



Mal for **kommunal** **trafikktryggingssplan** 20XX-20XX

Utarbeidd av Trygg Trafikk



TIL KOMMUNEN: OM MALEN

Dette dokumentet er utarbeidd av Trygg Trafikk og skal gi kommunar støtte og hjelp til å utvikle ein heilskapleg kommunal trafikktryggingsplan. Dokumentet varetek nasjonale målsetjingar og intensjonar og breidda i det kommunale trafikktryggingsarbeidet.

Kommunen må vurdere kva planstatus trafikktryggingsplanen skal ha. Dersom ein vel kommune-
delplan, må prosesskrav oppfyllest, jf. plan- og bygningslova. Uavhengig av planstatus kan det vere nyttig å leggje opp til ein medvergingsprosess.

Kapittel 3 beskriv dei viktigaste nasjonale og regionale føringane som er relevante for det kommunale trafikktryggingsarbeidet, og som er vesentlege for ei heilskapleg tilnærming.

Godkjenningsordninga Trafikksikker kommune er omtalt i dette kapitlet. Ordninga er òg foreslått som tiltak i kapittel 6. For kommunar som ikkje er godkjende, men som ønskjer å arbeide for ei godkjenning, vil det vere ein fordel å ha tiltaket forankra i trafikktryggingsplanen i kommunen.

I kapittel 6 foreslår vi at kommunen organiserer tiltaka sine i tråd med Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022–2025. Desse er delte inn i følgjande 15 innsatsområde, der det for kvart av områda er utarbeidd nasjonale tilstandsmål:

- › Fart
- › Rus
- › Beltebruk og rett sikring av barn
- › Manglande merksemd
- › Barn (0-14 år)
- › Ungdom og unge førarar
- › Eldre trafikantar
- › Gåande og syklende
- › Motorsykkel og moped
- › Godstransport på veg
- › Møteulykker og utforkøyringsulykker
- › Drift og vedlikehald
- › Bruk av ny teknologi i i trafikktryggingsarbeidet
- › Trafikktryggingsarbeid i offentlege og private verksemder
- › Arbeid for å styrkje kunnskapsgrunnlaget

Utover desse 15 innsatsområda har vi lagt til kapittel 6.16 Fysiske tiltak. Kommunen kan kopiere heile eller delar av malen, og ein kan supplere med andre område og tiltak eller redusere tilsvarande.

Ta kontakt med Trygg Trafikk v. Anders Skavdal Havdal, Harald Heieraas eller Trygg Trafikks regionleiar i aktuelt fylke dersom du har spørsmål.



Trafikktryggingsplan for kommune 20XX-20XX

Fyll inn kommunenamn,
stad og dato.

Vedteken kommunestyret i kommune xx.xx.20.....

INNHALD

1. Samandrag	4
2. Innleiing	4
2.1 Historikk	4
2.2 Organisering av trafikktryggingsarbeidet i [...] kommune	5
3. Overordna føringar	5
3.1 FNs berekraftsmål	5
3.2 Meld. St. 40 (2015-2016) Trafikksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering	6
3.3 Meld. St. 20 (2020-2021) Nasjonal transportplan 2022-2033	6
3.3.1 Barnas transportplan	6
3.4 Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg (2022-2025)	6
3.5 Regional transportplan	7
3.6 Folkehelse og trafikktryggleik	7
3.7 Trafikksikker kommune	7
4. Ulykkessituasjonen /-utviklinga i [...] kommune	8
4.1 Trafikktryggingsutfordringar i kommunen	8
4.2 Analyse av ulykkene	8
5. Mål og strategi for trafikktryggingsarbeidet i kommune	8
5.1 Mål	8
5.2 Strategi	8
6. Kommunale tiltak	9
6.1 Fart	10
6.2 Rus	10
6.3 Beltebruk og riktig sikring av barn	10
6.4 Manglande merksemd	10
6.5 Barn (0-14 år)	10
6.6 Ungdom og unge førarar	10
6.7 Eldre trafikantar	11
6.8 Gåande og syklande	11
6.9 Motorsykel og moped	11
6.10 Godstransport på veg	11
6.11 Møteulykker og utforkøyringsulykker	11
6.12 Drift og vedlikehald	11
6.13 Bruk av ny teknologi i trafikktryggingsarbeidet	11
6.14 Trafikktryggingsarbeid i offentlege og private verksemdar	11
6.15 Arbeid for å styrkje kunnskapsgrunnlaget	11
6.16 Fysiske tiltak	11
7. Økonomi	12
8. Evaluering, rullering	12
Vedlegg	12



1. SAMANDRAG

Skal skrivast til slutt.

2. INNLEIING

Visjonen om null drepte og hardt skadde ligg til grunn for trafikktryggingsarbeidet i Noreg. Sidan 2010 er det sett etappemål for arbeidet med nullvisjonen, og i NTP 2022–2033 heiter det: «*Innen 2030 skal det maksimalt være 350 drepte og hardt skadde i veitrafikken, hvorav maksimalt 50 drepte. Ingen skal omkomme i veitrafikken i 2050.*»

Trafikktryggingsarbeid handlar om å redusere risikoen for skadar og ulykker blant alle trafikantgrupper i alle aldrar. Trafikktryggingsplanen vår skal vareta dei viktigaste prioriteringane for å auke trafikktryggleiken i kommunen, og arbeidet vårt skal vere eit bidrag for å nå dei nasjonale måla. Kommunen har fleire roller og oppgåver som inneber at ein direkte eller indirekte har mange partar som kan medverke til å betre trafikktryggleiken, til dømes

