



SOGN OG FJORDANE  
FYLKESKOMMUNE



# Fylkeskommunal handlingsplan for trafikktrygging 2018-2021

Vedteken i fylkestinget 5. desember 2017



[www.sfj.no](http://www.sfj.no)

## FORORD

Gjennom vegtrafikklova §40a har fylkeskommunen eit ansvar for å koordinere trafikktryggingsarbeidet i fylket. Handlingsplanen for trafikktrygging skal koordinere og samordne arbeidet med trafikktrygging i fylket.

Stortinget har vedteke visjonen om 0 drepne og 0 hardt skadde i trafikken. Fylkestrafikktryggingsutvalet i Sogn og Fjordane har denne visjonen som ei rettesnor i sitt arbeid med trafikktrygging. Fylkeskommunen har ikkje mynde til å instruere andre deltagarar i trafikktryggingsarbeidet, men vi kan oppmøde til å samarbeide systematisk og målretta i lag for å nå den overordna visjonen om drepne og hardt skadde og redusere ulukkestala i fylket. Gjennom handlingsplanen inviterer FTU til eit systematisk og målretta samarbeid med andre aktørar.

Analysar over ulukkene i Sogn og Fjordane viser at utforkøyringsulukker er den største kategorien ulukker i fylket. Deretter kjem møteulukker. Fylkesvegane i Sogn og Fjordane er smale og svingete. Av den grunn er det vanskeleg og kostnadskrevjande å gjennomføre fysiske tiltak for å hindre møteulukker. Tiltak for å hindre utforkøyringsulukker vert handtert gjennom prioriteringar i Regional transportplan.

Handlingsplanen er først og fremst retta inn mot haldningsskapande arbeid for å få trafikantar til å bruke godkjent sikringsutstyr på rett måte. Analysar viser at mange ulukker skuldast førarar i ruspåverka tilstand. Rusførebygging og å hindre/redusere ulukker som skuldast rus er derfor eit viktig satsingsområde i handlingsplanen. Trygg Trafikk har sett i gang prosjektet Trafikksikker kommune. I handlingsplanen er det lagt opp til at alle kommunar skal ha sett i gang prosessen med å bli godkjent som Trafikksikker kommune i løpet av planperioden fram mot 2021. Også fylkeskommunen må vurdere å sette i gang ein slik prosess. Vi ser stadig oftare døme på dårlig trafikkåtferd som set andre trafikantar sitt liv og helse i fare. God trafikkåtferd er derfor eit satsingsområde i den nye trafikktryggingsplanen.

Norolv Distad  
FTU-leiar

## INNHOLD

1.	INNLEIING .....	5
2.	TRAFIKKTRYGGLEIKSANALYSE .....	6
3.	VISJON OG OVERORDNA MÅL, VAL AV SATSINGSOMRÅDE.....	9
4.	SATSINGSOMRÅDE: SIKRINGSUTSTYR.....	11
4.1.	MÅL: AUKA BRUK AV GODKJENT SIKRINGSUTSTYR .....	12
4.1.1.	STRATEGI: INFORMASJON, KAMPAJAR OG KONTOLLAR .....	12
4.1.2.	STRATEGI: SIKRING AV BARN I BIL.....	12
4.1.3.	STRATEGI: BRUK AV REFLEKS OG SYKKELHJELM .....	13
4.2.	MÅL: RIKTIG BRUK AV SIKRINGSUTSTYR I BIL.....	13
4.2.1.	STRATEGI: INFORMASJON, KAMPAJAR OG KONTOLLAR .....	13
5.	SATSINGSOMRÅDE: RUSFØREBYGGING .....	14
5.1.	MÅL: NULLTOLERANSE FOR Å KØYRE PÅVERKA AV RUSMIDDEL.....	15
5.1.1.	STRATEGI: KONTROLL OG TESTING .....	15
5.1.2.	STRATEGI: SYNLEGGJERE KONSEKVENSAR AV KØYRING I RUS .....	15
6.	SATSINGSOMRÅDE: TRAFIKKSIKKER KOMMUNE .....	16
6.1.	MÅL: 10 KOMMUNAR GODKJENT I PERIODEN 2018 – 2021.....	17
6.1.1.	STRATEGI: ALLE KOMMUNAR HAR STARTA PROSESSEN MED Å BLI TRAFIKKSIKKER KOMMUNE .....	17
6.1.2.	STRATEGI: TRAFIKKSIKRE SKULAR OG BARNEHAGAR.....	17
7.	SATSINGSOMRÅDE: TRAFIKKÅTFERD .....	18
7.1.	MÅL: ALLE I TRAFIKKEN SKAL VISE GOD TRAFIKKÅTFERD .....	19
7.1.1.	STRATEGI: TA OMSYN TIL ANDRE TRAFIKANTAR .....	19
7.1.2.	STRATEGI: FÅ NED FARTSNIVÅET .....	19
7.1.3.	STRATEGI: BRUK AV VIRTUELLE HJELPEMIDDEL UNDER SJÅFØROPPLÆRING .....	20
7.1.4.	STRATEGI: REDUSERE OMFANGET AV RISIKOFYLTT TRANSPORT/KØYRING.....	20

## 1. INNLEIING

Arbeidet med handlingsplan for trafikktrygging baserer seg på analysar av ulukker i kunnskapsgrunnlaget til Regional transportplan 2018 – 2027, samt overordna nasjonale mål for trafikktryggingsarbeidet.

Politiet sitt register over vegtrafikkulukker dannar grunnlaget for all trafikktryggingsarbeid i Norge. Dei offisielle statistikkane vert utarbeida av Statistisk sentralbyrå på bakgrunn av data som vert sendt over frå politiet. Med *vegtrafikkulukke* forstår ein ei dødsulukke eller ei ulukke med personskade der skaden ikkje er ubetydeleg. Statistikk over vegtrafikkulukker er avgrensa til ulukker som skjer på offentleg eller privat veg, gate eller plass som er open for ålmenn ferdsel. I ei vegtrafikkulukke må som regel minst eitt køyretøy vere innblanda.

