

KILDER: Lillehammer læringscenter  
Trygg Trafikk  
Statens vegvesen  
Fylkesmannen i Oppland

UTARBEIDET AV: Roger Vabø, lærer, Lillehammer læringscenter  
Bjørn Ivar Vasaasen, seniorrådgiver, Statens vegvesen  
November 2017

## **FORORD**

Mange innvandrere har ikke hatt samme trafikkopplæring som norskfødte gjennom for eksempel barnehage og skole eller øvrig opplæring og informasjon. Lillehammer lærings-senter, Oppland fylkeskommune v/trafikksikkerhetsutvalget (FTU), Trygg Trafikk og Statens vegvesen har samarbeidet om et forslag til opplæring i grunnleggende trafikk sikkerhet for innvandrere som følger et kommunalt program. Innholdet er rettet mot lærere, og presenterer sentrale temaer innenfor grunnleggende trafikk sikkerhet med forslag til undervisningsmetoder og måter å organisere undervisningen på. Læreren må selv bruke innholdet på den måten han/hun finner det hensiktsmessig med hensyn til deltakernes kunnskaper og ferdigheter, tilgang til ressurser og tid til disposisjon.

Vi anbefaler at trafikk sikkerhetsarbeid rettet mot innvandrere innarbeides som en naturlig del av kommunenes tverrsektorielle trafikk sikkerhetsarbeid. Vi håper at dette heftet vil være en nyttig innfallsvinkel til dette arbeidet.

*Statens vegvesen, FTU- sekretariatet i Oppland  
Lillehammer, november 2017*



## INNHOOLD

Innledning	5
Hensikt og mål	6
Opplæringen	7
Ansvar, samspill og rollemodelltenkning	8
Trafikksystemet og ulykkesforståelse	9
Når du ferdes som fotgjenger	10
Når du ferdes som syklist	13
Fart og sikring i bil	16
Skiltgrupper	19
Ruspåvirket kjøring	21
Konsekvenser ved trafikklovbrudd	23
Forslag til en undervisningsøkt	24
Egne notater	26



## INNLEDNING

Norge er ett av verdens tryggeste land å ferdes i som trafikant. Risikoen for å bli drept eller hardt skadd i trafikken er redusert med 95 prosent siden 1970. Det året omkom 560 mennesker i trafikkulykker i Norge, hvorav ca. 100 barn. I dag omkommer ca. 120 mennesker hvert år, hvorav nesten ingen barn. Bare siden 2000 er antallet omkomne nær halvert på landsbasis. Ambisjonen er at antallet skal reduseres ytterligere til maksimalt 500 drepte og hardt skadde innen 2024 og 350 drepte og hardt skadde innen 2030. Trafikksikkerhetsarbeidet skal også rette innsatsen mot lettere skader i trafikken. Med økt fokus på nullvekstmål og flere gående og syklende kan antallet lettere skadde øke.

### INNVANDRERES ULYKKESRISIKO

En studie utført av Transportøkonomisk institutt (TØI) på oppdrag fra Statens vegvesen viser at innvandrere fra Asia, Afrika, Sør- og Mellom-Amerika og Øst-Europa har høyere ulykkesrisiko enn norskfødte sjåførere. Risikoen gjelder både for menn og kvinner, og gjelder stort sett i alle aldersgrupper. Tilsvarende resultater er funnet i Sverige.

En av hovedutfordringene er holdninger og vaner ikke-vestlige innvandrere tar med seg fra opprinnelseslandet. Disse avviker ofte fra den norske trafikkkulturen og er sannsynligvis en viktig årsak til at de har høyere risiko. I tillegg er det ofte andre kjøre- og trafikkk forhold i Norge sammenliknet med landet man kommer fra. Føreropplæringen i Norge oppleves dessuten som problematisk av mange som ikke behersker norsk.

### KOMMUNENES ROLLE

Kommunene er en sentral aktør i trafikksikkerhetsarbeidet. Ansvarer er definert gjennom en rekke lover og forskrifter der kommunen skal ivareta befolkningens sikkerhet og trygghet gjennom å redusere risiko for tap av liv eller skade på helse gjennom å forebygge ulykker lokalt. Trafikksikkerhet rettet mot innvandrere i kommunen vil være en naturlig oppfølging av dette.

Innvandrere utenfor EØS som skal få varig opphold skal etter introduksjonsloven gjennomføre «*opplæring i norsk og samfunnskunnskap for nyankomne innvandrere*» som gjennomføres i kommunene. I læreplanen for opplæringen er det en veiledende opplæring av aktuelle tema, der «*Transport i lokalmiljøet og enkle trafikkregler*» inngår. Undervisningsopplegget som presenteres i dette heftet kan dekke dette temaet, der fokus er på grunnleggende trafikksikkerhetsopplæring. Opplegget vil i første omgang bli tilbudt kommuner i Oppland. Basert på erfaringer fra Oppland vil det bli laget et justert opplegg i samarbeid med Kompetanse Norge, som vil bli tilbudt alle kommuner der det avholdes «*opplæring i norsk og samfunnskunnskap for nyankomne innvandrere*».



## HENSIKT OG MÅL

### HENSIKT:

- ▶ Gi trafikanter med annen trafikkforståelse og trafikkultur grunnleggende trafikk-sikkerhetsopplæring for å redusere ulykkesrisikoen

### MÅLGRUPPE:

- ▶ Voksne innvandrere med ulik bakgrunn som deltar i kommunalt introduksjonsprogram

### SENTRALE MÅL:

- ▶ Målgruppen skal tilegne seg grunnleggende kunnskaper, ferdigheter og holdninger, først og fremst som gående og syklende
- ▶ Målgruppen skal forstå betydningen av å være gode rollemodeller for sine barn og andre



## OPPLÆRINGEN

Målgruppen skal tilegne seg grunnleggende kunnskaper og ferdigheter innenfor trafikk-sikkerhet, og anvende kunnskapen/ferdighetene gjennom repetisjoner slik at disse blir automatisert i trafikantadferden. Opplæringen er generell, og er ikke førerkortrettet.

