



Lund Kommunes Trafikksikkerhetsplan 2026-2029

Trafikksikkerhetsplan for Lund kommune 2026-2029

Vedtatt av kommunestyret i Lund kommune xx.xx.20.....

INNHold

1. Sammendrag	4
2. Innledning	4
2.1 Historikk	4
2.2 Organisering av trafikksikkerhetsarbeidet i Lund kommune	5
3. Overordnede føringer	5
3.1 FNs bærekraftsmål	5
3.2 Meld. St. 40 (2015-2016) Trafikksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering	6
3.3 Meld. St. 20 (2020-2021) Nasjonal transportplan 2022-2033	6
3.3.1 Barnas transportplan	6
3.4 Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg (2022-2025)	6
3.5 Regional transportplan	7
3.6 Folkehelse og trafikksikkerhet	7
3.7 Trafikksikker kommune	7
4. Ulykkessituasjonen /-utviklingen i Lund kommune	8
4.1 Trafikksikkerhetsutfordringer i kommunen	8
4.2 Analyse av ulykkene	8
5. Mål og strategi for trafikksikkerhetsarbeidet i Lund kommune	9
5.1 Mål	9
5.2 Strategi	9
6. Kommunale tiltak	10
6.1 Fart	11
6.2 Rus	12
6.3 Beltebruk og riktig sikring av barn	12
6.4 Uoppmerksomhet	12
6.5 Barn (0-14 år)	12
6.6 Ungdom og unge førere	12
6.7 Eldre trafikanter	13
6.8 Gående og syklende	13
6.9 Motorsykel og moped	13
6.10 Godstransport på veg	13
6.11 Møteulykker og utforkjøringsulykker	13
6.12 Drift og vedlikehold	13
6.13 Bruk av ny teknologi i trafikksikkerhetsarbeidet	13
6.14 Trafikksikkerhetsarbeid i offentlige og private virksomheter	13
6.15 Styrke kunnskapsgrunnlaget	13
6.16 Fysiske tiltak	13
7. Økonomi	14
8. Evaluering, rullering	14
Vedlegg	14



I. SAMMENDRAG

Denne planen viderefører måten å organisere det kommunale trafikksikkerhetsarbeidet på i Lund kommune. Planen bygger på trafikksikker kommune konseptet som er forankret hos kommunedirektøren. Planen tar utgangspunkt i de nasjonale og fylkeskommunale føringene for trafikksikkerhetsarbeid.

2. INNLEDNING

Visjonen om null drepte og hardt skadde ligger til grunn for trafikksikkerhetsarbeidet i Norge. Siden 2010 er det satt etappemål for arbeidet mot nullvisjonen, og i NTP 2022-2033 heter det: «Innen 2030 skal det maksimalt være 350 drepte og hardt skadde i veitrafikken, hvorav maksimalt 50 drepte. Ingen skal omkomme i veitrafikken i 2050.»

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

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

Kommunens trafikksikkerhetsarbeid omfatter alle disse områdene.

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

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

Kommunestyrets vedtak av [dato].

2.1 Historikk

Denne planen er nr. 7 i rekken av trafikksikkerhetsplaner for Lund kommune. Den forrige planen utløper i 2025. Planene har vært et styringsverktøy for et målrettet trafikksikkerhetsarbeid i kommunen, og dette arbeidet videreføres og styrkes gjennom denne planen.





drepte og hardt skadde

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

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

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.

2.2 Organisering av trafikksikkerhetsarbeidet i Lund kommune.

Trafikksikkerhetsarbeidet i Lund kommune er forankret hos kommunestyret og kommunedirektøren, og ansvaret for prosessen med å utarbeide ny trafikksikkerhetsplan for perioden 2026-2029 er tillagt plan-, næring- og miljøetaten. Det er viktig at den enkelte sektorleder sørger for at egne tiltak i planen blir gjennomført. Mange av tiltakene i denne planen er en videreføring av nasjonale og fylkeskommunale forventninger til det kommunale trafikksikkerhetsarbeidet, noe som sikrer en rød tråd i arbeidet, frå nasjonalt til kommunalt nivå.

3. OVERORDNEDE FØRINGER

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

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

3.1 FNs bærekraftsmål

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

De mest relevante punktene for kommunens trafikksikkerhetsarbeid innen bærekraftsmålene er:

- Mål 3 God helse:
 - Delmål 3.6) Innen 2030 halvere antall dødsfall og skader i verden forårsaket av trafikkulykker.
- Mål 4 God utdanning:
 - Delmål 4.7) Innen 2030 sikre at alle elever og studenter tilegner seg den 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 trafikantrammede trafikksikkerhetsarbeidet skal vektlegges.

