

VESTRE TOTEN KOMMUNE



Trafikksikkerhetsplan 2026-2029



Innhold

1.	SAMMENDRAG	3
2.	INNLEDNING	3
	Om planarbeidet:	3
	Prosjektgruppas sammensetning:	4
	Arbeidsgruppas sammensetning:	4
	Planområde:	4
2.1	Historikk	5
2.2	Organisering av trafikksikkerhetsarbeidet i Vestre Toten kommune	6
	Arbeidet i kommunen	6
	Politisk og administrativt ansvar	6
	Trafikksikkerhetsforum	6
2.3	Trafikksikker kommune	6
3.	OVERORDNEDE FØRINGER	7
3.1	FNs bærekraftsmål	7
3.2	Meld. St. 40 (2015-2016) Trafikksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering	8
3.3	Meld. St. 14 (2020-2021) Nasjonal transportplan 2022-2033	8
	3.3.1 Barnas transportplan	8
	Regjeringen vil (utdrag fra Barnas transportplan):	8
3.4	Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg (2022-2025)	9
3.5	Handlingsplan for trafikksikkerhet 2022-2025 Innlandet fylkeskommune.	9
3.6	Raufoss 2040 (bysamarbeid)	9
3.7	Kommuneplan, samfunnsdel 2023-2035	10
4.0	TRAFIKK OG TRAFIKKULYKKER I VESTRE TOTEN KOMMUNE	12
4.1	Trafikksikkerhetsutfordringer i Vestre Toten kommune	13
4.2	Analyse av ulykkene	14
	4.2.1 Ulykker og skadegrad i Vestre Toten kommune i perioden 2015 – 2024	15
	4.4 Ulykker fordelt på skadetyper med skadegrad	16
	4.3 Antall ulykker fordelt på måneder	16
	4.5 Ulykke opp mot trafikantgruppe.	17

4.6 Aldersgruppe – Skadegrad – Trafikantgruppe.....	17
4.7 Veg – Skadegrad	18
4.8 Ulykker fordelt på kjønn.	18
5.0 VISJON, MÅL OG STRATEGI FOR TRAFIKKSIKKERHETSARBEIDET	18
5.1 Visjon	18
5.2 Mål.....	19
5.3 Strategi	19
6.0 Kommunale tiltak	19
6.1 Forankringer i kommunen.....	21
6.2 Fart	24
6.3 Rus	25
6.4 Beltebruk og riktig sikring av barn.....	25
6.5 Uoppmerksomhet	25
6.6 Barn (0-14 år).....	25
6.7 Ungdom og unge førere	26
6.8 Eldre trafikanter	26
6.9 Gående og syklende	26
6.10 Motorsykel og moped	26
6.11 Godstransport på veg.....	27
6.12 Møteulykker og utforkjøringsulykker	27
6.13 Drift og vedlikehold	27
6.14 Bruk av ny teknologi i trafikksikkerhetsarbeidet.....	27
6.15 Trafikksikkerhetsarbeid i offentlige og private virksomheter	27
6.16 Arbeid for å styrke kunnskapsgrunnlaget	27
6.17 Fysiske tiltak	27
7. ØKONOMI	28
8. EVALUERING, RULLERING	28

1. SAMMENDRAG

Vestre Toten kommune har totalt 272 km offentlig veg, fordelt på 100 km fylkesveg, 15,4 km gang og sykkel vegnettet. 37 km riksveg, med 12,7 km tilhørende gang og sykkelvegnett. 139 km kommunal veg og 28 km kommunale fortau, gang- og sykkelstier. Flere av innspillene handler om å påvirke handlingsplanen til Fylkeskommunen. I tillegg har BaneNOR jernbane igjennom hele kommunen, der både jernbanesikkerhet og trafikksikkerhet skal håndteres på en god måte ved all jernbane overganger.

For utbedring av fylkesveger og for å etablere gang- og sykkelveger må Vestre Toten kommune gjøre et grundig forarbeid for at tiltakene skal bli prioritert i handlingsplanen for fylkesveg og riksveg. Vestre Toten kommune har et ATP-samarbeid med flere andre aktører som skal følge opp handlingsplanen.

Trafikksikkerhet er et tema som berører oss alle, men det er ingen som har trafikksikkerhet som sin hovedrolle. Det er derfor viktig at alle kjenner sitt ansvar og anerkjenner sin rolle. Tiltakene i planen må følges opp av hver enkelt ansvarlig. Trafikksikkerhetsforum har som mandat og følge opp trafikksikkerhetsplanen.

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.»

Målet med en kommunal trafikksikkerhetsplan er å øke kommunens samlede innsats i trafikksikkerhetsarbeidet. Planen skal være det overordnede styringsverktøyet for trafikksikkerhetstiltak, og sikrer dermed at kommunen kan jobbe langsiktig og enhetlig med trafikksikringstiltak og innarbeide holdningsskapende aktivitet og finansiering av tiltakene i kommunens økonomi og handlingsprogram. Det er et mål at planen skal være et brukervennlig dokument med klare forventninger og ansvarsfordeling. For å sikre gjennomføringsgrad forventes det at tjenesteområdene rapporterer for sine tiltak i aktivitetsoppfølging til rådmann og politikere.

Det er alltid den mykeste trafikanten som bør ivaretas best. Det er viktig å få på plass gode trafikksikkerhetsplaner som ivaretar de mykeste trafikantene. Dette er spesielt viktig i områder med skoler, barnehager, fritidstilbud og store arbeidsplasser.

Om planarbeidet:

Utvalg for teknisk drift og plansaker vedtar oppstart av arbeid med trafikksikkerhetsplan for Vestre Toten kommune 2026-2029 i møte 11.11.2024 sak 75/2024. Planoppstart ble kunngjort i Totens Blad, på hjemmesiden og det ble sendt ut brev til alle skoler, barnehager med ønske om innspill til planen.

Prosjekteier: Utvalg for teknisk drift og plansaker
Prosjektansvarlig: Kommunedirektøren
Styringsgruppe:
Prosjektleder: Teknisk drifts avdeling
Prosjektgruppe: Trafikksikkerhetsforum
Prosjektsekretær: Lisa Engen

Prosjektgruppas sammensetning:

- Anders Pettersbakken, Prosjektleder, Teknisk driftsavdeling
- Bodil Kristin Evenstad, Driftssjef, Teknisk driftsavdeling
- Per Morten Aas Stenberg, Driftsenhetsleder, Teknisk driftsavdeling
- Lisa Engen, Konsulent, Teknisk driftsavdeling
- Geir Sollie, Driftsenhetsleder, ungdom og fritid, kulturavdelingen
- Anne Katrine Kjellsby
- Hanne Gunn F. van Dijk, Styrer i barnehage
- Janne Strande, Sekretær grunnskole
- Kai Frode Gryte, Politisk representant fra Utvalg for teknisk drift og plansaker
- Torhild Kristine Ringeli Løkken, Politisk representant fra Utvalg for teknisk drift og plansaker
- Veronica Takseth Gaustadnes, Politi kontakt Vestre Toten kommune
- Camilla Brunsberg, Fysioterapeut og veileder
- Kristin Tosterud, Driftsenhetsleder, Barn og familie
- Renate Vestbakken, Samfunnsplanlegger/Rådgiver, Planavdelingen
- Odd Ingar Hoberg, Politisk representant Oppvekst og velferdsutvalget – OVU
- Bjørn Bjerke, Politisk representant Oppvekst og velferdsutvalget - OVU

Arbeidsgruppas sammensetning:

- Anders Pettersbakken, Prosjektleder, Teknisk driftsavdeling
- Bodil Kristin Evenstad, Driftssjef, Teknisk driftsavdeling
- Per Morten Aas Stenberg, Driftsenhetsleder, Teknisk driftsavdeling

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.

