

Trafikksikkerhetsplan for Aremark kommune 2023-2028
Vedtatt av kommunestyret i Aremark kommune xx.xx.2023

«legger inn bilder med trafikkmotiv fra Aremark i endelig plan»

Innhold

1. SAMMENDRAG	3
2. INNLEDNING	3
2.1 Historikk	4
2.2 Organisering av trafikksikkerhetsarbeidet i Aremark kommune	4
3. OVERORDNEDE FØRINGER	4
3.1 FNs bærekraftsmål	4
3.2 Meld. St. 40 (2015-2016) Trafikksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering..	5
3.3 Meld. St. 20 (2020-2021) Nasjonal transportplan 2022-2033	5
3.3.1 Barnas transportplan.....	5
3.4 Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg (2022-2025)	6
3.5 Regional transportplan	6
3.6 Folkehelse og trafikksikkerhet	6
3.7 Trafikksikker kommune	7
4. ULYKKESSITUASJONEN / -UTVIKLINGEN I AREMARK KOMMUNE.....	7
4.1 Trafikksikkerhetsutfordringer i kommunen	8
4.2 Analyse av ulykkene.....	8
5. MÅL OG STRATEGI FOR TRAFIKKSIKKERHETSARBEIDET.....	9
5.1 Mål.....	9
5.2 Strategi.....	10
6. KOMMUNALE TILTAK	10
6.1 Fart.....	11
6.2 Rus	11
6.3 Beltebruk og riktig sikring av barn.....	11
6.4 Uoppmerksomhet.....	12
6.5 Barn (0-14 år).....	12
6.6 Ungdom og unge førere	12
6.7 Eldre trafikanter.....	13
6.8 Gående og syklende.....	13

6.9	Båt, moped, motorsykkle og ATV	13
6.10	Godstransport på veg.....	13
6.11	Møteulykker og utforkjøringsulykker	13
6.12	Drift og vedlikehold.....	13
6.13	Bruk av ny teknologi i trafikkikkerhetsarbeidet	13
6.14	Trafikkikkerhetsarbeid i offentlige og private virksomheter	13
6.15	Arbeid for å styrke kunnskapsgrunnlaget.....	13
6.16	Fysiske tiltak.....	14
7.	ØKONOMI.....	14
8.	EVALUERING, RULLERING.....	14

1. SAMMENDRAG

Planen tar i stor grad utgangspunkt i Trygg Trafikks anbefalinger for kommunal trafikksikkerhetsplan. Malen de har laget tar med sentrale føringer for trafikksikkerhetsarbeid.

Ferdsl på vann er tatt med i planen. Trafikk langs vannveier var helt fraværende i Trygg Trafikks anbefalinger, men i Aremark er det et tema som dukker opp regelmessig. Ellers er det kun mindre lokale tilføyinger.

2. INNLEDNING

Visjonen om null drepte og hardt skadde ligger til grunn for trafikksikkerhetsarbeidet i Norge. Siden 2010 er det satt etappemål for arbeidet mot nullvisjonen, og i NTP 2022-2033 heter 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.»

Trafikksikkerhetsarbeid handler om å redusere risikoen for skader og ulykker blant alle trafikantgrupper i alle aldre. Vår trafikksikkerhetsplan skal ivareta de viktigste prioriteringene for å øke trafikksikkerheten i kommunen, og vårt arbeid skal være et bidrag for å nå de nasjonale målene. Kommunen har flere roller og oppgaver som innebærer at en direkte eller indirekte har mange muligheter til å bedre trafikksikkerheten, som:

- planmyndighet
- skole- og barnehageeier
- arbeidsgiver
- transportkjøper
- folkehelseaktør (ved å forebygge sykdom og skade hos innbyggerne)
- vegeier.



Kommunens trafikksikkerhetsarbeid omfatter alle disse områdene. I henhold til folkehelseloven og plan- og bygningsloven har kommunen et generelt ansvar for å forebygge skader og ulykker. Kommunen har ansvar for investeringer, drift og vedlikehold av det kommunale vegnettet. Som vegeier har kommunen et spesifikt ansvar for trafikksikkerhetstiltak på kommunale veier iht veglova.

Aremark kommune eier totalt under 10km med vei. Utover korte veistubber i boligfelt er strekningen Kallerødkrysset – Tolsby kommunale. Siden Aremark kommune eier lite vei, må kommunen i større grad prioritere å jobbe for at andre eiere også jobber med ønskede trafikksikkerhetstiltak blant annet som beskrevet i denne planen.