- planmyndigheit
- skule- og barnehageeigar
- arbeidsgivar
- transportkjøpar
- folkehelseaktør (ved å førebyggje sjukdom og skade hos innbyggjarane)
- veigeigar

Trafikktryggingsarbeidet i kommunen omfattar alle desse områda. Etter folkehelselova og plan- og bygningslova har kommunen eit generelt ansvar for å førebyggje skadar og ulykker. Kommunen har ansvar for investeringar, drift og vedlikehald av det kommunale vegnettet. Som veigeigar har kommunen eit spesifikt ansvar for trafikktryggingstiltak på kommunale vegar i samsvar med veglova. Trafikktryggingsplanen for [xxx] kommune [årstal] vil danne grunnlaget for å vidareføre trafikktryggingsarbeidet i kommunen. Kommune- styrevedtak av [dato].



2.1 Historikk

Denne planen er nr. [xx] i rekkja av trafikktryggingsplanar for [xxx] kommune. Den førre planen gjekk ut i [xxx]. Planane har vore eit styringsverktøy for eit målretta trafikktryggingsarbeid i kommunen, og dette arbeidet blir vidareført og styrkt med denne planen.



drepte og hardt skadde

ETIKK - Ett hvert menneske er unikt og uerstattelig. Vi kan ikke akseptere at et stort antall mennesker blir drept eller hardt skadd i trafikken hvert år.

VITENSKAPELIGHET - Menneskets fysiske og mentale forutsetninger er kjent og skal ligge til grunn for utformingen av veisystemet. Kunnskapen om vår begrensede mestringsevne i trafikken og tåleevne i en

kollisjon skal legge premisene for valg av løsninger og tiltak. Veitrafikksystemet skal lede trafikantene til en sikker atferd og beskytte dem mot alvorlige konsekvenser av normale feilhandlinger. Kunnskap om trafiksikkerhetsvirkninger skal legges til grunn ved prioritering av tiltak.

ANSVAR - Trafikantene, myndighetene og andre som kan påvirke trafiksikkerheten, har et delt ansvar. Trafikantene har ansvar for sin egen atferd; de skal være aktsomme og unngå bevisste regelbrudd. Myndighetene har ansvar for å tilby et

veisystem som tilrettelegger for mest mulig sikker atferd og beskytter mot alvorlige konsekvenser av normale feilhandlinger. Transportkjøpere og -tilbydere har ansvar for å legge til rette for sikker transport. Kjøretøyleverandørene og -produsentene har ansvar for å tilby, utvikle og produsere trafiksikre kjøretøy. Andre aktører, som for eksempel politiet og ulike interesseorganisasjoner, har også et ansvar innenfor sine områder for å bidra til at trafiksikkerheten blir best mulig.

2.2 Organisering av trafikktryggingsarbeidet i [...] kommune

3. OVERORDNA FØRINGAR

For å sikre ein raud tråd i arbeidet frå nasjonalt til lokalt nivå er det lagt vekt på desse styringsdokumenta:

- FNs berekraftsmål
- Meld. St. 40 (2015–2016) Trafiksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering
- Nasjonal transportplan (NTP)
 - Barnas transportplan
- Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på vei 2022–2025
- Regional transportplan eller tilsvarande

3.1 FNs berekraftsmål

FNs berekraftsmål er den felles arbeidsplanen for heile verda som skal bidra til å utrydde fattigdom, motverke ulikskap og stoppe klimaendringane innan 2030.

Dei mest relevante punkta for det kommunale trafikktryggingsarbeidet i samband med berekraftsmåla er:

- Mål 3 God helse:
 - Delmål 3.6) Innan 2030 halvere talet på dødsfall og skadar i verda som skriv seg frå trafikkulykker
- Mål 4 God utdanning:
 - Delmål 4.7) Innan 2030 sikre at alle elevar og studentar tileignar seg den kompetansen som er nødvendig for å fremje berekraftig utvikling [...]
- Mål 11 Berekraftige byar og samfunn:
 - Delmål 11.2) Innan 2030 sørgje for at alle har tilgang til trygge, tilgjengelege og berekraftige

Trafikktryggingsarbeidet i kommunen bør vere forankra i den politiske og administrative kommunaleiinga. Det er avgjerande for arbeidet at den enkelte sektorleiar sørgjer for at tiltak i planen blir gjennomførte.

transportsystem til ein overkomeleg pris og betre tryggleiken på vegane [...] med særleg vekt på behova til [...] barn

- Mål 17 Samarbeid for å nå måla
- Stimulere til og fremje velfungerande partnerskap i det offentlege, mellom det offentlege og det private og i det sivile samfunnet [...].

3.2 Meld. St. 40 (2015–2016) Trafikksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering

Regjeringa legg til grunn at Noreg er verdsleiande innanfor trafikktryggleik på veg som følgje av målretta, tverrsektoriell, kunnskapsbasert og langsiktig innsats. Trafikkulykker utgjer likevel eit betydeleg samfunnsproblem, og omfanget av tapte liv er uakseptabelt. Trafikktryggleik må derfor framleis ha høg prioritet, med nullvisjonen som eit av hovudmåla for transportpolitikken.

I stortingsmeldinga presenterer regjeringa seks satsingsområde, og forankring av det tverrsektorielle trafikktryggingsarbeidet på overordna nivå er eitt av desse.