Planområde:

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 det kommunale vegnettet iht veglova.

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.

Trafikksikkerhetsplan for Vestre Toten kommune 2026-2029 vil danne grunnlaget for videreføring av kommunens trafikksikkerhetsarbeid.

2.1 Historikk

Denne planen er nr. 3 i rekken av trafikksikkerhetsplaner som omhandler både fysisk og holdningsskapende trafikksikkerhetsarbeid for Vestre Toten kommune. Den forrige planen utløp i 2021, men har blitt forlenget og har blitt brukt som et styringsverktøy fram til vedtak av denne planen.

Planene har vært et styringsverktøy for et målrettet trafikksikkerhetsarbeid i kommunen, og dette arbeidet videreføres og styrkes gjennom denne planen.

Vestre Toten ble trafikksikker kommune første gang i 2014, som en av Norges 15 første kommuner. I dag er ca halvparten av landets kommuner godkjent som trafikksikker kommune. Kriteriene for å bli godkjent er systematisk trafikksikkerhetsarbeid.



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 Vestre Toten kommune

Arbeidet i kommunen

Selv om en trafikkulykke ikke nødvendigvis skjer på det kommunale vegnettet, rammer ulykken allikevel kommunens innbyggere. Kommunens innbyggere tar også med seg risikoen for ulykker når de reiser ut av egen kommune. Tiltak mot de største problemene på trafikksikkerhetsområdet må derfor også prioriteres i kommunene på samme måte som på nasjonalt og fylkeskommunalt nivå.

Kommunen har flere roller og oppgaver som innebærer at den direkte eller indirekte har mulighet til å påvirke trafikksikkerheten for sine innbyggere. Det er kommunestyret som har det øverste ansvaret for innbyggernes helse, miljø og sikkerhet i Vestre Toten kommune, og trafikksikkerhet er en del av dette arbeidet.

Politisk og administrativt ansvar

Ansvaret for kommunenes samlede trafikksikkerhetsarbeid skal ligge politisk hos Utvalg for teknisk drift og plansaker og administrativt hos kommunedirektøren. Utvalg for teknisk drift og plansaker forestår politisk saksbehandling av trafikksikkerhetssaker innenfor sine områder. Kommunedirektør gir delansvar for trafikksikkerhetsarbeidet innenfor hvert tjenesteområde til tjenesteområdeleder.

Trafikksikkerhetsforum

For å sikre et godt og helhetlig arbeid skal kommunedirektøren oppnevne et Trafikksikkerhetsforum for planperioden. Trafikksikkerhetsforumet skal minst bestå av representanter for teknisk drift, planavdelingen, skole, barnehage, kultur (idrett og fritid), barnas talsperson og folkehelse. Det velges politikere fra begge utvalg for hver kommunestyreperiode. Politiet har også en representant i forumet. Det velges en leder for forumet som har det overordnede ansvaret for å ivareta forumets oppgaver og forberede saker til politisk behandling.

2.3 Trafikksikker kommune

Vestre Toten kommune har siden 2014 vært godkjent som trafikksikker kommune. Vestre Toten jobber i 2025 med regodkjenning.

Kommunen er en viktig aktør i trafikksikkerhetsarbeidet. Som vegeier, barnehage- og skoleeier, arbeidsgiver, kjøper av transporttjenester og ansvarlig for innbyggernes helse og trivsel, har kommunen et stort ansvar for å forebygge ulykker. Gjennom lover og forskrifter har kommunen plikt til å arbeide systematisk med ulykkesforebyggende arbeid i alle sektorer. Trafikksikker kommune bygger på en godkjenningsordning. Å bli godkjent betyr ikke at det ikke skjer ulykker, men godkjenningen er et kvalitetsstempel for godt, målbevisst og helhetlig arbeid med trafikksikkerhet. Vestre Toten kommune er godkjent som trafikksikker kommune. På nettsiden www.trafikksikkerkommune.no finnes mer informasjon om kriteriene, gode eksempler og de ulike lover og forskrifter som gjelder kommunens ansvar.

Det er en forutsetning at alle tjenesteområder oppfyller alle kriteriene, og at dokumentasjonen på dette finnes i kommunens internkontrollsystem Compilo.

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

3. OVERORDNEDE FØRINGER

Det finnes en rekke føringer for trafikksikkerhetsarbeidet. Helt overordnet er FNs bærekraftsmål. De viktigste nasjonale, fylkeskommunale og kommunale styringsdokumentene er listet nedenfor.

1. FNs bærekrafts mål
2. Meld. St. 40 (2015-2016) Trafikksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering
3. Meld. St.14 (2020-2021) Nasjonal transportplan (NTP) 2025-2036
 - a. Barnas transportplan kap.9
4. Meld. St. 19 (2014-2015) Folkehelsemeldingen mestring og muligheter.
5. Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2022-2025
6. Handlingsplan for trafikksikkerhet 2022-2025 Innlandet fylkeskommune.
7. Kommuneplan, samfunnsdel 2023-2035

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 kompetanse som er nødvendig for å fremme bærekraftig utvikling [...].
- Mål 11 bærekraftige byer og samfunn:
 - Delmål 11.2) Innen 2030 sørge for at alle har tilgang til trygge, lett tilgjengelige og bærekraftige transportsystemer til en overkommelig pris, og bedre sikkerheten på veiene [...] med særlig vekt på behovene til [...] barn [...]
- Mål 17 Samarbeid for å nå målene
 - Delmål 17.17) Stimulere til og fremme velfungerende partnerskap i det offentlige, mellom det offentlige og private og i det sivile samfunn [...].

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 trafikantertede trafikksikkerhetsarbeidet skal vektlegges.

3.3 Meld. St. 14 (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.

Etappeplan 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.

Mandat for utarbeidelse av tiltaksplanen er gitt i *Meld. St. 20 (2020-2021) Nasjonal transportplan 2022-2033 (NTP)*. Planen bygger på ambisjoner og overordnede prioriteringer i NTP. Videre er prioriteringene i samsvar med aktørenes interne styringsdokumenter, der de mest sentrale er Statens vegvesens gjennomføringsplan 2022-2027 (33), politiets strategidokument «Forebygging som politiets hovedstrategi 2021-2025», Trygg Trafikk handlingsplan 2022-2023, 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 Handlingsplan for trafikksikkerhet 2022-2025 Innlandet fylkeskommune.

Fylkeskommunen har en sentral rolle i trafikksikkerhetsarbeidet. Som vegeier har fylkeskommunen ansvar for prioriteringer, planlegging, bygging/tiltak og drift av fylkesvegnettet. Som samordningsorgan (jf. Vegtrafikkloven §40a) har Innlandet fylkeskommune også ansvar for å stimulere til et helhetlig og tverrsektorielt trafikksikkerhetsarbeid i fylket. Samordningsfunksjonen ivaretas av fylkets trafikksikkerhetsutvalg (FTU), som består av politikere, offentlige etater og organisasjoner med ansvar for trafikksikkerhet.

