Trafikksikkerhetsplan for Lødingen kommune 2027-2030

Vedtatt av Lødingen kommunestyret xx.xx.xxxx



Trafikksikkerhetsplan for Lødingen kommune 2027-2030
Vedtatt av kommunestyret XX.XX.20XX

Innhold

1. SAMMENDRAG 4
2. INNLEDNING 5
2.1 Historikk 6
2.1 Organisering av trafikksikkerhetsarbeidet i Lødingen 6
3. OVERORDNEDE FØRINGER 6
3.1 FNs bærekraftsmål 6
3.2 Meld. St. 40 (2015-2016) Trafikksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering 7
3.3 Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan (NTP) 2025-2036 7
3.4 Barnas transportplan 8
3.5 Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg (2026-2029) 9
3.6 Regional transportplan Nordland (2026-2037) 9
3.7 Folkehelse og trafikksikkerhet 10
3.8 Trafikksikker kommune 10
4. ULYKKESSITUASJONEN / -UTVIKLINGEN I LØDINGEN KOMMUNE 10
4.1 Trafikksikkerhetsutfordringer i kommunen 11
4.2 Analyse av ulykkene 12
5. MÅL OG STRATEGI FOR TRAFIKKSIKKERHETSARBEIDET 12
5.1 Mål 12
5.2 Strategi 13
6. KOMMUNALE TILTAK 13
6.1 Fart 14
6.2 Rus 14
6.3 Beltebruk og riktig sikring av barn 14
6.4 Uoppmerksomhet 14
6.5 Barn (0-14 år) 15
6.6 Ungdom og unge førere 15
6.7 Eldre trafikanter 15
6.8 Gående og syklende 16
6.9 Motorsykkel, moped og ATV/UTV 16
6.10 Næringstransport på vei 16
6.11 Drift og vedlikehold 16
6.12 Bruk av ny teknologi i trafikksikkerhetsarbeidet 16
6.13 Trafikksikkerhetsarbeid i offentlige og private virksomheter 16
6.14 Arbeid for å styrke kunnskapsgrunnlaget 16

6.15 Fysiske tiltak 16
7 ØKONOMI 17
8 EVALUERING, RULLERING 17

1. SAMMENDRAG

Trafikksikkerhetsplanen for Lødingen kommune skal bidra til å redusere risikoen for ulykker og personskader i trafikken, og bygger på regjeringens nullvisjon om at ingen skal bli drept eller hardt skadd i trafikken. Planen tar utgangspunkt i nasjonale og regionale føringer for trafikksikkerhetsarbeidet.

Trafikksikkerhetsarbeidet i kommunen skal være tverrsektorielt og skal omfatte alle kommunale virksomheter. Planen skal dermed gi føringer på videre trafikksikkerhetsarbeid på tvers av kommunen. Planen skal også bidra til at kommunen viderefører arbeidet som Trafikksikker kommune.

Ulykkesstatistikken for perioden 2020-2025 viser at de fleste registrerte trafikkulykkene i kommunen har skjedd langs E10. Samtidig viser statistikken at enkelte områder i Lødingen tettsted går igjen i ulykkesbildet. Kommunen har begrenset mulighet til å gjennomføre tiltak på riks- og fylkesveinettet, men skal kommunen bidra gjennom holdningsskapende arbeid, samarbeid med andre aktører og oppfølging av trafikksikkerhetsutfordringer.

Planen inneholder mål, strategier og tiltak innen blant annet fart, rus, trafikksikkerhet for barn og unge, eldre trafikanter og gående og syklende. Det legges særlig vekt på trygge skoleveien, holdningsskapende arbeid, kompetanseheving og integrering av trafikksikkerhet i kommunens ordinære virksomhet.

Trafikksikkerhetsplanen sendes ut på høring i november med intensjon om å innhente relevante innspill, spesielt innspill knyttet til fysiske tiltak.

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.»

0 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 premissene 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.

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
- Srbeidsgiver
- 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.

Trafikksikkerhetsplan for Lødingen kommune 2026- 2030 vil danne grunnlaget for videreføring av kommunens trafikksikkerhetsarbeid.

Kommunestyrets vedtak av [dato].

