



SOGN OG FJORDANE  
FYLKESKOMMUNE

# Fylkeskommunal handlingsplan for trafikktrygging 2014-2017

Vedteken i fylkestinget 10. desember 2013, sak 44/13



## Forord

Frå 2010 fekk fylkeskommunen ansvar for ein større del av vegnettet. Ein del av riksvegnettet vart ført over til fylkeskommunane. Med det følgde eit endå tyngre ansvar for trafikktryggleiken, noko vegtrafikklova understrekar gjennom eit nytt ledd i §40A. Vi tykkjer det er viktig å sjå dette i samheng med at fylkeskommunen har fått lovpålagd ansvar for folkehelse i eiga tenesteyting, forvaltning og planlegging.

Fylkeskommunen har også fått lovfesta ansvar for å ha ein pådrivar- og samordningsfunksjon for det sektorovergripande folkehelsearbeidet, regionalt og lokalt, med vekt på å understøtte kommunane sitt folkehelsearbeid. Vi meiner trafikktrygging er ein viktig del av folkehelsearbeidet, med førebygging av skader og ulukker. Ei dødsulukke i trafikken vart i 2012 kostnadsrekna til vel 35 mill. kroner ifølgje Statens Vegvesen.

Ei trafikkulukke der ein person vert hardt skadd vart kostnadsrekna til nær 10,4 mill. kroner. Dette er store samfunnskostnader. I lys av kva midlar som vert løyvd til trafikksikring er kostnadane dramatiske. Like fullt er dramatikken for dei som opplever ei trafikkulukke på nært hald så uendeleg mykje større. Sorg, sagn og liding kan ikkje talfestast i kroner og ører. Derfor er det eit alvorleg tankekors for oss at i perioden 2008 - 2011 kravde trafikken på vegar i Sogn og Fjordane 119 drepne og hardt skadde personar.

Stortinget har vedteke visjonen om 0 drepne og 0 hardt skadde i trafikken. Trafikktryggingsutvalet i Sogn og Fjordane arbeider med denne visjonen som rettesnor. Fylkeskommunen har ikkje instruerande mynde overfor andre deltakarar i trafikktryggingsarbeidet. For å redusere ulukkestala er det likevel udiskutabelt at vi må jobbe systematisk og målretta ilag, og FTU inviterer gjennom handlingsplanen til dette. Bakover i planen får du innblikk i kva vi vil prioritere dei kommande 4 åra, saman med våre viktige og nødvendige samarbeidspartar.

Å vere trafikant er ikkje ei privatsak. Det er eit stort samfunnsansvar, og gjennom våre aktivitetar kvar dag på vegen er vi rollemodellar for andre små og store medtrafikanter. Derfor kjære lesar – er det også opp til deg og meg som trafikantar kor godt vi kan lukkast med trafikktryggingsarbeidet vårt.

Liv Stave  
FTU-leiar

Nils P Støyva  
leiar i styringsgruppa

### ***Fylkestinget gjorde 10.12.13 i sak 44/13, slikt vedtak om planen:***

*«1. Fylkeskommunal handlingsplan for trafikktrygging 2014-17 vert vedteken slik prenta vedlegg viser.*

*2. Trafikktryggingsutvalet tar initiativ til å skape et partnerskap for å redusere ulempene omkring trafiksikkerhet og siktsoner med dei såkalla «grøne tunnellar» langs fylkesvegane.*

*3. Som ledd i fylkesrådmannen sitt arbeid med eigen årsrapport, skal FTU årleg gjennomføre ei evaluering av korleis tiltaka i handlingsplan for trafikktrygging er følgde opp siste år.»*

## INNHALD

1. Innleiing
2. Visjon, overordna mål og val av satsingsområde
3. Satsingsområde: Unge
4. Satsingsområde: Foreldre
5. Satsingsområde: Arbeidsgjevarar
6. Satsingsområde: Førarrett for risikogrupper
7. Orientering om organiseringa av trafikktryggingsarbeidet i Sogn og Fjordane

### **Del II – bakgrunnsinformasjon**

- II-1 Ulukkessituasjonen i Sogn og Fjordane – statistikk
- II-2 Aktørar i trafikktryggingsarbeidet
- II-3 Andre planar som er viktige for trafikktryggingsarbeidet
- II-4 Totaloversyn over aktiviteten

*Kart: Trafikkulukker Sogn og Fjordane (Statens Vegvesen)*

*Alle foto: Trygg Trafikk*

# 1. INNLEIING

I perioden 2009 - 2012 var det her i fylket i snitt 150 politiregistrerte personskadeulukker årleg – og i årleg snitt 4 drepne og 25 hardt skadde i desse ulukkene. Dei menneskelege tapa og lidningane som følgjer av trafikkulukker er sjølvsagt uråd å måla i pengar, men som det går fram av kapittel II-1.9 har ein likevel teoretisk kunna berekna dei årlege kostnadene med dei politiregistrerte personskadeulukkene til ca.700 millionar kroner – berre her i fylket.

Fylkeskommunen har etter vegtrafikklova §40A eit ansvar for å tilrå og samordne tiltak for å betre trafikktryggleiken i fylket. Fylkestinget har difor vedteke at det skal utarbeidast fireårig handlingsplan for trafikktrygging. Denne planen er den 7. i rekkja.

Frå 1/1 2010 kan departementet gje føreskrifter med nærare reglar om at fylkeskommunane vert pålagde å utarbeide og gjennomføre ulike tiltak knytt til trafikktrygging.

Fylkeskommunane har frå 1/1 2010 gjennom Folkehelselova fått ansvar for å fremje folkehelsa, mellom anna ved å førebyggje skade og lidning. Dette ansvaret må sjåast i samanheng med ansvaret for trafikktrygging.

Frå og med 2010 overtok fylkeskommunen dessutan ansvaret for mange av riksvegane – som vart omklassifiserte til fylkesvegar. Fylkeskommunen fekk slik endå større ansvar for samferdsla og dermed trafikktryggingsarbeidet.

I Sogn og Fjordane har vi, gjennom trafikktryggingsarbeidet dei seinare åra, signalisert og erkjent kor viktig dette arbeidet er. WHO si utnemning av Sogn og Fjordane som Trygt Fylke er i denne samanhengen både forpliktande og inspirerande.

Denne planen er ei vidareføring og oppjustering av gjeldande plan 2010 – 13. Satsingsområda vart, med utgangspunkt i gjeldande plan, drøfta i eit startmøte på Skei 13. mai i år, der Fylkestrafikktryggingsutvalet (FTU) med konsultative medlemmer deltok. Kommunenes Sentralforbund (KS) var og representert.

Dei 3 satsingsområda frå førre plan («ungdom», «foreldre», «arbeidsgjevarar») vert vidareførde, men vert omarbeidde ut frå korleis situasjonen er på desse felte i dag. Planen vert supplert med eit nytt satsingsområde: «Førarrett for risikogrupper». Kapittel 2 til 6 framstiller satsingsområda og bakgrunnen for desse. Bak i planen, kapittel II-1 til II-4, er det samla aktuell bakgrunnsinformasjon.

Det er mange aktørar i trafikktryggingsarbeidet. Jamfør. kapittel II-2, som gjev eit oversyn (hovudtrekk). Kapittel 7 orienterer nærare om arbeidet her i fylket.

Fylkeskommunen har ikkje instruerande mynde overfor andre deltakarar i trafikktryggingsarbeidet. Andre etatar, kommunane og ulike organisasjonar har eit sjølvstendig ansvar innafor sine deler av arbeidet. Det er difor viktig å ha desse med i arbeidet med handlingsplanen, slik at innsatsen framover kan samordnast best mogleg.

Det er ei målsetjing at handlingsplanen skal vere så konkret at den i dei komande fire åra kan nyttast som arbeidsverktøy.

## 2. VISJON OG OVERORDNA MÅL, VAL AV SATSINGSOMRÅDE



VISJONEN ER: 0 DREPNE OG 0 VARIG SKADDE

Dette er ein felles visjon for heile landet.

Null-visjonen krev at ein endrar syn på trafikken i ein grad som gjennomsyrrer heile samfunnet, og til det krevst standardar og regelverk på nasjonalt plan. Trafikktryggingsutvalet ( FTU) i Sogn og Fjordane og andre aktørar her i fylket set også denne problemstillinga på dagsorden.

**Målsetjinga for fylket er at talet på drepne og hardt skadde i vegtrafikken i 2024 skal vere halvert i høve til gjennomsnittleg tal på drepne og hardt skadde i åra 2008– 2011.**

Målsetjinga tek utgangspunkt i tilsvarande målsetjing i utkast til Nasjonal Transportplan (NTP) 2014 – 2023. I 4-årsperioden 2008 – 2011 var det 119 drepne og hardt skadde i politiregistrerte ulukker her i fylket, dvs. ca.30 i årleg snitt. **Målet er såleis å vere nede på 15 i årleg snitt kring år 2024!**

Undersøkingar har tidlegare synt at i ca 70 % av tilfella er det menneskelege feil som er hovudårsak til ei ulukke. I 15-25 % er årsaka ein kombinasjon mellom menneskeleg feil og veg/trafikkmiljø. Totalt er menneskelege feil såleis medverkande faktor i ca. 85 - 95 % av ulukkene.

For å oppnå at færrest mogleg vert skadde og drepne i trafikken, må innsatsen på TRAFIKANTRETТА tiltak aukast og verte meir målretta. Satsinga i 2014 - 17 skal difor vere innan 4 område, som først og fremst er trafikantretta:

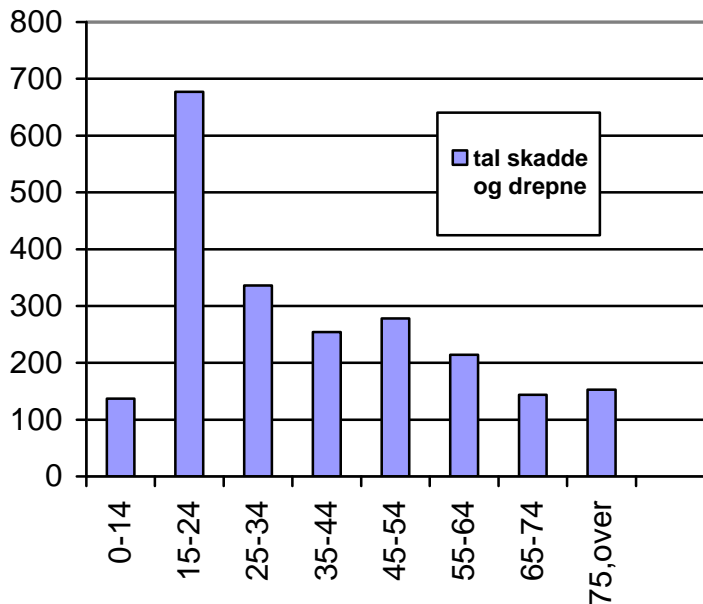
- **Unge**
- **Foreldre**
- **Arbeidsgjevarar**
- **Førarrett for risikogrupper**

Kapittel II-4 gjev samla oversyn over trafikktryggingsarbeidet i fylket; både dei løpande oppgåvene, arbeid som er i gang og skal vidareførast, og nye tiltak som følgjer av satsingsområda.

### 3. SATSINGSOMRÅDE: UNGE

På bakgrunn av ulukkes-situasjonen for unge, er dette eit eige satsingsområde:

#### UNGDOM ER MEST UTSETTE!



Figuren til venstre syner tal trafikkskadde i ulike aldersgrupper i perioden 2003– 2012 for heile fylket. Tala byggjer på rapporterte ulukker – i realiteten er det fleire skadde pga. mørketal (jf. kap. B1)

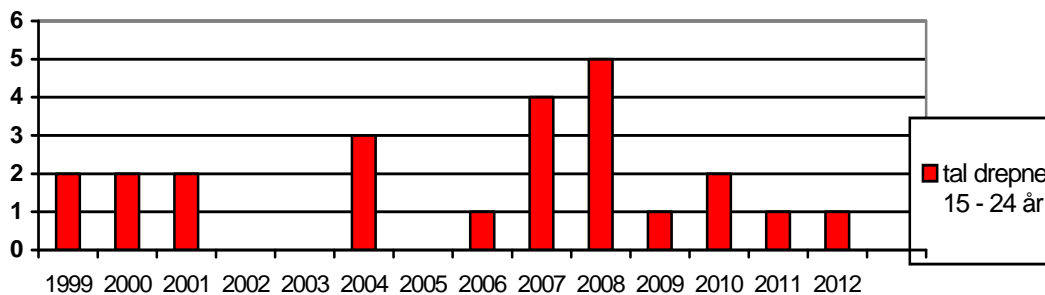
Figuren omfattar alle som vart skadde eller drepne i trafikken (rapporterte ulukker).

I aldersgruppa 15 – 24 var det 677 skadde, og mellom desse var det 18 drepne og 77 hardt skadde. Heile 8 av dei drepne var i aldersgruppa 18 -20.

Aldersgruppa 15 – 24 skil seg ut med mange skadde. Over 30% av alle skadde var i denne gruppa, som er risikoutsett i alle trafikantgrupper, men mest som bilførarar og passasjerar, sjå neste side.

#### MANGE UNGE MISSER LIVET

Figuren nedom syner tal drepne i gruppa 15 – 24 år her i fylket i perioden 1999 – 2012. I 2002, 2003 og 2005 omkom ingen i denne aldersgruppa. Elles varierer tala mellom 1 og 5 omkomne per år.



## UNGE FØRARAR OG PASSASJERAR ER UTSETTE

Tabellen nedanfor syner tal skadde i snitt pr. årskull i heile perioden 2008 - 2012 for ungdomsgrupper (rapporterte ulukker). Til samanlikning er teke med tal skadde i snitt pr. årskull for aldersgruppa 45 – 54.