I forbindelse med Nasjonal Transportplan (NTP) 2022-2033 er det utarbeidet ny Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet 2022-2025. Den legger føringer for trafikksikkerhetsaktørenes innsats i planperioden. Tiltaksplanen inneholder 19 innsatsområder med til sammen 158 oppfølgingstiltak, hvorav fylkeskommunene har fått ansvar for 20 tiltak. Flere av disse ligger under områder som FTU har ansvar for, eller som berører FTUs arbeid på ulike måter.

FTUs handlingsplan tar særlig sikte på å styrke opplæring og forebyggende arbeid, spesielt rettet mot barn, ungdom og ulykkes utsatte grupper, samt å styrke det helhetlige og tverrsektorielle arbeidet mellom etater, organisasjoner og kommuner. <https://innlandetfylke.no/f/p1/i8ac4cb92-adbd-455a-b887-fb0e07079422/handlingsplan-for-trafikksikkerhet-ftu-2022-2025.pdf>

3.6 Raufoss 2040 (bysamarbeid)

I 2017 innledet Statens Vegvesen, Innlandet fylkeskommune og Vestre Toten et samarbeid for en felles strategi der en ser areal- og transportutviklingen i sammenheng. Strategien skal legges til grunn for videre planlegging som f.eks. NTP og kommende kommune(del)planer, reguleringsplaner og temaplaner. Arbeidet er langsiktig og har til nå en avtaleperiode ut 2025. En forutsetter at arbeidet videreføres i perioden 2026-2029.

Strategien skal bidra til å nå nasjonale, regionale og lokale mål om en mer kompakt arealutvikling og tilrettelegging for mer miljøvennlig transport, slik de er beskrevet i kommuneplanen, Nasjonal Transportplan, Nasjonal gå strategi, Nasjonal sykkelstrategi, ATS Mjøsbyen og regionale planer.

Strategidokumentet for Raufoss skal ta disse overordnede strategiprinsippene et steg videre. Målet er å finne ut hva dette konkret betyr areal- og transportmessig for Raufoss.

I forbindelse med dette arbeidet er det i strategidokumentet samlet en del fakta om Raufoss. Det er også gjort en stor trafikkteiling i 2019 (rapport datert 18.12.2019). Hoved-funnene i trafikkundersøkelsen:

- Det gjennomføres til sammen 12 000 bilturer på Raufoss i løpet av morgenrushet og ettermiddagsrushet. Det er lite gjennomkjøringstrafikk i Storgata, men til gjengjeld en stor andel turer fra utenfor Raufoss.
- Det gjennomføres relativt mange korte turer, det vil si turer mellom naboområder. Dette er turer som bør kunne overføres til gange og sykling.
- Det er avviklingsproblemer i Storgata allerede i dag. Disse problemene vil bli betydelig verre med en beregnet trafikkvekst på cirka 20 % frem mot 2040.
- Tungtrafikken kjører mye i Storgata, men det er ikke Raufoss industripark som gir gjennomkjøringstrafikk.
- Gang- og sykkeltrafikk – Flest gående og syklende sentralt i Raufoss, færre i ytterkant.

Undersøkelsen er i 2022 supplert med noen flere tellepunkter mht. planoverganger. Det er også gjort flere analyser i forbindelse med utarbeiding av gatebruksstrategi i 2023, samt at det i 2025 er utført en reisevaneundersøkelse for ansatte i Raufoss industripark og for kommunalt ansatte. Denne kunnskapen gir oss god oversikt og kan bidra til å prioritere tiltak.

Andelen tunge kjøretøy gjennom sentrum er en av hovedutfordringene for Raufoss. Det har derfor også vært et mål å finne ut hvordan tungtrafikken fordeler seg, og hvilke veier transporten velger til og fra Prøven industripark og Raufoss industripark.

3.7 Kommuneplan, samfunnsdel 2023-2035

Kommunen har vedtatt en helhetlig innsatstrapp som strategi for utvikling av helse og omsorgstjenestene i kommunen.

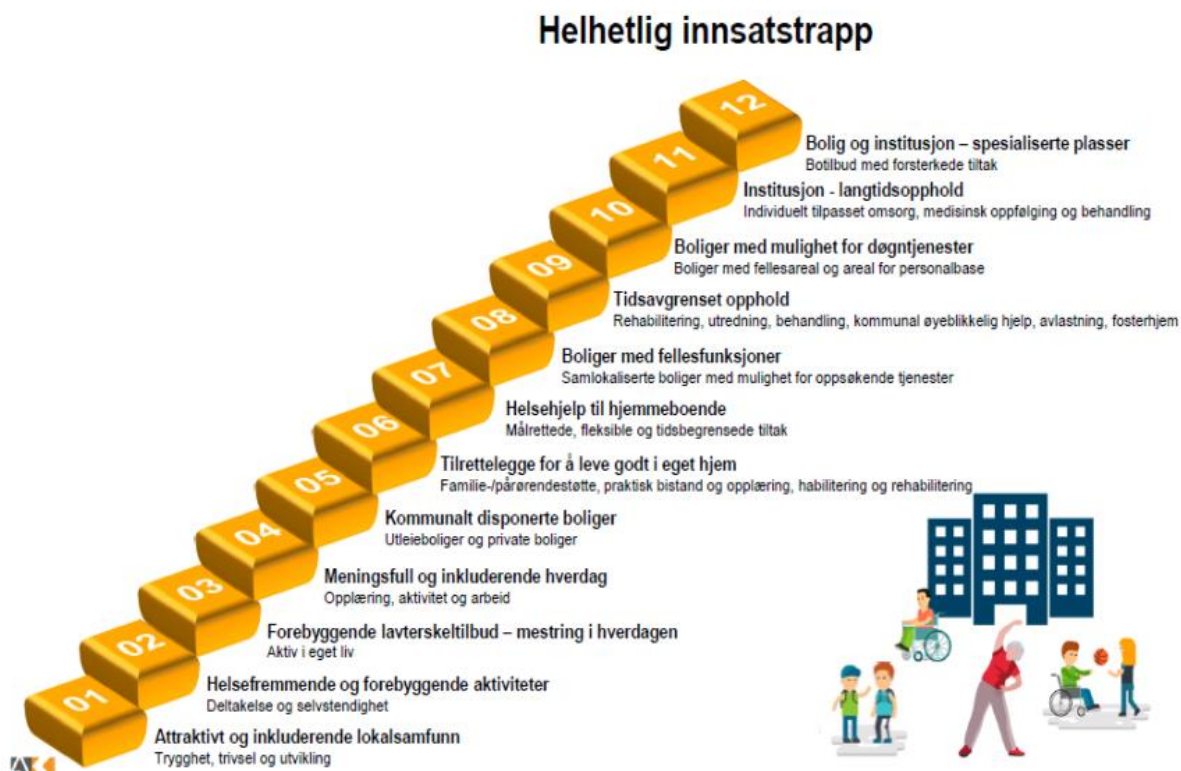
Vestre Toten kommune skal ha økt miljøfokus. Det er en utfordring å tenke mer bærekraftig i alt vi gjør. Vi må ha et bevisst forhold til vårt forbruk av energi og hvilke kilder vi benytter. En utfordring i kommunen er utstrakt bruk av bil som transportmiddel og lav andel av reisende som benytter kollektiv løsninger. Det er utfordring knytta til å utvikle et godt kollektivtrafikktilbud for hele kommunen. Det er også en utfordring å motivere til transport med gange, sykle og mikromobilitet uten å ha en godt utbygd gang og sykkelvegnett som gjør dette attraktivt.

