



SOGN OG FJORDANE
FYLKESKOMMUNE

PLANFORSLAG

FYLKESKOMMUNAL HANDLINGSPLAN FOR TRAFIKKTRYGGING 2018 - 2021



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 deltakarar i trafikktryggingsarbeidet, men vi kan oppmode 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 dårleg trafikkåtferd som set andre trafikantar sitt liv og helse i fare. God trafikkåtferd er derfor eit satsingsområde i den nye trafikktryggingsplanen.

Noralv Distad
FTU-leiar

INNHALD

1. Innleiing	4
2. Trafikktryggleiksanalyse	5
3. Visjon og overordna mål, val av satsingsområde	8
4. SATSINGSOMRÅDE: Sikringsutstyr	10
4.1. Mål: Auka bruk av godkjend sikringsutstyr	11
4.1.1. Strategi: Informasjon, kampanjar og kontrollar	11
4.1.2. Strategi: Sikring av barn i bil	11
4.1.3. Strategi: Bruk av refleks og sykkelhjelm	12
4.2. Mål: Riktig bruk av sikringsutstyr i bil	12
4.2.1. Strategi: Informasjon, kampanjar og kontrollar	12
5. SATSINGSOMRÅDE: RUSFØREBYGGING	13
5.1. Mål: Nulltoleranse for å køyre påverka av rusmiddel	14
5.1.1. Strategi: Kontroll og testing	14
5.1.2. Strategi: Synleggjere konsekvensar av køyring i rus	14
6. SATSINGSOMRÅDE: Trafikksikker kommune	15
6.1. Mål: 10 kommunar godkjend i perioden 2018 – 2021	16
6.1.1. Strategi: Alle kommunar har starta prosessen med å bli trafikksikker kommune	16
6.1.2. Strategi: Trafikksikre skular og barnehagar	16
7. SATSINGSOMRÅDE: Trafikkåtferd	17
7.1. Mål: Alle i trafikken skal vise god trafikkåtferd	18
7.1.1. Strategi: Ta omsyn til andre trafikantar	18
7.1.2. Strategi: Få ned fartsnivået	18
7.1.3. Strategi: Bruk av kjøresimulator under sjåfør opplæring	19
7.1.4. Strategi: Redusere omfanget av risikofylt transport/køyning	19

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* forstås 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 ålmennt 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 kostnader 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 ein enkelt 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 nærare føresegner om at fylkeskommunen vert pålagt å utarbeide og gjennomføre ulike tiltak knytt til trafikktryggleik, inkludert tiltak på vegnettet og tiltak knytt til skuleskys. I forskrift kan departementet gje reglar om at kommunane vert pålagde å utarbeide og gjennomføre ulike trafikktryggingstiltak knytt til skuleskys.

Planen vil i det vidare presentere eit samandrag av tryggleiksanalysen for Sogn og Fjordane utarbeidd til kunnskapsgrunnlaget til Regional transportplan 2018-2027. Nasjonale mål og føringar vil saman med tryggleiksanalysen 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 lidingar, og har monalege samfunnskostnader. Transportøkonomisk Institutt berekna at vegtrafikkulykkene i 2014 medførte samfunnsøkonomiske kostnadar på 26,7 mrd. kroner.

I 2015 var det 117 drepne i vegtrafikken i Norge. Dette er 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 drepne 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 sideterreng 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 2015 var det 117 drepne i vegtrafikken i Norge. Dette er 30 færre enn i 2014 og heile 70 færre enn i 2013.
- I perioden 2006-2015 var det 292 drepne og hardt skadde i vegtrafikkulukker i Sogn og Fjordane. Ulukkene fordeler seg med 67 drepne og 225 hardt skadde.
- I 2015 var det 5 drepne og 21 hardt skadde, til saman 26 drepne/hardt skadde.
- Utforkøyringsulukker har medført flest personar drepne og hardt skadde i Sogn og Fjordane i tidsperioden 2006-2015. Utforkøyringsulukker utgjør 42 prosent av totalen drepne og 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 i Sogn og Fjordane med 33 prosent av totalen.
- I perioden 2006-2015 er det aldersgruppa 20-24 år som har flest drepne og hardt skadde samla sett i 10-års perioden. Aldersgruppa 45-54 år har flest drepne, 11 stk.
- Om ein sumerar talet på drepne og hardt skadde i ungdomsgruppa 16-24 år finn ein at gruppa utgjør 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 deltakinga i trafikken skulle tilseie.
- Bilulukker er den langt største årsaka til drepne og hardt skadde. Bilulukker utgjør 72 prosent av totalen. Og det er bilførarar som oftast vert drepen eller hardt skadd. Bilførarar utgjør om lag 47 prosent av drepne og hardt skadde.
- Onsdag er dagen med flest drepne, med 21 prosent av dødsulukker. 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 2006-2015 er det 292 drepne og hardt skadde i vegtrafikkulukker i Sogn og Fjordane. Ulukkene fordeler seg med 67 drepne og 225 hardt skadde. I 2015 var det 5 drepne og 21 hardt skadde, til saman 26 drepne/hardt skadde. Snittet for perioden er på høvesvis 6,7 drepne og 22,5 hardt skadde. Såleis er 2015 litt under snittet for 10-års perioden.