Trafikkulykker påfører store menneskelege lidningar, og har monalege samfunnskostnader. Transportøkonomisk Institutt berekna at vegtrafikkulykkene i 2014 medførte samfunnsøkonomiske kostnadar på 26,7 mrd. kroner. Ei trafikkulukke der ein person vert drepen eller hardt skada er kostnadsrekna til høvesvis om lag 38,3 mill. og 12 mill. kroner. Kostnadar knytt til einskild tilfelle av lettare skadde er estimert til 760 507 kr. I lys av kva midlar som vert løyvd til trafikksikring er kostnadane svært store.

Etter [vegtrafikklova §40a](#) har fylkeskommunen eit ansvar for å tilrå og koordinere tiltak til å fremme trafikktryggleiken i fylket. Departementet kan gje forskrifter med nærmere føresegner om at fylkeskommunen vert pålagt å utarbeide og gjennomføre ulike tiltak knytt til trafikktryggleik, inkludert tiltak på vegnettet og tiltak knytt til skuleskyss. I forskrift kan departementet gje reglar om at kommunane vert pålagde å utarbeide og gjennomføre ulike trafikktryggingstiltak knytt til skuleskyss.

Planen vil i det vidare presentere eit samandrag av tryggleksanalysen for Sogn og Fjordane utarbeidd til kunnskapsgrunnlaget til Regional transportplan 2018-2027. Nasjonale mål og føringar vil saman med tryggleksanalysen vere grunnlaget for overordna målsetting for trafikktryggleiken, samt kva satsingsområde som vil få særskild merksemd i trafikktryggingsarbeidet i planperioden. Under kvart satsingsområde er det definert fleire målsetningar med tilhøyrande strategiar og tiltak som stettar opp under overordna mål og visjon for arbeidet med trafikktryggleiken i Sogn og Fjordane.



## 2. TRAFIKKTRYGGLEIKSANALYSE

Frå 2010 fekk fylkeskommunen ansvar for ein større del av vegnettet ved at ein del av riksvegnettet vart ført over til fylkeskommunane. Med det følgde eit endå tyngre ansvar for trafikktryggleiken, noko som ein må sjå i samanheng med at fylkeskommunen har lovpålagt ansvar for folkehelse i eiga tenesteyting, forvaltning og planlegging.

Trafikkulykker påfører store menneskelege lidinger, og har monalege samfunnskostnader. Transportøkonomisk Institutt berekna at vegtrafikkulykkene i 2014 medførte samfunnsøkonomiske kostnadar på 26,7 mrd. kroner.

I 2016 var det 135 drepne i vegtrafikken i Norge. Dette er 18 fleire enn i 2015, men 30 færre enn i 2014 og heile 70 færre enn i 2013. Vi har hatt ein klar positiv trend sidan 1970 her i landet, sjølv om trafikkmengda er meir enn tredobla. Viss risikoen for å verte drepen per køyrde km hadde vore den same som i 1970 hadde vi hatt 1850 drepne i trafikken i 2015 i staden for 117.

Fysiske trafikktryggingstiltak som til dømes sikring av sideterregng skal prioriterast i handlingsprogrammet til Regional transportplan. Handlingsplan for trafikktrygging skal først og fremst prioritere og samordne haldningsskapande tiltak for å sikre våre trafikantar i Sogn og Fjordane.



- I 2016 var det 135 drepne i vegtrafikken i Norge. Dette er 12 færre enn i 2014 men 18 fleire enn i 2015, som var det beste året i så måte sidan 1947.
- I perioden 2007-2016 var det 272 drepne og hardt skadde i vegtrafikkulukker i Sogn og Fjordane. Ulukkene fordeler seg med 63 drepne og 209 hardt skadde.
- I 2016 var det 4 drepne og 17 hardt skadde, til saman 21 drepne/hardt skadde.
- Utforkøyringsulukkene har medført flest personar drepne og hardt skadde i Sogn og Fjordane i tidsperioden 2007-2016. Utforkøyringsulukker utgjer 43 prosent av totalen drepne og hardt skadde. Å hindre utforkøyringsulukker vil såleis vere viktig i arbeidet med å redusere talet drepne og (hardt) skadde i trafikken.
- Kategorien møteulukker har nest flest hardt skadde og drepne i Sogn og Fjordane med 31 prosent av totalen.
- I perioden 2007-2016 er det aldersgruppa 25-34 år som har flest drepne og hardt skadde samla sett i 10-års perioden. Aldersgruppene 18-20 år og 45-54 år har flest drepne, 10 stk. i kvar gruppe.
- Om ein sumrar talet på drepne og hardt skadde i ungdomsgruppa 16-24 år finn ein at gruppa utgjer om lag 30 prosent av dei drepne, og om lag 28 prosent av dei hardt skadde. Altså om lag ein tredjedel av totalen.
- Aldersgruppa 75-84 år ser ut til å ha høge ulukkestal i høve til aldersgruppene 55-64 år og 65-74 år. I forhold til køyrelengde er aldersgruppa 75-84 overrepresentert i ulukkesstatistikken, og har fleire skadde og drepne enn deltagninga i trafikken skulle tilseie.
- Bilulukkene er den langt største årsaka til drepne og hardt skadde. Bilulukkene utgjer 73 prosent av totalen. Og det er bilførar som oftast vert drepne eller hardt skadd. Bilførarar utgjer om lag 47 prosent av drepne og hardt skadde.
- Onsdag er dagen med flest drepne, med 21 prosent av dødsulukkene. Dernest torsdag og søndag med 16 prosent kvar.
- I 2015 var det mistanke om bruk av rusmiddel i 5,8 prosent av ulukkene med drepne og skadde. Dette er ein oppgang på 1,3 prosent i høve til i 2014.

### *Utviklingstrekk på ulukker i Sogn og Fjordane*

I perioden 2007-2016 er det 272 drepne og hardt skadde i vegtrafikkulukker i Sogn og Fjordane. Ulukkene fordeler seg med 63 drepne og 209 hardt skadde. I 2016 var det 4 drepne og 17 hardt skadde, til saman 21 drepne/hardt skadde. Snittet for perioden er på høvesvis 6,3 drepne og 20,9 hardt skadde. Såleis er 2016 under snittet for 10-års perioden. I perioden er det berre 2014 som har samla tal drepne og hardt skadde lågare enn 2016.

