



SAMMEN
OM



Miljøløftet

Trafikksikringsplan for Bergen

2022–2025

Trafikksikringsplan for Bergen 2022-2025

Bergen bystyre behandlet saken i møtet 25.01.2023 sak 12/23 og fattet følgende vedtak:

1. Bergen bystyre vedtar at Trafikksikringsplan for Bergen 2022-2025 vert lagt til grunn for trafikksikringsarbeidet i Bergen kommune.
2. Bystyret ber byrådet om at Hjertesoneprosjektet utvides til ungdomsskoler. Trafikksikring rundt barneskoler skal prioriteres først.

Merknad 1

En stor grad av reisende i Bergen er myke trafikanter. På vinterstid er vintervedlikehold en av de største faktorene for å sikre trygge reiser. Bystyre ber at kommunen i dialog med andre veieiere sikrer at fremkommeligheten og tryggheten til de myke trafikantene prioriteres.

Merknad 2

Bystyret mener at fysiske tiltak og redusert fart er et viktig tiltak for å trygge skoleveien. Bystyret ber om at dette blir tatt med i videre arbeid med Hjertesoner.

Merknad 3

Å redusere alvorlige trafikkulykker er et viktig hovedmål. Men det burde også være mer enn en strategi, det burde være et eget mål, at høy mobilitet for myke trafikanter som personer med nedsatt funksjonsevne er viktig.

Merknad 4

Under tiltak nr 2 Kunnskapsutvikling må man også ta med universell utforming.

Merknad 5

Når man skal konkretisere tiltakene i planen skal hensynet til personer med funksjonsnedsettelse vurderes. Her må det også tas med at universell utforming og hensynet til personer med funksjonsnedsettelse må gjelde i hele kommunen, ikke bare i sentrale strøk.

Merknad 6

Vintervedlikehold må prioriteres høyt.



- Tale Halsør (prosjektleder), Elin Gullbrå Horntvedt og Jørn Tore Nilsen, Bymiljøetaten, Byrådsavdeling for klima, miljø og byutvikling.
- Gjertrud Karevoll, Plan- og bygningsetaten, Byrådsavdeling for klima, miljø og byutvikling.
- Geir Knutsen og Tore Johansen, Byrådsavdeling for barnehage, skole og idrett.
- Margrethe Moss-Iversen Lundegård og Annette Kathinka Servan, Byrådsavdeling for eldre, helse og frivillighet.
- Cecilie Krohn, Byrådsavdeling for arbeid, sosial og bolig.
- Tor Steinar Høyland og Amalie Bjelland Malmo, Vestland fylkeskommune.
- Bente Isdal, Statens vegvesen.
- Ola Akselberg, Politiet.
- Knut Olav Nestås, Trygg Trafikk.

Om Miljøløftet

Miljøløftet er fellesnamnet på byvekstavtalen for Bergensområdet og den nye bompengepakken. Dei neste 20 åra skal vi bygge bybane, tryggare og betre vegar, sykkelveggar, fortau og miljøgater. Saman skal vi kutte bilkø og klimagassutslepp og sørge for at alle kjem lett og trygt fram i byen vår. Dei tre offentlege vegeigarane: Statens vegvesen, Vestland fylkeskommune og Bergen kommune, er del av samarbeidet.

FORSIDEFOTO | ANETTE GAUSEL BÆRHEIM



Forord	2
DEL 1 – Mål og tiltak	6
Struktur og organisering	7
Utviklingstrekk	12
Innsatsområde	16
1 – Fysiske tiltak i vegnettet	16
2 – Kunnskapsutvikling	18
3 – Haldningsskapande arbeid og opplæring	20
4 – Arealplanlegging	22
DEL 2 – fagleg grunnlag	24
Føringar	25
Kunnskapsgrunnlag	30
Ulukestypar	32
Befolkningsgrupper	38
Trafikanttypar	48
Definisjonar	54



Samandrag

Å kjenne seg trygg i gatene og langs vegane er viktig for å ha eit godt liv i byen og for at innbyggjarar skal kunne ta del i samfunnet. Vi ser heldigvis at den gode utviklinga med stadig færre trafikkulukker held fram både nasjonalt og i Bergen. For å sikre at Bergen er ein inkluderande by der mange kan velje å gå eller sykle, må vi ha eit kontinuerleg arbeid med trafikksikring.

Størsteparten av trafikkulukkene i Bergen er fotgjenarulukker og mjuke trafikantar har mykje større risiko for å bli utsett for trafikkulukker enn bilistar. Å utvikle ein by som er trygg for stadig fleire mjuke trafikantar vil vere ei viktig utfordring å løyse dersom vi skal lukkast med å realisere gåbyen. Eldre er ei anna sårbar gruppe i trafikken, som har større risiko for alvorleg utfall av trafikkulukker. I åra som kjem vil stadig fleire av bergensarane bli eldre og det er viktig å følgje utviklinga for denne gruppa.

El-løperhjula har gjort sitt inntog i Bergens gater dei siste åra og har ført med seg fleire og alvorlege trafikkulukker, samt dårlegare framkome for utsette trafikantgrupper. Utvikling av verkemidlar for å regulere desse er viktig for å gjere byen tryggare.

For å følgje utviklinga i ulukker er det viktig med tilstrekkeleg data. I planperioden er det både nasjonale og lokale initiativ for å registrere trafikkulukker på legevakt og akuttmottak. Dette vil kunne gi verdifull informasjon om utvikling av trafikkulukker og grunnlag for meir målretta tiltak.

Sjølv om ulike offentlege aktørar eig og driftar vegane i byen, arbeider vi fram mot den same visjonen om ingen hardt skadde eller omkomne i trafikken. Vi deler også målsettinga om at fleire skal gå og sykle framfor å køyre bil, og at barn skal kunne gå eller sykle til skulen. Trafikksikringsplanen er ein del av det gode og lange samarbeidet om trafikksikring mellom vegeigarane og er utarbeidd av vegeigarane, politiet og Trygg Trafikk.

VISJON

Vi skal ikkje ha ulukker med drepne og hardt skadde i vegtrafikken – nullvisjonen.

HOVEDMÅL

Bergen skal vere ein trafikksikker by, som legg til rette for at fleire vel å gå og sykle.



STRATEGIAR

FREMJE MJUKE TRAFIKANTAR	UTBETRE UTRYGGE PUNKT OG STREKNINGAR	FREMJE GOD TRAFIKKUNNSKAP OG -HALDNINGAR
--------------------------	--------------------------------------	--

INNSATSOMRÅDE

1 Fysiske tiltak i vegnettet	2 Kunnskapsutvikling	3 Haldningsskapande arbeid og opplæring	4 Arealplanlegging
Utbetre ulukkesutsette punkt og strekningar	Bidra i utvikling av helsebasert skaderegistrering	Evaluering og vidareføring av Hjartesone-prosjektet	Samordna areal- og transportplanlegging
Sikre trygge skuleveggar	Ta i bruk ny teknologi	Gjennomføre kampanjar og arrangement mot risikoåtferd	Utvikle ny kommunal gatenormal
Tilrettelegge for eldre og personar med funksjonsnedsetting	Auke kunnskapen om samspel i trafikken	Informasjon på helsestasjon og i barnehage	Etablere database for trafikksikringstiltak
Betre rutinar ved arbeid på/ved veg		Opplæring i grunnskule	
Styrke vinterdrift		Opplæring i vidaregåande skule	
		Kontrollar mot risikoåtferd	
		Oppfriskningskurs for eldre bilførarar	



DEL I

Mål og tiltak

VISJON

Vi skal ikkje ha ulukker med drepne og hardt skadde i vegtrafikken – nullvisjonen.

MÅL

Bergen skal vere ein trafikksikker by, som legg til rette for at fleire vel å gå og sykle.



FOTO | ANETTE GAUSEL BÆRHEIM

Struktur og organisering

Føringar

Nullvisjonen – å arbeide mot at ingen skal omkomme eller bli alvorleg skadd i trafikken. Nullvisjonen vart vedteken i 2001 av Stortinget og Bystyret i Bergen.

Folkehelse – å sikre alle grupper trygge og inkluderande omgjevnader. Eldre og barn er særleg utsette grupper i trafikken og er avhengige av tilstrekkeleg fysisk tilrettelegging for å kjenne seg trygge og kunne kome seg fram dit dei skal.

Berekraftig mobilitet – å bidra til sunnare og meir miljøvenlege reisevanar som sykkel og gange, og mindre bilkøyring i byen¹. Trafikksikringsarbeidet må sørge for at eit aukande tal mjuke trafikantar ikkje fører til fleire trafikkulukker med alvorleg utfall, men også bidra til å nå målsettingane ved å gjere at det kjennest trygt å ferdast til fots eller på sykkel.

Planen er utarbeidd med omsyn til følgjande planar, vedtak og mål:

- FNs berekraftsmål.
- Nasjonale forventningar til regional og kommunal planlegging 2019–2023.
- Nasjonal transportplan 2018–2029, med Barnas transportplan (under rullering).
- Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018–2021 (under rullering).
- Regional transportplan for Vestland fylke (under arbeid).
- Handlingsplan for trafikksikring i Vestland fylkeskommune (under arbeid).
- Miljøløftet.
- Kommuneplanens arealdel for Bergen 2018.

- Kommuneplanens samfunnsdel, Bergen 2030.
- «Aktiv by – friske bergensere» – Folkehelseplan for Bergen kommune 2015–2025.
- «Et eldrevennlig Bergen» – Seniorplan for Bergen kommune 2019–2024.
- Plan for områdesatsing 2020–2024.
- Grønn strategi – Klima- og energihandlingsplan for Bergen 2016.
- Gåstrategi for Bergen 2020–2030.
- Sykkelstrategi for Bergen 2020–2030.
- Bilfrie soner – forsøksprosjekt i Bergen kommune.

Føremål og avgrensing

Føremål for Trafikksikringsplan for Bergen er i første rekke å redusere talet på alvorlege trafikkulukker i Bergen. Vidare er det eit føremål at fleire kjenner seg tryggare som mjuke trafikantar i byen. Her er det eit særleg fokus på barn, som i liten grad er utsette for trafikkulukker, men der tiltak som Hjartesone og tryggare skuleveggar bidreg til å gjere dei til tryggare og meir kompetente framtidige trafikantar.

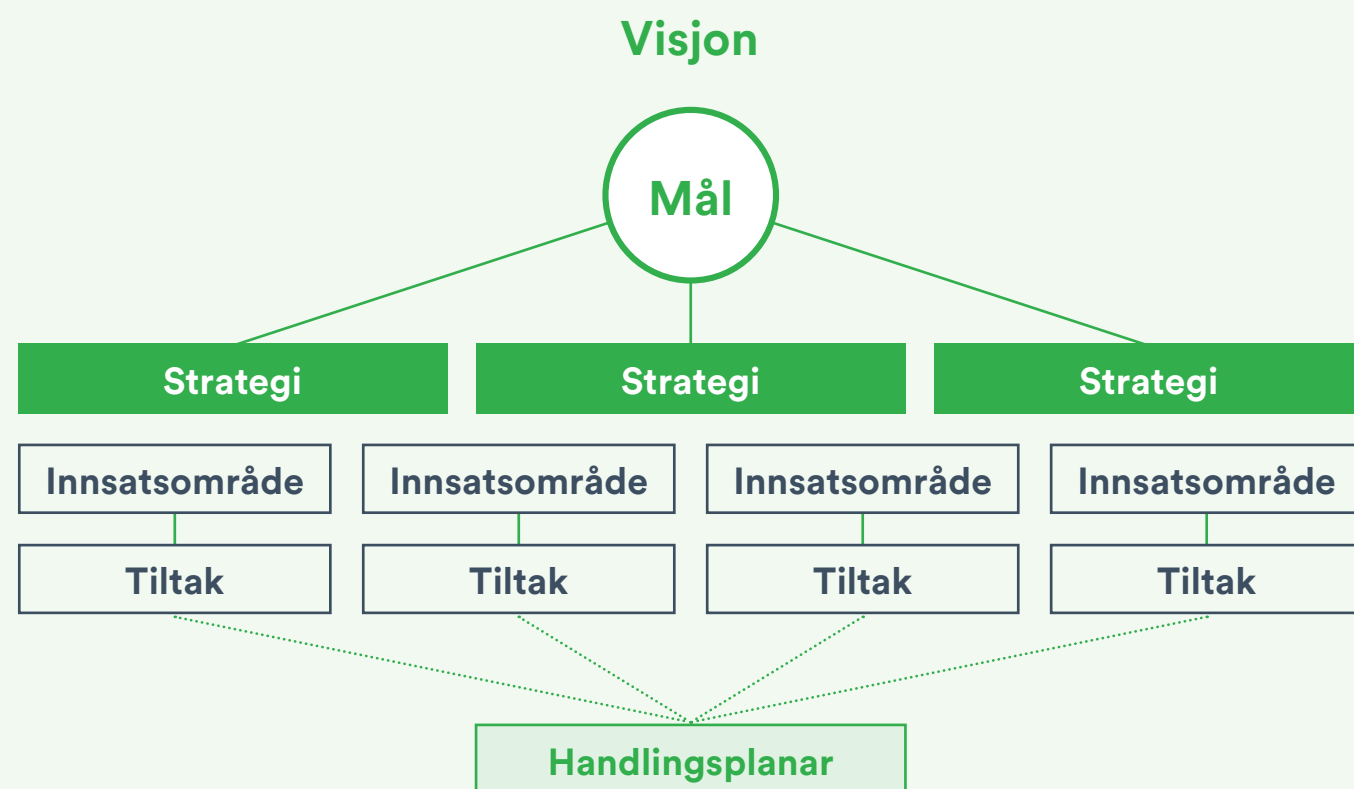
Gå- og Sykkelstrategiane for Bergen 2020–2030 gir føringar for planen og det er difor overlapp mellom fleire av innsatsområda i dokumenta. I hovudsak er satsingar for å gjere det lettare og meir attraktivt å velje gange og sykkel handtert utelukkande gjennom gå- og sykkelstrategiane med tilhøyrande handlingsplanar, medan trafikksikringsplanen også adresserer satsingar som gjer det tryggare å sykle eller gå.

1. Nasjonalt er det vedteke eit nullvekstmål: all vekst i persontransport skal skje ved kollektiv, sykkel og gange. Bergen kommune har vedteke målsetting om 20 prosent reduksjon i personbiltransport innan 2030.



Organisering av TS-arbeidet

Samarbeid mellom aktørane har vore sentralt for å lukkast med å redusere talet på alvorlege trafikkulukker. Aktørane har ulike roller og verkemidlar i dette arbeidet. **Miljøløftet** er eit samarbeid mellom stat, fylke og kommune og investerer i tiltak for å auke gå- og sykkelandelen og styrke trafikktryggleiken. **Statens vegvesen** har ansvar for Europa- og Riksveg, trafikktryggleik på alt vegnett, nasjonale kampanjar og kontrollar, **Vestland fylkeskommune** har ansvar for Fylkesveg og opplæring i vidaregåande skule og **Bergen kommune** for kommunal veg og opplæring i barnehage og grunnskule. **Politiet** driv ulukkesførebyggjande og haldningsskapande arbeid, og skal avdekke, etterforske, straffe-forfølge og iretteføre trafikkriminalitet. **Trygg Trafikk** er ein frivillig organisasjon som jobbar for best mogleg trafikktryggleik for alle trafikantgrupper. Organisasjonen er det leiande miljøet for trafikkopplæring av barn og unge, som dei har ansvar for i samarbeid med kommunen og fylkeskommunen.



drepte og hardt skadde

Visjon

Vi skal ikkje ha ulukker med drepne og hardt skadde i vegtrafikken.

Nullvisjonen er vedteken nasjonalt og i Bergen kommune, og slår fast at det ikkje skal vere ulukker med drepne eller hardt skadde i Bergen.

Mål

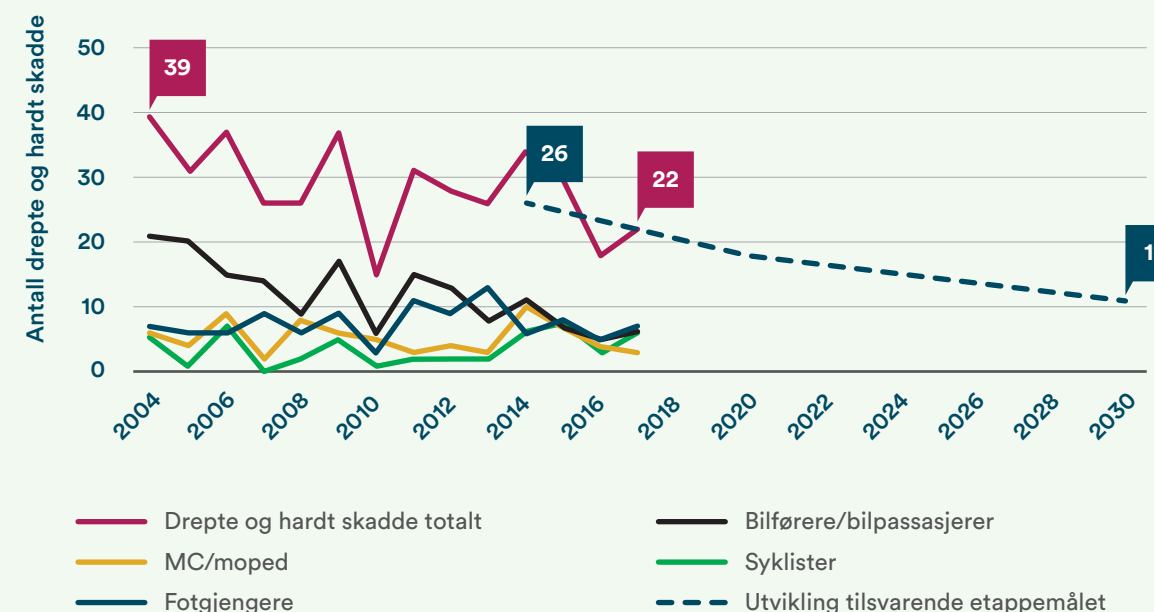
Bergen skal vere ein trafikksikker by, som legg til rette for at fleire vel å gå og sykle.

I Nasjonal transportplan 2018–2029 er det fastsett etappemål for nullvisjonen. Ambisjonen er at det nasjonalt maksimalt skal vere 350 drepne eller hardt skadde i 2030. I 2017 var det 22 omkomne eller hardt skadde i trafikken i Bergen kommune og om Bergen skal halde utviklinga som etappemålet i Nasjonal Transportplan byggjer på, skal vi innan 2030 halvere dette, til ikkje fleire enn 11 drepne eller hardt skadde i trafikken i 2030². Målsetting for planperioden er å sjå ei utvikling i ulukker som er i tråd med dette etappemålet for nullvisjonen, og på same tid bidra til ei utvikling med fleire gåande og syklende i byen.