I gruppa 18 – 20 er det t.d. meir enn 4 gonger så mange skadde bilførarar og over 6 gonger så mange skadde bilpassasjerar samanlikna med gruppa 45 -54.

*Tal skadde pr. årskull i tiårsperioden 2003 - 2012*

<i>Aldersgruppe</i>	<i>Alle trafikanttypar</i>	<i>Bilførar</i>	<i>Bil-passasjer</i>	<i>Moped/MC</i>	<i>Andre</i>
15 – 17	25	1	11	10	3
18 – 20	44	29	13	1	1
21 – 24	22	15	5	1	1
45 – 54	12	7	2	2	1

*Tal trafikkskadde (inkl. omkomne)pr. årskull i fylket (rapporterte ulukker)*

Politiet registrerer om det er mistanke om ruspåverknad ved ulukker. Det er spesielt natt til laurdag og natt til sundag det skjer mange slike ulukker. Risikoauken er større for yngre førarar enn for eldre, og promilleulukkene er gjennomgåande meir alvorlege enn gjennomsnittet av ulukker.

### 3.1 MÅL: Redusere omfanget av risikofylt transport/køyring

#### 3.1.1 STRATEGI: Tilby trygge skyssalternativ

<b>Tiltak</b> (E1-1 osv., jf. del II)	<b>Ansvarleg/ samarbeidspartar</b>
1 Vidareføre ordninga med ungdomskort på same nivå som i dag E1-1	<b>Ansvarleg: Fylkeskommunen, samferdsleavdelinga</b> Samarbeidspartar: Rutenæringa
2 Vidareføre ordninga med heimkøyring av ungdom frå tettstad ”Trygt Heim for ein 50-lapp” der det er trafikkgrunnlag for det. E1-2	<b>Ansvarleg: Fylkeskommunen, samferdsleavdelinga</b> Samarbeidspartar: Taxinæringa, rutenæringa, kommunane, ungdomsråda, arrangørar
3 Vidareføre ordninga med lokale transporttilbod for ungdom. E1-3	<b>Ansvarleg: Fylkeskommunen, samferdsleavdelinga</b> Samarbeidspartar: Taxinæringa, rutenæringa, kommunane, ungdomsråda, arrangørar
4 Samordning av arrangement og transport (stille krav til arrangørane). Bruk av politivedtektene, stille vilkår om alternativ transport til og frå arrangement – E1-4	<b>Ansvarleg: Politiet</b> Samarbeidspartar: Arrangørar
5 Vidareføre ordninga med fleksibel skuleskyss E2-1	<b>Ansvarleg: Fylkeskommunen, samferdsleavdelinga</b>

#### 3.1.2: STRATEGI Åtferdsending

<b>Tiltak</b> (A5-3 osv., jf. del II)	<b>Ansvarleg/ samarbeidspartar</b>
1 Sei i frå! skal utførast i samsvar med kampanjeplan (Nasjonalt eller regionalt prosjekt) – A5-3	<b>Ansvarleg: Statens vegvesen</b> Samarbeidspartar: Politiet
2 ”Jentenes trafikkaksjon” – sende info til jenter 16 -18 år. Få jenter til å påverke gutane til å køyre trygt og fint. Det er ny digital plattform for dette no – A5-9	<b>Ansvarleg: Trygg Trafikk</b>

3	Møte med lærlingar - orientere om trygg køyring, mengdetrening osv. – evaluering av tidlegare praksis som grunnlag for seinare samlingar. A4-6	<b>Ansvarleg: Fylkeskommunen v/opplæringsavdelinga</b> Samarbeidspartar: Vidaregåande skule, Statens vegvesen
---	--	--

### 3.2 MÅL: Redusere omfanget av uynskt åtfærd i trafikken

#### 3.2.1: STRATEGI: Trafikkontroll, overvaking,

Tiltaka her gjeld alle førarar, men dei er kanskje særleg viktige når det gjeld unge trafikantar:

Tiltak (Jf. C1 i del II)	Ansvarleg/ samarbeidspartar
1 Arbeide for auka ressursar til å få meir synleg politi på vegen - <i>Politisk påverknadsarbeid</i>	<b>Ansvarleg: Fylkeskommunen v/FTU og politisk leiing</b>
2 Arbeide for å få ein tredje UP-patrolje i Sogn og Fjordane - <i>Politisk påverknadsarbeid</i>	<b>Ansvarleg: Fylkeskommunen v/FTU og politisk leiing</b>
3 Målretta kontrollar (type kontroll, tid, stad, målgruppe), i samsvar med politiet og Statens vegvesen sine handlingsplanar.	<b>Ansvarleg: Statens vegvesen</b> <b>Ansvarleg: Politiet</b>
4 Planlegge, samarbeide og utføre glidelås- kontrollar med Statens vegvesen	<b>Ansvarleg: Politiet</b>
5 Kunnskapsbasert kontrollverksemd	Samarbeidspart: Statens vegvesen
6 Målretta kontroll mot "verstingar".	<i>Rapportering også til Fylkestrafikktryggingutvalet (FTU)</i>
7 Prioritere kontrollar knytt til: RUS, FART, VERNEUTSTYR.	

### 3.3 MÅL: Gjere dei unge flinkare som trafikantar

#### 3.3.1 STRATEGI: Informasjon/opplæring knytt til skulane

Tiltak (A3-1 osv., jf. del II)	Ansvarleg/ samarbeidspartar
1 Trafikktryggleik som tema i ungdomsskulen . Det er viktig at skulane gjennomfører dette. Ein skal ha særleg fokus på rus og fart. A3-1, A4-1	<b>Ansvarleg : Kommunane</b> Samarbeidspartar: Fylkesmannen , Trygg Trafikk, Politiet, Statens vegvesen og fleire
2 Bruk av refleks, andre aktuelle informasjonstiltak (hjelm/sykkel, ansvar i trafikken....)». Mjuka trafikantar har også ansvar i trafikken! <i>Tiltak i ungdomsskulen</i> A3-3	<b>Ansvarleg: Trygg Trafikk, Politiet</b> Samarbeidspartar: Statens vegvesen, kommunane (skulane), ev. organisasjonar (Motororganisasjonar, Autoriserte trafikkskolers landsforbund osv)
3a Tilby trafikalt grunnkurs i skuletida (obligatorisk kurs som grunnlag for lærekøyring). Frå 2013 vert valfag trafikk innført på nytt – difor lettare å få til slike grunnkurs. <i>Tiltak i ungdomsskulen, A3-4, 4a</i>	<b>Ansvarleg: Kommunane</b> Samarbeidspartar: Trygg Trafikk Statens Vegvesen, trafikkskulane
3b Tilby utdanning av lærarar til trafikalt grunnkurs. Høgskulen i Nord-Trøndelag har tilbod. Jf. over om innføring av valfag. Stimulere til generell trafikkopplæring for lærarar, A3-5	<b>Ansvarleg: Kommunane</b> Samarbeidspartar: Trygg Trafikk Statens Vegvesen, trafikkskulane, høgskulen



<p>4 Årlege informasjonsmøte om føreropplæring - 16 åringar og føresette. Fokus på mengdetrening. Målet for Region vest er at alle skal få tilbod <i>Tiltak innafor ungdomsskulen - A3-6</i></p>	<p><b>Ansvarleg: Statens vegvesen</b> Samarbeidspartar: Skulane (kommunane), trafikkskulane, Trygg Trafikk, Politiet</p>
<p>5 Stimulere til trafikks tryggingsarbeid i vidaregåande skule, særleg med tema og opplegg retta mot avgangselevar/russen. Ein skal ha særleg fokus på rus og fart. A4-3</p>	<p><b>Ansvarleg: Fylkeskommunen, opplæringsavdelinga</b> Samarbeidspartar: Statens vegvesen, trafikkskular, Trygg Trafikk og Politiet</p>
<p>6 Gjennom utviklings/årsplan for folkehelsegruppene ved dei vidaregåande skulane skal trafikks trygging kome fram under området skadar og ulukker. <i>Tiltak innafor vidaregåande opplæring A4-3</i></p>	<p><b>Ansvarleg: Fylkeskommunen, opplæringsavdelinga</b> Samarbeidspartar: Folkehelsegruppene, Statens vegvesen, trafikkskulane, Trygg Trafikk og Politiet</p>
	 <p><i>Over:</i> Sykkelhjelm-utstilling, VGS</p> <p><i>Til venstre:</i> Oslo FashionWeek februar 2013 «Livreddande vinterkolleksjon»</p>

### 3.4 MÅL: Auka dialog og forståing i/med ungdomsmiljø

#### 3.4.1 STRATEGI: Leggje til rette for og delta på ungdomsarenaer

Tiltak (E5-4 osv., jf. del II)	Ansvarleg/ samarbeidspartar
<p>1 Utforming av "Livreddande vinterkolleksjon", for å gjere bruk av refleksutstyr meir populært mellom dei unge, er gjennomført, og tiltaket er er inne i «salsfasen» . Trygg Trafikk oppbevarer dokumentasjonen i ein databank. <u>Vidare arbeid:</u> - Sikre det innovative materialet som er blitt utarbeidd gjennom prosjektet - Presentere prosjektet for samferdsle- og næringsdep. - Arbeide for at Trygg Trafikk får statleg støtte til å fronte «Livreddande vinterkolleksjon» i aktuelle miljø - FTU vert pådrivar for endring av regelverket slik at det blir tilpassa vanlege klede i motesegmentet, A5-4</p>	<p><b>Ansvarleg: FTU</b> <b>Ansvarleg: Trygg Trafikk</b></p> <p>Samarbeidspartar: Samferdsledepartementet, Næringsdepartementet, Innovasjon Norge</p>
<p>2 Rus – Førebyggjande informasjon og opplæring: Alle skal ha informasjon om verknad og konsekvens av køyring i påverka tilstand (t.d. prøve promillebriller). <i>Generelt info.arbeid ut over det som er i skulane, A5-6</i></p>	<p><b>Ansvarleg:</b> <b>Trygg Trafikk, Statens vegvesen, Politiet</b></p>

<p>3 Tilby informasjon tilknytt spesielle trafikant/køretøy-grupper som motorsykkelmiljø og bilmiljø. Delta på møte/samlingar og i andre samanhengar, A5-7</p>	<p><b>Ansvarleg: Statens vegvesen</b> Samarbeidspartar: Politiet, organisasjonar, arrangørar, fylkeskommunen, kommunane (folkehelsekoordinator), Trygg Trafikk og motororganisasjonar</p>
--	---

## 4. SATSINGSOMRÅDE: FORELDRE

Foreldre og andre føresette har stor innverknad på born og unge si åtferd i trafikken. Dei skal påverke til, og leggje til rette for, trygg åtferd i trafikken og for sikker transport av borna under oppveksten. Vidare er dei føredøme for dei unge når det gjeld bilkøyring og haldningar i høve til dette.

Døme kan vere foreldre si åtferd (køyremåte) v/ køyring til skule, barnehage, arrangement osv. Mange stader i fylket er det t.d. eit problem at borna vert køyrde "heilt inn til" skuledøra – noko som skaper både trafikkproblem og fare for andre born. Unødvendig biltrafikk genererer ofte endå meir trafikk fordi elevar som kunne ha gått til skulen, blir køyrde pga utryggleik. Dette bør skulane minne foreldra om ved skulestart og når det mørknar ut på hausten – t.d. ved info i rundskriv eller i møte mellom skule og foreldre.

Foreldre/føresette vil og ha ei viktig rolle i trafikkopplæringa reint praktisk, t.d. ved å leggje til rette for mengdetrening ved føraropplæring.

### 4.1 MÅL: Foreldre/føresette skal vere gode førebilete og påverkarar

#### 4.1.1 STRATEGI: Foreldrepåverknad, informasjon; ansvarleggjere foreldregruppa

Tiltak (A2 osv., jf. del II)	Ansvarleg/ samarbeidspartar
<i>Kunnskapsbygging/-føredøme - info.kampanjar, foreldremøte o.l. Foreldre/føresette er ei viktig målgruppe for informasjon:</i>	
1 Trafikktryggleik og trafikkopplæring bør vere tema på foreldremøte i barnehagane – og foreldra bør involverast i barnehagen sitt trafikktryggingsarbeid, jf. «trafikksikker barnehage», A1, D1-5	<p><b>Ansvarleg: Trygg Trafikk</b> <i>Trygg Trafikk har ei særskild og nettbasert satsing på «Trafikksikker kommune», m.a.: «Trafikksikker barnehage», «Trafikksikker skole»</i></p>
2 Skulen sin læreplan for trafikk bør vere årleg tema på foreldremøte, og foreldre bør involverast i skulen sitt trafikktryggingsarbeid, t.d. gjennom FAU, jf. «trafikksikker skole», A2, A3, D1-5	<p>Samarbeidspartar: KS/kommunane, skulane, barnehagane, folkehelseanavarlege, Politiet, Statens vegvesen</p>

### 4.2 MÅL: Alle born skal ha trygg transport i bil

#### 4.2.1 STRATEGI: Fysisk sikring av born i bil

Tiltak (A1-1 osv., jf. del II)	Ansvarleg/ samarbeidspartar
1 Opplæring av foreldre i bruk av sikringsutstyr Informasjon knytt til svangerskapskurs, informasjon og opplæring i barnehagane, kampanjar Gjennomføre kurs for ressurspersonar i fylket i løpet av 2014, A1-1 og 1a	<p><b>Ansvarleg: Trygg Trafikk</b> Samarbeidspartar: Politiet, Statens vegvesen, fylkeslegen, kommunane Helsetenesta (folkehelsekoordinator, helsestasjonar)</p>

2	Kontroll av sikring av born i bil - informasjon <i>Få småborn vert alvorleg skada, men når det skjer, er det ofte på grunn av feil sikring, C1-10</i>	<b>Ansvarleg: Statens vegvesen</b> Samarbeidspartar: Politiet, Helsetenesta/ Trygg Trafikk (informasjon)
---	--	--