2.1 Historikk

Denne planen er nr. 4 i rekken av trafikksikkerhetsplaner for Lødingen kommune. Den forrige planen utløp i 2025. Planene har vært et styringsverktøy for et målrettet trafikksikkerhetsarbeid i kommunen, og dette arbeidet videreføres og styrkes gjennom denne planen.

2.1 Organisering av trafikksikkerhetsarbeidet i Lødingen

Kommunedirektørens utvidede ledergruppe var styringsorgan for forrige planprosess, som skulle gjenspeile at alle avdelinger i kommunen tar sin naturlige del av myndighet og oppgaver. I arbeidet med revidering av planen er det sektoren for samfunnsutvikling som er ansvarlig for planprosessen, delegert fra kommunedirektør.

Trafikksikkerhet er et felles ansvar på tvers av kommunens sektor. Trafikksikkerhetsarbeidet er administrativt forankret hos en trafikksikkerhetskoordinator, men gjennomføringen av tiltak er avhengig av aktiv medvirkning og gjennomføring fra alle sektorer.

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 2025-2036 (NTP)
    - Barnas transportplan
- Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2026- 2029
- Regional transportplan Nordland (2026-2037)

3.1 FNs bærekraftsmål

FNs bærekraftsmål er verdens felles arbeidsplan for å utrydde fattigdom, bekjempe ulikhet og stoppe klimaendringene innen 2030. Vi har Meld. St. 40 (2020–2021) «Mål med mening», som er Norges handlingsplan for å nå bærekraftsmålene innen 2030, som blant annet viser til Nullvisjonen for trafikken.

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 trafikantrettede trafikksikkerhetsarbeidet skal vektlegges.

3.3 Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan (NTP) 2025-2036

Regjeringen har presentert den nasjonale transportplanen som en helhetlig strategi for transportpolitikk, og målet er et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i hele landet i 2050. Regjeringen legger følgende til grunn for prioritering av ressursbruken i den kommende planperioden:

- Vi skal ta vare på det vi har
- Vi skal utbedre der vi kan, og utnytte kapasiteten i både eksisterende infrastruktur og transporttilbud bedre
- Vi skal bygge nytt der vi må

Det overordnede målet for Nasjonal transportplanen 2025-2036 er: «*Et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i hele landet i 2050»* med fem hovedmål:

- Enklere reisehverdag og økt konkurranseevne for næringslivet
- Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål
- Nullvisjonen for drepte og hardt skadde
- Effektiv bruk av ny teknologi
- Mer for pengene



Den nye transportplanen viderefører nullvisjonen, et mål som handler om at ingen skal omkomme eller bli hardt skadd i transportsektoren. Etter mange år med nedgang i antall drepte i veitrafikken, har antallet økt de siste to årene, og den positive utviklingen har stagnert. Regjeringen har satt et endelig mål på at ingen skal omkomme i veitrafikken i 2050, og for å oppnå dette legges det opp til en forsterket innsats innen trafikksikkerhetsarbeidet. Innsatsen vil forsterkes via blant annet økt kontroll og håndheving, informasjons- og holdningsskapende arbeid samt målrettede tiltak på strekninger med særlig dokumentert trafikksikkerhetsutfordringer.

Kontinuerlig arbeid med drift og vedlikehold av veiinfrastruktur er sentralt for trafikksikkerheten. Regjeringens prioritering av vedlikehold, utbedringer og fornying i planperioden skal bidra til økt trafikksikkerhet (Regjeringen, 2024). Generelt skal trafikksikkerhetsarbeidet styrkes gjennom målrettede tiltak, vedlikehold og utbedring av eksisterende infrastruktur, innsats rettet mot utsatte trafikantgrupper, samt økt oppmerksomhet på samfunnssikkerhet, klimatilpasning og robust transportinfrastruktur. Behov for økte ressurser på andre samfunnsområder, uforutsette effekter av klimaendringer og arealkonflikter er nevnt som viktige risikofaktorer for suksessfull gjennomføring av regjeringens mål. Selv om staten, fylkeskommunene og kommunene har ulike ansvarsområder og virkemidler, er mange av de samme utfordringene relevante også på kommunalt nivå, og må tas hensyn til i det lokale trafikksikkerhetsarbeidet.