Indikator: Tal på drepne og hardt skadde i politi-rapporterte trafikkulukker.

2. Samferdselsdepartementets oppdrag til Nasjonal transportplan 2022–2033 – Koblingen mellom nullvekstmålet og nullvisjonen (Statens vegvesen).

Figur 11.1 | Utvikling i drepne og hardt skadde i Bergensregionen (tall fra STRAKS-ulykkesregisteret)





Strategiar

• Fremje mjuke trafikantar

Ved å få fleire til å gå eller sykle, framfor å køyre privatbil, vil vi kunne få ein nedgang i trafikkulukker. Val av tiltak, som prioritering av fartsdemping, og utforming av gater på gåande sine premiss, vil bidra til sikre den ønska endringa i reisevanar og på same tid trygge dei mjuke trafikantane. Prioritering av strategisk viktige område for gange- og sykkel vil også bidra til å kople nullvisjonen og nullvekstmålet. Arealplanlegging, gange- og sykkeltiltak vil vere viktige verktøy for denne strategien, som i stor grad følgjast opp gjennom andre planar og handlingsplanar.

For å kunne ta tilstrekkeleg omsyn til mjuke trafikantar, er det behov for ny kunnskap om punkt, strekningar eller tilhøve der desse er særleg utsette.

FOTO | JØRGEN EIDE



• Utbetre utrygge punkt og strekningar

Vegnettet er i stor grad utbygd og det er behov for tiltak i punkt eller på strekningar der det er fare for trafikkulukker med alvorleg utfall. For å kunne ta tilstrekkeleg omsyn til mjuke trafikantar, er det behov for ny kunnskap om punkt, strekningar eller tilhøve der desse er særleg utsette. Utrygge punkt som er viktige for sårbare grupper får særleg fokus for å sikre at alle kjenner seg trygge i trafikken.

• Fremje god trafikkkunnskap og -haldningar

Trafikkulukker skuldast ofte manglande kunnskap om trafikk, og desse utviklast gjennom opplæring, haldningskampanjar og kontrollar.

INNSATSOMRÅDE			
1 Fysiske tiltak i vegnettet	2 Kunnskapsutvikling	3 Haldningsskapande arbeid og opplæring	4 Arealplanlegging
Utbetre ulukkesutsette punkt og strekningar	Bidra i utvikling av helsebasert skaderegistrering	Evaluering og vidareføring av Hjartesone-prosjektet	Samordna areal- og transportplanlegging
Sikre trygge skuleveggar	Ta i bruk ny teknologi	Gjennomføre kampanjar og arrangement mot risikoåtferd	Utvikle ny kommunal gatenormal
Tilrettelegge for eldre og personar med funksjonsnedsetting	Auke kunnskapen om samspel i trafikken	Informasjon på helsestasjon og i barnehage	Etablere database for trafikksikringstiltak
Betre rutinar ved arbeid på/ved veg		Opplæring i grunnskule	
Styrke vinterdrift		Opplæring i vidaregåande skule	
		Kontrollar mot risikoåtferd	
		Oppfriskningskurs for eldre bilførarar	



Utviklingstrekk

Færre trafikkskade

Trass i ei stadig aukande transportmengd i samfunnet, går talet på trafikkskade jamt nedover. I europeisk samanheng har Noreg det lågaste talet drepne i vegtrafikken samanlikna med innbyggartalet (2019) dei siste fem åra. Også i Bergen går utviklinga rett veg med tanke på reduksjon i trafikkulukker. For å nå mål om vidare reduksjon er det behov for ytterlegare tiltak.



FOTO | ANETTE GAUSEL BÆRHEIM

Positiv utvikling hos barn og unge

Stadig færre barn er involvert i trafikkulukker og i 2019 var det første året i nyare tid at ingen barn i Noreg omkom i trafikken. Ungdom er ei meir utsett gruppe, men også her ser vi ei positiv utvikling og nasjonalt er skaderisikoen for unge bilførarar nær halvert dei siste fem åra. Mange barn bli køyrd til skulen i dag og det er ei nasjonal og lokal målsetting at 80 prosent av barn og unge skal gå eller sykle til skulen. Utbetring av skuleveggar og skuleområde i kombinasjon med haldningsskapande og opplæringstiltak er sentralt for å halde fram den positive utviklinga i ulukker og på same tid få fleire barn til å gå eller sykle til skulen.



FOTO | JØRGEN EIDE

Stadig fleire eldre

Innbyggartalet i Bergen er venta å auke dei kommande 20 åra og veksten er i hovudsak i den stadig eldre befolkinga. Eldre er meir utsette for at ulukker får alvorleg utfall og alvorsgraden aukar med alderen. For denne gruppa vil tiltak for å gjere trafikkiletet meir oversiktleg og god drift og vedlikehald av gangtrasear vere viktig for å hindre fall.



FOTO | ANETTE GAUSEL BÆRHEIM

Mjuke trafikantar særleg utsette

Den største gruppa alvorlege ulukker i Bergen er fotgjengarulukker. Mjuke trafikantar er særleg utsette i trafikken og risikoen for å bli drepen eller hardt skadd er om lag 5 gongar høgare for gåande samanlikna med personbilførarar. I ein by der fleire skal gå eller sykle er det viktig å sette inn tiltak å hindre at dette også vil føre til ein auke i ulukker for ei utsett trafikantergruppe.



FOTO | ANETTE GAUSEL BÆRHEIM



Gåbyen

Å redusere biltransport er i tillegg til å være viktig for byutvikling og miljø, eit viktig trafikksikrings tiltak. Kommuneplanens samfunnsdel og arealdel legg opp til ei fortetting kring senterområde i byen. I desse områda vil det vere kortare mellom målpunkt og ein stor og stadig større del av befolkninga i byen vil bu i desse områda. Kring sentra skal gange vere den prioriterte transportforma. I slike område vil det kunne komme nye behov for å betre trafiktryggleiken, også på strekningar som ikkje har vore ulukkesutsette så langt, eller grunna konflikter som oppstår når det er mindre bilar, til dømes mellom syklistar og fotgjengarar.



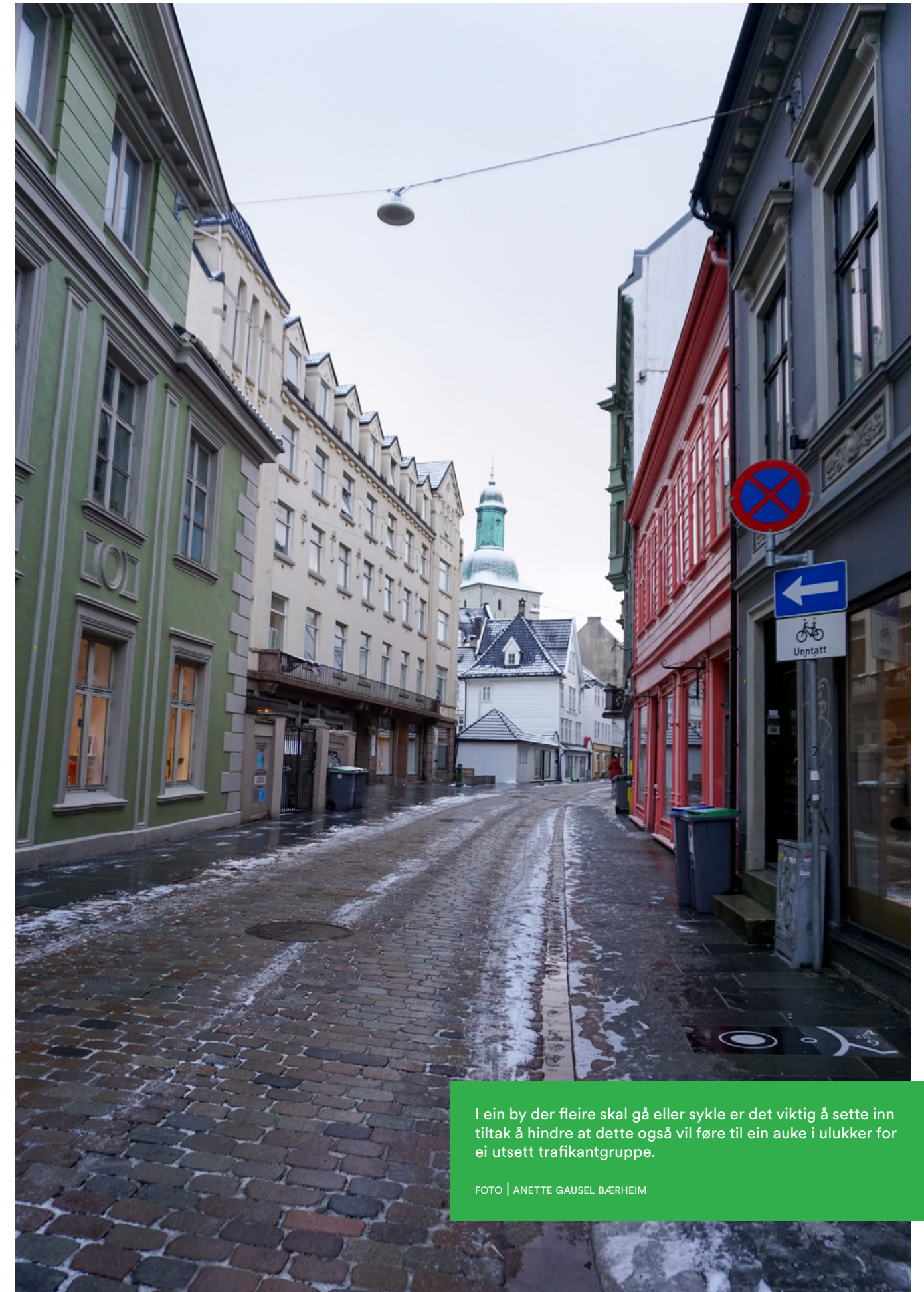
FOTO | ANETTE GAUSEL BÆRHEIM

Mikromobilitet

Ulike formar for mikromobilitet, som elektriske løperhjul har hatt ein enorm vekst i bybildet og trafikken. Køyretøya er bidrag til meir berekraftig transport, men på andre sida fører det til nye utfordringar for trafiktryggleiken. Til dømes er ulukkesfrekvensen for el-løperhjula om lag 10 gongar så høg som for sykkel. I tillegg gjer dei det vanskelegare å kome fram og ein del mjuke trafikantar kjenner seg mindre trygge. Dette er særleg ei utfordring for eldre og personar med funksjonsnedsetting.



FOTO | ANETTE GAUSEL BÆRHEIM



I ein by der fleire skal gå eller sykle er det viktig å sette inn tiltak å hindre at dette også vil føre til ein auke i ulukker for ei utsett trafikantergruppe.

FOTO | ANETTE GAUSEL BÆRHEIM

Innsatsområde 1

Fysiske tiltak i vegnettet

1 Utbetre ulukkesutsette punkt og strekningar

Identifisering av tiltak vil skje gjennom trafikk-sikringsinspeksjonar av utvalde ulukkesstrekningar, faglege analyser, prosjekterfaring og gjennom innspel frå innbyggjarar. Tiltak kan vere ulik karakter, frå fartsdempande tiltak, utbetring av fotgjengarkryssingar og haldeplassar, til oppmerking, rekkverk og utbetring av sideterreng på meir trafikkerte vegar. Prioritering av tiltak vil i første rekke vere basert på skadestatistikk og faglege vurderingar. Sekundært vil tettbygde område eller område nær mange målpunkt prioriterast.

Ansvar: Veigarane

2 Sikre trygge skuleveg

Identifisering av tiltak skjer i hovudsak gjennom områdeutgreiingar for skulekrinsar, innspel frå FAU/skular og skulane sine trafikk-sikringsplanar. Gjennom Hjartesoneprosjektet er det gjort vurderingar av tiltak for å betre skuleveg. Ein del mindre tiltak i eller ved skulane er gjennomført fortløpande, medan større tiltak blir vidareformidla til handlingsplanar.

Hjartesoneprosjektet og ordninga med skuleskyss for særleg farleg eller vanskeleg skuleveg har gjort vurderingar av kva for nokre skuleveg som bør prioriterast og dette er eit viktig grunnlag for å prioritere tiltak. Dialog mellom veg- og skuleeigarane for å vurdere, samordne og formidle informasjon om tiltak langs skuleveg i kommunen er viktig og rutinar for å sikre dette bør prioriterast i perioden.

Ansvar: Veigarane

3 Tilrettelegge for eldre og personar med funksjonsnedsetting

Identifisering av tiltak for eldre og personar med funksjonsnedsetting skjer gjennom kartlegging av manglande universell utforming, faglege analyser, områdeutgreiingar for viktige målpunkt og innspel frå organisasjonar/kommunale råd. Prioritering av tiltak vil vere kollektivhaldeplassar, Bergen sentrum, sentrumsområde i bydelane og særlege målpunkt for målgruppene, som institusjonar.

Ansvar: Veigarane

Drift av vegnettet ved snø og is er viktig for tryggleiken til mjuke trafikantar og særleg for eldre, syklistar og personar med funksjonsnedsetting.

FOTO | ANETTE GAUSEL BÆRHEIM

4 Betre rutinar ved arbeid på/ved veg

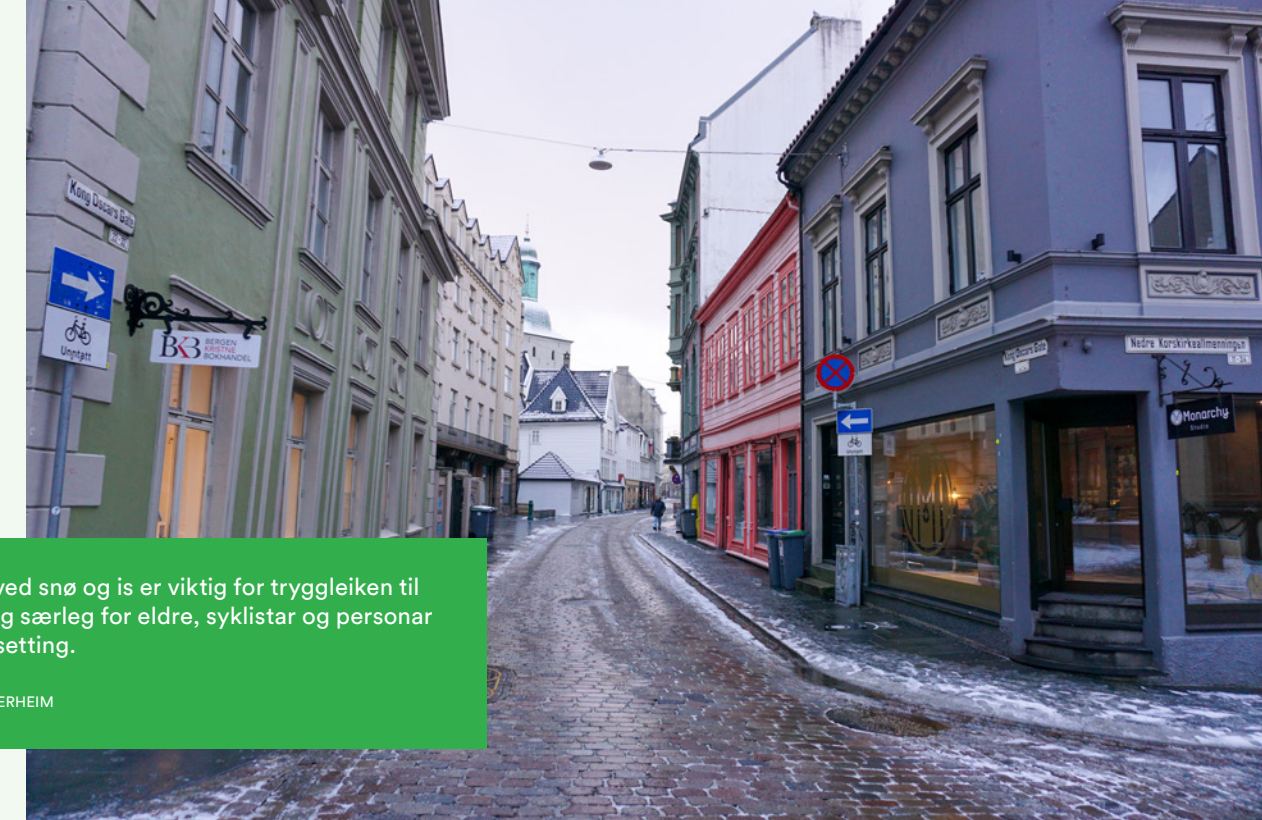
Det er mange større og langvarige anleggsområde i Bergen. Nasjonal tiltaksplan for trafikk-sikkerhet på veg 2018–2021 slår fast eit behov for å auke kvaliteten på arbeidsvarslinga. Det er under arbeid tiltak som hyppigare kontrollar og heimling av kompetansekrav frå nasjonalt hald for å betre rutinar og gjennomføring.

Ansvar: Veigarane

5 Styrke vinterdrift

Drift av vegnettet ved snø og is er viktig for tryggleiken til mjuke trafikantar og særleg for eldre, syklistar og personar med funksjonsnedsetting. Potensielle tiltak som kan gi betre drift er juridiske endringar, nye rutinar eller fleire ressursar. Denne typen tiltak blir handtert gjennom drift- og vedlikehaldsstrategiar.

Ansvar: Veigarane



Innsatsområde 2

Kunnskapsutvikling

1 Bidra i utvikling av helsebasert skaderegistrering

Mål og tiltak i trafikksikringsarbeidet er tett knytt til ulukkesstatistikk. I dag har vi tilgang til mykje informasjon om dei politirapporterte personskadeulukkene som kjem inn i Statens vegvesen sitt register. Det er mørketal over ulukker for mjuke trafikantar som ikkje kjem inn i dette registeret. For å lukkast med meir målretta trafikk-sikringstiltak mot desse gruppene er det behov for ny kunnskap om omfang, type ulukker og kvar ulukkene skjer. Her har helsevesenet informasjon om eit større spekter av trafikkulukkene, men denne har i varierende vore tilgjengeleg for andre. Eit godt samarbeid og rutinar for å sikre systematisk og god registrering av denne kunnskapen vil vere ein prioritet.

Samferdselsdepartementet og Statens vegvesen har hausten 2020 starta utgreiing av denne problemstillinga. Saman med 8 andre byar skal Bergen vere med som «fyrtårn» i eit prosjekt for å greie ut utforming og praksis for eit system som vil sikre eit tilnærma komplett register.

