

Planprogram
Kommunedelplan for trafiksikkerhet for
Åmot kommune
2025-2029

Innhold

1. Sammendrag.....	2
2. Innledning	3
2.1. Bakgrunn	3
2.2. Hensikt med trafikksikkerhetsplanen	3
2.3. Arbeidsbeskrivelse.....	3
3. Overordnede mål og føringer	4
3.1. Nasjonal transportplan (NTP) 2022-2033	5
3.2. Nasjonale føringer.....	6
3.3. Folkehelseloven	6
3.4. Åmot kommunes trafikksikkerhetsplan.....	7
3.5. Samfunnsdelen 2015-2030	7
4. Ulykkessituasjon i Åmot Kommune	8
4.1. Oppsummering av funn.....	8
5. Underrapportering av trafikkulykker	9
6. Mål for perioden 2025-2029	10
6.1. Fokusområder	10
7. Økonomiske konsekvenser.....	11
8. Plan for medvirkning og framdrift.....	11
8.1. Framdriftsplan.....	12

1. Sammendrag

Planprogrammet beskriver hvordan arbeidet med en ny trafikksikkerhetsplan, kommunedelplan for trafikksikkerhet, for Åmot kommune skal gjennomføres, presenterer fakta om ulykkessituasjonen i Åmot, og fastsetter hvilke mål og fokusområder som skal legges til grunn for det videre arbeidet.

Planprogrammet lå ute til offentlig ettersyn i perioden 20.09.2023 til 20.12.2023.

Plan for framdrift og medvirkning inngår også.

2. Innledning

2.1. Bakgrunn

Trafikksikkerhetsplan for Åmot kommune ble bestilt i kommunestyrevedtak PS 2023/2 den 22.02.2023. Planens hensikt er å legge grunnlag for trafikksikkerhetsarbeid i kommunen.

Trafikksikkerhetsplanen for Åmot kommune 2024-2028 er en utarbeiding av en ny kommunedelplan i tråd med anbefalinger fra Trygg trafikk. Den nye kommunedelplanen for trafikksikkerhet vil inneholde mål, strategier, fokusområder og et handlingsprogram.

2.2. Hensikt med trafikksikkerhetsplanen

Formålet med trafikksikkerhetsplanen er å

- beskrive ulykkessituasjonen i Åmot kommune
- definere fokusområder som blir grunnlag for prioritering av tiltak i handlingsprogrammet
- identifisere målbare indikatorer for trafikksikkerhet og definere konkrete mål for perioden 2025-2029
- beskrive nødvendige trafikksikkerhetstiltak

2.3. Arbeidsbeskrivelse

I forbindelse med planprogrammet er det gjort en analyse av ulykkessituasjonen i Åmot siste tiårsperiode, se vedlegg.

Analysen er basert på Statens vegvesens ulykkesstatistikk mellom 2013- 2022.

Statistikken er gjennomgått med fokus på følgende faktorer:

- antall trafikkulykker, antall skadde og skadeomfang
- trafikkskaddes kjønns- og aldersfordeling
- ulykkenes fordeling på tid og sted
- typiske ulykker for ulike trafikantgrupper

Det optimale i et slikt arbeid ville vært å ha fokus på drepte og hardt skadde, men i tiårsperioden 2013-2022 var det kun 72 trafikkulykker i Åmot kommune, med totalt 92 personskader. Derfor er analysen gjort basert på det totale antallet personskader, altså også de med lettere skader.

De viktigste trekkene ved ulykkessituasjonen presenteres i kapittel 4.

Etter å ha identifisert typiske ulykker i Åmot er det valgt ut fokusområder for prioritering av trafikksikkerhetstiltak i handlingsprogrammet.

3. Overordnede mål og føringer

Nullvisjonen er vedtatt av Stortinget i 2002 og er grunnlaget for alt arbeid med trafiksikkerhet i Norge. Det er en visjon om et transportsystem der ingen blir drept eller hardt skadd.