#### 4.2.2 STRATEGI: Betre og tryggare koordinering av skys

Tiltak	Ansvarleg/ samarbeidspartar
1 Sikre trygg transport til og frå fritidsaktivitetar; oppmode foreldre/føresette om å bidra til dette - køyrereglar og haldningsskaping! - oppmode om trygg samkøyring til aktivitetar/ arrangement, E1-5 i del II	<b>Ansvarleg: arrangørar (t.d. idrettslag osv)</b>  Samarbeidspartar: Trygg Trafikk, Statens vegvesen, Politiet

### 4.3 MÅL: Alle born skal kome trygt til og frå skule/barnehage

#### 4.3.1 STRATEGI: Gjere områda rundt barnehagar og skular tryggare

Tiltak (A2-5 osv., jf. del II)	Ansvarleg/ samarbeidspartar
1 Få uheldig biltrafikk bort frå skulane; Informasjonskampanje mot foreldre om å redusere køyring som kan vere farleg for trafikktryggleiken til fotgjengarar i skuleområdet, A2-5	<b>Ansvarleg: Trygg Trafikk</b>  Samarbeidspartar: KS/kommunane/skulane, foreldrerråd, Statens vegvesen, Politiet
2 Kontrollaksjonar ved skulane C1-9	<b>Ansvarleg: Politiet</b> Samarbeidspartar: Statens vegvesen , Trygg Trafikk (informasjon)

### 4.4 MÅL: Gjere born og unge flinkare som trafikantar

#### 4.4.1 STRATEGI: Informasjon/opplæring - også av foreldre

Tiltak (A1-2 osv., jf. del II)	Ansvarleg/ samarbeidspartar
1 Informasjonsmøte i regi av barnehage, skule osv. opp gjennom klassetrinna – <u>aktivisere foreldra</u> : Informere om «Trafikk og skule» som kompetansesenter Tilby trafikkurs for personell i barnehage og skuleverket inkl. studentar, A1-4, A2-6, A3-5  <i>Småbarn/barnehage (A1-2, A1-3):</i> Foreldreopplæring, opplæringsmateriell  <i>1-4 trinn jf. Kunnskapsløftet (A2-1):</i> Grunnleggande trafikkopplæring som gå-opplæring, bruke refleks, ta bussen, aktive og trygge skuleborn Informere og sende ut opplæringsmateriell og info materiell til skulane.  <i>4-7 trinn: jf. Kunnskapsløftet (A2-4):</i> Sykkelopplæring, refleks, informere og sende ut opplæringsmateriell og info-materiell til skulane  <i>8-10 trinn jf. Kunnskapsløftet (A3-2):</i> Fart, rus og personleg verneutstyr	<b>Ansvarleg: Trygg Trafikk</b>  Samarbeidspartar: KS/ kommunane, skulane, barnehagane, Statens vegvesen, Politiet, ruteselskapa    

2 Foreldre/føresette vert inviterte til informasjonsmøte for 16-åringar om føraropplæring med fokus på foreldra si rolle når det gjeld mengdetrening, - A3-6 <i>Nokre forsikringsselskap gjev rabatt ved dokumentert mengdetrening.</i>	<b>Ansvarleg:</b> <b>Statens vegvesen</b> Trafikkskulane, skulane (kommunane), Trygg Trafikk, Politiet
3 Foreldre/føresette bør få tilbod om å vere med på køyretimar for å få informasjon. A3-7	<b>Ansvarleg: Autoriserte trafikkskolers landsforbund/trafikkskulane</b> Samarbeidspart: Statens vegvesen
4 Rus – Førebyggjande informasjon og opplæring. Foreldre-gruppa/føresette vert m.a. innkalla til informasjonsmøte om dette, jf. 3.4.1-2 , A5-6	<b>Ansvarleg:</b> <b>Trygg Trafikk, Statens vegvesen, Politiet</b>

## 5. SATSINGSOMRÅDE: ARBEIDSGJEVARAR

Mange arbeidsplassar som til dømes transportbedrifter, handverksbedrifter, offentlege etatar eller heimesjukepleie, har køyring som større eller mindre del av verksemda, og mange arbeidstakarar er trafikantar i yrkessamanheng - i bil, traktor osv., men også til fots og på sykkel. Bruk av køyretøy i teneste er truleg oftast den farlegaste delen av arbeidsoperasjonane. Det er difor naturleg at trafikksikringstiltak er ein del av HMS-arbeidet, og det er ynskjeleg at instansar med ansvar for trafikksikring kjem på bana med informasjon, haldningsskapande arbeid og hjelp til konkrete tiltak.

HMS-arbeidet knytt til trafikk kan t.d. vere å innarbeide gode rutinar og opplæring ved start av nye arbeidsoppgåver som inneber køyring, og kartlegging og innmelding av moglege trafikkarlege stader.

Vidare har mange offentlege instansar ansvar for innkjøp av transporttenester – t.d. bussruter, skuleskyss, drosje, anleggsverksemd. Også i samband med dette er det relevant å stille krav om trafikksikring – både når det gjeld transportutstyr og gjennomføring (trygg køyring).

### 5.1 MÅL: Gjere tilsette til sikre trafikantar

#### 5.1.1 STRATEGI: Informasjon/opplæring

<b>Tiltak</b> (A7-1 osv., jf. del II)	<b>Ansvarleg/ samarbeidspartar</b>
1 Medverke til at trafikksikring vert del av HMS i alle bedrifter/institusjonar – m.a. i tråd med Trygg Trafikk si nettbaserte satsing: «Trafikksikker kommune», A7-1, D1-5  <i>Døme på trafikksikringstiltak i HMS-plan:</i> - <i>Temadagar i bedrifter om trafikksikring/HMS</i> - <i>Køyre/trafikkurs for tilsette</i> - <i>Alle skal m.a. ha informasjon om verknad og konsekvens av køyring i påverka tilstand</i> - <i>Krav om standard og tryggleik ved innkjøp av bilar og utstyr</i> - <i>Til dømes krav om utstyr for fartsvarsling, alkohol og fartssperre</i> - <i>Rutinar for vedlikehald av køyretøy</i>	<b>Ansvarleg: Trygg Trafikk</b>  Samarbeidspartar: Bedrifter (off./priv.), kommunane

1a Trafikksikker kommune: Få kommunane til å ta inn og følge Trygg Trafikk sine retningslinjer for Trafikksikker kommune Herunder Trafikksikker skule, Trafikksikker barnehage, retningslinjer for tenestereiser, retningslinjer for kjøp av transporttenester mm., D1-5	<b>Ansvarleg: Trygg Trafikk</b>  Samarbeidspart : KS
2 Temadag med fokus på trafikktrygging/HMS som del av "Eit trygt lokalsamfunn". Kople tiltaket til Sogn og Fjordane sin status som trygt lokalsamfunn og til Trygg Trafikk si satsing: Trafikksikker kommune, - A7-2.	<b>Ansvarleg: Fylkeskommunen v/ Folkehelseteamet</b> Samarbeidspart: Trygg Trafikk
3 Trafikktryggingsarbeid inn som del av HMS i fylkeskommunen A7-3	<b>Ansvarleg: Fylkeskommunen v/ personalavdelinga</b> Samarbeidspart: Trygg Trafikk

## 5.2 MÅL: Trygg transport (passasjertrafikk og vare/anleggstrafikk)

### 5.2.1 STRATEGI: Fokus på tryggleik ved innkjøp av transporttenester

Tiltak (A7-5 osv., jf. del II)	Ansvarleg/ samarbeidspartar
1 Stille krav om bilbelte til alle passasjerar ved kjøp av transporttenester. A7-5, E2-3	<b>Ansvarleg: Fylkeskommunen v/Samferdsleavdelinga</b>
2 Arbeide, gjennom kontroll og informasjon, for at også godstransport skjer på ein forskriftsmessig forsvarleg måte, A7-6	<b>Ansvarleg: Statens vegvesen</b> Samarbeidspart: Trygg Trafikk
3 Arbeide for betra regelverk når det gjeld avvising av trafikkfarlege køyretøy i vare-/persontransport, C3-1	<b>Ansvarleg: Fylkeskommunen v/FTU og politisk leiing, Statens vegvesen</b>

## 6. SATSINGSOMRÅDE: FØRARRETT FOR RISIKOGRUPPER

### BAKGRUNN OG FØREMÅL

«Førarkortprosjektet» kom i gang her i fylket no i 2013, m.a. med FTU som pådrivar. Det har m.a. vorte gjennomført eit overordna seminar (23.05.13).

Prosjektet tek utgangspunkt i §34 i vegtrafikklova, som gjev rett til å kalle tilbake førarrett for motorvogn mm. ut frå særlege tilhøve. Føremålet er å fjerne trafikkfarlege køyrande – som t.d. har helsesvikt eller som misbrukar medikament/rusmidlar. «Førarkortprosjektet» har som mål m.a. å få ei betre samordning – og dermed betre effekt – av arbeidet etter §34.

Vi bur i eit fylke der ein er meir eller mindre avhengig av eigen transport. Men det å ha førarkort er ikkje ein menneskerett. Vi har alle interesse av at dei trafikantane vi møter i trafikken køyrer trygt. Det må bli vanskelegare å ferdast fritt i trafikken for trafikkfarlege trafikantar – her tenkjer vi særleg på personer med alvorleg helsesvikt og personar med misbruk eller misbrukliknande forbruk av legale og illegale medikament og rusmiddel.

Det er eit liknande prosjekt i Møre og Romsdal, der det i prosjektperioden har vore merkbar nedgang i tal dødsfall og alvorlege ulukker i trafikken. Nedgangen heng ikkje bevisleg saman med prosjektet, men det er ikkje urimeleg å tru at auka inndraging av førarkort er ei av årsakene til nedgangen. Prosjektet har ført til ein auke i tal køyrevurderingar på om lag 300 %, og det vart inndrege over 2100 førarkort i perioden 2011 – 2012.

I Sogn og Fjordane har Statens Vegvesen – fram til no - hatt om lag 50-75 køyrevurderingar årleg.

## 6.1 MÅL: Ta risikogrupper ut av trafikken (Del II-4: A6-4)

### 6.1.1 STRATEGI: Utvikle regelverk/praksis

*M.a. bør fastlegar og sjukehuslegar bli meir bevisste om når helse kan gjere ein motorvognfører uskikka til å køyre, og dei bør (i ein forsøksperiode) kunne sende inn førespurnader om køyrevurdering direkte til Statens vegvesen.*

Tiltak	Ansvarleg/ samarbeidspartar
1 Utarbeide retningslinjer/tilvisingsmal til bruk i ein forsøksperiode på to år for eit utval av fastlegar ved tilvising til Statens vegvesen til praktisk køyrevurdering	<b>Ansvarleg: Fylkesmannen v/Fylkeslegen</b> Samarbeidspart: Statens vegvesen
2 Leggje til rette for auke i tal praktiske køyrevurderingar (ressursbruk) i ein forsøksperiode på to år	<b>Ansvarleg: Statens vegvesen</b>
3 Dispensere frå retningslinjene i regelverk angående tilvising direkte frå fastlegar i ein forsøksperiode på to år	<b>Ansvarleg: Statens vegvesen</b> Samarbeidspart: Fylkesmannen v/fylkeslegen
4 Utarbeide nye «standardmalar» for brev frå Fylkesmannen om tap av førarrett	<b>Ansvarleg: Fylkesmannen v/fylkeslegen</b>
5 Utarbeide retningslinjer for korleis ein vil ta i bruk §34 i vegtrafikklova og plan for korleis ein sikrar at retningslinjene vert tekne i bruk Fokusere på denne problemstillinga og samarbeidet med Statens vegvesen ved felles kontrollar.	<b>Ansvarleg: Politiet</b> Samarbeidspart: Statens vegvesen
6 Få til ein tverrfagleg felleskontroll (Statens vegvesen, politi og fylkeslegen) snarast - med fokus på problemstillinga.	<b>Ansvarleg: Politiet og Statens vegvesen</b> Samarbeidspart: Fylkesmannen v/fylkeslegen
7 Ha som målsetjing at fylkeslegen også seinare er til stades ved enkelte større felleskontrollar	<b>Ansvarleg: Politiet og Statens vegvesen</b> Samarbeidspart: Fylkesmannen v/fylkeslegen

### 6.1.2 STRATEGI: Utdanning av dei ulike etatane

Tiltak	Ansvarleg/ samarbeidspartar
1 Generelt kurs for dei ulike etatane (Statens vegvesen, politi og helse) – gjennomført mai 2013.	<b>Ansvarleg: Fylkesmannen v/fylkeslegen</b> Samarbeidspartar: Statens vegvesen., Politiet, kommunehelsetenesta
2 Få til individuelle kurs for dei ulike etatane (Statens vegvesen, politi og helse) 1. halvår 2014	<b>Ansvarleg: Statens vegvesen, Politiet, fylkeslegen</b>

### 6.1.3 STRATEGI: Orientering til publikum

<b>Tiltak</b>	<b>Ansvarleg/ samarbeidspartar</b>
1 Utarbeide standard mal /brosjyrar for informasjon	<b>Ansvarleg: Fylkesmannen ved fylkeslegen</b> Samarbeidspartar: Statens vegvesen., Politiet
2 Tilretteleggje for at kommunehelsetenesta (fastlegar) informerer best mogleg	<b>Ansvarleg: Fylkesmannen ved fylkeslegen</b>
3 Informasjon i massemedia - aviser/nett - presse og kringkasting Utarbeiding av pressemeldingar/orienteringar	<b>Ansvarleg:</b> <b>Kvar etat informerer på sitt felt</b>

## 7. ORIENTERING OM ORGANISERINGA AV TRAFIKK-TRYGGINGSARBEIDET I SOGN OG FJORDANE

Kapittel II-2 gjev eit samla oversyn over ansvar for trafikktryggingsarbeid her i landet, og dei ulike aktørane sine arbeidsområde vert omtala.

