



TRAFIKKSIKKERHETSPLAN

Kragerø kommune 2020-2028

Innhold

1	Forord	2
2	Innledning.....	2
2.1	Historikk.....	2
2.2	Organisering av kommunen trafiksikkerhetsarbeid	2
2.3	Samarbeidspartnere	3
3	Nasjonale og regionale føringer for trafiksikkerhetsarbeidet	3
3.1	Meld. St. 40 (2015-2016) Trafiksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering.....	3
3.2	Nasjonal transportplan.....	4
3.2.1	Barnas transportplan.....	4
3.3	Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på veg 2018-2021.....	4
3.4	Folkehelse og trafiksikkerhet – Regional folkehelseplan	5
3.5	Trafiksikker kommune	5
4	Ulykkessituasjonen / -utviklingen i Kragerø kommune.....	5
4.1	Ulykkesstatistikk for Kragerø kommune	6
4.2	Oversikt over Kragerø kommunes veier pr 1. des. 2019:.....	7
4.3	Registrering av utrygghetpunkter.....	8
5	Mål og strategi for trafiksikkerhetsarbeidet i Kragerø kommune.....	8
5.1	Målsettinger	8
5.1.1	Visjon	8
5.1.2	Hovedprinsippet i Nasjonal transportplan:	8
5.1.3	Effektmål	8
5.1.4	Resultatmål.....	8
5.2	Strategier	8
6	Kommunale tiltak	9
6.1	Risikoadferd i trafikken.....	9
6.1.1	Fart	9
6.1.2	Rus	9
6.1.3	Bilbeltebruk	10
6.2	Befolkningsgrupper (barn, ungdom, eldre og funksjonshemmede)	10
6.2.1	Barn	10
6.2.2	Ungdom og unge førere	11
6.2.3	Eldre trafikanter og trafikanter med funksjonsnedsettelse	11
6.3	Trafikantgrupper/kjøretøygrupper (gående, syklende, mc og moped, tunge kjøretøy)	11
6.3.1	Innsatsområde, gående og syklende.....	11
6.4	Systematisk trafiksikkerhetsarbeid i offentlig og privat sektor	12

6.5	Fysiske trafikksikkerhetstiltak	12
7	Økonomi	12
8	Evaluerings / Rullering	13

1 Forord

Kommunene har ansvar for investeringer, drift og vedlikehold av det kommunale veinettet. Som veieier, har kommunen også et spesifikt ansvar for trafikksikkerhetstiltak på kommunale veier. I henhold til folkehelseloven og plan- og bygningsloven har kommunen et generelt ansvar for å forebygge skader og ulykker lokalt. Kommunene har ansvar og virkemidler som kan bidra til økt innsats i det lokale trafikksikkerhetsarbeidet. De er store arbeidsgivere og kjøpere av transporttjenester. I tillegg er de eiere av barnehager og skoler.

Trafikksikkerhet handler om å kunne bevege seg trygt i sitt lokalmiljø, enten man er fotgjenger, syklist eller bilist – barn, ungdom eller voksen.

Revisjonen av trafikksikkerhetsplanen i Kragerø kommune bygger på

- Trafikksikkerhetsplan for Kragerø kommune 2014-2018
- Håndbok V722 Kommunale trafikksikkerhetsplaner
- Veileder for Trafikksikker kommune

Trafikksikkerhetsarbeidet for alle trafikantgrupper er viktige folkehelseiltak. Trafikksikkerhetsplanen har fokus på helseperspektivet som er et satsingsområde for kommunen.

Utfordringen for det kommunale trafikksikkerhetsarbeidet er å få satt temaet på den politiske dagsorden. Det er viktig å sikre at handlingsplanen blir fulgt opp med nødvendige bevilgninger, slik at tiltakene kan gjennomføres.