Ansvar: Statens vegvesen v/Vegdirektoratet, Helse Bergen, Vestland fylkeskommune og Bergen kommune

2 Ta i bruk ny teknologi

Ny teknologi, som sensorar, mobildata, trafikkdata frå basestasjonar, barnetråkk og sykkeltellarar gir oss tilgang til store mengder ny kunnskap. Til dømes vil det gjennom utplassering av sensorar vere mogleg å hente inn informasjon om talet på gåande eller gjennomsnittsfarten til bilistar på utvalde strekningar. Dette vil på sikt gi gode verktøy for å vurdere behovet for trafikksikringstiltak og gjere dei meir treffsikre. Overvaking av is på vegar og fortau vil gjere det lettare for å driftsorganisasjonar å treffe med tidspunkt for strøing, og slik redusere talet på fallulukker for fotgjengarar.

Ansvar: Statens vegvesen og Bergen kommune



Ny teknologi, som sensorar, mobildata, trafikkdata frå basestasjonar og sykkeltellarar gir oss tilgang til store mengder ny kunnskap.

FOTO | ANETTE GAUSEL BÆRHEIM

3 Auke kunnskapen om samspel i trafikken

I Bergen kommune er det fleire pågåande aktivitetar knytt til samspelet mellom trafikantane, og desse vil vere viktige kjelder til kunnskap om trafikktryggleik i gåbyen. Bilfrie soner eller område med redusert tilgjenge for bilar vil kunne redusere risiko for og konsekvensar av trafikkulukker. Sjølv om ein reduserer talet på privatbilar, vil det framleis vere behov for å legge til rette for varelevering, utrykkingskøretøy og innbyggjarar med funksjonsnedsettingar. Det er vidare behov for kunnskap om kva konfliktar som oppstår når det er mindre bilar, til dømes mellom syklistar og fotgjengarar, og for å teste ut nye løysingar.

Bergen kommune starta i 2020 opp eit pilotprosjekt for utleige av el-løperhjul i Bergen sentrum og Åsane. Pilotprosjektet vil vere sentralt for å skaffe erfaringar med el-løperhjul som transportmiddel og trafikkulukker knytt til dei. Gjennom prosjektet vil kommunen overvake og hente inn informasjon om trafikkulukker knytte til el-løperhjul. Det vil også gi erfaring gjennom å teste tiltak som kan redusere risiko for ulukker og kor alvorleg utfall ulukkene får.

Ansvar: Bergen kommune

Innsatsområde 3

Haldningsskapande arbeid og opplæring

- 1 Evaluering og vidareføring av Hjartesone-prosjektet**
Hjartesone er i dag det viktigaste tiltaket for å skape gode trafikale haldningar og vanar ved barneskulane i Bergen. Arbeidet går i overgangen til 2022 over frå prosjekt til ein varig driftsfase. Evalueringa ved avsluttinga av prosjektet vil vere viktig for korleis prosjektet blir vidareført, og om det skal utvidast til også å gjelde ungdomsskular.

Ansvar: Bergen kommune

- 2 Gjennomføre kampanjar og arrangement mot risikoåtfærd**
Tiltak som er viktige for å redusere risikoåtfærd er kampanjar retta mot risikoåtfærd som rus, fart og mobiltelefonbruk. Opinionsarbeid, kampanje- og informasjonsarbeid kring sikringsutstyr som belte, refleks, sykkelhjelm og sykkellys er sentralt for å trygge trafikantane. Det bør rettast eit særleg fokus mot risiko ved bruk av el-løperhjul i løpet av perioden.

Dei årlege arrangementa Trafikksikkerhetsdag og minnemarkering blir arrangert for å rette merksemda mot trafikkulukkene og konsekvensane ved desse.

Ansvar: Miljøløftet, Trygg Trafikk og Statens vegvesen

- 3 Informasjon på helsestasjon og i barnehage**
For dei minste barna er den viktigaste budskapet knytt til sikring av barn i bil. Tiltak for å spreia informasjon kring tematikken og kurs for helsesjukepleiarane på helsestasjonane er viktig sidan dei snakkar med foreldra fyrst.

Når barna kjem i barnehagealder, er det sentrale opplærings-tilbodet Barnas Trafikklubb.

Ansvar: Trygg Trafikk

- 4 Opplæring i grunnskule**
1.–3. trinn: Barnas trafikklubb vil vere det viktigaste opplærings-tilbodet for denne gruppa. Klubben har til no vore utelukkande for barnehagar, men er no utvida til også å ha tilbod til småskulen.

4–7. trinn: Satsinga sykkeldyktig.no, er ein læringsportal for alt med trafikkopplæring på sykkel.

Ungdomsskule: Trafikkmagasinet «Underveis» (distribuert ut til alle ungdomsskuleelevar i Noreg). Valfag trafikk er tilbode ved fleire ungdomsskular i Bergen, og kan utvidast til fleire. Tilbod om støtta vidareutdanning av lærarar som ynskjer å få undervisningskompetanse i valfag trafikk.

Ansvar: Trygg Trafikk og Bergen kommune

- 5 Opplæring i vidaregåande skule**
Vidaregåande skule: Tilbod om tverrfagleg materiell som vil vera relevant i fleire fag. Dei viktigaste tiltaka er retta mot avgangselevar gjennom russerebus om våren og trafikksikringsarrangementet i Grieghallen.

Ansvar: Trygg Trafikk og Vestland fylkeskommune

- 6 Kontrollar mot risikoåtfærd**
Kontrollar er viktige for å hindre trafikkulukker, ved å avdekke risikoåtfærd eller manglar ved tryggleiksutstyr eller køyretøy. Kontrollar skjer ved utsette punkt, som skuleveggar eller område kring skulane.

Ansvar: Politiet og Statens vegvesen

- 7 Oppfriskingskurs for eldre bilførarar**
For eldre trafikantar er vidareføring av kurs for eldre bilførarar viktig for å gjere dei meir medvitne om korleis alderen påverkar evna til å køyre bil og oppfatte trafikken. Alle bilførarar over 65 år bli inviterte til kurs for å friske opp kunnskapen sin om bilkøyering.

Det er uklart kva konsekvensar Stortingets henstilling om å oppheve kravet om obligatorisk, aldersbestemt helseattest for eldre som grunnlag for førarkort vil kunne få. Det kan bli behov for nye, målretta tiltak mot eldre bilførarar.

Ansvar: Statens vegvesen

Innsatsområde 4

Arealplanlegging



God areal- og transportplanlegging kan bidra til å redusere behovet for motorisert transport. Dette bidrar til meir attraktive og trivelege sentrumsområde, der gåande og syklande får meir plass og tryggare nærmiljø.

FOTO | ANETTE GAUSEL BÆRHEIM

1 Samordna areal- og transportplanlegging

Arealplanlegging er eit sentralt verkemiddel for å skape ein trygg by. Kommuneplanen legg dei overordna føringane for ein by med reduserte transportbehov og mindre personbiltrafikk.

God areal- og transportplanlegging kan bidra til å redusere behovet for motorisert transport. Dette bidrar til meir attraktive og trivelege sentrumsområde, der gåande og syklande får meir plass og tryggare nærmiljø. Dette reduserer også utslepp av klimagassar og støy. Tiltak kan bidra til kortare reiseavstandar, legge til rette for gåande og syklande og meir effektive kollektivløysingar. Gode og tilgjengelege haldeplassar for kollektivtransport er nødvendig.

Aktuelle tiltak:

- Fortetting i eksisterande bygnad og langs kollektivaksar.
- Høg arealutnytting i nye utbyggingsområde.
- Samlokalisering av funksjonar som bustader, arbeidsplassar, barnehagar/skular og andre servicefunksjonar, for å redusere transportbehovet.
- Lokalisere prioriterte funksjonar ved kollektivknutepunkt.
- Etablere nye eller utbetre gang- og sykkelveggar, sykkelfelt eller andre reguleringar.
- Auka tilgjenge til haldeplassar, for gåande og syklande.
- Etablere pendlar-/innfartsparkering.
- Lokalisere verksemder for vare- og godstransport med god tilgang til jernbane, hamn eller hovudvegnett.

Ansvar: Vegeigarane

2 Utvikle ny kommunal gatenormal

Dagens kommunale vegnorm (2005) baserer seg i stor grad på bilbyen Bergen og legg ikkje eit godt grunnlag for løysingar som er i tråd med dagens satsingar. Vegnormen viser òg i stor grad til Statens vegvesen sine handbøker, som er oppdaterte fleire gongar sidan 2005. Likevel er ikkje desse gode verktøy for kommunale vegar, fordi dei i stor grad tek utgangspunkt i europa-, riks- og fylkesvegnettet. På det kommunale vegnettet er realiteten at nye løysingar skal etablerast i fortettingssoner, på same eller smalare tverrsnitt enn det som eksisterte frå før, då er ofte ikkje desse handbøkene gode nok. For å oppnå målsettingane om ein miljø- og klimavennleg infrastruktur, der vi klarer å legge til rette for gå- og sykkelbyen Bergen, er det behov for at kommunen får på plass ein ny gatenorm, som også legg til rette for trafikksikre løysingar for alle transportgrupper. Løysingar som ikkje baserer seg på krava i handbok N100 veg- og gateutforming bør greiast ut før dei blir tekne i bruk. Dette er også noko både gå- og sykkelstrategien peikar på.

Ansvar: Bergen kommune

3 Etablere database for trafikksikringstiltak

Vegeigarane får mange innspel til potensielle trafikksikringstiltak frå innbyggjarar og gjennom planarbeid. Ved å etablere ein database for innspela kan fleire verktøy nyttast til å løyse utfordringane, til dømes gjennom reguleringsplanprosessar. Databasen bør rullerast ved rulling av trafikksikringsplanen.

Ansvar: Bergen kommune

Fagleg grunnlag



FOTO | ANETTE GAUSEL BÆRHEIM

Føringar

Trafikksikringsarbeidet er forankra i planar og mål på internasjonalt, nasjonalt, regionalt og kommunalt nivå. Heilt sentralt står Nullvisjonen, som vart vedteken av både i Stortinget og Bystyret i 2001: visjon om ingen drepne eller hardt skadde i vegtrafikken. Vidare er trafikksikring ein viktig del av folkehelsearbeidet, for å sikre alle grupper trygge og inkluderande omgjevnader. I tillegg er trafikksikring ein viktig føresetnad for å lukkast med målsettingar om sunnare og meir miljøvenlege reisevanar som sykkel og gange, og mindre bilkøyring i byen.

Ei heilt sentral oppgåve i trafikksikringsarbeidet i Bergen i denne planperioden, blir å sikre at målsettinga om mindre bilkøyring ikkje kjem i konflikt med målsettinga om å redusere talet på alvorleg skadde og drepne i trafikken. I utgangspunktet vil ein reduksjon i talet på bilar redusere risikoen for alvorlege trafikkulukker, men på same tid vil ein auke i talet mjuke trafikantar gjere at det er fleire sårbare trafikantar. Vi veit at ein del kjenner seg utrygge som syklist og gåande, og dette gjeld særleg sårbare grupper som barn og eldre. For å lukkast med målsettinga om å få fleire til å gå og sykle må trafikksikringsarbeidet også fokusere på dei område innbyggjarane opplever som utrygge.

FNs berekraftsmål

Bergen kommune rapporterer årleg på FNs berekraftsmål, og trafikksikring er relevant i to av måla som er plukka ut: mål 3 (sikre god helse og fremme livskvalitet for alle, uansett alder) og mål 11 (bærekraftige byer og samfunn).

- 3.6) Innen 2020 halvere antall dødsfall og skader i verden forårsaket av trafikkulykker.
- 11.2) Innen 2030 sørge for at alle har tilgang til trygge, lett tilgjengelige og bærekraftige

transportsystemer til en overkommelig pris, og bedre sikkerheten på veiene, særlig gjennom utbygging av offentlige transportmidler og med særlig vekt på behovene til personer i utsatte situasjoner, kvinner, barn, personer med nedsett funksjonsevne samt eldre.

Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2019–2023

Regjeringa legg kvart fjerde år fram sine nasjonale forventningar til fylkeskommunal og kommunal planlegging. Her er fleire prioriterte område som gir føringar for trafikksikringsplanen.

- Fylkeskommunane og kommunane legg til rette for sykling og gange i byar og tettstader, mellom anna gjennom trygge skolevegar, ved å planleggje for gange og sykling frå kollektivknutepunkt og ut til friluftslivsområde og for transportløysingar for grupper som er mindre mobile.
- Kommunane tek hand om interessene til barn og unge gjennom ei samfunns- og arealplanlegging som skaper trygge, attraktive og aktivitetsfremjande by- og bumiljø.
- Kommunane sikrar trygge og helsefremjande bu- og oppvekstmiljø, frie for skadeleg støy og luftforureining.

Nasjonal transportplan – nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet

Nasjonal transportplan med tilhøyrande nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet legg viktige føringar for trafikksikringsarbeidet. Desse dokumenta er under rullering og arbeidet Trafikksikringsplan for Bergen er koordinert med denne prosessen for å



fange opp viktige føringar frå rulleringane. Det langsiktige målet i Nasjonal transportplan 2018–2029 er «Et transportsystem som er sikkert, fremmer verdiskaping og bidrar til omstilling til lavutslippssamfunnet.» Målsettinga er konkretisert i tre hovudmål:

1. Redusere klimagassutslippa i tråd med ei omstilling mot eit lågutsleppssamfunn og redusere andre negative miljøkonsekvensar.
2. Redusere transportulukkene i tråd med nullvisjonen.

Den nasjonale visjonen for trafikksikringsarbeidet er ingen drepne eller hardt skadde i trafikken. Nasjonal transportplan for perioden 2018–2029 har sett eit nasjonalt etappemål for dette og talet drepne eller hardt skadde i Noreg ikkje skal overstige 350 i 2030. Etappemålet er vidare delt opp i delmål og fordelt på fylke og byområde. For Bergensregionen (Bergen kommune) er etappemål for 2030 11 drepne eller hardt skadde. Målsettinga er vurdert å vere ambisiøs, men ikkje uopnåeleg og utviklinga følgjer ein god trend både nasjonalt og for Bergensregionen.

3. Betre framkommelighet for personar og gods i heile landet.

Herunder satsinga på byområda, der målet er at veksten i persontransport skal komme ved gange, sykling eller kollektiv, ofte kalt nullvekstmålet.

Barnas transportplan er ein del av nasjonal transportplan med eigne prioriteringar for denne gruppa:

- Legge til rette for at åtte av ti barn og unge skal velge å gå eller sykle til skulen.
- Styrke trafikktryggleiken for barn og unge.
- Legge vekt på behova til barn og unge i planlegginga og utviklinga av transportsystemet også i lokal og regional planlegging.
- Følgje opp transportetatane og Avinor for å sikre omsynet til barn og unge i utviklinga av transportinfrastrukturen.
- Styrke kompetansen om trafikksikring

i barnehage og skule. Regional transportplan

Regional transportplan 2022–2033 for Vestland fylke er lagt ut på høyring hausten 2021. Ei rekke nasjonale og regionale planar legg føringar for arbeidet med den kommande RTP for Vestland. Nasjonal transportplan, utviklingsplanen for Vestland, samt berekraftsmåla til FN blir særleg trekte fram som viktige føringar.

Kommunale planar og vedtak

Kommuneplanens samfunnsdel

Visjonen for framtida er at byen skal vere aktiv og attraktiv. Vi skal utvikle ein meir kompakt og velfungerande by der innbyggarnane skal bevege seg meir i kvardagen og der alle innbyggjarane kjenner seg trygge og inkluderte. Sentrale grep er å utvikle «gåbyen» og å skape ein trygg by. Fleire av satsingsområda får innverknad på trafikksikringsarbeidet.

• Gåbyen

Ei prioritert oppgåve er å legge til rette for at dei minste barna kan bevege seg trygt frå bustad til skular, idrettsanlegg eller nærmiljøanlegg. I nærleiken av skulane skal ein legge ekstra vekt på trafikktryggleik og framkomme. Å legge til rette for at flest mogleg skulebarn kan ta turen mellom heim og skule sjølv gir familiane meir fleksibilitet. Når færre køyrer elevar til skulen blir omgjevnadane kring skulen tryggare for gåande. Trygge og attraktive skuleveggar og opplæring i trafikktryggleik er viktig for at fleire barn og unge vel å sykle.

Gange er den viktigaste transportforma innanfor senterområda. Gangsystemet skal vere tilgjengeleg for alle, og gi trygg tilgang gjennom senterområda i alle retningar.

• Ein trygg by

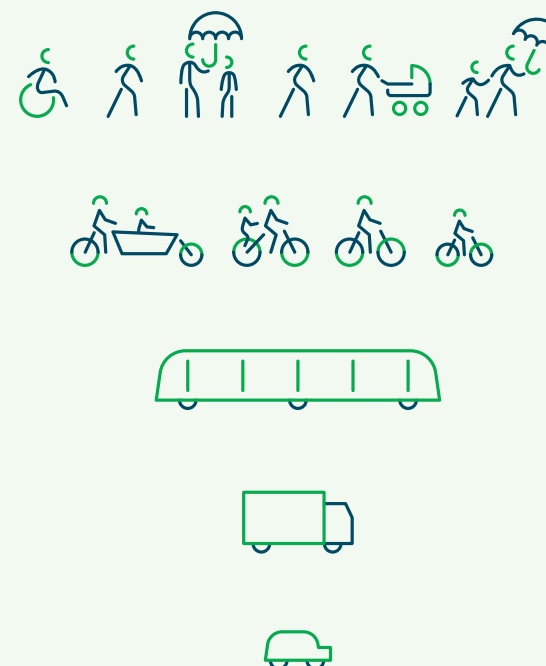
Rutiner må sikre at gangveggar og sykkelveggar blir brøyta før, eller koordinert med, bilveggar. Benkar, snømåking og tilstrekkeleg strøing, kan bidra til å redusere fallskader. Gjennom

bruk av ledelinjer og fjerning av fysiske hindre på fortau og gangveggar vil det bli lettare for blinde og svaksynte å komme seg fram. Vegkryss og fotgjengarfelt må vere tilpassa behova til blinde og svaksynte.

Trafikkregulering kan gjere byrom og utemiljø trivelegare å vere i. Redusert trafikk vil gjere miljøet tryggare og samtidig redusere støy og luftforureining. Belysning langs veggar og plassar skal skape tryggleik og gi uteromma auka verdi.

