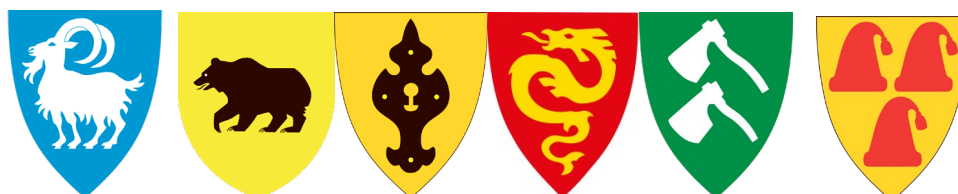


Høringsutkast med frist 31. august 2022



Vest-Telemarkrådet



VISJON:

**NULL DREPNE OG SKADDE VED
BRUK AV MOTORISERTE
KØYRETØY I VEST-TELEMARK**

Innhold:

1. Bakgrunn og mål
2. Organisering av det førebyggjande arbeidet i dag
3. Oppfølging av arbeidet
4. Fakta og statistikk
5. Fellestiltak

1. BAKGRUNN OG MÅL

Bakgrunn for arbeidet

Vest-Telemark har opplevd fleire alvorlege ulykker, både på vatn, på heia og etter vegen.

På eit møte i Vest-Telemarkrådet i november 2020, utfordra politiet politikarane: Lat oss samlast om ein visjon om null drepne og skadde ved bruk av motoriserte køyretøy i Vest-Telemark!

Arbeidsgruppe

Ei arbeidsgruppe med deltakarar frå Vest-Telemarkrådet, kommunane og politiet har arbeidd fram dette dokumentet. Nullvisjonen var tema på regionalt møte mellom ungdomsråda våren 2021. Ein nullvisjonskveld med arbeidsgruppa, kommunane, politiet og representantar frå ungdomsråda og frivilligheten vart arrangert 2. mars 2022, og her kom det mange gode innspel. Kompetansesenter Rus - region sør (KORUS Sør) har kome med nyttige attendemeldingar i prosessen.

Arbeidsgruppa består av:

Silje Hagen, Vinje kommune
Erlend Takle Nesland, Tokke kommune
Hilde Martini Momrak, Fyresdal kommune
Elin Fjalestad Nissedal kommune
Bjørn Nordskog, Kviteseid kommune
Sveinung Gåra, Seljord kommune
Trond Neri Flothyl, Politiet
Bjørn Håvard Olsen, Politiet
Espen Mellbye Larsen, Politiet
Johannes Rindal, Vest-Telemarkrådet

Nissedal kommune høyrer til Vestmar politidistrikt. I det vidare arbeidet er det viktig å involvere begge dei to politidistrikta i arbeidet.

Handsaming og høyring

Arbeidsgruppa tilrår at dokumentet blir handsama i Vest-Telemarktinget 19. april og deretter lagt ut på open høyring. Det er naturleg med lokalpolitisk handsaming i kommunestyre og ungdomsråd som ein del av høyringa. Arbeidsgruppa meiner det er viktig at samarbeidsutval og foreldreutval for skule og barnehage og FFU (Forum for utdanning) i kommunane får uttale seg om planen. Planen blir òg sendt på høyring til relevante frivillige lag og organisasjonar i Vest-Telemark og til dei to vidaregåande skulane i regionen. Nullvisjonsplanen blir lagt fram til endeleg vedtak i Vest-Telemarkrådet 18. oktober.

Målet med nullvisjonsplanen

Målet med nullvisjonsplanen er å samle Vest-Telemark som region kring ein felles visjon og nokre fellestiltak og ambisjonar. Gjennom dette sikrar vi at vi jobbar samordna og målretta med teamet og spelar på lag for å skape gode haldningar og handlingar.

Dette dokumentet er eit bidrag til ei forsterka satsing for å oppnå nullvisjonen i Vest-Telemark.

Avgrensning: Det gjerast mykje godt arbeid i kommunane og i frivillige lag og organisasjonar i dag, knytt til trafikktryggleik og risikoatferd blant innbyggjarar i regionen i dag. Planen omhandlar ikkje dette.