Utforkøyringsulukkene har medført flest personar drepne og hardt skadde i Sogn og Fjordane i tidsperioden 2007-2016. Utforkøyringsulukker utgjer 43 prosent av totalen drepne og hardt skadde, der 32 personar vart drepne og 84 personar vart hardt skadde. Å hindre utforkøyringsulukker vil såleis vera viktig i arbeidet med å redusere talet drepne og (hardt) skadde i trafikken. Kategorien møteulukker har nest flest hardt skadde og drepne med 31 prosent av totalen.

Viss ein ser på tal drepne og alle skadde har ein følgjande fordeling mellom ulukkegrupper, samanlikna med tal for Norge samla sett:

- Ulukker med påkøyring bakfrå utgjer omlag 13 prosent av totalen i Sogn og Fjordane. I Norge samla sett om lag 18 prosent.
- Utforkøyringsulukker utgjer omlag 45 prosent av totalen i Sogn og Fjordane. I Norge samla sett om lag 26 prosent.
- Møteulukker utgjer omlag 23 prosent av totalen i Sogn og Fjordane. I Norge samla sett om lag 17 prosent.
- Ulukker med kryssande køyreretninger utgjer omlag 10 prosent av totalen i Sogn og Fjordane. I Norge samla sett om lag 11 prosent.
- Fotgjengarulukker utgjer omlag 4 prosent av totalen i Sogn og Fjordane. I Norge samla sett om lag 8 prosent.
- «Andre» ulukker utgjer om lag 5 prosent av totalen i Sogn og Fjordane. I Norge samla sett om lag 20 prosent.

I perioden 2007-2016 er det aldersgruppa 25-34 år som har flest drepne og hardt skadde samla sett i 10-års perioden med 34 drepne og hardt skadde. Aldersgruppene 18-20 år og 45-54 år har flest drepne, 10 personar. Gruppa 45-54 har forholdsvis mange drepne i høve til tilgrensande «eldre» aldersgrupper.

Aldersgruppa 75-84 år ser ut til å ha høge ulukkestal i høve til aldersgruppene 55-64 år og 65-74 år. I forhold til køyrelengde er aldersgruppa 75-84 overrepresentert i ulukkesstatistikken, og har fleire skadde og drepne enn deltakinga i trafikken skulle tilseie. Dette gjeld også aldersgruppa 85+. Då det stadig blir fleire eldre vil dette bli eit aukande problem.

Bilulukkene er den langt største årsaka til drepne og hardt skadde. Bilulukkene utgjer 73 prosent av totalen. Og det er bilførar som oftast vert drepne eller hardt skadd. Bilførarar utgjer om lag 47 prosent av drepne og hardt skadde. Bilbelte er eit av dei mest effektive tryggingstiltaka for bilpassasjerar og kan utgjere stor skilnad. Bruken av bilbelte har gått monaleg opp siste åra.

Passasjer utgjer om lag 25 prosent av drepne og hardt skadde. Det er om lag dobbelt så mange bilførarar som passasjerar som vert drepne eller hardt skadde i bilulukkene. MC-ulukkene utgjer om lag 10 prosent av dei drepne og hardt skadde. Mopedulukker utgjer om lag 1 prosent av dei drepne og hardt skadde.

Fotgjengarulukkene utgjer omlag 4 prosent av dei drepne hardt skadde. Sykkelulukker utgjer om lag 5 prosent av dei drepne og hardt skadde. Bruk av høvesvis refleks og sykkelhjelm er viktige hjelpemiddel for å trygge dei «mjuke trafikantane».

I Sogn og Fjordane har ein korkje *ulukkestrekningar* eller *ulukkepunkt* på fylkesvegnettet slik dei er definert i regelverket. Det utfordrar vår evne til å sette i verk treffsikre trafikktryggingstiltak på vegnettet i fylket.

Sjølv om det ikkje er vegstrekker på fylkesvegnettet som etter reglementet kan definerast som ulukkestrekningar eller ulukkepunkt, er det nokre vegar som er meir utsett for alvorlege ulukker enn andre. Teljingar visar at fv.55 (Skjolden-Sogndal og Dragsvik-Vadheim), fv.53 Oppland grense-Fodnes og fv.57 (Sløvåg-Rutledal og Rysjedalsvika-Storehaug) er meir utsette for ulukker enn andre vegstrekningar.

Juli og august er månadane med flest ulukker med drepne og hardt skadde samla sett, med totalt 36 drepne og hardt skadde. Januar og desember er månadane med færrest drepne og hardt skadde samla sett, med 14 personar kvar. Flest drepne er det i oktober med 9 personar. Færrest er det i september med 3 personar. Flest hardt skadde er det i august med 32 personar. Færrest er det i desember med 7 personar. Desember er månaden der prosentvis flest av ulukkene med drepne og hardt skadde endar som ei dødsulukke. 50 prosent av ulukkene (med drepne og hardt skadde) denne månaden er ei dødsulukke (alle tal i avsnittet over er frå perioden 2006-2015).

Onsdag er dagen med flest drepne, med 21 prosent av dødsulukkene. Dernest torsdag og søndag med 16 % kvar. Onsdag er også dagen der prosentvis flest av ulukkene med drepne og hardt skadde endar som ei dødsulukke. 37 prosent av ulukkene (med drepne og hardt skadde) denne dagen er ei dødsulukke. Færrest dødsulukker skjer mandag og laurdag, med 10 prosent kvar (2006-2015).

Tidsperioden mellom kl. 14:00 - 16:00 har flest drepne og hardt skadde samla sett, med 54 stk. Dernest perioden 16:00 - 18:00 med 47 personar. Færrest drepne og hardt skadde er det i tidsperioden 04.00-05.59 med 9 personar (2006-2016).

Rus i trafikken utgjer ein stor risiko, og er såleis eit viktig satsingsområde for det førebyggande trafikktryggingsarbeidet. I 2015 var det mistanke om bruk av rusmiddel i 5,8 prosent av ulukkene med drepne og skadde. Dette er ein oppgang på 1,3 prosent i høve til i 2014. Men talet på rusmistanke er om lag halvert i høve til åra 2010-2013. Men er om lag på nivå med åra 2007 og 2009. Høgste talet var i 2008 med 12,7 prosent.

### *Oppsummering*

Trafikktryggleiken i Sogn og Fjordane viser same positive tendensen som landet elles med ein jamn nedgang i talet på drepne og skadde sidan 1970.

