

Kommunedelplan for trafikksikkerhet Åmot kommune 2025-2029

Vedtatt xx.xx.2025



Vilje til
vekst



Åmot
kommune

Innhold

1. SAMMENDRAG	3
2. INNLEDNING	3
2.1 Historikk.....	4
2.2 Organisering av trafiksikkerhetsarbeidet i Åmot kommune.....	4
3. OVERORDNEDE FØRINGER.....	4
3.1 FNs bærekraftsmål	5
3.2 Meld. St. 40 (2015-2016) Trafiksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering ..	5
3.3 Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036.....	5
3.4 Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på veg (2022-2025)	6
3.5 Regional transportplan.....	7
3.6 Folkehelse og trafiksikkerhet	7
3.7 Trafikksikker kommune	8
4. VEIER I ÅMOT KOMMUNE	8
5. ULYKKESSITUASJONEN / -UTVIKLINGEN I ÅMOT KOMMUNE.....	9
5.1 Trafiksikkerhetsutfordringer i kommunen.....	10
5.2 Analyse av ulykkene	10
6. MÅL OG STRATEGI FOR TRAFIKKSIKKERHETSARBEIDET I ÅMOT KOMMUNE	10
6.1 Mål	10
6.2 Strategi	10
6.2 Fokusområder	10
7. KOMMUNALE TILTAK.....	11
7.1 Risikoatferd i trafikken.....	11
7.2 Befolkningsgrupper	13
7.3 Trafikantgrupper og kjøretøygrupper.....	14
7.4 Trafikksikre veier.....	15
7.5. Systematisk trafiksikkerhetsarbeid i offentlig og privat sektor	16
7.6 Fysiske tiltak.....	16
8. ØKONOMI.....	16
9. EVALUERING, RULLERING	17
VEDLEGGSLISTE	18

1. SAMMENDRAG

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 2025-2036 heter det: «Innen 2030 skal det maksimalt være 350 drepte og hardt skadde i veitrafikken, hvorav maksimalt 50 drepte. Ingen skal omkomme i veitrafikken i 2050.»

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

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

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 veinettet. Som veieier har kommunen et spesifikt ansvar for trafikksikkerhetstiltak på kommunale veier iht. veglova.

Trafikksikkerhetsplan for Åmot kommune 2025-2029 vil danne grunnlaget for videreføring av kommunens trafikksikkerhetsarbeid. Kommunestyrets vedtak av [dato].

2.1 Historikk

Denne planen er nr. 1 i rekken av trafiksikkerhetsplaner for Åmot kommune. Det har ikke tidligere blitt vedtatt noen trafiksikkerhetsplan, men det har blitt arbeidet med trafiksikkerhetsplaner i flere omganger uten endelig vedtak. Planen skal være et styringsverktøy for et målrettet trafiksikkerhetsarbeid i kommunen, og dette arbeidet styrkes gjennom denne planen.

2.2 Organisering av trafiksikkerhetsarbeidet i Åmot kommune

Trafiksikkerhetsarbeidet i Åmot kommune er forankret hos kommunedirektøren, og kommunens trafiksikkerhetsutvalg. Ansvar for prosessen med å utarbeide en ny trafiksikkerhetsplan for perioden 2025-2029 er tillagt enhet for plan, byggesak og geodata under sektor samfunnsutvikling samt trafiksikkerhetsutvalget. Kommunestyret er oppdragsgiver og trafiksikkerhetsutvalget er styringsgruppe.

Tradisjonelt har ikke ansvaret for trafiksikkerhetsarbeidet vært tildelt noen enhet. Arbeidet har i stor grad dreid seg om tildeling av skoleskyss, der ansvaret har ligget under sektor oppvekst og hovedutvalg for oppvekst og kultur. Kommunestyret ser det som viktig å forankre arbeidet hos kommunedirektøren ved enhet for plan, byggesak og geodata for å synliggjøre at alle kommunens enheter må ta sin naturlige del av ansvaret. Det er av avgjørende betydning for arbeidet, at den enkelte leder sørger for at egne tiltak i planen blir gjennomført.

Planen utarbeides og behandles som en kommunedelplan i tråd med plan- og bygningsloven, med tittelen «Kommunedelplan for trafiksikkerhet i Åmot kommune 2025-2029». Dette sikrer medvirkning og forankring gjennom oppstarts- og høringsprosesser.