Nullvisjonen slår fast at det er moralsk og etisk uakseptabelt at mennesker blir drept eller hardt skadd i trafikkulykker. Ulykkene utgjør i tillegg en samfunnskostnad som ikke kan godtas.

Fokus i trafiksikkerhetsarbeidet er rettet mot de mest alvorlige trafikkulykkene med drepte og hardt skadde, fremfor å spre innsatsen mot alle trafikkulykker.



Definisjon av skadegrad

Skadegrad blir oppdelt i drept, meget alvorlig skadd, alvorlig skadd og lettere skadd (statens vegvesen).

- Som drepte regnes alle som dør innen 30 dager etter ulykkesdato av skader påført i ulykken.
- Meget alvorlig skadde er personer med skader som en tid er livstruende eller skader som fører til varig og alvorlig mén.
- Alvorlig skadde er personer med større, men ikke livstruende skader.
- Lettere skadde er personer med mindre brudd, skrammer osv. som ikke trenger sykehusinnlegging.

Trafiksikkerhetsarbeidet i Åmot er forankret i flere overordnede mål og føringer, både på nasjonalt og lokalt nivå.

Trafiksikkerhetsplanen 2025-2029 skal komme fram til konkrete mål og strategier, basert på:

- Nullvisjonen og Nasjonal transportplan
- Nasjonale føringer
- Folkehelseloven
- Åmot kommunes samfunnsdel 2015-2030

Åmot kommune har ikke oppnådd målene satt i Nasjonal transportplan om reduksjon i antall drepte og hardt skadde.

I samfunnsdelen er det ikke fastsatt konkrete mål for trafiksikkerheten, men det er satt som et mål at en ny trafiksikkerhetsplan skal utarbeides. Det er også et overordnet satsingsområde at vi skal jobbe med forebygging fremfor reparasjon.

3.1. Nasjonal transportplan (NTP) 2022-2033

Nasjonal transportplan, NTP, er en plan for regjeringens transportpolitikk. Denne legger grunnlaget for politiske vurderinger, bruk av virkemidler og samspill mellom transportformene. Planen gjelder for tolv år, med revisjon ca. hvert fjerde år.

NTP 2022-2033 har fem likestilte mål, der nullvisjonen er ett av de.



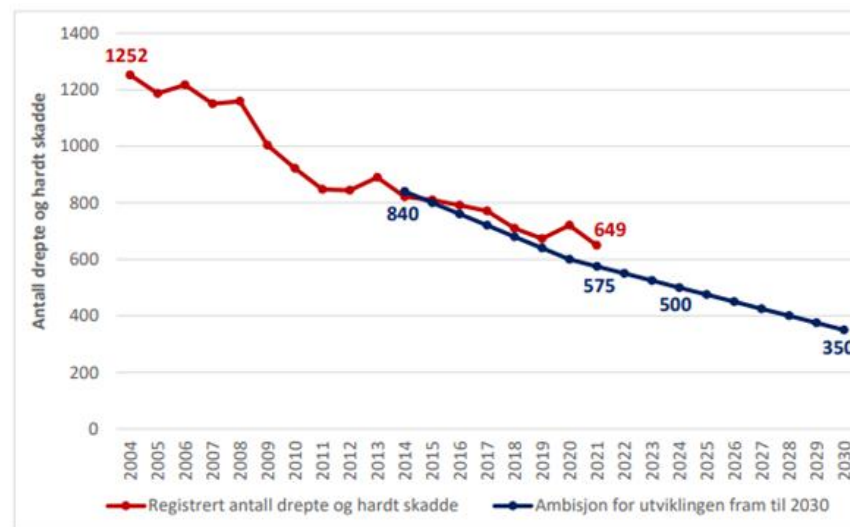
Som et etappemål skal antall drepte og hardt skadde i vegtrafikken i Norge reduseres til under 350 innen 2030. Dette innebærer en nedgang i antall drepte og hardt skadde på om lag 60 % sammenlignet med gjennomsnittet for perioden 2012-2015. Det er også satt et mål for maksimalt antall drepte i 2030, på 50 personer.