2. Organisering av det førebyggjande arbeidet i dag: *frå nasjonalt til lokalt*

Om den nasjonale nullvisjonen

Stortinget vedtok ein nasjonal nullvisjon i 2002. Dette er ein visjon om ingen drepne eller hardt skadde i vegtrafikken, men er òg førande for trafikktryggleiksarbeidet når det gjeld alle transportformer.

Heilt sidan 1970 har det vore drive eit målretta trafikktryggleiksarbeid, noko som har gjeve gode resultat. Antal drepne er redusert frå 560 i 1970 til under 100 dei to siste åra. Tett samarbeid mellom aktørar på alle nivå er mykje av forklaringa på den positive utviklinga.

Nullvisjonen er både ein etisk vegvisar og ei retningslinje for det vidare trafikktryggleiksarbeidet i Noreg. Det overordna målet er at transportsystemet, transportmidla og regelverket skal utformast på ein måte som fremjar trafikksikker adferd hos trafikantane.

[Ny nasjonal plan for trafikktryggleik](#) 2022-2023 vart lagt fram 11. mars 2022.

Fylkeskommunen si rolle

Fylkeskommunen har ansvar for å samordne alt [trafikktryggleiksarbeidet i fylket](#), i tillegg til sjølve ansvaret for trafikktryggleiken på fylkesvegane. Oppfølginga av arbeidet ligg i fylket sitt trafikktryggleigsutval (FTU)

FTU er eit sjølvstendig utval i fylkeskommunen. Utvalet blir leia av leiar for hovudutval for samferdsel og består av til saman 5 politikarar. I tillegg kjem konsultative medlemar frå Trygg Trafikk, Politiet, Statens Vegvesen, Statsforvaltaren, Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund og administrasjonen i fylkeskommunen.

Fylkeskommunen skal i løpet av 2022/2023 utarbeide ny plan for trafikktryggleik.

Trafikksikker kommune

Ordninga [trafikksikker kommune](#) er eit verktøy for å systematisere arbeidet knytt til trafikktryggleik i kommunane. Ordninga blir administrert av Trygg Trafikk, som (re)sertifiserar kommunane. Det er utarbeidd ein rettleiar til hjelp for kommunane som skal gjennom prosessen med sertifisering, og kriterium for dei ulike einingane i kommunen.

Trafikksikker kommune er eit kvalitetsstempel for kommunen som viser at det blir arbeidd systematisk, heilskapeleg og at gode rutinar er på plass. Det overordna kravet er at kommunen har ein trafikktryggleiksplan.

I vår region er alle 6 kommunane godkjent som trafikksikker kommune.

SLT-arbeidet

SLT står for **S**amordning av **L**okale rus- og kriminalitetsforebyggjande **T**iltak. [Modellen](#) skal vere et hjelpemiddel for å samordne tiltak for barn og unge. Det er mange enkeltpersonar og instansar som bidreg i arbeidet, og modellen gjer det enklare å koordinere informasjon, kunnskap og ressursar.

Sekretariatet for konfliktrådene (Sfk) har det nasjonale ansvaret for fagleg oppfølging og støtte til SLT-samarbeidet i kommunene.

Oversikt over dei kommunale SLT-koordinatorane (pr. 05.04.2022)

Fyresdal	Nina Breivik
Kviteseid	
Nissedal	Elin Fjalestad
Seljord	Sveinung Gåra
Tokke	
Vinje	Silje Hagen

Kommunane organiserer seg litt ulikt, men politirådet er ofte styringsgruppe for arbeidet. I tillegg er det grupper/møtepunkt på koordinerende og utøvande nivå i den enkelte kommune.

3. Oppfølging av arbeidet

Oppfølging av arbeidet

Arbeidet med nullvisjon må vere godt forankra i den ein skilde kommune, både politisk og administrativt. Temaet er sektorovergripande, og må pregast av samarbeid og felles innsats. Det er kommunane i samarbeid med frivillig sektor som må drive dette arbeidet i det daglege. Frivillig sektor gjer ein kjempeinnsats på feltet, og det er viktig at det gode arbeidet blir teke vare på og utvikla.