Fylkeskommunen har, som nemnt – jf. vegtrafikklova §40A, eit ansvar for å tilrå og samordne tiltak for å fremje trafikktryggleiken. Fylkeskommunen har også ansvar for å fremje folkehelsa (m.a. skadeførebygging) og har i tillegg direkte ansvar for fylkesvegane.

Fylkeskommunen har ikkje instruerande mynde overfor andre deltakarar i trafikktryggingsarbeidet. Det er difor viktig å ha med aktuelle etatar, kommunar og organisasjonar i arbeidet så dei kan ta ansvar for tiltak innafor sine område.

Her i fylket vert trafikktryggingsarbeidet organisert slik:

#### Fylkeskommunen/FTU:

I desember 2012 vedtok Fylkestinget regional planstrategi for fylkeskommunen. Gjennom den vedtekte planstrategien er det slått fast at fylkeskommunen skal ha ein regional transportplan med handlingsprogram ut i frå den strategiske rolla samferdsle og transport spelar for utviklinga av fylket. Innanfor gitte økonomiske rammer vil Sogn og Fjordane fylkeskommune prioritere bruken av samferdslemidlane til:

1. Bindingar og lovpålagde oppgåver
2. Vedlikehald av fylkesvegnettet
3. Mindre investeringstiltak
4. Utvida kollektivtilbod
5. Utgreiingsarbeid
6. Store investeringsprosjekt

Mindre investeringstiltak vil vere målretta tiltak der fylkeskommunen tek sikte på å løyse særskilte problem på ei strekning eller eit punkt. Dette kan femne om tiltak som mindre utbetringstiltak/fjerning av flaskehalsar, mindre gang- og sykkelvegprosjekt, trafikktryggings-tiltak og kollektivtiltak. I handlingsprogrammet til regional transportplan er det sett av om lag 59 mill. kr til gang- og sykkelvegprosjekt og trafikktryggingstiltak i perioden 2014 - 2017. Dei årlege budsjettløyvingane vil avgjere dei endelege løyvingane til desse føremåla.

Hovudutval for samferdsle har det politiske ansvaret for fylkeskommunen sitt trafikktryggingsarbeid. Ansvaret er delegert til trafikktryggingsutvalet (FTU), som er eit underutval. Statens vegvesen har sekretariatet for FTU.

I økonomiplanen for fylkeskommunen er det sett av rammer til FTU-arbeidet, og FTU fordeler midlane til trafikktryggingstiltak i fylket. I 2013 var samla ramme til dette 5,7 mill. kroner.



*Refleksdagen 2013*

### Samarbeidet i fylket:

Det er mange aktørar i trafikktryggingsarbeidet, jf. kap. II-2. Kommunane, statsetatar og ulike organisasjonar har eit sjølvstendig ansvar innafor sine deler, og dei har etablerte samarbeidsformer seg i mellom – t.d. Politiet/vegvesenet når det gjeld kontrollverksemd og vegvesenet/kommunane når det gjeld TS-synfaringar. FTU er eit viktig organ for å styrke samarbeidet, slik at innsatsen kan samordnast best mogleg.

Følgjande er faste, konsultative medlemmer i FTU og vert m.a. innkalla til møte og trekte med i planarbeid:

*Trygg Trafikk*

*Statens vegvesen*

*Politidistriktet*

*Utrykkingspolitiet (UP)*

*Fylkesmannen si helseavdeling (fylkeslegen)*

*Trafikkskulane*

*Fylkeskommunen - opplæringsavdelinga*

*Fylkeskommunen - samferdsleavdelinga*

Andre viktige aktørar vert trekte inn i FTU sitt arbeid der det er ynskjeleg (t.d. i samband med utarbeiding av denne planen): T.d. KS/kommunane, trafikantorganisasjonar, busselskapa/drosjenæringa, Folkehelsa og fylkeskommunen si plan-/samfunnsavdeling.



## Del II

# BAKGRUNNSINFORMASJON

II-1 Ulukkessituasjonen i Sogn og Fjordane – statistikk, s.18

II-2 Aktører i trafikktryggingsarbeidet, s.29

II-3 Andre planar som er viktige for trafikktryggingsarbeidet, s.31

II-4 Totaloversyn over aktiviteten, s. 32

Kart: Trafikkulukker Sogn og Fjordane, Statens vegvesen



## II-1. ULUKKESITUASJONEN I SOGN OG FJORDANE

Dei ulukkestala vi presenterer baserer seg på ulukkesregisteret til vegvesenet. Her finst alle politirapporterte trafikkulukker med personskade. Alle trafikkulukker med personskade skal meldast til politiet. For at ei ulukke skal definerast som trafikkulukke, må det vere med minst eitt køyretøy. Det vil seie at eineulukke på sykkel er trafikkulukke, mens eineulukke med fotgjengar er det ikkje.

Statens vegvesen har og utarbeidd figurane på side 20, 22 og 25 og ulukkeskartet bak i rapporten.

Frå statistikkar frå ein del sjukehus veit vi at det er stor grad av underrapportering av ulukker. Det er rekna med at det er nær tre gonger så mange skadde i trafikken som det vegvesenet har registrert. Det er ulik grad av underrapportering. Ulukker med sykkel og moped vert ikkje rapporterte så ofte som ulukker med andre køyretøy. Det er også rekna med at det er mindre rapportering til lettare skadane er.

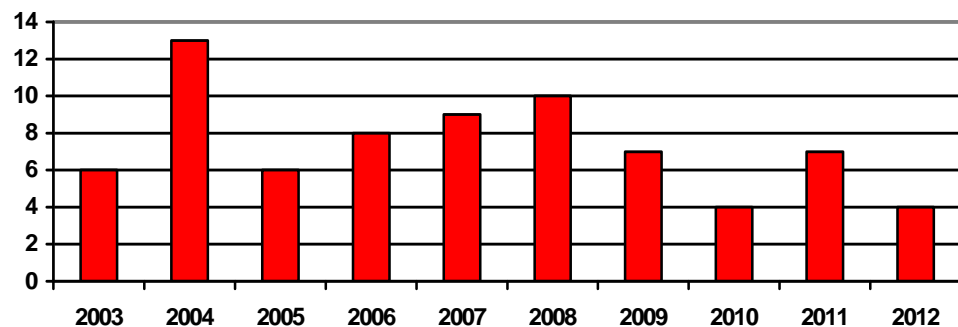
I Sogn og Fjordane har vi ikkje statistikk som kan seie oss korleis rapporteringsgraden er, men det er grunn til å tru at situasjonen er om lag som på landsplan.

Trass i manglane, er ulukkesregisteret det beste grunnlaget vi har for trafiktryggingsarbeidet. Det er det einaste registeret som seier noko om kor ulukkene har skjedd.

Det vert ofte fokusert spesielt på drepne i trafikken. Dei siste 10 åra (2003 – 2012) har tal drepne variert mellom 4 og 13, slik figuren nedanfor syner. Tala ligg innafør det som er statistiske normale variasjonar.

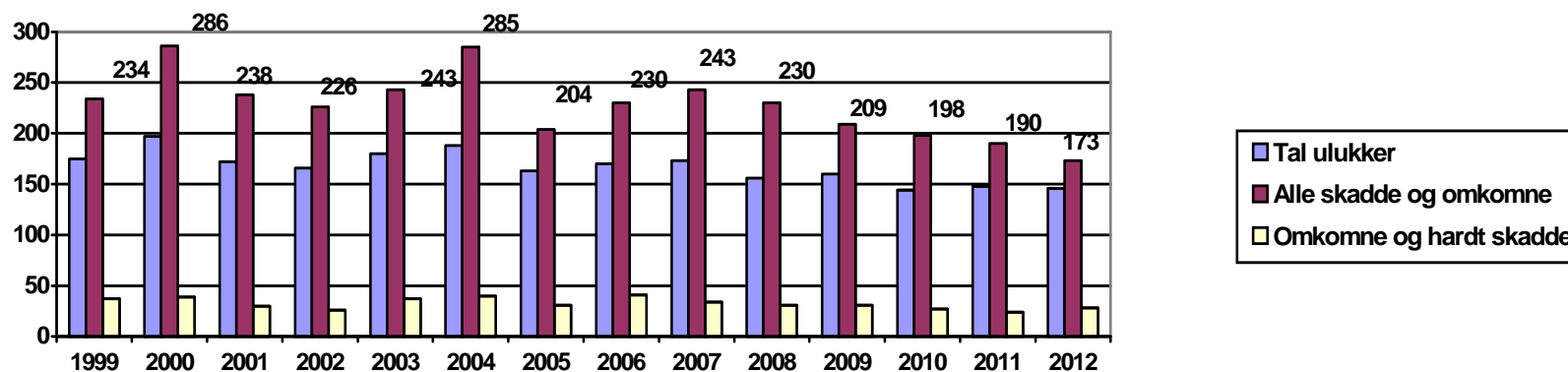
I perioden 2003 – 2007 omkom mellom 8 og 9 personar pr. år i snitt, medan tilsvarende snittal i 2008 – 2012 var mellom 6 og 7 personar.

**Figur nedom: Tal omkomne pr. år i perioden 2003 – 2012:**



## II-1.1 ULUKKESUTVIKLING

Figuren nedom viser utviklinga i fylket dei siste 14 åra (1999 - 2012). Tal rapporterte ulukker har variert mellom 197 og 144 – i snitt 167 ulukker årleg. Tal skadde og omkomne har variert mellom 286 (i år 2000) og 173 (i år 2012).

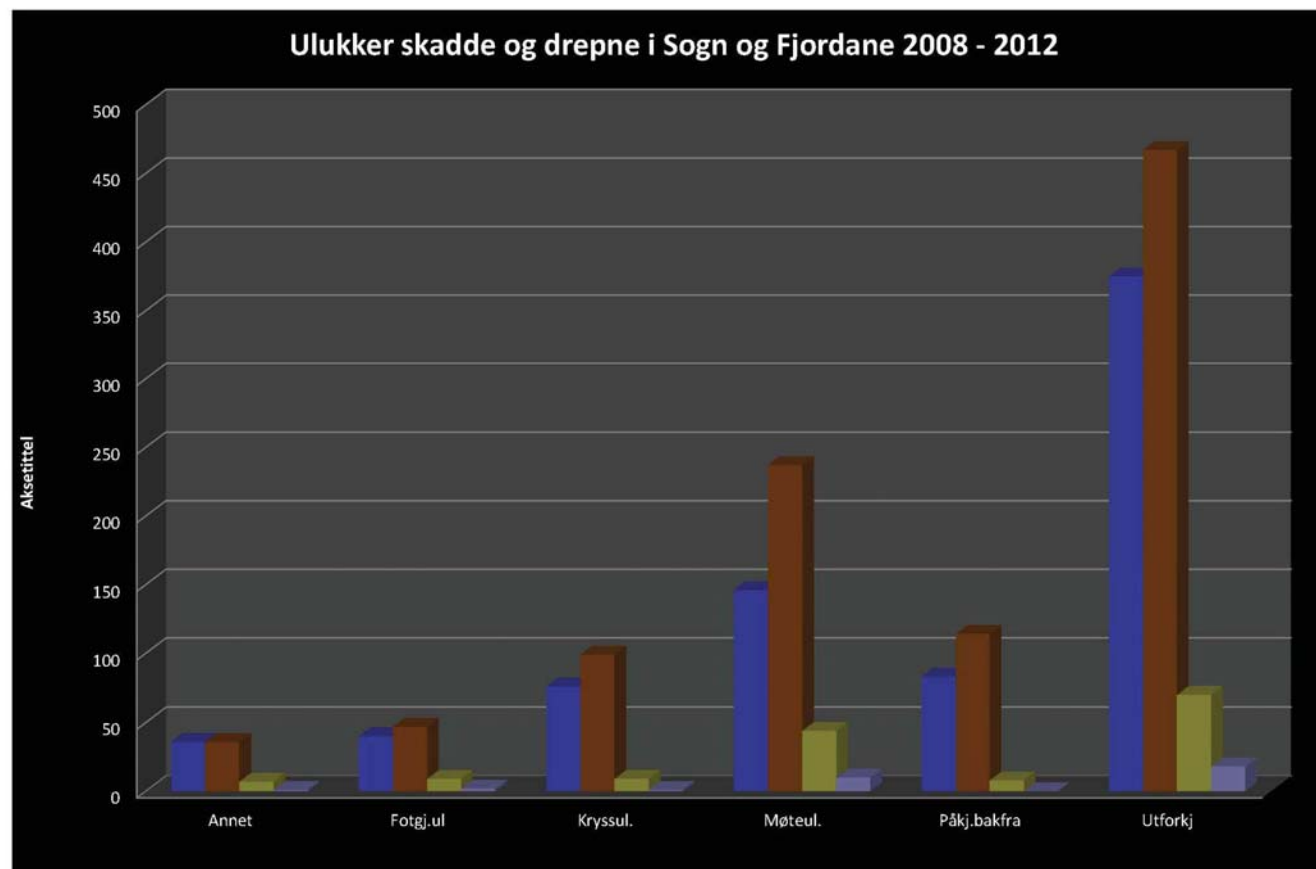


	ÅRLEG SNITT I PERIODEN			
Periode	Tal ulukker	Skadde totalt	Hardt skadde	Drepne
1990 – 1998 (9 år)	197	272	39	11
1999 – 2008 (10 år)	174	242	27	8
2009 – 2012 (4 år)	150	193	25	4

I tabellen over trekkjer vi linja heilt attende til 1990. I perioden 1990 – 1998 var det eit årleg snitt på 272 skadde mot 242 i årleg snitt i 1999 – 2008 og 193 i årleg snitt dei siste 4 åra. Dette tyder på ei nedgang i ulukkes-/skadeomfanget, trass i ein trafikkauke på truleg 1 – 2% årleg.