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

Det overordnede målet for Nasjonal transportplan 2022–2033 er:

«Et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i 2050.»

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

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.

Planen bygger på Meld. St. 20 (2020-2021) Nasjonal transportplan 2022-2033 (NTP) og Meld. St. 40 (2015-2016) Trafikksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering. Ambisjonsnivå og prioritering er i tiltaksplanen er i samsvar med Statens vegvesens handlingsprogram 2018-2023 (2029),

Strategiplan for polititjeneste på veg 2016-2019, Trygg Trafikks strategi 2018-2025, fylkeskommunenes planer for prioritering innenfor trafikksikkerhetsarbeidet og de åtte storbykommunenes trafikksikkerhetsplaner.

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

3.5 Regional transportplan

Det vises til Samferdselsstrategi for Rogaland 2022-2033.

3.6 Folkehelse og trafikksikkerhet

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

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

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

3.7 Trafikksikker kommune

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

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

- Kommunen har forankret ansvaret for trafikksikkerhetsarbeidet hos ordfører og kommune-direktør.
- 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 LUND 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 %.¹ 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.

Iht. tabellene under gir et bilde av ulykkesutviklingen i kommunen de siste 5 årene. De fleste ulykkene skjer på E39. Grunnen til dette er bl.a. mengde trafikk. Ulykker på kommunal- og fylkesvei er færre, men mange alvorlige ulykker i forhold til antall.

4.2 Analyse av ulykkene

Ulykker på fylkes- og kommunalvei i Lund kommune

År	Dødsulykke	Ulykke med hardt skadde	Ulykke med lettere skadde	Sum
2024	0	1	1	2
2023	1	0	0	1
2022	0	0	1	1
2021	0	0	0	0
2020	0	0	0	0

Ulykker på E39 i Lund kommune

År	Dødsulykke	Ulykke med hardt skadde	Ulykke med lettere skadde	Sum
2024	0	0	0	0
2023	0	0	6	6
2022	0	1	3	4
2021	0	0	0	0
2020	1	1	0	2

5. MÅL OG STRATEGI FOR TRAFIKKSIKKERHETSARBEIDET I KOMMUNE

Her beskrives mål og strategier for trafikksikkerhetsarbeidet i Lund kommune.

5.1 Mål

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

5.2 Strategi

I *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2022-2025* er det satt opp en rekke tilstandsmål formulert som måltall. For å nå disse målene må det iverksettes tiltak. [...] 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 trafiksikkerhet 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 2022-2025 skal gjennomsnittlig risiko for bilførere i alderen 18 og 19 år å bli drept eller hardt skadd være 25 prosent lavere enn gjennomsnittet for årene 2018 og 2019.
Eldre trafikanter	I planperioden 2022-2025 skal gjennomsnittlig risiko for: - Bilførere i aldersgruppen 75+ å bli drept eller hardt skadd være 25 prosent lavere enn i årene 2018 og 2019 (per kjørte km). - Fotgjengere i aldersgruppen 75+ å bli drept eller hardt skadd være 25 prosent lavere enn i årene 2018 og 2019 (per gåkm).
Gående og syklende	I planperioden 2022-2025 skal gjennomsnittlig risiko for: - Fotgjengere å bli drept eller hardt skadd være 25 prosent lavere enn i årene 2018 og 2019 (per gåkm). - Syklister å bli drept eller hardt skadd være 25 prosent lavere enn i årene 2018 og 2019 (per sykkelkm). Innen 2026 skal: - 75 prosent av syklister bruke sykkelhjelme (2019 = 65,9 prosent). - 53 prosent av fotgjengerne bruke refleks på belyst vei i mørke (2021 = 46 prosent).
Motorsykel og moped	I planperioden 2022-2025 skal gjennomsnittlig risiko for å bli drept eller hardt skadd på henholdsvis moped, lett motorsykel og tung motorsykel være 25 prosent lavere enn i perioden 2017-2020 (per personkm).