Trafikksikkerhetsplan for Aremark kommune 2023 - 2028 vil danne grunnlaget for videreføring av kommunens trafikksikkerhetsarbeid.

Kommunestyrets vedtak av **XX.XX.2023**.

2.1 Historikk

Denne planen er den første trafikksikkerhetsplanen for Aremark kommune. Planen vil vært et styringsverktøy for et målrettet trafikksikkerhetsarbeid i kommunen, og dette arbeidet videreføres og styrkes gjennom evalueringer og etter hvert videre i oppdaterte versjoner.



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 trafikksikkerhetsvirkninger skal legges til grunn ved prioritering av tiltak.

ANSVAR - Trafikantene, myndighetene og andre som kan påvirke trafikksikkerheten, 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 trafikksikre kjøretøy. Andre aktører, som for eksempel politiet og ulike interesseorganisasjoner, har også et ansvar innenfor sine områder for å bidra til at trafikksikkerheten blir best mulig.

2.2 Organisering av trafikksikkerhetsarbeidet i Aremark kommune

Trafikksikkerhetsarbeidet i Aremark kommune følger retningslinjene som gitt i kommunens trafikksikkerhetsplan. Denne er igjen utarbeidet på bakgrunn av sentrale føringer samt Trygg Trafikks anbefalinger for trafikksikre kommuner.

3. OVERORDNEDE FØRINGER

For å sikre en rød tråd i arbeidet, fra nasjonalt til lokalt nivå, er følgende styringsdokumenter vektlagt:

- FNs bærekraftsmål
- Meld. St. 40 (2015-2016) Trafikksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering
- Nasjonal transportplan (NTP)
 - Barnas transportplan
- Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2022-2025
- Regional transportplan eller tilsvarende

3.1 FNs bærekraftsmål

FNs bærekraftsmål er verdens felles arbeidsplan for å utrydde fattigdom, bekjempe ulikhet og stoppe klimaendringene innen 2030.

De mest relevante punktene for kommunens trafikksikkerhetsarbeid innen bærekraftsmålene er:

- Mål 3 God helse:
 - Delmål 3.6) Innen 2030 halvere antall dødsfall og skader i verden forårsaket av trafikkulykker.
- Mål 4 God utdanning:

- Delmål 4.7) Innen 2030 sikre at alle elever og studenter tilegner seg den kompetansen som er nødvendig for å fremme bærekraftig utvikling, blant annet gjennom utdanning i bærekraftig utvikling og livsstil, menneskerettigheter, likestilling, fremme av freds- og ikkevoldskultur, globalt borgerskap og verdsetting av kulturelt mangfold og kulturens bidrag til bærekraftig utvikling.
- Mål 11 bærekraftige byer og samfunn:
- Delmål 11.2) Innen 2030 sørge for at alle har tilgang til trygge, tilgjengelige og bærekraftige transportsystemer til en overkommelig pris og bedre sikkerheten på veiene, særlig ved å legge til rette for kollektivtransport og med særlig vekt på behovene til personer i utsatte situasjoner, kvinner, barn, personer med nedsatt funksjonsevne og eldre
- Mål 17 Samarbeid for å nå målene:
 - Delmål 17.17) Stimulere til og fremme velfungerende partnerskap i det offentlige, mellom det offentlige og det private og i det sivile samfunn som bygger på partnerskapenes erfaringer og ressursstrategier.

[3.2 Meld. St. 40 \(2015-2016\) Trafikksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering](#)
Regjeringen legger til grunn at Norge er verdensledende innen trafikksikkerhet på veg, som følge av målrettet, tverrsektoriell, kunnskapsbasert og langsiktig innsats. Trafikkulykker utgjør likevel et betydelig samfunnsproblem, og omfanget av tapte liv er uakseptabelt. Trafikksikkerhet må derfor fortsatt ha høy prioritet, med nullvisjonen som et av hovedmålene for transportpolitikken.

I stortingsmeldingen presenterer regjeringen seks satsningsområder hvorav ett omhandler forankring av tverrsektorielt trafikksikkerhetsarbeid på overordnet nivå.

Generelt vil regjeringen videreføre en bred tilnærming i trafikksikkerhetsarbeidet, en målrettet innsats mot de alvorligste ulykkestypene og en målrettet innsats mot risikogrupper. Det trafikantrattede trafikksikkerhetsarbeidet skal vektlegges.