2 Innledning

2.1 Historikk

Denne trafikksikkerhetsplanen er en revidert utgave av forrige trafikksikkerhetsplan for Kragerø kommune. Planene har hatt som hovedfunksjon å være et styringsverktøy for et målrettet trafikksikkerhetsarbeid i kommunen, og dette er langt på vei oppnådd. De største utfordringene har vært forankring i alle kommunens ledd, samt finansiering av ikke-fysiske tiltak.

2.2 Organisering av kommunen trafikksikkerhetsarbeid

Trafikksikkerhetsarbeidet i Kragerø kommune er forankret hos Kommunedirektøren, og ansvaret for prosessen med å utarbeide en ny trafikksikkerhetsplan for perioden 2020-2028 er tillagt virksomheten for «vei og park». Tradisjonelt har dette ansvaret vært lagt til teknisk avdeling, men kommunen ser det som viktig å forankre arbeidet hos Kommunedirektøren for å synliggjøre at alle kommunens sektorer må ta sin naturlige del av ansvaret. Det er av avgjørende betydning for arbeidet at den enkelte sektorleder sørger for at egne tiltak i planen blir gjennomført.

Karine Brandhaug-Fjellstad, ingeniør ved «Vei og park» har vært plankoordinator for denne trafikksikkerhetsplan, i samarbeid med kommunens trafikksikkerhetsutvalg.

2.3 Samarbeidspartnere

Fylkeskommunen har etter § 40 a i Vegtrafikkloven ansvar for å fremme trafiksikkerhet. Vestfold og Telemark fylkeskommune har som vegeier ansvar for fylkesvegnettet. Fylkeskommunen er regional planmyndighet og har ansvar for regional planlegging etter plan- og bygningsloven. Fylkeskommunen har en rolle som regional utviklingsaktør. Dette innebærer å se sammenhengen mellom ulike sektorer, skape sammenhenger mellom ulike aktører og utvikle strategier for å fremme ønsket samfunnsutvikling i egen region.

Trygg Trafikk er en landsomfattende organisasjon for det frivillige trafiksikkerhetsarbeidet og virker som et bindeledd og møteplass mellom dette og de offentlige myndigheter, som har ansvar for trafiksikkerheten. Trygg Trafikk har to hovedarbeidsområder:

- Kompetansesenter for trafikkopplæring av barn og unge
- Pådriver og kunnskapsformidler

Politiet har ansvar for kontroll og overvåking av trafikken. Foruten lokalt politi, har Utrykningspolitiet et særlig ansvar for trafiktjenesten på stamveinettet og på spesielt ulykkesbelastede strekninger. Kontroll av *fart, rus, verneutstyr og aggressiv kjøring* er viktigste kontrollformer for å redusere antall drepte og hardt skadde. Politiet har også en viktig rolle i det forebyggende trafiksikkerhetsarbeidet.

Helsedirektoratet har et ansvar for forebyggende helsearbeid, har initiert arbeidet med Trygge lokalsamfunn og skal bidra i arbeidet med «Aktive skolebarn». Leger, psykologer og optikere har et ansvar for at kravene til helse er oppfylt av mennesker som har eller skal ha førerrett. Fylkesmannen og helsetilsynet har ansvaret for forvaltningen av førerkortforskriftens helsekrav og tilsyn med helselovgivningen. Fylkesmannen behandler søknader om dispensasjoner og gir råd til helsepersonell, politi, trafikkstasjoner og brukere. En særlig viktig oppgave er innskjerpingen av helsepersonellens vurdering og meldeplikt.

Kragerø Kommune rår over mange virkemidler, og spiller en sentral rolle i trafiksikkerhetsarbeidet. Kommunen har ansvaret for de kommunale veiene både når det gjelder planlegging, bygging, utbedring og vedlikehold. Virksomhet for «vei og park» spiller her en viktig rolle. Kommunen som planmyndighet er gjennom arealplanlegging med på å bestemme hvordan lokalsamfunnet skal utvikles, og har et ansvar for å samordne areal- og transportplanlegging. Barnehage, skole, kultur og helsesektorene er også viktige arenaer i kommunen hvor det arbeides med trafiksikkerhet.

