

Trafiksäkerhetsplan för Barentsregionen

Strategi för 2004 - 2007



2004

Förord

Barents Trafiksäkerhetsforum är en intresseorganisation som ska främja arbetet för ökad trafiksäkerhet i Barentsregionen. Barents Trafiksäkerhetsforum bildades ursprungligen av vägmyndigheterna i Barentsregionen år 2001 och har nu utvecklats till en paraplyorganisation för trafiksäkerhetsarbetet i vilken samtliga aktörer som är verksamma inom trafiksäkerhetsområdet i regionen har möjlighet att delta

Barentsregionen är ett geografiskt stort område som sträcker sig från Nordlands fylke, Troms fylke och Finnmarks fylke i Norge via Norrbottens län och Västerbottens län i Sverige och Lapplands län och Uleåborgs län i Finland till Murmansk län, Arkhangelsk län med Nenets autonoma område samt republikerna Karelen och Komi i Ryssland. I regionen bor 5 miljoner människor och det finns 23 gränsövergångsställen mellan länderna i regionen med en daglig trafikvolym av 21 000 fordon. Detta innebär en hel del möten mellan olika trafikskulturer och trafikantbeteenden med höjda olycksrisker som följd. Den internationella trafiken förväntas öka i framtiden och med den ökar också risken för olyckor. År 2003 omkom sammanlagt 843 människor i vägtrafiken i regionen varav 84 % i den ryska delen av Barentsregionen.

Barents Trafiksäkerhetsforum arbetar för att det ska bli enklare och säkrare att genomföra transporter i Barentsregionen. Målsättningen är att genom ökad trafiksäkerhet bidra till en positiv utveckling i regionen. Ett effektivt och framåtsyftande trafiksäkerhetsarbete kräver ett väl fungerande samarbete och gemensamma målsättningar för arbetet. Denna trafiksäkerhetsplan anger inriktning och målsättning för det gemensamma trafiksäkerhetsarbetet i Barentsregionen. Vår förhoppning är att planen ska ge samtliga aktörer ett bra stöd i det fortsatta samarbetet för ökad trafiksäkerhet i regionen.

Rovaniemi februari 2004

Styrelseordförande i Barents Trafiksäkerhetsforum

Innehållsförteckning

Förord.....	2
1. Inledning	4
1.1 Planens syfte och innehåll.....	4
2. Olyckssituationen i Barentsregionen	6
2.1 Antalet olyckor och utvecklingstrenden	6
3. Ansvarsparter och aktörer i trafiksäkerhetssamarbete	7
3.1 Ansvarsparter	7
4. Trafiksäkerhetsvisioner och – mål	11
4.1 Nationella planer	11
5. Vision, mål prioriteringar och organisation	15
6. Ekonomiska förutsättningar	16
6.1 Allmänt.....	16
6.2 Särskild EU finansiering	16
7. Utvärdering och uppföljning av planen	18

Bilagor

1. Inledning

1.1 Planens syfte och innehåll

I samtliga länder i Barentsregionen pågår ett aktivt och målinriktat trafiksäkerhetsarbete i syfte att minska antalet trafikolyckor.

Trafiksäkerhetsplanen ska bidra till att förstärka detta arbete genom att ge inriktning och målsättning för det gemensamma trafiksäkerhetsarbetet i Barentsregionen. Alla aktörer ska ha kännedom om det trafiksäkerhetsarbete som genomförs i regionen och ha möjlighet att vara med och påverka det framtida arbetet.

Trafiksäkerhetsplanen för Barentsregionen består av två dokument, en strategiplan och en handlingsplan. Strategiplanen gäller för perioden 2004 – 2007 och innehåller beskrivning av mål och satsningsområden för trafiksäkerhetsarbetet. Handlingsplanen är ettårig och innehåller konkreta trafiksäkerhetshöjande aktiviteter som aktörerna ska genomföra. Uppdelningen av planen i två dokument ger en större flexibilitet att genomföra aktiviteter till följd av ny kunskap om trafikolycksutvecklingen och nya ekonomiska förutsättningar.

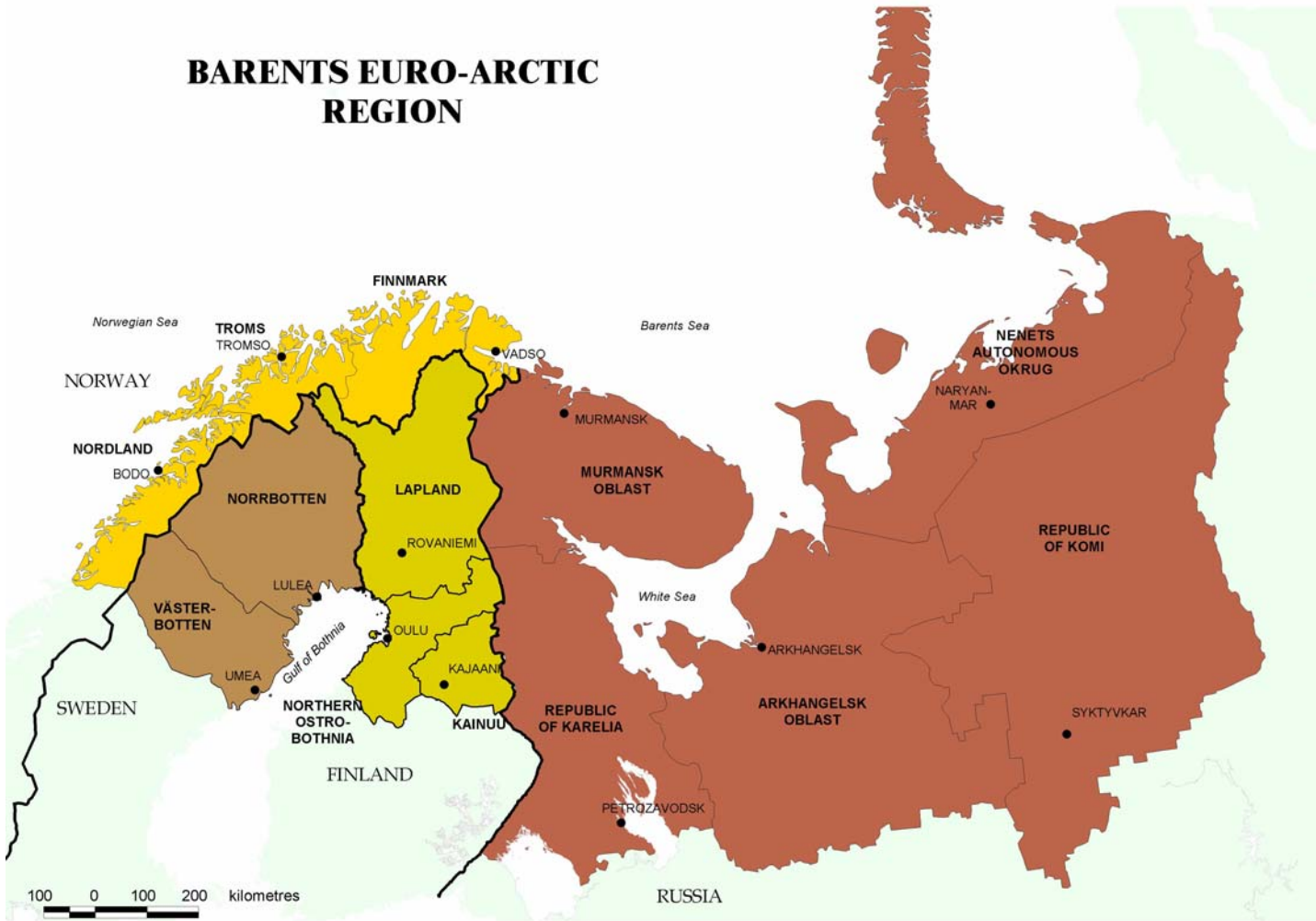
Trafiksäkerhetsplanen ska vara ett överskådligt och lättläst dokument varför dokumentet begränsar sig till att hantera trafiksäkerhetsarbetet i Barentsregionen utan att fördjupa sig i själva Barentsregionen och Barentssamarbetet. För mer information om detta hänvisas till rapporten ”Trafiksäkerhetsforum i Barentsregionen”, som har tagits fram av Barents trafiksäkerhetsforum, och till andra dokument som beskriver Barentssamarbetet.