### FORSLAG TIL TEMAER

- ▶ Trafikksystemet og ulykkesforståelse
- ▶ Ansvar, samspill og rollemodelltenkning
- ▶ Når du ferdes som fotgjenger
- ▶ Når du ferdes som syklist
- ▶ Fart og fartens betydning for skadeomfang
- ▶ Bruk av bilbelte/sikring av barn i bil
- ▶ Medisinbruk/ruspåvirket kjøring
- ▶ Skiltgrupper
- ▶ Konsekvenser og straff

### FORSLAG TIL FREMGANGSMÅTE

- ▶ Opplæringen bør være grunnleggende, enkel og konkret
- ▶ Opplæringen bør legge vekt på å gjenkjenne situasjoner og faremomenter
- ▶ Opplæringen bør legge vekt på repetisjoner
- ▶ Opplæringen bør gjennomføres ved bruk av læringsløyper
- ▶ Opplæringen bør bestå av en kombinasjon av teori og praktiske øvelser

### FORSLAG TIL TEORETISK TILNÆRMING

- ▶ Lære ord og begreper innenfor hvert tema, og sette disse inn i en trafikal sammenheng
- ▶ Kombinere illustrasjoner med enkel tekst og muntlig forklaring
- ▶ Kombinere illustrasjoner med svaralternativer, f. eks. «riktig eller galt?»
- ▶ «Multiple Choice» - oppgaver med strek mellom ord og bilde

### FORSLAG TIL PRAKTISK TILNÆRMING

- ▶ Gå tur for å bli kjent med trafikkbildet i nærmiljøet
- ▶ Oppsøke reelle trafikksituasjoner i nærmiljøet, forklare situasjoner og øve på adferd
- ▶ Ta bilder av reelle trafikkmiljøer/situasjoner, sette ord på dem og diskutere dem
- ▶ Rollespill/rekonstruere situasjoner i klasserom



## ANSVAR, SAMSPILL OG ROLLEMODELLTENKNING

Som trafikant har du ansvar, ikke bare for deg selv, men også for andre rundt deg. Dine avgjørelser og din adferd påvirker tryggheten og sikkerheten til dine medtrafikanter, og kan i verste fall resultere i alvorlige ulykker og erstatningsansvar.

En trygg og sikker trafikkavvikling er avhengig av samspill og samarbeid mellom trafikantene som ferdes i trafikksystemet. Kjennskap til grunnleggende regler og skilt, samt viktigheten av å være bevisst sin egen adferd i trafikken, er avgjørende. Respekt er et viktig ord som bør vektlegges i denne sammenhengen. Respekt betyr noe for alle mennesker i alle situasjoner, også i trafikken.

I et samfunn er det viktig å være en god rollemodell for andre. Dette gjelder også i trafikken. Det å være en god rollemodell i trafikken er avhengig av at du har kunnskap, at du viser respekt og at du tar ansvar for deg selv og andre gjennom din egen adferd. Hvis vi selv opptrer på en god måte, kan vi også påvirke andres adferd i trafikken på en positiv måte. Dette er spesielt viktig overfor barn og ungdom med tanke på hva vi sier og hva vi gjør. Barnehagene og skolene gjør en viktig jobb ved å lære barna om trafikk og trafikk-sikkerhet. Like viktig er det at foreldre og voksne følger opp dette viktige arbeidet ved å gå foran som gode rollemodeller overfor barn og ungdom.

### SENTRALE ORD OG BEGREPER

- ▶ Sammensatte ord: «sam og arbeid» og «sam og spill»
- ▶ Ord/begreper: ansvar, adferd, respekt, kunnskap





## TRAFIKKSYSTEMET OG ULYKKESFORSTÅELSE

Trafikksikkerhetsarbeidet forklarer ulykker i et systemperspektiv, der sikkerheten er avhengig av tilpasning og samspill mellom flere faktorer:

- ▶ Trafikanten
- ▶ Kjøretøyet
- ▶ Veggen
- ▶ Regelverk og håndhevelse



En ulykke kan skyldes en feil ved én av faktorene, men også feil eller mangler i selve samspillet. Dersom en trafikanter gjør en feil, bør potensialet for at det skal inntreffe en ulykke og potensialet for at det skal oppstå alvorlig skade reduseres. En bilfører skal ha gode kunnskaper, ferdigheter og holdninger (føreropplæring). Dersom føreren gjør en feil, bør bilen ha egenskaper som forsøker å rette opp feilen (sikkerhetssystemer). Dersom bilen ikke er i stand til å rette opp feilen, bør vegmiljøet være utformet på en slik måte at det ikke oppstår alvorlig skade når ulykken først skjer. Hvis trafikanter gjør bevisste feil (kjører for fort, ikke overholder vikeplikt osv) må vi også ha et regelverk som forbyr slik adferd, og et kontrollapparat som kan håndheve reglene.

Det er som regel flere medvirkende faktorer til at det skjer en ulykke, og ofte flere forhold som påvirker hvor alvorlig konsekvensene av en ulykke blir. De fleste medvirkende årsakene til alvorlige ulykker er knyttet til trafikanteradferd.

Møteulykker og utforkjøringsulykker dominerer blant de alvorligste ulykestypene. Også påkjørsel av fotgjengere og syklister utgjør en stor andel av alvorlige ulykker.

Ungdom er mest utsatt for alvorlige ulykker. Ungdom er spesielt utsatt for bilulykker de første årene etter at de har fått førerkort. Fotgjengerulykker er spredt mer jevnt utover aldersgruppene, men det er først og fremst blant de yngste og de eldste trafikantene andelen fotgjengerulykker er høy. Alvorlige mopedulykker er en stor utfordring blant 16 og 17-åringene, mens motorsykelulykker er en viktig del av ulykkesbildet frem til midten av 50-årsalderen.





## NÅR DU FERDES SOM FOTGJENGER

Som hovedregel skal du gå på fortauet eller på gang- og sykkelveg. Der det ikke eksisterer fortau eller gang- og sykkelveg, skal du gå på venstre side av veien i gangretningen. Motsatt side av vegen kan nyttes dersom det innebærer risiko å gå på venstre side, og du blir utsatt for fare, eller hvis særlige forhold tilsier det (f eks fysiske hindringer osv).

Vegtrafikkloven bruker begrepene fotgjenger og gående. Denne gruppen omfatter også de som bruker rullestol, sparkesykkel, rullebrett, rulleski, rulleskøyter, trehjulssykkel og annet leketøy.