3 Nasjonale og regionale føringer for trafiksikkerhetsarbeidet

3.1 Meld. St. 40 (2015-2016) Trafiksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering

Regjeringen legger til grunn at Norge er verdensledende innen trafiksikkerhet på veg, 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.

Det vises til at mange av de enkle og mest effektive trafiksikkerhetstiltakene er tatt i bruk. Med et relativt lavt antall trafikkulykker blir ytterligere reduksjon i antallet drepte og hardt skadde stadig mer krevende og avhengig av økt og felles innsats fra flere offentlige aktører. Hovedinnretningen på meldingen er derfor å belyse tverrsektorielle utfordringer og behov i trafiksikkerhetsarbeidet, og bidra til bedre overordnet forankring og økt samordning av den framtidige innsatsen.

I stortingsmeldingen presenterer regjeringen satsningsområder:

- Forankring av tverrsektorielt trafiksikkerhetsarbeid på overordnet nivå.

- Bedre utnyttelse av tilsyns- og kontrollinnsatsen gjennom styrket tverretattlig samarbeid.
- Mer effektiv formidling, enklere tilgang og bedre utnyttelse av kunnskap fra ulykkesundersøkelser.
- Retningslinjer for registrering av vegtrafikkulykker og økt utveksling av skade- og ulykkesdata.

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

3.2 Nasjonal transportplan

Meld. St. 33 (2016-2017) Nasjonal transportplan 2018-2029

Nasjonale mål og hovedområder for innsats

Regjeringen viderefører i Meld. St. 33 (2016-2017) Nasjonal transportplan 2018-2029 nullvisjonen og legger opp til et nytt ambisiøst etappemål om maksimalt 350 drepte og hardt skadde i 2030, Regjeringen vil i planperioden rette innsatsen mot følgende fem hovedområder:

- Sikre veger
- Risikoatferd i trafikken
- Spesielt utsatte grupper i trafikken
- Teknologi
- Tunge kjøretøy

3.2.1 Barnas transportplan

Nasjonal transportplan 2018-2029 inneholder for første gang et eget kapittel om Barnas transportplan. Regjeringen vil:

- Legge til rette for at åtte av ti barn og unge skal velge å gå eller sykle til skolen
- Styrke trafikksikkerheten for barn og unge
- Legge vekt på barn og unges behov i planleggingen og utviklingen av transportsystemet
- At det skal legges vekt på hensynet til barn og unge i lokal og regional planlegging
- Følge opp transportetatene og Avinor når det gjelder hensynet til barn og unge i utviklingen av transportinfrastrukturen
- Styrke kompetansen om trafikksikkerhet i barnehage og skole

I planen presiseres det at barn og unge er dagens og framtidens trafikanter, og dette må det tas hensyn til også i overordnede planer.

3.3 Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018-2021

Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018-2021 er utarbeidet av Statens vegvesen, politiet, Helsedirektoratet, Utdanningsdirektoratet, Trygg Trafikk, fylkeskommunene og syv storbykommuner. I tillegg har en rekke øvrige aktører gitt innspill til planen.

Planen bygger på *Meld. St. 33 (2016-2017) Nasjonal transportplan 2018-2029* (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 Trafikks strategi 2018-2025*, fylkeskommunenes planer for prioritering innenfor trafikksikkerhetsarbeidet og de syv 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 om maksimalt 350 drepte og hardt skadde i 2030, hvilket innebærer en reduksjon på om lag 60 prosent sammenliknet med gjennomsnittet for perioden 2012-2015.