[3.3 Meld. St. 20 \(2020-2021\) Nasjonal transportplan 2022-2033](#)

Det overordnede målet for Nasjonal transportplan 2022–2033 er:
«Et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i 2050.»

Nullvisjonen, visjonen om null antall drepte og hardt skadde i norske vegtrafikkulykker, er ett av de fem likestilte handlingsstrategiene i Nasjonal transportplan, og ligger til grunn for trafikksikkerhetsarbeidet i Norge.

Etappemål fram til 2030 er maksimalt 350 hardt skadde og drepte i vegtrafikkulykker, hvorav maksimalt 50 drepte, samtidig som det er et mål om 0 drepte i veitrafikken innen 2050.

I Nasjonal transportplan 2022–2033 har regjeringen lagt vekt på å utvikle et godt transportsystem som gir friheter og muligheter for alle, øker livskvaliteten, bidrar til verdiskaping, beskytter og redder liv, og bidrar til bedre helse, miljø og klima.

[3.3.1 Barnas transportplan](#)

Barn og unge er både dagens og framtidens trafikanter. Et godt transportsystem skal være

trafikksikkert og tilpasset alle, og lar barn og unge leve aktive liv i bygd og by. God trafikk- og arealplanlegging tar hensyn til de yngste og deres behov. Barn og unge er sårbare, og deres ferdsel i trafikken krever målrettede tiltak.

Regjeringen vil (utdrag fra Barnas transportplan):

- gi barn gode muligheter til å være aktive og selvstendige trafikanter
- ta hensyn til barn og unges behov i areal- og transportplanleggingen
- prioritere en ramme på 500 mill. kroner i første seksårsperiode til tiltak som bedrer trafikksikkerheten for barn og unge, herunder etablere en tilskuddsordning for å stimulere til lokalt arbeid for trygge skoleveier og nærmiljøer
- jobbe for nullvisjonen, det vil si at ingen mennesker skal bli hardt skadd eller drept i trafikken.

3.4 Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg (2022-2025)

Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2022-2025 er utarbeidet av Statens vegvesen, politiet, Helsedirektoratet, Utdanningsdirektoratet, Trygg Trafikk, fylkeskommunene og åtte storbykommuner. I tillegg har en rekke øvrige aktører gitt innspill til planen.

Planen bygger på Meld. St. 20 (2020-2021) Nasjonal transportplan 2022-2033 (NTP) og Meld. St. 40 (2015-2016) Trafikksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering. Ambisjonsnivå og prioriteringer i tiltaksplanen er i samsvar med Statens vegvesens handlingsprogram 2018-2023 (2029), Strategiplan for polititjeneste på veg 2016-2019, Trygg Trafikks strategi 2018-2025, fylkeskommunenes planer for prioritering innenfor trafikksikkerhetsarbeidet og de åtte storbykommunenes trafikksikkerhetsplaner.

Formålet med tiltaksplanen er å presentere et omforent og bredt spekter av faglig forankrede tiltak, i tillegg til å styrke samarbeidet mellom de sentrale trafikksikkerhetsaktørene. Tiltakene i tiltaksplanen skal sikre at vi har stø kurs mot etappemålet i NTP.

3.5 Regional transportplan

I Regional transportplan for Østfold mot 2050 (vedtatt i juni 2018) overordnet mål 4.1 står det: Østfold skal ha et transportsystem som fremmer helse, miljø, kultur og verdiskaping. Transportsystemet skal bidra til positiv regional utvikling med attraktive byer og bygder i Østfold. Med dette forstår vi: I Østfold skal vi ha et effektivt, trafikksikkert, miljøvennlig og tilgjengelig transportsystem som møter befolkningens og næringslivets behov for lokale, regionale, nasjonale og internasjonale transport. Persontransportveksten tas med kollektivtransport, sykling og gåing.

I sammendraget for samme plan står det også at regionen i et helsefremmende lys skal ha en økende andel syklende og gående som skal være minst like ambisiøst som nasjonale planer.

3.6 Folkehelse og trafikksikkerhet

Til tross for en markant reduksjon av antallet alvorlige trafikkulykker siden 1970 vurderes trafikkulykker som et betydelig folkehelseproblem. Det er spesielt for unge mennesker at trafikkulykker utgjør en viktig årsak til tidlig død, helsetap og redusert livskvalitet.