Forskriften sier at gående skal bruke gangvei, fortau eller veiens skulder. Dersom det ikke er mulig kan gående bruke sykkelvei, sykkelfelt eller kjørebanelen. Når du går langs veien skal du gå ytterst til venstre, men ytterst til høyre dersom du triller en sykkel. Dersom særlige forhold tilsier det, for eksempel at det er dårlig sikt, kan du velge å gå på høyre side.

De fleste ulykker med fotgjengere skjer når veien skal krysses. Vær derfor ekstra oppmerksom når du krysser veien. Hvis det kommer biler, så vent til de har passert eller stoppet. Ved gangfelt har kjørende vikeplikt for gående som befinner seg i gangfeltet eller er på veg ut i gangfeltet. Gående skal krysse kjørebanelen i gangfelt, på gangbru eller i gangtunnel når det finnes i nærheten. Der det ikke er gangfelt skal gående krysse rett over kjørebanelen (ikke på skrå, bla fordi du da bruker lengre tid). Før kryssing av kjørebanelen utenfor gangfelt skal gående forvise seg om at det ikke oppstår fare eller at de forstyrrer annen trafikk.

### REFLEKS

Hvert år blir ca. 20 fotgjengere drept i trafikken, 90 blir hardt skadd, mens 470 blir lettere skadd. 40 prosent av alle fotgjengerulykker skjer i mørket.

Kun fem prosent av alle fotgjengere som blir påkjørt og skadet bruker refleks. Refleks reduserer risikoen for å bli påkjørt i mørket med 85 prosent.





Med refleks kan du selv bidra til at bilistene lettere får øye på deg. Tenk deg at du går langs en vei i mørket. Uten refleks vil du være synlig for en bilist først på 25-30 meters hold. Hvis du bruker refleks vil du være synlig på 140 - 400 meters hold. En bilist som kommer mot deg i 50 km/t, har kun to sekunder på å se deg om du ikke bruker refleks. Med refleks ser bilisten deg 10 sekunder tidligere.

Gatebelysning skaper falsk trygghet, og mange tror at det ikke er nødvendig med refleks når de går i områder med gatelys. Det er feil. Selv om du ser bilen, ser ikke bilisten deg.

Det finnes mange typer reflekser, f eks hengereflekser, refleksvester og refleksbånd. Reflekser som henger/er plassert i knehøyde har best effekt. I denne høyden mottar refleksene mest mulig lys fra billyktene. Reflekser som beveger seg når du bruker dem synes best. Bruker du to reflekser blir du sett fra begge sider når du krysser veien. Riper svekker refleksjonsevnen, så bytt ut gamle reflekser. Refleksvesten blir dårligere ved vask og bør byttes årlig ved jevnlig bruk. Alle godkjente reflekser skal være merket med CE EN 13356.

#### **VIKTIGE MOMENTER I OPPLÆRINGEN**

- ▶ Bruk gangveier og fortau der det finnes. Der det ikke er fortau eller gangveg, gå så langt ut på siden som mulig, lengst fra bilene
- ▶ Når flere går langs en vei uten fortau, er det tryggest å gå etter hverandre
- ▶ Velg alltid å gå på den tryggeste siden av veien. Det er vanligvis venstre side, da vi lettere ser bilene som kommer mot oss. I noen tilfeller er det bedre oversikt eller bedre plass på høyre side, og da kan den siden velges
- ▶ Sørg for å være godt synlig i trafikken. Bruk alltid refleks i mørket. Refleksene skal plasseres på den siden av kroppen som vender ut mot vegen. Refleksene gir best effekt dersom den henger/er plassert langt ned på benet (knehøyde og nedover)
- ▶ Benytt gangfelt, gangbru eller undergang der det finnes når du skal krysse vegen, selv om det blir en liten omvei
- ▶ Hvis man må krysse vegen utenom gangfelt, gangbru eller undergang, er det viktig å tenke over hvor man skal krysse, det vil si der oversikten er best, og i god tid før en sving eller bakketopp





- ▶ Det er viktig å stanse helt opp før man krysser veien. Man må se godt til alle kanter, lytte etter biler og vurdere om det er klart lenge nok til at veien kan krysses trygt. Man bør gå rett over veien, fordi man da oppholder seg kortere tid i kjørebanelen enn om man går på skrå
- ▶ Selv om kjørende har vikeplikt for fotgjengere i gangfelt, er det viktig å ikke gå ut i gangfeltet før man har oppnådd øyekontakt med sjåføren, og forsikret seg om at man blir sett og at sjåføren bremses eller stanser
- ▶ Vær en passiv trafikant: Hvis du er usikker på hvem som har førsterett, er det tryggest å stoppe. I en kollisjon med bil vil fotgjengeren være den tapende part uansett hvem som har skylden
- ▶ Husk at store biler, f.eks. lastebiler, har store blindsoner. I visse områder rundt bilen kan ikke sjåføren se deg. Hold deg derfor unna blindsonene

### **SENTRALE ORD OG BEGREPER**

- ▶ Sammensatte ord: «fot og gjenger» og «gang og felt»
- ▶ Ord/begreper: Fortau, se og synlig, lytte, refleks, forkjørsrett, vikeplikt, påbud, forbud, sikkerhet, oppmerksom, gå over, kryss veg, passiv

### **FORSLAG TIL PRAKTISKE ØVELSER**

- ▶ Øve på å gå på fortau
- ▶ Øve på å gå langs vegen der det ikke er fortau (venstre side/høyre side)
- ▶ Øve på kryssing av veg i- og utenfor gangfelt. Stopp opp: bruk ørene og lytt, bruk øynene og se til begge sider og sjekk om det er klart. Oppnå øyekontakt med fører ved kryssing i gangfelt
- ▶ Bevisstgjøre faren ved fravær av oppmerksomhet ved bruk av mobil, musikk på øret osv.
- ▶ Øve generelt på å gjenkjenne situasjoner og fokusere på faremomenter
- ▶ Demonstrere bruk og effekt av refleks

DING...  
DONG...



## NÅR DU FERDES SOM SYKLIST

En del sykkelulykker skjer fordi syklister og bilister ikke kjenner sykkelreglene godt nok. Lær de viktigste reglene og unngå ulykker. Syklister er definert som kjørende, og skal derfor følge de same reglene som bilene når de sykler i vegen eller i sykkelfelt. Syklister har for eksempel alminnelig vikeplikt fra høyre og for fotgjengere i gangfelt. Du skal gi tegn før du svinger eller skifter plass i veibanen. Det er bare tillatt å ha barn under 10 år som passasjer på sykkel. Elles er reglene og rådene forskjellig i forhold til hvor du befinner deg. En sykkel er et kjøretøy, og du skal derfor følge samme regler som andre kjørende i all hovedsak.