Sogn og Fjordane er blant dei fylka som kjem därlegast ut i talet på drepne/hardt skadde i forhold til tal køyrde kilometer. Riksvegnettet i Sogn og Fjordane er det farlegaste delen av landets riksvegnett. Vegane på fylkesvegnettet i fylket er etter registreringar av drepne/hardt skadde om lag som gjennomsnittet for fylkesvegar i landet elles.

Utforkøyrlingsulukker er årsaka bak flest står for flest drepne og hardt skadde.

Ulukkene i fylket speglar det spreidde busettingsmønsteret, og det er verken ulukkespunkt eller ulukkestrekningar i fylket slik omgropa er definert i vegnormalen. Dette gjer det utfordrande å setje i verk treffande einskilde tiltak på einskilde strekningar.

Dei unge (16-24) og dei eldste (75+) står for ein relativt stor del av talet på skadde og drepne.

Sjølv ein har registrert ein positiv tendens blant skadde og drepne i Sogn og Fjordane sidan årstusenskiftet har nedgangen i fylket vore blant dei svakaste samanlikna med andre fylke. Ein må fortsette eit målretta og tverrfagleg arbeid innan trafikktrygging skal tala gå ytterlegare ned og oppnå målsetjinga på 16 drepne/hardt skadde i 2024.

### 3. VISJON OG OVERORDNA MÅL, VAL AV SATSINGSMÅRÅDE

Den overordna nasjonale visjonen for trafikktryggingsarbeidet er 0 drepne og 0 hardt skadde i trafikken. Den visjonen er nedfelt i Nasjonal transportplan og vil vere førande for arbeidet med trafikktrygging både nasjonalt, regionalt og lokalt. Sogn og Fjordane sin visjon vil derfor vere:

#### 0 DREPNE OG 0 HARDT SKADDE I TRAFIKKEN

Med nullvisjonen som fundament har ein nasjonalt innført etappemål som også er gjeldande for Sogn og Fjordane. Gjeldande etappemål nasjonalt er ein reduksjon i talet på drepne og hardt skadde til 500 i 2024. For Sogn og Fjordane er målet at ein skal redusere talet på drepne og hardt skadde til 16 personar i same periode. Eit slikt ambisiøst talfesta etappemål vil krevje målretta og samordna satsing på trafikktrygging.

I den nasjonale tiltaksplanen for trafikktrygging 2014-2017 er det vist til at talet på drepne og hardt skadde må reduserast til 680 innan 2018 dersom ein skal vere på rett kurs i forhold til etappemålet for 2024. I 2016 var det 791 drepne og hardt skada i vegtrafikken i Norge, nesten ein halvering samanlikna med talet for år 2000. I same periode har trafikken auka med 30 prosent.

I grunnlagsdokument til NTP 2018-2029 har transportetatane føreslege følgjande nytt etappemål for trafikktryggleik:

*«Ambisjonen er at det maksimalt skal vere 350 drepne og hardt skadde i vegtrafikken i 2030. Målet om maksimalt 500 drepne og hardt skadde i 2024 behaldast som eit delmål.»*

I fylkeskommunal handlingsplan for trafikktrygging 2014-2017 var målsetjinga for fylket at: «talet på drepne og hardt skadde i vegtrafikken i 2024 skal vere halvert i høve til gjennomsnittleg tal på drepne og skadde i åra 2008-2011.» I perioden 2008-2011 var det 119 drepne og hardt skadde i politiregistrerte ulukker her i fylket, det vil seie om lag 30 i årleg snitt. Målet er såleis å vere nede på 16 i årleg snitt kring år 2024.



## *Mål for trafikktryggingsarbeidet*

Med utgangspunkt i vår visjon og nasjonale mål for arbeidet med trafikktryggleik, vil vårt mål for trafikktryggingsarbeidet vere:

**TAL DREPNE OG HARDT SKADDE I TRAFIKKEN I SOGN OG FJORDANE  
SKAL REDUSERAST MED 40 % I FORHOLD TIL 2016 INNAN 2024.**

Kunnskapsgrunnlaget til Regional transportplan om trafikktrygging viser at Sogn og Fjordane ligg under landsgjennomsnittet og nasjonale måltal på enkelte område. Analysene viser også at det er aldersgruppa 25-34 år som har flest drepne og hardt skadde samla sett i 10-års perioden. Aldersgruppene 18-20 og 45-54 år har flest drepne, 10 personar. For å oppnå at færrest mogleg vert skadde og drepne i trafikken, må innsatsen både på trafikantretta tiltak og fysisk infrastruktur aukast og verte meir målretta. Satsing på fysisk infrastruktur for å hindre utforkøyrlingsulukker og møteulukker bør prioriterast gjennom handlingsprogrammet til Regional transportplan 2018 – 2027.

### *Satsingsområde*

Fylkeskommunal handlingsplan for trafikktrygging må ha fokus på dei meir trafikantretta tiltaka. I tidlegare handlingsplanar har satsingsområda vore basert på grupper i samfunnet som unge og foreldre. For perioden 2018 – 2021 vil handlingsplan for trafikktrygging ha følgjande tematiske satsingsområde der målgruppene er til dømes unge og foreldre:

Satsingsområde	Målgruppe
<b>Sikringsutstyr</b>	Foreldre, ungdom og eldre
<b>Rusførebygging</b>	Ungdom, foreldre, eldre
<b>Trafikksikker kommune</b>	Kommunane
<b>Trafikkåtferd</b>	Barn, ungdom og vaksne bilførar

Kapittel 4- 8 gjev samla oversyn over trafikktryggingsarbeidet i fylket; både dei løypande oppgåvene, arbeid som er i gang og skal vidareførast, og nye tiltak som følgje av NYE satsingsområde.

## 4. SATSINGSOMRÅDE: SIKRINGSUTSTYR

Utrykkingspolitiet nyttar gjerne nemninga «verneutstyr» om utstyr i bilar og motorsyklar som er med på å verne førar og passasjerar. Når det gjeld sikringsutstyr i denne samanhengen tenkjer vi først og fremst på bruk av bilbelte, hjelm, lys, refleks/refleksvest og rett utstyr for sikring av barn i bil.