3.4 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.

3.5 Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg (2026-2029)

Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2026-2029 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 ambisjoner og overordnede prioriteringer i NTP.

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.

3.6 Regional transportplan Nordland (2026-2037)

Transportplan Nordland 2026–2037 er et overordnet styringsverktøy for utviklingen av fylkeskommunens samferdselstilbud. Planen skal bidra til trygg og effektiv transport i hele Nordland, med særlig vekt på vedlikehold av fylkesveiene, god framkommelighet, trafikksikkerhet og beredskap.

Trafikksikkerhet er et sentralt satsingsområde. Planen legger opp til systematisk og langsiktig arbeid for å redusere antall trafikkulykker og nå nullvisjonen om at ingen skal bli drept eller hardt skadd i trafikken. Viktige innsatsområder er å integrere trafikksikkerhet i planlegging og utbygging av veier, gjennomføre trafikksikkerhetsrevisjoner av regulerings- og byggeplaner og følge opp nasjonale trafikksikkerhetstiltak.

Videre skal planen bidra til å redusere vedlikeholdsetterslepet på fylkesveiene, prioritere trafikksikkerhetstiltak der behovet er størst og styrke holdningsskapende arbeid gjennom samarbeid mellom fylkeskommunen, kommunene, politiet og Trygg Trafikk. Trygge skoleveier og bedre forhold for gående og syklende er viktige deler av dette arbeidet.

Et konkret mål er at alle kommunene i Nordland skal være godkjent som «Trafikksikker kommune» i løpet av planperioden. Dette innebærer et systematisk arbeid med forebygging, rutiner, opplæring og samarbeid på tvers av kommunale sektorer.

Oppsummert vektlegger transportplanen at trafikksikkerhet skal være en integrert del av samferdselspolitikken. Prioritering av vedlikehold, målrettede fysiske tiltak, forebyggende

arbeid og samarbeid mellom offentlige aktører skal bidra til færre ulykker og et tryggere transportsystem for alle trafikanter i Nordland

3.7 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.

3.8 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 LØDINGEN 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.

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 myke trafikanter.

4.1 Trafikksikkerhetsutfordringer i kommunen

Statistikk fra Statens vegvesen forteller at i perioden 2020-2025 ble det registret 26 personskader fra trafikkulykker i Lødingen kommune. 24 tilfeller ble registret som lettere skader, mens de resterende to førte til hard skade og død. De registrerte ulykkene omfatter hovedsakelig møteulykker, påkjøringer bakfra, utforkjøringer og ulykker i forbindelse med svingning foran møtende kjøretøy. De alvorligste ulykkene er knyttet til møteulykker.

De registrerte ulykkene er i all hovedsak langs E10, utenfor bebygde strøk. Ulykkene som har skjedd på fylkesvegnettet skjedde i Lødingen tettsted, eller langs vestbygdvegen, mens ulykker på de kommunale veiene er lokalisert innenfor Lødingen tettsted. I tettstedet har de registrerte ulykkene vært registrert i krysset mellom Sjøvegen og Rådhusvegen, samt området rundt gamle ungdomskolen. Langs Vestbygdsvegen er de registrerte ulykkene utforkjøringer.



Figur 1. Kartutsnitt over registrerte trafikkulykker 2020-2025. (Statens vegvesen, 2026)

Statistikken viser videre at mesteparten av ulykkene har skjedd i ukedager, på formiddagen, i dagslys, på tørr vegbane og ved god sikt. Det er verdt å nevne at statistikken ikke gir noe grunnlag for å vurdere sammenhengen mellom disse faktorene, og det er derfor vanskelig å fastslå hvilken kombinasjon av faktorer som var til stede ved enkelte ulykker. Ulykkene er generelt spredt utover året, men september har flest registrerte personskader. Personbilførere og passasjerer utgjør hoveddelen av de involverte i ulykkene, mens to av de registrerte personskadene gjelder forgjengere. Ca. 57% av de skadde var menn, og statistikken viser et flertall av de skadde var i aldersgruppene 25-34 år og 45-54 år.