Politisk og administrativ leiing i kommunen har ansvar for at:

- Temaet skal omtalast i samfunnsdelen av kommuneplanen, og ansvar for oppfølging forankrast tydeleg i handlingsprogrammet.
- Det er innarbeidd opplegg knytt til nullvisjon og trafikktryggleik i årshjul i barnehage og skule
- Planverket knytt til SLT-arbeid og handlingsplan for trafikktryggleik er oppdatert
- Temaet trafikktryggleik og nullvisjon vert særskilt omtalt i kommunen si årsmelding.
- Nullvisjon og trafikktryggleik er årleg eit tema i politiråd
- At det blir innkalt til årlege kontaktmøte mellom frivilligheita og kommunane om korleis ein kan samarbeide om trafikktryggleik og nullvisjon, og vurdere bruk av samarbeidsavtaler for å konkretisere samarbeidet.

Vest-Telemarkrådet kan bidra til å sette temaet på dagsorden i ulike regionale fora:

- Årleg tema på møte i Vest-Telemarktinget
- Tema på regional samling med ungdomsråda
- Regional nullvisjonskveld annakvart år, med frivillig sektor, ungdomsråd, politiet, kommunane og andre samarbeidspartnarar.

Fylkeskommunen er ein viktig aktør i det vidare arbeidet. Dei har eit overordna ansvar for trafikktryggleik, samstundes som dei har ansvar for vidaregåande opplæring og kollektivtrafikk, som er to sentrale område i det vidare arbeidet. Det er ei regional forventning om at fylkeskommunen blir ein aktiv medspelar for å realisere nullvisjonen i Vest-Telemark.

SLT - nav og arbeidsgruppe

Dei lokale SLT-koordinatorane er sentrale i arbeidet, og bør utgjere arbeidsgruppe for å koordinere det vidare arbeidet på regionalt nivå. Arbeidet må vere forankra i dei kommunale styringsgruppene for SLT-arbeidet.

Utvalet som har utarbeidd denne planen og SLT-koordinatorane skal årleg møtast og ta ei vurdering på om dokumentet skal oppdaterast med ny statistikk / nye tiltak. På dette møtet skal oppfølginga av nullvisjonen eigenevaluerast etter mal frå KS sin [retteleiar](#) for folkehelseprogrammet. Referat frå møtet skal leggjast fram som ei referatsak for kommunestyra.

UngDataundersøkinga gjev viktig informasjon om situasjonen for unge i våre kommunar. Fleire av kommunane i Vest-Telemark deltek òg i tilleggsundersøkinga Ungdata+. Fram mot neste Ungdata-undersøking skal SLT-koordinatorane vurdere å leggje inn felles spørsmål som er relevante for nullvisjonsarbeidet.

Eksempel frå Åseral kommune:

Medlemar av kommunestyret oppmodar i korte [Facebook-videoar](#) innbyggjarane om å ikkje kombinere rus og køyring. Ei utfordring til kommunestyra i Vest-Telemark!



Gode rollemodellar og førebilete - foreldregenerasjonen er viktig!

I følge KORUS har føresette sine haldningar, rusvanar og evne til å setje fornuftige grenser mykje å seie for ungdom sin eigen relasjon til rusmidlar. Knytt til transport handler det og mykje om kva oppførsel og handlingar som er akseptable i ruspåverka tilstand. For mange unge er foreldra dei viktigaste støttespelarane når det oppstår problem av ulike slag. Dei trekkjer fram samtalar med ungdom om rus før dei eventuelt får eigne erfaringar, som eit viktig førebyggjande tiltak. Difor er føresette ei viktig målgruppe i arbeidet med nullvisjonen. Kommunikasjon og dialog mellom føresette når det gjeld haldningar og handlingar knytt til rus og køyring kan bidra til å skape gode og varige endringar, og er eit tema som må vere på dagsorden på dei arenaene føresette møtast, til dømes foreldremøte. Regionalt er det ein ambisjon å arrangere eit digitalt storforeldremøte om temaet kvart skuleår. Foreldrenettverk gir trygge rammer og bidreg til samhold og "felles ansvar" for ungdom i nærmiljøet. I slike fora kan ein drøfte haldningar og grenser med andre foreldre.

