



Rettleiing til kommunale **trafikktryggingplanar**



Vestland
fylkeskommune



Til kommunen



Dette dokumentet er utarbeidd av Trygg Trafikk og Vestland fylkeskommune og skal gje kommunar støtte og hjelp til å utvikle ein heilskapleg kommunal trafikktryggingsplan. Dokumentet viser til nasjonale målsetjingar og intensjonar, regionale satsingar og breidda i det kommunale trafikktryggingsarbeidet.

Dette er meint som eit rettleiande dokument, og gjev døme på korleis kommunen kan strukturere sin eigen trafikktryggingsplan og utvikle lokale tiltak som støttar opp om relevante satsingsområde i Nasjonalt tiltaksplan for trafiksikkerhet på veg 2022–2025.

Dokumentet fremjar døme på ulike typar tiltak som involverer fleire sektorar i kommunen. Som til dømes barnehage- og skuleeigar, vegeigar, planmynde og arbeidsgjevar har kommunen eit stort ansvarsfelt, og det tydeleggjer behovet for at ein tenkjer breitt også ved utarbeidinga av kommunal trafikktryggingsplan. Kommunen må sjølv vurdere korleis dei vil vekte dei ulike tiltakstypane.

Kommunen står fritt til å bruke dei delane av dokumentet som dei sjølv ser seg tente med, og sjølv sagt supplere med andre satsingsområde og tiltak eller redusere tilsvarande som høver for deira lokale tilhøve.

Kommunen må vurdere kva planstatus trafikktryggingsplanen skal ha. Dersom ein vel kommunedelplan, må prosesskrav oppfyllest, jf. plan- og bygningslova. Uavhengig av planstatus kan det vere nyttig å leggje opp til ein medverkjingsprosess. Trygg Trafikk og Vestland fylkeskommune bidreg gjerne med råd og innspel i utarbeidinga av planen.

Innhald

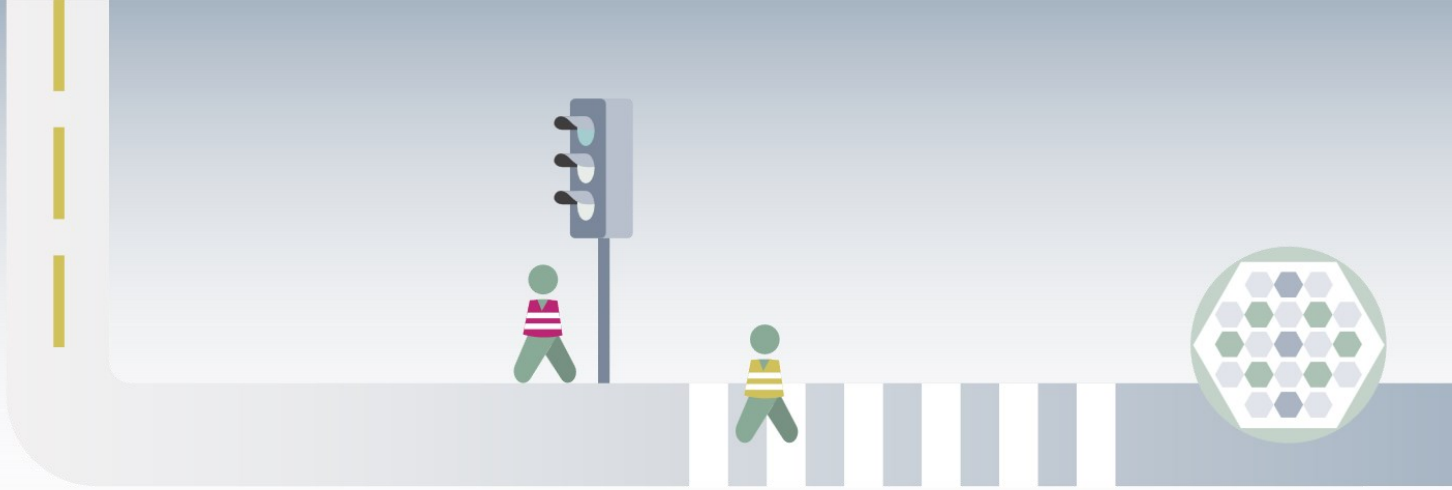
Til kommunen.....	2
1. Samandrag.....	5
2. Innleiing	6
2.1 Historikk og prosess med utarbeidinga av planen	7
2.2 Organisering av trafikktryggingsarbeidet i kommunen	7
3. Overordna føringar.....	8
3.1 FNs berekraftsmål	8
3.2 Meld. St. 40 (2015–2016) Trafikksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering.....	9
3.3 Meld. St. 14 (2023–2024) Nasjonal transportplan 2025–2036.....	9
3.4 Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei (2022–2025)	10
3.5 Regional transportplan Vestland 2022-2033	10
3.6 Handlingsprogram for trafikktryggleik i Vestland 2022-2025.....	10
3.7 Folkehelse og trafikktryggleik.....	10
4. Ulykkessituasjonen/-utviklinga i kommunen	11
4.1 Trafikktryggingsutfordringar i kommunen	12
5. Mål og strategi for trafikktryggingsarbeidet	13
5.1 Mål.....	13
5.2 Strategi	13
6. Trafikksikker kommune	14
7. Kommunale tiltak	15
7.1 Fart	15
7.2 Rus	15
7.3 Beltebruk og rett sikring av barn.....	16
7.4 Manglande merksemd	16
7.5 Barn (0–14 år).....	16
7.6 Ungdom og unge førarar	17
7.7 Eldre trafikantar	17
7.8 Gåande og syklende	17
7.9 Motorsykel og moped	17

