

# Trafikksikkerhetsplan for Nord-Fron kommune 2026 – 2030

Vedtatt av kommunestyret i Nord-Fron kommune dd.mm.åååå



# Innhold

Innhold .....	2
1. Innledning.....	3
1.1. Historikk.....	3
2. Nasjonale og regionale føringer for trafikksikkerhetsarbeidet.....	3
2.1. Nullvisjonen .....	4
2.2. FNs bærekraftsmål .....	4
2.3. Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan (NTP) 2025-2036 .....	5
2.4. Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2022-2025 .....	5
2.5. <i>Regional plan for samferdsel</i> .....	6
2.6. Folkehelse og trafikksikkerhet .....	6
3. Forankring, organisering og arbeid med kommunal trafikksikkerhetsplan i Nord-Fron.....	6
4. Trafikksikkerhetsutvalget og hvilke funksjoner som er representert: .....	7
5. Trafikksikkerhetssituasjonen i kommunen .....	7
5.1. Ulykkesituasjonen / -utviklingen i Nord-Fron kommune .....	7
5.2. Ulykkesstatistikk .....	7
6. Mål og innsatsområder.....	8
6.1. Visjon og mål .....	8
6.2. Innsatsområder og delmål.....	9
7. Handlingsdel med tiltaksliste.....	9
7.1. Organisatoriske tiltak.....	9
Trafikksikker kommune og andre organisatoriske tiltak.....	9
Ivareta trafikksikkerhet i arealplaner.....	9
Ivareta trafikksikkerhet for de ansattes tjenestereiser.....	9
7.2. Fysiske tiltak .....	10
7.3. Trafikantrettede tiltak med kommunalt ansvar .....	10
Drift og vedlikehold .....	10
Bruk av ny teknologi i trafikksikkerhetsarbeidet .....	10
<b>8. Organisatoriske tiltak.....</b>	<b>10</b>
9. Vedlegg .....	12
10. Prioriteringsliste for fysiske tiltak: .....	13

# Forord

## 1. 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 Nasjonal transportplan 2025-2036 og etappemålet for 2030, 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 kommunens arbeid skal være et bidrag for å nå de nasjonale målene. Kommunen har flere roller og oppgaver som innebærer at en direkte eller indirekte har mange muligheter til å bedre trafikksikkerheten, som:

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

Kommunens trafikksikkerhetsarbeid omfatter aktiviteter innenfor alle disse områdene.

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

Trafikksikkerhetsplan for Nord-Fron kommune vil danne grunnlaget for videreføring av kommunens trafikksikkerhetsarbeid.

### 1.1. Historikk

Nord-Fron kommune har hatt egne trafikksikkerhetsplaner siden år 2000. Den forrige planen utløp i 2025. Planene har vært et styringsverktøy for et målrettet trafikksikkerhetsarbeid i kommunen, og dette arbeidet videreføres og styrkes gjennom denne planen.

## 2. Nasjonale og regionale føringer for trafikksikkerhetsarbeidet

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

- Nullvisjonen
- FNs bærekraftsmål
- Meld. St. 14 (2023–2024) Nasjonal transportplan 2025–2036
  - Pkt 8.6 Barnas transportplan (Nasjonal transportplan)

- Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på veg 2022-2025
- Regional transportplan, regionale folkehelseplaner eller tilsvarende for fylkene

## 2.1. Nullvisjonen

Nullvisjonen om ingen drepte eller hardt skadde i trafikken ble vedtatt i 2001, og har dermed vært grunnlaget for trafiksikkerhetsarbeidet i Norge i over 20 år. Nullvisjonen gjelder hele transportsystemet. Utfordringene er imidlertid størst i vegtrafikken, og nullvisjonen har derfor hatt størst betydning her. Den har gitt oss noe å strekke oss etter. Samtidig har den gitt en tydelig retning for innsatsen, og et klart grunnlag for å gjøre prioriteringer. Nullvisjonen forutsetter et langsiktig, systematisk, kunnskapsbasert og målrettet arbeid av alle aktører som påvirker sikkerheten i vegsystemet.

## 2.2. FNs bærekraftsmål

FNs bærekraftsmål er verdens felles arbeidsplan for å utrydde fattigdom, bekjempe ulikhet og stoppe klimaendringene innen 2030. Vi har Meld. St. 40 (2020–2021) «Mål med mening», som er Norges handlingsplan for å nå bærekraftsmålene innen 2030, som blant annet viser til Nullvisjonen for trafikken.