### Bilbelte og hjelm

Ein person som brukar bilbelte vil ved ei ulukke bli halden på plass i setet og senke farten saman med bilen slik at den mekaniske påverknaden kroppen vert utsett for blir sterkt redusert. Dette reduserer risikoene for personskader og kan gjere skadane mindre alvorlege. Hjelm for mopedistar og motorsykkelførarar skal verne mot hovudskadar ved ulykker, og minske faren for alvorleg skade. Køyretøyet gir minimalt vern ved ei ulykke. Sjansen for at ulykka skal føre til personskade er høg. Dersom ein blir kasta av mopeden eller motorsykkelen, er faren for hovudskade stor.

Kvart år må fleire tusen i Norge til lege etter uhell på sykkel. Ein stor del av desse får hovudskader. Nokre skadar seg fordi dei kolliderer med fotgjengarar, syklar eller bilar, men dei fleste skadar seg når dei veltar med sykkelen heilt åleine. Hjelm er ein billegrunn og effektiv beskyttelse slik at skadane ikkje blir så alvorlege.

### Refleks

I gjennomsnitt blir omlag 20 fotgjengarar drepne i trafikken, 90 blir hardt skadde og 470 vert lettare skadd. Om lag 35 prosent av dødsulykkene med gåande skjer i mørket. Berre fem prosent av alle fotgjengarar som blir påkjørt og skadd brukar refleks. Refleks reduserer risikoene for å bli påkjørt i mørket med rundt 85 prosent.

[I forskrift om krav til sykkel](#) er det krav til refleks på sykkel. Det er ikkje krav til refleks på syklisten, men syklisten er meir synleg i trafikken om han også brukar sykkelvest i tillegg til refleks og lys på sykkelen. Det er påbod om bremser, ringeklokke, lys og refleks på sykkelen. Bremsene skal være i orden. Som syklist har du sjølv ei plikt til å sørge for at sykkelen er i [forskriftsmessig stand](#).

### Sikring av barn i bil

Barn som ikkje er sikra under bilkjøring, har ved velt, kollisjon eller brå oppbremsing stor risiko for å bli skadde mot interiøret i bilen, eller å bli kasta ut gjennom dører og vindauge. Ein barn som brukar barnestol, bilbelte eller anna sikringsutstyr vil under ei ulykke bli halde på plass i setet. Barnet vil dermed sakke farten saman med bilen. Ein baksetepassasjer som ikkje er sikra, vil ved ein frontkollisjon også kunne vere ein fare for personar i framsetet. Ein framsetepassasjer som er ikkje er sikra er også farleg for dei andre i bilen.

Det er påbod om å sikre barn med godkjent barnesete til dei er minst 135 cm høge eller over 36 kilo tunge. I følgje Trygg Trafikk bør barn sikrast bakover vendt så lenge som mogleg, helst til 4 år. Trygg Trafikk sine undersøkingar syner at om lag halvparten av barna blir sikra feil i bil.

Foto: Ole Ingar H. Hæreid



## 4.1. MÅL: AUKA BRUK AV GODKJENT SIKRINGSUTSTYR

Alle trafikantgrupper skal bruke godkjent sikringsutstyr for å unngå drepne og hardt skadde i trafikken. Med sikringsutstyr er det meint bruk av bilbelte, rett bruk og sikring av barn i bil med godkjende barnestolar samt at barna vert sikra bakovervendt til dei er fire år. Det er ei målsetting om auka bruk av refleks blant fotgjengarane og at alle syklistar nytta refleks og lys i mørke. Vidare er det ei målsetting at alle barn skal nytte sykkelhjelm ved sykling.

### 4.1.1. STRATEGI: INFORMASJON, KAMPAJAR OG KONTROLLAR

Få fram skadepotensialet ved å ikkje bruke godkjent sikringsutstyr gjennom informasjonstiltak og kampanjar, gjennomføre kontrollar for å sjekke bruk av sikringsutstyr.

Tiltak		Målgruppe	Ansvarleg
1	Bilbelte - kontrollar - informasjon - kampanjar bilbelte i bil og buss	Bilførar og passasjer (også i buss, drosje m.m.) Vaksne Ungdom 15-24 og innvandrarar frå ikkje vestlege land.	Politi og Statens vegvesen (SVV), Trygg Trafikk, Køyreskular, kommunar, Vidaregåande skular
2	Utdeling av: Refleks, fotgjengarrefleks og refleksvest	Alle trafikantgrupper	Trygg Trafikk Frivillige organisasjonar
3	Sykkelhjelm - Få skuleelevarane til å bruke sykkelhjelm, - Få grunnskulane til å setje krav gjennom ordensreglement om å bruke sykkelhjelm.	Ungdomsskuleelevar Grunnkulane	Trygg Trafikk, grunnskular, Politi
4	Opplæring i bruk av godkjent sikkerheitsutstyr	Førar av motorsykkel/moped	Trygg Trafikk/trafikkskular
5	Opplæring i bruk av godkjent sikkerheitsutstyr	Førar av ATV (4-hjuling)	Trygg Trafikk/trafikkskular
6	Informasjon på årlege lærling/lærekandidatsamlingar	Lærlingar i opplæring i bedrift	Fylkesdirektør for opplæring, Trygg Trafikk, Statens vegvesen, NAF m.fl.

### 4.1.2. STRATEGI: SIKRING AV BARN I BIL

Sikre alle barn riktig i bil med godkjende barnestolar. Barna bør vere sikra bakover vendt til dei er fire år.

Tiltak		Målgruppe	Ansvarleg
1	Informasjon på helgestasjonane	Foreldre. Også fokus på foreldre frå andre kulturar og med andre språk	Trygg Trafikk, Statens vegvesen m.fl.
2	Informasjon på sosiale media som facebook, youtube, twitter m.fl.	Foreldre med små barn	Trygg Trafikk, Statens vegvesen, NAF m.fl.
3	Kampanje - «Bakovervendt»	Foreldre med små barn	Trygg Trafikk, Politi
4	Kurs for ressurspersonar	Helsepersonell, kommunehelsetenesta	Trygg Trafikk, Statens vegvesen

#### 4.1.3. STRATEGI: BRUK AV REFLEKS OG SYKELHJELM

Det er krav til bruk av refleks og lys på sykkel når det er mørkt. Det er ikke krav til refleks på syklist og gående, men det er viktig at desse trafikantgruppene er godt synlege i trafikken. Sykkelhjelm beskytter hovudet mot skader, både for syklistar og førar/passasjer på moped/motorsykkelen.