Trafiksäkerhetsplanen har utarbetats utifrån resultatet från ett trafiksäkerhetsseminarium i Uleåborg år 2002 och en trafiksäkerhetskonferens i Tromsø år 2003. Vid dessa tillfällen deltog ett flertal aktörer inom trafiksäkerhetsområdet.

Planen har sammanställts av

- Britt-Marie Majbäck, Vägverket Region Norr, Sverige
- Irina Jonsson, Vägverket Region Norr, Sverige
- Rolf Olsen, Statens vegvesen Region Nord i Norge
- Erkki Hulkko, Vägförvaltningen, Lapplands vägdistrikt, Finland
- Heino Heikkinen, Vägförvaltningen, Uleåborgs vägdistrikt, Finland
- Viktor Lastotjkin, Murmanskavtodor, Ryssland

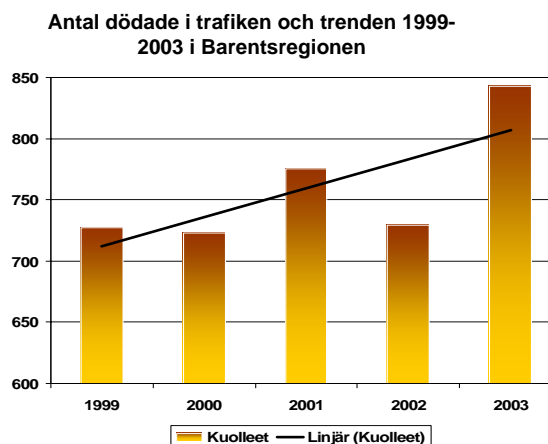
Årliga uppföljningsmöten kommer att arrangeras för att utvärdera det arbete som genomförts och ta fram nya handlingsplaner.



2. Olycksituationen i Barentsregionen

2.1 Antalet olyckor och utvecklingstrenden

Antalet dödsolyckor i vägtrafiken i länderna i Barentsregionen samt utvecklingstrenden i respektive län presenteras i bilagorna 1 (Finland), 2 (Sverige), 3 (Norge) och 4 (Ryssland). Den generella trenden är att antalet dödade i trafiken sjunker i norra Finland, norra Sverige och norra Norge. I nordvästra Ryssland är dock trenden den motsatta och antalet dödade i trafiken ökar. I tabellen nedan redovisas statistik över antalet i de berörda länen i Barentsregionen. Vi kan konstatera att den största risken att dödas i vägtrafiken finns i de ryska delarna av Barentsregionen.



Nyckeltal från Barentsområdet år 2003

	Dödade i trafiken	Dödade per 1000 invånare
Murmansk län	108	0,095
Arkhangelsk län	250	0,180
Kom	164	0,146
Karelen	185	0,109
Nenets	4	0,048
Nordvästliga Ryssland	711	0,136
Lapplands län	16	0,101
Uleåborgs län	42	0,078
Norra Finland	58	0,085
Västerbotten	30	0,050
Norrbotten	14	0,091
Norra Sverige	44	0,071
Nordland	14	0,090
Finnmark	10	0,042
Troms	6	0,053
Norra Norge	30	0,072

3. Ansvarsparter och aktörer i trafiksäkerhetssamarbete

3.1 Ansvarsparter

Finland

Statsrådets principbeslut från 2001 styr trafiksäkerhetsarbetet på alla administrativa sektorer. På regional nivå koordineras arbetet i såväl Uleåborgs län som Lapplands län av en delegation med representanter för ett antal olika organisationer. Till delegationerna finns arbetssektioner anslutna som utför det praktiska arbetet.

Länsstyrelserna (2) utarbetar en strategisk trafiksäkerhetsplan. Dess verkställande följs upp av delegationerna, som vid behov ger förslag till åtgärder till olika ansvarsparter.

Vägförvaltningens vägdistrikt (2) ansvarar för vägunderhåll på allmänna vägar inom sin region. Trafiksäkerheten finns med bland vägdistriktens årliga resultatmål. Detta innebär att vägdistriktet, med de medel som finns för vägunderhåll, bör bidra till att minska riskerna för allvarliga trafikolyckor. Åtgärderna omfattar effektivare vägunderhåll, byggande av trafikleder och broar/tunnlar för gång- och cykeltrafik, investeringar på vägnätet samt hastighetsbegränsningar.

I **Polisens** trafiksäkerhetsstrategi för 2002-2005 beskrivs olika organisationsnivåers ansvar. Polisledningen verkar vid länsstyrelsen och ansvarar för planering och styrning av trafiksäkerhetsarbetet inom sin region. Den lokala polisen ansvarar för trafikövervakning inom varje härad (21) i samarbete med Rörliga polisen. Rörliga polisen har fyra enheter i norra Finland placerade i Uleåborg, Kajana, Rovaniemi och Kemi. De ansvarar främst för trafikövervakning på huvudvägarna. Polisens trafiksäkerhetsverksamhet koncentrerar sig särskilt på hastighetsövervakning, övervakning av

rattonykerhet och användning av säkerhetsutrustning i bilar.

Trafikskyddet är en centralorganisation för frivilligt trafiksäkerhetsarbete, vars uppgift är att påverka trafikbeteendet hos allmänheten. Trafikskyddet erbjuder säkerhetsråd och -tips till alla trafikanter genom information, trafikupplysning, fortbildning av bilförare samt genom regionalt och lokalt trafiksäkerhetsarbete. Trafikskyddet har en byrå i Uleåborg och en i Rovaniemi.

På **gräns- och tullstationer** (15) ansvarar Gränsbevakningsväsendet för inspektion av förarnas körkort.

Tullväsendet ansvarar för övervakning av trafikduglighet hos den tunga trafiken och annan kommersiell trafik.

Landskapsförbunden (3) utarbetar planer för regional markanvändning, finansierar projekt som befrämjar landskapets utvecklingsmål samt bevakar landskapsintressen. De styr tilldelningen av EU-medel till olika trafiksäkerhetsprojekt på basis av ansökan.

De regionala **organisationer och föreningar** vilkas verksamhet påverkar trafiksäkerheten är med i länsdelegationer. Dessa är bl.a. trafikföretag, Bilskoleförbundet, renbeteslagens förbund samt jaktvårdsdistrikt.