Mobilitetspyramiden i kommuneplanens samfunnsdel, som prioriterer trafikantgrupper:

Mobilitetspyramiden



«Aktiv by – friske bergensarar»

Bergens visjon for helse, trivsel og livskvalitet i befolkninga er óg tittel på Folkehelseplan for Bergen kommune 2015–2025. Folkehelselova krev av kommunen å bidra til ei samfunnsutvikling som fremmar folkehelse og forebygger skadar og sjukdom. Folkehelseplanen er sektorovergripande og gir sentrale føringar for alle delar av kommunen. Trafikksikring er viktig for folkehelsa både i eit helsefremjande og eit forebyggjande perspektiv. Folkehelsearbeidet i kommunen har målsettingar innanfor fem hovudområde der trafikksikring på ein eller fleire måtar er ein viktig faktor:

• Gode bu- og nærmiljø

Vektlegge trafikksikring og trygge skuleveggar og arbeide for samanhengande grønstruktur og tur- og sykkelstiar i lokalmiljøet. Mjuke trafikantar og kollektivtrafikk skal i større grad prioriterast i planarbeidet i kommunen.

• Ein god og trygg oppvekst

Sørge for trygge skuleveggar og stimulere til at barn går/syklar til og frå skulen.

• Helsefremjande levevaner

Legge til rette for aktiv transport i kvardagen ved å legge til rette for sykkelveggar i planlegging av ny infrastruktur, sikre trygg sykkelparkering i byromma og at fortau og sykkelstiar til einkvar tid er framkommelege.

• Ei aktiv, sunn og trygg aldring

Drive og legge til rette for godt fallforebyggjande arbeid. Det krev tiltak på mange arenaer – som forebyggjande heimebesøk, treningsgrupper, strøing av fortau med meir.

• Eit berekraftig miljø

Vektlegge trafikksikring og trygge skuleveggar.



«Eit eldrevenleg Bergen»

Seniorplanen for Bergen 2021–2024 er Bergen kommune sin oppfølging av det nasjonale programmet for eit aldersvenleg Norge, som er ein del av Leve hele livet – regjeringens kvalitetsreform for eldre. Seniorplanen listar opp fleire mål for eit eldrevenleg Bergen, herunder transport og mobilitet for eldre. Det skal vere enkelt og trygt for alle å komme seg dit ein skal. Bergen kommune skal vere ein by som prioriterer fotgjengare, universell utforming og aldersvenleg transport. Målsettinger om redusert personbiltransport og gå-byen skal ta omsyn til eldre og andre som kan ha vanskeleg for å bevege seg til fots. Også eldre må kjenne seg trygge på å spasere framfor å sette seg i bilen, og særleg fokus på vintervedlikehald, lys, universell utforming og generelt vedlikehald av fortau og gangområde vil vere viktig for at fleire eldre skal kjenne seg trygge. Kommunen skal óg legge til rette for eit meir demensvenleg samfunn, og trafikksikring og universell utforming er ein viktig del av arbeidet.

Plan for områdesatsing 2020–2024

Ifølge Kommuneplanens samfunnsdel (KPS) skal Bergen kommune ha målretta innsats i strøk med levekårsutfordringar, og det er ei målsetting å utjamne sosiale og geografiske skilnadar som har innverknad på levekår og folkehelse. Områdesatsing er eit av fleire verkøy Bystyret i Bergen har valt å nytte i dette arbeidet, seinast i bystyresak 7/21, der det er vedteke ein ny plan for områdesatsing. Bystyret i Bergen definerer områdesatsing som ein heilskapleg og samanhengande innsats i eit nærare definert geografisk område.

Områdesatsing er eit offentleg finansiert utviklingsprogram, der stat og kommunar samarbeider om å gjere eit levekårsutsett område meir fysisk og sosialt berekraftig. Kommunen arbeider saman med innbyggjarar, næringsliv, lag og organisasjonar for å styrke den fysiske og sosiale standarden i området. Å styrke innbyggjarane og brukarane si innverknad på kvardagsliv og livsutfolding er sentralt.

Områdesatsing kan bidra til meir varierte og sa-

mansette bumiljø, førebygge framtidige folkehelseproblem og forhindre forfall og segregering. Fysisk miljø omfattar funksjonar som leik-, opphalds- og aktivitetsareal/møteplassar ute og inne, vegar og andre trafikkareal, tur- og gangvegar og grøne område. Når kommunen startar opp områdesatsing forpliktar kommunen seg til å gjere ein ekstra innsats for å legge til rette for gode og trygge nærmiljø for alle aldrar i desse områda. Kommunen har i dag områdesatsing i fem område: Ytre Arna, Solheim nord, Indre Laksevåg, Loddefjord og Olsvik.

Grønn strategi

Grønn strategi (2016) er under rullering. Strategien har målsettingar for reisevanane i kommunen, som gir føringar for trafikksikringsarbeidet:

- Redusere personbiltrafikken i Bergen med minst 10 prosent innan 2020 og 20 prosent innan 2030 samanlikna med 2013.
- Innføre nullutsleppssone i delar av Bergen sentrum innan 2020, og gjere heile sentrumsområdet til nullutsleppssone innan 2030.
- All vekst i persontransport skal tas med gange, sykkel, kollektivtransport og ledige sete i bilane.

Gåstrategi for Bergen 2020–2030

Gåstrategi for Bergen har som visjon at fleire skal gå meir og målsettinga er å auke andelen gåande frå 25 prosent til 30 prosent. For å oppnå det skal innbyggjarane ha eit attraktivt og sikkert gangtilbod. Det vil seie eit tilbod som kjennes trygt, der det er god flyt og lett å komme seg fram og orientere seg.

Følgjande satsingsområde gir særleg føringar for denne planen:

- Gangnettet skal oppgraderast og utvidast for å få fleire til å gå.

- Hjartesone skal etablerast for barneskulane. Prioriterte gangtrasear til skulane skal oppgraderast.
- Trafikksikringsarbeid retta mot gåande skal prioriterast.
- Alle typar viktige gangtrasear må driftast og vedlikehaldast.
- Tilbodet for gåande skal brøytast, strøast og kostast før, eller samtidig med køyreveg.
- Større restriksjonar for bilkøyring for å betre tilhøva for gåande.

Sykelstrategi for Bergen 2020–2030

Målsetting for sykkelstrategi for Bergen er at andelen syklande skal auke til 10 prosent. For å lukkast med denne målsettinga må andelen i sentrale område auke til 20 prosent. Innbyggjarane skal ha eit trafikksikkert og attraktivt sykkeltilbod, og ei viktig satsing er gjere det tryggare for eit breitt spekter av kvardagsreiser.

Bergen skal ha eit samanhengande og sikkert sykkelnett som er tilgjengeleg med sykkelvenleg utforming. Nettet skal driftast og vedlikehaldast slik at det er sikkert og forutsigbart å sykle heile året. Barn og unge skal få sykkelopplæring, og det skal generelt satsast på haldningsskapande arbeid.

Det er ikkje alltid samsvar mellom der folk kjenner seg utrygge og der det er reell risiko, og vi må ta omsyn til begge område. Den trygge og mangfaldige byen er for alle og satsinga på syklistar må også sikre tryggleiken til dei andre trafikantane, i første rekke fotgjengarar.

Bilfrie soner

Forsøksprosjektet Bilfri bydel Møhlenpris vart vedteke av Bystyret i september 2016 som eit tiltak under Grønn strategi (sak 218/16). Bymiljøetaten arbeider no med fleire tiltak knytt til bilfrie soner og skal framover utvide prosjektet til fleire

bydelar. Det er venta at å innføre bilfrie soner og legge til rette for gåande og syklistar vil det bli tryggare for mjuke trafikantar og oppstå færre ulukker. Prosjektet vil også skaffe viktige erfaringar om andre og nye problemstillingar for trafikktryggleik i område der bilen i mindre grad er del av utfordringa.

Hjartesone

I tråd med regjeringa sitt mål om at 80 prosent av barn og unge skal gå eller sykle til skulen er formålet med Hjartesone å redusere foreldrekøyring og få fleire elever til å velje aktiv transport til og frå skulen. Etter eit bystyrevedtak i 2016 vart Hjartesone etablert som eit prosjekt i Bergen kommune. Ei Hjartesone rundt skulen gjer det sikrere for elevane å gå eller sykle, og barn som må bli køyrde skal sleppast av på bestemte stoppe- og hentestader (droppsoner) utanfor hjartessona. Prosjektet er eit døme på korleis nullvisjonen og målsettinga om reduksjon i biltrafikk styrkar kvarandre ved at færre bilar gjer området tryggare slik at fleire kan velje å gå eller sykle. Målsettinga for prosjektet er at alle barne- og kombinertskular i kommunen skal etablere Hjartesone, jobbe aktivt med haldningsskapande arbeid, samt ha sin eigen trafikksikringsplan.

Hjartesone – tryggere skolevei



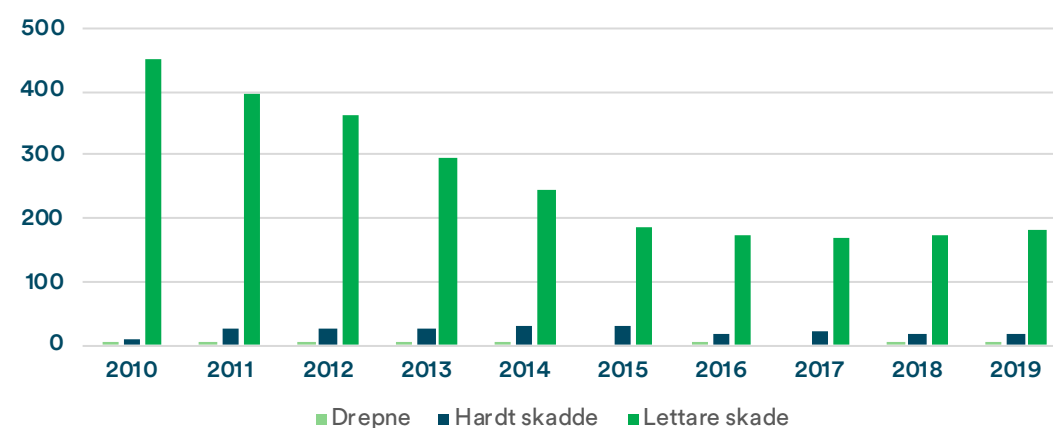
- Mange barn har lyst til å gå eller sykle til skulen, men blir likevel køyrde.
- Når færre køyrer, blir det tryggare rundt skuleporten.
- Trygge og sikre skulevegar motiverer fleire til å gå og sykle.
- Barn som går og sykler, får mosjon og frisk luft. Dei møter venner og blir vande til å ferdast i trafikken.





Kunnskapsgrunnlag

Utvikling trafikkulukker | Bergen 2010–2019

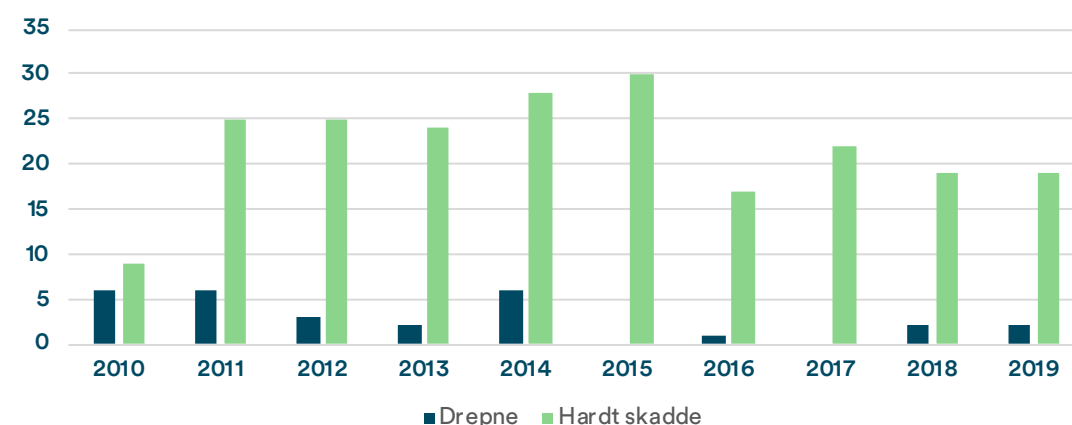


Utvikling ulukker i Bergen

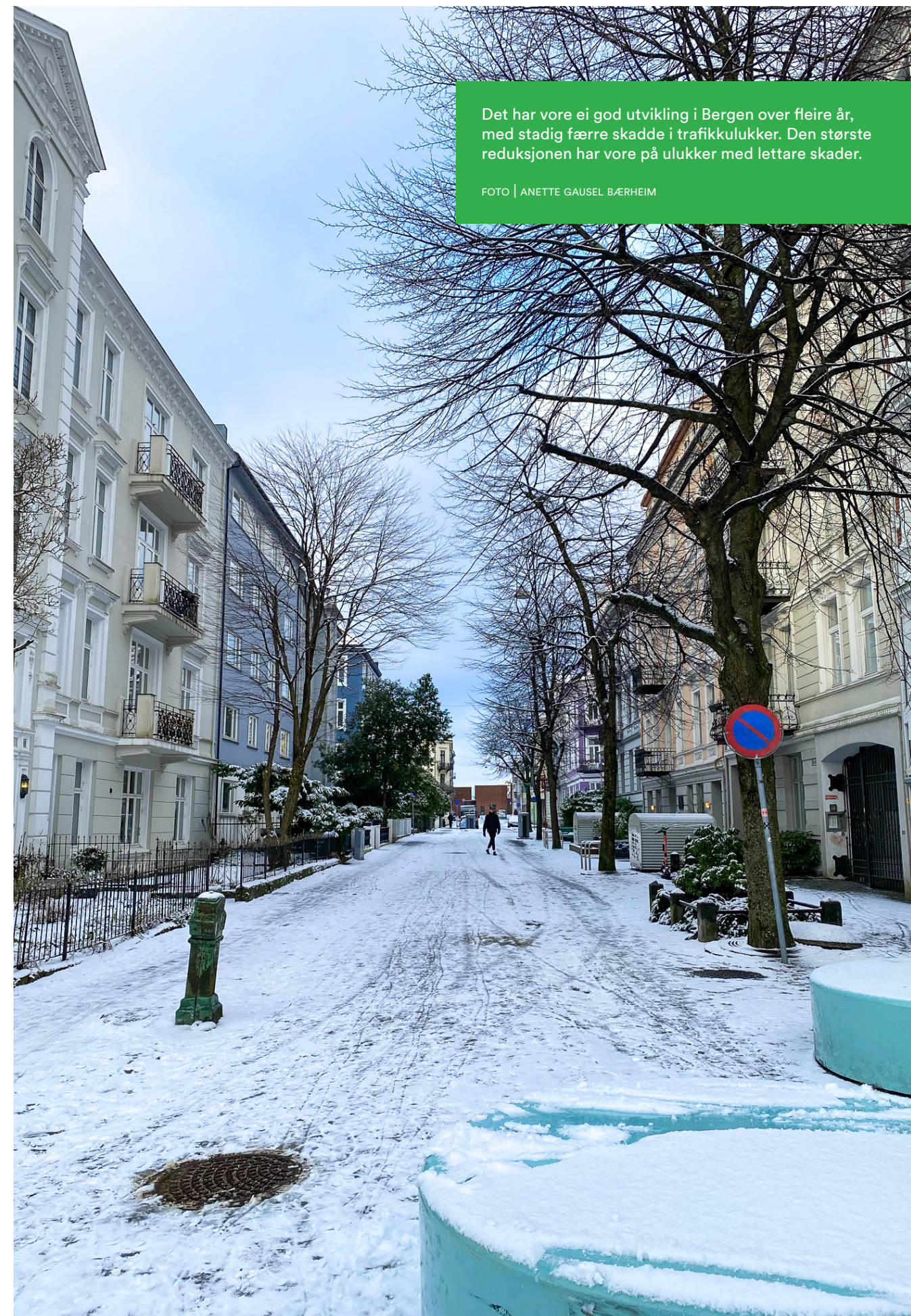
Det har vore ei god utvikling i Bergen over fleire år, med stadig færre skadde i trafikkulukker. Den største reduksjonen har vore på ulukker med lettare skader. Dei siste fem åra ser utviklinga til

å flate ut og nedgangen som har vore ser ut til å stabilisere seg på eit nytt nivå. Vi ser at utviklinga i Bergen liknar andre storbyar i Norge med ein nedgåande trend for ulukker.

Utvikling drepne eller hardt skadde i trafikken | Bergen 2010–2019



For meir alvorlege ulukker er det i Bergen ein mindre tydeleg trend. Dei siste fem åra ser talet på drepne og alvorleg skadde ut til å ligge stabilt.





Ulukkestypar

Ser vi på dei mest alvorlege ulukkene er det fotgjengarulukker som dominerer. Mjuke trafikantar er særleg utsette i trafikken og risikoen for å bli drepen eller hardt skadd er om lag 8 gongar høgare for gåande samanlikna med personbilførarar. Vidare er det i møteulukker og utforkøyringar vi ser dødsfall. Innanfor desse tala ligg også ulukker der syklistar er involvert.

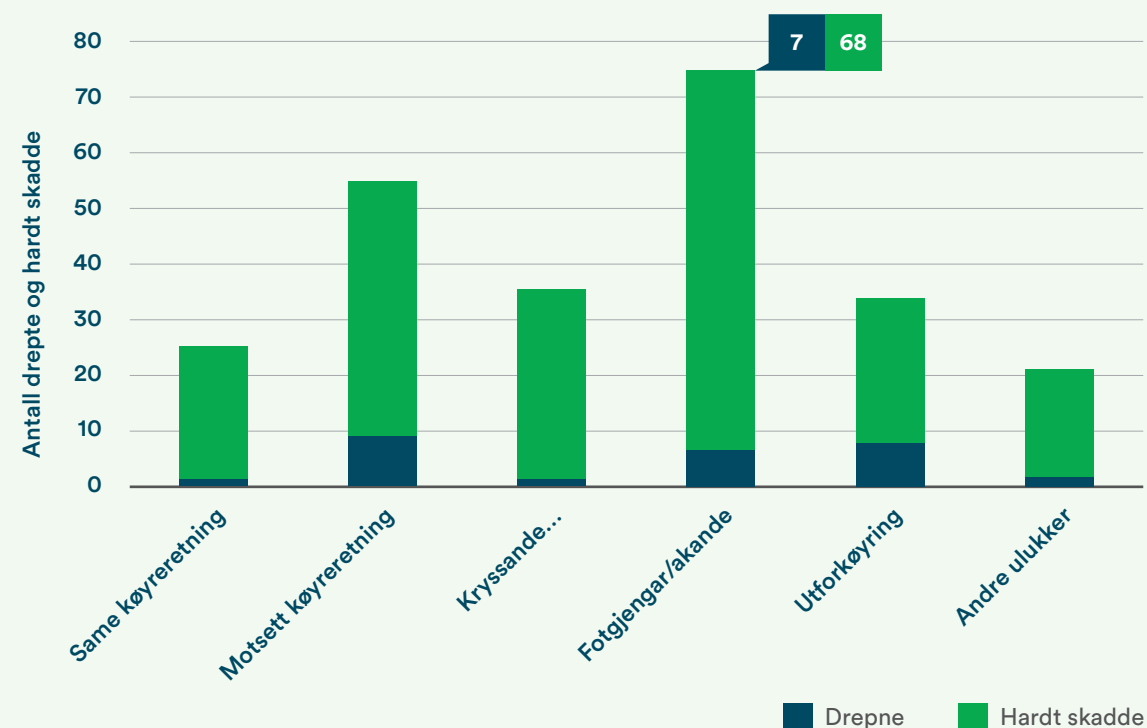
For å redusere risikoen for ulukker på punkt eller strekningar som er særleg utsette for ulukker, er trafikksikringsinspeksjonar eit viktig verkemiddel der det har vore alvorlege møte- eller utforkøyringsulukker, eller ein vurderer risikoen for slike alvorlege ulukker til å vere stor. Fartsreduserande

tiltak, som å sette ned fartsgrensa og etablere fartshumpar er særleg effektive tiltak der det er konflikt mellom biltrafikk og mjuke trafikantar.