Tiltak	Målgruppe	Ansvarleg
1 Sykkelopplæring	4–10. klasse grunnskulen	Skulane/Trygg Trafikk
2 Sykkelhjelmkampanje	Ungdomsskuleelevar	Trygg Trafikk
3 Refleksvestkampanje	4–6. klasse	Motorførerenes avholdsforbud/ Trygg Trafikk
4 Nettverkssamlingar	Lærarar i grunnskulen	Trygg Trafikk

#### 4.2. MÅL: RIKTIG BRUK AV SIKRINGSUTSTYR I BIL

Feil bruk av sikringsutstyr i bil medfører dødsfall og hardt skadde som kunne vore unngått med rett bruk av sikringsutstyr i bil. Statens vegvesen har hatt stor fokus på at alle nyttar bilbelte, men det har vore lite fokus på rett bruk av sikringsutstyr.

##### *Testar viser därlegare tryggleik med tjukke klede*

Med sikkerheitsbeltet utanpå tykk vinterjakke er barn därlegare beskytta om det skjer ei ulykke. Ein test gjennomført av det svenske forsikringsselskapet Folksam syner at trykket mot nakken hos barn aukar med inntil 14 prosent i ein kollisjon når beltet er festa på denne måten.

I følgje Trygg Trafikk held det ikkje berre med å «slenge» på seg beltet. Det må også festast riktig. Både vaksne og barn skal ha beltet stramt over hofte og stramt over skuldrane. Rådet frå Trygg Trafikk er å ta av tjukke jakker før bilturen startar, eller i alle fall opne kleda slik at beltet ligg så tett som mogleg mot hofte og skulder.

##### *Feil bruk av bilbelte*

Bilbeltekontrollar utført av Statens vegvesen har vist at mange brukar bilbelte feil – og vert bøtelagde. Mange trur at dei er sikre berre dei tek på seg bilbelte, men mange kører med arma plassert over beltet. Det kan sette liv og helse i fare. Først og fremst ved at heile vekta frå bilbeltet vil bli lagt på mageregionen ved ein eventuell kollisjon. Skadar på indre organ kan vere livstruande. Högsteretten har avgjort at feil bruk av bilbelte er straffbart.



**RETT OG GALT:** På biletet til venstre er bilbeltet rett plassert over skuldra. Varianten til høgre med beltet under arma kan vere både livsfarleg og ulovleg. (ILLUSTRASJONSFOTO: MARTIN ØYVANG)

#### 4.2.1. STRATEGI: INFORMASJON, KAMPAJNAR OG KONTROLLAR

For å redusere tal drepne og hardt skadde som følgje av feil bruk av bilbelte, er det nødvendig med meir informasjon, fleire kampanjar og fleire kontrollar med fokus på feil bruk.

Tiltak	Målgruppe	Ansvarleg
1 Informasjon/ nettbaserd opplæringsmateriell	Ungdomsskulane Ungdom vidaregåande	Trygg Trafikk/Trafikkskulane
2 Facebook: Legge ut tids-aktuell informasjon	Ungdom og vaksne	Trygg Trafikk
3 Informasjon på årlege lærling/lærekandidatsamlingar, orientere om trygg køyring, mengdetrening m.m.	Lærlingar i opplæring i bedrift	Fylkesdirektør for opplæring, Trygg Trafikk, Statens vegvesen, NAF m.fl.

## 5. SATSINGSOMRÅDE: RUSFØREBYGGING

Ruspåverknad hos bilførarar er, saman med fart, rekna for å vere den enkeltfaktoren som aukar risikoen for trafikkulykker mest. Alkohol og andre rusmidlar verkar på det sentrale nervesystemet og fører til at sansane vert svekka. I tillegg vert evna til å arbeide vidare med inntrykka og reagere dårlegare. Ruspåverka førarar har difor ein høg risiko for ulykker.

Rus kan få føraren til å miste hemningar og bli meir risikovillig enn elles. Den alvorlegaste konsekvensen av promillekøyring eller anna ruspåverka køyring, er den auka risikoen for ulykker.

Politiet kan ta alkotest (førebels blåseprøve) av motorvognførar når det er grunn til å tru at vedkomande er påverka av alkohol, eller når vedkomande er stansa i trafikkontroll. Dersom resultatet av alkotesten eller andre forhold gjev grunn til å tru at føraren har drukke alkohol eller er påverka av anna rusande eller bedøvande middel, kan politiet be føraren om å få ta ei utandingsprøve, blodprøve og eventuelt ei legeundersøking for å fastslå kor påverka vedkomande er. Desse prøvane vert vanlegvis tekne når føraren nektar å medverke til alkotest. Utandingsprøve vert teke av politiet. Blodprøve kan takast av lege, offentleg godkjend sjukepleiar eller bioingeniør. Legeundersøking vert teke når det er mistanke om påverknad av andre midlar enn alkohol, eller når andre særlege grunnar talar for det.



## 5.1. MÅL: NULLTOLERANSE FOR Å KØYRE PÅVERKA AV RUSMIDDEL

Redusere tal på køyring i ruspåverka tilstand og redusere ulykker med ruskøyring.

### 5.1.1. STRATEGI: KONTROLL OG TESTING

Det er eit mål å redusere talet på køyring i ruspåverka tilstand. Ein strategi for å nå dette målet er fleire og betre kontrollar og testing samt fleire og betre informasjonskampanjar.

Tiltak	Målgrupper	Ansvarleg
1 Politikontroll -alkoholtest -andre medikament	Motorvognførarar	Politiet
2 Informasjon/kampanjar for å forhindre ruskøyring	Ungdomsskuleelevarane (valfag / Trafikalt Grunnkurs)	Kommunane, Statens vegvesen, politiet
3 Informasjon/kampanjar for å forhindre ruskøyring	Ungdom 16-19 år	Vidaregåande skular, Statens vegvesen, Trygg Trafikk, politiet
4 Kurs for ressurspersonar/nettverksamlingar	Lærarar ungdomsskule og vidaregåande, legar	Trygg Trafikk, politiet

### 5.1.2. STRATEGI: SYNLEGGJERE KONSEKVENSAR AV KØYRING I RUS

For å hindre køyring i ruspåverka tilstand er det viktig å synleggjere konsekvensane av slik køyring. Informasjon og kampanjar som synleggjer dei verste konsekvensane av ruspåverka køyring vil vonleg føre til færre tilfelle av denne typen køyring.