Mange alvorlige sykkelulykker skjer i kryss. Det er derfor viktig for syklister å være ekstra oppmerksomme her. Mange bilister vet ikke at syklister er definert som kjørende, og overholder derfor ikke alltid vikeplikten overfor syklister. Du bør sørge for at andre trafikanter ser deg, og at du gir tydelige tegn på hva du har til hensikt å gjøre. Foran krysset kan du sykle forbi bilene på innsiden. Men pass på at bilisten har sett deg - og ikke plutselig svinger til høyre. Se også opp for møtende bilister som skal svinge til venstre. Forsikre deg om at disse har sett deg, og viker for deg. Skal du svinge til venstre bør du legge deg i venstre fil i god tid. Sykle slik at biler som skal rett frem ikke kan passere deg på venstresiden. Vik for møtende trafikk.

### SYKKELHJELM

Det er ikke påbudt med sykkelhjelme, men stadig flere syklister bruker hjelme. Det er også en klar anbefaling om at barn og unge skal bruke sykkelhjelme. Syklister er ubeskyttet og har derfor høy skaderisiko i trafikken sammenlignet med andre trafikantgrupper. Sykkelhjelme beskytter hodet slik at skadene blir mindre alvorlige.







Hvert år må nesten 5000 personer få legebehandling etter sykkelskader. De fleste skadene er mindre alvorlige, men de alvorligste skadene som oftest gir varige plager er skader på hode/ansikt og på nakke/skulder. Når syklister skader hodet, er det panne og tinning som er mest utsatt. Selv forholdsvis små hodeskader kan gi varige plager som hodeverk, svimmelhet, konsentrasjonsvansker og overømfintlighet for lys.

Hjelmen fungerer støtdempende og fordeler også kraften i slaget over en større flate, slik at ikke hele belastningen rammer hodet på ett punkt. Å bruke sykkelhjelmer reduserer risikoen for hodeskader med 60 - 80 prosent.

Det finnes ulike typer hjelmer tilpasset ulik bruk fra de aerodynamiske sportshjelmene, til skate/street hjelmer eller hjelmer som ligner hatter for stilfulle bysyklister.

#### **VIKTIGE MOMENTER I OPPLÆRINGEN**

- ▶ Sykkelen skal være i forskriftsmessig stand
- ▶ Når du sykler i vegen eller i sykkelfelt defineres du som «kjørende» og må følge de samme trafikkreglene og skiltene som bilene
- ▶ Når du sykler på gang- og sykkelveier og fortau må du ta hensyn til gående og passere i god avstand og lav hastighet
- ▶ Dersom du sykler fra fortauet og ut på veien, eller krysser veien, har du alltid vikeplikt for bilene
- ▶ Vær alltid oppmerksom når du passerer inn- og utkjørsler til eiendommer, eller parkerte biler hvor bildører plutselig kan åpne seg



- ▶ Det er tillatt å sykle over gangfelt, men da har ikke bilistene vikeplikt for deg. For at bilene skal ha vikeplikt, må du gå av sykkelen og trille den over gangfeltet
- ▶ Dersom det er eget kjørefelt for syklister i veibanen (sykkelfelt) enten på den ene eller begge sidene, kan du bare sykle på høyre side av veien. I sykkelfelt gjelder samme regler som i veien ellers, med hensyn til fartsgrense og vikeplikt
- ▶ Ved sykling i veikryss gjelder samme regler som for andre kjørende, med hensyn til å gi tegn, vikeplikt og plassering
- ▶ Det er forbudt å sykle på motorvei og i noen tunneler. Det er også forbudt å sykle mot enveiskjøring dersom det ikke er tillatt spesielt ved skilt
- ▶ Sørg for å bli sett i trafikken, gjerne med synlige klær og ved å plassere deg riktig. Unngå å ligge i bilens blindsoner
- ▶ Sykkelen har ikke blinklys. Gi tydelige tegn når du skal svinge ved å strekke ut armen til den siden du skal svinge
- ▶ Bruk sykkelhjelmer
- ▶ Vær en passiv syklist: Hvis du er usikker på hvem som har vikeplikt, er det tryggest å redusere farten eller stoppe helt opp. I en kollisjon med bil vil den syklende være den tapende part uansett hvem som har skylden.
- ▶ Husk at store biler, f.eks. lastebiler, har store blindsoner. I visse områder rundt bilen kan ikke sjåføren se deg. Hold deg derfor unna blindsonene

#### SENTRALE ORD OG BEGREPER

- ▶ Sammensatte ord: «sykkel og veg», «sykkel og hjelm»
- ▶ Ord/begreper: høyre side av vegen, høyreregel, hensynsfull, beskyttelse, stramme (hakereim), skade, ulykke, passiv



#### FORSLAG TIL PRAKTISKE ØVELSER

- ▶ Vise fram en sykkel med bremses, refleks og lys
- ▶ Gjennomføre sykkeløvelser jfr. sykkelopplæringen i skolen
- ▶ Sykle i vanlig trafikk, helst i et nærmiljø som er kjent. Læreren sykler foran og tar ansvar for syklingen i starten.
- ▶ Sykle i trafikken med vekt på plassering i veibanen, tegngiving og sykling i veikryss, vikeplikt (med de varianter som finnes i nærmiljøet), skilt i nærmiljøet, kryssing av vei og valg av de tryggeste veiene å sykle
- ▶ Vise fram en sykkelhjelmer, og øve på å feste den riktig. Hjelmen festes ved hjelp av en hakereim. Hjelmen skal sitte rett på hodet, dvs at den ikke skal «bikke» verken bakover eller framover
- ▶ Demonstrasjon av «eggtesten» (minihjelmer på et egg. Egget med minihjelmen slippes i bakken, og er like helt etterpå pga hjelmen)
- ▶ Øve på å gjenkjenne situasjoner og fokusere på faremomenter og sikkerhet ved å bruke øynene, ørene og å stoppe opp å se til begge sider før man krysser en veg



## FART OG SIKRING I BIL

Høy fart er en av de største utfordringene for trafiksikkerheten i Norge. Sammenhengen mellom fart og risiko er godt dokumentert. Dersom gjennomsnittsfarten på en veg øker med 5 %, for eksempel fra 80 km/t til 84 km/t, vil antall drepte på den samme strekningen øke med 25 %. Små endringer i fart kan med andre ord gi store utslag for antall drepte i trafikken.

