



Til Hordaland fylkeskommune
v/ samferdsleavdelinga, Marte Hagen Eriksrud

Merknad til høyringsinnspel: 2015/10633

Vår ref.: Knut Olav Røssland Nestås

Dato: 6.4.2017

Innspel til Regional transportplan Hordaland 2018-2029

Hordaland fylkeskommune har eit viktig ansvar for trafikktryggleiken i fylket, jf. vegtrafikklova § 40a og folkehelselova § 20 og 21. Ansvar er todelt; investeringar og vedlikehald av fylkesvegnettet og regional samordning- og tilrådingfunksjon, m.a. gjennom Fylkestrafikksikringsutvalet (FTU). Ansvar inkluderer både fysiske tiltak og haldningsskapande arbeid/trafikanretta tiltak. Fylkeskommunane er i tillegg m.a. arbeidsgjevar, kjøpar av transporttenester og skuleeigar, noko som gir eit breitt verkemiddelapparat. Det er også verd å peike på at fylkeskommunen skal identifisere folkehelseutfordringar, fremje folkehelsearbeidet, jobbe med utfordringar og påverknadsfaktorar, og vere pådrivar for og samordne folkehelsearbeidet i fylket, jf. folkehelselova § 20 og 21. Det breie ansvaret gir òg gode moglegheiter til variert og samordna innsats for å førebyggje trafikkulukker.

Trygg Trafikk i Hordaland har følgjande innspel til Regional transportplan Hordaland 2018-2029:

1. Trafikkstryggleik må vere eit hovudmål for regionalt samferdslearbeid

Trafikkulukker er framleis ei utfordrande side for transportsektoren, også i Hordaland. Dei siste ti åra har nedgangen vore markant, men likevel var det til saman 14 menneske som omkom i Hordaland i 2015 og 2016. 14 menneske for mykje. Om lag tusen menneske er registrert med ulike typar personskadar i Hordaland, etter trafikkulukker i 2015 og 2016. I tillegg veit me at det er underrapportering på somme typar ulukker, ikkje minst blant syklistar. Ulukkene får personlege følgjer og har samtidig store samfunnsmessige kostnader. I *Nasjonalt tiltaksplan for trafikkikkerhet på veg 2014-2017* er det sett som mål at talet drepne og hardt skadde i hordalandstrafikken skal vere redusert til maks 47 i 2024. Me har alle ein jobb å gjere for å nå denne målsetjinga.

I ny Nasjonal transportplan 2018-2029 vert nullvisjonen vidareført, med eit nytt ambisiøst etappemål om maks. 350 drepne og hardt skadde innan 2030. Gjeldande etappemål om maks. 500 drepne og hardt skadde i 2024 blir dermed eit delmål.

Trygg Trafikk er opptekne av at nullvekstmåla både lokalt, regionalt og nasjonalt vert sett i samanheng med nullvisjonen. Det er positivt med ambisjonar om at fleire skal sykle og gå, samtidig er det avgjerande at nullvekstsatsinga har med seg den klassiske trafikksikringstenkinga i verkemiddelapparatet: For å hindre ein auke i ulukker blant mjuke trafikantar må nye tiltak på veg/infrastruktur, trafikantretta satsing og krav overfor køyretøy høyre med.

Trygg Trafikk i Hordaland er difor nøgde med at høringsframlegget til Regional transportplan har ei forbetring i 2.1 Mål med tilhøyrande overordna målsetjing og delmålsstruktur, samanlikna med tidlegare. Både den overordna målsetjinga og delmåla har formuleringar om at vegnetta og transportsystema skal vere m.a. sikkert, trygt og trafikksikkert. I strategiar for utvikling av fylkesvegnettet vert dette fint reflektert ved å understreke behov for innsats og prioritering av vedlikehald, punktutbetring/strekningsutbetring på øvrig fylkesvegnett og gjennom prioritering av trygge skulevegar. Trygg Trafikk er positive til at Hordaland fylkeskommune nemner «Hjertesone» som eitt konkret trafikksikringstiltak som kan vurderast, og også ser dette opp mot ambisjonen om å legge til rette for at fleire skal gå og sykle.