Generelt vil regjeringa vidareføre ei brei tilnærming i trafikktryggingsarbeidet, ein målretta innsats mot dei alvorlegaste ulykkestypene og ein målretta innsats overfor risikogrupper. Det trafikantretta trafikktryggingsarbeidet skal vektleggjast.

3.3 Meld. St. 20 (2020–2021) Nasjonal transportplan 2022–2033

Det overordna målet for Nasjonal transportplan 2022–2033 er eit «*effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i 2050*».

Nullvisjonen, visjonen om null drepne og hardt skadde i norske vegtrafikkulykker, er ein av dei fem likestilte handlingsstrategiane i Nasjonal transportplan, og denne ligg til grunn for trafikktryggingsarbeidet i Noreg.

Etappe mål fram til 2030 er maksimalt 350 hardt skadde og drepne i vegtrafikkulykker, av desse maksimalt 50 drepne. Samtidig er null drepne i vegtrafikken innan 2050 eit mål.

I Nasjonal transportplan 2022–2033 har regjeringa lagt vekt på å utvikle eit godt transportsystem som gir friheiter og moglegheiter for alle, aukar livskvaliteten, bidreg til verdiskaping, beskyttar og reddar liv og medverkar til betre helse, miljø og klima.

3.3.1 Barnas transportplan

Barn og unge er både dagens og morgondagens trafikantar. Eit godt transportsystem skal vere trafikksikkert og tilpassa alle, og det skal la barn og unge leve eit aktivt liv i bygd og by. God trafikk- og arealplanlegging tek omsyn til dei yngste og deira behov. Barn og unge er sårbare, og målretta tiltak er påkravd for at dei skal kunne ferdast trygt i trafikken.

Regjeringa vil (utdrag frå Barnas transportplan)

- gi barn gode moglegheiter til å vere aktive og sjølvstendige trafikantar
- ta omsyn til barn og unges behov i areal- og transportplanlegginga
- prioritere ei ramme på 500 millionar kroner i første seksårsperiode til tiltak som betrar trafikktryggleiken for barn og unge, mellom anna etablere ei tilskotsordning for å stimulere til lokalt arbeid for trygge skulevegar og nærmiljø
- jobbe for nullvisjonen, det vil seie at ingen skal bli hardt skadde eller drepne i trafikken

3.4 Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei (2022–2025)

Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022–2025 er utarbeidd av Statens vegvesen, politiet, Helsedirektoratet, Utdanningsdirektoratet, Trygg Trafikk, fylkeskommunane og åtte storbykommunar. I tillegg har ei rekkje andre aktørar levert innspel til planen.

Planen byggjer på Meld. St. 20 (2020–2021) Nasjonal transportplan 2022–2033 (NTP) og Meld. St. 40

(2015–2016) Trafikksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering. Ambisjonsnivå og prioriteringar i tiltaksplanen er i samsvar med Statens vegvesens handlingsprogram 2018–2023 (2029), Strategiplan for polititjeneste på veg 2016–2019, Trygg Trafikks strategi 2018–2025, dei fylkeskommunale planane for prioritering innanfor trafikktryggingsarbeidet og trafikktryggingsplanane til dei åtte storbykommunane.

Formålet med tiltaksplanen er å presentere eit omforeint og breitt spekter av fagleg forankra tiltak, i tillegg til å styrkje samarbeidet mellom dei sentrale trafikktryggingsaktørane. Tiltaka i planen skal sikre at vi har stø kurs mot etappemålet i NTP.

3.5 Regional transportplan

3.6 Folkehelse og trafikktryggleik

Trass i ein markant reduksjon i talet på alvorlege trafikkulykker sidan 1970 blir trafikkulykker vurderte som eit betydeleg folkehelseproblem. Spesielt for unge utgjør trafikkulykker ei viktig årsak til tidleg død, helsetap og redusert livskvalitet.

I tråd med Meld. St. 19 (2014–2015) Folkehelsemeldingen: Mestring og muligheter vil regjeringa forsterke det tversektorielle samarbeidet for å førebyggje ulykker. Det er viktig at kommunen integrerer det ulykkesførebyggjande arbeidet generelt, og trafikktryggingsarbeidet spesielt, i folkehelsearbeidet sitt.

Etter folkehelselova § 4 skal kommunen bidra til å førebyggje skade og liding innanfor dei oppgåvene og med dei verkemidla kommunen er tildelt.

3.7 Trafikksikker kommune

Trafikksikker kommune er eit organisatorisk trafikktryggingstiltak og ei nasjonal godkjenningssordning i regi av Trygg Trafikk. For å bli godkjend som trafikksikker kommune skal kommunen ha innarbeidd rutinar og system for å kvalitetssikre trafikktryggingsarbeidet i heile verksemda.

Godkjenninga inneber at kommunen forpliktar seg til å arbeide systematisk med trafikktryggleik i alle relevante sektorar innanfor sitt ansvarsområde, og byggjer mellom anna på desse kriteria:

- Kommunen har forankra ansvaret for trafikktryggingsarbeidet hos ordførar og kommunedirektør.
- Kommunen har innarbeidd trafikktryggleik i HMS-/internkontrollsystemet som gir reglar for reiser og transport i kommunens regi og ved kjøp av transporttenester.
- Kommunen har ei oppdatert oversikt over trafikkulykker i kommunen.
- Kommunen har ein trafikktryggingsplan.
- Kommunen har oppfylt kriteria for den enkelte sektor (oppvekst, kultur, helse, teknisk, plan, HR).