Media - å nå ut med utfordringar og gode tiltak

Media er ein viktig medspelar for å nå ut med budskapet. Spesielt viktig er det å profilere det positive arbeidet som skjer, samstundes som utfordringane knytt til temaet óg må løftast fram.



Ungdomane var positive til arrangementet på flystrips. Knut Homme (t.v.), Kristian Skomedal, Magnus Momrak-Haugen, Gaute Teksle, Olev Momrak-Haugen. Foto: Knut Magne Momrak

- Ein kan berre tenkje seg kor gale det er viss ein køyrer i 60 km/t

Ferdsel på veg var temaet på flyplassen i Fyresdal laurdagen. Eitt av måla var å fremje kunnskap om naudetatanes og sivile si rolle når bilulukka inntreff.

Knut Magne Momrak
Publisert: 13.05.2019 14:42 Sist oppdatert: 16:49



(Frå VTB 13.5.2019)

4. Fakta og statistikk

Registrerte lovbrøt knytt til motoriserte kjøretøy i Vest-Telemark

Antall saker Statistikkgruppe	År			
	2020	2021	2022	Totalsum
8548 Bilansvarsloven	3			3
8901 PÅVIRKET/BERUSET (§ 22,1.LEDD)	38	29	11	78
8902 PÅVIRKET/BERUSET MED PERSONSKADE (§ 22,1.LEDD)	1	1		2
8903 PÅVIRKET/BERUSET MED MATERIELL SKADE (§ 22,1.LEDD)		3	1	4
8904 PERSONSKADE (§ 3)	16	8	6	30
8908 OVERLATELSES MEDVIRKNING (§ 17,2. LEDD)	2	2	1	5
8919 PLIKTER V/TRAFIKKUEHELL (§ 12)	6	2	2	10
Totalsum	66	45	21	132

Antall saker Måned	År			
	2020	2021	2022	Totalsum
Januar	2	4	6	12
Februar	10	1	7	18
Mars	2	2	6	10
April	2	2	2	6
Mai	8	7		15
Juni	9	6		15
Juli	5	3		8
August	9	5		14
September	5	2		7
Oktober	4	1		5
November	3	4		7
Desember	7	8		15
Totalsum	66	45	21	132

Frå Politiet si database 6.april 2022

Tala syner ein betydeleg nedgong i antalet som er teke for lovbrød frå 2020 til 2021, men tala for 2022 ser ut til å bli minst på 2020-nivå.

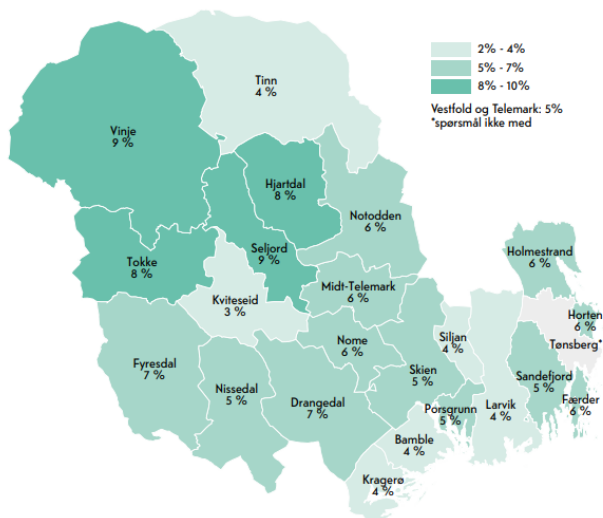
Bil

I ei undersøking frå Norstat på oppdrag frå forsikringsselskapet Frende, som vart publisert i mars 2022, kjem det fram at Vestfold og Telemark er det fylket der flest synest det er greitt å bryte fartsgrensa, med heile 70 % av dei spurte.

I UngData-undersøkinga rapporterer 27% av ungdom ved Vest-Telemark vidaregåande skule (2021) at dei har vore veldig redd på grunn av farleg køyring, som passasjer i ein bil kor andre unge har vore sjåfør. 10 % av ungdomsskuleelevane svarar det same. Samtidig svarar om lag like mange av dei spurde at dei har sagt ifrå om farleg køyring og bedt sjåføren dempe farten. 11,3 % av dei spurde har vore passasjer i ein bil kor andre unge har vore sjåfør, der føraren har vore ruspåverka. 2,1 % rapporterer om det same på ungdomsskulen.