På lokal nivå har **kommunerna** (72) i samarbete med ovan nämnda parter utarbetat utbildnings- och informationsplaner för trafiksäkerhetsarbetet. Praktiskt arbete i enlighet med planerna riktas till alla åldersgrupper. Kommunerna har dessutom ansvar för planering, byggande och underhåll av trafikmiljön inom sitt område.

Sverige

Huvudaktörerna i trafiksäkerhetsarbetet är Vägverket, polisen och kommunerna. Även länsstyrelserna och NTF (Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande) och dess medlemsorganisationer samt transportnäringens branschorganisationer är viktiga aktörer.

Vägverket är central förvaltningsmyndighet med ett samlat ansvar, sektorsansvar, för hela vägtransportsystemet. Vägverket har ansvaret för planering, byggande, drift och underhåll av de statliga vägarna. Dessutom har Vägverket ansvar för att utfärda regler för fordon, körkort, trafikmiljö och yrkestrafik samt för att handlägga statsbidrag. I Vägverkets sektorsansvar ingår att samverka och samordna insatser med berörda aktörer, och att på ett offensivt och resultatorienterat sätt driva på utvecklingen av vägtransportsystemet. Detta görs bl.a. genom att träffa överenskommelser, ge stöd, upphandla tjänster, tillhandahålla grunddata samt initiera forskning och utveckling. Vägverkets verksamhet inom Västerbottens län och Norrbottens län bedrivs av Vägverket Region Norr med regionkontor i Luleå och av Förarprovsenheten vid Vägverket i Borlänge. Förarprovsenheten svarar för områdena körkort, förarutbildning och förarprov medan Vägverket Region Norr, som är en av sju vägverksregioner i landet, svarar för övrig regional verksamhet. Här ingår byggande, drift och underhåll av de statliga vägarna och samverkan i vägtransportsektorn med berörda aktörer.

Polismyndigheterna, som finns i varje län, har myndighetsövergripande resurser för förvaltning, operativ ledning, trafikövervakning, utredning av ekonomiska brott och narkotikabrott. Polismyndigheterna har huvudansvaret för övervakningen av fordon och trafikanter. Prioriterade områden för trafikövervakningen är nykterhetsövervakning, användning av bilbälte och hastighet.

Kommunerna har ett allmänt ansvar för kommuninvånarnas hälsa och säkerhet. I detta ligger att de ansvarar för att det bedrivs ett trafiksäkerhetsarbete inom kommunen. Kommunerna har också ett ansvar för trafiksäkerheten i egenskap av väghållare och systemutformare. I Norrbottens län finns 14 kommuner och i Västerbottens län finns 15 kommuner. Ungefär en femtedel av alla trafikolyckor med dödlig utgång sker på det kommunala väg- och gatunätet.

Norge

Trafiksäkerhetsarbetet i Norge är i huvudsak organiserat på tre nivåer:

Nationell nivå, fylkeskommunal nivå och kommunal/lokal nivå.

Samferdselsdepartementet styr trafiksäkerhetsarbetet genom *Nasjonal transportplan* (NTP). Förslag till planen utarbetas av transportmyndigheterna gemensamt, och den slutliga planen läggs fram inför Stortinget av regeringen.

Fylkeskommunen (tre fylken i Region nord) ska samordna trafiksäkerhetsarbetet i det enskilda fylket, medan kommunerna har ansvaret lokalt.

Statens vegvesen, polisen och Trygg Trafikk är huvudaktörerna i trafiksäkerhetsarbetet, medan frivilligorganisationer är viktiga medaktörer.

Statens vegvesen har ansvaret för att:

- Projektera, bygga och underhålla riks- och fylkesvägnätet
- Utöva tillsyn över fordon och trafikanter, häribland fordonskontroll och förarutbildning
- Utarbeta bestämmelser och riktlinjer för vägutformning, vägtrafik, trafikutbildning och fordon
- Vara Samferdselsdepartementets expertorgan i fråga om trafiksäkerhet
- Bistå fylkeskommunerna och kommunerna med rådgivning i trafiksäkerhetsfrågor

Sedan januari 2003 är landet indelat i fem regioner. Region Nord består av fylkena Nordland, Troms och Finnmark, med regionens vägkontor placerat i Bodø. Härifrån styr regionens vägdirektör vegvesens verksamhet genom sina expertstaber och sex distriktskontor – i Mosjøen, Bodø, Harstad, Tromsø, Alta och Vadsø.

Polisens arbete – häribland trafiktjänsten – leds av Politidirektoratet. Polis- och länsmanskåren är fördelad på landets 27 polisdistrikt, varav sex ligger i Region nord.

Under Politidirektoratet ligger också Utrykningspolitiet. Detta är ett centralt polisorgan som har som målsättning att förebygga lagbrott i trafiken och därigenom minska antalet trafikolyckor. Kontroll- och övervakning på landets huvudleder är ett särskilt prioriterat område. Utrykningspolitiet ska övervaka trafiken i landets samtliga polisdistrikt. Prioriterade områden är fartkontroll, kontroll av alkohol- och drogpåverkade förare, kontroll av användning av skyddsutrustning samt dämpning av aggressiv körning.

Trygg Trafikk är en landsomfattande organisation för det frivilliga trafiksäkerhetsarbetet, och ska fungera som en förbindelselänk mellan de frivilliga aktörerna och de offentliga myndigheter som har ansvar för trafiksäkerheten.

Trygg Trafikk har sitt huvudkontor i Oslo, samt egna fylkessekreterare i samtliga fylken. Organisationens arbetsområden omfattar i huvudsak:

- Trafikrelaterat och pedagogiskt stöd till förskolor, skolor, lärarhögskolor och föräldrar för att säkerställa bästa möjliga trafikutbildning och trafikvett
- Information om trafiksäkerhet till olika målgrupper
- Att gentemot beslutsfattare och myndigheter fungera som pådrivande i trafiksäkerhetsfrågor

Ryssland

Ansvaret för trafiksäkerhet åligger den Statliga inspektionen för trafiksäkerhet (GIBDD), Trafikministeriet samt regionala (republik-, läns- och landskapsadministrationer) och lokala myndigheter (kommuner).

GIBDD ingår i Ryska Federationens Inrikesministerium. GIBDD:s uppgift är att agera som särskild kontroll-, tillsyns- och tillståndsmyndighet inom trafiksäkerhetsväsendet. GIBDD kontrollerar att juridiska personer följer de regler, standarder och tekniska normer som reglerar arbetet för att förebygga trafikolyckor och minska deras följder. Syftet är att skydda medborgarnas liv, hälsa och egendom och trygga deras rättigheter och lagliga intressen samt att skydda statliga och samhällsliga intressen. GIBDD ansvarar för samtliga frågor som gäller trafiksäkerhet.

Inom Trafikministeriet finns två särskilda departement, vägdepartementet **ROSAVTODOR** samt departementet Ryska trafikinspektionen (RTI), som ansvarar för trafiksäkerheten på motorvägarna.

ROSAVTODOR är Motorvägsdepartementet inom Ryska Trafikministeriet. Departementet ansvarar för teknisk policy, utveckling, byggnation, reovering och underhåll av statliga motorvägar. I organisationen ingår motorvägsstyrelser samt statliga vägföretag som svarar för underhållet av de statliga motorvägarna. Via avtal med läns-, och landskapsstyrelser samt med respektive republiks administration genomförs den allmänna policyn inom väghållningen med ansvar för samtliga frågor.