Godkjenninga gjeld i tre år, og deretter kan kommunen bli godkjend på nytt.

Her bør kommunen vise til relevant regionalt planverk og vise samanhengen mellom dette og kommunens eigen trafikktryggingsplan.

For meir informasjon:
trafikksikkerkommune.no

4. ULYKKESSITUASJONEN/-UTVIKLINGA I [...] KOMMUNE

Vurder detaljnivået for ulykkesstatistikk i planen, då det ofte er små tal og små forhold. I tillegg til statistikken kan det vere nyttig å ta med andre opplysningar, til dømes observasjonar knytte til åtferd og bruk av køyretøy i kommunen. Legevakta, skulane, politiet o.a. kan vere gode kjelder.

Ulykker og skadar i trafikken fører til store lidningar for dei som blir råka, og er svært kostbare for samfunnet. Helse- og omsorgstenestene i kommunane må ta store delar av rekninga. Derfor lønner det seg å førebyggje.

Dei nasjonale tala på omkomne i vegtrafikkulykker går nedover. Talet på hardt skadde har derimot ikkje hatt like stor nedgang. Dei siste åra før 2021 låg talet på omkomne og hardt skadde i vegtrafikkulykker i Noreg på rundt 700 årleg. Av desse omkom om lag 100 personar. Dei nasjonale måla er å redusere dette talet til maksimalt 350 innan 2030, altså ei halvering av nivået i dag, i tråd med etappemåla mot nullvisjonen.

Ein rapport utgitt av Trygg Trafikk viser at dekningsgraden for registrering av svært alvorlege og alvorlege ulykker berre er 37 prosent, og for lettare skadegradar berre 15 prosent. Derfor er det grunn til å tru at dei reelle tala er mykje høgare.

Mange mindre skadar på vegane kjem ikkje fram i den offisielle ulykkesstatistikken fordi dei ikkje blir rapporterte til politiet. Dette gjeld spesielt eineulykker med mjuke trafikantar.

Kommunen beskriv fysiske og åtferdsmessige utfordringar i kommunen.

4.1 Trafikktryggingsutfordringar i kommunen

Statistikk som viser tal og utvikling.

4.2 Analyse av ulykkene

Forslag til kjelde:
trine.atlas.vegvesen.no

5. MÅL OG STRATEGI FOR TRAFIKKTRYGGINGSARBEIDET I KOMMUNE

Her gjer vi greie for mål og strategiar for trafikktryggingsarbeidet i [...] kommune.

Målet er meint som eit døme. Kommunen kan òg vurdere delmål.

5.1 Mål

[...] kommune arbeider etter nullvisjonen og har desse måla: å redusere alle typar ulykker og skadar i vegtrafikken i kommunen og for innbyggjarane.

5.2 Strategi

I *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2022-2025* er det sett opp ei rekkje tilstandsmål formulerte som måltal. For å nå desse måla må ein setje i verk tiltak. [...] kommune skal arbeide aktivt for å bidra til at vi når desse tilstandsmåla. Dette gjeld først og fremst på følgjande område:

- Påverke innbyggjarane i kommunen til å ferdast med minst mogleg risiko for skade og død overalt i vegtrafikken
- Jobbe systematisk med trafikktryggleik innanfor alle sektorar i kommunen
- Ha gode system og rutinar for trafikktryggingsarbeid med konkrete tiltak og evalueringar
- Gjennomføre tiltak knytte til fysiske inngrep, organisasjon, haldningar og åtferd

1. Lund, Johan (2019): Helsevesenbasert skaderegistrering som verktøy for å forebygge trafikkuulykker, Trygg Trafikk.

6. KOMMUNALE TILTAK

I *Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på veg 2022-2025* er det sett mål for tilstandsutvikling på 15 område der tilstandsendringer er av vesentleg betydning for utviklinga i talet på drepne og hardt skadde:

INNSATSOMRÅDE	TILSTANDSMÅL/TILSTANDSFOMULERING
Fart	Innen 2026 skal 72 prosent av kjøretøyene overholde fartsgrensen (2021 = 60,1 prosent).
Rus	Innen 2026 skal maksimalt: - 0,1 prosent av trafikkarbeidet utføres under påvirkning av alkohol over 0,2 promille (2016/2017 = 0,2 prosent). - 0,4 prosent av trafikkarbeidet utføres under påvirkning av narkotika over straffbarhetsgrensen (2016/2017 = 0,7 prosent).
Beltebruk og riktig sikring av barn	Innen 2026 skal: - 98,5 prosent av alle førere og forsetepassasjerer i lette biler bruke bilbelte (2019 = 97,4 prosent). - 95 prosent av alle førere i tunge godsbiler bruke bilbelte (2019 = 86,5 prosent) 75 prosent av alle barn i alderen 1-3 år være sikret bakovervendt når de sitter i bil (2021 = 65 prosent). - 85 prosent av alle barn i alderen 1-8 år være riktig sikret i bil (2021 = 82 prosent).
Uoppmerksomhet	I planperioden 2022-2025 vil aktørene fortsette og videreutvikle arbeidet for å få ned antall ulykker som skyldes uoppmerksomhet på grunn av distraksjon.
Barn (0-14 år)	I planperioden 2022-2025 skal det være minst to år uten omkomne barn i trafikken i alderen 0-14 år. I samme periode skal det i gjennomsnitt ikke være mer enn 15 drepte og hardt skadde barn per år.
Ungdom og unge førere	I planperioden 2022-2025 skal gjennomsnittlig risiko for bilførere i alderen 18 og 19 år å bli drept eller hardt skadd være 25 prosent lavere enn gjennomsnittet for årene 2018 og 2019.
Eldre trafikanter	I planperioden 2022-2025 skal gjennomsnittlig risiko for: - Bilførere i aldersgruppen 75+ å bli drept eller hardt skadd være 25 prosent lavere enn i årene 2018 og 2019 (per kjørte km). - Fotgjengere i aldersgruppen 75+ å bli drept eller hardt skadd være 25 prosent lavere enn i årene 2018 og 2019 (per gåkm).
Gående og syklende	I planperioden 2022-2025 skal gjennomsnittlig risiko for: - Fotgjengere å bli drept eller hardt skadd være 25 prosent lavere enn i årene 2018 og 2019 (per gåkm). - Syklister å bli drept eller hardt skadd være 25 prosent lavere enn i årene 2018 og 2019 (per sykkelkm). Innen 2026 skal: - 75 prosent av syklistene bruke sykkelhjelme (2019 = 65,9 prosent). - 53 prosent av fotgjengerne bruke refleks på belyst vei i mørke (2021 = 46 prosent).
Motorsykel og moped	I planperioden 2022-2025 skal gjennomsnittlig risiko for å bli drept eller hardt skadd på henholdsvis moped, lett motorsykel og tung motorsykel være 25 prosent lavere enn i perioden 2017-2020 (per personkm).

INNSATSOMRÅDE	TILSTANDSMÅL/TILSTANDSFOMULERING
Godstransport på vei	I 2026 skal minst 30 prosent av alle godskjøretøy med tillatt totalvekt > 3,5 tonn og minst 45 prosent av alle varebiler med tillatt totalvekt ≤ 3,5 tonn hverken ha 2er eller 3er feil ved periodisk kjøretøykontroll. (2020 = 27,1 prosent > 3,5 tonn og 39,5 prosent ≤ 3,5 tonn).
Møteulykker og utforkjøringsulykker	- Innen 1/1-2028 skal 60 prosent av trafikkarbeidet på riksveier med fartsgrense 70 km/t eller høyere foregå på møtefrie veier (1/1-2021 = 53,3 prosent). - Det skal gjennom en systematisk tilnærming arbeides for å redusere risikoen for alvorlige utforkjøringsulykker på riksveier og fylkesveier.
Drift og vedlikehold	I planperioden 2022-2025 vil veieierne beholde og videreutvikle det daglige trafikksikkerhetsfokuset i kjerneoppgavene innen drift og vedlikehold.
Bruk av ny teknologi i trafikksikkerhetsarbeidet	Norge skal ligge langt framme innenfor intelligente transport-systemer, der vei- og kjøretøyteknologi inngår, og tilgjengelige systemer som bedrer trafikksikkerheten er tatt i bruk. På førersiden skal opplæring være tilpasset ny teknologi.
Trafikksikkerhetsarbeid i offentlige og private virksomheter	Innen 1/1-2026 skal: - Minst 200 kommuner være godkjent som Trafikksikker kommune (31/12-2021 = 130 kommuner + 1 bydel (i Oslo)). - Et flertall av fylkeskommunene være godkjent som Trafikksikker fylkeskommune (31/12-2021 = 2 fylkeskommuner). - Det finnes og være tatt i bruk verktøy for organisatorisk trafikksikkerhetsarbeid som er relevante for alle private virksomheter der ferdsel i veitrafikken er en sentral del av virksomheten.
Arbeid for å styrke kunnskapsgrunnlaget	- Det skal foreligge oppdatert og ny kunnskap som gjør oss i stand til å gjøre gode prioriteringer for å sikre en reduksjon i drepte og hardt skadde i samsvar med ambisjonsnivået i NTP 2022-2033. - Det skal være etablert et system for skaderegistrering som blant annet bidrar til at det i NTP 2026-2037 kan settes en ambisjon for reduksjon i drepte og hardt skadde basert på det reelle omfanget. - Det skal foreligge oppdaterte beregningsverktøy som grunnlag for prioriteringer gjeldende fra og med 2026.

I dette kapittelet har vi foreslått ei rekke kommunale tiltak. Vi anbefaler å stryke uaktuelle tiltak og leggje til andre relevante tiltak.

Oversikta over tiltaka bør konkretisere ansvarleg sektor, prioritering, eventuell kostnad og tidspunkt for ferdigstilling, jf. kap. 6 (kommunale tiltak).

I det følgjande nemner vi kommunens tiltak for å bidra til å nå dei nasjonale tilstandsmåla, jf. lista ovanfor (kap. 7.1–7.15), i tillegg til aktuelle fysiske trafiktryggingstiltak (kap. 7.16):

6.1 Fart

Kommunen skal:

- som arbeidsgivar påverke sine tilsette i teneste til å opptre med minst mogleg risiko i trafikken
- utarbeide retningslinjer for tenestereiser og forankre desse i alle sektorar
- ha trafiktryggleik som årleg tema i arbeidsmiljøutvalet (AMU) i kommunen
- stille krav til samarbeidspartnarar om trafikksikker åtferd (transporttenester, veg- og vedlikeholdstenester) ved kjøp av transporttenester, og desse skal innarbeidast i anbudsdocumenta
- gjennomføre kurs / gi opplæring for alle tilsette i trafiktryggleik og HMS.²