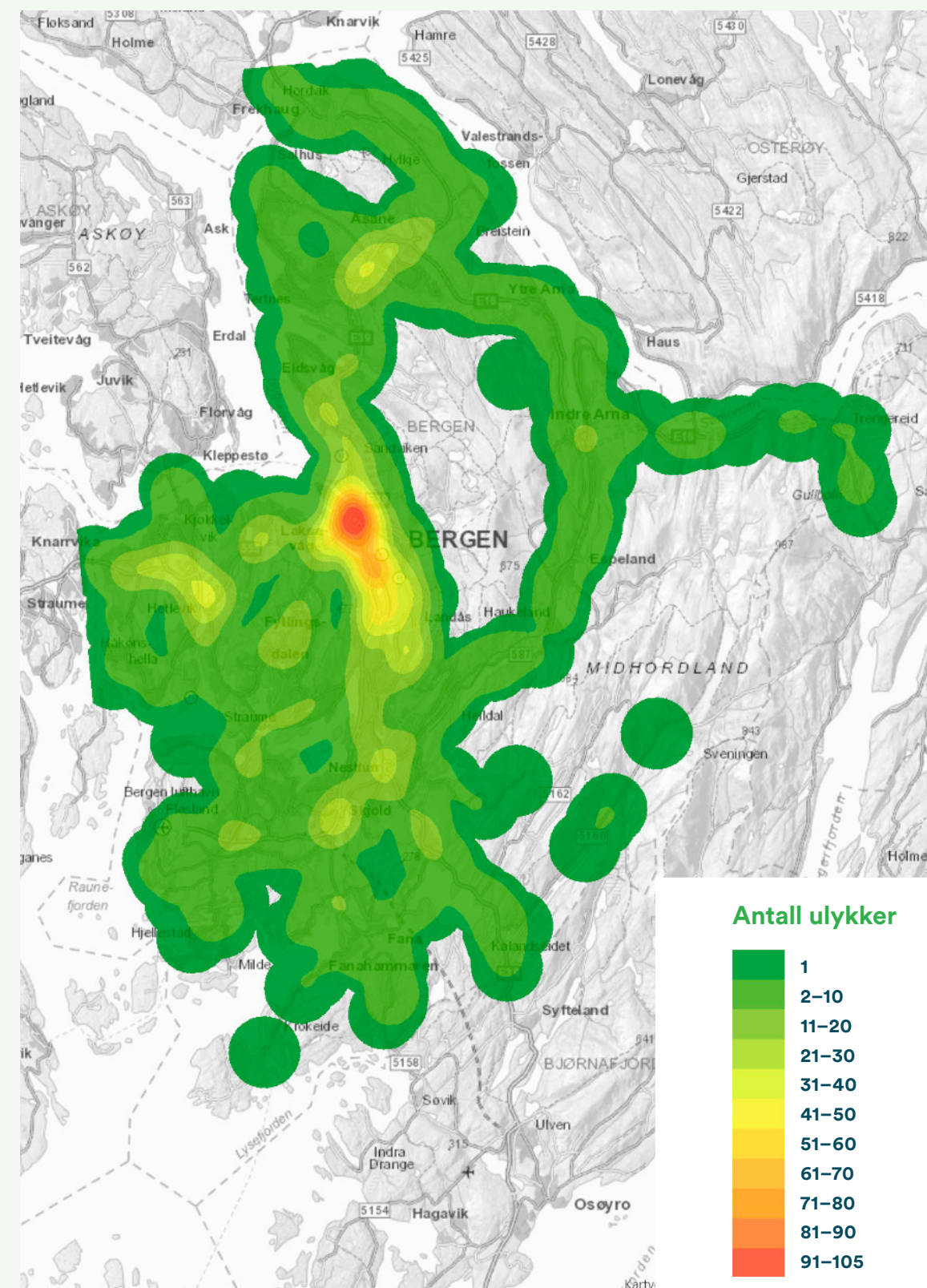
Ulukkespunkt og strekningar

Vi ser at det er ein sterk samanheng mellom der det er mykje aktivitet og ulukker, der Bergen sentrum og sørover i Bergensdalen peikar seg tydeleg ut. Området kring Loddefjord og sentrale Åsane har også fleire ulukker. Å prioritere effektive tiltak i ulukkesutsette punkt og -strekningar i handlingsplanar vil vere viktig for å nærme seg nullvisjonen.

Drepne eller hardt skadde i ulike trafikkulukker | Bergen 2010–2019

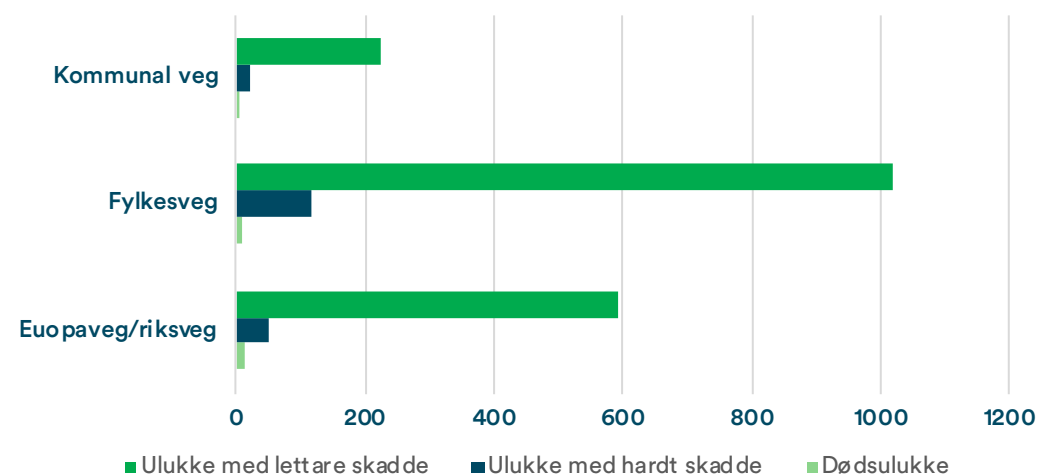


Oversikt ulykkestetthet i trafikken | Bergen kommune 2010–2019





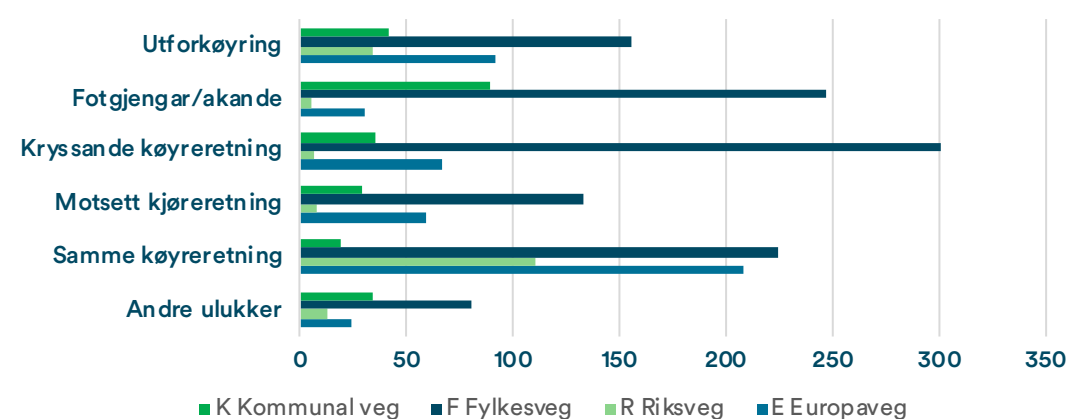
Ulukker etter vegkategori | Bergen 2010–2019



Ulukker på ulike vegar

Dei ulike vegkategoriane er i ulik grad utsett for trafikkulukker. Det er klart færrest ulukker på kommunal veg. Flest ulukker er det på fylkesveg, medan ei overvekt av dødsulukkene skjer på riksveg eller europaveg.

Ulukkestype etter vegeigar | Bergen 2010–2019



På kommunale vegar er størsteparten av ulukkene knytte til fotgjengarar og utforkøyring. For fylkesveg er det ei særleg overvekt av kryssande køyre- retning og fotgjengarulukker, men også mange

ulukker i same køyreretning og utforkøyring. På riks- og europaveg er utfordringa særleg knytt til mange ulukker i same køyreretning og utforkøyring.

Dei ulike vegkategoriane er i ulik grad utsett for trafikk- ulukker. Det er klart færrest ulukker på kommunal veg.

FOTO | ANETTE GAUSEL BÆRHEIM





Midlertidig omlegging av veg

Nasjonalt vil kvart år i snitt to mjuke trafikantar miste livet i ulukker ved anleggsarbeid på eller ved veg³. Barn under 16 år og eldre over 65 år er klart overrepresentert i slike ulukker. Gjennom ordninga med skuleskyss til barn med særleg vanskeleg eller farleg skuleveg vurderer kommunen trafikkfare langs ulike strekningar i byen. Somme anleggsarbeid er vurdert å vere så trafikkfarlege at det utgjør ei barriere for skuleborn, og i slike situasjonar vil skulebarna få rett til skuleskyss. Midlertidige anleggsområde er bakgrunn for skuleskyss på fleire av skulekrinsane i Bergen til ei kvar tid og utgjør ein stor del av utfordringa for trygge skuleveg.

Det viktigaste verktøyet i dag for å handtere utfordringa er Handbok N301 «Arbeid på og ved veg» som stiller krav til varsling og sikring.

Risikoåtfærd

Trafikkulukker oppstår også grunna trafikantane si åtfærd, og tiltak for å fremme tryggare og meir medvitne trafikantar er sentralt for å redusere talet trafikkulukker⁴.

- I tre av ti dødsulukker har manglande merksemd vore ein medverkande faktor til ulukka. Manglande merksemd utgjør ein aukande del av ulukkene nasjonalt og auken er venta å halde fram.
- 44 prosent av norske bilførarar har opplevd å sovne bak rattet. 14 prosent av dødsulukkene nasjonalt i 2008 skuldast at nokon sovna bak rattet.
- I over halvparten av alle dødsulukkene har høg fart vore ei av årsakene. Over halvparten av bilane som passerer eit av målepunkta til Statens vegvesen køyrer fortare enn fartsgrensa. Fart er den vanlegaste dødsårsaka i trafikken for unge mellom 18 og 24 år, og 2/3 av dei drepne er gutar.

- 4 av 10 drepne i trafikkulukker brukte ikkje bilbelte, for unge bilførarar og passasjerar gjeld det om lag halvparten av dei drepne. Ved bilbeltetellinga i 2015 brukte 94 prosent bilbelte.
- Rus er truleg ein medverkande faktor i minst to av ti dødsulukker. Narkotika utgjør størstedelen av køyring under påverknad av rus, men det er klart flest ulukker som kan knytast til alkohol.

Tiltak som er viktige for å redusere risikoåtfærd er fartskontrollar på utsette punkt eller strekningar, og kontrollar og kampanjar retta mot risikoåtfærd som rus, fart, manglande bilbelte og mobiltelefonbruk.

3. Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018–2022 (Statens vegvesen).

4. Data henta frå nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018–2022.

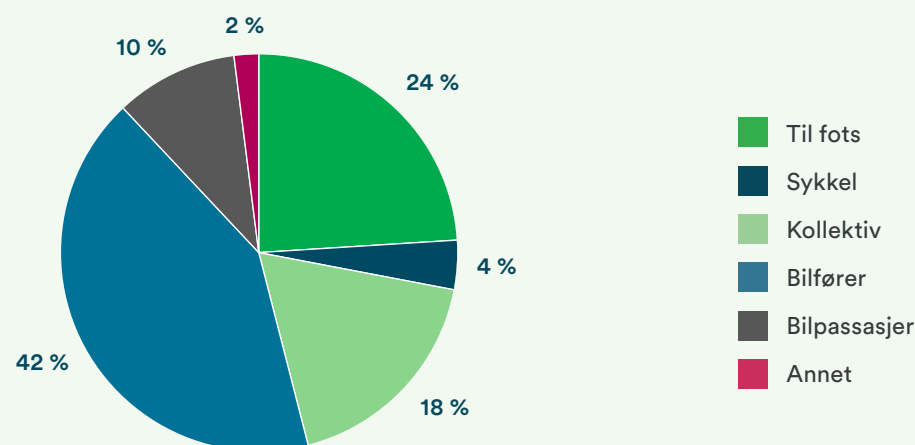
Reisevanar

Risikoen for alvorlege ulukker er ulik mellom ulike transportmiddel som er involverte i ulukka. Særleg er mjuke trafikantar sårbare i møte med bil. På same tid som endringar i transportmiddelordninga påverkar risikobildet, påverkar trafikktryggleiken kva transportmiddel innbyggjarane vel. I somme område er ikkje sykling og gange eit val for alle, dersom vegen er utan fortau eller det er mykje trafikk med høg fart.

I 2019 ser vi at det viktigaste transportmiddelet i Bergen kommune er bil, men at andelen er synkende samanlikna med tidlegare år. Ein firedel av alle reiser i kommunen er til fots. Kollektivandelen er nesten ein femtedel av reisene, og aukar. Sykkelandelen er framleis låg samanlikna med andre storbyar i Noreg, men kan sjå ut til å stige.

I 2020 har det vore ei stor endring i reisevanar grunna Korona-pandemien. Frå mars 2020 har det vore ein veldig stor reduksjon i transport generelt, der mange har hatt heimekontor og aktiviteten i

Transportmiddelfordeling 2019 | Bergen kommune

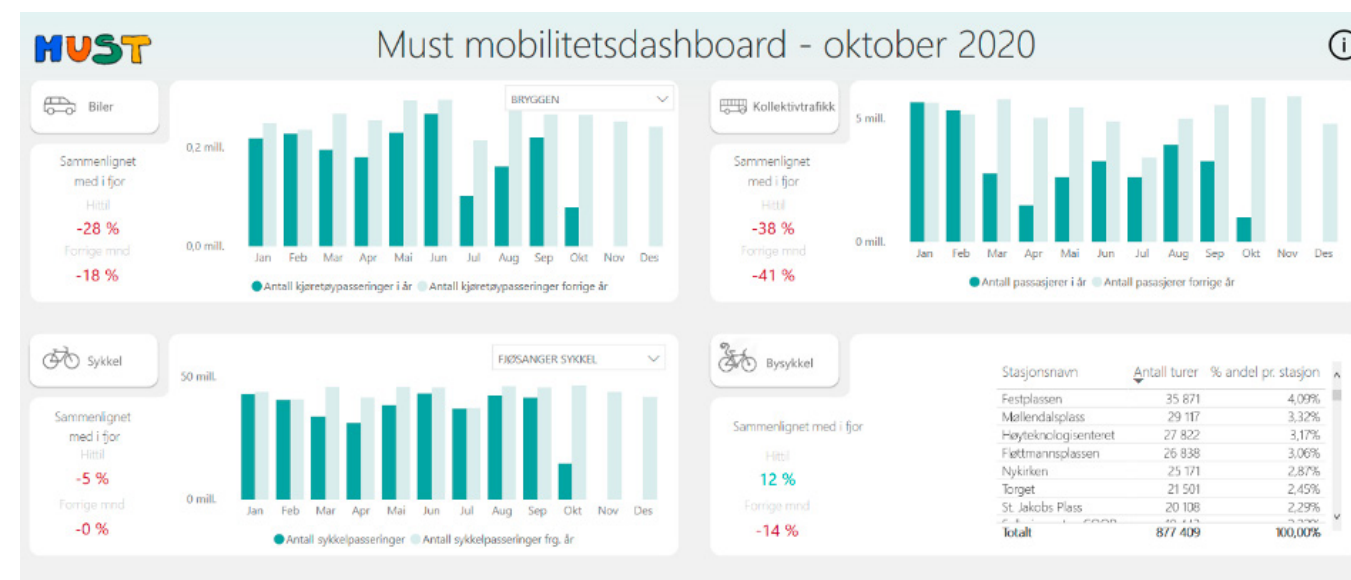


store delar av samfunnet har vore låg. Vi ser også at fordelinga mellom ulike transportmiddel endra seg. Urbanet Analyse har vurdert endringar i kollektivtransport under koronaepidemien gjennom modellverktøy. Dei finn at nedgangen i bruk av kollektiv Bergensregionen vil vere om lag 5 prosent. Av desse vil 64 prosent bli erstatta av bilreise, medan 19 prosent vil bli erstatta med sykkel eller gange⁵. Resterande 17 prosent er bortfall av reiser generelt.

Dei verkelege resultatane av endringar i reisevanar blir formidla i mobilitetsdashbordet MUST, der faktiske teljingar for ulike reisemiddel blir samla inn via mellom andre Skyss og Statens vegvesen.

Vi ser at per oktober 2020 var reduksjonen i kollektivtransport på 38 prosent for året så langt, reduksjonen i privatbil var på 28 prosent for same periode. Nedgangen har likevel vore liten i bruk av sykkel og bruk av bysykkel har sett ein auke på 12 prosent.