Det er en utfordring å skaffe arealer til fysiske tiltak for gående og syklende i eksisterende bebyggelse. Gående og syklende må derfor forholde seg til mange systemskifter.

Tidlig innsats og forebyggende tiltak har høyere effekt og koster mindre enn å reparere – både for enkeltmenneske og lokalsamfunnet.

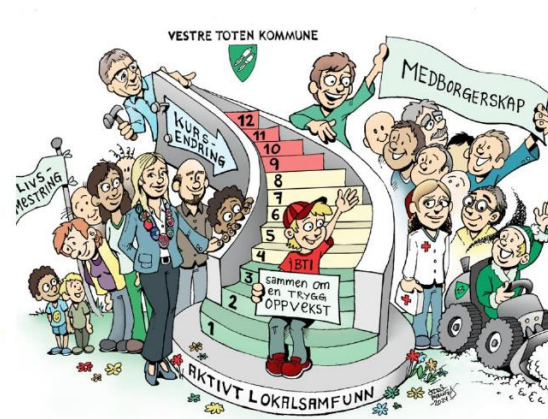
Trappemodellen viser kommunens tilbud gradert etter hvor mye de ulike tjenestene påvirker mottakerens liv. De laveste trinnene er forebyggende tiltak, mens de høyeste er institusjonsbasert

omsorg. Hensikten her er å dreie ressursene mot egenmestring og forebygging, dette for å redusere kostbare inngripende tiltak.



Målet med den «helhetlige innsatstrappa»

- Grunnlag for strategisk planlegging og tjenesteutvikling
- Utgangspunkt for økonomisk planlegging og styring
- Modell for å prioritere aktiviteter og innsats
- Synliggjøre at tiltak i ulik grad griper inn i folks liv
- Oversikt over kommunens tilbud på de ulike trinnene, og tydeliggjøre forventninger til tjenestene – og til innbyggerne
- Tydelig kommunikasjon som bidrar til forventningsavklaring med innbyggerne om kommunale tjenester
- Oversikt over ressursbruk på de ulike tjenestenivåene
- Bidra til at kommunen satser mer på forebyggende tiltak og minst mulig inngripen i innbyggernes liv, og høster gevinst i form av redusert behov for omfattende helse- og omsorgstjenester
- Underlag for en mer presis dialog mellom politikk og administrasjon



Når flere korte turer foregår til fots eller på sykkel bidrar dette positivt til den enkeltes helse, livskvalitet, til mer aktivitet i lokalmiljøet, mer miljøvennlig transport og til å gjøre tettsteder mer attraktive og tilgjengelige. «Arbeidet og tiltakene i Trafikksikkerhetsplanen retter seg mot et

aldersvennlig samfunn, som gjør det enklere og tryggere uansett alder og funksjonsvariasjon å ferdes i vår kommune.»

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.

Økonomisk verdsetting av helsegevinster

Ved å anvende en verdi på 1,68 mill. 2023-kr per DALY (jf. (Helsedirektoratet, 2024c), gir dette for dem som går fra fysisk inaktivitet til delvis fysisk aktiv en helsegevinst på 33,22 2023-kr pr person km økt sykling og 48,85 2023-kr per person km økt gange.

Helsegevinstene av fysisk aktivitet i (Helsedirektoratet, 2024d) er basert på både alvorlige sykdommer, som kreft, men også mindre alvorlige sykdommer som rygglidelser. I tillegg er det verdt å merke seg at produksjonstap ved alt sykefravær, uførhet og død inngår i verdien av et statistisk leveår. Det anbefales derfor at det ikke legges til noen ekstra kostnader for sykefravær ved lettere sykdom slik det er gjort i dagens Håndbok V712 (Statens vegvesen, 2021).

(Helsedirektoratet, 2025)

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.

4.0 TRAFIKK OG TRAFIKKULYKKER I VESTRE TOTEN KOMMUNE

Vestre Toten kommune har totalt 275,6 km offentlig veg. 99,4 km fylkesveg, 15,4 km gang og sykkel veg tilhørende fylkesvegen. 37,2 km riksveg, med tilhørende 12,7 km gang og sykkelveg. 139 km kommunal veg, 24,3 km gang og sykkelveg tilhørende kommunal veg.

For å oppnå en målrettet innsats i trafikksikkerhetsarbeidet er det nødvendig med en god oversikt over trafikksikkerhetssituasjonen i kommunen. Ulykkesstatistikk, erfaringer fra forrige planperiode, andel skyssselever ved skolene, innspill til trafikksikkerhetsplanen fra skoler, barnehager, foreninger og innbyggere er brukt for å få et bilde av trafikksikkerhetsutfordringene i kommunen vår.

Ulykker og skader i trafikken påfører menneskene som rammes store lidelser. De er også svært kostbare for samfunnet. Tall fra Transportøkonomisk institutt viser at hvert år koster trafikkulykker det norske samfunnet ca. 28 milliarder kroner. Helse- og omsorgstjenestene i kommunene må ta store deler av regningen. 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 det også et høyt antall skader på vegene våre som ikke inngår i den offisielle ulykkesstatistikken, dette fordi skadene og ulykkene ikke blir meldt fra til politiet. Dette gjelder spesielt for eneulykker, myke trafikanter.

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.

Vestre Toten kommune har vedtatt en helhetlig innsatstrapp som strategi for utvikling av helse og omsorgstjenestene i kommunen, der målet er å styre aktivitet og omfordele økonomi fra de høyeste trinnene i trappa til mer egenmestring og forebyggende tiltak på de nederste trinnene. Helse og omsorgstilbud er i trinn 4 – 12 i innsatstrappa, mens forebyggende trafikksikkerhetsarbeid er på trinn 2 i innsatstrappa. Et målrettet trafikksikkerhetsarbeid er derfor helt i tråd med vedtatt strategi. Det lønner seg derfor å forebygge.

4.1 Trafikksikkerhetsutfordringer i Vestre Toten kommune

I Vestre Toten kommune skjer det oftest ulykker i juli og desember ut fra statistikk til Statensvegvesen, ulykkene er i stor grad kryssulykker eller utforkjøringer.

I Vestre Toten har det i perioden 2015 - 2024 skjedd 125 registrerte trafikkulykker.

Antall registrerte ulykker per år øker.

Antall registrerte ulykker med lettere skadegrad øker, det er svak nedgang i ulykker med hardt skadde. Det har vært 1 dødsulykke i perioden.

Vi ser at kryssende kjøreretning og utforkjøring utgjør størst andel.

De fleste ulykker skjer i januar – mai – juli.

Fører og passasjer av bil er de med høyest andel lettere skader.

Vi ser på aldersgruppe at det er personer i alder 16-17 år – 20-34 år – 45-54 år som er høyest representert i ulykker, der de i hovedtrekk har lettere skader.

I Vestre Toten kommune er det fylkesvegene som har høyest andel ulykker, dette gjenspeiler seg med at de også har et stort antall km veg i kommunen.

Kvinner og menn er representert i samme omfang når det kommer til ulykker, og begge kjønn har i hovedsak lettere skader.