I 2021 var det 649 drepte og hardt skadde i Norge, hvilket er høyere enn ønsket utvikling. Siden 2014 har det vært en

dårligere utvikling nasjonalt enn det som er nødvendig i de kommende årene for å oppfylle målsetningene, se figur 3.1.

For Åmot kommune har det ikke vært mulig å utarbeide en tilsvarende målkurve, for å sammenligne med NTPs målkurve.

Kun 20,65% av personskadene i forbindelse med trafikkulykker i Åmot er hardt skadde og drepte. Dette utgjør 19 av 92 personskader. Resterende personskader er lettere skadde. Også i Åmot bør man jobbe med å redusere antallet drepte og hardt skadde, for å bidra til å redusere det totale antallet personskader i Norge, i tråd med NTP.



Figur 3.1 Antall drepte og hardt skadde med målkurve fra NTP 2004-2030, nasjonalt

3.2. Nasjonale føringer

Det er flere nasjonale føringer som må ligge til grunn for trafikksikkerhetsplanen.

- Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2023-2027

- FNs bærekraftsmål

Det er flere av FNs bærekraftsmål som berører trafikksikkerhet. Bærekraftsmål nr 3, delmål 6 og nr. 11 delmål 2 vil være særs viktige.

Bærekraftsmål, nr. 3 (god helse og livskvalitet) delmål 6:

Innen 2030 halvere antall dødsfall og skader i verden forårsaket av trafikkulykker

Bærekraftsmål, nr. 11 (bærekraftige byer og lokalsamfunn) delmål 2:

Innen 2030 sørge for at alle har tilgang til trygge, tilgjengelige og bærekraftige transportsystemer til en overkommelig pris og bedre sikkerheten på veiene, særlig ved å legge til rette for kollektivtransport og med særlig vekt på behovene til personer i utsatte situasjoner, kvinner, barn, personer med nedsatt funksjonsevne og eldre

- Meld. St. 40 – Samordning og organisering

Stortingsmelding 40 legger vekt på at arbeidet med å bedre trafikksikkerheten fortsatt må ha høy prioritet, med nullvisjonen som et av hovedmålene for transportpolitikken.

Meldingen viser til at mange av de enkle og mest effektive trafikksikkerhetstiltakene allerede er tatt i bruk, og at det må samarbeides mer på tvers dersom ulykkestallene skal reduseres ytterligere.

3.3. Folkehelseloven

Personskader som følge av ulykker, krever mye av helsesektoren og medfører store samfunnsmessige kostnader. Lov om folkehelse beskriver kommunens ansvar for å fremme folkehelse og forebygge skader.

§ 4 Kommunens ansvar for folkehelsearbeid

Kommunen skal fremme befolkningens helse, trivsel, gode sosiale og miljømessige forhold og bidra til å forebygge psykisk og somatisk sykdom, skade eller lidelse, bidra til utjevning av sosiale helseforskjeller og bidra til å beskytte befolkningen mot faktorer som kan ha negativ innvirkning på helsen.

§ 5 Oversikt over helsetilstand og påvirkningsfaktorer i kommunen

Kommunen skal ha nødvendig oversikt over helsetilstanden i befolkningen og de positive og negative faktorer som kan virke inn på denne.

§ 7 Folkehelseiltak

Kommunen skal iverksette nødvendige tiltak for å møte kommunens folkehelseutfordringer, jf. § 5. Dette kan blant annet omfatte tiltak knyttet til oppvekst- og levekårsforhold som bolig, utdanning, arbeid og inntekt, fysiske og sosiale

miljøer, fysisk aktivitet, ernæring, skader og ulykker, tobakksbruk og alkohol- og annen rusmiddelbruk.