Talet på hardt skadde og drepne i årleg snitt er redusert med 21 frå første til siste periode (frå 50 til 29) – dvs. over 40% reduksjon.

## II-1.2 ULUKKESTYPAR



Figuren til venstre viser tal ulukker og skadeomfanget innafor kvar ulukkeskategori. Periode 2008 -2012 (5 år)

*Blått: tal ulukker*

*Brunn: tal drepne/skadde*

*Grønt: tal hardt skadde*

*Lilla: tal drepne*

Omlag 50% av alle rapporterte ulukker her i fylket er utforkøyningar.

*Grafikk – Statens vegvesen*

**Ullukkestypar i fylket – periode 2003 – 2012:**

	<b>Ullukker</b>		<b>Drepne</b>	
	<b>Tal</b>	<b>*%</b>	<b>Tal</b>	<b>**%</b>
<i>Andre ullukker</i>	80	4,9	4	5,4
<i>Fotgjengarullukker</i>	102	6,2	8	10,8
<i>Kryssullukker</i>	164	10,0	3	4,0
<i>Møteullukker</i>	288	17,6	25	33,8
<i>Påkøyring bakfrå</i>	184	11,3	0	0
<i>Utforkøyring</i>	818	50,0	34	46,0
<i>SUM</i>	1636	100	74	100

**\*prosentdel av alle ullukker**

**\*\*prosentdel av alle drepne**

Slik tabellen til venstre viser, skjedde hovudtyngda av ullukkene i siste 10-årsperiode (2003 – 2012) ved utforkøyring (50 %) og møteullukker (ca.18%). Utforkøyring omfattar også påkøyring av sidehinder som til dømes rekkverk. Ullukkesmønsteret har halde seg ganske likt frå år til år.

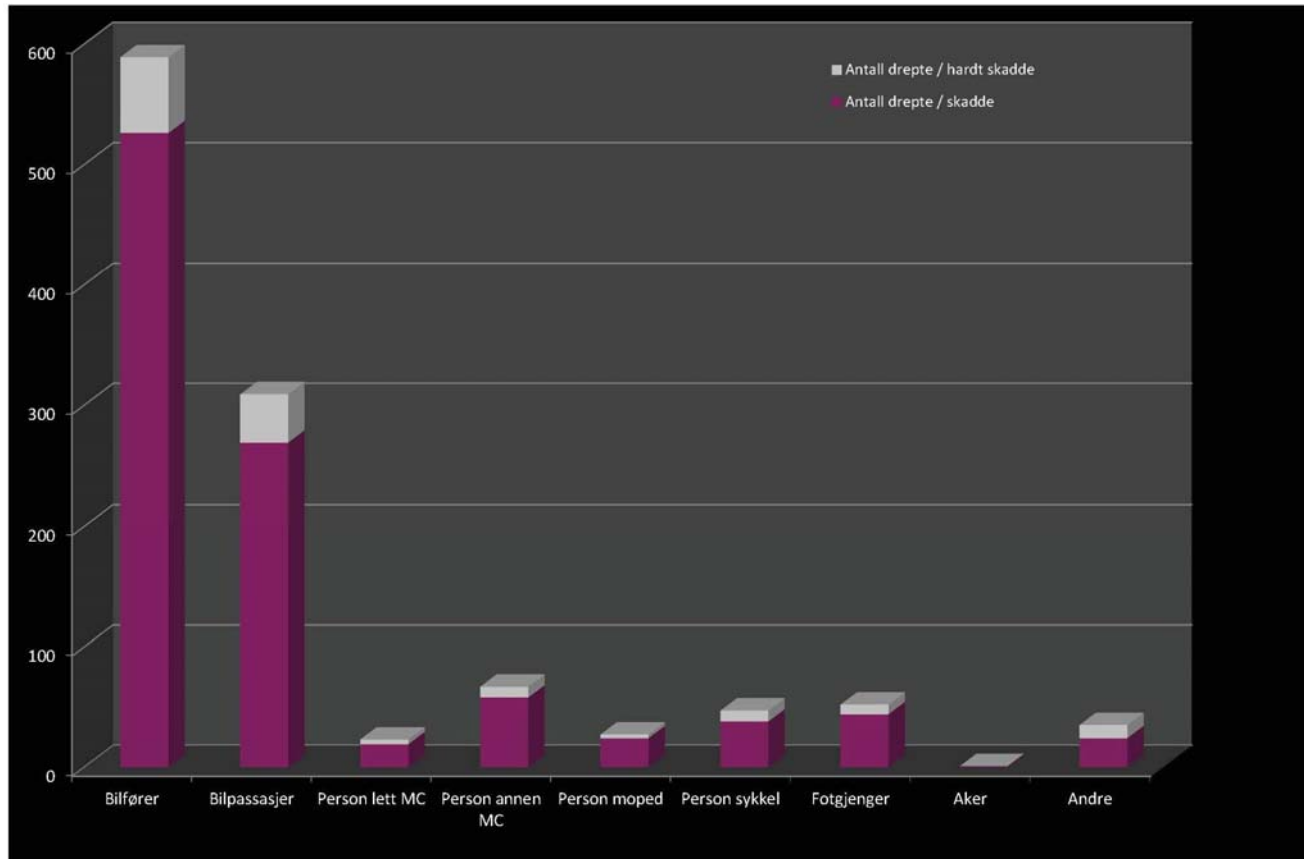
Samanlikna med landet elles har vi større del utforkøyringsullukker, men færre kryssullukker og ullukker med påkøyring bakfrå. Dette kjem nok av at dei siste to ullukkestypane for det meste skjer i tettbygde område

Av tabellen ser ein at møteullukker og fotgjengarullukker er mest alvorlege, med høvesvis flest drepne.

Møteullukkene er verst, med berre knapt 18% av ullukkene og likevel nesten 34 % av dei drepne, sameleis har fotgjengarullukker høvesvis mange drepne.

Utforkøyringsullukker utgjer 50% av ullukkene, men berre 46% av drepne.

## II-1.3 TRAFIKANTGRUPPER



Figuren til venstre viser tal skadde og drepne fordelt på trafikantgrupper i perioden 2008 – 2012.

Bilførere og bilpassasjerer utgjør den største gruppa drepne/skadde.

Den lille delen av søylene gjeld **alle** drepne og skadde, medan den kvite delen gjeld drepne og hardt skadde.

*Grafikk – Statens vegvesen*

**Ramma trafikantgrupper - Fylket – periode 2003 - 2012**

	<b>Tal skadde totalt</b>		<b>Drepne og hardt skadde</b>	
	<b>Tal</b>	<b>*%</b>	<b>Tal</b>	<b>**%</b>
<i>Bilførerar</i>	1147	51,9	139	42,1
<i>Bilpassasjer</i>	593	26,9	78	23,6
<i>Person på MC/moped</i>	226	10,2	52	15,8
<i>Person på sykkel</i>	79	3,6	16	4,8
<i>Fotgjengar</i>	113	5,1	26	7,9
<i>Andre</i>	50	2,3	19	5,8
<b>SUM</b>	<b>2208</b>	<b>100,0</b>	<b>330</b>	<b>100,0</b>

**\*prosentdel av alle skadde**

**\*\*prosentdel av alle hardt skadde og drepne**

Tabellen til venstre viser fordeling av skadde og drepne etter trafikantgrupper i åra 2003 – 2012.

Bilførerar og passasjerar utgjer den største gruppa drepne/skadde, med 1740 personar i alt – eller knapt 79% av alle drepne/skadde. Det er såleis ikkje stor skilnad frå det vi har hatt før om åra.

Person på MC/moped utgjer berre ca.10% av alle skadde, men likevel nær 16% av dei drepne og hardt skadde.

Sameleis skil fotgjengarar og gruppa ”andre” seg ut ved at ein høvesvis stor del av dei ramma omkjem eller vert hardt skadde.

## II-1.4 KØYRING I RUSPÅVERKA TILSTAND

Politiet registrerer om det er mistanke om ruspåverknad ved ulukker. Dei skil ikkje mellom påverknad av alkohol, andre rusmiddel eller medikament. Ved ca. 7 % av ulukkene i perioden 2008 – 2012 var det mistanke om ruspåverknad. Dette er litt lågare tal enn i førre periode (9%).

For heile landet var det i 2008 – 2012 mistanke om ruspåverknad ved 8% av ulukkene. Desse ulukkene omfatta 9% av dei drepne og skadde.

Mange av dei rusrelaterte ulukkene skjer om natta mellom 01.00 og 04.00, og over halvparten skjer laurdag eller søndag (t.d. 61% i 2004 – 2008). Det er spesielt natt til laurdag og søndag det

skjer mange ulukker der rus er medverkande, og desse ulukkene skjer ofte der ungdom ferdast mange saman i kvar bil.

Svært mange av bilførarane i rusrelaterte ulukker er under 24 år. I perioden 2004 – 2008 galdt det t.d. bort imot halvparten av desse førarane.

Auka risiko er avhengig av alder; ein 18 åring med høg rus har opp mot 900 gonger større risiko enn gjennomsnittsbilisten.

---

## II-1.5 KOR SKJER ULUKKENE?

Dei fleste ulukkene skjer på europavegane og på dei mest trafikkerte riks-/fylkesvegane. Det er naturleg, då det er der vi har den største trafikken.

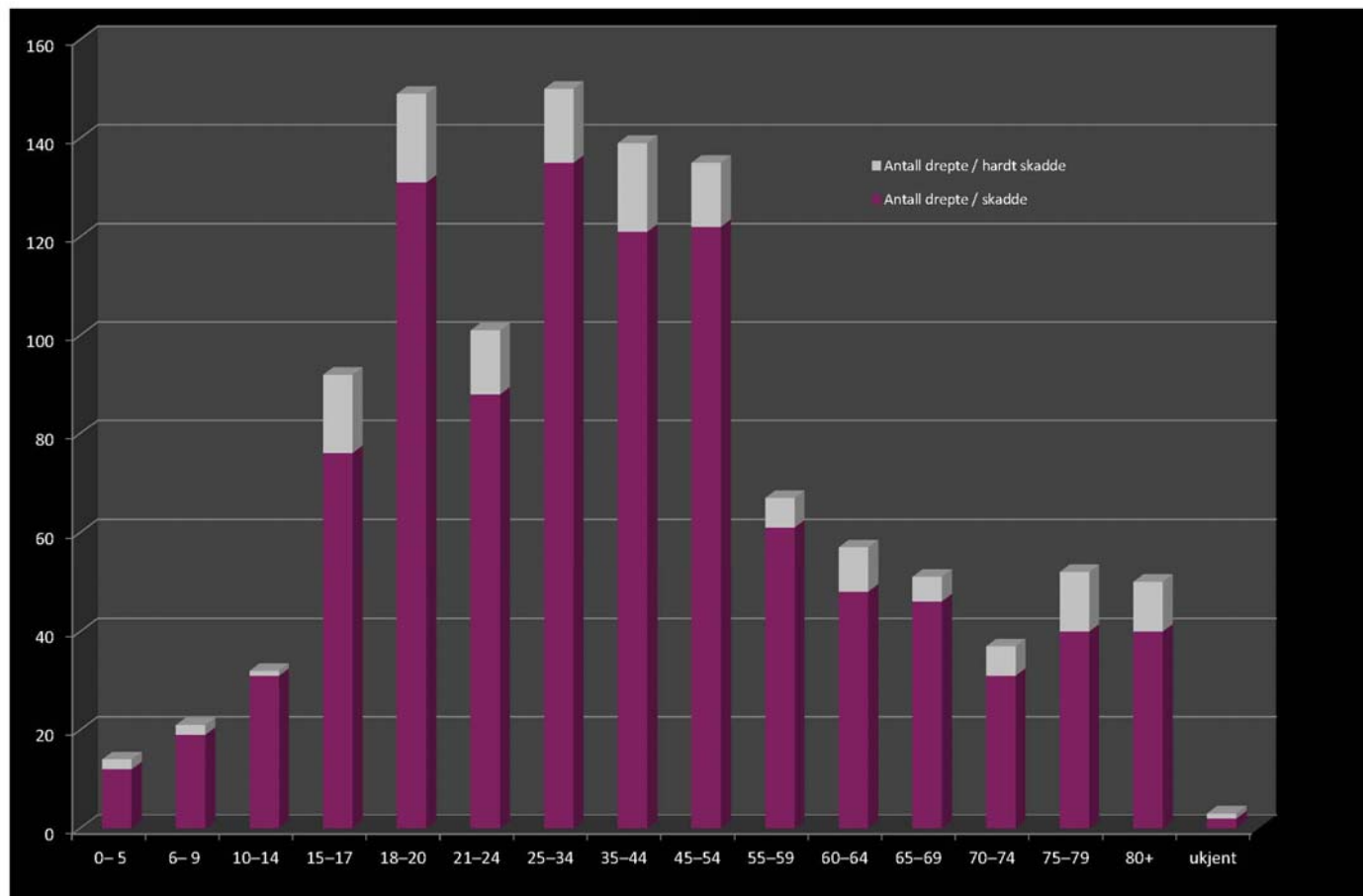
Her i fylket skuldast t.d. nesten 80% av dei harde skadetilfella og dødsfalla ulukker på slike vegar.

Men ulukkene skjer likevel spreidde, og med liten grad av opphopingar i punkt eller på strekningar.

Dødsulukker og ulukker med hardt skadde (alvorleg og svært alvorleg skadde) i fylket i perioden 2008 – 2012 går fram av kartvedlegget bak i rapporten.



