljø som medverkande faktor. Involverte køyretøy speler inn som ei forklaring i 27 prosent av ulykkene, mens tilhøve knytt til vêr- og føretilhøve vert vurdert som medverkande faktor i 20 prosent av ulykkene.

Ulike formar for risikoåtferd dominerer likevel biletet. Til dømes utgjer manglande førardugleik ein medverkande faktor i heile 49 prosent av dødsulykkene, høg fart etter tilhøva/godt over fartsgrensa har medverka i 34 prosent og ruspåverknad i 22 prosent av dødsulykkene. Desse tala baserer seg på snittal for heile perioden 2011-2020[63].

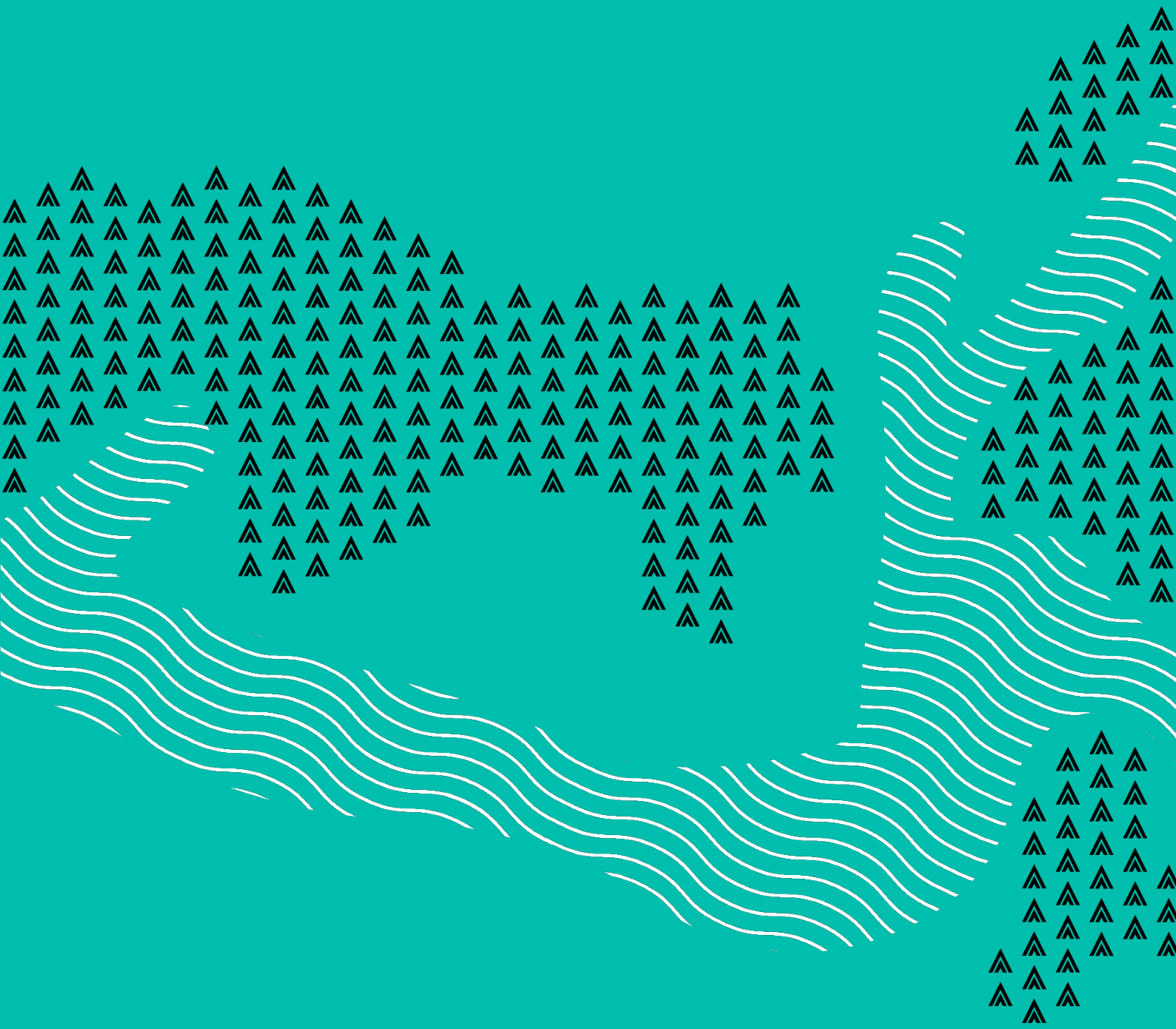
I samband med punktet manglande førardugleik, er manglande merksemd og informasjonsinnhenting den vanlegaste enkeltfaktoren som går att. Manglande bruk av tryggingsutstyr er også ei sentral

[62] Bjørnskau, T (2020): *Risiko i veitrafikken 2017/18*. TØI-rapport 1782/2020: Transportøkonomisk institutt. [71] I 2016 var 97 % av registrerte fotgjengarskadar ved Oslo skadelegevakt eineulykker (fall osb.).

[63] Resultat frå Statens vegvesen si ulykkesanalysegruppe (UAG) viser at rus var ein sannsynleg medverkande årsak til 25 prosent av dødsulykkene i perioden 2017-2020. Av desse skuldast 47 prosent alkohol, 29 prosent narkotika/trafikkfarlege legemiddel og 24 prosent blandingsrus.

forklaring for kvifor ulykkene får eit slikt tragisk utfall. I perioden 2011-2020 var det 35 prosent av dei omkomne som ikkje brukte bilbelte. 12 prosent av dei omkomne på MC brukte ikkje hjelm, eller brukte denne feil. 47 prosent av omkomne syklistar i perioden 2011-2020 brukte ikkje sykkelhjelm[64]. Dette er enkle tiltak som ein veit har god effekt.

[64] Kjelde: Statens vegvesen (2021). *Dybdeanalyser av dødsulykker i vegtrafikken 2020.*



vestlandfylke.no