Vägförvaltningarna på läns-, landskaps- och republiknivå, till exempel **MURMANSKAVTODOR**, har myndighetsbefogenheter vid sina respektive administrationer. De är ansvariga för samtliga frågor inom väghållningen inklusive det tekniska tillståndet på motorvägarna och bär det rättsliga ansvaret för detta. De har också övertagit en del funktioner från **ROSAVTODOR** på avtalsbasis.

Ryska trafikinspektionen (RTI)

- Beviljar licenser för olika typer av trafikverksamhet och kontrollerar hur den tillämpas.
- Utövar kontroll över internationell åkeriverksamhet samt gränspassager för biltrafik.
- Utövar kontroll över säkerhetsfrågor för passagerar- och godstransport med bilar inklusive motorvägar.

Lokala myndigheter (kommuner) arbetar med säkerhetsfrågor samt övergripande dokument för väghållningen utifrån politiska principer och grundlagsrelaterade regler (budget, lokala regler och bestämmelser för väghållning m.m.)

4. Trafiksäkerhetsvisioner och – mål

4.1 Nationella planer

Det finns skillnader mellan länderna i Barentsregionen när det gäller formulering av visioner och mål samt val av prioriteringsområden. De nordiska länderna har en nollvision och kvantitativa mål för minskning av antalet trafikolyckor, något som saknas i Ryssland för närvarande. Det finns likheter mellan de nordiska länderna i fråga om prioritering i enlighet med målsättningarna, så som att förbättra trafiksäkerheten i tätorterna, påverka förarnas attityder samt vidta åtgärder som berör vägnätet.

Finland

I den nationella trafiksäkerhetsplanen för 2001-2005 presenteras medel med vilka man kan komma närmare målet. Planen är ett omfattande dokument som berör samtliga ministerier, länsstyrelser, kommuner, företag och samfund samt trafikanter. En stor grupp experter från olika sektorer inom trafiksäkerheten har varit med om att ta fram de idéer till åtgärder som presenteras i dokumentet.

Enligt visionen som ingår i trafiksäkerhetsplanen måste trafiksystemet planeras på så sätt att ingen behöver dö eller skadas allvarligt i trafiken. Planens syfte är att skapa förutsättningar för kontinuerlig utveckling av trafiksystemet, så att antalet dödsfall i trafiken kring år 2025 är högst 100. År 2010 bör antalet dödsfall ligga under 250. År 2002 omkom 410 personer i vägtrafiken.

På lång sikt förbättras trafiksäkerhetsarbetets förutsättningar med följande trafikpolitiska handlingssätt:

- trafiksäkerhetsarbetets anseende ska öka
- trafikökningen ska begränsas
- teknologin ska utnyttjas på rätt sätt

På kort sikt, dvs. under planeringsperioden fram till 2005, prioriteras, som ett tillägg för att höja anseendet för trafiksäkerhetsarbete, följande områden:

- bättre trafiksäkerhet i tätorterna
- direkt påverkan på förarna
- antalet singel- och mötesolyckor ska minska och det ska finnas en strävan att lindra trafikolyckornas följder.

Sverige

Riksdagen beslutade 1997 att nollvisionen ska vara det långsiktiga målet för trafiksäkerheten i vägtransportsystemet i Sverige. Nollvisionen är bilden av en framtid där ingen dödas eller skadas allvarligt i vägtrafiken. Den är beslutad av riksdagen och har en stor uppslutning kring sig i samhället. Nollvisionen är en viktig del i utvecklingen mot att skapa ett långsiktigt hållbart vägtransportsystem.

En utgångspunkt är att vägtransportsystemet på sikt ska vara lika säkert som de andra transportslagen när det gäller framkomlighet. Det här går inte att åstadkomma över en natt och därför krävs det ett långsiktigt arbete tillsammans med många olika aktörer i samhället. Som ett etappmål är siktet inställt på att halvera antalet dödade i vägtrafiken från år 1996 till år 2007.

Näringsminister Björn Rosengren tog den 8 augusti 2002 initiativ till en nationell samling för att öka trafiksäkerheten. Att det finns ett brett engagemang för trafiksäkerhetsfrågorna kunde man konstatera vid ett seminarium som Vägverket genomförde i oktober 2002 samt vid ett möte som statsrådet Ulrica Messing bjöd in till den 6 mars 2003. Vid dessa tillfällen visade det sig också att det finns en bred uppslutning kring några viktiga problemområden som är kritiska för möjligheterna att nå trafiksäkerhetsmålen 2007.

De identifierade problemområdena är:

- Förbättrad hastighetsanpassning
- Ökad trafiknykterhet
- Barn och unga i trafiken

Norge

Nationell handlingsplan för trafiksäkerhet på väg ligger till grund för

trafiksäkerhetsarbetet i Norge under perioden 2002 – 2011. Handlingsplanen är baserad på nollvisionen, som är en vision om ett transportsystem som inte leder till död eller livslång skada. Nollvisionen innebär en ambition om att uppnå en markant och varaktig minskning av antalet allvarliga trafikolyckor. Nollvisionen bygger på att trafikanterna och myndigheterna har ett delat ansvar för säkerheten och en ömsesidig förpliktelse gentemot varandra. Trafikanterna ska hålla spelreglerna i trafiken och visa aktsamhet. Myndigheterna å sin sida ska sörja för att trafiksystemet är så säkert att ett enstaka fel inte leder till död eller livslång skada.

För perioden 2002 – 2011 har man från centralt håll fastslagit fem delmål och ett resultatmål:

- Minst 85 % av fordonen ska hålla fartgränserna.
- Högst 0,2 % av alla kontrollerade förare ska få sitt körkort indraget på grund av rattonykterhet.
- Minst 97 % av alla förare och passagerare i alla åldersgrupper, både i och utanför tätortsområden, ska ha korrekt säkerhetsutrustning.
- Minst 90 % av alla barn under 12 år och minst 75 % av alla ungdomar över 12 år samt vuxna ska använda cykelhjälm.
- Minst 90 % av alla cyklister ska använda belysning vid mörkerkörning och alla cyklar ska vara försedda med reflex. Alla barn och minst 50 % av de vuxna ska använda reflexer.
- Minst 95 % av förarna av tunga fordon ska ha giltigt förarbevis. Minst 95 % av alla tunga fordon ska ha godkända bromsar och godkänd säkring av last.
- Säkerhetsnivån ska ökas på minst 1700 km av de mest olycksdrabbade delarna av vägnätet.
- Antalet dödade eller svårt skadade i åldersgruppen 17-25 år ska minst halveras.

Om alla dessa mål nås, kommer det att innebära en minskning av antalet döda med minst 100, och antalet skadade med minst 300 före 2011.

Ryssland

Ryska inrikesministeriet har i sin förordning nr 194-98 fastställt "Riktlinjer för att vidareutveckla och förbättra verksamheten" inom GIBDD" (Den Statliga Inspektionen för Trafiksäkerhet). Dokumenten gäller till och med år 2005.

Huvudmål för GIBDD:s verksamhet är att förbättra trafiksäkerheten för trafikanter genom att skydda dem mot trafikolyckor och trafikbrott samt dessas konsekvenser och därigenom vinna medborgarnas respekt och förtroende.