7.10 Godstransport på veg	17
7.11 Møteulykker og utforkøringsulykker	17
7.12 Drift og vedlikehold	17
7.13 Bruk av ny teknologi i trafikktryggingsarbeidet	18
7.14 Trafikktryggingsarbeid i offentlege og private verksemder	18
7.15 Arbeid for å styrkje kunnskapsgrunnlaget	18
7.16 Fysiske tiltak	18
8. Økonomi	19
9. Evaluering, rullering	20
10. VEDLEGG.....	21



1. Samandrag

[Kva oppsummerer arbeidet dykkar med den kommunale trafikktryggingsplanen? Kva er dei viktigaste satsingsområda i denne planperioden?]



2. Innleiing

Visjonen om null drepne og hardt skadde ligg til grunn for trafikktryggingsarbeidet i Noreg. Sidan 2010 er det sett etappemål for arbeidet med nullvisjonen, og i Nasjonal transportplan (NTP) 2025–2036 heiter det: «Innen 2030 skal det maksimalt være 350 drepte og hardt skadde i veitrafikken, hvorav maksimalt 50 drepte. Ingen skal omkomme i veitrafikken i 2050.»

Trafikktryggingsarbeid handlar om å redusere risikoen for skadar og ulykker for alle trafikantgrupper i alle aldrar. Denne trafikktryggingsplanen skal synleggjere dei viktigaste prioriteringane for å auke trafikktryggleiken i kommunen, og arbeidet skal vere eit bidrag for å nå dei nasjonale måla. Kommunen har fleire roller og oppgåver der kommunen direkte eller indirekte kan medverke til å betre trafikktryggleiken, til dømes som:

- Planmyndigheit
- Skule- og barnehageeigar
- Arbeidsgivar
- Transportkjøpar
- Folkehelseaktør (ved å førebyggje sjukdom og skade hos innbyggjarane)
- Vegeigar

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

2.1 Historikk og prosess med utarbeidinga av planen

[Kva historikk har kommunen for tidlegare trafikktryggingsplanar? Korleis ser de føre dykk at denne planen skal vere eit styringsverktøy for eit målretta trafikktryggingsarbeid i kommunen, og korleis skal dette arbeidet bli vidareført og styrkt med denne planen? Korleis har planprosessen vore? Kven har medverka korleis, og i kva omfang?]

2.2 Organisering av trafikktryggingsarbeidet i kommunen

[Kvar er ansvaret plassert? Kven følgjer opp trafikktryggingsarbeidet? Er arbeidet i dei ulike sektorane i kommunen, til dømes helsestasjonane, barnehagane og skulane koordinert?]