Tiltak	Målgrupper	Ansvarleg
1 Informasjon om konsekvensar av ruskøyring	Ungdomsskuleelevarane (valfag / Trafikalt Grunnkurs)	Kommunane, Statens vegvesen, Trygg Trafikk
2 Informasjon om konsekvensar av ruskøyring	Ungdom 16-19 år	Vidaregåande skular, Statens vegvesen, Trygg Trafikk
3 Kurs for ressurspersonar/nettverksamlingar	Lærarar ungdomsskule og vidaregåande	Trygg Trafikk

## 6. SATSINGSMÅLE: TRAFIKKSIKKER KOMMUNE

*Trafikksikker kommune* er ei godkjenningsordning for kommunane utvikla av Trygg Trafikk for å bevisstgjere kommunane på verdien av – og bidra til eit systematisk trafikktryggingsarbeid på tvers av sektorar.

Kriteria for godkjenning som «Trafikksikker kommune» byggjer på eksisterande lovverk og pålegg ikkje kommunane oppgåver utover dette, men er ei hjelpe til å systematisere arbeidet. Dette er eit kvalitetssystem for kommunesektoren basert på den nasjonale standarden ISO 39001.

I Stortingsmelding nr. 40 (2015-2016) står følgande: «*Godkjenningsordningen Trafikksikker kommune bør vidareutvikles med mål om at alle kommuner blir godkjent og at ordningen også omfatter regionalt nivå.*»

I juni 2017 vart Årdal kommune godkjend som Trafikksikker kommune. Eid kommune er i prosess til å bli godkjent som Trafikksikker kommune i løpet av 2017.

Den enkelte skule og barnehage kan bli godkjent som Trafikksikker skule eller Trafikksikker barnehage. I dag er det fire godkjende skular og 15 godkjende barnehagar i Sogn og Fjordane.



## 6.1. MÅL: 10 KOMMUNAR GODKJENT I PERIODEN 2018 – 2021.

I løpet av planperioden 2018 – 2021 skal alle kommunane i fylket ha starta prosessen med å bli Trafikksikker kommune. Minst 10 kommunar skal vere godkjende i perioden. Fylkeskommunen vil vurdere om det er aktuelt å sette i gang ein prosess med å bli godkjent som ein trafikksikker fylkeskommune.

### 6.1.1. STRATEGI: ALLE KOMMUNAR HAR STARTA PROSESEN MED Å BLI TRAFIKKSIKKER KOMMUNE

I løpet av planperioden har alle kommunane i Sogn og Fjordane starta på prosessen med bli godkjent som trafikksikker kommune.

Tiltak		Målgruppe	Ansvarleg
1	Workshopmøter	Kommunane	Trygg Trafikk, Fylkeskommunen
2	Godkjenningsmøte	Kommunane	Trygg Trafikk, Fylkeskommunen

### 6.1.2. STRATEGI: TRAFIKKSIKRE SKULAR OG BARNEHAGAR

Før kommunane vert godkjende som Trafikksikker kommune kan barnehagar og skular godkjennast som Trafikksikker barnehage eller Trafikksikker skule. I perioden 2018 – 2021 bør 50 barnehagar og 30 skular vere godkjende som Trafikksikre barnehagar og Trafikksikre skular.

Tiltak		Målgruppe	Ansvarleg
1	Workshopmøte med barnehagar som vil bli godkjende som Trafikksikre barnehagar	Kommunale og private barnehagar	Trygg Trafikk
2	Workshopmøte med skular som vil bli Trafikksikre skular	Barne- og ungdomsskular	Trygg Trafikk
3	Trafikkurs / kompetansekurser	Barnehagepersonell og studentar på høgskulen	Trygg Trafikk
4	Kompetansekurser / nettverksamlingar	Lærarar i grunnskulen og studentar på høgskulen	Trygg Trafikk

## 7. SATSINGSOMRÅDE: TRAFIKKÅTFERD

Høg fart, aggressiv og omsynslaus åtferd verkar skremmande, og gjev medtrafikantar mindre kjensle av tryggleik og trivsel i trafikken. Brot på vikepliktsreglane, ulovlege forbikøyringar, køyring mot raudt lys og for kort avstand til bilen framom, er døme på åtferd som kan føre til alvorlege ulykker i trafikken. Politiet utfører åtferdskontrollar for å få aggressive førarar til å endre åtferda si i trafikken.

Det har vore forska på samanhengane mellom fart og ulukker, der det er konkludert med at det er ein samanheng mellom fart og alvorlege ulukker med personskade og dødsfall.

Det viser seg at fart er eit betydeleg problem. Etter 2006 har fartsoverskridingane gått ned, men er likevel eit betydeleg problem. Meir enn 40 prosent av trafikken er over fartsgrensene. Dersom ein kunne unngå fartsoverskridingane heilt, så kan ein:

- Redusere tal drepne med om lag 17 prosent
- Redusere tal hardt skadde med om lag 15 prosent

Av dette kan vi konkludere med at det framleis er behov for tiltak som kan redusere fartsoverskridingane.

- Aktuelle tiltak mot fartsoverskridingar kan vere:
- Tradisjonell politikontroll
- Punkt-ATK (automatisk trafikk-kontroll)
- Streknings-ATK (automatisk trafikk-kontroll)
- Ulike variantar av intelligent fartstilpassing (ISA)

På det meste av vegnettet er tradisjonell politikontroll det mest aktuelle tiltaket. Ulike viarantar av ATK vil berre femne om ein liten del av trafikkarbeidet.



## 7.1. MÅL: ALLE I TRAFIKKEN SKAL VISE GOD TRAFIKKÅTFERD

Få ein god trafikkåtfertd slik at alle kan ferdast omsynsfullt og vere aktpågjevande og varsam i trafikken slik at det ikkje oppstår fare eller vert valda skade.

