

*** Trafikksikkerhet**

I fire norske fylke ligg talet på dødsulykker i trafikken på nivå med **Albania og Portugal**. Verst er det i Hedmark.

Hedmark har flest dødsulykker

Hadde Hedmark fylke hatt ein million innbyggjarar, ville dødsulykkene i fylket tilsvara 106 dødsulykker i året på riks og fylkesvegane, viser tal frå Opplysningsrådet for vegtrafikken (OFV).

Vidare på lista følgjer Vest-Agder, Oppland og Aust-Agder, som omrekna til eit innbyggjartal på ein million ville hatt mellom 83 og 94 dødsulykker i året.

Det er den store trafikken på E6 gjennom Gudbrandsdalen og RV3 gjennom Østerdalen som plasserer dei to innlandsfylka på dødsulykketoppen.

Landsgjennomsnittet per år er på 49 omkomne per million innbyggjar.

– Landsgjennomsnittet er bra i europeisk samanheng, men ikkje bra nok i forhold til den uttalte politiske nullvisjonen for dødsulykker i trafikken, seier Vilrid Femoen, leiar for politikk og strategi i OFV.

Ikkje berre standard

Statistikk frå OFV viser at Hedmark og Oppland derimot kjem godt ut når det gjeld vegstandard. I Hedmark har for eksempel 88 prosent av vegane den breidda OFV meiner dei bør ha.

– Trafikkulykker er ikkje berre eit resultat av vegstandard. Det handlar også om trafikkmengd, bilpark, haldningar og kjøreferdigheter, seier Femoen.

I andre enden av statistikken finn vi Oslo, Hordaland, Akershus, Sør-Trøndelag og Rogaland, fylka som rommar dei største byane. Alle dei held seg under landsgjennomsnittet, med Oslo med sine 15 dødsulykker per million innbyggjar suverent i tet.

– Resultatet er ikkje tilfeldig. Rundt byane er det bygd ut motorvegar, og motorvegar gir få ulykker, seier Femoen.

Femoen peikar på ein annan skilnad mellom sentrale og mindre sentrale strom.

– Distriktsfylke har også vesentleg eldre bilpark enn byprega fylke, seier Femoen.

Mange faktorar

– Problemet for dei ulykkesråka strekningane er for mykje trafikk i forhold til vegstandard, seier Femoen og etterlyser fleire strekningar med midtdelarar.

– Det burde vi hatt mykje meir av i Noreg. Når trafikkgrunnlaget ikkje tilseier motorveg, er midtdelar ei god løysing, seier Femoen.

Og midtdelarar er nokre av tiltaka det blir arbeidd med, fortel Kjell Seim, leiar i trafikktryggleiksseksjonen i Statens vegvesen Region Øst, som omfattar Hedmark og Oppland.

Han stadfestar at det er gjennomgangstrafikken på RV3 og E6 som gjer utslag på statistikken.

– Det typiske her er at dødsulykkene oftast er møteulykker.

Og midtdelar er eit prioritert tiltak.

– På RV3, litt sør for Rena, har vi no fått godkjent å ha midtrekkverk på smalare veg og med mindre trafikk enn det vanlegvis vert godkjent for.



FLEIRE FRONTAR

«Vi kan ikkje byggje firefelts motorvegar over alt, så difor må vi arbeide med informasjon- og haldningsarbeid i tillegg.»

KARI SANDBERG
TRYGG TRAFIKK

Fakta

Trafikksikkerhet over 10 år

* **Konsultentselskapet Rambøll AS** har gjort en omfattende analyse på oppdrag frå Opplysningsrådet for vegtrafikk (OFV).

* **Analysen omfattar mange ulike forhold**, både ulykkesfrekvens, vegstandard og status for riks- og fylkesveiene over hele landet.

* **Skilnader mellom fylka** kjem til uttrykk i både varierende ulykkesrisiko og framkommelighet.

* **Tala frå analyse** blei fyste gong presentert i Aftenposten tirsdag. Her presenterar Nationen andre tal frå same analyse.

Elles har regionen satsa sterkt på å setje ned fartsgrenser. 90-soner har blitt gjort om til 80-soner og 80-soner er gjort om til 70-soner. Eit anna tiltak med stor suksess er forsterka midtmarkering. Dobbelte midtlinjer med ein meter i mellom får folk til å trekkje bilen 35 cm ut.

Betre veg og haldningar

I Trygg Trafikk har dei også merka seg de i store skilnadene fylka imellom.

Direktør Kari Sandberg seier det er veldig mange ting som spelar inn.