Figur 8.11. Sittet på med ruspåvirket sjåfør

Prosentandel bosatt i den aktuelle kommunen som har sittet på med ruspåvirket sjåfør minst én gang det siste året. Vestfold og Telemark 2021. 8. trinn-Vg3. * = spørsmål ikke med.



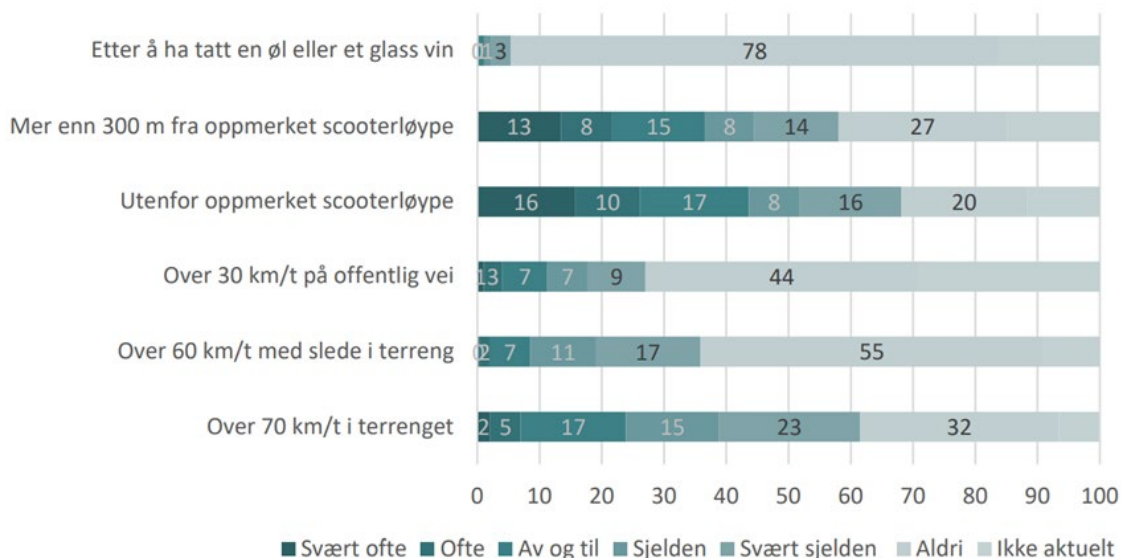
Frå UngData – tal samla for uskule og vgs

Båt

Kombinasjonen rus, fart, mørke og manglande vest gjer at ulykker med fritidsbåt lett får eit alvorleg utfall. I perioden 2014 til 2020 mista heile 193 personar livet i fritidsbåtulykker i Noreg. Det gjev eit snitt på 27 personar pr. år. Ifølgje tal frå Sjøfartsdirektoratet var minst ti av dei 20 omkomne i ulykkene i 2020 påverka av alkohol/rus. Høg fart blei nemnt i ei av sakene. I 2019 var det åtte personar som omkom i fritidsbåtulykker. Truleg er det mørketal sidan ein del av dei omkomne ikkje blei obdusert og nokre aldri funne. I tillegg er det hendingar som blir feilrapportert eller ikkje rapportert.

Snøscooter

Transportøkonomisk institutt gjennomførte i 2017 undersøkinga [Bruk av snøscooter i Norge \(toi.no\)](#). Der kjem det fram at om lag kvar fjerde person (24 %) av dei spurde av og til, ofte eller svært ofte køyrer over 70 km/t i terrenget. Det er svært få som seier at dei av og til eller ofte køyrer over 30 km/t på offentlig veg (ca. 10 %). Fire av ti svarar at dei ofte eller svært ofte køyrer utanfor oppmerka løype. Det er få som svarer at dei køyrer etter inntak av alkohol.



Figur 21: Svarfordeling på spørsmål om hvordan og hvor man kjører snøscooter. Prosent, N=4582.