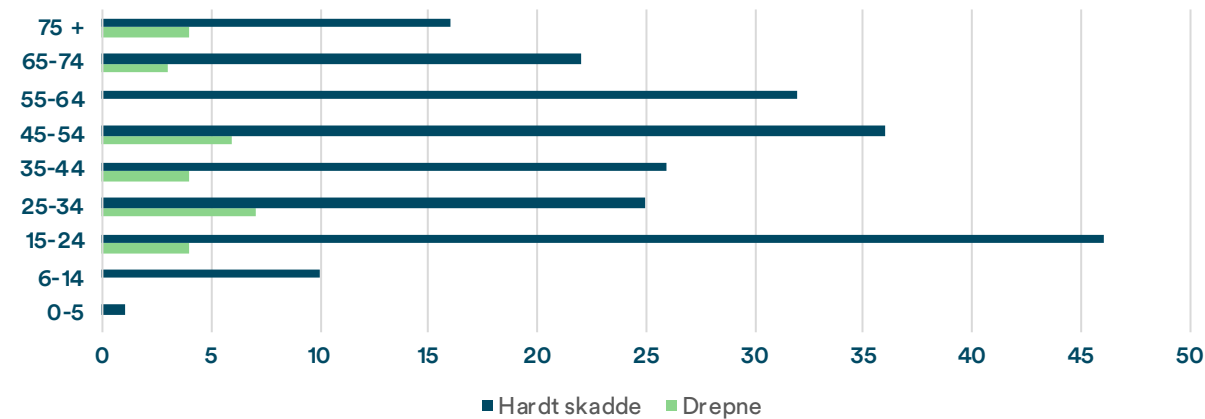
5. Urbanet Analyse rapport 137/2020 «Endring i reisevaner som følge av koronapandemien».





Befolkningsgrupper

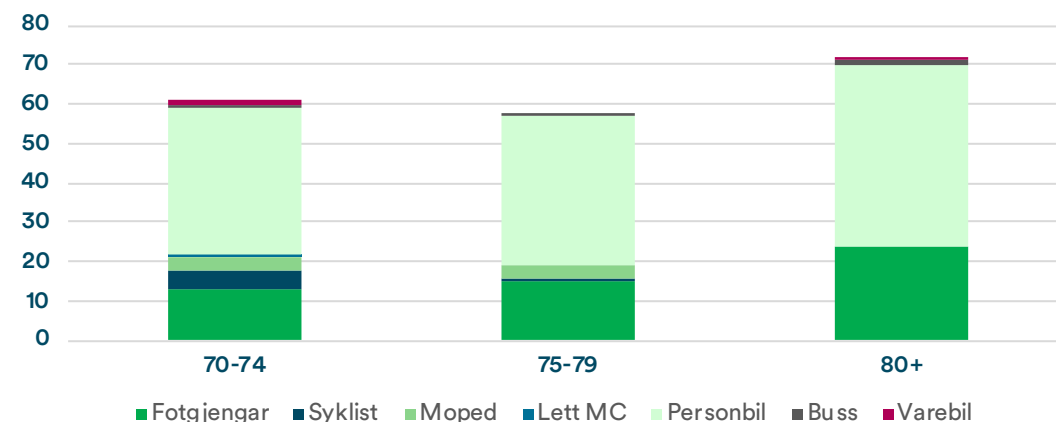
Aldersfordeling drepne og hardt skadde i trafikken | Bergen 2010–2019



Aldersfordeling

Totalt var det i Bergen kommune registrert 2879 skadde i trafikkulukker 2010–2019 (mot 4008 i perioden 2007–2016). Som i førre periode er det personar i aldersintervallet 15–24 som har størst risiko for å bli utsett for trafikkulukker, men det er dei eldre som har størst risiko for at trafikkulukker får eit alvorleg utfall.

Eldre – skadde/drepne i trafikkulukker, Bergen 2010–2019



Mange ønsker seg gangfelt med håp om at det vil gjere kryssing av vegen tryggare, men diverre skjer mange fotgjenger-ulukker nettopp i gangfelt.

FOTO | JØRGEN EIDE



Eldre

Eldre har ein større risiko for at ei trafikkulukke får eit alvorleg utfall, uavhengig av årsaka til ulukka. Vi veit også at vi i åra som kjem vil bli stadig fleire eldre. Å sikre denne gruppa gode og trygge omgjevnader vil auke livskvaliteten og fridomen til denne gruppa. Det er venta ein moderat auke på 10 prosent i talet på innbyggjarar i Bergen kommune totalt dei kommande 20 åra. Av desse er det venta ei endring i alderssamansetting, og veksten er venta å komme i den stadig eldre befolkninga.

Om vi ser på samansettinga av type ulukker i ulike aldersgrupper, ser vi at eldre er utsett for både bilulukker og som fotgjengarulukker. Denne aldersgruppa nyttar i liten grad andre transportmidlar som sykkel eller MC. Andelen ulukker med alvorleg utfall (hardt skadde eller drepne) aukar med alderen. Særleg for gruppa over 80 år vil fleire av ulukkene få alvorleg utfall. På nasjonalt nivå ser vi at for personar over 75 år er risikoen for å bli hardt skadd eller drepne i ei bil- eller fotgjengarulukke om lag 3 gongar så stor som for dei mellom 25 og 64 år.

Gangfelt

Mange ønsker seg gangfelt med håp om at det vil gjere kryssing av vegen tryggare, men diverre skjer mange fotgjenger-ulukker nettopp i gangfelt. Gangfelt gir fotgjengarar prioritet framfor køyretøy og betrar difor framkomme, men betrar ikkje alltid trafikktryggleiken. Undersøkingar viser at berre om lag halvparten av bilistar stoggar framfor gangfelt, på same tid som fotgjengarar er mindre merksame ved kryssing i gangfelt. Særleg personar med liten trafikkkompetanse, som barn, er utsette, fordi dei kjenner seg trygge på at bilistar vil oppretthalde vikeplikta.

Dei viktigste kriteria for å kunne etablere eit sikkert gangfelt er:

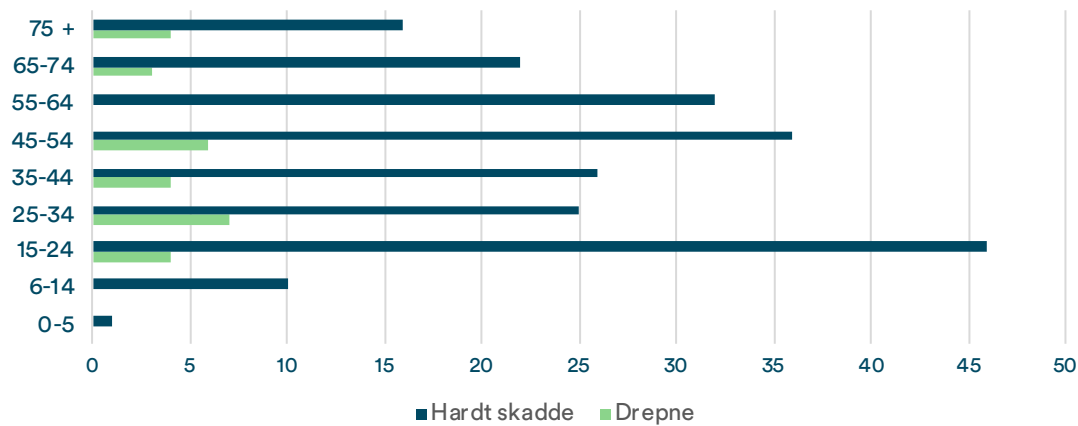
- Talet på fotgjengarar som krysser vegen her. Di fleire fotgjengarar di tryggare er det å etablere gangfelt.
- Sikt. Dårleg sikt grunna sideareal, sving eller bakketopp gjer gangfeltet utrygt.
- Lys. Motlys reduserer sikt.
- Fart.

Gangfelt skal alltid skiltast og ha belysning for å sikre at bilistane er merksame, og det vil ofte vere fartsreduserande tiltak i tillegg for å redusere ulukkesrisiko.

Meir informasjon:
Håndbok V127 Kryssingssteder for gående.



Aldersfordeling drepne og hardt skadde i trafikken | Bergen 2010–2019



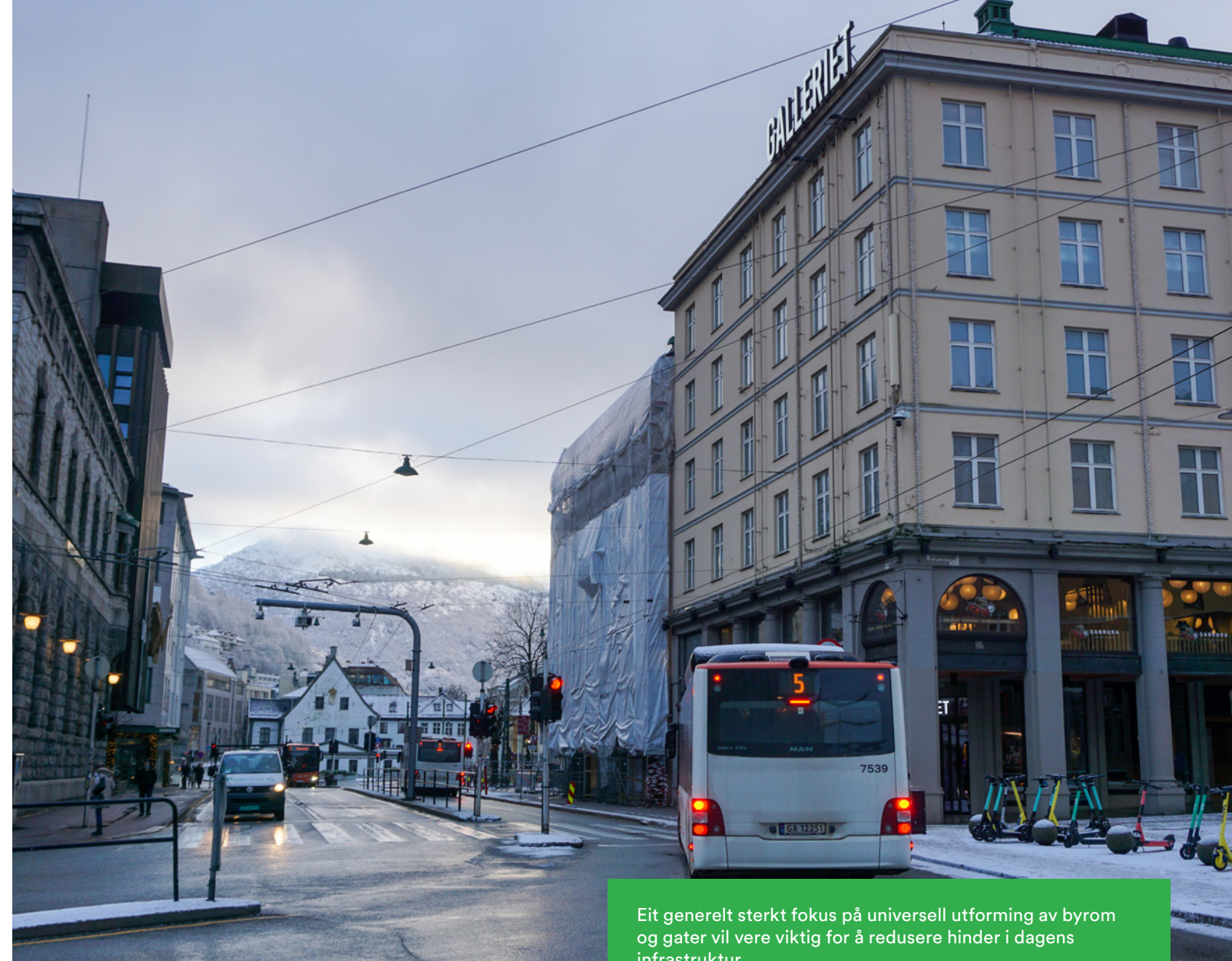
Kjelde: Statistisk sentralbyrå, regionale befolkningsframskrivninger, hovedalternativet.

Dei fleste tiltak for å betre trafikktryggleiken for alle, er også gode tiltak for å fjerne hinder og gjere omgjevnadane tryggare for dei eldre. Til dømes vil eit trafikkmiljø prega av blanda trafikk vere meir krevjande for eldre, og tiltak for å gjere det lettare vil vere tydelegare skille mellom ulike trafikanttypar og bruk av bjølle på sykkel og el-løperhjul. Somme tiltak vil vere særleg viktig for denne gruppa. God drift og belysning av gangtrasear og fortau er viktig for å unngå fall, dette er særleg viktig om vinteren når det er snø eller is. Betre tid til å krysse gangfelt og installere lydvarsling vil gjere det tryggare å krysse. I særleg viktige område, der det er mange eldre med helseutfordringar kan det vere aktuelt å gjennomføre områdeutgreiing etter metode for skulekrinsar. Ei slik utgreiing vil avdekke ulike utfordringar og foreslå ei gruppe med tiltak. Dette er særleg relevant i område med samansette utfordringar og gjerne der det er samla fleire institusjonar for eldre. For å gjere eldre tryggare i trafikken, både som bilførarar og fotgjengarar vil det vere aktuelt med kampanjar og kurs.

Personar med funksjonsnedsetting

Personar med funksjonsnedsetting er ei samansett gruppe og vil ha behov for ulike tiltak for å få ein tryggare og meir tilgjengeleg by. Ein stor del av befolkninga vil i løpet av livet ha fysiske utfordringar og endå fleire vil ha nytte av løysingane som er retta mot personar med funksjonsnedsetting. Det kan vere foreldre med barnevogn, eller beinbrot som kan gjere det vanskeleg å forsere fortauskantar og anna.

Funksjonshemmedes Fellesorganisasjon gjennomførte i 2019 ei undersøking blant sine medlemmar i Bergen om universell utforming i Bergen sentrum. Undersøkinga hadde eit særleg fokus på kollektivtransport. 89 prosent av respondentane brukte buss og halvparten bybane for reise til eller i Bergen sentrum. 55 prosent av respondentane var nøgde med kor tilgjengeleg buss og bybana er. Ein av fem var misnøgd eller svært misnøgd med kor tilgjengeleg kollektivtilbodet er. Undersøkinga konkluderer vidare med at tiltak for å gjere Bergen sentrum betre tilgjengeleg for



Eit generelt sterkt fokus på universell utforming av byrom og gater vil vere viktig for å redusere hinder i dagens infrastruktur.

FOTO | ANETTE GAUSEL BÆRHEIM

desse gruppene er å unngå høge fortauskantar og brustein, markere trapper betre, betre lyssetting og lyd ved mykje brukte fotgjengarfelt.

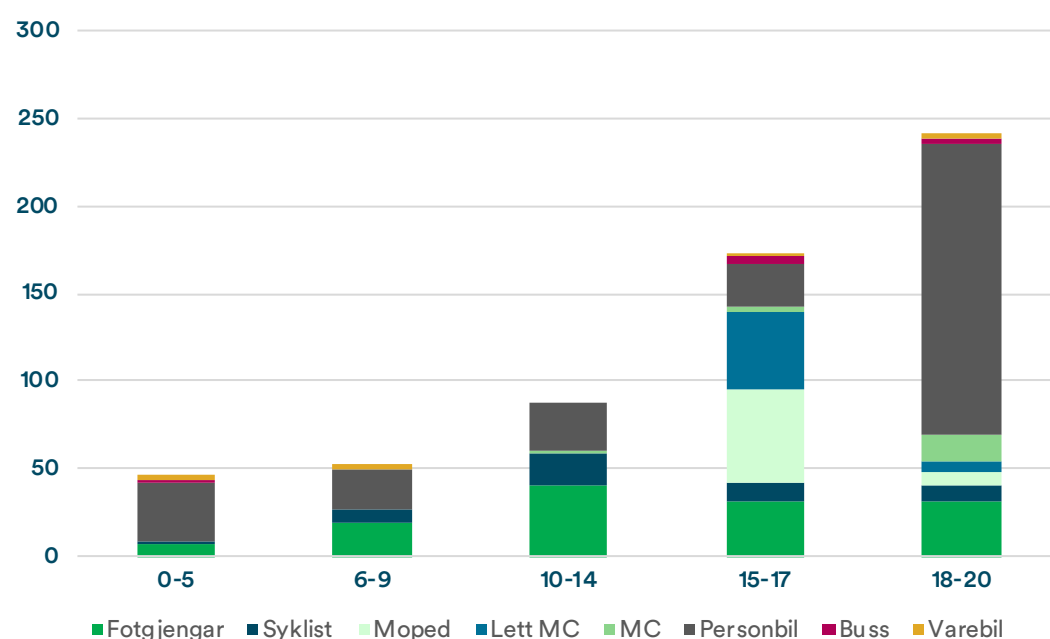
Statens vegvesen sitt prioriterte tiltak mot denne gruppa i perioden er å oppgradere kollektivknutepunkt til universell utforming i dei store byområda (Nasjonal tiltaksplan for trafikk på veg 2018–2021). Bergen kommune har i same periode prioritert universell utforming av kollektivhaldeplassar.

Som for eldre vil dei fleste tiltak som gjer Bergen betre tilgjengeleg for fotgjengarar også vere gode tiltak for personar med funksjonsnedsetting.

Bruken av el-løperhjul er ei særleg utfordring for denne gruppa, fordi det tek gateareal og gjer det vanskeleg for blinde og rullestolbrukarar å kome seg fram. Regulering og kontroll av skilting og møblering i gangareal er viktig av same grunn. Eit generelt sterkt fokus på universell utforming av byrom og gater vil vere viktig for å redusere hinder i dagens infrastruktur. Særleg blir tydelege kontrastar der det er snubelfare, utforming av vassrenner på fortau og å unngå glatte skiferheller i gangareal trekt fram. Det kan også vere behov for kartleggingar av universell utforming ved gitte målpunkt/problemområde og oppfølging av kartleggingar med tiltak.



Barn og unge – skadde/drepne i trafikkulukker | Bergen 2010–2019



Barn og unge

Barn og unge er ei sårbar gruppe i trafikken, grunna mindre kunnskap og erfaring med trafikk. Dei er avhengige av trygge miljø for å kunne komme seg dit dei skal på eigen hand. Vi ser heldigvis at barn i liten grad er utsett for alvorlege trafikkulukker. I ti-årsperioden 2010–2019 var det 11 barn (0–14 år) som vart hardt skadde i Bergen kommune, men ingen som omkom. 2019 var også det første året i nyare tid at ingen barn omkom i trafikken i heile landet, mot 103 barn i toppåret 1969.

Unge er meir utsette og i perioden 2010–2019 vart 29 personar mellom 15 og 20 år hardt skadde i trafikken og 2 omkom. Ungdom er likevel ei gruppe der vi ser ei svært positiv utvikling og nasjonale tal syner at skaderisikoen for unge bilførarar er nær halvert dei siste fem åra. Bakgrunn for nedgangen er breidda i trafikksikringsarbeidet, med sikrere køyretøy og vegar, men også gode haldningar og åtferd hos dei unge som har ført til ein stor nedgang i promillekøyning i helgene.