Formannskapet vedtok oppstart av kommunedelplanarbeidet og å legge planprogrammet ut til offentlig ettersyn 13.09.2023. Planprogrammet ble vedtatt i kommunestyret 26.06.2024.

Medvirkning skal ivaretas gjennom høringsprosesser og offentlig ettersyn. Planforslaget skal sendes ut til et bredt utvalg av høringsinstanser i kommunen. Eldrerådet, rådet for mennesker med nedsatt funksjonsevne, ungdomsrådet, politiet, og FAU er invitert til å delta i møtene i trafiksikkerhetsutvalget, dersom de ønsker det. Innlandet fylkeskommune, Statens vegvesen og Trygg Trafikk er viktige samarbeidspartnere i planarbeidet.

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) Trafiksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering
- Nasjonal transportplan (NTP)
 - Barnas transportplan
- Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet 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 trafiksikkerhetsarbeid 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) Trafiksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering

Regjeringen legger til grunn at Norge er verdensledende innen trafiksikkerhet på vei, som følge av målrettet, tverrsektoriell, kunnskapsbasert og langsiktig innsats. Trafikkulykker utgjør likevel et betydelig samfunnsproblem, og omfanget av tapte liv er uakseptabelt. Trafiksikkerhet 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 trafiksikkerhetsarbeid på overordnet nivå.

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

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

Det overordnede målet for Nasjonal transportplan 2025–2036 er: «*Et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i 2050.*» Ny transportplan skal i større grad fokusere på å ta igjen etterslepet i vedlikeholdsbehov, for å redusere risikoen for ulykker, forbedre fremkommelighet og skape forutsigbarhet for næringslivet. Regjeringen har lagt følgende til grunn for prioriteringene av ressursbruken i 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.

Nullvisjonen, visjonen om null antall drepte og hardt skadde i norske veitrafikkulykker, er ett av de fem hovedmålene i Nasjonal transportplan, og ligger til grunn for trafiksikkerhetsarbeidet i Norge.

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

I Nasjonal transportplan 2025–2036 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 fokusere på følgende områder for barn og unge:

- Barn og unges mobilitet.
 - De viktigste reisene for barn og unge er typisk til og fra skolen, venner og ulike fritidsaktiviteter. Fysisk aktivitet er bra for barns utvikling og helse. Det er et mål i seg selv at barn og unge er fysisk aktive, og det er derfor viktig å legge til rette for at de i større grad kan gå eller sykle i sin reisehverdag.
- Bedre trafikksikkerhet for barn og unge
 - Samferdselsdepartementet legger til grunn at økt sikkerhet for barn og unge skal være et hovedinnsatsområde også i neste nasjonale tiltaksplan, og at intensjonene i Barnas transportplan følges opp i det tverrsektorielle arbeidet med tiltak. Tiltak rettet mot barn og unge er prioritert i Samferdselsdepartementets tilskuddsordning til trafikksikkerhetstiltak.
- Barn og unge må inkluderes i planprosesser
 - God planlegging er det viktigste verktøyet for å skape et samfunn med trygge oppvekstmiljøer og gode møtesteder. Utviklingen av det nasjonale transportsystemet påvirker barn og unges transportmuligheter, og de statlige transportvirksomhetene skal derfor fortsatt ha særlig oppmerksomhet på tilrettelegging for deres mobilitet i sitt arbeid.

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

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

Planen bygger på Meld. St. 20 (2020-2021) Nasjonal transportplan 2022-2033 (NTP) og Meld. St. 40 (2015-2016) Trafikksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering. Ambisjonsnivå og prioriteringer i tiltaksplanen er i samsvar med Statens vegvesens handlingsprogram 2018-2023 (2029), Strategiplan for polititjeneste på veg 2016-2019, Trygg Trafikk 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 er ikke utarbeidet noen regional samferdselsplan for Innlandet fylke enda. Av den grunn er det fremdeles Regional samferdselsplan for Hedmark 2012-2021 som gjelder. Denne må ses i sammenheng med mobilitetsstrategi for Innlandet 2021-2030, Handlingsplan for trafiksikkerhet 2022-2025, og handlingsplan for fylkesveier 2022-2025.

3.5.1 Mobilitetsstrategi 2021-2030

Mobilitetsstrategien har som visjon at *I Innlandet skal alle kunne reise bærekraftig, trygt og effektivt*. Det er videre to langsiktige utviklingsmål i strategien.