Regjeringen vil i tråd med Meld. St. 19 (2014-2015) Folkehelsemeldingen mestring og muligheter, forsterke det tversektorielle samarbeidet for å forebygge ulykker. Det er viktig at kommunen integrerer det ulykkesforebyggende arbeidet generelt, og trafikksikkerhetsarbeidet spesielt i sitt folkehelsearbeid.

Jf. folkehelselovens § 4 skal kommunen bidra til å forebygge skade og lidelse innen de oppgaver og med de virkemidler kommunen er tillagt.

3.7 Trafikksikker kommune

Trafikksikker kommune er et organisatorisk trafikksikkerhetstiltak og ei nasjonal godkjenningsordning i regi av Trygg Trafikk. For å bli godkjent som Trafikksikker kommune skal kommunen ha innarbeidet rutiner og systemer for å kvalitetssikre trafikksikkerhetsarbeidet i hele virksomheten.

Godkjenningen innebærer en forpliktelse til å arbeide systematisk med trafikksikkerhet i alle relevante sektorer innenfor sitt ansvarsområde, og bygger blant annet på følgende kriterier:

- Kommunen har forankret ansvaret for trafikksikkerhetsarbeidet hos ordfører og kommunedirektør.
- Kommunen har innarbeidet trafikksikkerhet i HMS/internkontrollsystemet som inneholder regler for reiser og transport i kommunens regi, og ved kjøp av transporttjenester.
- Kommunen har oppdatert oversikt over trafikkulykker i kommunen
- Kommunen har en trafikksikkerhetsplan.
- Kommunen har oppfylt kriteriene for den enkelte sektor (oppvekst, kultur, helse, teknisk, plan, HR).

Godkjenningen har en varighet på tre år og kommunen kan deretter bli regodkjent

4. ULYKKESSITUASJONEN / -UTVIKLINGEN I AREMARK KOMMUNE

Ulykker og skader i trafikken påfører menneskene som rammes store lidelser. De er også svært kostbare for samfunnet. Helse- og omsorgstjenestene i kommunene må ta store deler av regningen. Det lønner seg derfor å forebygge.

Usikkerheten i en statistikk fra en liten kommune som Aremark vil påvirke kredibiliteten i tallmaterialet. Statistikken for Aremark kommune viser en tendens i trafikksituasjon med færre ulykker i størrelsesorden som vi kjenner nasjonalt.

De nasjonale tallene for antall omkomne i vegtrafikkulykker går nedover. Antall hardt skadde har imidlertid ikke hatt like stor nedgang. De siste årene før 2021 ligger tallet for omkomne og hardt skadde i vegtrafikkulykker i Norge på rundt 700 årlig. Av disse omkom om lag 100 personer. De nasjonale målene er å redusere dette antallet til maksimalt 350 innen 2030, altså en halvering av dagens nivå, i tråd med etappemålene mot nullvisjonen.

En rapport utgitt av Trygg Trafikk viser at dekningsgraden for registrering av meget alvorlige og alvorlig ulykker bare er 37 %, og for lettere grad av skade bare er 15 %.

På den bakgrunn er det grunn til å anta at disse tallene reelt sett er mye høyere.

I tillegg til de alvorligste trafikkulykkene skjer et høyt antall skader på veiene som ikke inngår i den offisielle ulykkesstatistikken fordi de ikke blir rapportert til politiet. Dette gjelder spesielt for eneulykker og myke trafikanter.

4.1 Trafikksikkerhetsutfordringer i kommunen

Kommunen har mye gjennomfartstrafikk på fylkesveinettet, med bl.a. tømmertransport og transport av farlig gods. Flere barn/unge i kommunen er avhengig av buss/bil til- og fra skolen. Aremark kommune har enkelte ulykkesutsatte strekninger (bl.a. Fangekasa-bakken). Det har vært lite hendelser med større kjøretøy, men flere trafikkulykker med mindre kjøretøy (bl.a. er det mye viltpåkørsel i kommunen).

Haldenkanalen er en del av Haldenvassdraget. Den er den eldste av kanalene i Norge og omfatter en strekning på åtte mil mellom Skulerud i Aurskog-Høland til Tistedal i Halden. I Haldenvassdraget er det flere dampbåter og passasjerbåter som benyttes i turistnæringen. Det er også privat båttrafikk og kano/kajakk trafikk i sommerhalvåret. Politiet får inn noen henvendelser angående ungdommer og stor fart på vassdraget hver sommer. Ulykker med passasjerbåter/turisttrafikk i vassdraget kan medføre risiko for større ulykker der det kan bli behov for livreddende innsats på flere personer. Turistbåtene som trafikkerer i kanalen, har normalt en kapasitet på 50-100 personer. Oppstår det hendelser med disse båtene kan det være fare for liv og helse, det vil også kunne oppstå utslipp av forurensende drivstoff/oljer o.l. som skader lokalt miljø og fauna. Det er ikke rapportert inn noen ulykker på vassdraget de siste 10 årene.