Som tidligere nevnt er det mest sannsynlig store mørketall ettersom det er mange ulykker som ikke blir rapportert inn til politiet. Dermed er det viktig å ta forbehold i kommunens trafikksikkerhetsarbeid for at det er flere ulykker knyttet til fotgjengere og syklister/sparkesyklister enn det statistikken viser.

Det har de siste årene også vært en synlig økning i bruk av elektrisk sparkesykkel blant unge i kommunen, noe som kan endre trafikkmønsteret, særlig i tettstedet.

4.2 Analyse av ulykkene

Ulykkesstatistikken viser at trafikkulykkene i Lødingen kommune er i stor grad konsentrert langs E10, og at de mest alvorlige ulykkene er knyttet til møteulykker og utforkjøringer. Dette er også veistrekningene innad i kommunen med høyest trafikkmengde i forhold til de kommunale og fylkeskommunale veiene.

Statistikken viser også at de fleste ulykkene skjer under tilsynelatende gode kjøreforhold, med dagslys, god sikt og tørr vegbane. Dette kan være en pekepinn på at trafikksikkerhetsutfordringene i Lødingen i stor grad kan være knyttet til trafikantatferd, oppmerksomhet og hastighet, og ikke bare vær- og føreforhold. Samtidig viser registrerte ulykker innenfor tettstedet at enkelte områder går igjen i ulykkesbildet, som krysset ved Sjøvegen og Rådhusvegen, som gir grunnlag for nærmere vurdering av lokale trafikksikkerhetstiltak.

Kommunen har begrenset mulighet til å gjennomføre trafikksikkerhetstiltak knyttet til E10, ettersom kommunen verken er vegeier eller har vedlikeholdsansvar. Dermed er tiltak knyttet til holdningsskapende arbeid trolig viktig, samt prioritering av å melde inn ulykkespunkter overfor Statens vegvesen.

5. MÅL OG STRATEGI FOR TRAFIKKSIKKERHETSARBEIDET

5.1 Mål

Lødingen kommune arbeider etter nullvisjonen, og har følgende mål:

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

5.2 Strategi

I Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2026-2029 er det satt opp en rekke tilstandsmål formulert som måltall. For å nå disse målene må det iverksettes tiltak. [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 2026-2029* er det satt mål for tilstandsutvikling innenfor 14 områder der tilstandsendringer er av vesentlig betydning for utviklingen i antall drepte og hardt skadde:

INNSATSOMRÅDE		TILSTANDSMÅL/TILSTANDSFORMULERING
Fart		Innen 2030 skal 72 prosent av kjøretøyene overholde fartsgrensen (2024 = 61,9 prosent).
Rus		Innen 2030 skal maksimalt: - 0,15 prosent av trafikkarbeidet utføres under påvirkning av alkohol over 0,2 promille. (2024 = 0,18 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 2030 skal: - 98,5 prosent av alle førere og forsetepassasjerer i lette biler bruke bilbelte (2024 = 96,9 prosent). - 95 prosent av alle førere i tunge godsbiler bruke bilbelte (2030 = 86,2 prosent) - 80 prosent av alle barn i alderen 1-3 år være sikret bakovervendt når de sitter i bil (2024 = 65 prosent). - 85 prosent av alle barn i alderen 1-8 år være riktig sikret i bil (2024 = 79 prosent).
Uoppmerksomhet		Innen 2030 skal omfanget av ulovlig mobilbruk være halvert sammenlignet med referanseåret 2019.
Barn (0-14 år)		I planperioden 2026-2029 skal det være minst to år uten omkomne barn i trafikken i alderen 0-14 år. I samme periode skal det ikke være mer en 15 drepte og hardt skadde barn per år
Ungdom og unge førere		I årene 2026-2029 skal gjennomsnittlig risiko for bilfører i alderen 18 og 19 år blir drept eller hardt skadet per kjørte kilometer være 30 prosent lavere en gjennomsnitte for årene 2021-2024
Eldre trafikanter		I planperioden 2026-2029 skal gjennomsnittlig risiko for: - Bilførere i aldersgruppen 75+ å bli drept eller hardt skadd være 30 prosent lavere enn gjennomsnittet i årene 2021 - 2024 (per kjørte km). - Fotgjengere i aldersgruppen 75+ å bli drept eller hardt skadd være 30 prosent lavere enn i gjennomsnittet i årene 2021 - 2024 (per gåtte km).
Gående og syklende		I årene 2026-2029 skal gjennomsnittlig risiko for at: Fotgjengere blir drept eller hardt skadd være 30 prosent lavere enn i årene 2021- 2024 (per gåtte km). - Syklister bli drept eller hardt skadd være 30 prosent lavere enn i årene 2021- 2014 (per syklet km Innen 2030 skal: - 75 prosent av syklistene bruke sykkelhjelm (2025 = 69,1 prosent). - 55 prosent av fotgjengerne bruke refleks i mørke (2025 = 46 prosent).
Motorsykkel, moped og ATV/UTV		I årene 2026-2029 skal: - gjennomsnittlig risiko for å bli drept eller hardt skadd på henholdsvis tung motorsykkel, lett motorsykkel og moped være 30 prosent lavere enn i perioden 2021-2024 (per person pr.km).
Næringstransport på vei		Antall drepte i dødsulykker med tunge godsbiler der fører av den tunge godsbilen er utløsende part skal være 35 prosent lavere i perioden 2026-2029 sammenlignet med perioden 2021-2024.
Innvestering, drift og vedlikehold		I planperioden 2026-2029: - Skal summen av faktorer knyttet til veiforhold som UAG har pekt på som sannsynlig