4.2 Analyse av ulykkene

Vi har i denne trafikksikkerhetsplanen tatt ut utvalgt statistikk for ulykker som skjer i Vestre Toten. <https://trine.atlas.vegvesen.no/>. Formålet med ulykkesstatistikken er å gi informasjon om trafikkulykker på norske vegger.

Statistikken omfatter politi-rapporterte vegtrafikkulykker (dødsulykker eller ulykker med betydelig personskade) i Norge. Trafikkulykkene som inngår i statistikken har skjedd på veg åpen for allmenn ferdsel, og involverer minst ett kjøretøy.

Statistikken baserer seg på data fra politiet og Statistisk sentralbyrå (SSB), og oppdateres årlig når SSB har publisert offisielle endelige tall (vanligvis i mai/juni etterfølgende år). Dataene er lisensiert med Norsk lisens for offentlige data (NLOD).

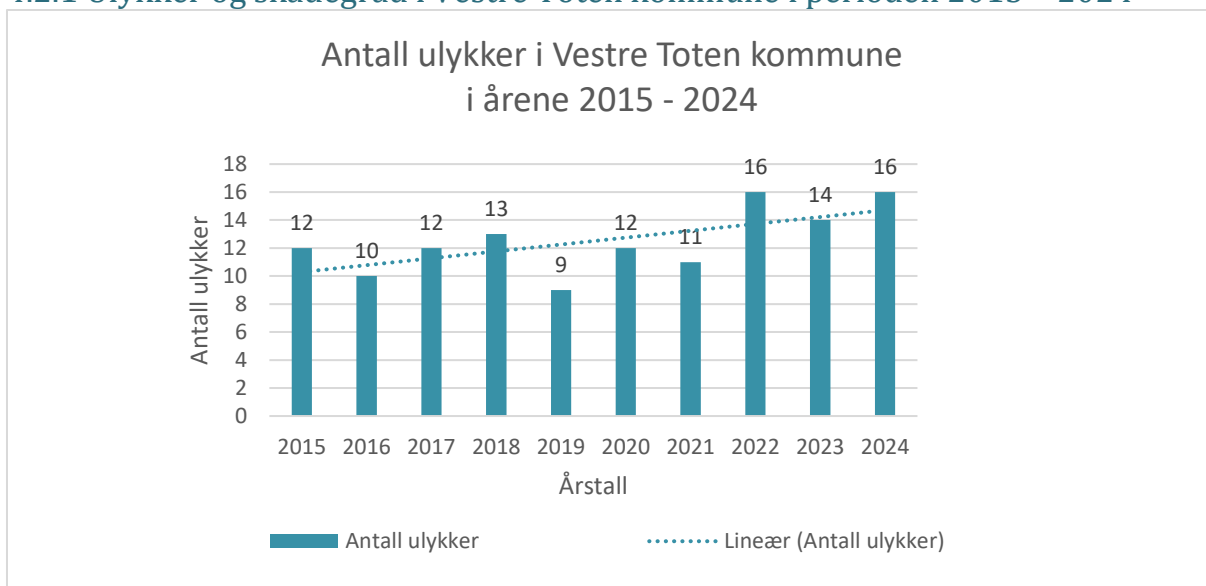
Feilkilder/begrensninger: Ikke alle ulykker som skjer på veg meldes til politiet og inkluderes i ulykkesstatistikken. Det er særlig mindre alvorlige ulykker som er underrepresenterte, og særlig ulykker med lettere skadde fotgjengere og syklistene (der andre kjøretøy ikke har vært involvert). Skader der kun fotgjengere er involvert inngår ikke i definisjonen av vegtrafikkulykke, da minst ett kjøretøy må være involvert i ulykken for at denne skal registreres.

Tallgrunnlaget til de to første statistikkene er hentet fra årene 2015-2024, for å vise utviklingen de siste 10 årene. Denne statistikken tar kun for seg trafikk relaterte ulykker, selvmord vil ikke bli registrert i denne statistikken. Resterende statistikker har utgangspunkt i 2018 – 2023. (Forrige planperiode)

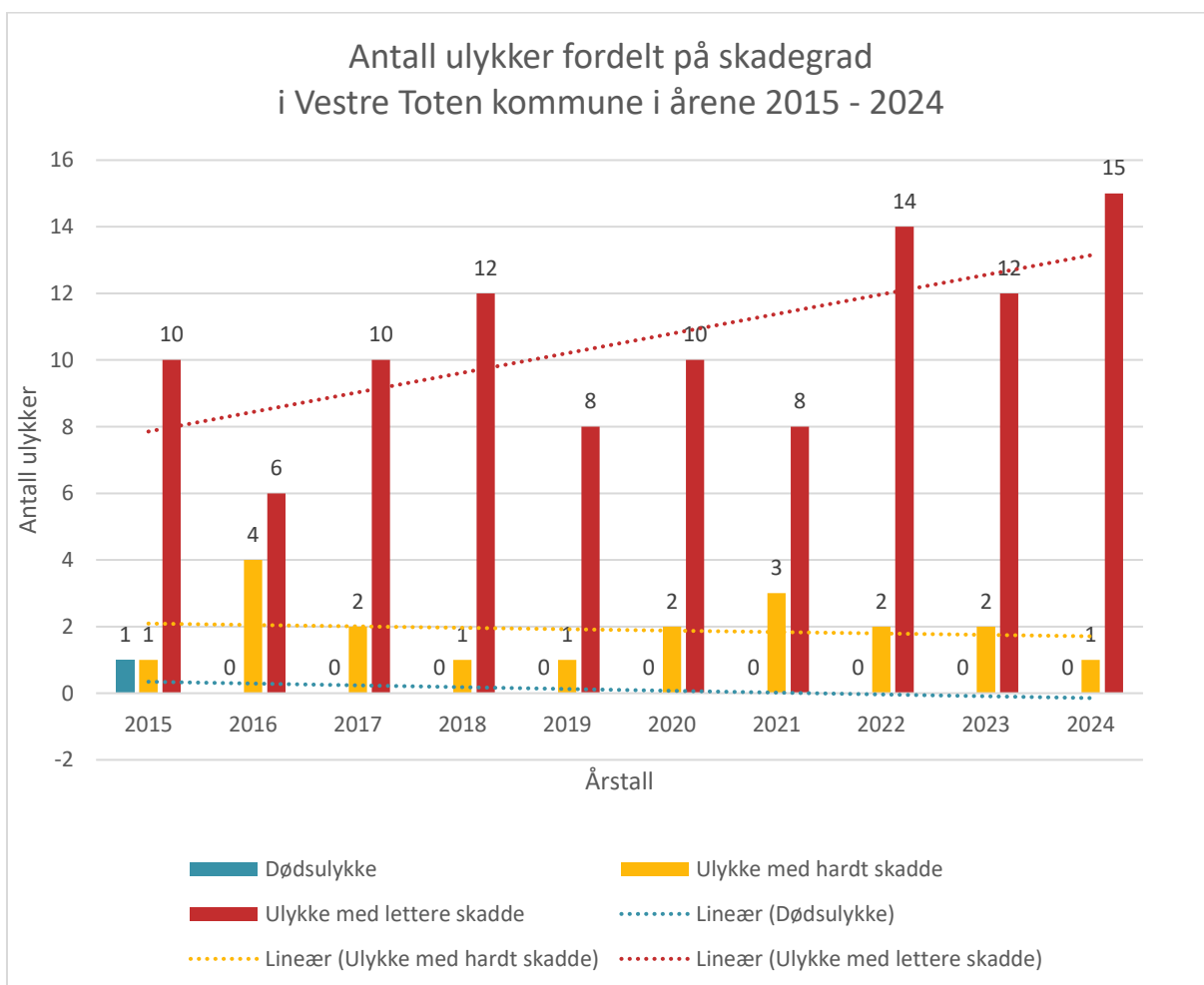
Alle analysene er fra vegnett som finnes i vår kommune for å få ett riktig bilde av utfordringer i kommunen. Kommunal veg, Privat veg, Fylkesveg og Riksveg. Statistikken tar for seg antall ulykker med personskader.