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 8 Anstendig arbeid og økonomisk vekst:**  
Delmål 8.8) Beskytte arbeiderrettigheter og fremme et trygt og sikkert arbeidsmiljø for alle arbeidstakere [...]
- **Mål 11 bærekraftige byer og samfunn:**  
Delmål 11.2) Innen 2030 sørge for tilgang til trygge, rimelige, tilgjengelige og bærekraftige transportsystemer for alle, spesielt for personer i sårbare situasjoner, kvinner, barn, personer med funksjonsnedsettelse og eldre
- **Mål 12 Ansvarlig forbruk og produksjon:**  
Delmål 12.6) Stimulere selskaper, særlig store og flernasjonale selskaper, til å ta i bruk bærekraftige metoder og integrere informasjon om egen bærekraft i sine rapporteringsrutiner  
Delmål 12.7) Fremme bærekraftige ordninger for offentlige anskaffelser, i samsvar med de enkelte landenes politikk og prioriteringer
- **Mål 17 Samarbeid for å nå målene:**  
Styrke virkemidlene som trengs for å gjennomføre arbeidet, og fornye globale partnerskap for bærekraftig utvikling

### 2.3. Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan (NTP) 2025-2036

Regjeringens overordnede mål for transportpolitikken er et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i hele landet.

Regjeringen opprettholder derfor ambisjonen fra Nasjonal transportplan 2022–2033, men forsterker den gjennom tallfestede etappemål:

- Innen 2030 skal det maksimalt være 350 drepte og hardt skadde i veitrafikken, hvorav maksimalt 50 drepte. Ingen skal omkomme i veitrafikken i 2050.

Trafikksikkerhetsarbeidet er sektorovergripende. Et stort antall aktører er involvert i arbeidet på tvers av sektorer, forvaltningsnivåer og mellom offentlig og privat virksomhet. I tillegg til transportsektoren kreves innsats fra justissektoren, helsesektoren, utdanningssektoren og kommunesektoren. Det er summen av den samlede innsatsen til statlige, fylkeskommunale og kommunale aktører, interesseorganisasjoner og næringslivsaktører som skal bidra til at målene nås i samsvar med nullvisjonen.

Statens vegvesen har et særskilt ansvar som sektoransvarlig. Fylkeskommunene og Trygg Trafikk har ansvar for å initiere samordning og samarbeid, og sørge for at de ulike delene av samarbeidsmodellen fungerer.

#### 2.3.1 Barnas transportplan

Barn og unge er både dagens og framtidens trafikanter. Et godt transportsystem skal være trafiksikkert og tilpasset alle, og lar barn og unge leve aktive liv i bygd og by. God trafikk- og arealplanlegging tar hensyn til de yngste og deres behov. Barn og unge er sårbare, og deres ferdsel i trafikken krever målrettede tiltak.

Regjeringen vil (utdrag fra Barnas transportplan):

- gi barn gode muligheter til å være aktive og selvstendige trafikanter
- ta hensyn til barn og unges behov i areal- og transportplanleggingen
- prioritere en ramme på 500 mill. kroner i første seksårsperiode til tiltak som bedrer trafiksikkerheten for barn og unge, herunder etablere en tilskuddsordning for å stimulere til lokalt arbeid for trygge skoleveier og nærmiljøer
- jobbe for nullvisjonen, det vil si at ingen mennesker skal bli hardt skadd eller drept i trafikken.

### 2.4. Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på veg 2022-2025

Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet 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 ambisjoner og overordnede prioriteringer i NTP.

Formålet med tiltaksplanen er å operasjonalisere målene og innsatsområdene i NTP. Planen viser et bredt spekter av omforente og faglig forankrede tiltak, som vil bidra til at vi når etappemålet i NTP.

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.

### 2.5. Regional plan for samferdsel

Den tidligere planen (2018-2030) er under revisjon. Ny samferdselsstrategi skal utarbeides i perioden 2024-2028 som del av Innlandsstrategien.

### 2.6. Folkehelse og trafikksikkerhet

Jf. folkehelseovens § 4 skal kommunen bidra til å forebygge skade og lidelse innen de oppgaver og med de virkemidler kommunen er tillagt. Meld. St. 15 (2022–2023) Folkehelsemeldinga— Nasjonal strategi for utjamning av sosiale helseforskjellar omtaler blant annet det ulykkesforebyggende arbeidet generelt og trafikkulykkesforebygging spesielt. Her rettes det fokus på nullvisjonen og etappemålene for reduksjon i drepte og hardt skadde frem mot 2030.