Utforkøyringsulukker har medført flest personar drepne og hardt skadde i Sogn og Fjordane i tidsperioden 2006-2015. Utforkøyringsulukker utgjør 42% av totalen drepne og hardt skadde, der 32 personar vart drepne og 90 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 33% av totalen.

- Ulukker med påkøyring bakfrå utgjør omlag 12 prosent av totalen i Sogn og Fjordane.
- Utforkøyringsulukker utgjør omlag 42 prosent av totalen i Sogn og Fjordane.
- Møteulukker utgjør omlag 24 prosent av totalen i Sogn og Fjordane. I Norge samla sett om lag 22 prosent.
- Ulukker med kryssande køyreretningar utgjør omlag 8 prosent av totalen i Sogn og Fjordane.
- Fotgjengarulukker utgjør omlag 3 prosent av totalen i Sogn og Fjordane.
- «Andre» ulukker utgjør omlag 13 prosent av totalen i Sogn og Fjordane. I Norge samla sett om lag 13 prosent.

I perioden 2006-2015 er det aldersgruppa 20-24 år som har flest drepne og hardt skadde samla sett i 10-års perioden. Aldersgruppa 45-54 år har flest drepne, 11 stk. Gruppa har forholdsvis mange drepne i høve til tilgrensande aldersgrupper, som har høvesvis 5 og 4 drepne.

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.

Bilulukker er den langt største årsaka til drepne og hardt skadde. Bilulukker utgjør 72 prosent av totalen. Og det er bilførarar som oftast vert drepen eller hardt skadd. Bilførarar utgjør 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 bilulukke. 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.

Fotgjengarulukke utgjer omlag 5 prosent av dei drepne og hardt skadde. Sykkelukker 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 ulukkestrækningar eller ulukkespunkt, 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.

Onsdag er dagen med flest drepne, med 21 prosent av dødsulukkene. Derest 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 måndag og laurdag, med 10 prosent kvar.

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

Rus i trafikken utgjer ein stor risiko, og er såleis eit viktig satsingsområde for det førebyggjande trafikktryggingarbeidet. 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 dårlegast 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.

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

Ulukkene i fylket speglar det spreidde busetjingsmønsteret, og det er verken ulukkespunkt eller ulukkestrækningar i fylket slik omgrepa 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 årtusenskiftet 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 SATSINGSOMRÅDE

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 2015 var det 810 drepne og hardt skada i vegtrafikken i Norge.

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.



Trygge lokalsamfunn

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. Analysane viser også at det er aldersgruppa 20-24 år som har flest drepne og hardt skadde samla sett i 10-års perioden. Aldersgruppa 45-54 år har flest drepne, 11 stk. 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 utforkøyringsulukker 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
Sikringsutstyr	Foreldre, ungdom og eldre
Rusførebygging	Ungdom, foreldre, eldre
Trafikksikker kommune	Kommunane
Trafikkåtferd	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 risikoen 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 billeg 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 påkøyrte og skadd brukar refleks. Refleks reduserer risikoen for å bli påkøyrte 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 bremsar, 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 bilkøyring, 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. Eit 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 sykkistar nyttar refleks og lys i mørke. Vidare er det ei målsetting at alle barn skal nytte sykkelhjelm ved sykling.

4.1.1. STRATEGI: INFORMASJON, KAMPANJAR 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 <ul style="list-style-type: none"> - 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.	Politiet og Statens vegvesen (SVV), Trygg Trafikk, køyreskular, kommunar, Vidaregåande skular
2	Utdeling av: Refleks, fotgjengarrefleks og refleksvest	Alle trafikantgrupper	Trygg Trafikk Frivillige organisasjonar
3	Sykelhjelm <ul style="list-style-type: none"> - Få skuleelevane til å bruke sykkelhjelm, - Få grunnskulane til å setje krav gjennom ordensreglement om å bruke sykkelhjelm. 	Ungdomsskuleelevar Grunnskulane	Trygg Trafikk, grunnskular, Politi
4	Opplæring i bruk av godkjent sikkerheitsutstyr	Førar av motorsykel/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 helsestasjonane	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 SYKKELHJELM

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

	Tiltak	Målgruppe	Ansvarleg
1	Sykelopplæring	4–10. klasse grunnskulen	Skulane/Trygg Trafikk
2	Sykelhjelmkampanje	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 dårlegare tryggleik med tjukke klede

Med sikkerhetsbeltet utanpå tykk vinterjakke er barn dårlegare 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 følge 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 hoftene 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 køyrer 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. Høgsteretten har avgjort at feil bruk av bilbelte er straffbart.



RETT OG GALT: På bilete 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, KAMPANJAR 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.