Ser vi nærare på situasjonen for barn og unge ser vi at ulukkene er knytte til endringane i reisevanar etterkvart som borna blir eldre. For barn under 10 år er ei overvekt av ulukkene som passasjer i bil, i dei tidlege tenåra er det flest ulukker som mjuk trafikant. Det kjem så ei periode med risiko knytt til moped og lett MC når ungdommane når 16 år og personbil ved 18-års alder. Det er likevel verdt å merke seg at dei eldre ungdommane (frå 15 år og oppover) også er meir utsette for fotgjengarulukker enn vaksne og eldre. Dette tyder på at ikkje alle ungdomar er medvitne om risikoen i trafikken og at trafikkopplæring i skulen er viktig for å redusere talet på ulukker. Ungdomar tek også gjerne først til seg nye trendar og for tida vil det innebære at dei er store brukarar av nye formar for mobilitet, som el-løperhjul og hooverboard. Dette er mobilitetsformer som i mindre grad er regulert og det er lite erfaring med risiko. Dette utgjør ei ytterlegare utfordring som møter denne gruppa.



Barn er ikkje små vaksne. Dei har mindre kunnskap om trafikk og faremomenta der, men kan også vere mindre fokuserte og ha vanskeleg med å vurdere risiko.

FOTO | JØRGEN EIDE

Opplæring

Barn er ikkje små vaksne. Dei har mindre kunnskap om trafikk og faremomenta der, men kan også vere mindre fokuserte og ha vanskeleg med å vurdere risiko. Forskingsprosjektet «Barn, oppmerksomhet og sykling» har testa korleis trafikkopplæringa påverkar ungar si merksemd og risikovurdering. Resultata syner at riktig trafikkopplæring med fokus på refleksjon og risikovurdering gjer ungane til betre trafikantar, og dette vil også gjere dei til gode trafikantar som ungdomar og vaksne.

Ansaret for trafikkopplæringa ligg til kvar einskilde skule, og er styrt etter kompetansemåla for dei ulike alderstrinna. Trygg Trafikk har, på vegner av det offentlege, ansvaret for å utarbeide undervisningsmateriell og kampanjar til kompetansemåla,

som skulane kan ta i bruk. Dette gir skulane god tilgang til ressursar, men rom for å tilpasse til sin lokale kontekst. Grunna utfordringar med personvern godkjenning av undervisningsressursar er det i dag mykje av materiellet som ikkje er tilgjengeleg for skulane i Bergen.

For dei eldste elevane har det vore særleg fokus på russ og avgangselevar, der fylkeskommunen, Trygg Trafikk og Politiet samarbeider om årlege arrangement. Opplegget får gode tilbakemeldingar frå ungdommane. For å kunne møte utfordringa med større ulukkesrisiko også for aldersgruppa 16–18, er det eit behov for å starte opplærings tiltak tidlegare, noko ungdommane også ber om. Trygg Trafikk vil utarbeide undervisningsmateriell til vidaregåande skule, i dialog med Vestland fylkeskommune.



Kompetansemål

Aktuelle kompetansemål for grunnskulen der trafikk, sykling, rolla som fotgjengar og trafikk-tryggleik kan vera aktuelle tema:

2. TRINN	
Kroppsøving	Øve på trygg ferdsel i trafikken.
Samfunnsfag	Utvikle og presentere samfunnsfaglege spørsmål. Utforske og gi døme på korleis menneska påverkar klimaet og miljøet, og dokumentere korleis påverknadene kjem til syne i nærmiljøet.
Naturfag	Utforske sansane gjennom lek ute og inne og samtale om korleis sansene brukes til å samle informasjon.
Matematikk	Lage og følgje reglar og trinnvise instruksjonar i lek og spel.

4. TRINN	
Kroppsøving	Forstå og følgje reglar i trafikken.
KRLE	Identifisere og reflektere over etiske spørsmål. Sette seg inn i og formidle egne og andres tanker, kjensler og erfaringar. Samtale om kva menneskeverd, respekt og toleranse betyr og kva det innebærer for korleis vi lever saman.
Naturfag	Utforske observerbare storleikar som fart og temperatur og knytte dem til energi. Samtale om kva energi er, og utforske ulike energikjelder. Utforske observerbare storleikar som fart og temperatur og knytte dei til energi. Samtale om kva energi er, og utforske ulike energikjelder.

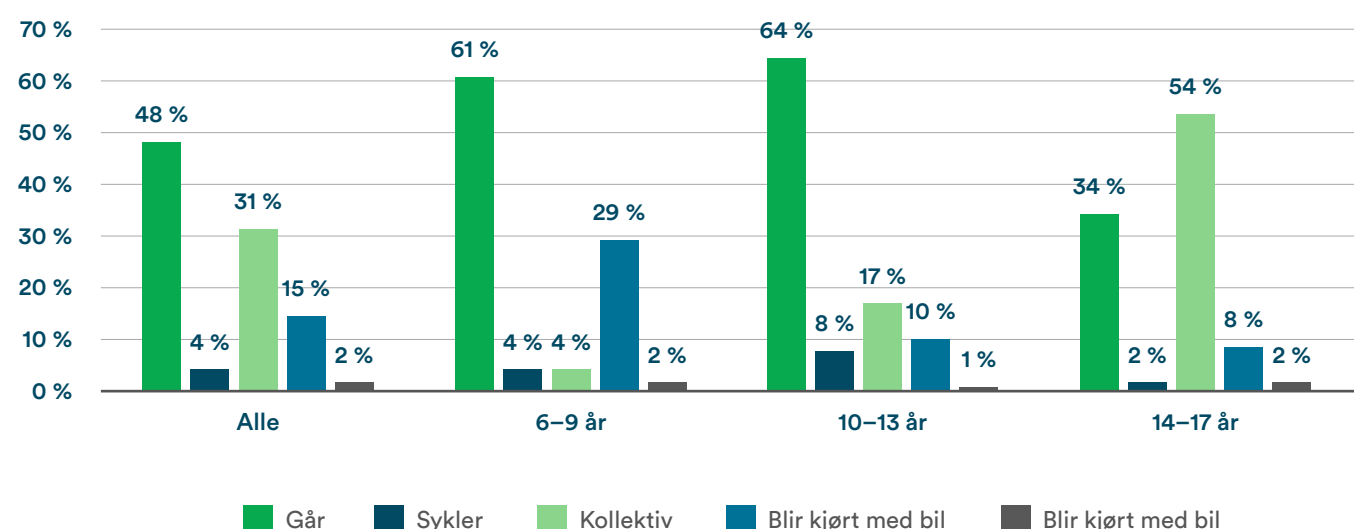
5. TRINN	
Matematikk	Formulere og løyse problem frå eigen kvardag som har med tid å gjere.

7. TRINN	
Kroppsøving	Utforske og gjennomføre lek og spel saman med andre i ulike bevegelsesaktivitetar. Øve på samansette bevegelsar, åleine og saman med andre. Gjennomføre aktivitetar ut frå egne interesser og føresetnader i dans, friluftsliv, idrettsaktivitetar og andre bevegelsesaktivitetar. Vurdere sikkerheit i uteaktivitet og naturferdsel og gjennomføre sjølvberging i vatn.
Samfunnsfag	Gi døme på kva lover, reglar og normer er og kva slags funksjon dei har i samfunn, og reflektere over konsekvensar av å bryte dei.
KRLE	Samtale om og formidle etiske idear frå sentrale personar i filosofihistoria. Utforske og beskrive egne og andres perspektiver i etiske dilemmaer knyttet til hverdags- og samfunnsutfordringer.
Naturfag	Lese og forstå faremerking og reflektere over hensikten med desse.
Kunst og handverk	Analysere visuelle verkemidlar i ulike medier og belyse eit aktuelt tema gjennom foto eller infografikk.

10. TRINN	
Samfunnsfag	Utforske korleis teknologi har vore og framleis er ein endringsfaktor, og drøfte innverknaden teknologien har hatt og har på enkeltmenneske, samfunn og natur. Beskrive sentrale lover, reglar og normer og drøfte kva konsekvensar brot på desse kan ha for den enkelte og for samfunnet på kort og lang sikt.
KRLE	Utforske etiske idear fra sentrale personar i filosofihistoria og nytte ideane til å drøfte aktuelle etiske spørsmål. Identifisere og drøfte etiske problemstillingar knyttet til ulike former for kommunikasjon. Identifisere og drøfte aktuelle etiske problemstillingar knytte til menneskeretta, berekraft og fattigdom.
Kunst og handverk	Lage skisser til fornyelse av lokale omgjevnadar og modellere arkitektoniske løysingar som ivaretar ulike behov og interesser.



Hvordan reiser barnet/ungdommen oftest til skolen?



Figur 4-1: Reisemiddelfordeling for skolereiser, fordelt på aldersgrupper.

Skulereiser

Bergen kommune har vedteke at andelen barn og unge som går eller sykler til skulen bør nå 80 prosent. Trafikktryggleik spelar ei rolle for å oppnå dette målet. I undersøkinga «Kartleggingsundersøkelse for myke trafikanter i Bergen», som vart utført for Bergen kommune i 2019 blir foreldre/føresette til barn mellom 6 og 17 år spurt om barna sine reisevanar til skulen.

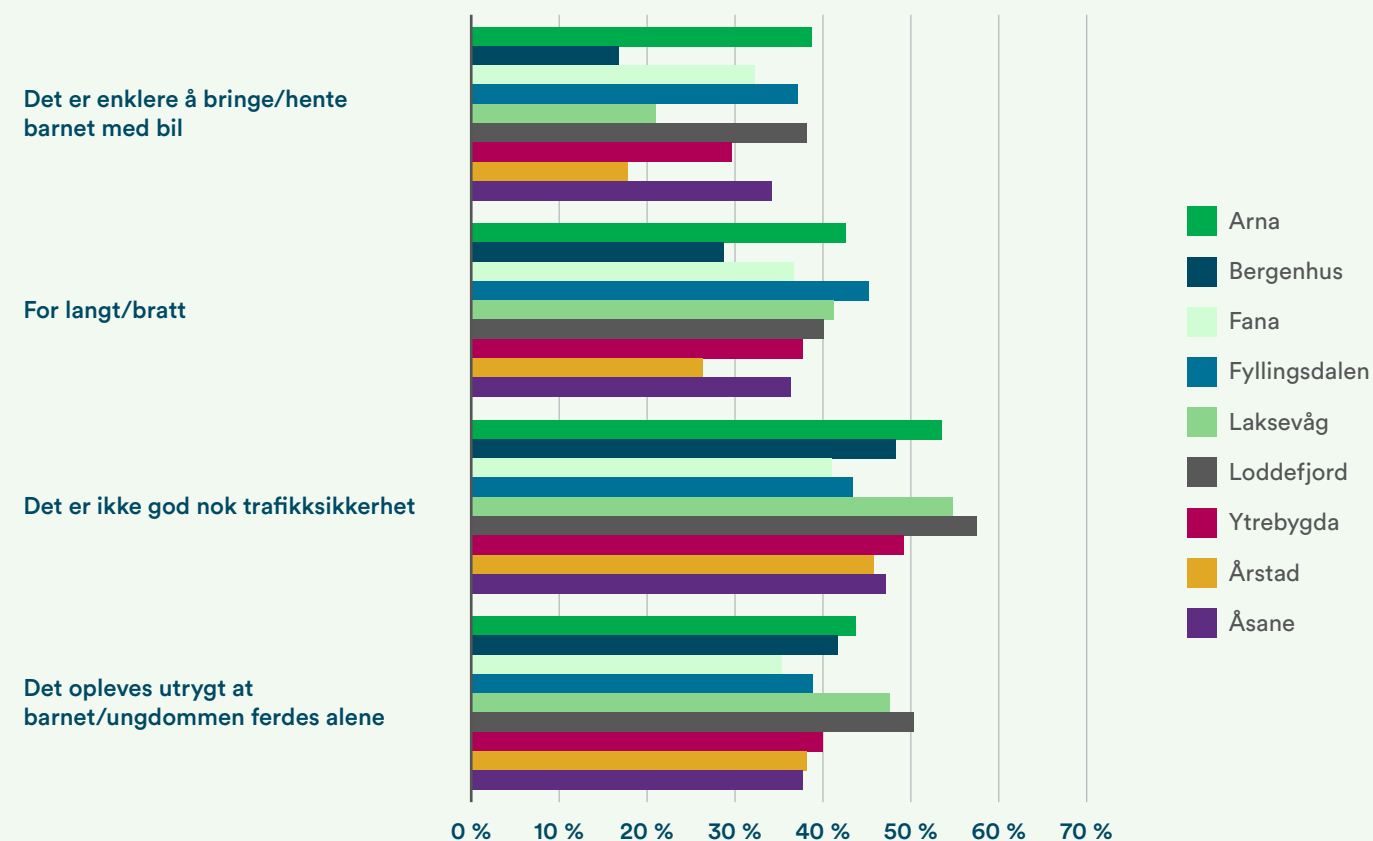
Generelt gjennom året går eller sykler i overkant av halvparten av elevane i kommunen. Av dei yngste elevane vert i underkant av ein tredel køyrt til skulen. Ved start på ungdomsskolen går mange over til kollektivt. Avstand til skulen og mangel på sykkelinfrastruktur som sykkelveggar, garderobar og trygg sykkelparkering blir trekt fram som

viktige grunnar til at dei eldre elevane ikkje går eller sykler til skulen.

Foreldre blir også spurte om bakgrunnen for at barna ikkje sykler eller går oftare. Vi ser at opplevd tryggleik er ein av dei viktigaste grunnane til at barn og unge ikkje går eller sykler til skulen.

Kva familiane opplever som viktig for valet om barnet skal gå eller sykle til skulen er ikkje likt fordelt i ulike delar av kommunen. Loddefjord, Laksevåg og Arna peikar seg ut som dei bydelane der flest er uroa over trafikktryggleiken på skulevegen.

Viktig eller svært viktige årsaker til at barnet/ungdommen ikke går eller sykler oftere på skole- og fritidsreiser?



Figur 4-6: Prosentandel som svarer at de ulike årsakene til at barnet/ungdommen ikke går eller sykler oftere er viktig eller svært viktig, fordelt på bydel. Kjelde: Kartleggingsundersøkelse for myke trafikanter i Bergen.

Skuleskyss farleg skuleveg

Barn og unge har gjennom opplæringslova § 2-1 rett og plikt til grunnskuleopplæring. Reglane om skuleskyss i opplæringslovas kapittel 7 har som føremål å sikre lik rett til opplæring, uavhengig av bakgrunn, eleven sine føresetnader, eller bustad. For elevar i grunnskulen i Bergen kommune blir retten til skuleskyss heimla i opplæringslova §§ 7-1 og 7-3 som hovudregel. I tillegg kjem retningslinjer frå Utdanningsdirektoratet, særleg rundskriv «retten til skyss Udir-2-2019». Vidare eksisterer det eigne retningslinjer vedtekne av Byrådet i 2014.

Det er tre grunnlag for skuleskyss:

- Skuleskyss grunna avstand
- Skuleskyss grunna særleg farleg eller vanskeleg skuleveg
- Skuleskyss grunna funksjonsnedsetting eller mellombels skade eller sjukdom

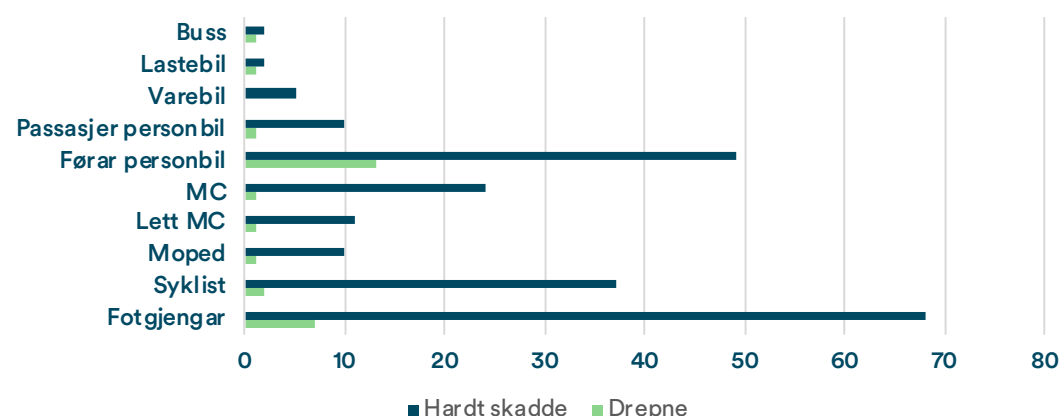
For skuleåret 2020/2021 kom det inn 260 søknadar om skuleskyss, der 95 prosent var grunna særleg farleg eller vanskeleg skuleveg. Utgifter til skuleskyss har dei siste fem åra vore om lag 63 mill kr årleg. Dette inkluderer alle vedtak om skuleskyss grunngjeve med dei tre grunnlag over.

Utfordringar som fører til vedtak om særleg farleg eller vanskeleg skuleveg vil for dei fleste skulekrintane vere større trafikkbarrierer, som trafikerte vegar eller rundkøyningar. I dei meir tettbygde områda er det også område med omfattande byggearbeid som gjer det trafikkfarleg for born å gå til skulen.



Trafikanttypar

Alvorleg trafikkskade etter trafikanttype | Bergen 2010–2019



Risikoen og utfordringane for ulike trafikanttypar er svært ulik. Sjølv om personbil utgjer den største delen av transporten, er det mjuke trafikantar som opplever den største delen av alvorlege trafikkulukker. I tillegg er førarar av moped og MC ei utsett gruppe.

Det er eit mål at all vekst i transport i Bergen skal vere i form av gange, sykkel og kollektiv, og at det skal vere ein reduksjon i privatbiltransport på 20 prosent innan 2030. For å lukkast med ei endring i reisevanar og også redusere ulukkesrisikoen for mjuke trafikantar er det behov for trafikkmiljø som prioriterer og tryggar desse gruppene. Vi ser også at det oppstår nye utfordringar etterkvart som ny teknologi utviklar seg og når vi får endringar i bymiljøa.

Mjuke trafikantar

Dersom vi skal oppnå nullvekstmålet og på same tid nå eksisterande etappemål for talet hardt skadde og drepne i trafikken, må risikoen for at mjuke trafikantar blir utsette for alvorlege trafikkulukker reduserast med 30 prosent⁶.