- Det er tilrettelagt for gode og sømløse reiser innad i Innlandet og på tvers av fylkes- og landegrensener
- Klima- og miljøbelastningene fra persontransport er vesentlig redusert

3.5.2. Handlingsplan for trafiksikkerhet 2022-2025

Handlingsplan for trafiksikkerhet 2022-2025 baserer seg på NTP, og målene om maks 350 drepte og hardt skadde i trafikken i 2030. I Innlandet er det satt som etappemål om færre enn 50 drepte og hardt skadde i 2030. I 2020 var det 96 drepte og hardt skadde i veitrafikken i Innlandet, mens etappemålet var 80. Antall drepte og hardt skadde lå dermed over målkurven frem mot 2030.

3.5.3 Handlingsprogram for fylkesveger 2022-2025

Handlingsprogram for fylkesveger 2022-2025 er under revisjon. Nytt handlingsprogram for fylkesveger 2025-2029 planlegges ferdigstilt høsten 2025.

Handlingsprogrammet er basert på en fornyingsprofil. Innlandet fylkeskommune skal ta vare på det vi har, med en ambisjon om å ta igjen forfall på alle typer veielementer.

Hovedmålene i gjeldende handlingsprogram er trukket ut fra Innlandet fylkes målstruktur som består av ni hovedmål. De fire som berører fylkesveier er som følger:

- Høy sikkerhet, god fremkommelighet og bærekraftige løsninger i trafikken.
- Fremme god helse og høy livskvalitet
- Levende, trygge og inkluderende byer og tettsteder
- Bærekraftig naturforvaltning og reduserte klimagassutslipp.

Under de fire hovedmålene er det trukket ut ytterligere seks delmål.

- Reduksjon i antall drepte og hardt skadde på fylkesveinettet
- Reduksjon i klimagassutslippene fra utvikling, drift og vedlikehold av fylkesveinettet
- Et fylkesveinett som ivaretar miljø, robuste økosystemer, arts mangfold og kulturarv
- Gode muligheter for at flere velger sykling, gåing og kollektivtransport, spesielt i byer og tettsteder
- Reduksjon av forfallet på fylkesveinettet
- Fylkesveinettet knytter byer, bygder og tettsteder sammen

3.6 Folkehelse og trafiksikkerhet

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 tverrsektorielle samarbeidet for å forebygge ulykker. Det er viktig at kommunen integrerer det ulykkesforebyggende arbeidet generelt, og trafiksikkerhetsarbeidet 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.

Regional samferdselsplan for Hedmark var vedtatt før folkehelsemeldingen ble lansert. Likevel har folkehelse en stor plass også i denne planen. Folkehelse er i større grad igjen integrert i handlingsplan for trafiksikkerhet 2022-2025. Det er en felles målsetting for folkehelsearbeidet, miljø- og samferdselssektoren at flere skal gå og sykle og reise kollektivt. Økt trafiksikkerhet og bedre tilrettelegging for gange og sykling kan bidra til å løse flere folkehelseutfordringer, ved at det fører til mindre forurensning, mer fysisk aktivitet og økt trivsel for befolkningen.

3.7 Trafikksikker kommune

I forbindelse med vedtak av planprogram for kommunedelplan for trafiksikkerhet 2025-2029 ble det også fastsatt at Åmot kommune skal arbeide for å bli en Trafikksikker kommune.

Trafikksikker kommune er et organisatorisk trafiksikkerhetstiltak 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 trafiksikkerhetsarbeidet i hele virksomheten.

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

- Kommunen har forankret ansvaret for trafiksikkerhetsarbeidet hos ordfører og kommunedirektør.
- Kommunen har innarbeidet trafiksikkerhet 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 trafiksikkerhetsplan.
- 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. VEIER I ÅMOT KOMMUNE

Det er Statens ansvar å anlegge og vedlikeholde riksveier. Det er også Statens ansvar å anlegge og vedlikeholde gang- og sykkelveier langs riksveiene. Videre er det Fylkeskommunens ansvar å anlegge og vedlikeholde fylkesveier. Det er også deres ansvar å anlegge og vedlikeholde gang- og sykkelveier langs fylkesveiene, sett bort fra gang- og sykkelveien langs Åsbygdsveien (Fv. 2182), og opp til Rena leir, langs Kavaleriveien. Det er kommunens ansvar å anlegge og vedlikeholde kommunale veier, og evt. gang- og sykkelveier langs disse.