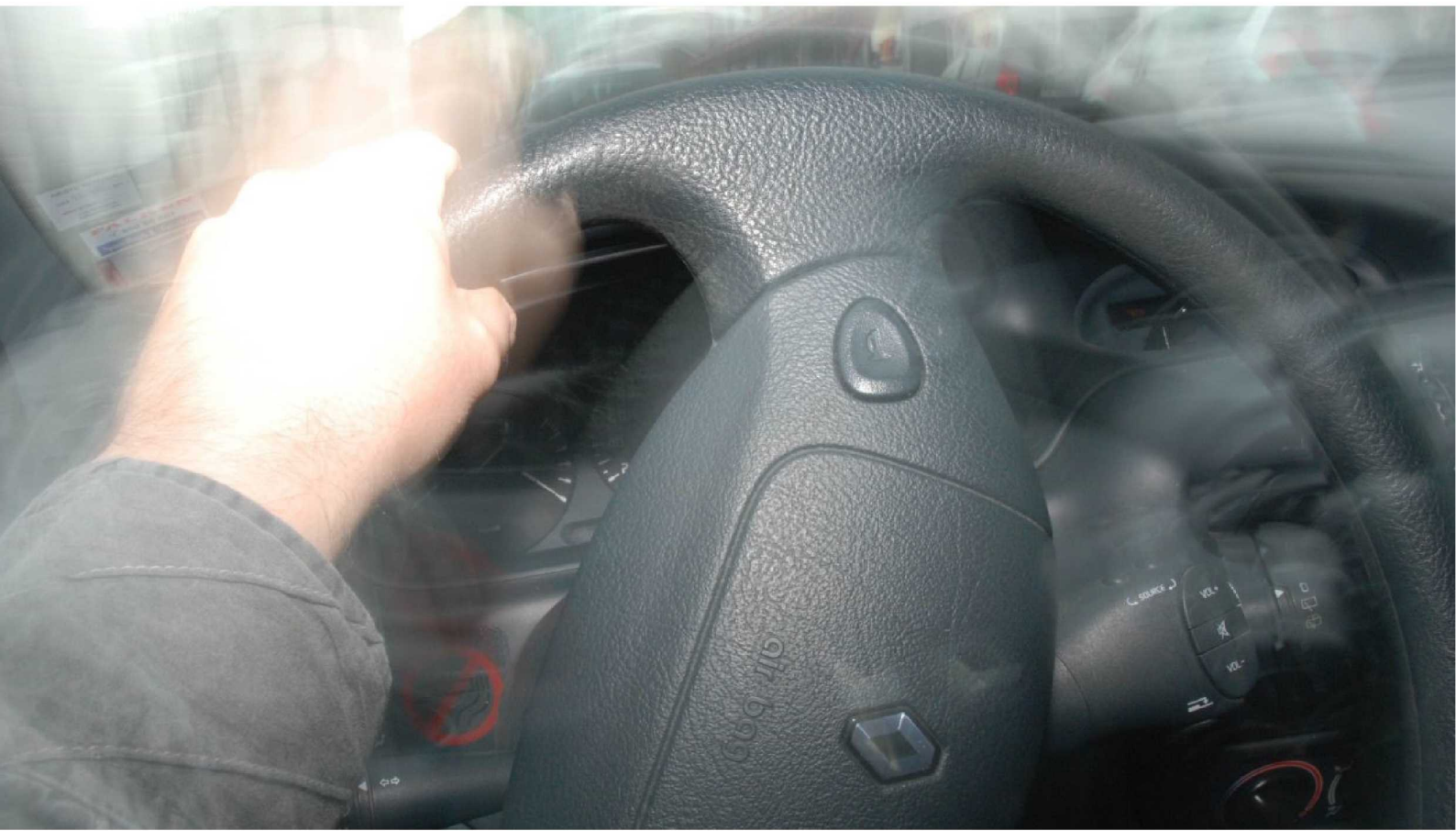
	Tiltak	Målgruppe	Ansvarleg
1	Informasjon/ nettbasert opplæringsmateriell	Ungdomsskulane Ungdom vidaregåande	Trygg Trafikk/Trafikkskulane
2	Facebook: Legge ut tids-aktuell informasjon	Ungdom og vaksne	Trygg Trafikk
3	Informasjon på årlege lærling/lærekandidatsamlingar, orientere om trygg køyring, mengdetrening 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 promillekøyning eller anna ruspåverka køyning, 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, offentlig 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	Ungdomsskuleelevane (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 KONSEKVEN SAR 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	Ungdomsskuleelevane (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. SATSINGSOMRÅDE: 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 oppgaver utover dette, men er ei hjelp 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 PROSESSEN 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 / kompetansekurs	Barnehagepersonell og studentar på høgskulen	Trygg Trafikk
4	Kompetansekurs / 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 samheng 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 trafikkåtferd slik at alle kan ferdast omsynsfullt og vere aktpågevendende 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 trafikkåtferd som tema på ungdomsskulane – Trafikkvalfag og Trafikalt Grunnkurs	Elevar i 10. klasse i grunnskulen	Kommunane/Trygg Trafikk/Statens vegvesen
4	Omsynsfull trafikkåtferd 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 manglande 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	Målfakta fartskontrollar	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 trafikantåttferd, 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» http://mhfa.no/hjertesone- for-tryggere-skolevei-og- aktive-barn/	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 trene 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 hjelpemiddel 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 heimkøyning 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	Avgangselevar 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)