3. Overordna føringar

For å sikre ei god forankring i arbeidet frå nasjonalt til lokalt nivå er det lagt vekt på desse styringsdokumenta:

Nasjonale forventingar til regional og kommunal planlegging 2023–2027

- FNs berekraftsmål
- Meld. St. 40 (2015–2016) Trafikksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering
- Nasjonal transportplan (NTP)
 - Barnas transportplan
- Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022–2025
- Regional transportplan Vestland 2022-2033
 - Handlingsprogram for trafikktrygging Vestland 2022-2025

3.1 FNs berekraftsmål

FNs berekraftsmål er den felles arbeidsplanen for heile verda som skal bidra til å utrydde fattigdom, motverke ulikskap og stoppe klimaendringane innan 2030. Dei mest relevante punkta for det kommunale trafikktryggingarbeidet i samband med berekraftsmåla er:

- Mål 3 God helse:
 - Delmål 3.6) Innan 2030 halvere talet på dødsfall og skadar i verda som skriv seg frå trafikkulykker
- Mål 4 God utdanning:
 - Delmål 4.7) Innan 2030 sikre at alle elevar og studentar tileignar seg den kompetansen som er nødvendig for å fremje berekraftig utvikling [...]
- Mål 11 Berekraftige byar og samfunn:
 - Delmål 11.2) Innan 2030 sørge for at alle har tilgang til trygge, tilgjengelege og berekraftige transportsystem til ein overkomeleg pris og betre tryggleiken på vegane [...] med særleg vekt på behova til [...] barn
- Mål 17 Samarbeid for å nå måla
 - Stimulere til og fremje velfungerande partnerskap i det offentlege, mellom det offentlege og det private og i det sivile samfunnet [...].

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

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

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

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

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

Det overordna målet for Nasjonal transportplan 2025–2036 er eit «effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i heile landet i 2050».

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

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

I Nasjonal transportplan 2025–2036 har regjeringa lagt vekt på å utvikle eit godt transportsystem som gjev fridom og moglegheiter for alle, aukar livskvaliteten, bidreg til verdiskaping, beskyttar og reddar liv og medverkar til betre helse, miljø og klima.

3.3.1 Barnas transportplan

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

Regjeringa vil (utdrag frå Barnas transportplan)

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

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

Nasjonal tiltaksplan for trafikkikkerhet på vei 2022–2025 er utarbeidd av Statens vegvesen, politiet, Helsedirektoratet, Utdanningsdirektoratet, Trygg Trafikk, fylkeskommunane og åtte storbykommunar. Planen har 179 tiltak fordel på svært mange aktørar. Mange peikar på dette breie samarbeidet som ein viktig føresetnad for at Noreg over tid har lukkast godt med trafikkisikringsarbeidet i Noreg. Også ein kommunal trafikkisikringsplan kan bidra til å løfta lokalt samarbeid om betre trafikktryggleik.

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

3.5 Regional transportplan Vestland 2022-2033

Regional transportplan Vestland (RTP) er det overordna styringsdokument for samferdselsområdet i Vestland. Nullvisjonen er lagt til grunn, og satsinga på trafikktryggleik skal rettast mot dei alvorlegaste ulykkestypene. Som del av RTP finn ein Strategi for mjuke trafikantar, der hovudmålet er at fleire skal gå eller sykle i staden for å nytte bilen.

3.6 Handlingsprogram for trafikktryggleik i Vestland 2022-2025

Handlingsprogrammet tek føre seg heilskapen i trafikktryggingsarbeidet i fylket, og rettar ei breidde av tiltak og verkemiddel inn mot dei mest sentrale utfordringane for trafikktryggleiken. Tiltak som vert gjennomført skal vere kunnskapsbaserte. Hovudmålet i planen er: Færre skal omkomme og verte hardt skadde vegtrafikkulykker i Vestland. Talet på drepne og hardt skadde skal reduserast frå 91 i 2022 til 44 i 2030.