3.4. Åmot kommunes trafikksikkerhetsplan

Den forrige trafikksikkerhetsplanen for Åmot kommune ble påbegynt i 1998-1999. Det har ikke vært mulig å finne de aktuelle dokumentene, og det er dermed ikke mulig å bruke den gamle trafikksikkerhetsplanen som utgangspunkt i dette arbeidet. Planen ble heller ikke tatt til sluttbehandling og endelig vedtatt politisk i kommunen.

Den nye trafikksikkerhetsplanen vil bli utarbeidet som en kommunedelplan, i tråd med plan- og bygningsloven, og i tråd med anbefalinger fra Trygg Trafikk.

3.5. Samfunnsdelen 2015-2030

I forbindelse med utarbeiding av ny kommuneplan, ble det utarbeidet en samfunnsdel, med virkning i perioden 2015-2030. I samfunnsdelen er det fastsatt en rekke satsingsområder, med delmål i 4-års, og 15-årsperspektiver. Satsingsområde 1 og 2 gir føringer om oppdatering/utarbeiding av ny trafikksikkerhetsplan, samt å følge opp nasjonale og regionale transportplaner, vegplaner og trafikksikkerhetsplaner.

Delmålene tilsier at det innen utgangen av 2019 skulle vært utarbeidet en ny trafikksikkerhetsplan for Åmot kommune. Det har av ulike årsaker ikke vært mulig å prioritere arbeidet med ny trafikksikkerhetsplan før nå.

Under satsingsområde 3, forebygging fremfor reparasjon, er det gitt som hovedmål med 15-årsperspektiv at Åmot

kommune skal være et forbilde innenfor blant annet samfunnssikkerhet. I det ytterste faller også trafikksikkerhet inn under begrepet samfunnssikkerhet. Og det bør være en prioritet i kommunen å ha en god trafikksikkerhetsplan for å bidra til å ivareta samfunnssikkerheten i kommunen.

SATSINGSOMRÅDE 1: Åmot som bosteds- og vertskommune

Hva gjør vi? - delmål med 4-årsperspektiv 2016-2019:

- Oppdaterer planer for trafikksikkerhet, grønstruktur, idrett- og kultur og kulturvern

SATSINGSOMRÅDE 2: Kollektivtrafikk og digital infrastruktur

Hva gjør vi? - delmål med 4-årsperspektiv 2016-2019:

- Følger opp i forhold til utarbeidelse av nye nasjonale og regionale transportplaner, vegplaner og trafikksikkerhetsplaner

SATSINGSOMRÅDE 3: Forebygging framfor reparasjon

Hva vil vi? - hovedmål med 15-årsperspektiv 2016-2030:

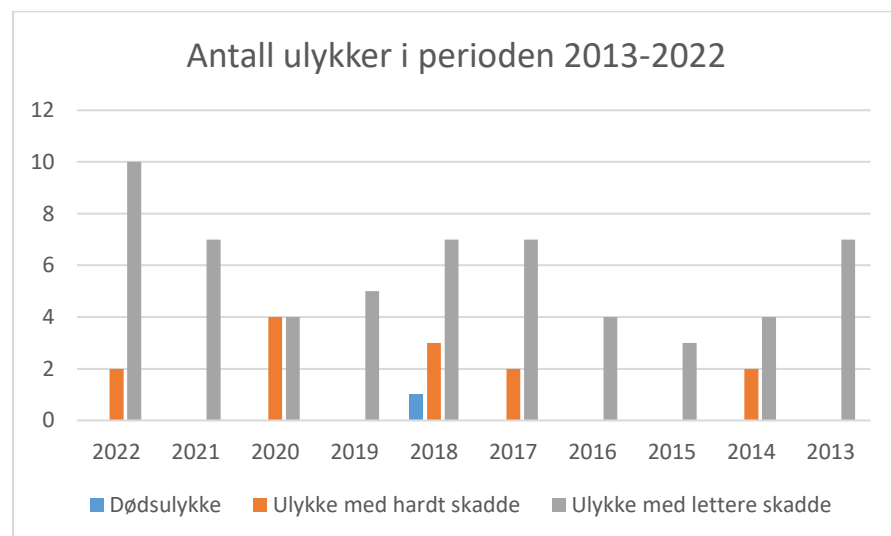
- Være forbilde innen miljøvern, klimatilpasning og samfunnssikkerhet

4. Ulykkessituasjon i Åmot Kommune

4.1. Oppsummering av funn

Her gjengis hovedfunnene i analysen av trafikkulykker. I kapitlene 3.2-3.7 i vedlegget vises mer detaljerte resultater.