2. Kommunen kan benytte Trygg Trafikk sitt e-læringskurs.

6.2 Rus

Kommunen skal:

- arbeide aktivt for å hindre at tilsette er påverka av lovlege eller ulovlege rusmiddel i tenesta
- innarbeide alkoholås som ein del av anbodsgrunnlaget ved kjøp eller leasing av nye bilar

6.3 Beltebruk og rett sikring av barn

Kommunen skal:

- alltid velje bussar med trepunktsbelte ved leige av bussar til transport i kommunal regi
- i retningslinjene for tenestereiser uttrykkje ei tydeleg forventning om at alle tilsette i kommunen bruker setebelte ved transport i teneste; dette gjeld både bil og buss
- gjennom verksemda i helsestasjonane ha auka fokus på temaet barn i bil, spesielt at barna skal sitje sikra bakovervendt i bil til dei er minst fire år
- i kommunale barnehagar gjennomføre tiltak for å auke merksemda rundt sikring av barn i bil
- oppfordre til at også private barnehagar følgjer tiltaka ovanfor

6.4 Manglande merksemd

Kommunen skal:

- i retningslinjene for tenestereiser uttrykkje ei tydeleg forventning om at alle tilsette i kommunen i minst mogleg grad bruker utstyr som tek merksemda bort frå føraren
- i retningslinjene for tenestereiser uttrykkje ei tydeleg forventning om at ein i størst mogleg grad skal unngå å bruke mobiltelefon under køyring; om nødvendig skal det brukast godkjent fast-montert utstyr
- ved inngåing av avtalar/anbod stille krav til trafikktryggleik

6.5 Barn (0-14 år)

Kommunen skal:

- vurdere rett til skuleskyss i samsvar med føresegnene for særleg farleg eller vanskeleg skulevegi.³
- arbeide for trafikk sikre soner rundt skulane, noko som mellom anna inneber tiltak knytte til haldningar og åtferd hos både barn og vaksne.⁴
- leggje til rette for at fleire kan sykle eller gå til skulen
- oppfylle forpliktingane som inngår i Trafikksikker kommune for kommunale skular og barnehagar
- påverke private barnehagar til å få godkjenning som Trafikksikker barnehage
- påverke private skular til å få godkjenning som Trafikksikker skule
- sørgje for at tilsette i barnehagar og skular har tilstrekkeleg kompetanse til å gjennomføre god trafikkopplæring i tråd med gjeldande rammeverk
- stimulere til at lag og foreiningar sikrar barn og ungdom best mogleg, og at vaksne som transportørar køyrer med lågast mogleg risiko til og frå fritidsaktivitetar
- stimulere lag og foreiningar til å innarbeide retningslinjer for transport i verksemda si
- i samarbeid med elevane sine føresette ha fokus på trafikktryggleik og førebygging av ulykker; dette skal inngå i årsplanar
- sørgje for god sykkelopplæring i tråd med kompetansemål i Kunnskapsløftet.⁵
- ta i bruk læringsressursar om trafikktryggleik i barnehagar og i skulen.⁶

6.6 Ungdom og unge førarar

Kommunen skal:

- sørgje for nødvendig kompetanse til å tilby valfaget trafikk på ungdomstrinnet
- tilby trafikalt grunnkurs som ein del av valfaget trafikk
- stimulere lag og foreiningar til å innarbeide retningslinjer for transport i verksemda si
- fremje trafikktryggingssaker for ungdomsrådet i kommunen
- sørgje for at ungdomsrådet i kommunen får kompetanse om trafikktryggleik
- ta i bruk læringsressursar om trafikktryggleik på ungdomstrinnet.⁷

3. [Lenke til veileder i særlig farlig eller vanskelig skulevegi](#)

4. [Forslag fra Trygg Trafikk: Bruk Hjertesone som metode for tryggere skulevegi](#)

5. [Forslag fra Trygg Trafikk: Bruk \[www.sykkeldyktig.no\]\(http://www.sykkeldyktig.no\) som verktøy i sykkelopplæringen fra 4. trinn](#)

6. [Forslag fra Trygg Trafikk: Bruk støtteressurser i \[www.barnastrafikkclubb.no\]\(http://www.barnastrafikkclubb.no\) for barnehager og småskoletrinn](#)

7. [Forslag fra Trygg Trafikk: Bruk støtteressurser for ungdomstrinnet](#)

6.7 Eldre trafikantar

Kommunen skal:

- leggje til grunn universell utforming ved fysisk utforming av vegar og gangfelt for å vareta eldre trafikantar og trafikantar med funksjonsnedsetjingar
- stimulere pensjonistforeiningar til å innlemme temaet trafikktryggleik i verksemda si
- leggje til rette for at trafikktryggleik blir tema i eldrerådet i kommunen

6.8 Gåande og syklande

Kommunale skal:

- årleg setje søkjelys på det viktige i at syklistar og fotgjengarar bruker personleg tryggingstutstyr i trafikken, til dømes sykkelhjelm og refleks

6.9 Motorsykkel og moped

Kommunen kan vurdere om ein har tiltak eller planar om å setje i verk tiltak. Dette kan til dømes vere å innføre valfaget trafikk på ungdomstrinnet.

6.10 Godstransport på veg

Dette innsatsområdet har Statens vegvesen ansvaret for, og det er ikkje naturleg at kommunen utviklar tiltak på dette området.