Meldingen beskriver også tiltaket Trafikksikker kommune: “Skadeførebygging og trafikktryggleik utgjer derfor ein sentral del av ansvaret til kommunane. Trygg Trafikk har utvikla godkjenningsordningane Trafikksikker kommune og Trafikksikker fylkeskommune for å rettleie kommunane til systematisk og samordna trafikktryggleiksarbeid på tvers av relevante sektorar.”

## 3. Forankring, organisering og arbeid med kommunal trafikksikkerhetsplan i Nord-Fron

Administrativt er ansvaret med trafikksikkerhetsarbeidet lagt til kommunedirektøren. Utarbeidelse av trafikksikkerhetsplanen er tillagt tjenesteområde Areal og Teknisk. Oppfølging av trafikksikkerhetsplanen og vilkårene i forhold til trafikksikker kommune er tillagt den enkelte sektorleder. Det er av stor betydning for gjennomføringen av planen at alle avdelinger og ansatte blir gjort kjent med arbeidet og de rutiner og regler som gjelder. Konkret oppfølging er lagt til tjenesteområdene:

- Barnehagene har ansvar for oppfølging i barnehagene.
- Rektorene / tjenesteleder skoler har ansvar for oppfølging i skolene.
- Flyktningskonsulent i samarbeid med voksenopplæringen har ansvar for oppfølging ovenfor asylsøkere.
- Helse og omsorg har ansvar for oppfølging innenfor sine områder.
- Kultur har ansvar for oppfølging innenfor sine områder.
- Eldrerådet har ansvar for oppfølging innenfor sine områder.
- Teknisk område har ansvar for oppfølging på vegnettet i samarbeid med fylke og Vegvesen.

Politisk så er det utval for miljø, landbruk og areal (MLA), som også er kommunens faste utvalgt for plansaker, som har det planfaglige ansvaret. Over MLA står kommunestyret som er det kommunale organet som vedtar trafikksikkerhetsplanen.

Budsjettmessige og administrative konsekvenser

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

Sektorledere har ansvaret for å innarbeide utgiftene innenfor eget budsjettområde.

#### 4. Trafikksikkerhetsutvalget og hvilke funksjoner som er representert:

Kommunene står fritt i forhold hvordan trafikksikringsarbeidet er organisert. For Nord-Fron så er det et eget trafikksikkerhetsutvalg som er sammensatt av følgende funksjoner representert: 2 politikere, representant fra politiet, representant fra grunnskole /barnehage, representant fra administrasjonen, tjenesteleder Areal og Teknisk samt barnetalsperson i Nord-Fron. Sekretærfunksjonen for dette utvalget er tillagt Areal og Teknisk.

#### 5. Trafikksikkerhetssituasjonen i kommunen

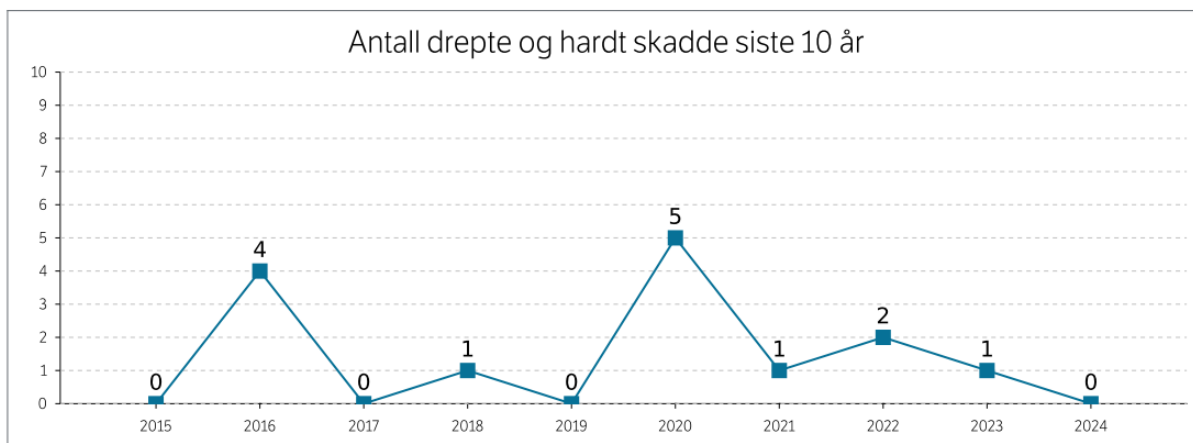
Ulykker og skader i trafikken påfører menneskene som rammes store lidelser. De er også svært kostbare for samfunnet. Helse- og omsorgstjenestene i kommunene må ta store deler av regningen. Det lønner seg derfor å forebygge og jobbe helsefremmende.