For Vestland fylkeskommune er følgjande fire satsingsområde lagt til grunn:

- Møte- og utforkøyringsulykker utanfor tettbygde strøk
- Mjuke trafikantar i regionsenter og langs skuleveg
- Trafikkikker åtferd
- Trafikktryggingsarbeid i Vestland

3.7 Folkehelse og trafikktryggleik

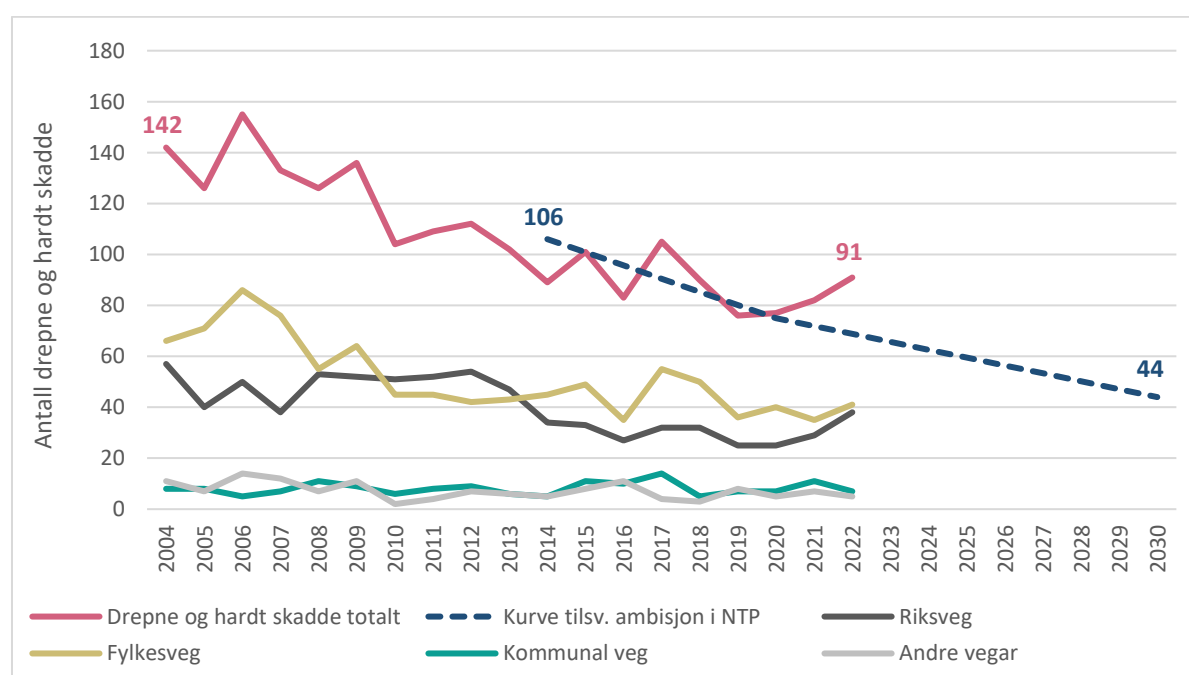
Trass i ein markant reduksjon i talet på alvorlege trafikkulykker sidan 1970 blir trafikkulykker framleis vurderte som eit betydeleg folkehelseproblem. Spesielt for unge utgjør trafikkulykker ei viktig årsak til tidleg død, helsetap og redusert livskvalitet. I tråd med Meld. St. 19 (2014–2015) Folkehelsemeldingen: Mestring og muligheter vil regjeringa forsterke samarbeidet på tvers av sektorar for å førebyggje ulykker. Det er viktig at kommunen integrerer det ulykkesførebyggjande arbeidet generelt, og trafikktryggingsarbeidet spesielt, i folkehelsearbeidet sitt. Etter folkehelselova § 4 skal kommunen bidra til å førebyggje skade og liding innanfor dei oppgåvene og med dei verkemidla kommunen er tildelt. Vidare følgjer det av § 20 at fylkeskommunen skal fremje folkehelse innan dei oppgåver og med dei verkemiddel som fylkeskommunen har.



4. Ulykkesituasjonen/-utviklinga i kommunen

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

Dei nasjonale tala på omkomne i vegtrafikkulykker går ned. Talet på hardt skadde har derimot ikkje hatt like stor nedgang. Dei siste åra før 2021 låg talet på omkomne og hardt skadde i vegtrafikkulykker i Noreg på rundt 700 årleg. Av desse omkom om lag 100 personar. Dei nasjonale måla er å redusere dette talet til maksimalt 350 innan 2030, altså ei halvering av nivået i dag, i tråd med etappemåla mot nullvisjonen. For oss i Vestland sin del er det fylkesvise etappemålet maksimalt 44 drepne og hardt skadde innan 2030.