Veistandarden i kommunen er varierende. Det vil alltid være punkter og strekninger der en kunne ha ønsket seg bedre løsninger. I prioriteringene i denne planen er det i all hovedsak pekt på tiltak for å sikre myke trafikanter i biltrafikken. De fysiske tiltakene oppsummeres i en oppstilling i vedlegg 1. *Handlingsplan for fysiske trafiksikkerhetstiltak.*

Tabell 1 under viser hvor mange kilometer Åmot kommune har av offentlig vei, hhv. Riksveier (Rv), fylkesveier (Fv), kommunale veier (Kv) og gang- og sykkelveier.

Tabell 1 Antall kilometer med offentlige veier og gang- og sykkelveier i Åmot kommune.

Offentlige veier	Lengde
Riksvei (Rv)	23,3 km
Fylkesvei (Fv)	178,8 km
Kommunale veier (Kv)	70,1 km
Sum offentlig bilvei	272,2
Kommunale Gang- og sykkelveier (GSv)	12 km

I november 2023 ble det ferdigstilt en tilstandsrapport for kommunale veier. Denne deler opp de kommunale veiene i «hovedsamleveier» ca. 43,5 km, «samleveier» med ca. 16 km og adkomstveier med ca. 5,1 km. Ca. 49% av de kommunale veiene har fast dekke og 51% AV veiene har grusdekke. Rapporten kan lese i sin helhet i vedlegg 3. Rapporten anbefaler at det gjøres tiltak på enkelte av veiene. Disse tiltakene er innarbeidet i tiltaksplanen. For å sikre en effektiv og økonomisk realisering av tiltakene som trengs på de kommunale veiene, er det mange forhold som må hensyntas. Blant annet er det flere av veistrekningene, slik som «Prestegårdsveien» og «Kirkeberggata», der det planlegges utskifting av VA-anlegg i bakken. Utskiftingen av VA bør fortrinnsvis gjøres før det legges ny asfalt på veistrekningene. Noe utbedringer kan likevel gjøres, ved stedvis reparasjon av eksempelvis gang- og sykkelvei langs «Kirkeberggata».

VA-anlegget i Åmot er aldrende, og det er et stort etterslep på utbedringsarbeidet. Innen 2031 skal i tillegg alle private avløpsanlegg i kommunen ha hatt tilsyn og blitt utbedret iht. dagens krav. For mange grunneiere er det kostnader i størrelsesorden sekssifrede beløp for å imøtekomme disse kravene. Grinihagen og Lappland er to områder hvor det er en rekke private avløpsanlegg av eldre dato, og der det allerede på 90-tallet ble gitt lovnader fra kommunen om at det skal legges til rette for tilkobling til kommunalt VA. Disse områdene vil måtte prioriteres utbedret, ettersom miljøkonsekvensene av å la være er enorme. Det er allerede i dag utfordringer med utslipp fra enkelte anlegg, noe som har en negativ konsekvens for både Prestsjøen og Glomma. Dette er et kommunalt ansvar å utbedre.

5. ULYKKESSITUASJONEN / -UTVIKLINGEN I ÅMOT 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 veitrafikkulykker 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 veitrafikkulykker 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 Basert på dette er det grunn til å anta at disse tallene reelt sett er mye høyere.

¹ . Lund, Johan (2019): Helsevesenbasert skaderegistrering som verktøy for å forebygge trafikkulykker. Trygg Trafikk.

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 for myke trafikanter.

5.1 Trafikksikkerhetsutfordringer i kommunen

- Mye tungtransport og forsvarsrelatert virksomhet.
- Lite gang- og sykkelveier og fotgjengerfelt.
- Noe manglende gatelys.
- Håndheving av parkering.

5.2 Analyse av ulykkene

Det er utarbeidet et eget analysedokument med statistikk over trafikkulykker i kommunen, i forbindelse med at planprogrammet var til behandling. Det er liten endring i bildet siden da. Dokumentet er derfor like relevant i denne sammenheng. Se vedlegg 4.

6. MÅL OG STRATEGI FOR TRAFIKKSIKKERHETSARBEIDET I ÅMOT KOMMUNE

Her beskrives mål og strategier for trafikksikkerhetsarbeidet i Åmot kommune.