Leik, laussnøkjøring og kjøring i bratte fjellsider er populært hos ungdom og unge vaksne. Slik kjøring i kombinasjon med høg fart er forbunden med høgare risiko for uhell og personskade. Utdringane ved ei personskade på scooter, til dømes at ulykka skjer ute i terrenget og langt frå veg, gjer at følgene av ulykka kan bli store. AMK møter utfordringar med å få innhenta riktige helseopplysningar i samband med slike hendingar, truleg kan dette sjåast i samanheng ved at politiet då vil bli involvert.

Det er lite forskning og statistikk når det gjeld bruk av snøscooter i Noreg, og behov for meir fakta kring dette temaet.

5. FELLESTILTAK

Fellestiltak og oppfølging av sjølve nullvisjonsplanen blir forankra i Vest-Telemarkrådet.

FELLESTILTAK 1: BRUKE OG UTVIKLE HALDNINGSKAMPANJAR RETTA MOT UNGDOM OG UNGE VAKSNE

Bakgrunn

Den opprinnelege Sei ifrå-kampanja starta i Sogn og Fjordane og Hordaland på slutten av 90-talet. Kampanjen var ein kombinasjon av å arbeide for å få ungdommane sjølve til å ta ansvar og seie frå, samtidig som politiet intensiverte kontrollverksemda si for å luke ut dei såkalla "verstingane". Denne var svært vellukka og er mellom anna [evaluert av Transportøkonomisk Institutt \(TØI\)](#). TØI meinte ein kunne sjå ein nedgang på 25% i talet drepne eller hardt skada unge i bil, i alderen 16-24 år, som ein direkte effekt av kampanjen.

Andre regionar, mellom anna Telemark, har seinare kopierte denne kampanjen, men då nytta meir som ei informasjonskampanje i skulen. TØI er tydeleg på at dette ikkje har hatt samme effekt som den opprinnelege kampanjen, der ein kombinerte haldningsarbeid hjå ungdomane med styrkt kontrollverksemd frå politiet.

I [evalueringa av kampanjen i Telemark](#) (tidleg 2000-talet) er det verdt å merke seg to moment:

1) Kampanjen varte for kort tid til at ein kunne lese klare effektar ut av den. Det som var tydeleg med Sei ifrå-kampanjen i Sogn og Fjordane var effekten over tid.

Side 6 evalueringsrapport Telemark:

"En annen forklaring kan være at kampanjen var virksom i for kort tid i Telemark. En tidligere evaluering av "Sei ifrå!" kampanjen i Sogn og Fjordane viste at effekten av denne kom først etter tre års kampanjedrift, og forsterket seg ytterligere etter 5 års virksomhet. "Sei ifrå!" kampanjen i Telemark var i praksis virksom i 2 ½ år, og dette kan ha vært et for kort tidsrom til at virkningen gav seg utslag i reduserte skadetall for målgruppen".

2) Ungdommane i Vest-Telemark var negative til kampanjen

For oss i Vest-Telemark er det òg sentralt å merke seg at ungdommane knytt til Vest-Telemark vgs gjennomgåande gav ei mer negativ vurdering av kampanjen enn elevar ved dei andre vidaregåande skulane i Telemark som deltok, og dermed dreg ned gjennomsnittsverdiane for dei ulike spørsmåla i undersøkinga blant elevane.

Effekten var så signifikant at TØI har valt å presentere resultatane med og utan Vest-Telemark vgs, sidan svare påverka totalen i stor grad.

Dei vidaregåande skulane vert i dag invitert av fylkeskommunen og Trygg Trafikk til å delta i opplegget “Sett grenser - sei ifrå!”, som er bygd på den opprinnelege kampanja frå rundt år 2000. Tiltaket har fokus på å stø opp om at det er ok å seie ifrå og korleis ein kan unngå farlege situasjonar, både som passasjer og sjåfør. I tillegg blir sjåførar konfrontert med konsekvensen av eigen atferd.

Evalueringa av “Sei ifrå”-kampanja viser at det er viktig å ha kampanjar som går over tid og blir opplevd som relevant for ungdom i vår region. Dette er viktig kunnskap og må liggje i botn for korleis ein vel ut og utviklar haldningskampanjar retta mot unge i Vest-Telemark.