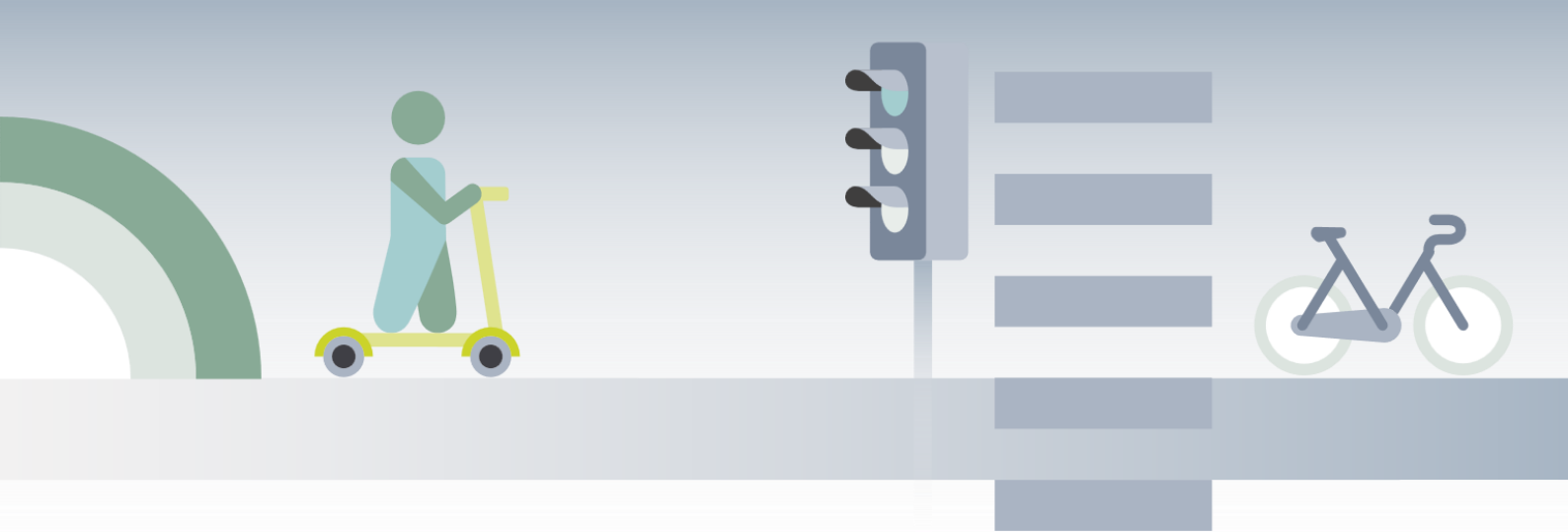
Ein rapport utgitt av Trygg Trafikk viser at dekningsgraden for registrering av svært alvorlege og alvorlege ulykker berre er 37 prosent, og for lettare skadegradar berre 15 prosent. Difor er det grunn til å tru at dei reelle tala er mykje høgare.

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

4.1 Trafikktryggingsutfordringar i kommunen

*[Med utgangspunkt i ein fagleg analyse:
Kva er dei sentrale utfordringane med trafikkulykker i kommunen? Er det konsentrasjon av ulykker? Møteulykker? Utforkøyringsulykker? Mjuke trafikantar? Synleggjering av ulykkesbiletet/ulykkestrendar?*

Sjå ulykkesbiletet over til dømes 5-års periodar/gjennomsnitt. Kjelder for analysearbeidet kan vere Statens vegvesen sitt ulykkesregister TRINE/TRULS, barnetråkkregistreringar, analyse av særleg farleg skuleveg.]



5. Mål og strategi for trafikktryggingsarbeidet

[Her gjer ein greie for mål og strategiar for trafikktryggingsarbeidet i kommunen, gjerne sett i samanheng med det fylkesvise etappemålet for drepne og hardt skadde, og ulykkesutviklinga elles.]

5.1 Mål

[Kva mål har kommunen sett seg, og korleis bidreg desse til dei nasjonale og regionale måla?]