6.11 Møteulykker og utforkøyringsulykker

Kommunen skal:

- melde inn eventuelle behov for fysisk sikring på riksveg og fylkesveg til vegeigar for å førebygge møteulykker eller utforkøyring

6.12 Drift og vedlikehald

Kommunen skal:

- behalde og vidareutvikle det daglege trafikktryggingfokuset i kjerneoppgåvene innanfor drift og vedlikehald

6.13 Bruk av ny teknologi i trafikktryggingarbeidet

Kommunen skal:

- leggje inn krav om automatisk nødbrems, feltskiftevarslar og fotgjengarvarslar i anbod ved kjøp/leasing av nye kommunale køyretøy.

6.14 Trafikktryggingarbeid i offentlege og private verksemder

Kommunen skal:

- godkjennast som trafikkssikker kommune, eventuelt godkjennast på nytt.

6.15 Arbeid for å styrkje kunnskapsgrunnlaget

Kommunen skal:

- i tillegg til å ha oversikt over offentleg ulykkesstatistikk kaste lys over trafikktryggingssituasjonen med supplerande/andre opplysningar, til dømes observert åtferd og bruk av køyretøy i kommunen

6.16 Fysiske tiltak

Kommunen skal:

- gjennomføre dei prioriterte fysiske trafikktryggingstiltaka på vegnettet, jf. vedlegg xx
- kartleggje behov for fysisk tilrettelegging for gåande og syklande
- ha særleg merksemd retta mot skuleveg og trafikkssikre soner rundt skulane (til dømes hjartesoner)

7. ØKONOMI

Trafikktryggingstiltaka i denne planen skal innarbeidast i økonomiplanen. Tiltak som går over fleire år, og tiltak med oppstart i planperioden, skal prioriterast i budsjettet kvart år frå [xx] til og med [xx].

Einingsleiarar har ansvaret for å innarbeide utgiftene innanfor eige budsjettområde.

8. EVALUERING, RULLERING

Det skal rapporterast årleg til kommunestyret om status for tiltaka i planen, inkludert informasjon frå dei respektive sektorane.

VEDLEGG

VEDLEGG

Her er døme på ein tabell som viser kva tiltak kommunen skal gjennomføre i perioden, og kva sektor som har ansvar for dei respektive tiltaka. Ei slik oversikt vil synleggjere tiltaka og kva ansvar dei ulike sektorane har. Tabellen vil vere til god hjelp ved ei årleg evaluering av tiltaksdelen. Tiltaka er delte inn i dei same innsatsområda som i planforslaget. Vi har ikkje foreslått kommunale tiltak på innsatsområda motorsykel og moped, godstransport på veg, møte- og utforkøyringsulykker, bruk av teknologi i trafikktryggingsarbeidet og styrking av kunnskapsgrunnlaget. På desse områda er det tradisjonelt andre aktørar som har eigarskap til tiltaka. Om kommunen har tiltak innanfor eitt eller fleire av desse områda, kan desse setjast inn i innsatsområda i planane og i tabellforslaget. Til dømes kan det vere aktuelt å etablere rekkverk på kommunal veg som tiltak på innsatsområdet møte- og utforkøyringsulykker. Eit anna eksempel kan vere bruk av digitale fartsmålarar som kan komme som tiltak under området bruk av teknologi i trafikktryggingsarbeidet.

INNSATSOMRÅDE	KOMMUNEN SKAL	ANSVARLEG	JF. PKT. I PLANEN	KOSTNAD	NÅR
Fart	- påverke sine tilsette i teneste til å opptre med minst mogleg risiko i trafikken	HR/AMU	6.1		Årlig
	- utarbeide retningslinjer for tenestereiser og forankre dei i alle sektorar	HR/AMU	6.1		
	- ha trafikktryggleik som årleg tema i det kommunale arbeidsmiljøutvalet (AMU)	HR/AMU	6.1		
	- stille krav til samarbeidspartnarar om trafikksikker åtferd (transporttenester, veg- og vedlikehaldstenester) ved kjøp av transporttenester, og innarbeide dei i anbodsdokumenta	HR	6.1		
	- gjennomføre kurs / gi opplæring for alle tilsette i trafikktryggleik og HMS	HR	6.1		
Rus	- arbeide aktivt for å hindre at tilsette er påverka av lovlege eller ulovlege rusmiddel i tenesta	AMU	6.2		
	- ved kjøp eller leasing av nye bilar innarbeid alkoholås som ein del av anbudsgrunnlaget	HR	6.2		
Beltebruk og rett sikring av barn	- alltid velje bussar med trepunktsbelte ved leige av bussar til transport i kommunal regi	HR	6.3		
	- i retningslinjene for tenestereiser uttrykkje ei tydeleg forventning om at alle tilsette i kommunen bruker setebelte ved transport i teneste, både i bil og buss	HR	6.3		