– Vi er tydelege på at vi vil ha ein minstestandard når det gjeld vegkvalitet. For sjølv om det handlar om fart og mykje trafikk, har også vegen mykje å seie. Men vi kan ikkje byggje firefelts motorvegar over alt, så difor må vi arbeide med informasjon- og haldningsarbeid i tillegg. At bilistane har gode haldningar til fart, rusfri kjøring og bruk av belte vil alltid vere det viktigaste for å unngå ulykker og skader, seier Sandberg.

JANNE GRETE ASPEN
janne.aspen@nationen.no



Dødsulykker: Det er stor variasjon mellom fylkene på dødsulykkestatistikken.

77 prosent av ve

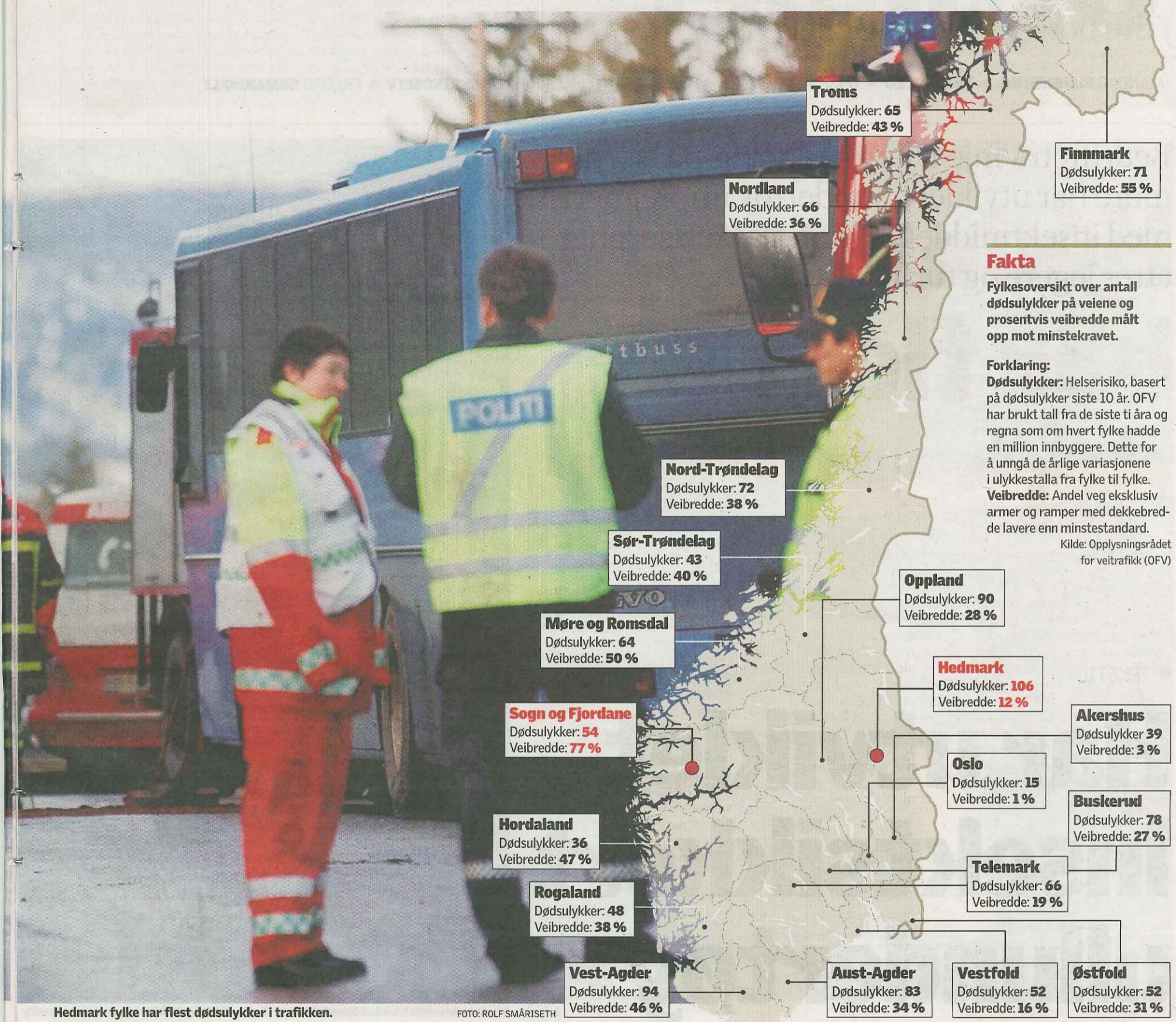
Vegbreidda og korleis vegen ligg i terrenget er utfordringa for riksvegnettet i Sogn og Fjordane. Det evige spørsmålet er utviding eller å byggje nytt.