3.4 Folkehelse og trafiksikkerhet – Regional folkehelseplan

Trafikkulykker vurderes som et betydelig folkehelseproblem på tross av en markant reduksjon av antallet alvorlige trafikkulykker siden 1970. 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 trafiksikkerhetsarbeidet spesielt i sitt folkehelsearbeid

3.5 Trafikksikker kommune

Etter vegtrafikklovens § 40a har fylkeskommunen et ansvar for å tilrå og samordne tiltak for å fremme trafiksikkerheten i fylket. En viktig oppgave i denne sammenheng er å påvirke og stimulere kommunene til å arbeide målrettet og helhetlig med trafiksikkerhetsarbeidet.

Det er mange lover og forskrifter som direkte eller indirekte omtaler kommunens ansvar for ulykkesforebygging, folkehelsearbeid og trafiksikkerhet. Kommunen er pålagt et ansvar bl.a. som veieier, som eier av skole og barnehager, stor arbeidsgiver og kjøper av transporttjenester.

Kragerø kommune ble, i januar 2019, godkjent som trafikksikker kommune.

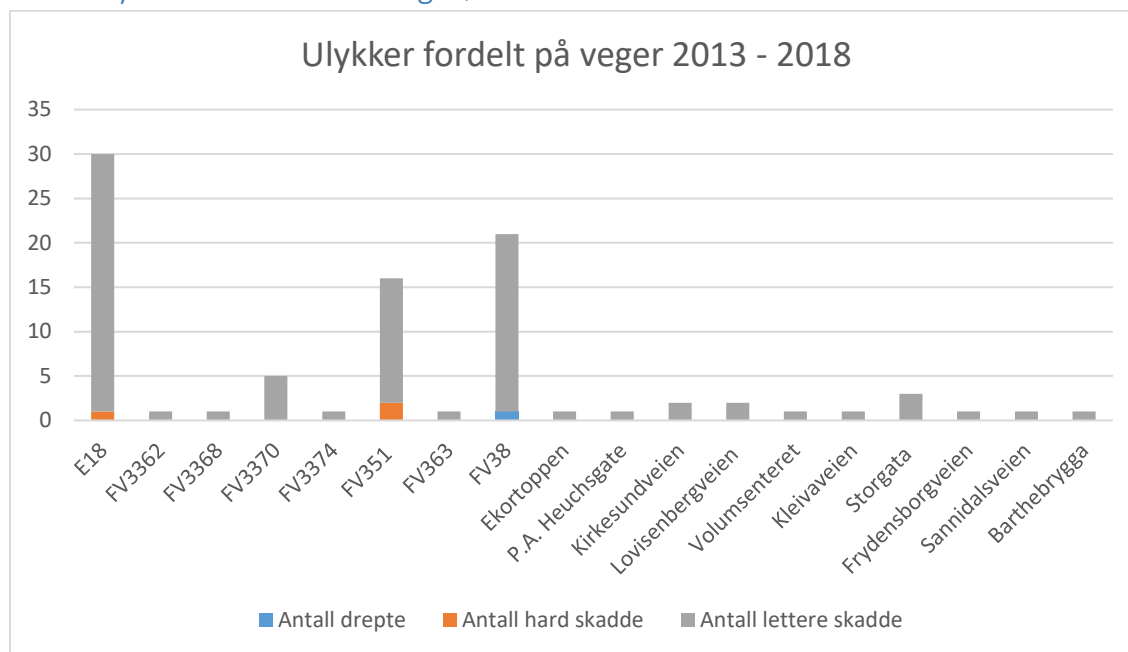
4 Ulykkessituasjonen / -utviklingen i Kragerø kommune

Ulykker og skader i trafikken påfører selvsagt menneskene som rammes store lidelser. De er også svært kostbare for samfunnet. Ulykkeskostnadene beregnet til ca. 24,2 mrd. kr. Helse- og omsorgstjenestene i kommunene må ta mye av regningen. Det lønner seg derfor å forebygge!

I tillegg til de alvorligste trafikkulykkene skjer det også et høyt antall skader på veiene våre som ikke inngår i den offisielle ulykkesstatistikken (fordi de ikke blir rapportert til politiet). Dette gjelder spesielt for eneulykker på sykkel. Fallulykker med fotgjengere regnes ikke som trafikkulykker, og inngår derfor ikke i statistikken.