		medvirkende til dødsulykker være 30 prosent lavere enn i perioden 2021-2024. - Vil Statens vegvesen gjennomføre ulykkesreduserende tiltak på alle strekninger og punkter på eget veinett med tilstandsgrad 3 knyttet til trafikksikkerhet
Teknologi for bedre trafikksikkerhet		Norge skal ligge langt fremme på bruk av nyere teknologi for bedre trafikksikkerhet. I tillegg skal innføringen av automatisert og digitalisert veitransport være trafikksikker.
Trafikksikkerhetsarbeid i offentlige og private virksomheter		Ved utgangen av planperioden skal - Minst 250 kommuner være godkjente som Trafikksikker kommune og minst 300 kommuner skal ha en trafikksikkerhetsplan som er gyldig for 2029. - Alle fylkeskommuner være godkjente som Trafikksikker fylkeskommune. - Det finnes gode verktøy for private virksomheter som ønsker å fokusere på trafikksikkerhet.
Arbeid for å styrke kunnskaps-grunnlaget		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 etappemålet i NTP 2025-2036.

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

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.

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 kommunale skoler og barnehager.
- påvirke til at private barnehager skal være godkjent som Trafikksikker barnehage.
- påvirke private skoler til å få godkjenning som Trafikksikker skole.
- 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.

6.6 Ungdom og unge førere

Kommunen skal:

- 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.

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 funksjonsnedsettelser.
- stimulere pensjonistforeninger til å innlemme tema trafikksikkerhet i sin virksomhet.
- legge til rette for at trafikksikkerhet 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 sykkelhjelm og refleks.

6.9 Motorsykkel, moped og ATV/UTV

Kommunen skal:

- legge til rette for holdningsskapende trafikksikkerhetstiltak rettet mot ungdom og unge vokse, med fokus på fart, risikoforståelse og sikker kjøring.

6.10 Næringstransport på vei

Kommunen skal:

- Etablere dialog med lokale bedriftsaktører om trafikksikkerhet, føreratferd og sikker ferdsel på smale fylkesveier.
- Være pådriver for trafikksikker drift av transportkrevende virksomheter gjennom dialog ved etablering eller utvidelse av næringsanlegg.

6.11 Drift og vedlikehold

Kommunen skal:

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

6.12 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.

6.13 Trafikksikkerhetsarbeid i offentlige og private virksomheter

Kommunen skal:

- regodkjennes som Trafikksikker kommune.

6.14 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.

6.15 Fysiske tiltak

Kommunen skal:

- gjennomføre de prioriterte fysiske trafikksikkerhetstiltakene på vegnettet jf. vedlegg xx. (Avventer forslag til fysiske trafikksikkerhetstiltak fra høring).
- kartlegge behov for fysisk tilrettelegging for gående og syklende.