Strategiar for transportsystemet i Bergensområdet seier derimot ikkje noko om trafikktryggleik, sjølv om delmålet peikar på «trygg transport». Trygg Trafikk oppmodar difor om at ein ser på korleis trafikktryggleik kan integrerast som ein del av strategigrunnlaget for transportsystem i Bergensområdet.

2. Samferdselsjefane sine tilrådingar i stortingsmelding nr. 40 må følgjast opp

Stortingsmelding. nr. 40 om trafikksikringsarbeidet vart handsama av Stortinget i januar 2017, jf. Innst. 188 S (2016-2017). Trafikksikringsarbeidet i fylkeskommunar og kommunar vert omtalt i eit eige kapittel (jf. kap. 4.9), som m.a. inneheld seks tilrådingar frå dei fylkeskommunale samferdslesjefane i Noreg:

- Trafikantretta tiltak må prioriterast høgare på alle nivå
- Fylkeskommunen må tilrettelegge for aktivt og målretta samarbeid mellom etatar og organisasjonar
- Etatar med ansvar for trafikktryggleik må delta i dei fylkeskommunale trafikksikringsutvala
- Det må bli stilt krav til at fylka utarbeider regional strategi/plan for trafikktryggleik med god involvering og politisk forankring
- Godkjenningsordninga «Trafikksikker kommune» bør vidareutviklast med mål om at alle kommunar/fylkeskommunar vert godkjent
- Det vert stilt krav om at trafikktryggleik skal vere tema i areal- og transportplanar, samt byvekstavtalar

Trygg Trafikk i Hordaland vonar at ein framtidig byvekstavtale òg har ambisjonar knytt til trafiktryggleik, jf. punkt 4.2.5 i planframlegget. I tillegg ser me òg at Regional transportplan 2018-2029 som strategisk dokument kan verte tydelegare på momenta ovanfor. Kap. 5 i planframlegget har mykje godt ved seg, men bør målbere fleire av tilrådingane frå samferdslesjefane, og samtidig synleggjere fylkeskommunen si rolle som ein aktør med regional pådrivar-, samordnings- og tilrådingsfunksjon, jf. vegtrafikklova § 40a og folkehelselova § 20 og 21.

Kapittel 5 peikar elles m.a. på at nullvisjonen vert lagt til grunn, og at fylket skal satse på vedlikehald, redusere forfall, og prioritering av trygge skuleveggar, inkl. satsing på trafikksikringstiltak som «Hjertesone». Dette er strategiar Trygg Trafikk er positive til. Prioritering av drift og vedlikehald framføre nybygg er også ei fornuftig tilnærming i ny Regional transportplan, med tanke på forfallsestimatet på om lag 7,35 milliardar. Også satsing på å redusere risiko knytt til gamle tunnelar og satsing på rassikring er nødvendig i eit fylke med omfattande utfordringar på desse områda. Dette er i tråd med å skape meir tilgjevande vegmiljø, jf. nullvisjonsarbeidet og det offentlege sitt ansvar overfor trafikantane.

For å synleggjere fylkeskommunen si rolle som regional aktør med pådrivar-, samordnings- og tilrådingsfunksjon, tilrår me å dele kapittel 5.2.8 inn i to nye underkapittel, tilsvarande 5.2.8.1 Trafikantretta- og organisatoriske trafikksikringstiltak og 5.2.8.2 Fysiske trafikksikringstiltak. Dette er òg eit naturleg grep sidan *trygg skuleveg* er nemnt både som strategi på side 38 og tiltak på side 48, men ikkje har noko særleg omtale imellom, med unntak av ein faktaboks om «Hjertesone». Framlegg til nye underkapittel er vedlagt høyringsinnspellet.

Trygg Trafikk i Hordaland er i tillegg positive til tiltaka fylkeskommunen skisserer for auka satsing for å få fleire til å gå og sykle. Det at ein ser satsing på gange og sykkel i samanheng med kommunale trafikksikringsplanar, er fornuftig og kan sikre at satsinga vert sett i samanheng med den klassiske trafikksikringstenkinga, som involverer eit breitt og variert verkemiddelapparat. Her vert også behovet for tiltak for å skilje gåande og syklande, for slik å sikre tryggleiken til dei ulike trafikantgruppene, trekt fram på ein god måte.