I tillegg til de alvorligste trafikkulykkene og for mange hardt skadde, er det en underrapportering i den offisielle statistikken som gjør at ikke alle ulykker fanges opp. Dette gjelder spesielt for eneulykker med myke trafikanter og for ulykker med lettere skader.

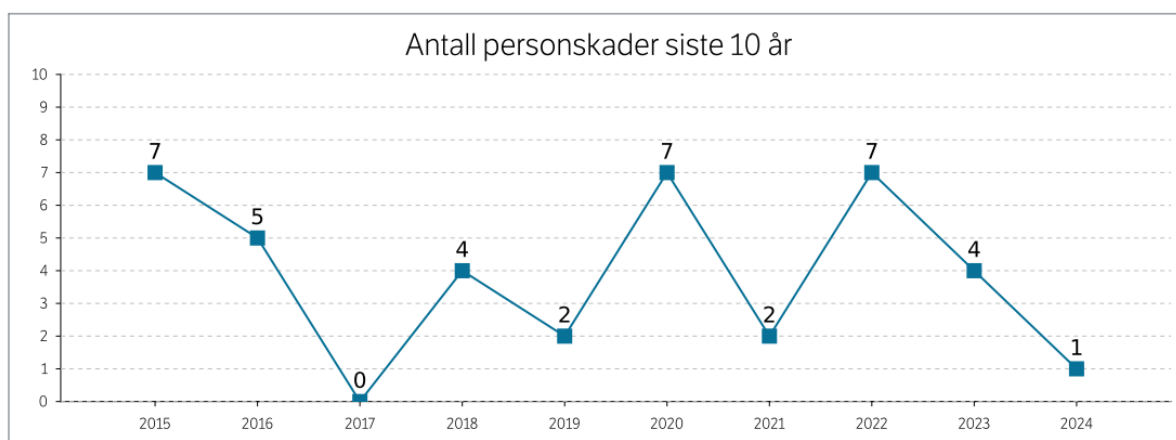
##### 5.1. Ulykkessituasjonen / -utviklingen i Nord-Fron kommune

Kommunen mottar årlig oppdatert ulykkesstatistikk for kommunen. Denne viser over år at det lokalt er en nedgang i ulykker med drepte og skadde. Samme utvikling ses også på landsbasis. Dette betyr at det store arbeidet som er gjort både nasjonalt, regionalt og lokalt for å redusere antall ulykker går i riktig retning.

##### 5.2. Ulykkesstatistikk



*Antall drepte og hardt skadde i Nord-Fron siste 10 år*



*Antall personskader i Nord-Fron siste 10 år*

## 6. Mål og innsatsområder

### 6.1. Visjon og mål

Nord-Fron har i likhet med Stortinget, andre kommuner og Innlandet fylkeskommune en nullvisjon som innebærer at ingen skal bli drept eller hardt skadde i trafikken i kommunen.

#### Målsetning

Nord-Fron kommune har som målsetning å gjøre trafikken i kommunen så sikker som mulig for alle trafikanter.

Trafikksikkerhetsplanen skal være et redskap for å planlegge, samordne og gjennomføre arbeidet med trafikksikkerhet i Nord-Fron, og inneholde prioriterte forebyggende og fysiske tiltak med lokal og tverrsektoriell oppslutning.

Det er òg fortsatt en målsetting å være godkjent som Trafikksikker kommune.

## 6.2. Innsatsområder og delmål

### Delmål:

- a) Skape en trafiksikkerhetskultur i Nord-Fron der flest mulig tenker og handler trafiksikkert.
- b) Ingen ulykker med barnehagebarn. Trafiksikkerhet – opplæring og holdningsskaping – skal være et viktig tema i alle barnehager.
- c) Ingen ulykker med skolebarn. Ingen skolebarn skal bli skadd på vei til og fra skolen, og til og fra fritidsaktiviteter.
- d) Redusere ungdomsulykkene. Tiltak mot aldersgruppen 15-24 år med spesielt fokus på utforkjøringer og møteulykker.
- f) Holdningsskape tiltak mot foreldre/andre voksne. Disse er rollemodeller for framtidige trafikanter.
- g) Gjennomføre fysiske utbedringer der det i dag er unødig høy risiko. Fokuser på kommunen sin rolle som betydelig veieier, skole- og barnehageeier, arbeidsgiver og kjøper av transporttjenester.
- i) Fokuser på kommunen sin rolle som ansvarlig for alle bosatte sin helse, miljø og sikkerhet.