INNSATSOMRÅDE	TILSTANDSMÅL/TILSTANDSFORMULERING
Godstransport på vei	I 2026 skal minst 30 prosent av alle godskjøretøy med tillatt totalvekt > 3,5 tonn og minst 45 prosent av alle varebiler med tillatt totalvekt ≤ 3,5 tonn hverken ha 2er eller 3er feil ved periodisk kjøretøykontroll. (2020 = 27,1 prosent > 3,5 tonn og 39,5 prosent ≤ 3,5 tonn).
Møteulykker og utforkjøringsulykker	- Innen 1/1-2028 skal 60 prosent av trafikkarbeidet på riksveier med fartsgrense 70 km/t eller høyere foregå på møtefrie veier (1/1-2021 = 53,3 prosent). - Det skal gjennom en systematisk tilnærming arbeides for å redusere risikoen for alvorlige utforkjøringsulykker på riksveier og fylkesveier.
Drift og vedlikehold	I planperioden 2022-2025 vil veieierne beholde og videreutvikle det daglige trafiksikkerhetsfokus i kjerneoppgavene innen drift og vedlikehold.
Bruk av ny teknologi i trafiksikkerhetsarbeidet	Norge skal ligge langt framme innenfor intelligente transport-systemer, der vei- og kjøretøyteknologi inngår, og tilgjengelige systemer som bedrer trafiksikkerheten er tatt i bruk. På førersiden skal opplæring være tilpasset ny teknologi.
Trafiksikkerhetsarbeid i offentlige og private virksomheter	Innen 1/1-2026 skal: - Minst 200 kommuner være godkjent som Trafiksikker kommune (31/12-2021 = 130 kommuner + 1 bydel (i Oslo)). - Et flertall av fylkeskommunene være godkjent som Trafiksikker fylkeskommune (31/12-2021 = 2 fylkeskommuner). - Det finnes og være tatt i bruk verktøy for organisatorisk trafiksikkerhetsarbeid 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. 6.1-6.15), i tillegg til aktuelle fysiske trafiksikkerhetstiltak (kap. 6.16):

6.16Fart

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 trafiksikkerhet som årlig tema i kommunens arbeidsmiljøutvalg (AMU).
- stille krav til samarbeidspartnere om trafiksikker adferd (transporttjenester og vei og vedlikeholdstjenester) ved kjøp av transporttjenester som innarbeides i anbudsdokumentene.
- gjennomføre kurs/gi opplæring for alle ansatte i trafiksikkerhet og HMS.²

6.2 Rus

Kommunen skal:

- arbeide aktivt for å forhindre at ansatte er påvirket av legale eller illegale rusmidler i tjenesten.

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 trafiksikkerhet.

6.5 Barn (0-14 år)

Kommunen skal:

- vurdere rett til skoleskyss i henhold til bestemmelser for særlig farlig eller vanskelig skolevei.³
- arbeide for trafiksikre soner rundt skolene, som blant annet innebærer tiltak knyttet til holdninger og adferd til både barn og voksne.⁴
- 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 trafiksikkerhet og forebygging av ulykker, og dette skal inngå i årsplaner.
- sørge for god sykkelopplæring i tråd med kompetansemål i Kunnskapsløftet.⁵
- ta i bruk læringsressurser om trafiksikkerhet i barnehager og i skolen.⁶

6.6 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 trafiksikkerhet for kommunens ungdomsråd.
- sørge for at kommunens ungdomsråd gis kompetanse om trafiksikkerhet.
- ta i bruk læringsressurser om trafiksikkerhet på ungdomstrinnet.⁷

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 trafiksikkerhet i sin virksomhet.
- legge til rette for at trafiksikkerhet blir tema i kommunens eldreråd.

6.8 Gående og syklende

Kommunen skal:

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

6.9 Motorsykkel og moped

6.10 Godstransport på veg

6.11 Møteulykker og utforkjøringsulykker

Kommunen skal:

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

6.12 Drift og vedlikehold

Kommunen skal:

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

6.13 Bruk av ny teknologi i trafiksikkerhetsarbeidet

Kommunen skal:

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

6.14 Trafiksikkerhetsarbeid i offentlige og private virksomheter

Kommunen skal:

- godkjennes som Trafiksikker kommune, eller eventuelt regodkjennes.

6.15 Styrke kunnskapsgrunnlaget

Kommunen skal:

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

6.16 Fysiske tiltak

Kommunen skal:

- gjennomføre de prioriterte fysiske trafiksikkerhetstiltakene på vegnettet jf. egen prioriteringsliste.
- kartlegge behov for fysisk tilrettelegging for gående og syklende.
- ha særlig oppmerksomhet rettet mot skolevei og trafiksikre soner rundt skolene (f.eks. Hjertesoner).

7 ØKONOMI

Trafikksikkerhetstiltakene i denne planen skal innarbeides i økonomiplanen. Enhetsledere har ansvaret for å innarbeide utgiftene innenfor eget budsjettområde.