Prioriterade inriktningar för trafiksäkerheten i Ryssland är följande:

- Vidareutveckla och effektivisera den statliga förvaltningen av trafiksäkerhetsfrågorna.
- Utveckla aktiviteter i syfte att förbättra trafikantbeteendet. Samarbeta med frivilliga organisationer.
- Höja trafiksäkerheten vid passagerartransporter.
- Höja trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter
- Förbättra räddningsarbetet vid trafikolyckor.

5. Vision, mål prioriteringar och organisation

Barents Trafiksäkerhetsforum har en vision som lyder:

”Enklare och säkrare att resa och genomföra transporter i Barentsregionen”

Detta ska vi uppnå genom

- En gemensam syn på trafiksäkerhetsarbetet i Barentsregionen.
- Att lära av varandra.
- Konkreta åtgärder.
- Ett brett engagemang.

Vårt mål är att, även om trafiktillväxten förväntas öka, verka för att antal dödade kontinuerligt ska minska.

Prioriterade satsningsområden för perioden 2004-2007 är följande:

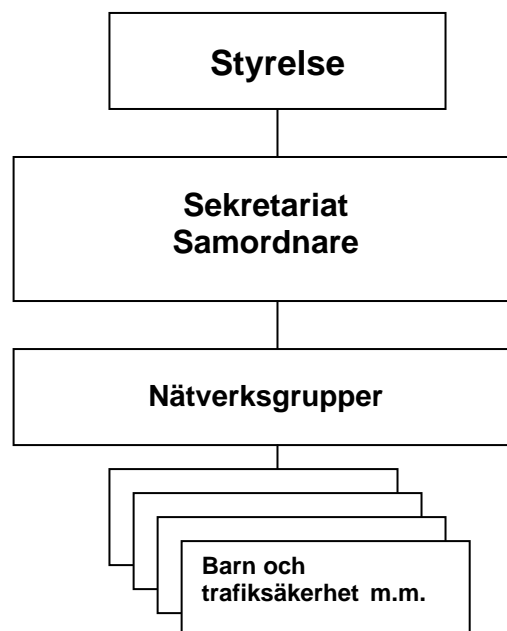
- Barn och trafiksäkerhet
- Tung trafik
- Alkohol och droger i trafiken
- Vägunderhåll
- Förarutbildning
- Trafikolyckssanalys

I handlingsplanen för 2004 presenteras satsningsområdena mer detaljerat.

Barents Trafiksäkerhetsforum leds av en styrelse till vilken varje land utser representanter. Ordförandeskapet cirkulerar mellan länderna och byte sker efter varje strategiplanperiod. Ordförandeskapet innehas av Finland fram till 2007. Styrelsens uppgifter är följande:

- Fastställer strategier.
- Fastställer arbetsformer.
- Fastställer ekonomiska principer.
- Godkänner planer och rapporter.
- Beslutar om gemensamma projekt.
- Stöd för att hitta finansiering.

Till styrelsen knyts en samordningsgrupp. Samordningsgruppen består av 1-2 representanter från varje land och har till uppgift att samordna arbetet. Detta omfattar att utarbeta förslag till trafiksäkerhetsprogram och trafiksäkerhetsplaner, ta fram årsrapporter och hjälpa till med informationsförmedling. ”Sekretariatsfunktionen” i samordningsgruppen kan cirkulera mellan länderna på samma sätt som ordförandeskapet i Barents Trafiksäkerhetsforum. Sekretariatet fungerar även som sekreterare i styrelsen. Det operativa arbetet sker i nätverksgrupper. I nätverksgrupperna ingår representanter för berörda organisationer i varje land. En grupp har bildats för varje prioriterat område. Nätverksgrupper tar fram och genomför handlingsplaner samt rapporterar till samordningsgruppen.



6. Ekonomiska förutsättningar

6.1 Allmänt

Varje aktör svarar för sina kostnader i samband med deltagandet i samarbetet inom ramen för Barents Trafiksäkerhetsforum. Detsamma gäller för projekt som nätverksgrupperna initierar. Ordförandelandet svarar för de kostnader som ordförandeskapet för med sig och kostnaderna för sekretariatsfunktionen i samordningsgruppen. Det finns dock möjligheten att söka finansiering via exempelvis EU.

6.2 Särskild EU finansiering

6.2.1 Interreg III A - delprogrammet Kolartice

Särskild finansiering i form av EU-stöd kan ansökas för trafiksäkerhetsprojekt genom Interreg III A – delprogrammet Kolartice. I programområdet ingår:

- Landskapet Lappland i Finland
- Norrbotten i Sverige,
- Nordland i Norge och
- Murmansk i Ryssland.

Landskapet Norra Österbotten i Finland och Västerbotten i Sverige är angränsande områden som kan vara med i projektet. Komi i Ryssland förblir utanför området.

Man kan ansöka om EU-finansiering för planering av och utbildning inom det trafiksäkerhetsarbete som utförs inom detta område. Utgifter som orsakas av den ryska parten kan dock inte ersättas med EU-medel. EU-medel kan utgöra högst 60 % av totalsumman av offentlig finansiering. Detta rör EU-länderna. 40 % av projektkostnaderna skall täckas med nationell medfinansiering.

Den norska parten ansöker om finansiering från Finnmark fylke genom det norska Interreg-programmet. Därtill bör man ansöka om regional finansiering, där förhållandet är 50 % /50 % av offentlig finansiering.

Den ryska parten deltar i projektet med hjälp av egen nationell finansiering. Den finska parten kan ansöka om närområdesfinansiering som även täcker en del av den ryska partens kostnader. Norge och Sverige har egen

projektfinansiering, som även kan användas för att täcka den ryska partens kostnader.

Regionala organisationer i Norra Österbotten kan delta i projektet ifall Trafik- och kommunikationsministeriet beviljar nationell medfinansiering. Ministeriet reserverar årligen medel för nationell medfinansiering för Interreg-projekt.

Trafikskyddet, Finlands bussförbund och motsvarande organisationer kan vara med i projektet. I så fall kan de kostnader som uppstår av eget arbete godtas som stödberättigande. Det är ändamålsenligt att mycket små projekt samordnas i ett större projekt.

Om projektet omfattar flera organisationer kan vilken som helst av dem vara huvudansökare när det gäller EU-stöd, t.ex. Vägverket i Sverige eller Lapplands länsstyrelse i Finland. Huvudansökaren ansvarar för projektekonomin och ansöker om utbetalning av EU-stöd från Lapplands förbund. Samtidigt ansöks även om nationell medfinansiering eftersom den skall vara utbetald innan EU-stödet betalas ut. Ju flera nationella medfinansierare det finns, desto mer arbete innebär det att ansöka om utbetalning. Den ryska partens kostnader är endast stödberättigande till den del som de gäller deltagande i styrgruppens möten och utnyttjande av sakkunniga, t.ex. föreläsning-kostnader. För att försäkra att projektet verkställs är det lämpligt att bilda en styrgrupp som fungerar som sakkunnigorgan.

Ansökningsrundan för år 2004 avslutas i mars. Om detta informeras omedelbart efter förvaltningskommitténs möte som hålls i december 2003. Förvaltningskommittén kommer troligen att behandla ansökningarna i juni 2004. I så fall kan projektet inledas i augusti-september 2004.