## 7. Handlingsdel med tiltaksliste

### 7.1. Organisatoriske tiltak

#### **Trafiksikker kommune og andre organisatoriske tiltak**

Trafiksikker kommune er et organisatorisk trafiksikkerhetstiltak og ei nasjonal godkjenningsordning i regi av Trygg Trafikk. Godkjenningsordningen bygger utelukkende på lover og forskrifter som kommunene allerede er pålagt å følge.

Gjennom godkjenningsordningen systemiseres trafiksikkerhetsarbeidet som et tverrfaglig og tverrsektorielt arbeid. For å bli godkjent som Trafiksikker kommune skal kommunen ha innarbeidet rutiner og systemer som kvalitetssikrer trafiksikkerhetsarbeidet.

Godkjenningen har en varighet på tre år og kommunen kan deretter bli regodkjent.

#### **Ivareta trafiksikkerhet i arealplaner**

Trafiksikkerhet skal vurderes og vektlegges for alle nye byggeområder ved utarbeidelse av kommuneplanens arealdel, samt ved behandling av reguleringsplaner.

#### **Ivareta trafiksikkerhet for de ansattes tjenestereiser**

Kommunen har innarbeidet trafiksikkerhet i HMS/internkontrollsystemet som inneholder regler for reiser og transport i kommunens regi, og ved kjøp av transporttjenester. Trafiksikkerhet skal være et årlig tema i kommunens arbeidsmiljøutvalg (AMU).

## 7.2. Fysiske tiltak

Kommunen har ansvar for å gjennomføre trafiksikkerhetstiltak på det kommunale vegnettet, men kan også komme med innspill til tiltak på fylkesveger og riks- og europaveger.

Prioritert liste for fysiske tiltak er vedlegg til planen.

## 7.3. Trafikantrettede tiltak med kommunalt ansvar

I Nasjonal Tiltaksplan for trafiksikkerhet på veg 2022-2025, er det satt mål for tilstandsutvikling innenfor 15 områder der tilstandsendringer er av vesentlig betydning for utviklingen i antall drepte og hardt skadde. Denne oversikten blir oppdatert med ny tiltaksplan i mars 2026.

Se vedlegg 1 for oversikt

### Drift og vedlikehold

Kommunen skal:

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

### Bruk av ny teknologi i trafiksikkerhetsarbeidet

Kommunen skal:

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

## 8. Organisatoriske tiltak

Innsatsområde	Kommunen skal	Ansvarlig	Når
Fart	• påvirke sine ansatte i tjeneste til å opptre med minst mulig risiko i trafikken.	<i>Komdir</i>	<i>Årlig</i>
	• utarbeide retningslinjer for tjenestereiser og forankret denne i alle sektorer.	<i>Komdir</i>	<i>Årlig</i>
	• ha trafiksikkerhet som årlig tema i kommunens arbeidsmiljøutvalg (AMU).	<i>Komdir</i>	<i>Årlig</i>
	• stille krav til samarbeidspartnere om trafiksikker adferd (transporttjenester og vei og vedlikeholdstjenester) ved kjøp av transporttjenester som innarbeides i anbudsokumentene.	<i>Komdir</i>	Når aktuelt
	• gjennomføre kurs/gi opplæring for alle ansatte i trafiksikkerhet og HMS.	<i>Komdir</i>	<i>Årlig</i>
Rus	• arbeide aktivt for å forhindre at ansatte er påvirket av legal eller illegale rusmidler i tjenesten.	<i>Innkjøp</i>	Kontinuerlig
	• ved kjøp eller leasing av nye biler innarbeide alkohol som en del av anbudsgrunnlaget.	<i>Innkjøp</i>	Ved innkjøp