5.2 Strategi

I Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på vei 2022–2025 er det sett opp ei rekkje tilstandsmål formulerte som måltal. For å nå desse måla må ein setje i verk tiltak. Dette gjeld først og fremst på følgjande område:

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

[Korleis skal kommunen arbeide aktivt for å nå tilstandsmåla sine?]



6. Trafikksikker kommune

Trafikksikker kommune er eit overordna og viktig satsingsområde for Vestland fylkeskommune og Trygg Trafikk.

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

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

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

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



7. Kommunale tiltak

I Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022–2025 er det sett mål for tilstandsutvikling på 15 område der tilstandsendingar er av vesentleg betydning for utviklinga i talet på drepne og hardt skadde. [Oversikt over målindikatorar med tilhøyrande tilstandsmål samt tilstandsformuleringar \(pdf\)](#).

[I det følgjande kjem døme på nokre relevante tiltak som kommunen kan vurdere å innarbeide i planen. Tiltaka under skal bidra til å nå dei nasjonale tilstandsmåla, jf. lista ovanfor (kap. 7.1-7.15), i tillegg til aktuelle fysiske trafikktryggingstiltak (kap. 7.16). Kommunen må sjølv vurdere kva tiltak som skal prioriterast.

7.1 Fart

Kommunen skal

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

7.2 Rus

Kommunen skal

- arbeide aktivt for å hindre at tilsette er påverka av lovlege eller ulovlege rusmiddel i tenesta

- innarbeide alkoholås som ein del av anbudsgrunnlaget ved kjøp eller leasing av nye bilar

7.3 Beltebruk og rett sikring av barn

Kommunen skal

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

7.4 Manglande merksemd

Kommunen skal

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

7.5 Barn (0–14 år)

Kommunen skal

vurdere rett til skuleskyss i samsvar med føresegnene for særleg farleg eller vanskeleg skuleveg

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

7.6 Ungdom og unge førarar

Kommunen skal

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

7.7 Eldre trafikantar

Kommunen skal

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

7.8 Gåande og syklende

Kommunen skal

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

7.9 Motorsykkel og moped

[Her må kommunen sjølv vurdere om dei har aktuelle tiltak.]

7.10 Godstransport på veg

[Her må kommunen sjølv vurdere om dei har aktuelle tiltak]

7.11 Møteulykker og utforkøyringsulykker

Kommunen skal

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

7.12 Drift og vedlikehald

Kommunen skal

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

7.13 Bruk av ny teknologi i trafikktryggingsarbeidet

Kommunen skal

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

7.14 Trafikktryggingsarbeid i offentlege og private verksemder

Kommunen skal

- godkjennast som trafikksikker kommune, eventuelt godkjennast på nytt

7.15 Arbeid for å styrkje kunnskapsgrunnlaget

Kommunen skal

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

7.16 Fysiske tiltak

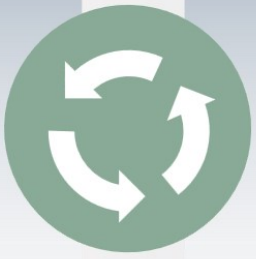
Kommunen skal

- gjennomføre dei prioriterte fysiske trafikktryggingstiltaka på vegnettet
- kartleggje behov for fysisk tilrettelegging for gåande og syklende
- ha særleg merksemd retta mot skuleveg og trafikksikre soner rundt skulane (til dømes hjartesoner)



8. Økonomi

[Trafikktryggingstiltaka i denne planen skal innarbeidast i økonomiplanen. Tiltak som går over fleire år, og tiltak med oppstart i planperioden, skal prioriterast i dei årlege budsjetta. Einingsleiarar har ansvaret for å innarbeide utgiftene innanfor eige budsjettområde.]



9. Evaluering, rullering

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



10. VEDLEGG

Her er eit døme på ein tabell som viser kva tiltak kommunen skal gjennomføre i perioden, og kva sektor som har ansvar for dei respektive tiltaka. Ei slik oversikt vil synleggjere tiltaka og ansvaret til dei ulike sektorane. Tabellen vil vere til god hjelp ved ei årleg evaluering av tiltaksdelen.