8 EVALUERING, RULLERING

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

VEDLEGG

INNSATSONOMRÅDE	KOMMUNEN SKAL	ANSVARLIG	JF. PKT. I PLANEN	KOSTNAD	GJENNOMFØRES
Fart	- påvirke sine ansatte i tjeneste til å opptre med minst mulig risiko i trafikken. - utarbeide retningslinjer for tjenestereiser og forankret denne i alle sektorer. - ha trafikksikkerhet som årlig tema i kommunens arbeidsmiljøutvalg (AMU). - stille krav til samarbeidspartnere om trafikksikker adferd (transporttjenester og vei og vedlikeholdstjenester) ved kjøp av transporttjenester som innarbeides i anbudsdokumentene. - gjennomføre kurs/gi opplæring for alle ansatte i trafikksikkerhet og HMS.	HR/AMU	6.1		Årlig
		HR/AMU	6.1		
		HR/AMU	6.1		
		HR	6.1		
		HR	6.1		
Rus	- arbeide aktivt for å forhindre at ansatte er påvirket av legal eller illegale rusmidler i tjenesten. - ved kjøp eller leasing av nye biler innarbeide alkohol som en del av anbudsgrunnlaget.	AMU	6.2		
		HR	6.2		
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.	HR	6.3		
		HR	6.3		

INNSATSOMRÅDE	KOMMUNEN SKAL	ANSVARLIG	JF. PKT. I PLANEN	KOSTNAD	GJENNOMFØRES
Beltebruk og riktig sikring av barn	- 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. - i kommunale barnehager gjennomføre tiltak for å øke fokus på sikring av barn i bil. - oppfordre til at også private barnehagene følger ovennevnte tiltak.	Helse	6.3		
			6.3		
			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 still krav til trafiksikkerhet.	HR	6.4		
		HR	6.4		
		Innkjøp	6.4		
Barn (0-14 år)	- vurdere rett til skoleskyss i henhold til kriterier for særlig farlig eller vanskelig skolevei. - arbeide for trafiksikre 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 trafiksikkerhet 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 trafiksikkerhet i barnehager og i skolen.	Oppvekst	6.5		
		Oppvekst	6.5		
		Oppvekst	6.5		
		Oppvekst	6.5		
		Oppvekst	6.5		
		Oppvekst	6.5		
		Oppvekst	6.5		
		Oppvekst	6.5		
		Oppvekst	6.5		
		Kultur	6.5		
		Kultur	6.5		
		Oppvekst	6.5		
		Oppvekst	6.5		
		Oppvekst	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 trafiksikkerhet for kommunens ungdomsråd. - sørge for at kommunens ungdomsråd gis kompetanse om trafiksikkerhet. - ta i bruk læringsressurser om trafiksikkerhet på ungdomstrinnet.	Oppvekst	6.6		
		Oppvekst	6.6		
		Koordinator ungdomsråd	6.6		
		Oppvekst	6.6		
		Oppvekst	6.6		
		Oppvekst	6.6		

INNSATSOMRÅDE	KOMMUNEN SKAL	ANSVARLIG	JF. PKT. I PLANEN	KOSTNAD	GJENNOMFØRES
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 trafiksikkerhet i sin virksomhet. - legge til rette for at trafiksikkerhet blir tema i kommunens eldreråd.	Kommunalteknikk	6.7		
		Eldrerådet	6.7		
		Koordinator eldreråd	6.7		
Gående og syklende	- årlig sette søkelys på betydningen av at syklist og fotgjengere bruker personlig sikkerhetsutstyr i trafikken, eksempelvis sykkelhjelme og refleks.	Oppvekst / Helsestasjon / HR	6.8		
Drift og vedlikehold	- beholde og videreutvikle det daglige trafiksikkerhetsfokus i kjerneoppgavene innen drift og vedlikehold.	Kommunalteknikk	6.12		
Fysiske tiltak, kommunal vei (prioritert rekkefølge)		Kommunalteknikk	6.16		
		Kommunalteknikk	6.16		
		Kommunalteknikk	6.16		
		Kommunalteknikk	6.16		
		Kommunalteknikk	6.16		
		Kommunalteknikk	6.16		
		Kommunalteknikk	6.16		
Fysiske tiltak, fylkes- og riksvei (prioritert rekkefølge)		Fylkeskommunene	6.16		
		Fylkeskommunene	6.16		
		Fylkeskommunene	6.16		
		Statens vegvesen	6.16		
		Statens vegvesen	6.16		
		Statens vegvesen	6.16		



TRYGG TRAFIKK
Tullins gate 2
Postboks 277 Sentrum
0103 Oslo

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