Tabeller og figurer i kapittel 4.2.1 - tar for seg hovedtrekkene i ulykkesituasjonen i Vestre Toten kommune, som er oppsummert i kapittel 4.1. Ved å bruke ulykkesstatistikken kan vi peke på sammenhenger og fellestrekk som grunnlag for effektive tiltak som kan redusere antall drepte og skadde. I tillegg kan vi si noe om utvikling og trender ved å sammenligne tallgrunnlaget fra forrige planperiode.

4.2.1 Ulykker og skadegrad i Vestre Toten kommune i perioden 2015 – 2024



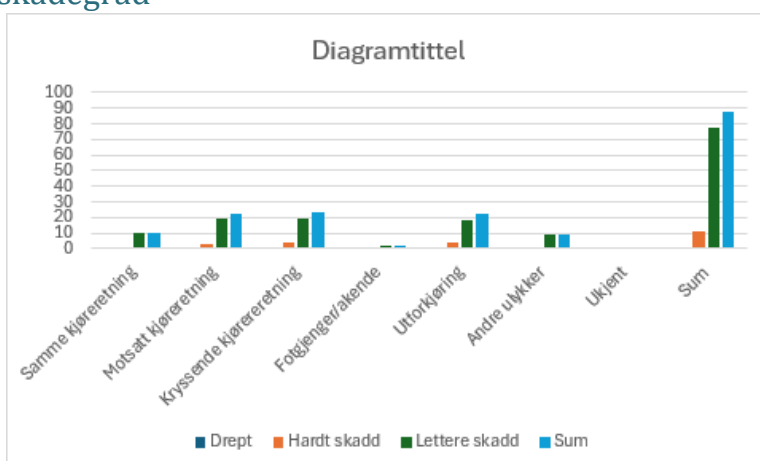
Figur 1 I Vestre Toten har det i perioden 2015 - 2024 skjedd 125 registrerte trafikkulykker. Trendlinjen viser at antall registrerte ulykker per år øker i perioden.



Figur 2 Antall registrerte ulykker med lettere skadegrad øker, det er svak nedgang i ulykker med hardt skadde. Det har vært 1 dødsulykke i perioden.

4.4 Ulykker fordelt på skadetyper med skadegrad

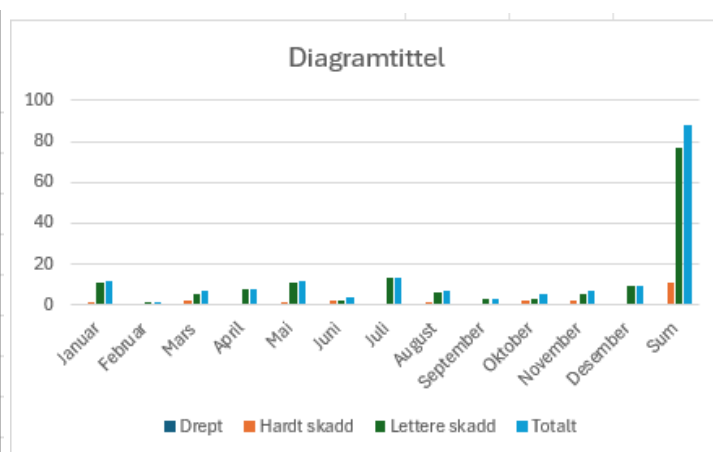
Ulykkestyper	Drept	Hardt skadd	Lettere skadd	Sum
Samme kjøretning	0	0	10	10
Motsatt kjøretning	0	3	19	22
Kryssende kjøretning	0	4	19	23
Fotgjenger/akende	0	0	2	2
Utforkjøring	0	4	18	22
Andre ulykker	0	0	9	9
Ukjent	0	0	0	0
Sum	0	11	77	88



Figur 3 2018-2023 - Når vi sammenligner antall ulykker innenfor de ulike skadegradene med tallgrunnlaget fra forrige planperiode Vi ser ut fra statistikken for Vestre Toten at det er kryssulykker, møteulykker og utforkjøring som ligger på topp og som er registrert inn til politiet i Vestre Toten.

4.3 Antall ulykker fordelt på måneder

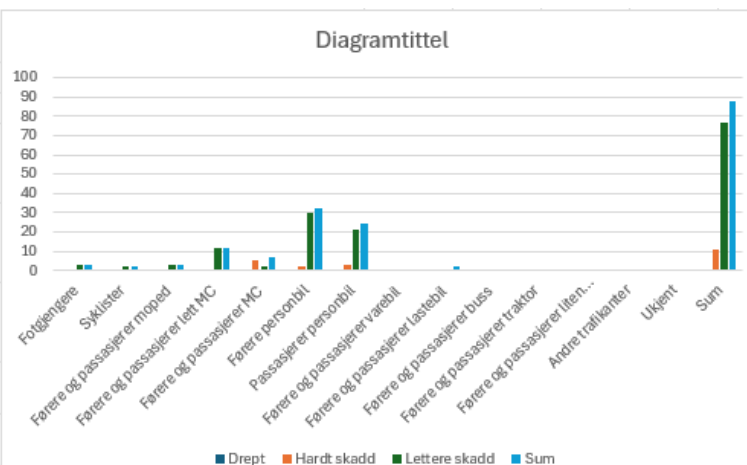
Måned	Drept	Hardt skadd	Lettere skadd	Sum
Januar	0	1	11	12
Februar	0	0	1	1
Mars	0	2	5	7
April	0	0	8	8
Mai	0	1	11	12
Juni	0	2	2	4
Juli	0	0	13	13
August	0	1	6	7
September	0	0	3	3
Oktober	0	2	3	5
November	0	2	5	7
Desember	0	0	9	9
Sum	0	11	77	88



Figur 4- 2018-2023 - I Vestre Toten kommune viser statistikken at det forekommer ulykker igjennom hele året, i juli har vi høyest antall ulykker.