I analyseperioden 2013-2022 ble 72 trafikkulykker rapportert inn, i Åmot kommune. I disse trafikkulykkene var det totalt 92 personskader, der 73 var lettere skadd, 18 var hardt skadde og 1 drept.



Analysen viser:

- Antall ulykker, samt antall drepte og hardt skadde har holdt seg stabilt
- Det er en overvekt av menn i trafikkulykker totalt sett, også når det gjelder drepte og hardt skadde
- En overvekt av menn som blir skadet i motorsykkelykker

- Aldersgruppen 50-54 er mest utsatt for trafikkulykker med personskade
- Blant drepte og hardt skadde er det flest i aldersgruppene 25-29 og 60-64
- Juli er måneden med flest trafikkulykker
- Flest ulykker skjer på formiddagen, mellom kl. 09:00 og 14:59
- Det er høyest konsentrasjon av ulykker ved tettstedet Rena, og nært kommunegrensen til Elverum
- Flest ulykker skjer langs hovedaksene i kommunen, fylkes- og riksvei.
- Flest ulykker skjer på veier med fartsgrense 80 km/t.
- Omtrent 75 % av alle trafikkulykker med personbil med hardt skadde og drepte skjer på veier med fartsgrense 80 km/t eller høyere.
- Flertallet av trafikkulykkene med personbil har skjedd på fylkes- eller riksvei.
- De aller fleste trafikkulykker med drepte eller hardt skadd i bil skjer på vegstrekninger. Få personer i bil blir hardt skadd eller drept i vegkryss, eller i avkjørsler.
- Ubeskyttede trafikanter utgjør ca. 19% av alle personskader i Åmot
- I tre av ulykkene i sentrum var syklister involvert
- Flertallet av trafikkulykkene med ubeskyttede trafikanter har skjedd på fylkes- eller riksvei.
- De aller fleste trafikkulykker med drepte eller hardt skadde ubeskyttede trafikanter skjer på veistrekninger og i kryss

5. Underrapportering av trafikkulykker

I Norge er det politiet som har ansvar for å melde trafikkulykker med personskade til Statistisk sentralbyrå (SSB). Formålet er å gi informasjon om ulykkesutviklingen på norske veier.

I den nasjonale statistikken finnes det imidlertid mørketall, da det ikke er alle trafikkulykker som kommer til politiets kjennskap. I statistikken fra SSB er det registrert om lag 4-5000 skadde personer i Norge per år, mens tall fra sykehusene viser at det skades over 40 000 personer som følge av en vegtrafikkulykke årlig, ifølge tall hentet fra Trondheim kommune.

Generelt er rapporteringsgraden god for de alvorligste ulykkene, med drepte og hardt skadde. Omtrent alle slike ulykker blir meldt til politiet, og de kommer med i den nasjonale statistikken. Ulykker mellom motorkjøretøy blir også i stor grad rapportert.

Skadegradene i den nasjonale ulykkesstatistikken er basert på politiets vurdering på ulykkesstedet. Forskning har vist at politiet ofte vurderer skadene som mer alvorlige enn hva legene finner når pasienten er kommet til sykehus.

Når det gjelder ulykker med fotgjengere og syklister involvert er det store mørketall, særlig ved lettere skader og ved eneulykker på sykkel.

Fotgjengeres eneulykker er ikke definert som trafikkulykker, selv om de skjer på trafikkareal. Studier av sykehusdata fra

Oslo viser at eneulykker blant fotgjengere og syklister utgjør flesteparten av alle ulykker.