Beltebruk og riktig sikring av barn	<ul style="list-style-type: none"> <li>alltid velge busser med 3-punktsbelte ved leie av busser til transport i kommunal regi.</li> </ul>	<i>Alle</i>	Når aktuelt
	<ul style="list-style-type: none"> <li>i retningslinjene for tjenestereiser, uttrykke en tydelig forventning om at alle kommunens ansatte bruker sikkerhetsbelte ved transport i tjeneste. Dette gjelder både bil og buss.</li> </ul>	<i>Komdir</i>	Ved revisjon av retningslinjer
	<ul style="list-style-type: none"> <li>gjennom helsestasjonenes virksomhet ha økt fokus på temaet barn i bil og da spesielt at barna skal sitte sikret bakovervendt i bil til de er minst fire år.</li> </ul>	<i>Oppvekst</i>	Kontinuerlig
	<ul style="list-style-type: none"> <li>i kommunale barnehager gjennomføre tiltak for å øke fokus på sikring av barn i bil.</li> </ul>	<i>Oppvekst</i>	Høst årlig
	<ul style="list-style-type: none"> <li>oppfordre til at også private barnehagene følger ovennevnte tiltak.</li> </ul>	<i>Oppvekst</i>	Årlig
Uoppmerksomhet	<ul style="list-style-type: none"> <li>i retningslinjene for tjenestereiser, uttrykke en tydelig forventning om at alle kommunens ansatte i minst mulig grad bruker utstyr som tar oppmerksomheten fra føreren.</li> </ul>	<i>Personal</i>	Ved revisjon av retningslinjer
	<ul style="list-style-type: none"> <li>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.</li> </ul>	<i>Personal</i>	Ved revisjon av retningslinjer
	<ul style="list-style-type: none"> <li>ved inngåelse av avtaler/anbud stille krav til trafiksikkerhet.</li> </ul>	<i>Innkjøp</i>	Ved anbud
Barn (0-14)	<ul style="list-style-type: none"> <li>vurdere rett til skoleskys i henhold til kriterier for særlig farlig eller vanskelig skolevei.</li> </ul>	<i>Oppvekst</i>	Ved henvendelser
	<ul style="list-style-type: none"> <li>arbeide for trafiksikre soner rundt skolene, som blant annet innebærer tiltak knyttet til holdninger og adferd til både barn og voksne.</li> </ul>	<i>Oppvekst</i>	I planarbeid
	<ul style="list-style-type: none"> <li>legge til rette for at flere kan sykle eller gå til skolen.</li> </ul>	<i>Oppvekst</i>	I planarbeid
	<ul style="list-style-type: none"> <li>oppfylle forpliktelsene som inngår i Trafikksikker kommune for kommunale skoler og barnehager.</li> </ul>	<i>Oppvekst</i>	Kontinuerlig
	<ul style="list-style-type: none"> <li>påvirke til at private barnehager skal være godkjent som Trafikksikker barnehage.</li> </ul>	<i>Oppvekst</i>	Kontinuerlig
	<ul style="list-style-type: none"> <li>sørge for at ansatte i barnehager og skoler har tilstrekkelig kompetanse for å gjennomføre god trafikkopplæring i tråd med gjeldende rammeverk.</li> </ul>	<i>Oppvekst</i>	Årlig
	<ul style="list-style-type: none"> <li>stimulere lag og foreninger til at barn og ungdom sikres best mulig og at voksne som transportører kjører med lavest mulig risiko til og fra fritidsaktiviteter.</li> </ul>	<i>Kultur</i>	Årlig
	<ul style="list-style-type: none"> <li>stimulere lag og foreninger til å innarbeide retningslinjer for transport innenfor sin virksomhet.</li> </ul>	<i>Kultur</i>	Årlig
	<ul style="list-style-type: none"> <li>i samarbeid med elevenes foresatte ha fokus på trafiksikkerhet og forebygging av ulykker, og dette skal inngå i årsplaner.</li> </ul>	<i>Oppvekst</i>	Årlig
	<ul style="list-style-type: none"> <li>sørge for god sykkelopplæring i tråd med kompetansemål i Kunnskapsløftet.</li> </ul>	<i>Oppvekst</i>	Årlig
	<ul style="list-style-type: none"> <li>ta i bruk læringsressurser om trafiksikkerhet i barnehager og i skolen.</li> </ul>	<i>Oppvekst</i>	Årlig
Ungdom og unge førere	<ul style="list-style-type: none"> <li>sørge for nødvendig kompetanse for å tilby valgfaget trafikk på ungdomstrinnet.</li> </ul>	<i>Oppvekst</i>	Kontinuerlig
	<ul style="list-style-type: none"> <li>tilby trafikalt grunnkurs som en del av valgfag trafikk.</li> </ul>	<i>Oppvekst</i>	Årlig
	<ul style="list-style-type: none"> <li>sørge for at kommunens ungdomsråd gis kompetanse om trafiksikkerhet.</li> </ul>	<i>Kultur</i>	Årlig
	<ul style="list-style-type: none"> <li>ta i bruk læringsressurser om trafiksikkerhet på ungdomstrinnet.</li> </ul>	<i>Oppvekst</i>	Årlig