INNSATSONOMRÅDE	KOMMUNEN SKAL	ANSVARLEG	JF. PKT. I PLANEN	KOSTNAD	NÅR
Beltebruk og riktig sikring av barn	- gjennom verksemda ved helsestasjonane ha auka fokus på temaet barn i bil, spesielt at barna skal sitje sikra bakovervendt i bil til dei er minst fire år	Helse	6.3		
	- i kommunale barnehagar gjennomføre tiltak for å auke merksemda rundt sikring av barn i bil	Oppvekst	6.3		
	- oppfordre til at også private barnehagar set i verk tiltaka ovanfor	Oppvekst	6.3		
Manglande merksemd	- i retningslinjene for tenestereiser uttrykkje ei tydeleg forventning om at alle tilsette i kommunen i minst mogleg grad bruker utstyr som tek merksemda bort frå føraren	HR	6.4		
	- i retningslinjene for tenestereiser uttrykkje ei tydeleg forventning om at ein i størst mogleg grad skal unngå å bruke mobiltelefon under køyring; om nødvendig skal det brukast godkjent fastmontert utstyr	HR	6.4		
	- ved inngåing av avtalar/anbod stille krav til trafikktryggleik	Innkjøp	6.4		
Barn (0-14 år)	- vurdere rett til skuleskyss i samsvar med kriterium for særleg farleg eller vanskeleg skuleveg	Oppvekst	6.5		
	- arbeide for trafikk sikre soner rundt skulane, noko som mellom anna inneber tiltak knytte til haldningar og åtferd hos både barn og vaksne	Oppvekst	6.5		
	- leggje til rette for at fleire kan sykle eller gå til skulen	Oppvekst	6.5		
	- oppfylle forpliktingane i Trafikksikker kommune som gjeld for kommunale skular og barnehagar	Oppvekst	6.5		
	- påverke private barnehagar til å få godkjenning som Trafikksikker barnehage	Oppvekst	6.5		
	- påverke private skular til å få godkjenning som Trafikksikker skule	Oppvekst	6.5		
	- oppfylle forpliktingane i Trafikksikker kommune som gjeld for kommunale skular og barnehagar	Oppvekst	6.5		
	- sørgje for at tilsette i barnehagar og skular har tilstrekkeleg kompetanse til å gjennomføre god trafikkopplæring i tråd med gjeldande rammeverk	Oppvekst	6.5		
	- stimulere til at lag og foreiningar sikrar barn og ungdom best mogleg, og at vaksne som transportørar køyrer med lågast mogleg risiko til og frå fritidsaktivitetar	Kultur	6.5		
	- stimulere lag og foreiningar til å innarbeide retningslinjer for transport i verksemda si	Kultur	6.5		
	- i samarbeid med dei føresette til elevane ha fokus på trafikktryggleik og førebygging av ulykker; dette skal inngå i årsplanar	Oppvekst	6.5		
	- sørgje for god sykkelopplæring i tråd med kompetansemål i Kunnskapsløftet	Oppvekst	6.5		
	- ta i bruk læringsressursar om trafikktryggleik i barnehagar og i skulen	Oppvekst	6.5		
Ungdom og unge førarar	- sørge for nødvendig kompetanse for å tilby valgfaget trafikk på ungdomstrinnet.	Oppvekst	6.6		
	- tilby trafikkalt grunnkurs som en del av valgfag trafikk.	Oppvekst	6.6		
	- stimulere lag og foreiningar til å innarbeide retningslinjer for transport innenfor sin virksomhet fremme saker om trafikk sikkerhet for kommunens ungdomsråd.	Koordinator ungdomsråd	6.6		
	- sørge for at kommunens ungdomsråd gis kompetanse om trafikk sikkerhet.	Oppvekst	6.6		
	- ta i bruk læringsressursar om trafikk sikkerhet på ungdomstrinnet.	Oppvekst	6.6		

INNSATSOMRÅDE	KOMMUNEN SKAL	ANSVARLEG	JF. PKT. I PLANEN	KOSTNAD	NÅR
Eldre trafikantar	<ul style="list-style-type: none"> - leggje universell utforming til grunn ved fysisk utforming av vegar og gangfelt for å vareta eldre trafikantar og trafikantar med funksjonsnedsetjingar - stimulere pensjonistforeiningar til å innlemme temaet trafikktryggleik i verksemda si - leggje til rette for at trafikktryggleik blir tema i eldrerådet i kommunen 	Kommunalteknikk	6.7		
		Eldrerådet	6.7		
		Koordinator eldreråd	6.7		
Gående og syklende	<ul style="list-style-type: none"> - årleg setje søkjelys på det viktige i at sykkistar og fotgjengarar bruker personleg tryggingstutstyr i trafikken, til dømes sykkelhjelmer og refleks 	Oppvekst / Helsestasjon / HR	6.8		
Drift og vedlikehold	<ul style="list-style-type: none"> - behalde og vidareutvikle det daglege trafikktryggingfokuset i kjerneoppgåvene innanfor drift og vedlikehold 	Kommunalteknikk	6.12		
Fysiske tiltak, kommunal vei (prioritert rekkefølge)		Kommunalteknikk	6.17		
		Kommunalteknikk	6.17		
		Kommunalteknikk	6.17		
		Kommunalteknikk	6.17		
		Kommunalteknikk	6.17		
		Kommunalteknikk	6.17		
		Kommunalteknikk	6.17		
Fysiske tiltak , fylkes- og riksvei (prioritert rekkefølge)		Fylkeskommunene	6.17		
		Fylkeskommunene	6.17		
		Fylkeskommunene	6.17		
		Statens vegvesen	6.17		
		Statens vegvesen	6.17		
		Statens vegvesen	6.17		



TRYGG TRAFIKK
Tullins gate 2
Postboks 277 Sentrum
0103 Oslo

Tlf.: +47 22 40 40 40
hovedkontor@tryggtrafikk.no
www.tryggtrafikk.no
Org.nr.: NO 970 133 410 MVA
Bank: 7044 05 05757