## II-1.6 ALDER PÅ SKADDE OG DREPNE



Figur til venstre:  
Tal drepne/skadde etter  
aldersgruppe 2008 - 2012

Den lilla delen av søylene gjeld **alle** drepne og skadde, medan den kvite delen gjeld drepne og hardt skadde.

Grappa 15 – 24 er delt i tre søyler som til saman har dobbelt så mange drepne/skadde som grappa 25 – 35 (sjå og neste side).

***Merk at grappa 18 – 20 (tre årskull) har like mange skadde/drepne som heile grappa 25 – 34 (10 årskull).***

Dei yngste og dei eldste er minst utsette for trafikkulukker, men det er også dei gruppene som er minst eksponerte i trafikken.

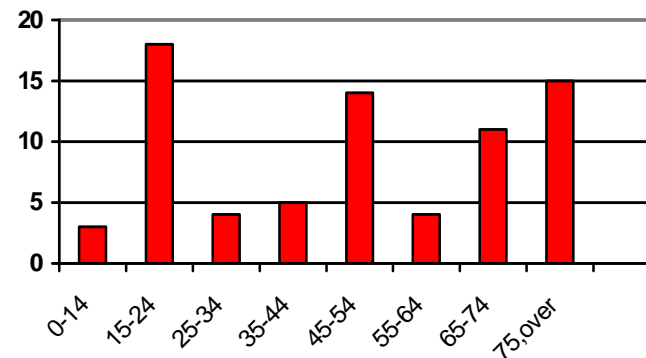
*Grafikk – Statens vegvesen*

## ALDER PÅ DREPNE

Figuren til høyre viser tal drepne i perioden 2003 - 2012 for ulike aldersgrupper. Grappa 15 – 24 hadde 18 omkomne – mot 8 i snitt for dei andre gruppene.

I perioden 2003 - 2012 var det her i fylket også mange eldre som vart hardt eller dødeleg skadde, sjå figuren til høyre (tal drepne etter aldersgrupper). Ser ein på skadde og drepne i høve til køyrelengd, viser det seg m.a. at dei eldste førarane har høgare risiko enn middelaldrande.

*Drepne i Sogn og Fjordane 2003 – 2012 etter aldersgrupper:*  
 - 14 og yngre  
 - 75 og eldre  
 - elles 10 års aldersgrupper

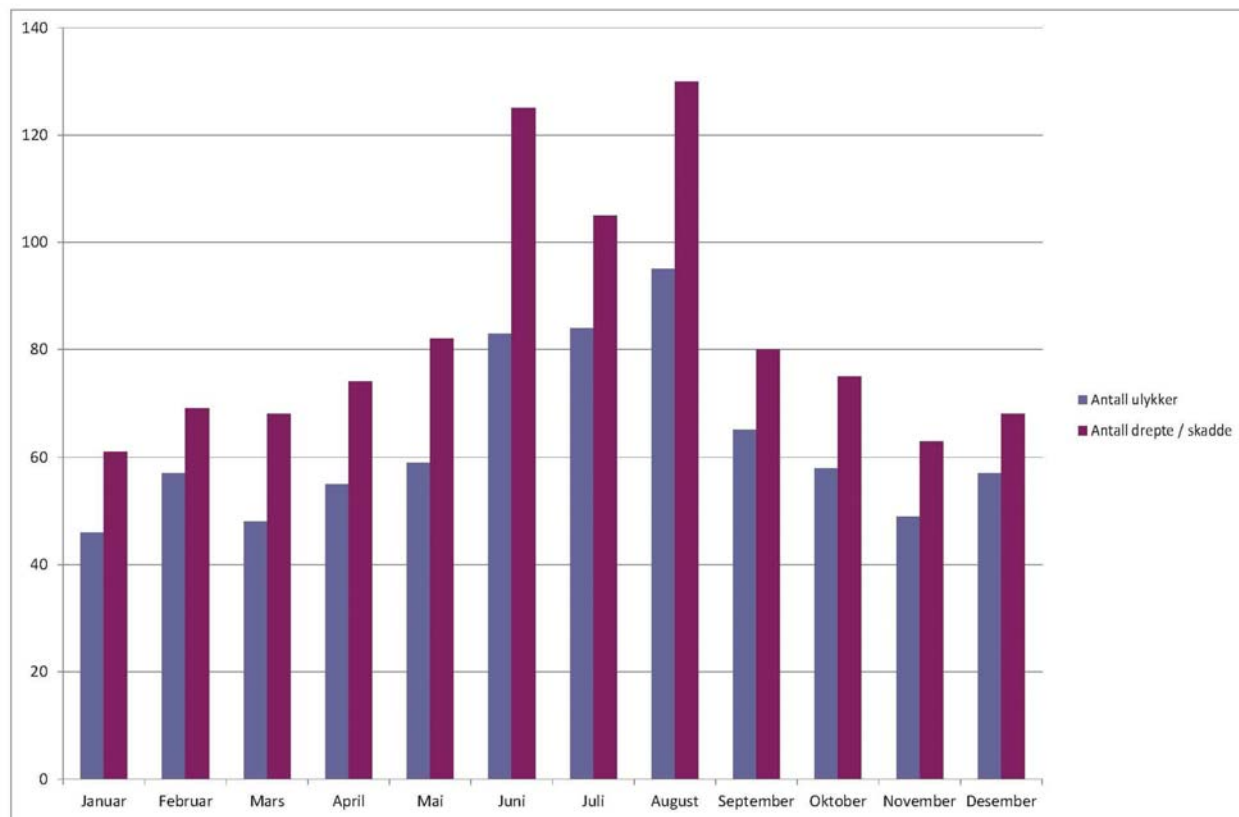


## DREPNE OG SKADDE ETTER ALDER OG TRAFIKANTGRUPPE

	Alle drepne og skadde		Bilførerar	Bilpassasjer	MC/-moped	Syklist	Fotgjengar	Andre	Tabellen til venstre syner alle drepne og skadde etter alder og trafikantgruppe. Risikoen for å verte skadd eller drepn i trafikkulukker er størst i alderen 15 - 24 år. <b>Over 30% av alle skadde var i den gruppa.</b> Denne aldersgruppa er risikoutsett i alle trafikantgrupper, men mest som bilførerar og passasjerar og som moped-/MCtrafikantar, slik det går fram av tabellen.
	Tal	%							
0 – 14	137		2	73	3	28	20	11	
15 – 24	677		323	219	88	10	27	10	
25 – 34	336		217	78	27	6	4	4	
35 – 44	254		162	34	37	7	10	4	
45 – 54	278		154	48	45	10	17	4	
55 – 64	214		119	55	16	7	8	9	
65 – 74	144		83	36	6	5	11	3	
75, over	153		82	47	1	5	12	6	
Ukjent	15		5	3	2	1	4	0	
SUM	2208	100%	1147	593	225	79	113	51	

*Fylket – periode 2003 - 2012*

## II-1.7 NÅR SKJER ULUKKENE?



Figuren til venstre viser korleis tal ulykker og tal drepne/skadde fordeler seg over året (i perioden 2008 – 2012).

Ulukestala varierer frå månad til månad, men det skjer flest ulykker om sommaren - når trafikken er størst og farten høgast.

I ein ulukkesanalyse for perioden 1999 – 2008 for Region vest, vart det avdekket at over halvparten av ulukkene med drepne/alvorleg skadde skjedde på tørr veg, og at det var relativt få drepne/alvorleg skadde i ulykker med heilt eller delvis snø- eller islagd veg.

Sett over veka er det skilnad på ulike ulukkestypar. Det er fleire utforkøyningar i helga enn på vanlege yrkedagar, medan andre ulukkestypar er meir jamt fordelt på dagane.

*Grafikk – Statens vegvesen*

## II-1.8 ULUKKESÅRSAKER

Tidlegare undersøkingar har vist at ved ca 70 % av trafikkulukkene er det menneskelege feil som er hovudårsak. Vegen eller trafikkmiljøet og tekniske feil ved køyretøyet er kvar årsak til 3-6 %. I 15-25 % er det kombinasjon mellom menneskeleg feil og veg/trafikkmiljø. Totalt er menneskelege feil medverkande faktor i opp til 95 % av ulukkene.

Sjølv om menneskelege feil er årsak til dei fleste ulukkene, vil konsekvensen av ei ulukke vere avhengig av tilhøve ved vegen, trafikkmiljøet og nytta tryggingsutstyr. Difor har også styresmaktene

ansvar for å tilby eit transportsystem som legg best mogleg til rette for sikker atferd og som gjer at konsekvensane av umedvitne feilhandlingar vert minst mogleg. Som døme kan ein vise til at midtrekkverk på veg nærast vil eliminere møteulukker, og siderekkverk eller utbetring av sideterreng vil gjere konsekvensane av utforkøyning mykje mindre.

Også personleg verneutstyr har mykje å seie for personskader. Ved bruk av bilbelte vil risikoen for dødsfall nesten bli halvert.

---

## II-1.9 ULUKKESKOSTNADER

Tabellen nedanfor viser kostnader i kroner pr. person ved ulike skadetilfelle

<i>Drepne</i>	<i>35 360 000</i>
<i>Hardt skadde</i>	<i>10 408 000</i>
<i>Lettare skade</i>	<i>1 068 000</i>
<i><u>Berre materielle skader</u></i>	<i><u>64 000</u></i>

Kjelde for kostnader ved drepne, hardt skadde og lettare skadde er: Statens vegvesen, ulukkeskostnader for ulike skadegrader i 2009-prisar, framskrivne med konsumprisindeksen.

Kostnader ved berre materielle er framskrivne frå kjent nivå i 2005.

I årleg gjennomsnitt i perioden 2009 - 2012, var det i Sogn og Fjordane 150 registrerte personskadeulukker med 4 drepne, 25 hardt skadde og 164 lettare skadde. Talet på ulukker med berre materiell skade er rundt rekna 2000 pr. år.

Ut frå dette var ulukkeskostnadene her i fylket ca.700 millionar kroner pr. år i 2013-prisar. Over halvparten er då kostnader knytt til velferdstap for trafikantane, medan resten fordeler seg på produksjonsbortfall, medisinske kostnader, materielle kostnader og administrative kostnader. Dei menneskelege tapa og lidingane som følgjer av trafikkulukker er likevel uråd å måla i pengar.

Viss ein tek høgde for underrapportering av ulukker, kan det hende at årlege kostnader vert over ein milliard kroner berre her i fylket.

## II-2. AKTØRAR I TRAFIKKTRYGGINGSARBEIDET

Ei rekkje lover og tilhøyrande forskrifter har innverknad på trafikktryggleiken. Her kan nemnast veglova, vegtrafikklova, plan- og bygningslova og folkehelselova.

Samferdselsdepartementet styrer trafikktryggingsarbeidet gjennom Nasjonal transportplan (NTP). **Vegdirektoratet** er det mest sentrale fagorganet for trafikktryggleik, og har m.a. det overordna faglege og økonomiske ansvaret for vegsektoren.

I oppfølginga av Nasjonal transportplan utarbeider Vegdirektoratet, i samarbeid med **Politidirektoratet**, Trygg Trafikk og **Sosial- og helsedirektoratet**, tiltaksplanar for trafikktryggingsarbeidet. Desse planane er retningsgjevande for Statens vegvesen, Politiet, helsestyresmaktene, Trygg Trafikk, fylkeskommunane og kommunane.

### **Fylkeskommunen og trafikktryggingsutvalet (FTU)**

§40 A i Vegtrafikklova pålegg fylkeskommunen eit ansvar med å tilrå og samordne tiltak for å fremje trafikktryggingsarbeidet i fylket. FTU er sentralt i dette arbeidet.

Frå og med 2010 fekk fylkeskommunen ansvaret for 80% av vegnettet i fylket. Fylkeskommunen fekk slik endå større ansvar for samferdsle og trafikktryggingsarbeid.

Det er fleire avdelingar i fylkeskommunane som arbeider med trafikktrygging – t.d. gjennom ansvaret for vidaregåande skular. Fylkeskommunen har også rettleiingsansvar overfor kommunane innan m.a. arealplanlegging – eit felt som har konsekvensar for

trafikktryggleik. Sameleis er trafikktryggingsarbeid ein sentral del av fylkeskommunane sitt arbeid for folkehelsa.

### **Trygg Trafikk**

Dette er ein landsomfattande organisasjon for det frivillige trafikktryggingsarbeidet, og fungerer som eit bindeledd mellom dette og styresmaktene. Trygg Trafikk arbeider for å oppnå best mogleg trafikktryggleik for alle trafikantgrupper.

### **Statens vegvesen**

Statens vegvesen planlegg og gjennomfører ei rekkje trafikktryggingstiltak på riks- og fylkesvegar. Midlane til riksvegar kjem frå staten, medan midlane til fylkesvegtiltak kjem frå fylkeskommunane.

Statens vegvesen gjennomfører trafikktryggleikssynfaringar i samarbeid med kommunane

Trafikant- og køyretøyavdelinga hjå Statens vegvesen har ansvar for trafikkmessige tilhøve ved køyretøy og for trafikantar på alle vegar og gjennomfører kontrollar på dette feltet. Statens vegvesen driv dessutan ulike trafikktryggingskampanjar

Statens vegvesen er faginstans for skilting/oppmerking og har skiltmyndet på riks- og fylkesvegar.

### **Politiet**

Politidistrikt, lensmannskontor og utrykkingspolitiet (UP) har ansvar for trafikk-/fartskontrollar, og arbeider med kontroll av førarar og køyretøy og med trafikkopplæring t.d. i barnehagar og

skular. Politiet etterforskar og rapporterer trafikkulukker med personskader og har vedtaksmynde for ein del trafikkregulerande tiltak.

Vidare står dei for juridisk sakshandsaming ved inndraging av førarrett.