En kartlegging viser at 2184 syklistene fikk behandling bare på Oslo skadelegevakt i 2014, hvorav de aller fleste skjedde i trafikken. Samme år var det offisielle antallet sykkelulykker for hele landet «kun» 555. En tilsvarende kartlegging viser at over 6000 fotgjengere ble behandlet for skader i 2016. Svært mange av skadene skjedde på glatt føre om vinteren og kunne derfor sannsynligvis vært forebygget gjennom bedre vedlikehold på veiene våre, særlig brøyting og strøing.

4.1 Ulykkesstatistikk for Kragerø kommune



(Statens Vegvesen 2019)

Ulykkesstatistikken er hentet fra Straksregisteret til Statens vegvesen, fra perioden 2013-2018.

Man ser en klar tendens til at det er langt større ulykkesbelastning på E18 og fylkesveiene enn hva som er tilfelle på de kommunale veiene. Dette kan ha sammenheng med at disse veiene har større trafikkbelastning og høyere tillatt hastighet. Det kan også tenkes at det på disse veiene er større innslag av trafikanter som ikke er lokalkjent, noe som kan føre til at de ikke er oppmerksomme på de trafikale utfordringene underveis.

Selv om de kommunale veiene kommer best ut i forhold til antall ulykker og antall drepte og hardt skadde, har man hvert år flere ulykker som resulterer i lettere skader også på disse veiene.

Antall ulykker fordelt årstall

År	Antall ulykker	Antall drepte/skadde	Antall drepte	Antall hardt skadde	Antall lettere skadde
2013	18	22	1	0	21
2014	11	11	0	2	9
2015	14	15	0	0	15
2016	15	21	0	1	20
2017	11	15	0	0	15
2018	9	11	0	1	10
Sum	78	95	1	4	90

Uhellskategori - skadegrad

Uhellskode hovedkategori	Antall ulykker	Antall drepte/skadde	Antall drepte	Antall hardt skadde	Antall lettere skadde
Annet	10	9	0	1	8
Fotgj.ul	8	10	0	0	10
Kryssul.	7	9	1	0	8
Møteul.	14	22	0	2	20
Påkj.bakfra	7	11	0	0	11
Utforkj	32	34	0	1	33
Sum alle	78	95	1	4	90

Trafikantgruppe - skadegrad

Trafikantgruppe	Antall drepte/skadde	Antall drepte	Antall hardt skadde	Antall lettere skadde
Bilfører	49	0	2	47
Bilpassasjer	18	0	0	18
Person lett MC	3	0	1	2
Person annen MC	4	1	0	3
Person moped	1	0	0	1
Person sykkel	6	0	1	5
Fotgjenger	7	0	0	7
Aker	0	0	0	0
Andre	7	0	0	7
Sum alle	95	1	4	90

Aldersgruppe - skadegrad

Aldersgruppe	Antall drepte/skadde	Antall drepte	Antall hardt skadde	Antall lettere skadde
0–5	2	0	0	2
6–9	0	0	0	0
10–14	3	0	0	3
15–17	10	0	1	9
18–20	6	0	0	6
21–24	9	0	0	9
25–34	11	0	0	11
35–44	20	0	1	19
45–54	7	0	1	6
55–59	8	1	0	7
60–64	1	0	0	1
65–69	8	0	0	8
70–74	5	0	1	4
75–79	1	0	0	1
80+	3	0	0	3
ukjent	1	0	0	1
Sum alle	95	1	4	90

4.2 Oversikt over Kragerø kommunes veier pr 1. des. 2019:

- Veg/gater 90 km

- G/S-veg og fortau 5 km
- Totalt 95 km

4.3 Registrering av utrygghetspunkter

Med utrygghetspunkt menes et punkt eller strekning der noen føler det utrygt eller farlig, uavhengig om det har inntruffet noen ulykker på dette stedet. Typisk et sted der folk er redde for at de skal skje en ulykke en dag.