4.2 Analyse av ulykkene

Utover det som er skrevet i 4.1 er det vanskelig å se noen tendens i ulykkesbildet de siste 10 årene.



Figur 4: Kartutsnitt over registrerte trafikulykker i perioden 2013-2023 i kommunen (hentet fra vegkart.no).

5. MÅL OG STRATEGI FOR TRAFIKKSIKKERHETSARBEIDET I AREMARK KOMMUNE

Her beskrives mål og strategier for trafikksikkerhetsarbeidet i Aremark kommune.

5.1 Mål

Aremark kommune arbeider etter nullvisjonen, og har følgende mål:

- å redusere alle typer ulykker og skader i vegtrafikken i kommunen og for sine innbyggere.

- å påvirke alle innbyggerne til å ferdes med minst mulig risiko for skade og død (trygt hjem uansett hvor de ferdes).

5.2 Strategi

I Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2022-2025 er det satt opp en rekke tilstandsmål formulert som måltall. For å nå disse målene må det iverksettes tiltak. Aremark kommune skal arbeide aktivt for å bidra til at vi oppnår disse tilstandsmålene. Dette gjelder først og fremst på følgende områder:

- Påvirke kommunens innbyggere til å ferdes med minst mulig risiko for skade og død, uavhengig av hvor en ferdes i vegtrafikken.
- Jobbe systematisk med trafikksikkerhet innenfor alle kommunens sektorer.
- Ha gode systemer og rutiner for trafikksikkerhetsarbeid med konkrete tiltak og evaluering.
- Gjennomføre tiltak knyttet til fysiske tiltak, organisasjon, holdninger og adferd.

6. KOMMUNALE TILTAK

I *Nasjonal Tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2022-2025* er det satt mål for tilstandsutvikling innenfor 15 områder der tilstandsendringer er av vesentlig betydning for utviklingen i antall drepte 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: <ul style="list-style-type: none"> - 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: <ul style="list-style-type: none"> - 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: <ul style="list-style-type: none"> - Bilførere i aldersgruppen 75+ å bli drept eller hardt skadd være 25 prosent lavere enn i årene 2018 og 2019 (per kjørt 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: <ul style="list-style-type: none"> - 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: <ul style="list-style-type: none"> - 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).
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 trafikksikkerhetsfokus i kjerneoppgavene innen drift og vedlikehold.
Bruk av ny teknologi i trafikksikkerhetsarbeidet	Norge skal ligge langt framme innenfor intelligente transportsystemer, 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 trafikk- sikkerhetsarbeid 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 det følgende anføres kommunens tiltak for å bidra til å nå de nasjonale tilstandsmålene jf. lista over (kap. 7.1-7.15), i tillegg til aktuelle fysiske trafikksikkerhetstiltak (kap. 7.16):

6.1 Fart

Kommunen skal:

- som arbeidsgiver påvirke sine ansatte i tjeneste til å opptre med minst mulig risiko i trafikken.
- utarbeide retningslinjer for tjenestereiser og forankre disse i alle sektorer.
- ha trafikksikkerhet som årlig tema i kommunens arbeidsmiljøutvalg (AMU).
- stille krav til samarbeidspartnere om trafikksikker adferd (transporttjenester og vei og vedlikeholdstjenester) ved kjøp av transporttjenester som innarbeides i anbudsdokumentene.
- gjennomføre kurs/gi opplæring for alle ansatte i trafikksikkerhet og HMS.

6.2 Rus

Kommunen skal:

- arbeide aktivt for å forhindre at ansatte er påvirket av legale eller illegale rusmidler i tjenesten.
- ved kjøp eller leasing av nye biler innarbeides alkoholås som en del av anbudsgrunnlaget.

6.3 Beltebruk og riktig sikring av barn

Kommunen skal:

- alltid velge busser med 3-punktsbelte ved leie av busser til transport i kommunal regi.

- i retningslinjene for tjenestereiser, uttrykke en tydelig forventning om at alle kommunens ansatte bruker sikkerhetsbelte ved transport i tjeneste. Dette gjelder både bil og buss.
- gjennom helsestasjonenes virksomhet ha økt fokus på temaet barn i bil, og spesielt at barna skal sitte sikret bakovervendt i bil til de er minst fire år.
- i barnehager gjennomføre tiltak for å øke fokus på sikring av barn i bil.