### 70 KILOMETER I TIMEN

Kommer du ut for en ulykke i høy fart, er det begrenset hvor mye beskyttelse bilen kan gi. Menneskekroppen tåler ikke all verden selv om teknologien har gitt oss sikrere biler. I en frontkollisjon med to nye og like tunge biler, vil en sunn og frisk person som bruker bilbelte ha god sjanse for å overleve kollisjonen i hastigheter opp til 70 km/t. Er farten høyere enn 70 km/t, synker sjansen for å overleve dramatisk.



### 50 KILOMETER I TIMEN

Tilsvarende kunnskap har vi om kollisjoner i siden. I en sidekollisjon vil en sunn og frisk person som bruker bilbelte ha god sjanse for å overleve kollisjonen i hastigheter opp til 50 km/t. Er farten høyere enn 50 km/t, synker sjansen for å overleve dramatisk.



### 30 KILOMETER I TIMEN

Dersom en myk trafikanter (fotgjenger eller syklist) blir påkjørt av en bil, vil den myke trafikanten ha god sjanse for å overleve kollisjonen hvis farten på bilen er under 30 km/t. Er farten høyere enn 30 km/t, synker sjansen for å overleve dramatisk.



Kunnskap om hva menneskekroppen tåler har gjort at fartsgrense 30 km/t brukes på veger der myke trafikanter og biler deler på arealet. Fartsgrense 50 km/t brukes ofte i tettbygde strøk med mange avkjørsler og kryss. Fartsgrense 70 km/t brukes i stor utstrekning på veger der det har vært mange alvorlige møte- og utforkjøringsulykker. Årlig kunne mellom 30-40 menneskeliv vært spart dersom alle holdt fartsgrensen.





## SIKRING I BIL

Bilbelte er det enkleste og beste sikkerhetsutstyret i bil. Bilbeltet bremser opp kroppens bevegelse i en kollisjon, og reduserer derfor energien i kollisjonen. Sammen med kollisjonsputer i bilen, hindrer også bilbeltet at hodet treffer ratt, dashboard, sidebjelker og andre harde konstruksjoner i bilen. Bilbeltet holder også kroppen på plass i setet, og hindrer at man kastes rundt eller ut av bilen med påfølgende alvorlige skader.

Det er påbudt å sikre barn med godkjent barnesete til de er minst 135 cm høye, eller over 36 kilo tunge. Barn bør sikres bakovervendt så lenge som mulig, helst til de er 4 år. Små barn har et stort og tungt hode i forhold til resten av kroppen. Samtidig er muskulatur og beinbygning mindre utviklet enn hos større barn og voksne. Når barnet sitter bakovervendt blir kroppen og hodet presset mot seteryggen ved en frontkollisjon. Kraftene blir derfor fordelt over en større flate slik at belastningen blir mindre. Hode og nakke får liten eller ingen tilbakesleng. Når barnet sitter med kjøreretningen (forovervendt), vil nakke og hode få stor bevegelse i en frontkollisjon, fordi hodet kastes frem mens kroppen holdes fast av selene i barnesetet. Nakkemusklene kan overstrekkes slik at det gir varig mén. Barnet får også en kraftig tilbakesleng med ny belastning på nakken og hodet. Halvparten av barna feilsikres. Ha for eksempel aldri beltet bak ryggen eller under armen, og husk å stramme beltene godt. Husk å følge bruksanvisningen for utstyret, og vær sikker på at det er riktig montert.

Vekten på et menneske eller en gjenstand vil alltid øke hvis det er i bevegelse. Desto raskere bevegelsen er, jo mer øker vekten. Både passasjerer og løse gjenstander i bil som ikke er sikret med bilbelte eller på annen måte utgjør derfor en sikkerhetsrisiko for de som sitter i bilen. Et kamera som ligger løst i bilen vil veie 15 kg i en bråstopp i 30 km/t. I en bråstopp i 70 km/t vil kameraet veie hele 35 kg. En gjennomsnittlig full handlepose vil veie





117 kg i en bråstopp i 30 km/t. I en bråstopp i 70 km/t vil handleposen veie 272 kg. En fullpakket koffert vil veie 333 kg i en bråstopp i 30 km/t. I en bråstopp i 70 km/t vil kofferten veie hele 777 kg. Et menneske som veier 75 kg vil veie ca. 2000 kg i en bråstopp i 70 km/t. Dette er nesten like tungt som en elefant.

### VIKTIGE MOMENTER I OPPLÆRINGEN

- ▶ En liten økning av fart, øker skadeomfanget dramatisk i en kollisjon
- ▶ Bilbeltet bremser opp kroppen i en kollisjon og reduserer faren for alvorlig skade
- ▶ Bilbelte er påbudt
- ▶ Det er påbudt å sikre barn i bil
- ▶ Det er viktig at barn sitter bakovervendt til de er 4 år
- ▶ Et menneske eller løse gjenstander i bil øker vekten sin i bevegelse, og kan forårsake stor skade dersom mennesket eller gjenstandene ikke er sikret forsvarlig. Bruk alltid bilbelte og ikke la gjenstander ligge løst i bilen
- ▶ Pakk bagasje/gjenstander i bagasjerommet. Den tyngste baggasjen plasseres innerst mot seteryggen. Fest tunge gjenstander med stropper eller reimer hvis det er mulig
- ▶ Bruk evt. bagasjetrekk over baggasjen for å hindre gjenstander i å komme inn i kupeen

### SENTRALE ORD OG BEGREPER

- ▶ Sammensatte ord: «fart og grense», «bil og belte»
- ▶ Ord/begreper: forsvarlig (smart), uforsvarlig (dumt og farlig), skade, beskyttelse, stramme (bilbeltet), skade, ulykke, bakovervendt/framovervendt, sikre last

### FORSLAG TIL PRAKTISKE ØVELSER

- ▶ Se et bilbelte, og lære hvordan det fungerer
- ▶ Øve på å ta på seg/ta av seg bilbeltet, og stramme beltet
- ▶ Se et bilsete for barn, og lære hvordan det fungerer
- ▶ Øve på å montere barnesetet, sette barnet riktig i setet, og stramme beltet
- ▶ Prøve kollisjonsbenk/ veltesimulator (kun voksne!)