### **Fylkesmannen**

Fylkesmannen si helseavdeling (**fylkeslegen**) har kontakt mot kommunal helseteneste, og har m.a. ansvar for helsevurdering knytt til saker om inndraging av førarrett. Fylkesmannen si utdanningsavdeling er rådgjevar overfor skuleverket. Begge desse avdelingane har såleis trafikktryggleik som del av sine arbeidsområde.

Vidare har fylkesmannen eit ansvar knytt m.a. til kommunane si arealplanlegging, der trafikktryggleik ofte vil vere eit tema.

### **Kommunane/KS**

Kommunane har ansvar for trafikktryggingsarbeidet på kommunale vegar og for å fremje trafikktryggingsarbeidet på riks- og fylkesvegar. Kommunane utarbeider eigne trafikktryggingsplanar, der trygg og god skuleveg har høg prioritet.

Kommunane har ansvaret for barnehagane og barne- og ungdomsskulane si trafikkopplæring og trafikktryggingsarbeid. Sameleis har kommunane ansvar for folkehelsearbeid. KS er kommunane sitt samarbeidsorgan.

### **Trafikkskulane**

Trafikkskulane gir føraropplæring og samarbeider med andre når det gjeld trafikkopplæring.

### **Busselskapa/drosjenæringa**

Busselskapa/drosjenæringa står som den utøvande part i transport til og frå skulane, og er ansvarlege for å utføre skuleskyssen. Dei er ansvarlege for transport av personar og for at standarden på transporten og bussane til ei kvar tid oppfyller dei krav og retningslinjer som gjeld.

Drosjenæringa har ei viktig oppgåve med trygg transport av spesielt unge og eldre.

### **Friviljuge organisasjonar**

Mange friviljuge organisasjonar har trafikktryggleik som del av sine arbeidsområde. Mellom desse kan nemnast motororganisasjonar som MA, KNA, NAF og andre trafikantorganisasjonar som t.d. motorsyssel- og sykkelorganisasjonar. Det finst og eigne organisasjonar for trafikkskadde.

### **Arbeidsgjevarar**

Alle arbeidsgjevarar har ansvar for helse, miljø og tryggleik (HMS) på arbeidsplassen – dette omfattar m.a. trafikktryggleik i yrkessamanheng.

## II-3. ANDRE PLANAR SOM ER VIKTIGE FOR TRAFIKKTRYGGINGSARBEIDET

### Overordna:

- Nasjonal transportplan (NTP) 2010 – 2019, forslag 2014 - 2023
- Nasjonal strategi for førebygging av personskadeulykker 2009 - 2014
- Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerheit på veg
- Plan for tiltak mot ungdomsulukker
- Kunnskapsløftet (m.a. læreplanar i grunn- og vidaregåande skule)

### Trygg Trafikk:

- Strategiplan 2014 - 2017
- Årlege handlingsplanar (årsplan)
- Policydokument: ”Trygg trafikk mener”

### Fylkeskommunen:

- Regional transportplan 2014 – 2023
- Fylkesplan og økonomiplan mv.
- Strategisk samferdselsplan 2010 - 2019
- Handlingsprogram - mål og strategiar for vidaregåande opplæring i Sogn og Fjordane
- Planar knytt til folkehelsearbeidet

### Statens vegvesen:

- Vegnormalar med krav til bygging og vedlikehald/drift av riks- og fylkesveggar
- Oppfølging NTP: Handlingsprogram for regionane
- Utreiingar, overordna planar og utbyggingsplanar for konkrete vegprosjekt – i samsvar med Plan og bygningslova
- Kampanjeplanar for Fartskampanjen «Sei i frå!», «Del vegen» osv.

### Politiet:

- Strategiplan for politiets trafikkteneste
- Trafikkhovudordre årleg for Sogn og Fjordane politidistrikt
- Eigne trafikkplanar m/måltal for samarbeidande lensmannsdistrikt

### Kommunane:

- Kommunale trafikktryggingsplanar med rullering minst 4. kvart år
- Bindande arealplanar etter Plan- og bygningslova: Kommune(del)-planar, reguleringsplanar og byggjeplanar for vegnettet
- Planar knytt til folkehelsearbeidet

## II-4. TOTALOVERSYN OVER AKTIVITETEN - delt etter aktivitetstype/målgruppe

Dette kapitlet skal vera eit samla oversyn over innsatsen innan trafikktryggingsarbeid i Sogn og Fjordane. Oversynet omfattar både dei løpande oppgåvene (tiltak som er i gang og skal vidareførast) og nye tiltak.

Inndelinga etter aktivitetstype/målgruppe har vore nytta også i tidlegare utgåver enn 2010 – 13.

Tiltak som er del av satsingsområde (kap. 3, 4, 5 og 6) er markerte med skuggelegging og tilvising til satsingsområde/tiltak (**4.2.1 -1 osv.**)

<b>A: Tiltak innfor opplæring og trafikantpåverknad</b>		
<b>A.1: Informasjons- og opplæringstiltak i småbarnsalder/barnehagen</b>	<b>ANSVARLEG</b>	<b>SAMARBEIDSPARTAR</b>
1 Opplæring av foreldre i bruk av sikringsutstyr, info knytt til svangerskapskurs, info/opplæring i barnehagane, kampanjar. Aktuelt å ha kurs om dette - <b>4.2.1 -1</b> <i>Mange av borna som omkjem i bil er dårleg sikra.</i>	<b>Trygg Trafikk</b>	Politiet, Statens vegvesen, fylkeslegen, kommunane (folkehelsekoordinator, helsestasjonar, barnehagane)
2 Foreldreopplæring, <b>4.4.1 -1</b>	<b>Trygg Trafikk</b>	Politiet, Statens vegvesen m.fl., barnehagane
3 Opplæringsmateriell: Informere og tilby materiell	<b>Trygg Trafikk</b>	Politiet, Statens vegvesen
4 Kurs for tilsette i barnehagane – <b>4.4.1-1</b>	<b>Trygg Trafikk</b>	KS/kommunane, barnehagane
5 «Trafikksikker barnehage». Få barnehagane til å følgje kriter for Trafikksikker barnehage og få godkjenning som trafikksikker barnehage	<b>Trygg Trafikk</b>	KS/kommunane, barnehagane
<b>A.2: Tiltak i barneskulen</b>		
1 Grunnleggjande trafikkopplæring, tema: Gå, refleks, ev buss, Aktive og trygge skuleborn, gå- og sykkeltdag, jamfør folkehelsearbeid - følgje opp sentrale føringar. Følgje kriteria for «trafikksikker skole» - <b>4.4.1-1</b>	<b>Trygg Trafikk</b>	KS/kommunane, skulane, Politiet, Statens vegvesen, Folkehelsa, busselskap
1a Trafikktrygging som tema i samsvar med Kunnskapsløftet	<b>Kommunane</b>	Fylkesmannen (undervisningsavdelinga), Trygg Trafikk, Politiet, Statens vegvesen og fleire aktørar
3 Reflekskampanje	<b>Trygg Trafikk</b>	Politiet, Statens vegvesen
4 Sykkelopplæring: Tilby info og opplæringsmateriell – 4.4.1-1	<b>Trygg Trafikk</b>	Den einsskilde skule, Politiet, Statens vegvesen
5 Uheldig biltrafikk bort frå skulane. Informasjonskampanje mot foreldre om å redusere køyring som kan vere farleg for trafikktryggleiken til fotgjengarar i skuleområdet, <b>4.3.1-1</b>	<b>Trygg Trafikk</b>	Kommunane/skulane, foreldreråd, Statens vegvesen, Politiet



6	Stimulere til generell trafikkopplæring for lærarar, <b>4.4.1-1</b>	<b>Trygg Trafikk</b>	Statens Vegvesen, trafikkskulane, høgskulen, kommunane
<b>A.3: Tiltak i ungdomsskulen</b>		<b>ANSVARLEG</b>	<b>SAMARBEIDSPARTAR</b>
1	Trafikktrygging som tema i samsvar med Kunnskapsløftet. <b>3.3.1-1, 4.4.1-1</b>	<b>Kommunane</b>	Fylkesmannen (undervisningsavdelinga), Trygg Trafikk, politiet, Statens vegvesen og fleire aktørar
2	Trafikk som tema,- fart, rus og personleg verneutstyr: Sende ut info ev kursing om kompetansesenteret «Trafikk og skule» som verktøy. Følgje kriteria for «trafikksikker skole», følgje opp sentrale føringar som t.d. sykkelhjelmkampanjar, ambassadørordningar, 4.4.1-1	<b>Trygg Trafikk</b>	Politiet, Statens vegvesen, Trygg Trafikk
3	Bruk av refleks, andre aktuelle informasjonstiltak (hjelm/sykkel, ansvar i trafikken....) ”Mjuka” trafikantar har også ansvar i trafikken, <b>3.3.1 -2</b>	<b>Trygg Trafikk, Politiet</b>	Statens vegvesen, kommunane (skulane), ev. organisasjonar (MA, NAF, ATL osv)
4	Påverke til at kommunane tilbyr trafikalt grunnkurs i skuletida (obligatorisk kurs som grunnlag for lærekjøring), <b>3.3.1 -3a</b> . Ny innføring av trafikk som valfag betrar høvet til å gjennomføre dette!	<b>Trygg Trafikk</b>	Statens Vegvesen, trafikkskulane, kommunane
4 a	Påverke at skulane tilbyr trafikk som valfag, 56 timar pr år, og Trafikalt grunnkurs går inn i dette.	<b>Trygg Trafikk</b>	Statens vegvesen, Kommunane, trafikkskulane
5	Stimulere til utdanning av lærarar til trafikalt grunnkurs – Også stimulere til generell trafikkopplæring for lærarar, <b>3.3.1 -3b</b>	<b>Trygg Trafikk</b>	Statens Vegvesen, trafikkskulane, høgskulen, kommunane
6	Årlege informasjonsmøte om føraropplæring – 16-åringar og føresette, fokus på mengdetrening. M.a. gje informasjon om føraropplæring, lover/reglar og om korleis privat lærekjøring (mengdetrening) bør skje, <b>3.3.1 -4 og 4.4.1 -2</b> <b>Mål for Statens vegvesen, Region Vest er at alle får tilbod !</b>	<b>Statens vegvesen</b>	Skulane (kommunane), trafikkskulane, Trygg Trafikk, politiet
7	Foreldre/føresette bør få tilbod om å vere med på kjøretimar for å få informasjon, <b>4.4.1-3</b>	<b>ATL- Trafikkskulane</b>	Statens vegvesen
<b>A.4: Tiltak i/knytt til vidaregåande opplæring</b>		<b>ANSVARLEG</b>	<b>SAMARBEIDSPARTAR</b>
3	Stimulere til trafikktryggingarbeid i vidaregåande skule, særleg med tema og opplegg retta mot avgangselevar/russen – <b>3.3.1-5</b>	<b>Fylkeskommunen, opplæringsavd.</b>	Statens vegvesen, trafikkskulane, Trygg Trafikk og Politiet. Kvar skule/folkehelsegruppa ved skulen , russestyret, elevorganisasjonar, ungdomspolitisk utval
6	Møte med lærlingar - Orienterer om trygg kjøring, mengdetrening osv., <b>3.1.2-3</b>	<b>Fylkeskommunen, opplæringsavd.</b>	Skulane, Statens vegvesen

<b>A.5: Generell trafikantpåverknad som gjeld alle eller grupper av trafikantar</b>	<b>ANSVARLEG</b>	<b>SAMARBEIDSPARTAR</b>
1a Sentrale kampanjar for Statens Vegvesen vert utført i samsvar med kampanjeplan. T. d. «fartskampanjen» og ny kampanje 2013: «Del veggen»	<b>Statens vegvesen Transportavd.</b>	Politiet, Trygg Trafikk m.fl.
1b Sentrale kampanjar Trygg Trafikk: Til dømes sykkelkampanje, aktive skuleborn	<b>Trygg Trafikk</b>	Politiet, Statens vegvesen, kommunane m.fl.
2 Informasjonsmøte i regi av skule osv.– aktivisere foreldra – gå-opplæring (gå trygt), aktive skuleborn, bussopplæring, reflekskampanje, sykkelopplæring , <b>4.1.1</b>	<b>Trygg Trafikk</b>	Politiet, Statens vegvesen, skulane (kommunane), ruteselskapa
3 Sei i frå! skal utførast i samsvar med kampanjeplan som nasjonalt eller regionalt prosjekt <b>3.1.2 -1</b>	<b>Statens vegvesen Veg- og transport- avdelinga</b>	Politiet
4 ”Livreddande vinterkolleksjon” – for å gjere bruk av refleksutstyr meir populært mellom dei unge, - oppfølging <b>3.4.1 -1</b>	<b>FTU</b>	<b>Trygg Trafikk</b>
5 Tiltak for generelt betre trafikkkultur mellom ”mjuke” trafikantar – dei har også ansvar i trafikken. Reflekskampanjar og Vegvesenet sin kampanje 2013 «Del veggen» er døme på slike tiltak.	<b>Statens vegvesen, FTU, Trygg Trafikk, Politiet,</b>	Kommunane, organisasjonar
6 Rus – Førebyggjande informasjon og opplæring, m.a. ansvarleggjere foreldregruppa. Alle skal ha informasjon om verknad og konsekvens av køyring i påverka tilstand (t.d. prøve promillebriller) <b>3.4.1 -2 og 4.4.1 -4</b>	<b>Trygg Trafikk, Statens vegvesen, Politiet</b>	
7 Tilby informasjon knytt til spesielle trafikant-/køyretøygrupper. Informasjon t.d. overfor motorsykkelmiljø, bilmiljø (ombygde ”ungdomsbilar” osv.) – delta med informasjon på møte/samlingar, <b>3.4.1-3</b> Vegvesenet har t.d. samarbeid med Fjord1 om informasjon på ferjene.	<b>Statens vegvesen Veg- og transport- avd., Trafikant- og køyretøyavdelinga</b>	Politiet, organisasjonar, arrangørar, fylkeskommunen, kommunane (folkehelse-koordinator)
8a Informasjon overfor flyktningar/asylsøkarar. Dette bør gå inn i kommunane si kursing for desse gruppene – m.a. i språk/samfunnsundervisning	<b>Kommunane</b>	Statens vegvesen, Politiet, Trygg Trafikk, UDI
8b Informasjon overfor arbeidsinnvandrarar. Arbeidsgjevarar har her eit ansvar – knytt til det generelle helse-, miljø- og tryggleiksarbeidet (HMS)	<b>Arbeidsgjevarar</b>	Statens vegvesen, Politiet, Trygg Trafikk
9 ”Jentenes trafikaksjon” – sende info til jenter 16 -18 år. Få jenter til å påverke gutane til å køyre trygt og fint, <b>3.1.2 -2</b> Denne held fram – sentralt/nettbasert.	<b>Trygg Trafikk</b>	Fylkeskommunen
<b>A.6: Tiltak retta spesielt mot utsette trafikantgrupper</b>	<b>ANSVARLEG</b>	<b>SAMARBEIDSPARTAR</b>
1 ”Eldre i trafikken” – generell informasjon retta mot alle eldre (ikkje berre bilførarar)	<b>Trygg Trafikk</b>	Politiet, motororganisasjonar, forsikringsselskap, pensjonistlag, fylkeskommunen
2 Kurs for eldre bilførarar 65+: Det bør vere tilbod i alle kommunar. Autoriserte trafikkskolers landsforbund (ATL) har avtale med Vegdirektoratet om dette	<b>ATL, pensjonist- laga</b>	Trafikkskulane, Fylkeslegen, politiet, Statens vegvesen, kommunane (Folkehelsekoordinator?)
4 Samordne arbeidet med å ta risikogrupper ut av trafikken (§34 i vegtrafikklova). Startar med gjennomføring av «Førarkortprosjektet» - Satsingsområde kap.6	<b>Fylkesmannen v/ fylkeslegen, Statens vegvesen, Politiet</b>	