TILTAK:

Samarbeid mellom SLT-koordinatorane i fylket for å vurdere kampanjar som finst og bidra til å utvikle nye målretta kampanjar mot unge i fylket.

FELLESTILTAK 2: REGIONAL SKYSSORDNING PÅ KVELD OG HELG - “TRYGT HEIM”

Bakgrunn

Reisevaneundersøkinga 2018 syner at 45 % av landets befolkning har eit dårlig eller svært dårlig kollektivtilbod. Det dårlegaste kollektivtilbodet finn ein i spredtbygde strøk, og busette i slike område er i større grad avhengige av bil. Trygt heim er eit trafikktryggleikstiltak som handlar om å gje unge trygg transport heim frå aktivitetar utanfor ordinære rutetider.

Trygt heim i Røros kommune:

Når ungdommar tar i bruk ordninga, blir dei køyrd heim frå arrangement til bustadsadresse i kommunen. Det gjeld òg viss arrangementet er i Os kommune eller Holtålen kommune (nabokommunar). Uavhengig av strekning betalar ungdommane 50 kroner per person for turen. Røros taxi sender deretter faktura til Røros kommune på den eigentlege kostnaden, med eigenandelen til ungdommane fråtrekt. Røros kommune på si side får refundert 70% av utgiftene frå Trøndelag fylkeskommune.

Kommunale ordningar

Tokke, Fyresdal og Vinje har i dag trygt heim-ordningar finansiert av kommunen. Desse fungerer litt ulikt når det gjeld aldersgruppe, tidspunkt, dagar tilbodet er tilgjengeleg og så vidare, men er tilbod med stadig større oppslutning. Fleire kommunar vurderer innføring av ei kommunal ordning.

Flexiruter på dagtid i regi av Vestfold og Telemark fylkeskommune finst i alle 6 kommunane. Slike ruter kan óg nyttast til transport heim frå regelmessige arrangement for ungdom, slik det blir gjort i Fyresdal og Seljord med transport heim frå ungdomsklubben dei fredagane dette blir arrangert.

TILTAK:

Ei skyssløysing på tvers av kommunegrensene er eit viktig fellestiltak i regionen. Ungdommane i Vest-Telemark er mobile og reiser mykje på tvers av kommunegrensar både i vanlege helger og ved større arrangement. Det er viktig å få på plass eit “Trygt heim”-tilbod på tvers av kommunegrensene, minimum ved arrangement/festar og nokre helger og feriar. Dette er kollektivtrafikk, og fylkeskommunen må vere med og ta eit økonomisk og organisatorisk ansvar for å få etablert dette. Det er naturleg å sjå ei slik ordning i samanheng med flexiruter og lokal “Trygt heim”-ordning, for å sikre at transporten kjem nærast mogleg heimen.

FELLESTILTAK 3: INNFØRE ORDNINGA “NULLVISJON VEST-TELEMARK”, ETTER MODELL FRÅ AGDER

Bakgrunn

Nullvisjon Agder vart etablert i 2003. Ein person vart tilsett med oppgåve å fremje nullvisjonen og trafikantanes rolle for trafikktryggleiken. Frå eit samarbeid mellom fylkeskommunen, Statens vegvesen og to kommunar, overtok Vest-Agder fylkeskommune finansieringsansvaret for 2012. Frå 2016 dekte ordninga alle kommunar i Vest-Agder, med 3 personar tilsett med ansvar for høvesvis Lister, Kristiansandregionen og Lindesnesregionen. Fylkeskommunen dekkjer om lag 1.2 millionar per stilling, som finansierer løn, kontor, bil, drift, materiell, reising, støtte til arrangement, konferansar etc.

TILTAK

Få på plass ein tilsett for “Nullvisjon Vest-Telemark.” Ei slik stilling vil vere ein kjemperessurs med tanke på å samordne arbeidet, utvikle kurs og arrangement og samarbeide med frivilligheita og kommunane.

VISJON:

**NULL DREPNE OG SKADDE VED
BRUK AV MOTORISERTE
KØYRETØY I VEST-TELEMARK**