3. RTP må samkøyrast med nytt program/ny plan for trafiktryggleik

Snart vert også arbeidet med ny plan for trafikksikring sett i verk, sjølv om det pr. no er noko usikkert om denne vert ein del av investeringsprogram for fylkesvegnettet eller ein eigen tiltaksplan. Trygg Trafikk vil understreke at utforming av ein slik plan/program er svært viktig for det operative trafikksikringsarbeidet i regionen. I tillegg er planen også med på å synleggjere det breie verkemiddelapparatet me er avhengige av for framleis å redusere talet drepne og hardt skadde. Det er òg ønskeleg med ei tettare forankring av relevante planar for trafikksikring med framtidige regionale planar, t.d. areal- og transportplanar, folkehelseplanar, samt byvekstavtalar og så vidare. Dette kan gjerast gjennom gode overordna føringar som er i tråd med samferdslesjefane sine tilrådingar i stortingsmelding nr. 40, jf. omtale ovanfor.

4. Planen må byggje på eit godt kunnskapsgrunnlag

Eit godt kunnskapsgrunnlag er avgjerande for gode regionale planar. Trygg Trafikk i Hordaland vil difor oppmoda til at konsekvensar for trafikktryggleiken inngår i alle relevante utgreiingar.

Utgreiingar knytt til nullvekstmålet må til dømes setje søkjelys på trafikksikring for mjuke trafikantar. Viktige satsingar i infrastrukturen må inkludere auka utbygging av samanhengande og separate gang- og sykkelveggar, utbetring av trafikkfarlege kryss, rydding av sideterreng, betre vedlikehald, lyssetjing, omregulering av gater/kørefelt som vert atterhaldt mjuke trafikantar, og 30 km/t fartsgrense i byområde med blanda trafikk og rundt skular. Samtidig kan me ikkje utelukkande «byggje oss ut av problema». Det trafikantretta arbeidet må også verte prioritert, slik at me får eit godt samspel mellom trafikantgruppene. Viktige satsingar bør inkludere styrka trafikkopplæring for born og unge i barnehage og skule (gjerne i regi av godkjenningsordninga Trafikksikker kommune), fokus på generell trafikk-kompetanse og auka bruk av sikringsutstyr (hjelm, ringeklokke, brems, refleks) m.v.

Vidare må utgreiingar av vegnettet rette eit spesielt søkjelys på sikringstandarden på fylkesvegane. Her er ulukkesrisikoen mange stader framleis altfor høg. Viktige tiltak for meir trafikksikre fylkesveggar er møtefrie veggar med midtdelalar, forsterka vegoppmerking/sinusfresing m.v., betre vedlikehald, fokus på gode haldningar, samt kontrollar (både streknings-ATK og politikontrollar).

Med venleg helsing

Trygg Trafikk

Knut Olav Røssland Nestås
Distriktsleiar for Trygg Trafikk i Hordaland
41206132
nestas@tryggtrafikk.no

Vedlegg:

Framlegg til nye underkap. til kap. 5 Fylkesvegnettet og 5.2.8 Trafikksikring.

5.2.8 Trafikksikring

5.2.8.1 Trafikantretta- og organisatoriske trafikksikringstiltak

Fylkeskommunen skal etter folkehelselova identifisere folkehelseutfordringar, fremje folkehelsearbeidet, jobbe med utfordringar og påverknadsfaktorar, og vere pådrivar for og samordne folkehelsearbeidet i fylket, jf. folkehelselova § 20 og 21. Trafikktryggleik er ein faktor med konsekvensar for folkehelsa. Fylkeskommunen har også etter vegtrafikklova § 40a eit ansvar for å tilrå og samordne tiltak for å fremja trafikktryggleiken i fylket. Eit ledd i dette arbeidet er Fylkestrafikksikringsutvalet i Hordaland (FTU), som er eit politisk utval, som skal fremje trafikktryggleiken, og følgje opp regionale og nasjonale planar. Fylkeskommunen vil aktivt leggje til rette for samarbeid mellom etatar og organisasjonar, og få relevante instansar involvert i FTU.