Innsatsområde	Kommunen skal	Ansvarleg	Jf. pkt.	Når
Fart	Påverke sine tilsette i teneste til å opptre med minst mogleg risiko i trafikken	HR/AMU	7.1	
Fart	Utarbeide retningslinjer for tenestereiser og forankre dei i alle sektorar	HR/AMU	7.1	
Fart	Ha trafikktryggleik som årleg tema i det kommunale arbeidsmiljøutvalet (AMU)	HR/AMU	7.1	
Fart	Stille krav til samarbeidspartnarar om trafikksikker åtferd (transporttenester, veg- og vedlikehaldstenester) ved kjøp av transporttenester, og innarbeide dei i anbodsdokumentata	HR	7.1	

Innsatsområde	Kommunen skal	Ansvarleg	Jf. pkt.	Når
Fart	Gjennomføre kurs / gi opplæring for alle tilsette i trafikktryggleik og HMS2	HR	7.1	
Rus	Arbeide aktivt for å hindre at tilsette er påverka av lovlege eller ulovlege rusmiddel i tenesta	AMU	7.2	
Rus	Ved kjøp eller leasing av nye bilar innarbeide alkoholås som ein del av anbudsgrunnlaget	HR	7.2	
Beltebruk og rett sikring av barn	Alltid velje bussar med trepunktsbelte ved leige av bussar til transport i kommunal regi	HR	7.3	
Beltebruk og rett sikring av barn	I retningslinjene for tenestereiser uttrykkje ei tydeleg forventning om at alle tilsette i kommunen bruker setebelte ved transport i teneste, både i bil og buss	HR	7.3	
Beltebruk og rett sikring av barn	Gjennom verksemda ved helsestasjonane ha auka fokus på temaet barn i bil, spesielt at barna skal sitje sikra bakovervendt i bil til dei er minst fire år	Helse	7.3	
Beltebruk og rett sikring av barn	I kommunale barnehagar gjennomføre tiltak for å auke merksemda rundt sikring av barn i bil	Oppvekst	7.3	
Beltebruk og rett sikring av barn	Oppfordre til at også private barnehagar set i verk tiltaka ovanfor	Oppvekst	7.3	
Manglande merksemd	I retningslinjene for tenestereiser uttrykkje ei tydeleg forventning om at alle tilsette i kommunen i minst mogleg grad bruker utstyr	HR	7.4	

Innsatsområde	Kommunen skal	Ansvarleg	Jf. pkt.	Når
	som tek merksemda bort frå føraren			
Manglande merksemd	I retningslinjene for tenestereiser uttrykkje ei tydeleg forventning om at ein i størst mogleg grad skal unngå å bruke mobiltelefon under køyring; om nødvendig skal det brukast godkjent fastmontert utstyr	HR	7.4	
Manglande merksemd	Ved inngåing av avtalar/andod stille krav til trafikktryggleik	Innkjøp	7.4	
Barn (0–14)	Vurdere rett til skuleskyss i samsvar med kriterium for særleg farleg eller vanskeleg skuleveg	Oppvekst	7.5	
Barn (0–14)	Arbeide for trafikk sikre soner rundt skulane, noko som mellom anna inneber tiltak knytte til haldningar og åtferd hos både barn og vaksne	Oppvekst	7.5	
Barn (0–14)	Leggje til rette for at fleire kan sykle eller gå til skulen	Oppvekst	7.5	
Barn (0–14)	Oppfylle forpliktingane i Trafikksikker kommune som gjeld for kommunale skular og barnehagar	Oppvekst	7.5	
Barn (0–14)	Påverke private barnehagar til å få godkjenning som Trafikksikker barnehage	Oppvekst	7.5	
Barn (0–14)	Påverke private skular til å få godkjenning som Trafikksikker skule	Oppvekst	7.5	