5	Handikapkøyretøy – t.d. elektriske rullestolar må vere mest mogleg synlege i trafikken ved bruk av farge/lys/refleks.	Hjelpemiddel-sentralen	
<b>A.7 Trafikktryggingsarbeid som del av HMS (Helse, miljø, tryggleik)</b>		<b>ANSVARLEG</b>	<b>SAMARBEIDSPARTAR</b>
1	Medverke til at trafikktrygging vert del av HMS i bedrifter/institusjonar <b>5.1.1-1</b>	<b>Trygg Trafikk</b>	Bedrifter (off./priv.), kommunane <i>Jf. Trygg Trafikk si satsing «Trafikksikker kommune»</i>
2	Temadag med fokus på trafikktrygging/HMS som del av "Eit trygt lokalsamfunn". Kople tiltaket til Sogn og Fjordane sin status som trygt lokalsamfunn , <b>5.1.1.2</b>	<b>Fylkeskommunen v/folkehelsesteam</b>	Trygg Trafikk
3	Trafikktrygging inn som del av HMS-mappa i fylkeskommunen. Køyretøykrav skal vere ein del av HMS-mappa, <b>5.1.1.3</b>	<b>Fylkeskommunen v/ personalavd.</b>	Trygg Trafikk
5	Krav ved innkjøp av passasjertransport: Tryggast mogleg køyretøy ved rute-/skuleskyss, m.a. skal alle bussar i rute- og skuletransport ha bilbelte til alle passasjerar innan 2014, <b>5.2.1-1</b>	<b>Fylkeskommunen ved samferdsle-avdelinga</b>	
6	Arbeide – gjennom kontroll og informasjon – for at også godstransport skjer på ein forsvarleg måte, <b>5.2.1-2</b>	<b>Statens vegvesen</b>	Trygg Trafikk
<b>B: Fysiske tiltak</b>			
<i>Temaet er kopla mot NTP og RTP slik at ein ikkje får unødvendig gjentakning.</i>			
<b>B.1: Vedlikehald ut frå omsynet til trafikktryggleiken er eit generelt krav</b>		<b>ANSVARLEG</b>	<b>SAMARBEIDSPARTAR</b>
<b>B.2: Rassikring</b>		<b>ANSVARLEG</b>	
1	Prioritering av rassikringsprosjekt går fram av NTP og RTP	<b>Politisk nivå stat-fylke, vegvesenet</b>	
<b>B.3: TS-synfaringar i kommunane</b>		<b>ANSVARLEG</b>	<b>SAMARBEIDSPARTAR</b>
1	Gjennomføre trafikktryggleikssynfaringar (TS-synfaringar) i kommunane - synfaring i alle kommunane med tre års intervall	<b>Statens vegvesen</b>	Kommunane, Politiet, fylkeskommunen, rutebilselskapa, Trygg Trafikk
<b>B.4: Fysiske tiltak for mjuke trafikantar, særleg born</b>			
1	Kvalitetssikre gangfelt Plassering, opplysning, skilting, sentrale retningslinjer frå Statens vegvesen	<b>Vegvesen, fylkes-kommune, kommunane</b>	Politiet

2	Arbeide for auka utbyggingstakt for gang- og sykkelveggar Dette gjeld både riksveggar, fylkesveggar og kommunale veggar	<b>Politisk nivå stat- fylke, vegvesenet, KS/kommunane</b>	FTU (m.a. aksjon skuleveg)
3	Gang- og sykkelveggar langs fylkesveggar: Prioritering går fram av RTP	<b>Fylkeskommunen, Statens Vegvesen</b>	Kommunane
4	Auka bruk av redusert fartsgrense ved skular, bustadfelt og i sentrum av tettstader/byar. Differensiert bruk av 30, 40 og 50 km/t.	<b>Statens vegvesen, fylkeskommunen, kommunar</b>	Politiet
5	Trygg utforming av trafikkområda ved skular.	<b>Statens vegvesen, fylkeskommunen, kommunar</b>	Trygg Trafikk
<b>B.5: Fysiske tiltak mot møte- og utforkøyringsulukker</b>		<b>ANSVARLEG</b>	<b>SAMARBEIDSPARTAR</b>
1	Oppsetjing av rekkverk. Gjennomføre årleg program for oppsetting av rekkverk på riks-, Europa- og fylkesvegnettet. Arbeide for rekkverk også på kommunale veggar	<b>Statens Vegvesen fylkeskommunen Kommunane</b>	
2	Trafikktryggingssrevisjon og analyse av dei farlegaste vegane skal gjennomførast i samsvar med handlingsprogram NTP	<b>Statens vegvesen fylkeskommunen</b>	
3	Stopplassar/kvileplassar ”stopp og sov” - der tyngre køyretøy og andre bilar kan stoppe. Dette vil og gje fleire plassar å køyre ut for å sleppe trafikk forbi. Skal gjennomførast i samsvar med handlingsprogram NTP.	<b>Statens Vegvesen fylkeskommunen</b>	Kommunane
<b>C: kontroll og overvaking</b>			
<b>C.1: Kontroll/overvakings-aksjonar</b>		<b>ANSVARLEG</b>	<b>SAMARBEIDSPARTAR</b>
1	Målretta kontrollar (type kontroll, tid, stad, målgruppe), i samsvar med politiet og Statens vegvesen sine handlingsplanar, <b>3.2.1-3</b>	<b>Statens vegvesen Politiet</b>	
2	Arbeide for auka ressursar til å få meir synleg politi på vegen (politisk påverknad). <b>3.2.1-1</b>	<b>Fylkeskommunen</b>	
3	Arbeide for ein tredje UP-patrolje i S. og Fj., (politisk påverknad). <b>3.2.1 -2</b>	<b>Fylkeskommunen</b>	
4	Planlegge, samarbeide og utføre glidelås- kontrollar med SVV, <b>3.2.1 -4</b>	<b>Politiet</b>	Statens vegvesen (Rapportering til FTU skjer tilsvarande, og er lik den for POD)
5	Kunnskapsbasert kontrollverksemd., <b>3.2.1 -5</b>		
6	Målretta kontroll mot ”verstingar”, <b>3.2.1 -6</b>		
7	Prioritere kontrollar knytt til: RUS, FART, VERNEUTSTYR., <b>3.2.1 -7</b>		
8	Kontroll/ informasjon retta mot utanlandske gjestearbeidarar		
9	Kontrollaksjonar ved skulane for å motverke ulovleg/uheldig køyring, <b>4.3.1 -2</b>	<b>Politiet</b>	Statens vegvesen, Trygg trafikk (informasjon)
10	Kontroll av sikring av born i bil, informasjon, <b>4.2.1 -2</b>	<b>Statens vegvesen</b>	Politiet, Helsetenesta/Trygg Trafikk (informasjon)

<b>C.2: Informasjon om kontroll/overvaking</b>	<b>ANSVARLEG</b>	<b>SAMARBEIDSPARTAR</b>
1 Informasjon og bruk av media, m.a. informere etter alle kontrollar	<b>Politiet, Statens vegvesen</b>	
<b>C.3: Regelverk for kontroll</b>	<b>ANSVARLEG</b>	
1 Arbeide for betra regelverk når det gjeld avvising av trafikkfarlege køyretøy i vare/-persontransport, <b>5.2.1-4</b>	<b>Fylkeskommunen v/ FTU og politisk leiing, Statens vegvesen</b>	
<b>D: Tiltak retta mot kommunane</b>		
<b>D.1: Trafikktrygging i kommunale planar m.v.</b>	<b>ANSVARLEG</b>	<b>SAMARBEIDSPARTAR</b>
1 Påverke ved informasjon/rettleiing til utarbeiding og revisjon av kommunale trafikktryggingssynfaringar – få dette inn som ein løpande aktivitet	<b>FTU, Statens vegvesen</b>	Trygg Trafikk, KS/kommunane
2 Løyvingar til Aksjon skuleveg og oppfølging av desse slik at dei vert gjennomførde. Fordelingsnøkkelen vert no endra slik at FTU (Fylke/stat) kan bidra med 75%	<b>FTU, Fylkeskommunen</b>	Kommunane, KS
3 Samordne arealbruk med tanke på trafikktryggleik - t.d. redusere bilbruk nær skuleområde og gjere det lettare å få til trygge gang-/sykkelvegar	<b>Kommunane</b>	Fylkeskommune/statsetatar (rettleiing og planhandsaming)
4 Trafikktryggingssynfaringar vert tilbydd/gjennomført i kommunane kvart 3. år	<b>Statens vegvesen</b>	Kommunane, Politiet, Trygg Trafikk
5 Arbeide for å innføre «Trafikksikker kommune» i samsvar med Trygg trafikk sitt opplegg Under dette: m.a. «Trafikksikker skole», «Trafikksikker barnehage», <b>4.1.1-1, 4.1.1-2, 5.1.1-1</b>	<b>Trygg Trafikk</b>	KS/kommunane
<b>E: Alternative transporttiltak/lokale transporttilbod</b>		
<b>E.1 Transport for born og ungdom</b>	<b>ANSVARLEG</b>	<b>SAMARBEIDSPARTAR</b>
1 Vidareføre ordninga med ungdomskort på same nivå som i dag <b>3.1.1-1</b>	<b>Fylkeskommunen, samferdsleavd.</b>	Rutenæringa
2 Vidareføre ordninga med heimkøyring av ungdom frå tettstad, ”Trygt Heim for ein 50-lapp”, der det er trafikkgrunnlag for det i heile fylket, <b>3.1.1-2</b>	<b>Fylkeskommunen, samferdsleavd.</b>	Taxinæringa, rutenæringa, kommunane, ungdomsråda, arrangørar

3	Støtte alternativ transport til/frå ungdomsarrangement på kveldstid - lokalt transporttilbod for ungdom, <b>3.1.1-3</b>	<b>Fylkeskommunen, samferdsleavd.</b>	Taxinæringa, rutenæringa, kommunane, ungdomsråda, arrangørar
4	Samordning av arrangement og transport (stille krav til arrangørane). Bruk av politivedtektene, stille vilkår om alternativ transport til og frå arrangement, <b>3.1.1-4</b>	<b>Politiet</b>	Arrangørar
5	Trygg transport til og frå fritidsaktivitetar, køyrereglar, haldningsskaping, informasjon, oppmoding om tygg samkøyring, <b>4.2.2-1</b>	<b>Arrangørar (lag, organisasjonar mm)</b>	Trygg Trafikk, Statens vegvesen, Politiet
<b>E.2 Transport til skule</b>		<b>ANSVARLEG</b>	<b>SAMARBEIDSPARTAR</b>
1	Fleksibel skuleskyss: Busskort knytt til skuleskyss kan nyttast på ein del andre ruter også – ordninga skal haldast oppe og vidareførast, <b>3.1.1 -5</b>	<b>Fylkeskommunen, samferdsleavd.</b>	Kommunar
3	Tryggast mogleg køyretøy ved skuleskyss. Krav om sitjeplass for alle og bilbelte (ligg i anbodsgrunnlaget, pluss lovkrav), <b>5.2.1 -1</b>	<b>Fylkeskommunen, samferdsleavd.</b>	Ruteselskap og andre transportørar
<b>E.3 Transport for andre grupper</b>		<b>ANSVARLEG</b>	<b>SAMARBEIDSPARTAR</b>
1	Transporttilbod for eldre og andre med særskilde behov Det vert t.d. fleire eldre og funksjonshemma mv. utan førarrett	<b>Fylkeskommunen, samferdsleavd.</b>	Pensjonistlag, KS/Kommunane, Transportnæringa, Lag og organisasjonar, frivilligsentral ....

# Trafikkulykker i Sogn og Fjordane 2008-2012