6.4 Uoppmerksomhet

Kommunen skal:

- i retningslinjene for tjenestereiser, uttrykke en tydelig forventning om at alle kommunens ansatte i minst mulig grad bruker utstyr som tar oppmerksomheten fra føreren.
- i retningslinjene for tjenestereiser, uttrykke en tydelig forventning om at det i størst mulig grad skal unngås å bruke mobiltelefon under kjøring. Om dette er nødvendig skal det brukes godkjent fastmontert utstyr.
- ved inngåelse av avtaler/anbud stille krav til trafikksikkerhet.
- stimulere innbyggere og særlig ansatte til å unngå å sette seg i situasjoner hvor de må rygge ut av parkeringsplass.

6.5 Barn (0-14 år)

Kommunen skal:

- vurdere rett til skoleskyss i henhold til bestemmelser for særlig farlig eller vanskelig skolevei.
- arbeide for trafikksikre soner rundt skolene, som blant annet innebærer tiltak knyttet til holdninger og adferd til både barn og voksne.
- legge til rette for at flere kan sykle eller gå til skolen.
- oppfylle forpliktelsene som inngår i Trafikksikker kommune for skoler og barnehager.
- sørge for at ansatte i barnehager og skoler har tilstrekkelig kompetanse for å gjennomføre god trafikkopplæring i tråd med gjeldende rammeverk.
- stimulere lag og foreninger til at barn og ungdom sikres best mulig og at voksne som transportører kjører med lavest mulig risiko til og fra fritidsaktiviteter.
- stimulere lag og foreninger til å innarbeide retningslinjer for transport innenfor sin virksomhet.
- i samarbeid med elevenes foresatte ha fokus på trafikksikkerhet og forebygging av ulykker, og dette skal inngå i årsplaner.
- sørge for god sykkelopplæring i tråd med kompetansemål i Kunnskapsløftet.
- ta i bruk læringsressurser om trafikksikkerhet i barnehager og i skolen.

6.6 Ungdom og unge førere

Kommunen skal:

- sørge for nødvendig kompetanse for å kunne tilby valgfaget trafikk inkludert trafikalt grunnkurs på ungdomstrinnet.
- stimulere lag og foreninger til å innarbeide retningslinjer for transport innenfor sin virksomhet.
- fremme saker om trafikksikkerhet for kommunens ungdomsråd.
- sørge for at kommunens ungdomsråd gis kompetanse om trafikksikkerhet.
- ta i bruk læringsressurser om trafikksikkerhet på ungdomstrinnet.

6.7 Eldre trafikanter

Kommunen skal:

- legge til grunn universell utforming ved fysisk utforming av veger og gangfelt for å ivareta eldre trafikanter og trafikanter med funksjonsnedsettelse.
- stimulere pensjonistforeninger til å innlemme tema trafiksikkerhet i sin virksomhet.
- legge til rette for at trafiksikkerhet blir tema i kommunens eldreråd.

6.8 Gående og syklende

Kommunen skal:

- årlig sette søkelys på betydningen av at syklister og fotgjengere bruker personlig sikkerhetsutstyr i trafikken, eksempelvis sykkelhjelme og reflekser.

6.9 Båt, moped, motorsykel og ATV

Kommunen skal:

- årlig sette fokus på sikker ferdsel på vannet. Mange nyter sommeren i båt på de mange vassdragene i kommunen og det settes søkelys på økt sikkerhet særlig blant de yngste båtførerne og eventuelle passasjerer.

6.10 Godstransport på veg

Kommunen skal:

- bidra til sikker tungtransport på alle veier i kommunen

6.11 Møteulykker og utforkjøringsulykker

Kommunen skal:

- melde inn eventuelle behov for fysisk sikring på riksveg og fylkesveg til vegeier for å forebygge møteulykker eller utforkjøring.

6.12 Drift og vedlikehold

Kommunen skal:

- beholde og videreutvikle det daglige trafiksikkerhetsfokus i kjerneoppgavene innen drift og vedlikehold.

6.13 Bruk av ny teknologi i trafiksikkerhetsarbeidet

Kommunen skal:

- legge inn krav om automatisk nødbrems, feltskiftevarsler og fotgjengervarsel i anbud ved kjøp/leasing av nye kommunale kjøretøy.