6.2.2 Hållbar trafik och transport i Barentsregionen

Ett projekt med namnet "Hållbar trafik och transport i Barentsregionen" - Sustainable Transport in the Barents Region (STBR), som finansieras av Interreg III B-fonden och 25 samarbetspartners, pågår som bäst i Barentsregionen. Projektet fick sin början i augusti 2003 och det pågår till slutet av 2005. Den ledande samarbetspartnern är Norrbottens länsstyrelse, och en konsult (Bergwall Analys och Liidea Oy) står för projektets administration. Projektbudgeten som används för verksamheten i Norge, Sverige och Finland är sammanlagt 2,15 miljoner euro. Därtill håller man på att utarbeta CBC Small Project Facility-ansökningar för ansökningsrundan som utgår i mars 2004 för att finansiera arbete som utförs i Ryssland.

Projektet är indelat i fyra s.k. arbetspaket (Work Packages). Det första arbetspaketet arbetar med de trafikprojekt som täcker hela Barentsregionen som stöder utvecklandet av ett gemensamt trafiknätverk i regionen. Först utreder man person- och godstrafiken inom alla transportslag. Arbetspaket nummer 2 utreder hur kommunikationerna mellan de nordiska länderna kan förbättras, och stöder småskaliga projekt men anknytning till detta. Arbetspaket 3 går ut på att förbättra trafiken mellan de nordiska länderna och Ryssland och uppgifterna är de samma som i paket 2. Syftet med arbetspaket nummer 4 är att vid slutet av STBR-projektet samla ihop ett utvecklingsprogram för Barentsregionen.

Projekt som ingår i arbetspaket nummer 1 har redan inletts. De projekt som ska ingå i paket 2 och 3 har ännu inte utsetts. Det är möjligt att stöd till trafiksäkerhet väljs som ett utvecklingsprojekt. I så fall kan det tekniska stödet riktas till Barents trafiksäkerhetsforum.

Beslut om innehåll och finansiering av utvecklingsprojekt som ingår i arbetspaket 2 och 3 fattas av STBR-projektets ledningsgrupp. I den ingår Barents Euroarktiska Råds transportarbetsgrupp samt ordföranden och sekreteraren för Barents Euroarktiska Transportområde (BEATA). Beslut om ansökningar för Taxis CBC SPF-projekt fattas skilt från EU:s egen beslutsprocess. Möjligheterna för att en Taxis CBC SPF-ansökan ska godkännas ökas om projektet stöder ett Interreg-projekt som redan är igångsatt.

7. Utvärdering och uppföljning av planen

Trafiksäkerhetsplanen för Barentsregionen för 2004–2007 är indelad i två delar:

- strategi
- årliga handlingsplaner

Utvärdering och uppföljning på årsnivå är viktig för att säkra att projekten framskrider och resultat nås. Resultaten utvärderas på följande sätt:

- kvantitativ bedömning av information om olyckor, dvs. trenden i antalet olyckor
- kvalitativ bedömning av hur man lyckats med trafiksäkerhetsarbetet

En kvantitativ bedömning görs årligen av en sakkunnig-/samarbetsgrupp, som behandlar och analyserar information om olyckor. Sakkunniggruppen upprätthåller ett olycksregister för varje land, där information samlas från databaser i respektive länder. Uppgifter om trenden i antalet omkomna och skadade i vägtrafiken samt olyckstyper kommer fram vid närmare analys.

Kvalitativ analys görs enligt handlingsplanen. Samordningsgruppen/sekretariatet får feedback från nätverksgrupper och projekt, till vilka en förfrågan riktas.

Bedömningarna skickas in till sekretariatet för behandling varje år senast den 20 augusti. Ett årligt möte med nätverksgrupperna arrangeras för erfarenhetsutbyte och för att ta fram en ny handlingsplan.

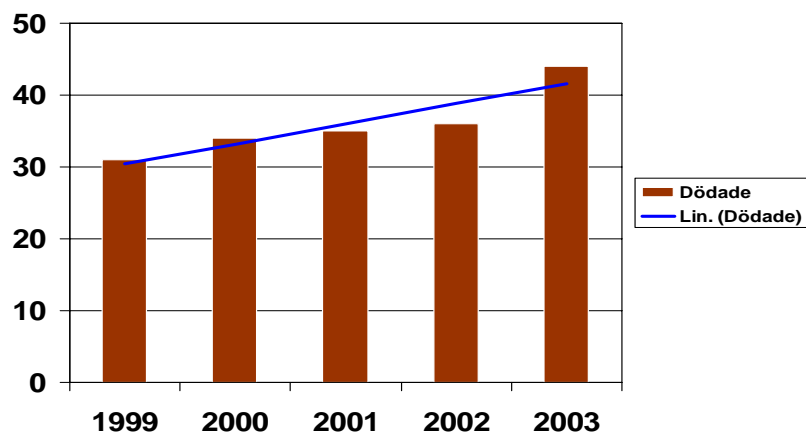
Bilagor

1. Vägtrafikolyckor i Sverige
2. Vägtrafikolyckor i Norge
3. Vägtrafikolyckor i Finland
4. Vägtrafikolyckor i Ryssland
5. Konferensen i Tromsø

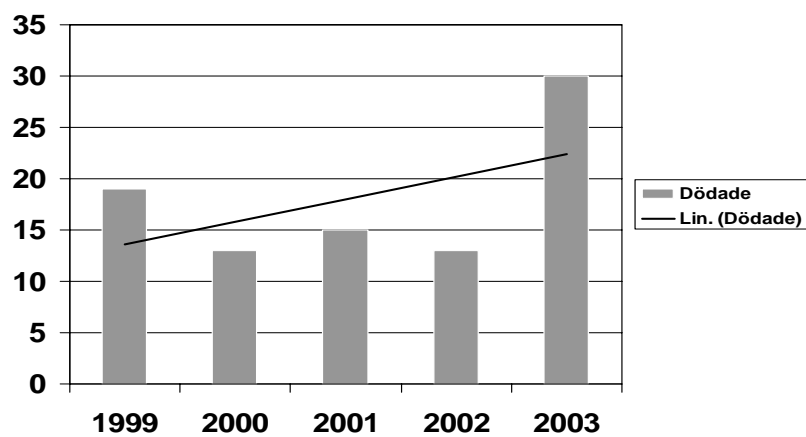
Bilaga 1

Vägtrafikolyckor i Sverige

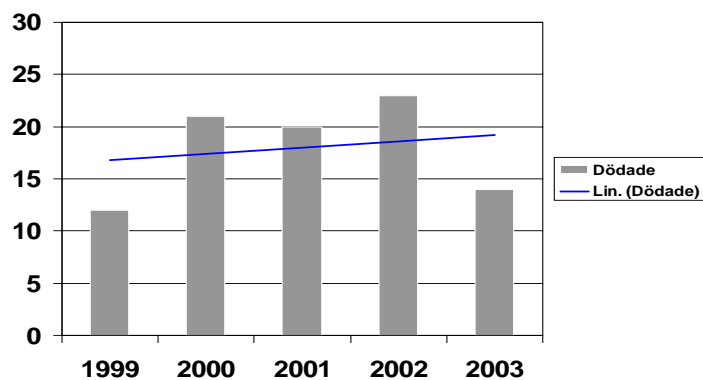
Dödade personer i vägtrafikolyckor och trend i Norra Sverige