Kartlegging av utrygghetspunkter gjøres ved dialog med FAU ved skoler og barnehager i kommunen, innspill fra trafiksikkerhetsutvalget, og etter høringsrunder i kommunen. Dette resulterer i en handlingsplan som vedlegges denne trafiksikkerhetsplan. Handlingsplanen revideres ved behov, minimum hvert 2.år.

De tiltakene som anses som mest viktige i kommende 2-års periode, ligger i vedlagt «Handlingsplan 2020-2022».

Noen registreringer er vurdert til ikke å være aktuelle av ulike årsaker. Begrunnelsen kan være manglende gjennomførbarhet, i konflikt med regelverk, ikke anbefalt løsning, ikke tilstrekkelig behov, osv.

5 Mål og strategi for trafiksikkerhetsarbeidet i Kragerø kommune

5.1 Målsettinger

5.1.1 Visjon

Ingen drepte eller alvorlige skadde i trafikken i Kragerø kommune. Mest mulig helsefremmende og miljøvennlig veisystem. Trygge skoleveier for barna. Det skal arbeides bevisst for å redusere sårbarheten for mennesker, miljø, økonomi og samfunnsviktige funksjoner. Kommunens hovedvisjon i trafiksikkerhetsarbeidet bygger på nullvisjonen i Nasjonal transportplan:

- Transporten ikke skal føre til død, livstruende skader eller varig helsetap.
- Nullvisjonen forutsetter ny mentalitet og tenkemåte.
- Visjonen krever at trafikantene endrer holdninger og får en dypere forståelse for trafiksikkerhet.

5.1.2 Hovedprinsippet i Nasjonal transportplan:

- Alle trafikanter har ansvar for egen og andres sikkerhet i trafikken.
- Innsatsen må i sterkere grad konsentreres om å forhindre de alvorligste ulykkestypene med drepte og meget alvorlig skadde.

5.1.3 Effektmål

- Bedre sikkerheten ved skoler, barnehager og i nærmiljøet.
- Gjennomføre ikke-fysiske tiltak for å opplyse trafikanter, øke trafikkforståelse og bidra til trafiksikker adferd.
- Bedre forholdene for myke trafikanter.

5.1.4 Resultatmål

- Utarbeide handlingsplaner som beskriver aktuelle tiltak og prioritering av disse.

5.2 Strategier

I Nasjonal Tiltaksplan for trafiksikkerhet på veg er det satt opp en rekke tilstandsmål formulert som måltall. For å nå disse målene må det iverksettes tiltak.

Kommunen skal arbeide aktivt for å bidra til at vi oppnår disse tilstandsmålene. Dette gjelder først og fremst på følgende områder:

- Økt andel bruk av bilbelte, refleks, bakovervendt barnesikring, sykkelhjelmer.
- Redusere andelen av bilister som overskrider fartsgrensene.
- Arbeide målrettet for at flere går og sykler til skolen.
- Øke antallet km med gang og sykkelvei
- Fortsette arbeidet med å være trafikksikker kommune.

6 Kommunale tiltak

I den Nasjonale tiltaksplanen (2018-2021) er det satt mål for tilstandsutvikling innenfor områder der tilstandsendringer er av vesentlig betydning for utviklingen i antall drept og hardt skadet.

Tilstandsmålene er satt innenfor 13 ulike innsatsområder.