6.14 Trafiksikkerhetsarbeid i offentlige og private virksomheter

Kommunen skal:

- godkjennes som Trafiksikker kommune.

6.15 Arbeid for å styrke kunnskapsgrunnlaget

Kommunen skal:

- i tillegg til oversikt over offentlig ulykkesstatistikk, belyse trafikksikkerhetssituasjonen med supplerende/andre opplysninger som f.eks. observert adferd og bruk av kjøretøy i kommunen.

6.16 Fysiske tiltak

Kommunen skal:

- gjennomføre de prioriterte fysiske trafikksikkerhetstiltakene på vegnettet.
- kartlegge behov for fysisk tilrettelegging for gående og syklende.
- ha særlig oppmerksomhet rettet mot skolevei og trafikksikre soner rundt skolen(f.eks. Hjertesoner).

7. ØKONOMI

Trafikksikkerhetstiltakene i denne planen skal innarbeides i økonomiplanen. Tiltak som går over flere år og tiltak med oppstart planperioden, prioriteres i budsjettet hvert år fra 2024 til og med 2028.

Virksomhetsledere har ansvaret for å innarbeide utgiftene innenfor eget budsjettområde.

8. EVALUERING, RULLERING

Det rapporteres årlig til kommunestyret om status for tiltakene i planen, inkludert informasjon fra de respektive sektorene.

Innsatsområde	Kommunen skal	Ansvarlig	Jf. Pkt.	Når
Fart	<ul style="list-style-type: none"> - påvirke sine ansatte i tjeneste til å opptre med minst mulig risiko i trafikken. - utarbeide retningslinjer for tjenestereiser og forankret denne i alle sektorer. - ha trafikksikkerhet som årlig tema i kommunens arbeidsmiljøutvalg (AMU). - stille krav til samarbeidspartnere om trafikksikker adferd (transporttjenester og vei og vedlikeholdstjenester) ved kjøp av transporttjenester som innarbeides i anbudsokumentene. - gjennomføre kurs/gi opplæring for alle ansatte i trafikksikkerhet og HMS. 	HR/AMU HR/AMU HR/AMU HR HR	6.1 6.1 6.1 6.1	Årlig
Rus	<ul style="list-style-type: none"> - arbeide aktivt for å forhindre at ansatte er påvirket av legal eller illegale rusmidler i tjenesten. - ved kjøp eller leasing av nye biler innarbeide alkoholås som en del av anbudsgrunnlaget. 	AMU HR	6.2 6.2	
Beltebruk og riktig sikring av barn	<ul style="list-style-type: none"> - alltid velge busser med 3-punktsbelte ved leie av busser til transport i kommunal regi. - i retningslinjene for tjenestereiser, uttrykke en tydelig forventning om at alle kommunens ansatte bruker sikkerhetsbelte ved transport i tjeneste. Dette gjelder både bil og buss. - gjennom helsestasjonenes virksomhet ha økt fokus på temaet barn i bil og da spesielt at barna skal sitte sikret bakovervendt i bil til de er minst fire år. 	HR HR Helse	6.3 6.3 6.3	