Västerbotten



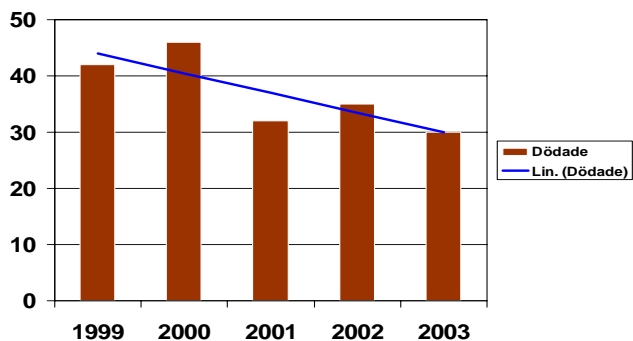
Norrbotten



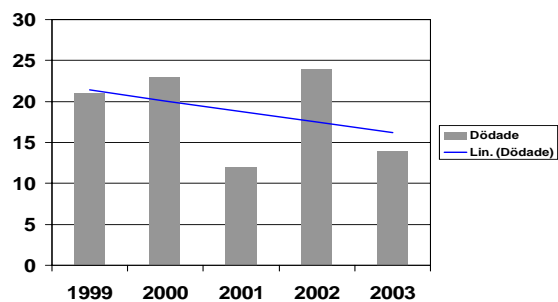
Bilaga 2

Vägtrafikolyckor i Norge

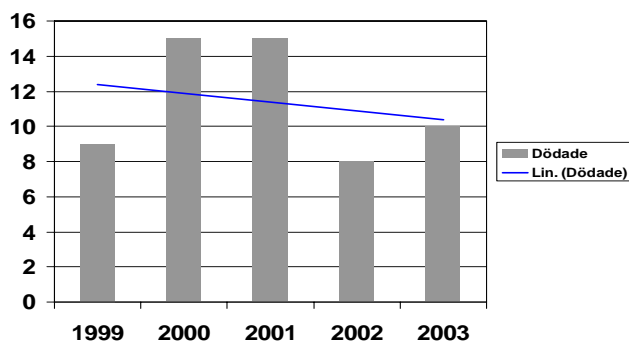
Dödade personer i vägtrafikolyckor och trend i Norra Norge



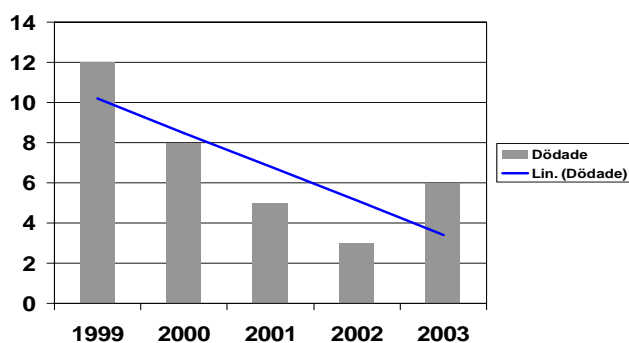
Nordland



Tromsö



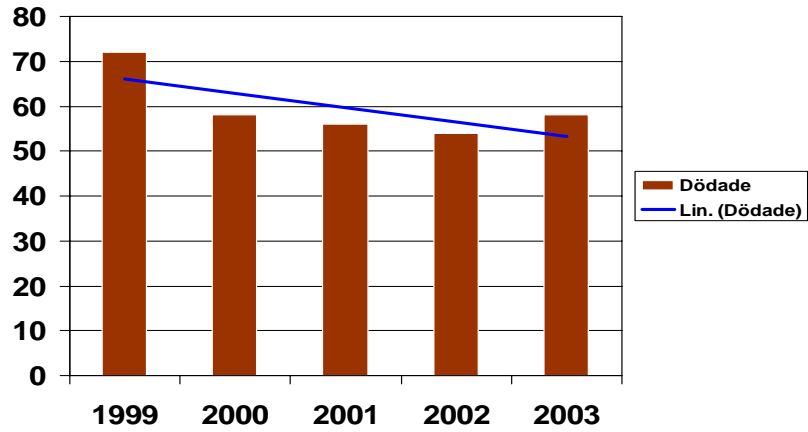
Finnmark



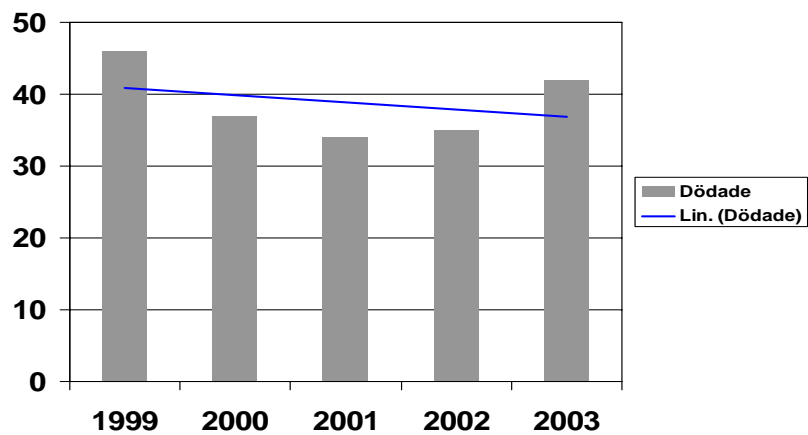
Bilaga 3

Vägtrafikolyckor i Finland

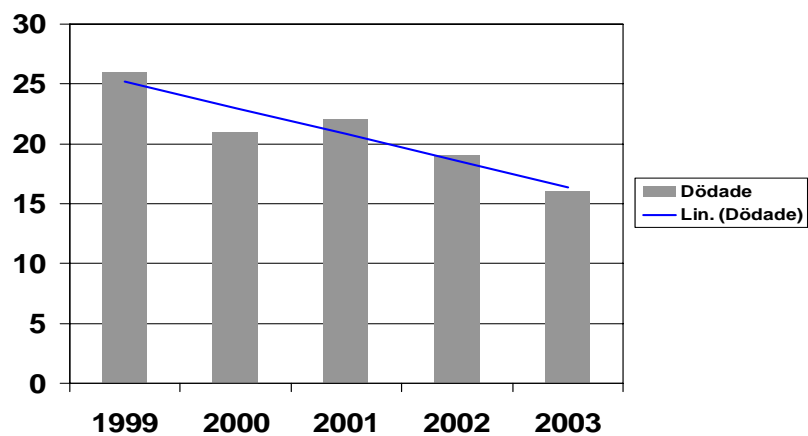
Dödade personer i vägtrafikolyckor och trend i Norra Finland