6.1 Mål

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

6.2 Strategi

I *Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på veg 2022-2025* er det satt opp en rekke tilstandsmål formulert som måltall. For å nå disse målene må det iverksettes tiltak. Åmot 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 veitrafikken.
- Jobbe systematisk med trafiksikkerhet innenfor alle kommunens sektorer.
- Ha gode systemer og rutiner for trafiksikkerhetsarbeid med konkrete tiltak og evaluering.
- Gjennomføre tiltak knyttet til fysiske tiltak, organisasjon, holdninger og adferd.

6.2 Fokusområder

I planprogrammet ble følgende fokusområder for trafikksikkerhetsarbeidet valgt ut.

- Ubeskyttede trafikantgrupper
 - Fotgjengere
 - Syklister
 - Barn og andre utsatte og sårbare grupper
- Kryss i sentrumsområder
- Parkeringsarealer
- Arbeid opp mot regionale myndigheter
 - Reduksjon av fartsgrenser på utvalgte veistreknninger
 - Høringsuttalelser
 - Kollektivtrafikk

- Arbeide for å bli en trafiksikker kommune

7. KOMMUNALE TILTAK

I dette kapitlet gjengir vi de *nasjonale tilstandsmålene* til de innsatsområdene kommunen finner det mest relevant å arbeide med (13 av 15). Bak hvert innsatsområde står henvisningen til omtale i *Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet 2022-2025*. Under hvert av områdene har vi konkretisert våre kommunale tiltak som skal bidra til å nå de nasjonale målene. Tiltakene er fordelt under de innsatsområdene de tilhører, men for å få en fullstendig oversikt over fysiske tiltak, med en prioritering, se vedlegg 1 Handlingsplan for fysiske trafiksikkerhetstiltak. For en oversikt over alle tiltak i planen og ansvarlig for gjennomføring (inkludert arbeidet med å bli godkjent som *Trafiksikker kommune*), se vedlegg 2 Tiltak i planen og ansvarlig for gjennomføring.

I flere av indikatorene benyttes begrepet «Trafikkarbeid». Det er definert som følger av Statens vegvesen:

«*Trafikkarbeidet er et mål på omfanget av trafikken, og betegner det arbeidet som blir utført av ett eller flere kjøretøy under en transport fra et sted til et annet. Det omfatter både gods- og persontransport. Trafikkarbeidet måles vanligvis i kjøretøykilometer, og påvirkes ikke av antall personer eller godsmengde som fraktes*».

7.1 Risikoatferd i trafikken

Nullvisjonen forutsetter at trafikantene skal ta ansvar for egen atferd, gjennom å være aktsomme og unngå bevisste regelbrudd. Tall fra Statens vegvesens ulykkesanalysegrupper, basert på dødsulykker i Norge i perioden 2005-2016, viser at:

- for høy fart har vært en sannsynlig medvirkende faktor i 42 prosent av dødsulykkene.
- rus har vært en sannsynlig medvirkende faktor i minst 21 prosent av dødsulykkene
- 40 prosent av de drepte i bil brukte ikke bilbelte eller var feilsikret.

Transportøkonomisk institutt (TØI) har gjort beregninger som viser at dersom alle førere fulgte fartsgrensene, kjørte uten påvirkning av rus og brukte bilbelte, ville tallet på drepte vært redusert med 47% og antall hardt skadde med 41%. Ut fra dette vil innsatsen for bedre trafikantatferd bli konsentrert innenfor tre områder: fart, rus og bruk av bilbelte.

7.1.1 Innsatsområde – fart

Indikator	Dagens tilstand	Tilstandsmål
Andel av kjøretøyene som overholder fartsgrensene	60,1% (2021)	72% (2026)

Kommunale tiltak

- Kommunen som arbeidsgiver skal påvirke sine ansatte i tjeneste til å opptre med minst mulig risiko i trafikken. Kommunen skal utarbeide retningslinjer for ansattes ferdsel i trafikken (i tjeneste).
- Trafiksikkerhet skal være årlig tema i kommunens arbeidsmiljøutvalg (AMU).

- Kommunen som kjøper av ulike tjenester skal stille krav til samarbeidspartnere om trafiksikker adferd (transporttjenester og vei- og vedlikeholdstjenester). Disse innarbeides i anbudsdokumentene. Kommunen skal utarbeide rutiner for kjøp av transporttjenester.