	<ul style="list-style-type: none"> - i kommunale barnehager gjennomføre tiltak for å øke fokus på sikring av barn i bil. - oppfordre til at også private barnehagene følger ovennevnte tiltak. 	Oppvekst	6.3		
		Oppvekst	6.3		
Uoppmerksomhet	<ul style="list-style-type: none"> - i retningslinjene for tjenestereiser, uttrykke en tydelig forventning om at alle kommunens ansatte i minst mulig grad bruker utstyr som tar oppmerksomheten fra føreren 	HR	6.4		
	<ul style="list-style-type: none"> - i retningslinjene for tjenestereiser, uttrykke en tydelig forventning om at det i størst mulig grad skal unngås å bruke mobiltelefon under kjøring. Om dette er nødvendig skal det brukes godkjent fastmontert utstyr. 	HR	6.4		
	<ul style="list-style-type: none"> - ved inngåelse av avtaler/anbud stille krav til trafikksikkerhet. 	Innkjøp	6.4		
Barn (0-14)	<ul style="list-style-type: none"> - vurdere rett til skoleskys i henhold til kriterier for særlig farlig eller vanskelig skolevei. 	Oppvekst	6.5		
	<ul style="list-style-type: none"> - arbeide for trafikksikre soner rundt skolene, som blant annet innebærer tiltak knyttet til holdninger og adferd til både barn og voksne. 	Oppvekst	6.5		
	<ul style="list-style-type: none"> - legge til rette for at flere kan sykle eller gå til skolen. 	Oppvekst	6.5		
	<ul style="list-style-type: none"> - oppfylle forpliktelsene som inngår i Trafikksikker kommune for kommunale skoler og barnehager. 	Oppvekst	6.5		
	<ul style="list-style-type: none"> - påvirke til at eventuelle private barnehager skal være godkjent som Trafikksikker barnehage. 	Oppvekst	6.5		
	<ul style="list-style-type: none"> - påvirke eventuelle private skoler til å få godkjenning som Trafikksikker skole. 	Oppvekst	6.5		
	<ul style="list-style-type: none"> - oppfylle forpliktelsene som inngår i Trafikksikker kommune for kommunale skoler og barnehager. 	Oppvekst	6.5		
	<ul style="list-style-type: none"> - sørge for at ansatte i barnehager og skoler har tilstrekkelig kompetanse for å gjennomføre god trafikkopplæring i tråd med gjeldende rammeverk. 	Oppvekst	6.5		
	<ul style="list-style-type: none"> - stimulere lag og foreninger til at barn og ungdom sikres best mulig og at voksne som transportører kjører med lavest mulig risiko til og fra fritidsaktiviteter. 	Kultur	6.5		
	<ul style="list-style-type: none"> - stimulere lag og foreninger til å innarbeide retningslinjer for transport innenfor sin virksomhet. 	Kultur	6.5		
	<ul style="list-style-type: none"> - i samarbeid med elevenes foresatte ha fokus på trafikksikkerhet og forebygging av ulykker, og dette skal inngå i årsplaner. 	Oppvekst	6.5		
	<ul style="list-style-type: none"> - sørge for god sykkelopplæring i tråd med kompetansemål i Kunnskapsløftet. 	Oppvekst	6.5		
	<ul style="list-style-type: none"> - ta i bruk læringsressurser om trafikksikkerhet i barnehager og i skolen. 	Oppvekst	6.5		
	Ungdom og unge førere	<ul style="list-style-type: none"> - sørge for nødvendig kompetanse for å tilby valgfaget trafikk på ungdomstrinnet. 	Oppvekst	6.6	
		<ul style="list-style-type: none"> - stimulere lag og foreninger til å innarbeide retningslinjer for transport innenfor sin virksomhet fremme saker om trafikksikkerhet for kommunens ungdomsråd. 	Koordinator ungdomsråd	6.6	
<ul style="list-style-type: none"> - sørge for at kommunens ungdomsråd gis kompetanse om trafikksikkerhet. 		Oppvekst	6.6		
<ul style="list-style-type: none"> - ta i bruk læringsressurser om trafikksikkerhet på ungdomstrinnet. 		Oppvekst	6.6		

Eldre trafikanter	<ul style="list-style-type: none"> - legge til grunn universell utforming ved fysisk utforming av veger og gangfelt for å ivareta eldre trafikanter og trafikanter med funksjonsnedsettelse. - stimulere pensjonistforeninger til å innlemme tema trafiksikkerhet i sin virksomhet. - legge til rette for at trafiksikkerhet blir tema i kommunens eldreråd. 	Kommunalteknikk Eldrerådet Koordinator eldreråd	6.7 6.7 6.7	
Gående og syklende	<ul style="list-style-type: none"> - årlig sette søkelys på betydningen av at syklister og fotgjengere bruker personlig sikkerhetsutstyr i trafikken, eksempelvis sykkelhjelmer og reflekser. 	Oppvekst / Helsestasjon / HR	6.8	
Båt	<ul style="list-style-type: none"> - årlig kampanje for sikkerhet ferdse på vannet. 	Oppvekst/kultur	6.9	
Drift og vedlikehold Fysiske tiltak, kommunal vei (prioritert rekkefølge)	<ul style="list-style-type: none"> - beholde og videreutvikle det daglige trafiksikkerhetsfokus i kjerneoppgavene innen drift og vedlikehold. - Årlig gjennomgang av trafiksikkerhet i felt (hekker, busker osv). 	Kommunalteknikk	6.12 6.16	
Fysiske tiltak riks- og fylkesvei	Fosby, rv21, redusere til 50 sone for dagens 60 sone. Rv21, enkle «busslommer» ved påstigning skolebuss.	Fylkeskommune Statens vegvesen Fylkeskommune Statens vegvesen	6.16 6.16	