I fjordfylket er 77 prosent av riks- og fylkesvegane for smale, etter dei standardane Opplysningsrådet for Vegtrafikken (OFV) har sett.

Men fylket ligg godt an når det gjeld dødsulykker i trafikken. Omrekna til eit fylke med ein million innbyggjarar ville dei i snitt hatt 54 dødsulykker i året på vegane i fylket.

Det er inga kvilepute, forsikrar Paal Fosdal, fungerande regionvegsjef i Statens vegvesen Region Vest.

– Kvar ulykke er ei for mykje. Uansett kva vurderingar vi gjer, vil talet på drepne og hardt skadde vere heilt sentralt, og for oss vere ei klar førsteprioritering, seier Fosdal.



Fakta
 Fylkesoversikt over antall dødsulykker på veiene og prosentvis veibredde målt opp mot minstekravet.

Forklaring:
Dødsulykker: Helseisiko, basert på dødsulykker siste 10 år. OFV har brukt tall fra de siste ti åra og regna som om hvert fylke hadde en million innbyggere. Dette for å unngå de årlige variasjonene i ulykkestalla fra fylke til fylke.
Veibredde: Andel veg eksklusiv armer og ramper med dekkbredde lavere enn minstekravet.

Kilde: Opplysningsrådet for veitrafikk (OFV)

Hedmark fylke har flest dødsulykker i trafikken.

FOTO: ROLF SMÅRISETH

gane i Sogn og Fjordane er for smale

Men ulykker er ikkje einaste argumentet for betre vegstandard. Dette handlar også om å kome fram, og handlar om reisetid og reisekostnader. Det er viktige element når vi snakkar om utviklinga av riksvegnettet i Sogn og Fjordane, som det også vil vere med fylkesvegane.

Kva gjer de med dei smale vegane?

– No held vi på med rutevise utgreiingar, og går gjennom heile riksvegnettet. Når det arbeidet er ferdig, vil vi sette opp ei prioritert liste over tiltak og strekningar, seier Fosdal.

Han understrekar at han ut-

taler seg om riksvegane. Fylkesvegane, både dei som alltid har vore fylkesvegane og dei som fylka overtok ansvaret for første januar 2010 er det fylket som har ansvar for.

– Utfordringane for vegane i Sogn og Fjordane er både vegbreidda og korleis vegen ligg i terrenget.

– Snakkar du om å utbetre eksisterande vegar eller bygge nye?

– Det er ei fortløpande vurdering, seier Fosdal.

Den vegstrekkinga som får størst merksemd i fylket nett no er E39, ofte kalla kyststamvegen. Men også sambandet til

Austlandet, E16, blir rekna som viktig.

Vilrid Femoen, leier for politikk og strategi i OFV meiner Sogn og Fjordane er eit godt eksempel

ULYKKER FØRST
 «Kvar ulykke er ei for mykje. Uansett kva vurderingar vi gjer, vil talet på drepne og hardt skadde vere heilt sentralt.»

PAAL FOSDAL
 FUNGERANDE REGIONVEGSJEF

på at vegstandard seier litt, men ikkje alt når det gjeld ulykkestal.

– Tala våre er ikkje korrigererte for trafikkmengd. I Sogn og Fjordane er den tekniske vegkvaliteten dårleg, men der er det også få bilar. Og på dårlege vegar kjører folk saktare, dermed blir det færre ulykker, seier Femoen.

Men ho stiller seg bak argumenta om kva vegar betyr for utviklinga i eit område.

– Det må vere eit problem for Sogn og Fjordane fylke at berre 33 prosent av vegane er breie nok. Alle fylka har vegutfordringar, men dei har ikkje dei same utfordringane, seier Femoen.

Kva Opplysningsrådet for vegtrafikk har som terskelverdi varierer med vegtypen og er utarbeidd med basis i vegnormalen, som er standarda vegstyresmaktene har utarbeidd. For dei såkalla ternvegane, er terskelbreidda 8,5 meter. For andre riksvegane er terskelbreidda 7,5 meter. For dei tidlegare riksvegane som har endra status til fylkesvegane er terskelbreidda 6,5 meter, og for riksvegane som alltid har vore riksvegane er terskelbreidda sett til 5,5 meter.

JANNE GRETE ASPEN
 janne.aspen@nationen.no