7.1.2 Innsatsområde – Rus

Indikator	Dagens tilstand	Tilstandsmål
Andel av trafikkarbeidet som utføres under påvirkning av alkohol over 0,2 promille	0,2 % (2016/2017)	0,1% (2026)
Andel av trafikkarbeidet som utføres under påvirkning av narkotika over straffbarhetsgrensen	0,6% (2016/2017)	0,4% (2026)

Kommunale tiltak

- Kommunen skal arbeide aktivt for å forhindre at ansatte er påvirket av legale eller illegale rusmidler i tjenesten. Kommunen skal utarbeide retningslinjer for ansattes ferdsel i trafikken (i tjeneste)
- Kommunen skal vurdere å få installert alko-lås ved kjøp eller leasing av nye biler

7.1.3 Innsatsområde – bilbeltebruk og sikring av barn i bil

Indikator	Dagens tilstand	Tilstandsmål
Andel førere og forsetepassasjerer som bruker bilbelte i lette kjøretøy	97,4% (2019)	98,5% (2026)
Andel barn i alderen 1-3 år som er sikret bakovervendt i bil	65% (2021)	75% (2026)
Andel førere av tunge kjøretøy som bruker bilbelte	86,5% (2019)	95% (2026)
Andel barn i alderen 1-8 år som er riktig sikret i bil	82% (2021)	85% (2026)

Kommunale tiltak

- Kommunen skal alltid bestille busser med 3-punktsbelte ved leie av busser til transport i regi av kommunen.
- Kommunen skal i sine retningslinjer for ansattes ferdsel i trafikken, ha forventninger om at alle kommunalt ansatte bruker bilbelte ved transport i tjeneste. Dette gjelder bil og buss.
- Kommunen gjennom helsestasjonens virksomhet, skal ha økt fokus på temaet barn i bil og da spesielt at barna skal sitte sikret bakovervendt i bil til de er 4 år.
- Kommunen, gjennom de kommunale barnehagene, skal påvirke foreldrene til å sikre barna på vei til og fra barnehagen og gi barna opplæring i bilbeltebruk.

7.1.4 Uoppmerksomhet

Kommunale tiltak

- 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.

7.2 Befolkningsgrupper

Ulykkesstatistikkene viser at risikoen for å bli drept eller hardt skadd i trafikken er ulik for ulike aldersgrupper. Særlig holdninger til trafikantatferd som læres i barndommen tas med inn i ungdoms- og voksenlivet. Det skal rettes særlig innsats mot tre alderskategorier; barn og unge (0-14 år), ungdom og unge førere og eldre trafikanter.

7.2.1 Innsatsområde – barn (0-14 år)

Indikator	Dagens tilstand	Tilstandsmål
Antall drepte barn (0-14 år) i trafikken		0 (Minst to år i 2022-2025)

Kommunale tiltak

- Barnehager og skoler skal i samarbeid med foresatte ha fokus på trafikksikkerhetsarbeid og forebygging av ulykker.
- Kommunen skal gjennomføre vurdering og utbedring av særlig farlig skolevei.
- Kommunen skal arbeide for trafikksikre soner (*Hjertesoner*) rundt skolene og barnehagene.
- Kommunen skal begrense muligheten for å kjøre inn på skoleområder og i tilknytning til skoler.
- Tilgjengeligheten for å gå eller sykle til skolen bedres.
- Kommunen skal påvirke til at de private barnehagene deltar i godkjenningen for å bli *Trafikksikker kommune*.
- Skolene skal sørge for god sykkelopplæring i tråd med kompetansemål i kunnskapsløftet.
- Kommunen skal stimulere lag og foreninger til at alle barn til og fra fritidsaktiviteter skal sikres best mulig og at voksne som transportører kjører med lavest mulig risiko.

7.2.2 Innsatsområde – ungdom og unge førere

Indikator	Dagens tilstand	Tilstandsmål
Risiko for bilførere i aldersgruppen 18-19 år for å bli drept eller hardt skadd per kjørte km		-25% reduksjon i perioden 2022-2025 sammenlignet med gjennomsnittet for årene 2018 og 2019

Kommunale tiltak

Risikoen for at ungdom kan bli drept eller hardt skadd skal reduseres.