I dette kapittelet gjengir vi de nasjonale tilstandsmålene og de innsatsområdene kommunene finner det mest relevant å arbeide med. Under hvert av områdene har vi konkretisert våre kommunale tiltak som skal bidra til å nå de nasjonale målene

6.1 Risikoadferd i trafikken

6.1.1 Fart

Nasjonale mål:

Fart (kapittel 4.2)	Andel av kjøretøyene som overholder fartsgrensene	57,2 % (2016)	70 % (2022)
------------------------	---	------------------	----------------

Kommunale tiltak:

- Kommunen som arbeidsgiver skal påvirke sine ansatte i tjeneste til å opptre med minst mulig risiko i trafikken.
- Kommunen har utarbeidet retningslinjer for tjenestereiser og forankret denne i alle sektorer.
- Trafikksikkerhet skal være årlig tema i kommunens arbeidsmiljøutvalg (AMU)
- Kommunen, som kjøper av ulike tjenester, stiller krav til samarbeidspartnere om trafikksikker adferd (transporttjenester og vei og vedlikeholdstjenester) Disse innarbeides i anbudsdokumentene.

6.1.2 Rus

Nasjonale mål

Rus (kapittel 4.3)	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 legal eller illegale rusmidler i tjenesten.

6.1.3 Bilbeltebruk

Nasjonale mål

Bilbelte/sikring av barn i bil (kapittel 4.4)	Andel førere og forsetepassasjerer som bruker bilbelte i lette kjøretøy	97,2 % (2017)	98 % (2022)
	Andel barn i alderen 1 – 3 år som er sikret bakovervendt i bil	63 % (2017)	75 % (2022)
	Andel førere av tunge kjøretøy som bruker bilbelte	84,3 % (2017)	95 % (2022)

Kommunale tiltak:

- Kommunen har, i retningslinjene for tjenestereiser, en forventning om at alle kommunalt ansatte bruker bilbelte ved transport i tjeneste. Dette gjelder bil og buss.
- Helsestasjonenes 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 gjennomfører tiltak for å øke fokus på sikring av barn i bil (materiell / kampanje gjennom Trygg Trafikk)

6.2 Befolkningsgrupper (barn, ungdom, eldre og funksjonshemmede)

6.2.1 Barn

Nasjonale mål

Barn (0-14 år) (kapittel 5.2)	Antall drepte barn (0-14 år) i trafikken.	4 (2017)	0 (minst ett år i 2018-2021)
----------------------------------	---	-------------	---------------------------------

Kommunale tiltak:

- Barnehager og skoler skal i samarbeid med foresatte ha fokus på trafiksikkerhetsarbeid og forebygging av ulykker. (Tiltak i trafiksikker barnehage og skole)
- Kommunen skal gjennomføre vurdering av særlig farlig skolevei
- Kommunen skal arbeide for trafiksikre soner rundt skolene (Hjertesone)
- Kommunen skal begrense muligheten for å kjøre inn på skoleområder og i tilknytning til skoler
- Kommunen skal legge til rette for at flere kan sykle eller gå til skolen.
- De kommunale barnehagene skal være godkjent som Trafiksikker barnehage
- Kommunen skal påvirke til at alle de private barnehagene skal ha være godkjent som Trafiksikker barnehage
- Skolene skal være godkjent som Trafiksikker skole.
- Kommunen skal påvirke private skoler til å få godkjenning som Trafiksikker skole
- 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 sikres best mulig og at voksne som transportører kjører med lavest mulig risiko.
- Kommunen skal sørge for at ansatte i barnehager og skoler har tilstrekkelig kompetanse for å gjennomføre god trafikkopplæring i tråd med gjeldende rammeverk

- Kommunen skal stimulere lag og foreninger til å innarbeide retningslinjer for transport innenfor sin virksomhet

6.2.2 Ungdom og unge førere

Nasjonale tilstandsmål

Ungdom og unge førere (kapittel 5.3)	Risiko for bilførere i aldersgruppen 18-19 år for å bli drept eller hardt skadd per kjørte km		- 30 % ^A
---	---	--	---------------------

^A Reduksjon i perioden 2018-2021 sammenliknet med perioden 2013-2016

Kommunale tiltak:

- Kommunen skal stimulere lag og foreninger til å innarbeide retningslinjer for transport innenfor sin virksomhet