I en bråstopp i 70 kilometer i timen uten bilbelte, så veier du like mye som en elefant





## SKILTGRUPPER

Trafikkskilt fremgår av Skiltnormalen som inneholder tekniske bestemmelser og retningslinjer for anvendelse og utforming av offentlige trafikkskilt. Skiltnormalen fastsettes av Vegdirektoratet med hjemmel i skiltforskriften. Bestemmelsene i skiltnormalen gjelder for all bruk av offentlige trafikkskilt, uavhengig av vegtype. Bestemmelsene skal følges av alle skiltmyndigheter, også kommunene og politiet.

### FORBUDSSKILT

Forbudsskilt forteller oss at noe er forbudt på en vegstrekning eller et sted. Formålet med slik skilting kan f.eks. være å hindre kjøring på feil sted, eller å hindre gående og syklende i å bevege seg på trafikkarfarlige steder eller at det ikke er ønskelig av andre grunner.

Eksempler på forbudsskilt som forteller oss at det er forbudt for lastebiler og forbudt for gående og syklende:



Forbudt for lastebil og trekkbil



Forbudt for gående og syklende

### PÅBUDSSKILT

Påbudsskilt forteller oss at noe er påbudt på en vegstrekning eller sted. Formålet med slik skilting er å lede trafikken i riktig retning, f. eks. på steder der det utfra trafikkmønsteret kan oppstå tvil.

Eksempler på påbudsskilt som forteller oss at kjørende skal forlate vegkrysset i den retningen som pilen viser:



### FARESKILT

Fareskilt varsler om særlig fare. Fareskilt retter seg mot kjørende trafikk, og brukes når en fare er vanskelig å oppfatte i tide av kjørende som ferdes med nødvendig aktsomhet, eller når en fare er vesentlig større enn det som kan forventes ut fra trafikforholdene, vegutformingen eller omgivelsene på stedet.

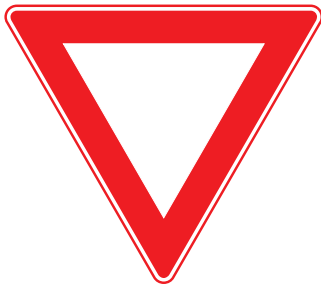
Eksempler på fareskilt som varsler om farlig sving og glatt veg:



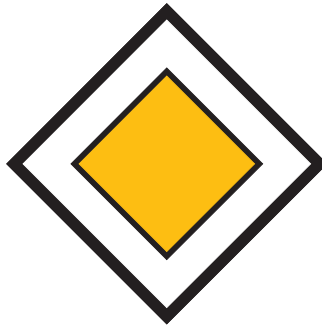
## VIKEPLIKT- OG FORKJØRSSKILT

Vikeplikt- og forkjørsskilt regulerer vikepliktforholdene på en strekning eller sted, og forteller oss hvem som har rett til å kjøre og hvem som har plikt til å stoppe.

Eksempler på vikeplikt- og forkjørsskilt:



**VIKEPLIKT:**  
Skiltet angir at kjørende har vikeplikt for kjørende trafikk i begge retninger på kryssende veg



**FORKJØRSSKILT:**  
Skiltet angir at kjørende som kommer fra sideveg eller kryssende veg, er pålagt vikeplikt med skilt 202 «Vikeplikt» eller 204 «Stopp»



---

## SENTRALE ORD OG BEGREPER

- ▶ «Vike og plikt»
- ▶ Ord/begreper: forbudt, påbudt, fare, vikeplikt og forkjørersrett

## FORSLAG TIL PRAKTISKE ØVELSER

- ▶ Se/oppsøke skilt, og lære hva de betyr
- ▶ Øve på trafikksituasjonen som skiltet angir
- ▶ Generelt: gjenkjenne situasjoner, fokusere på faremomenter og sikkerhet



## RUSPÅVIRKET KJØRING

Det er forbudt å kjøre bil dersom du er ruspåvirket. Både alkohol, narkotika og medisiner påvirker sentralnervesystemet og reduserer kjøreevnen. Dette gjør deg til en farlig sjåfør. Bruk av rusmidler er en av de viktigste årsakene til trafikkulykker. Kjøring i ruspåvirket tilstand kan gi strenge straffer.

### ALKOHOL

I Norge er det nulltoleranse for kjøring i alkohopåvirket tilstand. Alkoholgrensen er på 0,2 promille, som betyr at kun et lite inntak av alkohol kan medføre at man kjører ruspåvirket. Alkohol kan sitte i kroppen over lengre tid, slik at man kan overstige grensen på 0,2 promille selv om det er flere timer siden man har inntatt alkohol. Årsaken til at alkoholgrensen er 0,2 og ikke 0,0 er at alle mennesker har en viss mengde alkohol naturlig i kroppen.

### BRUK AV MEDISINER

Mange medisiner kan redusere kjøreevnen. Mange medisiner kan ha lenger virketid enn du tror, slik at du faktisk kan være ruspåvirket hele døgnet. Kombinasjoner av flere legemidler kan forsterke virkningen av enkeltmedisiner, og i slike tilfeller gjelder det spesielle regler for bilkjøring.

Inntak av to tabletter Valium, Vival eller Stesolid (5 mg beroligende medisiner) vil tilsvare en alkoholkonsentrasjon i blodet på ca. 0,8 promille. Ved bruk av slike medisiner kan den enkelte sjåfør selv føle at man behersker kjøringen godt, mens man i realiteten ikke gjør det. Det er viktig å huske på at det er maksimalgrenser for beroligende medisiner på lik linje med alkohol. Det samme gjelder sovemedisiner (Apodorm, Mogadon, Imovane, Zopiclone, Zopiklon, Stilnoct og Zolpidem) og smertestillende medisiner (Paralgin Forte, Pinex forte, Nobligan, Tramadol m.fl.). Hvis du bruker beroligende medisiner på dagtid, bør du ikke kjøre bil.

Når du bruker legemidler bør du alltid se om pakningen har varseltrekant. Legemidler som påvirker sentralnervesystemet er som oftest merket med rød trekant på pakningen, men du bør likevel alltid lese pakningsvedlegget for å være helt sikker. Er du i det miste tvil om virkningen av medisinen så spør fastlegen din eller på apoteket. Det er ditt ansvar som bilfører å være så årvåken og ha så god kjøreevne som vegtrafikkloven krever.