Innsatsområde	Kommunen skal	Ansvarleg	Jf. pkt.	Når
Barn (0–14)	Oppfylle forpliktingane i Trafikksikker kommune som gjeld for kommunale skular og barnehagar	Oppvekst	7.5	
Barn (0–14)	Sørgje for at tilsette i barnehagar og skular har tilstrekkeleg kompetanse til å gjennomføre god trafikkopplæring i tråd med gjeldande rammeverk	Oppvekst	7.5	
Barn (0–14)	Stimulere til at lag og foreiningar sikrar barn og ungdom best mogleg, og at vaksne som transportørar køyrer med lågast mogleg risiko til og frå fritidsaktivitetar	Oppvekst	7.5	
Barn (0–14)	Stimulere lag og foreiningar til å innarbeide retningslinjer for transport i verksemda si	Oppvekst	7.5	
Barn (0–14)	I samarbeid med dei føresette til elevane ha fokus på trafikktryggleik og førebygging av ulykker; dette skal inngå i årsplanar	Oppvekst	7.5	
Barn (0–14)	Sørgje for god sykkelopplæring i tråd med kompetansemål i Kunnskapsløftet	Oppvekst	7.5	
Barn (0–14)	Ta i bruk læringsressursar om trafikktryggleik i barnehagar og i skulen	Oppvekst	7.5	
Ungdom og unge førarar	Sørgje for nødvendig kompetanse til å tilby valfaget trafikk på ungdomstrinnet	Oppvekst	7.6	
Ungdom og unge førarar	Tilby trafikalt grunnkurs som ein del av valfaget trafikk	Oppvekst	7.6	

Innsatsområde	Kommunen skal	Ansvarleg	Jf. pkt.	Når
Ungdom og unge førarar	Stimulere lag og foreiningar til å innarbeide retningslinjer for transport i verksemda si og fremje saker om trafikktryggleik for ungdomsrådet i kommunen	Koordinator ungdomsråd	7.6	
Ungdom og unge førarar	Sørgje for at ungdomsrådet i kommunen får kompetanse i trafikktryggleik	Oppvekst	7.6	
Ungdom og unge førarar	Ta i bruk læringsressursar i trafikktryggleik på ungdomstrinnet	Oppvekst	7.6	
Eldre trafikantar	Leggje universell utforming til grunn ved fysisk utforming av vegar og gangfelt for å vareta eldre trafikantar og trafikantar med funksjonsnedsetjingar	Kommunalteknikk	7.7	
Eldre trafikantar	Stimulere pensjonistforeiningar til å innlemme temaet trafikktryggleik i verksemda si	Eldrerådet	7.7	
Eldre trafikantar	Leggje til rette for at trafikktryggleik blir tema i eldrerådet i kommunen	Koordinator eldreråd	7.7	
Gåande og syklande	Årleg setje søkjelys på det viktige i at syklistar og fotgjengarar bruker personleg tryggingsutstyr i trafikken, til dømes sykkelhjelm og refleks	Oppvekst / Helsestasjon / HR	7.8	
Motorsykel og moped	Her må kommunen sjølv vurdere om dei har aktuelle tiltak		7.9	
Godstransport på veg	Her må kommunen sjølv vurdere om dei har aktuelle tiltak		7.10	

Innsatsområde	Kommunen skal	Ansvarleg	Jf. pkt.	Når
Møteulykker og utforkøyringsulykker	Melde inn eventuelle behov for fysisk sikring på riksveg og fylkesveg til vegeigar for å førebyggje møteulykker eller utforkøyring	Kommunalteknikk	7.11	
Drift og vedlikehald	Behalde og vidareutvikle det daglege trafikktryggingfokuset i kjerneoppgåvene innanfor drift og vedlikehald	Kommunalteknikk	7.12	
Bruk av ny teknologi i trafikktryggingarbeidet	Leggje inn krav om automatisk nødbrems, feltskiftevarslar og fotgjengarvarslar i anbod ved kjøp/leasing av nye kommunale køyretøy		7.13	
Trafikktryggingarbeidet i offentlege og private verksemdar	Godkjennast som trafikksikker kommune, eventuelt godkjennast på nytt		7.14	
Arbeid for å styrkje kunnskapsgrunnlaget	I tillegg til å ha oversikt over offentlege ulykkesstatistikk kaste lys over trafikktryggingssituasjonen med supplerande/andre opplysningar, til dømes observert åtferd og bruk av køyretøy i kommunen		7.15	
Fysiske tiltak, kommunal veg (prioritert rekkjefølgje)		Kommunalteknikk	7.16	
Fysiske tiltak, riks- og fylkesveg		Fylkeskommunen	7.16	
Fysiske tiltak, riks- og fylkesveg		Statens vegvesen	7.16	