- Kommunen skal tilby trafikalt grunnkurs til alle elever på ungdomsskolen.
- Kommunen skal stimulere lag og foreninger til å innarbeide retningslinjer for transport innenfor sin virksomhet fremme saker om trafikksikkerhet for kommunens ungdomsråd.
- Kommunen skal sørge for at kommunens ungdomsråd gis kompetanse om trafikksikkerhet.

- Kommunen skal ta i bruk læringsressurser om trafikksikkerhet på ungdomstrinnet.

7.2.3 Innsatsområde eldre trafikanter og trafikanter med funksjonsnedsettelse

Indikator	Dagens tilstand	Tilstandsmål
Risiko for bilførere i aldersgruppen 75+ for å bli drept eller hardt skadd per kjørte km		-25% reduksjon i perioden 2022-2025 sammenlignet med gjennomsnittet for årene 2018 og 2019
Risiko for fotgjengere i aldersgruppen 75+ for å bli drept eller hardt skadd i trafikkulykker per gåkm.		-25% reduksjon i perioden 2022-2025 sammenlignet med gjennomsnittet for årene 2018 og 2019

Kommunale tiltak

- Kommunen skal legge til grunn universell utforming ved fysisk utforming av veier og gangfelt (og forlengelse av gangfelt) for å ivareta eldre trafikanter og trafikanter med funksjonsnedsettelse.
- Kommunen skal stimulere pensjonistforeninger til å innlemme tema trafikksikkerhet i sin virksomhet.
- Kommunen skal legge til rette for at trafikksikkerhet blir tema i kommunens eldråd.

7.3 Trafikantgrupper og kjøretøygrupper

Det er ulike utfordringer knyttet til de ulike trafikantgruppene. I *Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036* er det satt som ambisjon at målet om økt gang- og sykkeltrafikk skal nås uten at dette fører til flere drepte og hardt skadde fotgjengere og syklister. God tilrettelegging for sykling og gåing er gode trafikksikkerhetstiltak.

7.3.1 Innsatsområde – gående og syklende

Indikator	Dagens tilstand	Tilstandsmål
Antall km i tilknytning til riksvei og fylkesvei som tilrettelegges spesielt for gående og syklende	Samlet i planperioden (2018-2029) 165 km på riksvei (2018-2021) 230 km på fylkesvei (2018-2021)	
Risiko for at gående og syklende blir drept eller hardt skadd per gåkm		- 25% i perioden 2022-2025 sammenlignet med gjennomsnitt for årene 2018 og 2019
Risiko for at gående og syklende blir drept eller hardt skadd per sykkelkm		- 25% i perioden 2022-2025 sammenlignet med gjennomsnitt for årene 2018 og 2019
Andel syklister som bruker sykkelhjelme	65,9% (2019)	75 % (2026)
Andel fotgjengere som bruker refleks på belyst vei i mørke	46% (2021)	53% (2026)

Kommunale tiltak

- Kommunen skal gjennomføre fysisk tilrettelegging, utbygging og drift for å sikre god trafiksikkerhet for gående og syklende på kommunale veier og gangveier langs fylkesveier. Kommunen ser også at det er behov for tiltak på noen private veier.
- Kommunen skal, gjennom ulike tiltak og virkemidler, påvirke til økt bruk av sykkelhjelmer og reflekser.
- Kommunen skal bidra til økt sykkelopplæring i skole og barnehage, samt i voksenopplæringen.

7.3.2 Innsatsområde – motorsykkel og moped

Indikator	Dagens tilstand	Tilstandsmål
Risiko for å bli drept eller hardt skadd for MC- og mopedførere per kjørte km		- 25% i perioden 2022-2025 sammenlignet med gjennomsnitt for årene 2018 og 2019

Kommunale tiltak

- Kommunen skal gjennomføre fysisk tilrettelegging og utbygging/drift for å sikre god trafiksikkerhet for motorsyklister og mopedister på kommunale veier.

7.4 Trafikksikre veier

Ved drift og vedlikehold av veier er det et viktig formål å opprettholde en god sikkerhetsmessig standard. De fleste investeringer i nye veianlegg og utbedringer av eksisterende vei vil gi økt trafiksikkerhet, selv om dette ofte ikke er hovedformålet. Innsatsen til målrettede trafiksikkerhetsinvesteringer vil i stor grad konsentreres om tiltak for å forhindre møteulykker, utforkjøringsulykker og ulykker med påkjørsel av gående og syklende.