Det er sannsynlig at situasjonen er omtrent lik i Åmot og at det i realiteten er en betydelig større andel personskader blant fotgjengere og syklister enn den offisielle ulykkesstatistikken viser. Det er behov for å vite mer om disse ulykkene for å kunne trekke riktige konklusjoner og gjøre riktige prioriteringer av tiltak.

6. Mål for perioden 2025-2029

6.1. Fokusområder

Det foreslås følgende fokusområder i trafikksikkerhetsarbeidet:

- 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 veistrekninger
 - Høringsuttalelser
 - Kollektivtrafikk
- Arbeide mot å bli en trafikksikker kommune

Det første fokusområdet er ubeskyttede trafikantgrupper – fotgjengere og syklister - fordi disse er mest utsatt for alvorlige konsekvenser dersom en ulykke først skjer.

Analysen av trafikkulykker i Åmot viser at disse trafikantgruppene utgjør ca. 19 % av de skadde i trafikken, samtidig som forskning tilsier at disse gruppene også har stor underrapportering av ulykker. Med et mål om nullvekst i biltrafikken er det de andre trafikantgruppene som skal øke, og da er det viktig å ivareta trafikksikkerheten deres. Det er også viktig at flest mulig barn og unge kan gå og sykle til skolen. Det vil gi dem verdifull trafikkerfaring, som de tar med seg hele livet og de forventes å bli mer trafikksikre trafikanter.

Mindre foreldrekjøring vil også bedre sikkerheten i nærområdet rundt skolene på morgenen.

Det andre fokusområdet er kryss i sentrumsområder. Dette er steder med mye trafikk av alle trafikantgrupper, og det øker sannsynligheten for at ulykker skjer.

Både på Rena, og i Osen er det en utfordring med tilstrekkelig parkeringsarealer, men også det å få bilister til å benytte seg av de arealene som er tilgjengelig. Det er derfor naturlig å jobbe med dette, for å redusere mengden villparkering, og dermed bedre trafikksikkerheten på enkelte strekninger.

Arbeid opp mot regionale myndigheter vil være viktig, spesielt ettersom mange av trafikkulykkene i kommunen skjer langs fylkesveier.

Det er et mål at Åmot skal bli en trafikksikker kommune. Det å forankre dette ytterligere i trafikksikkerhetsplanen er et viktig grep.

7. Økonomiske konsekvenser

Trafikksikkerhetsplanen i seg selv medfører ikke bevilgning av midler til gjennomføring av tiltak, men i vedtak 2023/26 av 10.05.23 er det fastslått at trafikksikkerhetsutvalget skal tilgodeses med et handlingsrom gjennom vedtak av budsjett. Planen blir et viktig kunnskapsgrunnlag for prioritering av fremtidige innspill til nye prosjekter og for videre forvaltningsarbeid i Åmot kommune.

8. Plan for medvirkning og framdrift

Planprogrammet legges ut på høring høsten 2023 og forventes vedtatt i juni 2024. Samtidig med høring av planprogrammet ble det åpnet for innspill om konkrete trafikksikkerhetstiltak som ønskes i Åmot kommune. Disse tiltakene blir et viktig grunnlag for handlingsprogrammet.

Det legges opp til en bred medvirkning som involverer relevante myndigheter, etater og organisasjoner, kommunale enheter, FAU ved skoler og barnehager, og privatpersoner i Åmot.

Etter vedtatt planprogram starter arbeidet med å lage et handlingsprogram. I dette skal det defineres kriterier som skal legges til grunn for prioritering. I handlingsprogrammet skal også alle foreslåtte tiltak gjennomgås og systematiseres i en prioriteringsliste. Handlingsprogrammet skal legges ut til offentlig ettersyn.

Sluttbehandling av trafikksikkerhetsplanen forventes våren 2025.

Trafikksikkerhetsplanen for Åmot vil gjelde for perioden 2025-2029.

8.1. Framdriftsplan