6.2.3 Eldre trafikanter og trafikanter med funksjonsnedsettelse

Nasjonale tilstandsmål

Eldre trafikanter og trafikanter med funksjonsnedsettelse (kapittel 5.4)	Risiko for bilførere i aldersgruppen 75+ for å bli drept eller hardt skadd per kjørte km		- 30 % ^A
	Risiko for fotgjengere i aldersgruppen 75+ for å bli drept eller hardt skadd i trafikkulykker per gå-km		- 30 % ^A

^A Reduksjon i perioden 2018-2021 sammenliknet med perioden 2013-2016

Kommunale tiltak

- Kommunen skal legge til grunn universell utforming ved fysisk utforming av veger og gangfelt (og forlengelse av gangfelt) for å ivareta eldre trafikanter og trafikanter med funksjonsnedsettelse
- Kommunen skal stimulere pensjonistforeningene til å integrere tema trafiksikkerhet i sin virksomhet

6.3 Trafikantgrupper/kjøretøygrupper (gående, syklende, mc og moped, tunge kjøretøy)

6.3.1 Innsatsområde, gående og syklende

Nasjonale tilstandsmål

Gående og syklende (kapittel 6.2)	Antall km i tilknytning til riksveg og fylkesveg som tilrettelegges spesielt for gående og syklende	Samlet i planperioden: 165 km på riksveg (2018-2021) ^A 230 km på fylkesveg (2018-2021)	
	Andel syklistar som bruker sykkelhjelm	58,8 % (2017)	70 % (2022)

	Andel fotgjengere som bruker refleks på belyst veg i mørke	40 % (2017)	50 % (2022)
--	--	----------------	----------------

Kommunale tiltak:

- Helsestasjonen, barnehagene og skolene skal årlig fokusere på betydningen av at syklister og fotgjengere bruker personlig verneutstyr i trafikken (sykkelhjelmer, refleks)
- Alle barneskoleelever skal få tilbud om sykkelopplæring.

6.4 Systematisk trafiksikkerhetsarbeid i offentlig og privat sektor

Nasjonale tilstandsmål

Systematisk og samordnet trafiksikkerhetsarbeid i fylkeskommuner og kommuner (kapittel 9.2)	Antall kommuner som er godkjent som Trafikksikre kommuner	62 ^E per 1/1-2018	125 per 1/1-2022
--	---	---------------------------------	---------------------

Kommunale tiltak:

- Kommunen er godkjent som Trafikksikker kommune.

6.5 Fysiske trafiksikkerhetstiltak

Nasjonale tilstandsmål

Møteulykker og utforkjøringsulykker (kapittel 7.2)	Andel av trafikkarbeidet på riksveger med fartsgrense 70 km/t eller høyere som foregår på møtefrie veger	49,3 % pr 1/1-2018	54,1 % pr 1/1-2022
	Antall km riksveg med fartsgrense 70 km/t eller høyere som er gjennomgått og som tilfredsstiller minstestandarden i NTP med tanke på å forhindre alvorlige utforkjøringsulykker		1500 km (utbedres i 2018-2023) ^C

Kommunale tiltak:

Beskrivelser av kommunens prioriteringer de neste årene synliggjøres i eget vedlegg «Handlingsplan 2020-2022».

7 Økonomi

Trafiksikkerhetstiltakene i denne planen skal innarbeides i økonomiplanen. Samtidig skal tiltak som går over flere år, samt tiltak med oppstart i handlingsplanperioden prioriteres i budsjettet hvert år fra 2020 til og med 2022.

Enhetsledere har ansvaret for å innarbeide utgiftene innenfor eget budsjettområde.

8 Evaluering / Rullering

Enhetslederne rapporterer årlig på tiltak innenfor eget ansvarsområde, til plankoordinatoren, som så sammenfatter dette og legger fram en samlet rapport til Kommunedirektøren.

Kommunedirektøren rapporterer årlig til kommunestyret/bystyret.