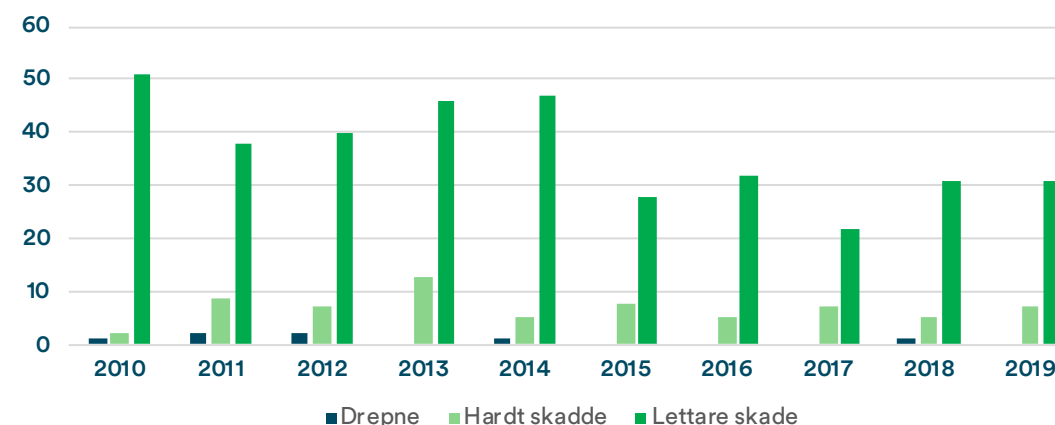
Oslo skadelegevakt gjennomførte i 2014 ein gjennomgang av alle syklistskadar som kom inn

til legevakta. Her kom det fram at i 71 prosent av ulukkene var det ingen andre involverte enn syklisten sjølv. Kun 2,3 prosent av eineulukkene der syklistar var hardt skadde, kom inn i registeret over politirapporterte skader. På den andre sida der syklistar var involvert i ei ulukke med andre køyretøy, vart dette stort sett dekkja i registeret over politirapporterte skader. Dette utgjorde likevel kun 18 prosent av ulukkene. Oslo skadelegevakt gjennomførte ei ny kartlegging i 2019. Rapport om dette er venta i løpet av 2021.

I 2016 kartla Oslo skadelegevakt fotgjengarulukker, og avdekka også her store mørketal. Kun 3 prosent av dei skadde fotgjengarane hadde vore involvert i det som er definert som ei trafikkulukke. Kun ulukker der køyretøy er involvert vil registrerast som ei trafikkulukke, og det er dimes naturleg at desse ulukkene ikkje er registrerte i politiregisteret. 42 prosent av pasientane hadde skadd seg på fortau.

6. Nasjonal transportplan 2022–2033 – Samferdselsdepartementets NTP-oppdrag nr. 8 – Trafikksikkerhet (Statens vegvesen).

Fotgjengarar skadde i trafikken | Bergen 2010–2019



Fotgjengarar

Fotgjengarar er i følgje det politirapporterte skaderegisteret den mest ulukkesutsette gruppa av trafikantar. Risikoen for å bli drepen eller hardt skadd i ei trafikkulukke er fem gongar så stor for fotgjengarar samanlikna med personbilførarar⁷. Dei siste ti åra ser det ut til å vere ein reduksjon i talet på skadde, med særleg fokus på lettare skade. Nasjonalt er det også ei positiv utvikling for denne gruppa, men nedgangen i ulukker er mindre enn for personbilar og også mindre i byområda enn landet elles.

Eit studie ved Oslo skadelegevakt viste at for kvar hardt skadd fotgjengar i den offisielle statistikken var det om lag 20 hardt skadde som ikkje kom inn i statistikken. Dei fleste av desse var eineulukker. Mørketala for denne gruppa er med andre ord vurdert å vere store. Resultata frå Oslo viste at 70 prosent av ulukkene skjedde i vinterhalvåret og at halvparten av desse stamma frå fall på is. Med tanke på at klimaet i Bergen skil seg frå det i Oslo, er det behov for meir data om ulukker i Bergen for å vite kor stort omfanget av denne typen ulukker er.

Fotgjengarar er sårbare for manglande drift og

vedlikehald, særleg vinterstid. Denne typen ulukker er det særleg store mørketal for, og tiltak for å betre kunnskapsgrunnlag for mjuke trafikantar er naudsynt for å arbeide meir målretta mot eineulukker, som fall.

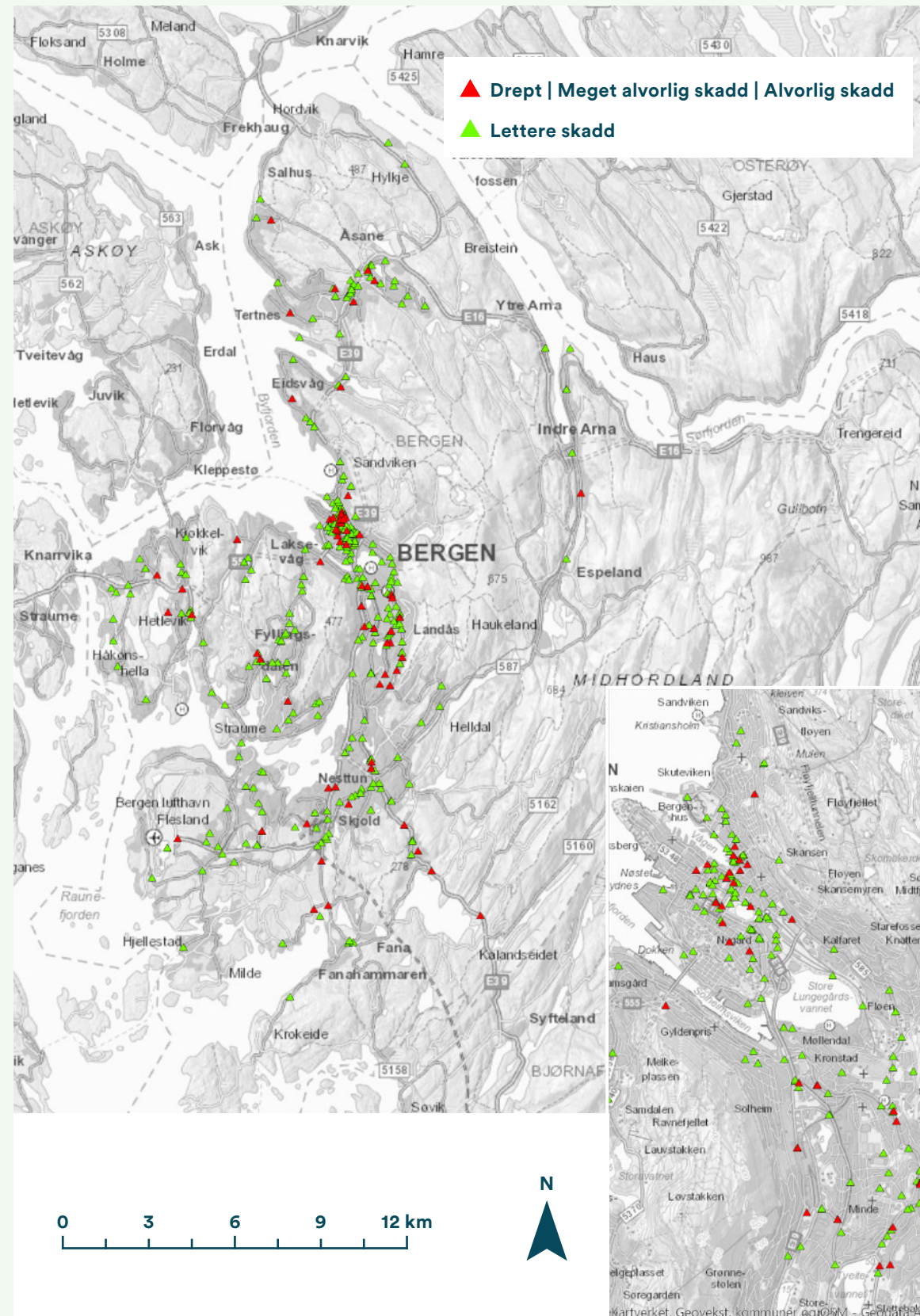
I 2020 fekk Bergen sin første gåstrategi, utarbeidd av og gjeldande for partane i Miljøløftet. Visjonen for strategien er at det skal vere attraktivt og sikkert å gå i Bergen, og målsettinga er ein auke i gangandel frå 25 prosent i dag til 30 prosent i 2030. Tilrettelegging for gange har mange overlappande strategiar med å betre trafiktryggleiken for fotgjengarar, og gåstrategien vil bidra til å styrke innsatsen med å trygge mjuke trafikantar i Bergen.

For å redusere fotgjengar ulukker vil viktige tiltak vere å redusere biltrafikk og få på plass fysiske utbetringar der det har vore eller er stor risiko for ulukker. Di meir alvorlege ulukker eller tal på ulukker, di høgare vil punktet prioriterast. Lys, betring av sikt, tydelegare kryss, fartsdempande tiltak og fortau er dei viktigaste fysiske tiltaka.

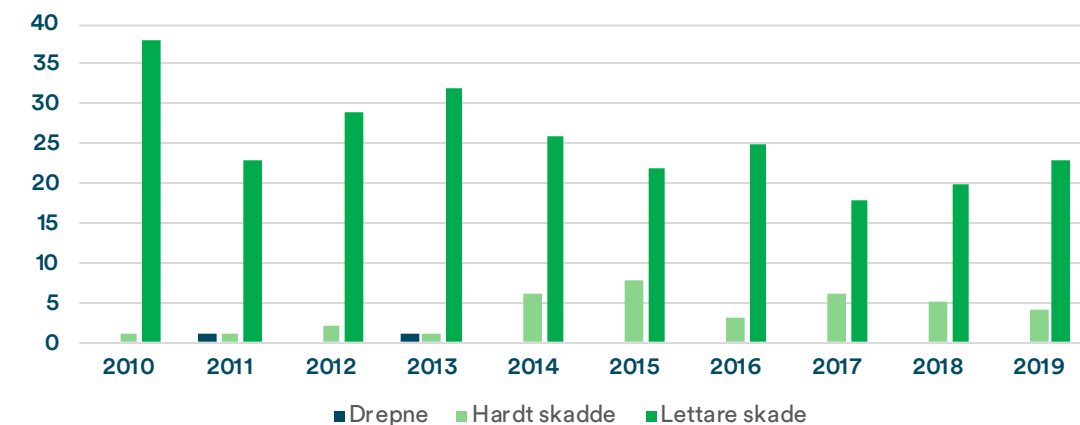
7. Risiko i vegtrafikken (TØI-rapport, 2021).



Alle trafikulykker med fotgjengere | Bergen 2010–2019



Syklistar skadde i trafikken | Bergen 2010–2019



Syklistar

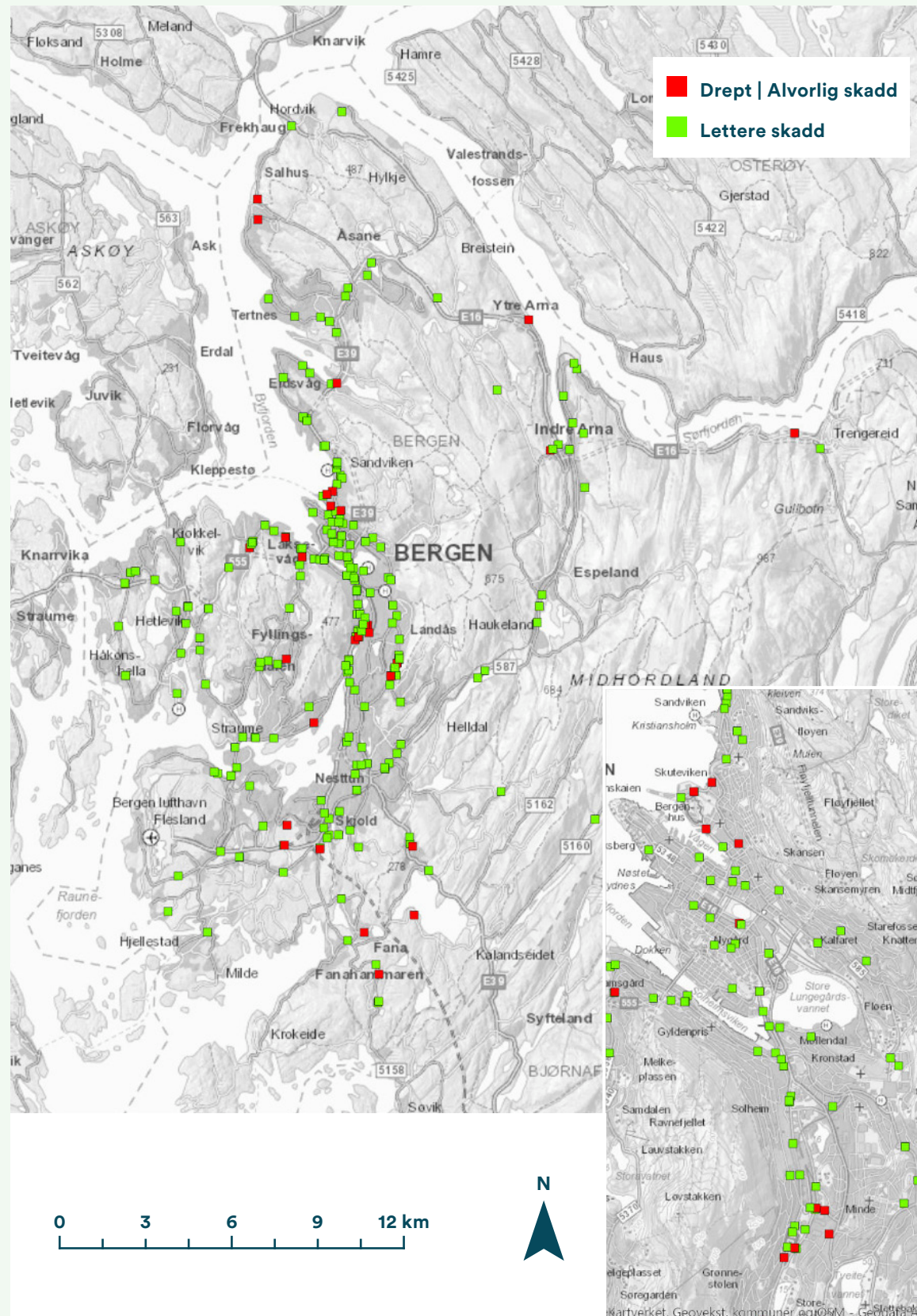
Syklistar er ei særleg viktig gruppe fordi det er i denne gruppa vi kan ane ein vekst i talet på alvorlege ulukker. Nasjonalt har det vore ein sterkt auke i talet alvorleg skadde og drepne syklistar dei siste 15 åra. I Bergen er det ikkje ein like tydeleg trend, noko som truleg skuldast at vi ikkje har sett den same veksten i sykkelbruk som dei andre storbyområda. Dei siste ti åra kan det sjå ut til at vi ser ein trend med fleire hardt skadde, medan det er færre lettare skadde. Risikoen for å bli drepn eller hardt skadd i ei trafikkulukke er 11 gongar så stor for syklistar samanlikna med personbilførarar⁸. Også for syklistar reknar vi med mørketal i rapporterte ulukker. Studie frå Oslo skadelegevakt (2014) viser at det for kvar registrerte, hardt skadde syklist, var to urapporterte hardt skadde syklistar.

Tiltak i område med fleire eller alvorlege ulukker vil vere viktige prioriteringar for denne gruppa. Ofte vil desse ulukkene vere mellom syklist og bilist, og difor ofte vere dekkja av dei politiregistrerte ulukkene. Meir kunnskap om dei ulukkene som i dag er urapporterte vil kunne gi viktig kunnskap om andre ulukkesutsette punkt. Syklistar vil vere utsette i situasjonar og område med manglande drift- og vedlikehald.

I 2020 vart ny sykkelstrategi for Bergen vedteken. Strategien var utarbeidd av og gjeld for partane i Miljøløftet. Visjonen for strategien er at det skal vere attraktivt og sikkert å sykle i Bergen, og ambisjonen er 10 prosent sykkelandel i 2030. Målsetting for trafikktryggleik er konkretisert til at talet alvorlege sykkelulukker i Bergen skal vere halvert til 2030. Satsingar i strategien vil styrke arbeidet med å gjere Bergen tryggare for syklande og konkrete tiltak for tryggare sykkelinfrastruktur blir følgt opp i eigne handlingsplanar for sykkel.

8. Risiko i vegtrafikken (TØI-rapport, 2021).

Alle trafikkulykker med syklende | Bergen 2010–2019



El-løperhjul

Oslo skadelegevakt har kartlagt alle pasientar som har vore involvert i ulukke med el-løperhjul over eitt år (april 2019–mars 2020). Det vart registrert 815 pasientar og medianalder for pasientane var 28 år. Av ulukkene var 86 prosent eineulucker og størsteparten skjedde i bilveg med blanda trafikk eller på fortau. 41 prosent av dei skadde var ruspåverka då ulukka skjedde, og desse ulukkene skjedde i stor grad mellom 23.00 og 04.00.

Tal frå TØI syner at 1 av 10 brukarar av el-løperhjul i Oslo har vore involvert i ei ulukke og at ulukkesfrekvensen for el-løperhjul er om lag 10 gongar så høg som for sykkel. Den vanlegaste årsaken til ulukke er vegtilstand eller hinder i vegen, i tillegg er glatt underlag ein hyppig årsak. El-løperhjul er

definert som sykklar, og nyttar den same infrastrukturen som vanlege sykklar. Utbygging av sykkelveggar og betre tilrettelegging for sykklar vil difor ha tilsvarande positiv verknad for å redusere ulukker på el-løperhjul. Utforminga av elsparksyklane og dimensjon på hjula gjer dei meir sårbare ved kantar, høl og dårleg vedlikehald på dekke, og for å redusere ein større del av ulukker vil det vere naudsynt å stille høgare krav til dette enn kva som gjeld sykkel.

Resultata frå Oslo er i stor grad i tråd med internasjonale erfaringar. Eit viktig funn i desse er også at ulukkesfrekvensen går ned etterkvart som innbyggjarane får meir erfaring med el-løperhjul.



Definisjonar

Nullvisjonen

Visjon om ingen drepne eller hardt skadde i vegtrafikken.

Nullvekstmålet

Veksten i persontransporten i storbyområda skal tas med kollektivtrafikk, sykling og gange.

Byvekstavtale

Avtale om tiltak for å nå nullvekstmålet for persontransport med personbil.

Miljøløftet

Namnet på partnerskapen og byvekstavtalen som omfattar Staten og dei fem kommunane Bergen, Alver, Askøy, Bjørnafjorden og Øygarden og Vestland fylkeskommune.

Nullvekstmålet:

Veksten i persontransporten i storbyområda skal tas med kollektivtrafikk, sykling og gange.

FOTO | ANETTE GAUSEL BÆRHEIM





SAMMEN
OM



Miljøløftet

Bergen kommune | Alver kommune | Askøy kommune | Bjørnafjorden kommune | Øygarden kommune
Vestland fylkeskommune | Jernbanedirektoratet | Statens vegvesen | Statsforvaltaren i Vestland