Eldre trafikanter	<ul style="list-style-type: none"> <li>• legge til grunn universell utforming ved fysisk utforming av veger og gangfelt for å ivareta eldre trafikanter og trafikanter med funksjonsnedsettelse.</li> </ul>	<i>helse</i>	Ved planlegging
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• stimulere pensjonistforeninger til å innlemme tema trafiksikkerhet i sin virksomhet.</li> </ul>	<i>Helse</i>	Årlig
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• legge til rette for at trafiksikkerhet blir tema i kommunens eldreråd.</li> </ul>	<i>Helse</i>	Årlig
Gående og syklende	<ul style="list-style-type: none"> <li>• årlig sette søkelys på betydningen av at syklister og fotgjengere bruker personlig sikkerhetsutstyr i trafikken, eksempelvis sykkelhjelmer og reflekser.</li> </ul>	<i>Kultur</i>	Årlig/høst
Drift og vedlikehold  Fysiske tiltak, kommunal vei (prioritert rekkefølge)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• beholde og videreutvikle det daglige trafiksikkerhetsfokus i kjerneoppgavene innen drift og vedlikehold.</li> </ul>	VVA	Kontinuerlig
Fysiske tiltak riks- og fylkesvei		VVA	Årlig

## 9. Vedlegg

### Vedlegg 1 Tiltaksområder fra Nasjonal tiltaksplan 2022-2025

Innsatsområde	Tilstandsmål/tilstandsformulering
Fart	Innen 2026 skal 72 prosent av kjøretøyene overholde fartsgrensen (2021 = 60,1 prosent).
Rus	Innen 2026 skal maksimalt: <ul style="list-style-type: none"> <li>• 0,1 prosent av trafikkarbeidet utføres under påvirkning av alkohol over 0,2 promille (2016/2017 = 0,2 prosent).</li> <li>• 0,4 prosent av trafikkarbeidet utføres under påvirkning av narkotika over straffbarhetsgrensen (2016/2017 = 0,7 prosent).</li> </ul>
Beltebruk og riktig sikring av barn	Innen 2026 skal: <ul style="list-style-type: none"> <li>• 98,5 prosent av alle førere og forsetepassasjerer i lette biler bruke bilbelte (2019 = 97,4 prosent).</li> <li>• 95 prosent av alle førere i tunge godsbiler bruke bilbelte (2019 = 86,5 prosent) 75 prosent av alle barn i alderen 1-3 år være sikret bakovervendt når de sitter i bil (2021 = 65 prosent).</li> <li>• 85 prosent av alle barn i alderen 1-8 år være riktig sikret i bil (2021 = 82 prosent).</li> </ul>
Uoppmerksomhet	I planperioden 2022-2025 vil aktørene fortsette og videreutvikle arbeidet for å få ned antall ulykker som skyldes uoppmerksomhet på grunn av distraksjon.
Barn (0-14 år)	I planperioden 2022-2025 skal det være minst to år uten omkomne barn i trafikken i alderen 0-14 år. I samme periode skal det i gjennomsnitt ikke være mer enn 15 drepte og hardt skadde barn per år.
Ungdom og unge førere	I planperioden 2022-2025 skal gjennomsnittlig risiko for bilførere i alderen 18 og 19 år å bli drept eller hardt skadd være 25 prosent lavere enn gjennomsnittet for årene 2018 og 2019.
Eldre trafikanter	I planperioden 2022-2025 skal gjennomsnittlig risiko for: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bilførere i aldersgruppen 75+ å bli drept eller hardt skadd være 25 prosent lavere enn i årene 2018 og 2019 (per kjørt km).</li> <li>• Fotgjengere i aldersgruppen 75+ å bli drept eller hardt skadd være 25 prosent lavere enn i årene 2018 og 2019 (per gåkm).</li> </ul>
Gående og syklende	I planperioden 2022-2025 skal gjennomsnittlig risiko for: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Fotgjengere å bli drept eller hardt skadd være 25 prosent lavere enn i årene 2018 og 2019 (per gåkm).</li> <li>• Syklister å bli drept eller hardt skadd være 25 prosent lavere enn i årene 2018 og 2019 (per sykkelkm)</li> </ul> Innen 2026 skal: <ul style="list-style-type: none"> <li>• 75 prosent av syklister bruke sykkelhjelmer (2019 = 65,9 prosent).</li> <li>• 53 prosent av fotgjengerne bruke reflekser på belyst vei i mørke (2021 = 46 prosent).</li> </ul>