### SENTRALE ORD OG BEGREPER

- ▶ Sammensatte ord: «rus og påvirkning»
- ▶ Ord/begreper: rus, påvirket, alkohol, narkotika, medisiner, trøtt, uoppmerksom, ukonsentrert

### **FORSLAG TIL ØVELSER**

- ▶ Forklare sammenhengen mellom fareskilt i trafikken og «fareskilt» på medisinpakken («trekantmedisiner»)
- ▶ Gjennomføre praktiske øvelser, demonstrasjoner eller rollespill, f eks. sitte på med «full sjåfør», lege/pasient, apotek/pasient, trekant på medisinpakke
- ▶ Fokuserer på potensielle faresituasjoner, f eks gjenkjenning av trekantmedisiner, folk som bruker medisiner, osv
- ▶ Demonstrere/vis fram en medisinpakke med trekant



## KONSEKVENSER VED TRAFIKKLOVBRUDD

Man skal alltid kjøre hensynsfullt og følge trafikkreglene. Likevel kan man være uheldig eller gjøre feil og overtre vegtrafikklovgivningen. Dette gjelder for eksempel å kjøre for fort, kjøring mot rødt lys, mot enveiskjøring, ikke overholdt vikeplikt, ulovlig forbikjøring, for liten avstand til forankjørende osv.

Mindre alvorlige trafikklovbrudd kan straffes med forenklet forelegg. Forenklet forelegg er en form for bot som brukes som reaksjon på mindre alvorlige forseelser og er hjemlet i veitrafikkloven. Botens størrelse tilsvarer lovbruddets alvorlighetsgrad. Foreklede forelegg utskrives vanligvis på stedet, og i slike tilfeller må de vedtas umiddelbart for å være rettsgyldige. Du får da med en giroblankett som må betales innen en angitt frist. De kan imidlertid også vedtas i ettertid, noe som i praksis skjer ved automatiske trafikkontroller. Bli forelegget vedtatt er saken endelig avgjort. Hvis du ikke vedtar forelegget, blir du anmeldt. Da må du betale boten, i tillegg til at du blir registrert i strafferegisteret, noe som kan få konsekvenser senere ved f.eks. innreisetillatelse til enkelte land, utdannings- og jobbmuligheter osv. Hvis du fortsatt nekter å vedta boten, går saken til retten som avgjør saken. Hvis du taper, kan du i tillegg bli idømt saksomkostninger.

Hvis du ved samme anledning også har brutt andre trafikkregler, f.eks. både kjørt mot enveiskjøring og ikke stoppet for fotgjengere i gangfelt, vil du kunne bli bøtelagt for begge overtredelsene. Det samme gjelder hvis du f.eks. både har kjørt for fort og foretatt en ulovlig forbikjøring i samme handling. Forenklet forelegg er noe du kan bli tilbudt, men ikke har krav på. Det er politiet som avgjør dette på stedet utfra overtredelsens alvorlighetsgrad. Hvis du f.eks. ikke har førerkort eller kjører i ruspåvirket tilstand, vil du uansett bli anmeldt.

Hvis overtredelsen er særlig alvorlig, f.eks. ved spesielt høy fart, vil du bli anmeldt og førerkortet vil bli beslaglagt. Ved spesielt alvorlige overtredelser, kan du også bli idømt fengselsstraff. Hvis du forvolder skade/død på andre kan du i verste fall bli dømt for uaktsomt drap og i tillegg bli dømt til å betale erstatning.

### SENTRALE ORD OG BEGREPER

- ▶ Sammensatte ord: pengestraff/ «penge og straff»
- ▶ Ord/begreper: straff, fengsel, bot, uaktsom, erstatning

### FORSLAG TIL PRAKTISKE ØVELSER

- ▶ Gjennomføre praktiske øvelser, demonstrasjoner eller rollespill, f.eks. bli stoppet i fartskontroll/bilbeltekontroll, giro med pengebeløp, evt. tap av førerkort, erstatning, fengsel osv.





## FORSLAG TIL EN UNDERVISNINGSPÅK

Vektlegg få utvalgte temaer/emner hver gang. Prøv å holde fokus på disse gjennom hele undervisningspÅkta. Avsporinger (digresjoner) fører ofte til forvirring og misforståelser. Elever med liten skolebakgrunn trenger ofte en markert avslutning/pause før det skiftes tema.

Nye temaer/begreper som skal læres skrives opp på den ene siden av tavla før hver time. På den andre siden av tavla skrives temaer/begreper som dere har gjennomgått tidligere (det er fint for elevene å se hva de allerede har lært eller skal ha lært). Start timen med en kort repetisjon av ett eller flere av de temaene/begrepene dere har vært igjennom (det kan aldri bli for mange repetisjoner), før dere begynner på et nytt emne. Avslutt alltid pÅkta med en kort repetisjon av de nye emnene dere har gjennomgått.

### UTFORDRINGER

Å lære nye ord, begreper, emner eller temaer på et språk som man behersker dårlig, er naturlig nok svært krevende for elevene (og læreren). Det kan være lurt med korte pauser innimellom. Annerledes er det selvsagt når det er praktiske øvelser ute eller inne. Det er på denne måten vi alle lærer før vi har gått på skole en stund og kan ta til oss teoretisk/abstrakt kunnskap. For mye muntlige eller skriftlige forklaringer kan skape forvirring og usikkerhet. På dette kurset er det ikke norskfaget som står i fokus, men økt forståelse for trafikksikkerhet og trafikkkultur.

### METODE/MATERIELL

Når det gjelder praktiske øvelser/trening, ute eller inne, bør ting demonstreres før elevene skal prøve selv. Etterpå er det lurt å sette ord på det en har gjort. Da blir det også lettere å jobbe videre på tavla eller med oppgaver når elevene har konkret/praktisk erfaring med det de skal lære mer om.

Alt skriftlig materiell som deles ut til elevene eller skrives på tavla, bør være tydelig illustrert med bilder eller tegninger, og med understreking av nøkkelordene. Skriftlig informasjon bør være på et minimumsnivå (selvsagt i tråd med elevenes norsknivå), slik at de ikke bruker for mye tid og energi på å lese og forstå alle ord. De bør lære at nøkkelordene (de viktige) er understreket, slik at de konsentrerer seg om disse.