Uleåborgs län



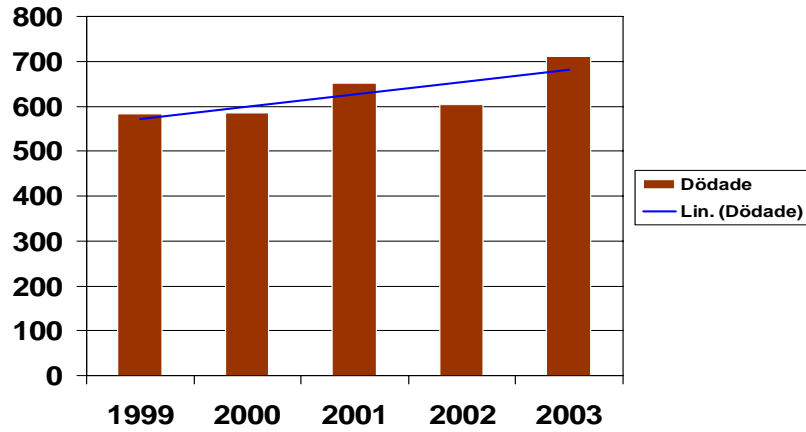
Lapplands län



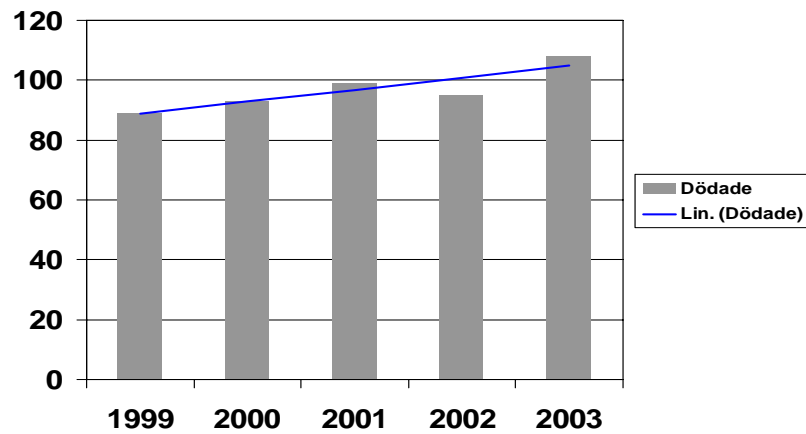
Bilaga 4

Vägtrafikolyckor i Ryssland

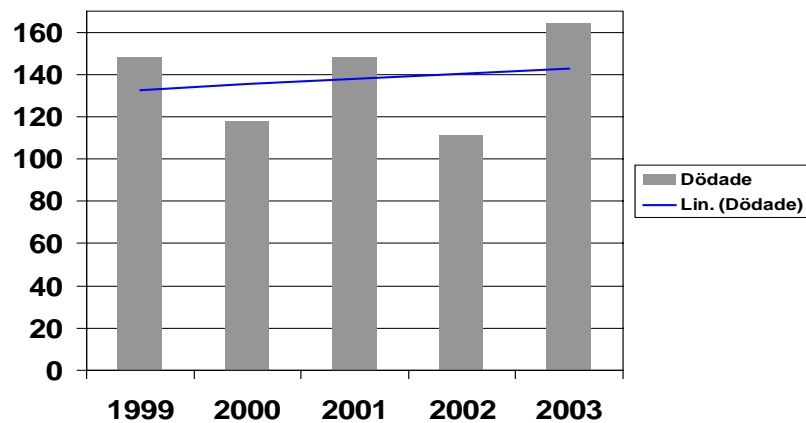
Dödade personer i vägtrafikolyckor och trend i Nordväst-Ryssland

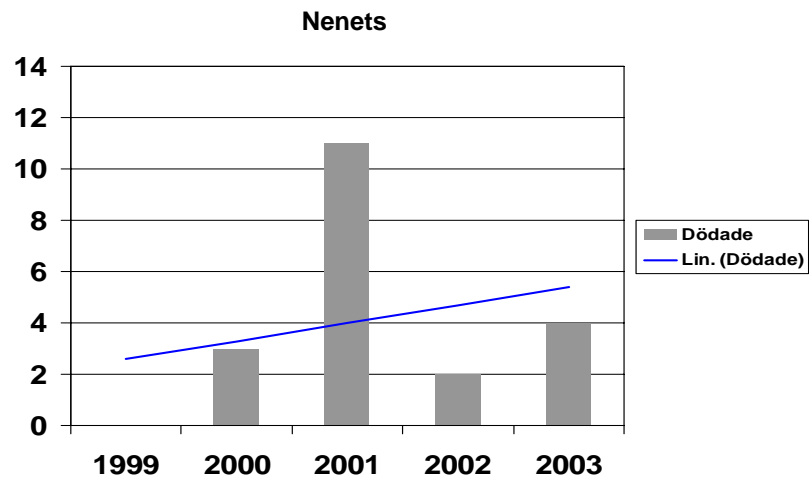
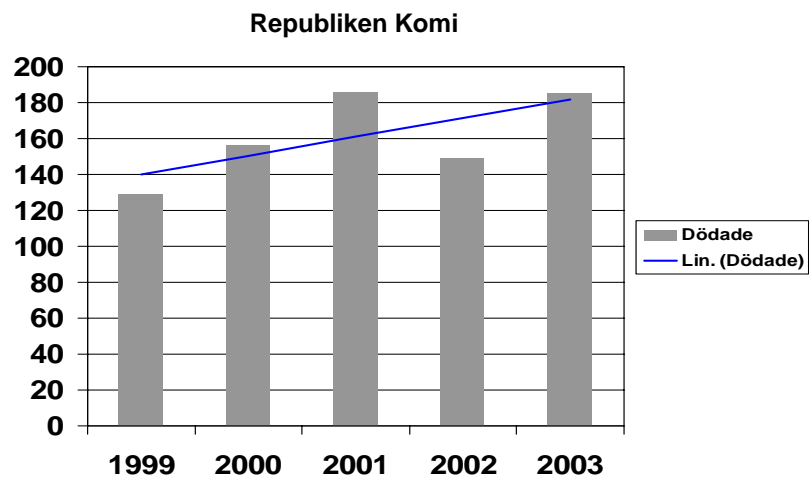
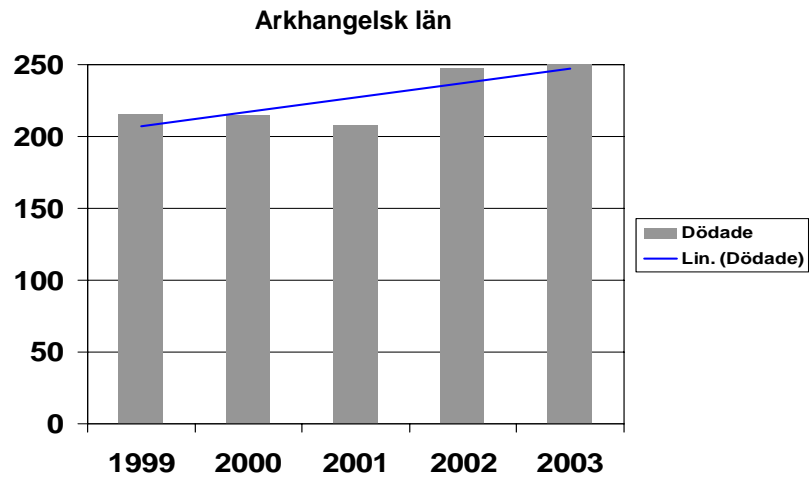


Murmansk län



Republiken Karelen





Bilaga 5



Representanterna för Finland, Norge, Ryssland och Sverige i Tromsø trafiksäkerhetskonferens 9.-10. oktober 2003