Motorsykel og moped	I planperioden 2022-2025 skal <ul style="list-style-type: none"> <li>• gjennomsnittlig risiko for å bli drept eller hardt skadd på henholdsvis moped, lett motorsykel og tung motorsykel være 25 prosent lavere enn i perioden 2017-2020 (per personkm).</li> </ul>
Godstransport på vei	I 2026 skal minst 30 prosent av alle godskjøretøy med tillatt totalvekt > 3,5 tonn og minst 45 prosent av alle varebiler med tillatt totalvekt ≤ 3,5 tonn hverken ha 2er eller 3er feil ved periodisk kjøretøykontroll. (2020 = 27,1 prosent > 3,5 tonn og 39,5 prosent ≤ 3,5 tonn).
Møteulykker og utforkjøringsulykker	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Innen 1/1-2028 skal 60 prosent av trafikkarbeidet på riksveier med fartsgrense 70 km/t eller høyere foregå på møtefrie veier (1/1- 2021 = 53,3 prosent).</li> <li>• Det skal gjennom en systematisk tilnærming arbeides for å redusere risikoen for alvorlige utforkjøringsulykker på riksveier og fylkesveier.</li> </ul>
Drift og vedlikehold	I planperioden 2022-2025 vil veieierne beholde og videreutvikle det daglige trafiksikkerhetsfokuset i kjerneoppgavene innen drift og vedlikehold.
Bruk av ny teknologi i trafiksikkerhetsarbeidet	Norge skal ligge langt framme innenfor intelligente transportsystemer, der vei- og kjøretøyteknologi inngår, og tilgjengelige systemer som bedrer trafiksikkerheten er tatt i bruk. På førersiden skal opplæring være tilpasset ny teknologi.
Trafiksikkerhetsarbeid i offentlige og private virksomheter	Innen 1/1-2026 skal: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Minst 200 kommuner være godkjent som Trafiksikker kommune (31/12-2021 = 130 kommuner + 1 bydel (i Oslo)).</li> <li>• Et flertall av fylkeskommunene være godkjent som Trafiksikker fylkeskommune (31/12-2021 = 2 fylkeskommuner).</li> <li>• Det finnes og være tatt i bruk verktøy for organisatorisk trafikk- sikkerhetsarbeid som er relevante for alle private virksomheter der ferdsel i veitrafikken er en sentral del av virksomheten.</li> </ul>
Arbeid for å styrke kunnskapsgrunnlaget	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Det skal foreligge oppdatert og ny kunnskap som gjør oss i stand til å gjøre gode prioriteringer for å sikre en reduksjon i drepte og hardt skadde i samsvar med ambisjonsnivået i NTP 2022-2033.</li> <li>• Det skal være etablert et system for skaderegistrering som blant annet bidrar til at det i NTP 2026-2037 kan settes en ambisjon for reduksjon i drepte og hardt skadde basert på det reelle omfanget.</li> <li>• Det skal foreligge oppdaterte beregningsverktøy som grunnlag for prioriteringer gjeldende fra og med 2026.</li> </ul>

## 10. Prioriteringsliste for fysiske tiltak:

Utfordring	Tiltak på vegnettet	Ansvar	År	Merknad
En del skilt uten vedtak og noen skilt mangler	Skifte ut skilt iht. Vedtatt skiltplan (2025)	NFK	2026	2/3 skiftet i 2025, resterende tas våren 2026
Høy fart i tett bebodde områder	Fartsdemper, generelt.	NFK	Årlig	Vurderes ift budsjett og plassering
Trafikkfarlige punkt	Rekkverk	NFK	Årlig	Vurderes ift budsjett
Gatelys, utskifting av gammel og dårlig armatur	Generelt	NFK	Årlig	Vurderes ift budsjett
Nyetablering av gatelys langs skolevei	Sørdorp og del av Huskero mm.	NFK	2026	Utbygde felt som mangler gatelys
Grusveier og dårlig asfalt bør bedres	Asfaltering/reasfaltering	NFK	Årlig	Vurderes årlig ift budsjett
Farlig veg	Skåbuvegen fra Lomoen, fv 255	IFK	2027-	
Farlig vei for gående	Gang/sykkelveg langs Skåbuvegen fram til Storodden, fv 255	IFK		Spilt inn på høring, men

				ligger ikke i fylkets handlingsplan for 26-29
Farlig vei for gående	Gang/sykkelveg langs Gudbrandsdalsvegen Vinstra-Harpefoss, fv 312	IFK	2026-	Spilt inn på høring, men ligger ikke i fylkets handlingsplan for 26-29
Farlig vei for gående	Gang/sykkelveg langs Gudbrandsdalsvegen fra Bøygen til Bosåa, fv 312	IFK	2026-	Spilt inn på høring, men ligger ikke i fylkets handlingsplan for 26-29
Stor trafikk og høy hastighet Fv 2532 Rustvegen	Fjerne bom på Fv 2522 ved Hestskobakken.	Alle	2026-	Tiltaket vil flytte trafikk tilbake til gamle E6 som er dimensjonert for trafikkmengden.