Oppgaver hvor de skal sette strek mellom ord og bilde er ganske enkle og forholde seg til, men også her trengs det ofte demonstrasjon selv om oppgaveteksten sier: «Tegn strek mellom ord og bilde». Mange er ikke vant med denne type oppgaver og tenker heller ikke at teksten forteller hva de skal gjøre. Alt dette må demonstreres og forklares. Det er viktig for elevene at de forstår hvordan oppgavene skal løses før de begynner.

Hvis elevene skal få «spørsmål-svar»- oppgaver, bør også de ta utgangspunkt i et bilde eller en illustrasjon. En kort informasjonssetning med understrekte nøkkelord som kan brukes i svaret de skal skrive, bør høre med til bildet/illustrasjonen.



Muntlige oppgaver kan presenteres ved hjelp av bilder av ulike trafikksituasjoner, gjerne med prosjektor. Spørsmålene kan gjerne være enkle, slik som: «Hva er galt her?», «Hva er riktig her?». Her kan det brukes mange typer bilder, alt fra sykling uten hjelm til en farlig forbikjøring. Alle har vi erfaringer fra trafikken og kan forholde oss til trafikksituasjoner vi kjenner igjen. Disse oppgavene passer for alle uansett språknivå, og de skaper ofte engasjement hos elevene, nettopp fordi alle har noe å bidra med, enten verbalt eller ved å peke.

Praktisk del kan gjerne gjennomføres før den teoretiske delen. Folk uten skolebakgrunn har lært gjennom «å gjøre» (demonstrasjoner).

### **FAMILIE, F EKS TRAFIKKSKILT/SKILTGRUPPER:**

For å understøtte forståelsen av at skilt hører sammen i grupper, kan det være lurt å bruke ordet «familie». Alle skilt har et «familienavn» som viser at de hører til samme gruppe (f.eks. Forbudsskilt). Farge og form er også begreper som bør knyttes til skiltgrupper. I tillegg til familienavn har også hvert skilt et eget navn. Forkjørsrett og vikepliktskilt er spesielt viktig da disse ordene/begrepene gjelder for alle trafikanter og kan også knyttes til trafikklys og kryssing av vei.

### **ERFARINGER**

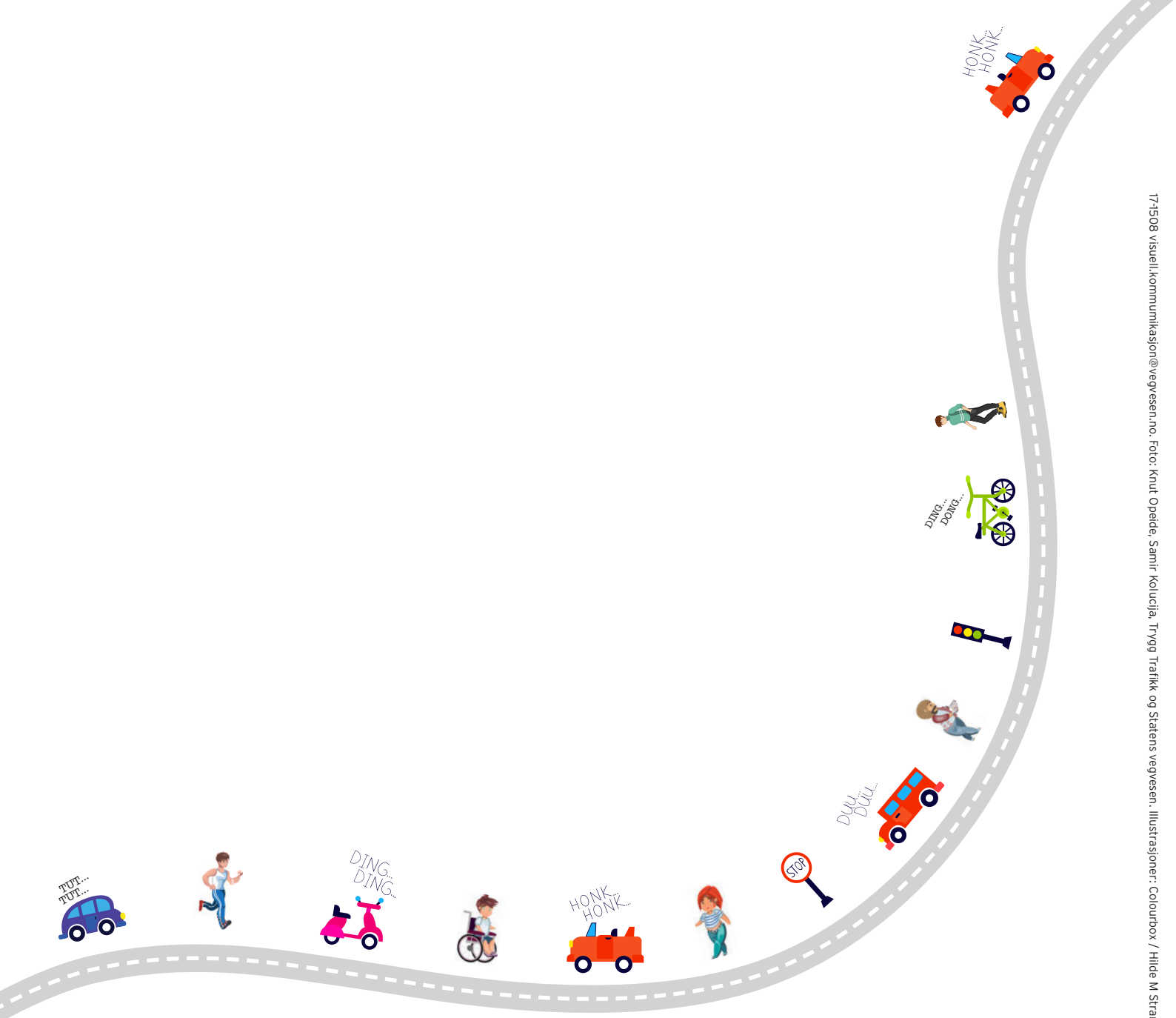
Praktisk øving ute trenger ofte mere tid enn undervisningen nødvendigvis legger opp til.











Oppland fylkes trafikksikkerhetsutvalg



Lillehammer læringscenter  
"sammen om læring"



Statens vegvesen