I tillegg til ansvaret for å tilrå og samordne tiltak for å koordinere trafikktryggleiken i fylket har fylkeskommunen roller på fleire plan i trafikksikringsarbeidet. Som regional planmynde skal trafikksikringsperspektivet takast til vurdering og takast inn i regionalt planarbeid der det er relevant. Fylkeskommunen har også ansvar for planlegging, drift og utvikling innan vidaregåande skule og elevane si helse, miljø og tryggleik. For å bevisstgjere, utfordre og stimulere til auka innsats er kommunalt trafikksikringsarbeid eitt viktig satsingsområde. Folkehelselova legg til grunn at alle kommunar skal utarbeide ei kunnskapsoversikt som skildrar lokal folkehelsestatus, inkludert oversikt over skader og ulykker. Kommunane har ansvar for utarbeiding av kommunale trafikksikringsplanar. Planane skal vere heilskaplege og gje innspel om tiltak på riks- og fylkesvegnettet. Fylkeskommunen legg vekt på at planane omfattar gode tiltak på det haldningsskapande og organisatoriske feltet, som mellom anna kan forankrast gjennom arbeidet med Trafikksikker kommune. Fylkeskommunen vil halde fram med å stimulere til utvikling av trafikksikre lokalsamfunn, og difor også bidra til at fleire kommunar blir godkjent som ein del av Trafikksikker kommune-ordninga i samarbeid med Trygg Trafikk. Hordaland fylkeskommune vil også jobbe for fleire trafikantretta trafikksikringstiltak i fylkeskommunale sektorar, til dømes som skuleeigar. Investeringsprogrammet for fylkesvegnettet vil omhandle ulike tiltak for å betre trafikktryggleiken, også retta spesifikt mot trafikantretta og organisatoriske trafikksikringstiltak.

Faktaboks Trafikksikker kommune: Trafikksikker kommune byggjer på Trygg Trafikk si godkjenningsordning som kvalitetssikrar kommunen sitt trafikksikringsarbeid. Arbeidet skal vere systematisk og tverrsektorielt, og ha forankring i den administrative og politiske leiinga i kommunen. At ein blir godkjend som ein Trafikksikker kommune er eit kvalitetsstempel for godt, målbevisst og samordna arbeid med trafikktryggleik.

5.2.8.2 Fysiske trafikksikringstiltak

Mange alvorlege ulukker på fylkesvegnettet skuldast møte- og utforkøyringsulukker utanfor tettbygd strom. Som vegeigar må fylkeskommunen bidra til å redusere omfang og konsekvensar av møte- og utforkøyringsulukker. Det er i liten grad praktisk mogleg å etablere midtdelarar på fylkesvegar på grunn av manglande vegbreidde. Som eit alternativ bør mellom anna midtmerking i form av til dømes sinusfresing vurderast ved ny dekkelegging og/eller merking av fylkesvegar der dette er praktisk mogleg. Forsterka rekkverk er også aktuelt for å forhindre utforkøyringsulukker. I tillegg til tiltak inn mot møte- og utforkøyringsulukker, er det eit stort behov for å auke satsinga på trafikksikringstiltak for mjuke trafikantar. Trygge skulevegar er eit viktig område innanfor trafikksikringsarbeidet. Dette må sjåast i

samanheng med ei styrking av gang- og sykkeltiltak i regionsentra, så vel som byutviklingsarbeidet i bergensområdet. I tillegg til planlegging og gjennomføring av tiltak for gåande og syklende til skulen, er det viktig med gode tiltak ikring skulen. Her kan «Hjertesone»-tenkinga bidra til eitt meir heilskapleg løp frå heim til skule. Hordaland fylkeskommune er positiv til Bergen kommune sitt vedtak om innføring av «Hjertesone», og vurderer det som eit aktuelt tiltak òg i andre kommunar.

Faktaboks «Hjertesone»:

«Hjertesone» er ein felles dugnad, som mellom anna er lansert av Helsedirektoratet og Trygg Trafikk. Føremålet er å skape sikrere skuleveggar, betre helse og styrke miljøet i by og bygd. Gjennom «Hjertesone» vert elevane oppmoda om å sykle eller gå, medan skulane vert oppmoda om å sikre bilfrie sonar rundt skulen. Det bilfrie området kan anten vere fysisk stengt for trafikk eller at det gjennom foreldresamarbeid vert avtalt sikre stoppestader utanfor sona. I oktober 2016 gjorde bystyret i Bergen kommune vedtak om at alle skular i Bergen i løpet av valperioden skal ha ein såkalla «Hjertesone» rundt sin skule.