- ha særlig oppmerksomhet rettet mot skolevei og trafikksikre soner rundt skolene (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 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.

Nedenfor er en tabell som viser tiltak kommunen skal gjennomføre i perioden, og hvilken sektor som har ansvar for de respektive tiltakene. Tabellen skal tas i bruk ved årlig evaluering av tiltaksdelen av trafikksikkerhetsplanen.

Innsatsområde	Kommunen skal	Ansvarlig	Jf. Pkt.	Når
Fart	- påvirke sine ansatte i tjeneste til å opptre med minst mulig risiko i trafikken.	HR/AMU	6.1	Årlig
	- utarbeide retningslinjer for tjenestereiser og forankret denne i alle sektorer.	HR/AMU	6.1	
	- ha trafikksikkerhet som årlig tema i kommunens arbeidsmiljøutvalg (AMU).	HR/AMU	6.1	
	- stille krav til samarbeidspartnere om trafikksikker adferd (transporttjenester og vei og vedlikeholdstjenester) ved kjøp av transporttjenester som innarbeides i anbudsdokumentene.	HR	6.1	
	- gjennomføre kurs/gi opplæring for alle ansatte i trafikksikkerhet og HMS.	HR	6.1	
Rus	- arbeide aktivt for å forhindre at ansatte er påvirket av legal eller illegale rusmidler i tjenesten.	AMU	6.2	
	- ved kjøp eller leasing av nye biler innarbeide alkolås som en del av anbudsgrunnlaget.	HR	6.2	
Beltebruk og riktig sikring av barn	- alltid velge busser med 3-punktsbelte ved leie av busser til transport i kommunal regi.	HR	6.3	
	- 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.	HR	6.3	
	- 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.	Helse	6.3	
	- i kommunale barnehager gjennomføre tiltak for å øke fokus på sikring av barn i bil.	Oppvekst	6.3	
	- oppfordre til at også private barnehagene følger ovennevnte tiltak.	Oppvekst	6.3	

Uoppmerksomhet	- 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.	HR HR Innkjøp	6.4 6.4 6.4	
Barn (0-14)	- vurdere rett til skoleskyss i henhold til kriterier 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. - påvirke private skoler til å få godkjenning som Trafikksikker skole. - 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.	Oppvekst Oppvekst Oppvekst Oppvekst Oppvekst Oppvekst Oppvekst Oppvekst Kultur Kultur Oppvekst Oppvekst Oppvekst	6.5 6.5 6.5 6.5 6.5 6.5 6.5 6.5 6.5 6.5 6.5 6.5 6.5	
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.	Oppvekst Oppvekst Koordinator ungdomsråd Oppvekst Oppvekst	6.6 6.6 6.6 6.6 6.6	
Eldre trafikanter	- legge til grunn universell utforming ved fysisk utforming av veger og gangfelt for å ivareta eldre trafikanter og trafikanter med funksjonsnedsettelser. - stimulere pensjonistforeninger til å innlemme tema trafikksikkerhet i sin virksomhet.	Kommunalteknikk Eldrerådet	6.7 6.7	

	- legge til rette for at trafikksikkerhet blir tema i kommunens eldreråd.	Koordinator eldreråd	6.7	
Gående og syklende	- årlig sette søkelys på betydningen av at syklister og fotgjengere bruker personlig sikkerhetsutstyr i trafikken, eksempelvis sykkelhjelm og refleks.	Oppvekst / Helsestasjon / HR	6.8	
Næringstransport	Være pådriver for trafikksikker drift av transportkrevende virksomheter gjennom dialog ved etablering eller utvidelse av næringsanlegg.	Samfunnsutvikling	6.10	Kontinuerlig
Drift og vedlikehold Fysiske tiltak, kommunal vei (prioritert rekkefølge)	- beholde og videreutvikle det daglige trafikksikkerhetsfokuset i kjerneoppgavene innen drift og vedlikehold.	Kommunalteknikk	6.15	
Fysiske tiltak riks- og fylkesvei		Fylkeskommunene Statens vegvesen	6.17 6.17	