7.4.1 Innsatsområde – møteulykker og utforkjøringsulykker

Indikator	Dagens tilstand	Tilstandsmål
Andel av trafikkarbeidet på riksveier med fartsgrense 70 km/t eller høyere som foregår på møtefrie veier	53,3%	60 % (2028)

Kommunale tiltak

- Kommunen skal gjennomføre fysisk tilrettelegging og utbygging for å sikre god trafiksikkerhet på kommunale veier. Kommunen ser også at det er behov for tiltak på fylkesveiene og på noen private veier.
- Kommunen skal informere på sine hjemmesider dersom det er økt fare for påkjørsler av vilt.
- Kommunen skal sikre forsvarlig håndtering av påkjørt vilt gjennom informasjon på sine hjemmesider om hva en skal gjøre dersom en kommer utfor en viltpåkjørsel.

7.4.2 Drift og vedlikehold

Kommunale tiltak

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

7.5. Systematisk trafikksikkerhetsarbeid i offentlig og privat sektor

Fylkeskommunene og kommunene er sentrale aktører i trafikksikkerhetsarbeidet, med mange oppgaver som påvirker trafikksikkerheten. Fylkeskommunene er eier av fylkesveiene og har etter vegtrafikklovens § 40 a ansvar for å tilrå og samordne tiltak for å fremme trafikksikkerheten i fylket. Kommunene er arealmyndighet, eier av kommunale veier, arbeidsgiver og eier av barnehager og skoler. Kommunene skal etter folkehelseloven fremme befolkningens helse og bidra til å forebygge skade. I tillegg kjører mange ansatte mye bil i kommunal tjeneste.

7.5.1 Innsatsområde – trafikksikkerhetsarbeid i fylkeskommuner og kommuner

Indikator	Dagens tilstand	Tilstandsmål
Antall kommuner som er godkjent som Trafikksikre kommuner	130 kommuner og 1 bydel i Oslo (2021)	200 (2026)

Kommunale tiltak

- Kommunen forplikter seg til å arbeide systematisk med trafikksikkerhet i alle relevante sektorer innenfor sitt ansvarsområde.
- Kommunen som planmyndighet forplikter seg til å inkludere trafikksikkerhet i arbeidet med arealplaner og reguleringsplaner.
- Kommunen skal være godkjent som *Trafikksikker kommune* innen utgangen av andre kvartal 2028.

7.5.2 Arbeid for å styrke kunnskapsgrunnlaget

Kommunale tiltak

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

7.6 Fysiske tiltak

- Kommunen skal gjennomføre de prioriterte fysiske trafikksikkerhetstiltakene på veinettet, jf. vedlegg 1.
- Kommunen skal kartlegge behov for fysisk tilrettelegging for gående og syklende.
- Kommunen skal ha særlig oppmerksomhet rettet mot skolevei og trafikksikre soner rundt skolene (f.eks. Hjertesoner)

8. ØKONOMI

Trafikksikkerhetstiltakene i denne planen skal innarbeides i økonomiplanen. Tiltak som går over flere år og tiltak med oppstart i planperioden, prioriteres i budsjettet hvert år fra 2025 til og med 2029.

For de største tiltakene vil det kunne måtte hyres inn kompetanse for gjennomføring, samt at det vil kreve kostnader som ikke hver enkelt enhetsleder kan innarbeide i gjeldende budsjett. Det vil derfor måtte bevilges ytterligere midler til gjennomføring av enkelte av tiltakene. For de tiltakene som ikke krever bevilgninger utover budsjett er den enkelte enhetsleder ansvarlig for å innarbeide utgiftene innenfor eget budsjettområde.

9. EVALUERING, RULLERING

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

VEDLEGGSLISTE

Vedlegg 1: Handlingsplan for fysiske trafikksikkerhetstiltak

Vedlegg 2: Tiltak i planen og ansvarlig for gjennomføring

Vedlegg 3: Rapport kommunale veier i Åmot kommune

Vedlegg 4: Analyse av trafikkulykker i Åmot kommune

Vedlegg 5: Veileder for en trafikksikker kommune

Vedlegg 6: Hjertesone – tryggere skolevei

Vedlegg 7: Planprogram KDP trafikksikkerhet