4.5 Ulykke opp mot trafikantgruppe.

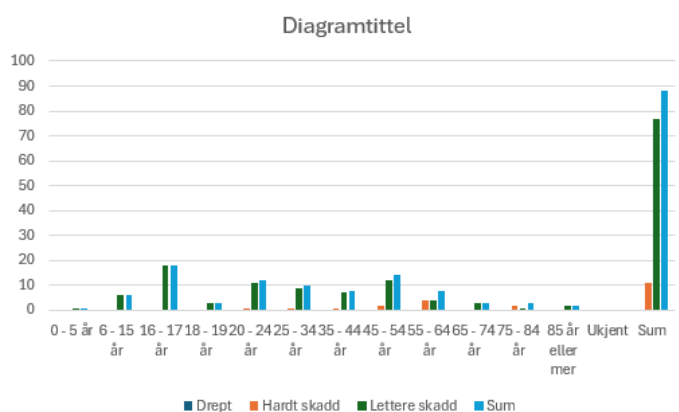
Trafikanttype	Drept	Hardt skadd	Lettere skadd	Sum
Følgjengere	0	0	3	3
Syklister	0	0	2	2
Førere og passasjerer moped	0	0	3	3
Førere og passasjerer lett MC	0	0	12	12
Førere og passasjerer MC	0	5	2	7
Førere personbil	0	2	30	32
Passasjerer personbil	0	3	21	24
Førere og passasjerer varebil	0	0	1	1
Førere og passasjerer lastebil	0	1	1	2
Førere og passasjerer buss	0	0	1	1
Førere og passasjerer traktor	0	0	1	1
Førere og passasjerer liten elektrisk motorvogn	0	0	0	0
Andre trafikanter	0	0	0	0
Ukjent	0	0	0	0
Sum	0	11	77	88



Figur 5 2018-2023 - I Vestre Toten kommune er det personbil med passasjer som representerer den største andelen av trafikkuulykker, mens vi har noen på lett MC. Det er også registrert 3 følgjengere og 2 syklister med skade i 2018-2023.

4.6 Aldersgruppe – Skadegrad – Trafikantgruppe

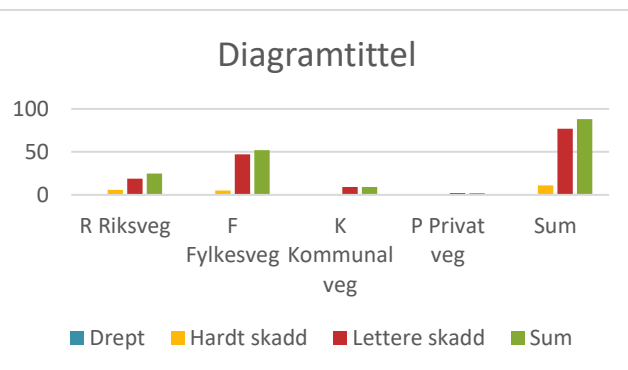
Aldersgruppe	Drept	Hardt skadd	Lettere skadd	Sum
0 - 5 år	0	0	1	1
6 - 15 år	0	0	6	6
16 - 17 år	0	0	18	18
18 - 19 år	0	0	3	3
20 - 24 år	0	1	11	12
25 - 34 år	0	1	9	10
35 - 44 år	0	1	7	8
45 - 54 år	0	2	12	14
55 - 64 år	0	4	4	8
65 - 74 år	0	0	3	3
75 - 84 år	0	2	1	3
85 år eller mer	0	0	2	2
Ukjent	0	0	0	0
Sum	0	11	77	88



Figur 6 2018-2023 - Når vi deler inn i ulykker relatert til alder er det personer i alderen 16-17 år 20-34 år og 45-54 år som er høyest representert og ulykkene er i hovedsak lettere skadd. Her har vi sett på følgende veg kategori, Kv – Rv – Fv – Pv.

4.7 Veg – Skadegrad

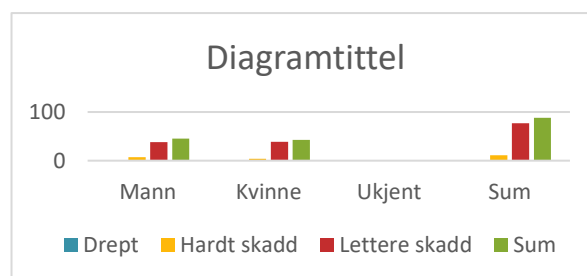
Vegkategori	Drept	Hardt skadd	Lettere skadd	Sum
R Riksveg	0	6	19	25
F Fylkesveg	0	5	47	52
K Kommunal veg	0	0	9	9
P Privat veg	0	0	2	2
Sum	0	11	77	88



Figur 7 2018-2023 - Her ser vi statistikken for alle typer veier som omfattes i Vestre Toten kommune, Det er fylkesvegene som har mest skader og ulykker, de representerer også 100km med veg, der trafikkallet og farten er relativt større enn kommunalvegene i kommunen

4.8 Ulykker fordelt på kjønn.

Kjønn	Drept	Hardt skadd	Lettere skadd	Sum
Mann	0	7	38	45
Kvinne	0	4	39	43
Ukjent	0	0	0	0
Sum	0	11	77	88



Figur 8 2018-2023 - Ulykker fordelt på kjønn med skadegrad.

5.0 VISJON, MÅL OG STRATEGI FOR TRAFIKKSIKKERHETSARBEIDET

5.1 Visjon

Å bygge en kultur der det er attraktivt og naturlig å gå og sykle i Vestre Toten kommune.

En visjon er et ønsket fremtidsbilde som det er enighet om, og som man kan strekke seg etter.

Vestre Toten kommune har valgt å ha en visjon der folkehelseperspektivet er i fokus. Dette henger sammen med de overordnede målsettingene i vår kommuneplan, nasjonale og regionale føringer. Ved at flertallet av de korte turene foregår til fots eller på sykkel bidrar dette positivt til den enkeltes helse og livskvalitet. Vi oppnår mer aktivitet i lokalmiljøet, mer miljøvennlig transport og til å gjøre tettstedene attraktive og tilgjengelige. Vår visjon videreføres fra forrige planperiode.

5.2 Mål

Vestre Toten kommune arbeider etter nullvisjonen, og har følgende mål: å redusere alle typer ulykker og skader i vegtrafikken i kommunen og for sine innbyggere.

Trygge, sikre og attraktive skoleveger i 4 km radius rundt skoler.

I henhold til gjeldende regelverk har alle elever i 2.-10. trinn som bor mer enn fire kilometer fra skolen rett til fri skoleskyss. For 1. trinn er grensen for skyss to kilometer. Vi har i de to siste periodene hatt 2 km radius rundt skolene i fokus, for å trygge skolevegen til alle som ikke har rett til skoleskyss. Det er gjort mange tiltak innenfor radius 2 km vi ønsker i denne perioden å utvide hovedmålet til 4 km radius rundt skoler.

Ved å heve trafikksikkerheten rundt skoler i kommunens tettsteder hever man samtidig trafikksikkerheten for mange trafikant grupper, da skolene ofte er plassert sentralt i lokalsamfunnet.

5.3 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. Vestre Toten 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.
- Alle skoler er godkjent som trafikksikre skoler.
- Arbeide målrettet for at flere går og sykler til skolen.
- Øke antall km med gang og sykkelveg.
- Redusere ruspåvirket ferdsel med motorkjøretøy.
- Redusere andelen av bilister som overskrider fartsgrensene.
- Øke andel bruk av bilbelte, refleks, bakovervendt barnesikring og sykkelhjelme.
- Regodkjenne Vestre Toten kommune som trafikksikker kommune.