### 7.1.1. STRATEGI: TA OMSYN TIL ANDRE TRAFIKANTAR

Vegfarande skal vise omsyn til dei som bur eller oppheld seg ved vegen.

Tiltak	Målgruppe	Ansvarleg
1 Trafikkkurs/Oppfriskningskurs for å gi meir kunnskap og tryggleik hjå eldre bilførarar	Eldre bilførarar (65+)	Statens vegvesen
2 Kampanjar - Ungdom og fart - «Del vegen» – bil/sykkel - «Stopp og sov» - «Sei i frå»	Bilførarar og syklistar	Statens vegvesen
3 Omsynsfull trafikkåtfertd som tema på ungdomsskulane – Trafikkvalfag og Trafikalt Grunnkurs	Elevar i 10. klasse i grunnskulen	Kommunane/Trygg Trafikk/Statens vegvesen
4 Omsynsfull trafikkåtfertd på trafikktemadagar på vidaregåande skular	Vidaregåande elevar	Statens Vegvesen, Politiet, Trygg Trafikk, NAF m.fl i samarbeid med fylkeskommunen
5 Ny sentral kampanje: Trafikktryggleikskampanje om manglende merksemd frå 2019	Alle trafikantar	Statens vegvesen
6 Informasjon på årlege lærling/lærekandidatsamlingar, orientere om trygg køyring, mengdetrening m.m.	Lærlingar i opplæring i bedrift	Fylkesdirektør for opplæring, Trygg Trafikk, Statens vegvesen, NAF m.fl.

### 7.1.2. STRATEGI: FÅ NED FARTSNIVÅET

Høg fart kan føre til store konsekvensar ved ei ulukke. Det er derfor viktig å sette inn tiltak som kan redusere fartsnivået på vegnettet vårt.

Tiltak	Målgruppe	Ansvarleg
1 Målretta fartskontollar	Førarar av køyretøy	Politiet
2 Informasjonstavle/fartsmålarar	Førarar av køyretøy	Statens vegvesen
3 Automatisk fartskontroll (ATK)	Førarar av køyretøy	Statens vegvesen/Politiet
4 Fart som tema på ungdomsskulane – Trafikkvalfag og Trafikalt Grunnkurs	Grunnskuleelevar 10. klasse	Kommunane/Trygg Trafikk/Statens vegvesen
5 Fart som tema på trafikktemadagar på vidaregåande skular	Elevar vidaregåande skule	Fylkeskommunen i samarbeid med SVV, Politiet, Trygg Trafikk, NAF m.fl.

## **Langsiktige opplæringstiltak for god trafikantåtferd, gode haldningar og løysningar**

Tiltak		Målgruppe	Ansvarleg
1	Kompetansekurs	Barnehagepersonell Studentar på høgskulen førskulelinja (BLU )	Trygg Trafikk
2	Kompetansekurs / nettverksamlingar	Lærarar i grunnskulen Studentar på grunnskulelærarutdanninga ved høgskulen ( GLU )	Trygg Trafikk
3	Gå opplæring / buss opplæring ved skulestart	6 åringar og foreldre	Trygg Trafikk
4	Skape eit bilfritt miljø rundt grunnskular i fylket gjennom tiltaket: «HJERTESONER, tryggare skuleveg»  <a href="http://mhfa.no/hjertesone-for-tryggere-skolevei-og-aktive-barn/">http://mhfa.no/hjertesone-for-tryggere-skolevei-og-aktive-barn/</a>	Grunnskulane	Kommunar, Trygg Trafikk

### **7.1.3. STRATEGI: BRUK AV VIRTUELLE HJELPEMIDDEL UNDER SJÅFØROPPLÆRING**

Som ein del av sjåføropplæringa bør vi ta i bruk virtuelle hjelpemiddel (til dømes VR-briller og/eller køyresimulatorar) der sjåføren kan få trenre på ulike situasjonar utan fare for seg sjølv og andre trafikantar. Det vil vere eit spørsmål om omfanget av slike virtuelle hjelpemiddel som bør kjøpast inn og kor dei eventuelt skal plasserast.

Tiltak		Målgruppe	Ansvarleg
1	Innkjøp av virtuelle hjelpemiddel	Køyreskulane	Fylkeskommunen
2	Bruke virtuelle hjelpemidlar i køyreopplæringa	Sjåførar under opplæring	Køyreskulane

### **7.1.4. STRATEGI: REDUSERE OMFANGET AV RISIKOFYLT TRANSPORT/KØYRING**

Fylkeskommunen har i mange hatt ulike ordningar retta mot ungdom for å redusere omfanget av risikofylt transport/køyring. Desse ordningane skal vidareførast.

Tiltak		Målgruppe	Ansvarleg
1	Vidareføre ordninga med ungdomskort	Ungdom 16 - 19 år	Fylkeskommunen ved Samferdsleavdelinga (SA) i samarbeid med ruteselskap.
2	Vidareføre ordninga med heimkøyring av ungdom frå tettstad «Trygt Heim for ein 50-lapp» der det er trafikk- grunnlag for det.	Ungdom 16 – 24 år	Fylkeskommunen (SA) i samarbeid med drosje- næringa, ruteselskap, kommunane, ungdomsråd, arrangørar.
3	Trygg transport for russen	Avgangselever vidaregåande skular	Fylkeskommunen (SA)
4	Vidareføre ordninga med lokale transporttilbod for ungdom	Ungdom 13 – 19 år	Fylkeskommunen (SA) i samarbeid med drosje- næringa, ruteselskap, kommunane, ungdomsråd, arrangørar
5	Vidareføre ordninga med fleksibel skuleskyss	Elevar i vidaregåande skule	Fylkeskommunen (SA)
6	Legge til rette for fleksibel skuleskyss, slik at born og unge lettare kan delta i sosiale aktivitetar etter skuletid.	Elevar i barne og ungdomsskulen	Fylkeskommunen (SA) i samarbeid/dialog med kommunane.



SOGN OG FJORDANE  
FYLKESKOMMUNE



Fylkesrådmann  
Fylkeshuset  
Askedalen 2, 6863 Leikanger  
57 63 80 00  
post@sfj.no  
[www.sfj.no](http://www.sfj.no)

Framsidefoto: Trygg Trafikk/Anders Aa Hagen