6.0 Kommunale tiltak

Vestre Toten kommune er godkjent som trafikksikker kommune. For at vår kommune skal kunne ha denne godkjenningen må vi oppfylle mange kriterier. Kulepunkter under er forankret i godkjenning av trafikksikker kommune. Vi tilfredsstiller disse for å ha denne godkjenningen. *Se pkt.6.1*

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/TILSTANDSFORMULERING
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 2026-2029 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 2026-2029 skal gjennomsnittlig risiko for: - Fotgjengere å bli drept eller hardt skadd være 25 prosent lavere enn i årene 2018 og 2019 (per gå km). - Syklister å bli drept eller hardt skadd være 25 prosent lavere enn i årene 2018 og 2019 (per sykkel km) Innen 2029 skal: - 75 prosent av syklistene bruke sykkelhjelme (2019 = 65,9 prosent). - 53 prosent av fotgjengerne bruke reflekse på belyst vei i mørke (2021 = 46 prosent).
Motorsykkel og moped	I planperioden 2022-2025 skal - gjennomsnittlig risiko for å bli drept eller hardt skadd på henholdsvis moped, lett motorsykkel og tung motorsykkel 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 2026-2029 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	- Minst 200 kommuner være godkjent som Trafikksikker kommuner (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. 6.2-6.16), i tillegg til aktuelle fysiske trafikksikkerhetstiltak (kap. 6.17):

6.1 Forankringer i kommunen.

Fart	Forankret - Trafikksikker kommune	Forankret - Ansatte i trafikksikkert arbeidsmiljø	Mangler forankring
➤ 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 anbudsdocumentene.	✓		
➤ Gjennomføre kurs/gi opplæring for alle ansatte i trafikksikkerhet og HMS.	✓		
Rus			
➤ Arbeide aktivt for å forhindre at ansatte er påvirket av legale eller illegale rusmidler i tjenesten.	✓		
➤ Ved kjøp eller leasing av nye biler innarbeides alkohol som en del av anbudsgrunnlaget.			✓
Uoppmerksomhet			
Forankret i Retningslinje - Ansatte i et trafikksikkert arbeidsmiljø			
➤ 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.		✓	

Beltebruk og riktig sikring av barn			
➤ 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 kommunale barnehager gjennomføre tiltak for å øke fokus på sikring av barn i bil.	✓		
➤ Oppfordre til at også private barnehagene følger ovennevnte tiltak.	✓		
Barn (0-14 år)			
➤ 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 kommunale skoler og barnehager.	✓		
➤ Påvirke til at private barnehager skal være godkjent som Trafikksikker barnehage.	✓		
➤ Oppfylle forpliktelsene som inngår i Trafikksikker kommune for kommunale 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.	✓		
➤ Sørge for nødvendig kompetanse for å tilby valgfaget trafikk på ungdomstrinnet.	✓		
➤ Tilby trafikalt grunnkurs som en del av valgfag trafikk.	✓		
➤ 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.	✓		
Ungdom og unge førere			
➤ Sørge for nødvendig kompetanse for å tilby valgfaget trafikk på ungdomstrinnet.	✓		
➤ Tilby trafikalt grunnkurs som en del av valgfag trafikk.	✓		
➤ 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.	✓		
Eldre trafikanter			
➤ 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 trafikksikkerhet i sin virksomhet.			✓
➤ Legge til rette for at trafikksikkerhet blir tema i kommunens elderråd.			✓
Gående og syklende			
➤ Årlig sette søkelys på betydningen av at syklist og fotgjengere bruker personlig sikkerhetsutstyr i trafikken, dette kan være sykkelhjelme og reflekser.	✓		
Motorsykkel og moped			

➤ Valgfag trafikk på ungdomsskolen.	✓		
Godstransport på veg			
➤ Dette er innsatsområde til overordnede vegmyndigheter. Kommunal innflytelse utøves ved innspill til nasjonal transportplan og handlingsplan for fylkesveger			✓
Møteulykker og utforkjøringsulykker			
➤ Melde inn eventuelle behov for fysisk sikring på riksveg og fylkesveg til vegeier for å forebygge møteulykker eller utforkjøring.	✓		
Drift og vedlikehold			
➤ Beholde og videreutvikle det daglige trafikksikkerhetsfokus i kjerneoppgavene innen drift og vedlikehold.	✓		
Bruk av ny teknologi i trafikksikkerhetsarbeidet			
➤ Legge inn krav om automatisk nødbrems, feltskiftevarsler og fotgjengervarsel i anbud ved kjøp/leasing av nye kommunale kjøretøy.			✓
Trafikksikkerhetsarbeid i offentlige og private virksomheter			
➤ Godkjennes som Trafikksikker kommune, og eller eventuelt RE godkjennes.	✓		
Arbeid for å styrke kunnskapsgrunnlaget			
➤ I tillegg til oversikt over offentlig ulykkesstatistikk, belyse trafikksikkerhetssituasjonen med supplerende/andre opplysninger som f.eks. observert adferd og bruk av kjøretøy i kommunen.	✓		

6.2 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

6.3 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 alkohol som en del av anbudsgrunnlaget. Dette er ikke forankret noe sted i kommunale rutiner for anskaffelse

6.4 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 kommunale barnehager gjennomføre tiltak for å øke fokus på sikring av barn i bil
- Oppfordre til at også private barnehagene følger ovennevnte tiltak

6.5 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 unngå å bruke mobiltelefon under kjøring. Om dette er nødvendig skal det brukes godkjent fastmontert utstyr
- Ved inngåelse av avtaler/anbud stille krav til trafikksikkerhet

6.6 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 kommunale skoler og barnehager
- Påvirke til at private barnehager skal være godkjent som Trafikksikker barnehage

- Oppfylle forpliktelsene som inngår i Trafikksikker kommune for kommunale 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

6.7 Ungdom og unge førere

Kommunen skal:

- Sørge for nødvendig kompetanse for å tilby valgfaget trafikk på ungdomstrinnet
- Tilby trafikkalt grunnkurs som en del av valgfag trafikk
- 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 ungdomstrinnene

6.8 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 trafikksikkerhet i sin virksomhet
- Legge til rette for at trafikksikkerhet blir tema i kommunens eldreråd

6.9 Gående og syklende

Kommunen skal:

- Årlig sette søkelys på betydningen av at syklister og fotgjengere bruker personlig sikkerhetsutstyr i trafikken, dette kan være sykkelhjelmer og reflekser

6.10 Motorsykkel og moped

- Valgfag trafikk på ungdomsskolen.

6.11 Godstransport på veg

- Dette er innsatsområde til overordnede vegmyndigheter. Kommunal innflytelse utøves ved innspill til nasjonal transportplan og handlingsplan for fylkesveger

6.12 Møteulykker og utforkjøringsulykker

Kommunen skal:

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

6.13 Drift og vedlikehold

Kommunen skal:

- beholde og videreutvikle det daglige trafikksikkerhetsfokuset i kjerneoppgavene innen drift og vedlikehold

6.14 Bruk av ny teknologi i trafikksikkerhetsarbeidet

Kommunen skal:

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

6.15 Trafikksikkerhetsarbeid i offentlige og private virksomheter

Kommunen skal:

- godkjennes som Trafikksikker kommune, og eller eventuelt regodkjennes

6.16 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

6.17 Fysiske tiltak

Kommunen skal:

- gjennomføre de prioriterte fysiske trafikksikkerhetstiltakene på vegnettet jf. vedlegg 1
- kartlegge behov for fysisk tilrettelegging for gående og syklende.
- ha særlig oppmerksomhet rettet mot skolevei og trafikksikre soner rundt skolene.

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 2026 til og med 2029.

Enhetsledere 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.