



## **Temaplan for trafikksikkerhet 2024-2028**

Vedtatt av kommunestyret i sak 23/1340 12.12.2023





# Innholdsfortegnelse

<b>1 Innledning</b> .....	<b>4</b>
1.1 Historikk .....	4
1.2 Organisering av trafikksikkerhetsarbeidet .....	5
<b>2 Nasjonale og regionale føringer</b> .....	<b>6</b>
2.1 FNs bærekraftsmål.....	6
2.2 Trafikksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering .....	7
2.3 Nasjonal transportplan 2022-2033 .....	7
2.4 Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025 .....	8
2.5 Delstrategi trafikksikkerhet 2019-2023.....	8
2.6 Folkehelse og trafikksikkerhet .....	9
2.7 Trafikksikker kommune .....	9
<b>3 Ulykker og utvikling</b> .....	<b>11</b>
3.1 utfordringer i kommunen.....	11
3.2 Analyse av ulykkene .....	12
<b>4 Målet med trafikksikkerhetsarbeid</b> .....	<b>14</b>
<b>5 Strategi og tiltak</b> .....	<b>15</b>
5.1 Trafikksikker adferd .....	15
5.2 Beltebruk og riktig sikring av barn .....	15
5.3 Barn, ungdom og unge sjåførere .....	16
5.4 Eldre trafikanter og trafikanter med nedsatt funksjonsevne.....	17
5.5 Myke trafikanter .....	17
5.6 Møte- og utforkjøringsulykker .....	17
5.7 Drift og vedlikehold .....	17
5.8 Fysiske tiltak og godkjenning .....	18
<b>6 Økonomi og rapportering</b> .....	<b>19</b>
6.1 Økonomi.....	19
6.2 Rapportering .....	19

# 1 Innledning

Visjonen om null drepte eller hardt skadde ligger til grunn for trafikksikkerhetsarbeidet i Norge, og siden 2010 er det satt etappemål for arbeidet mot nullvisjonen. I [Nasjonal transportplan 2022-2033](#) framgår det at det maksimalt skal være 350 hardt skadde i trafikken, hvorav maksimalt 50 drepte. Ingen skal omkomme i vegtrafikken i 2050.

Trafikksikkerhetsarbeid handler om å redusere risikoen for skader og ulykker blant alle trafikanter. Temaplan for trafikksikkerhet 2024-2028 skal bidra til dette, til å nå de nasjonale målene, samt ivareta de viktigste prioriteringene for å øke trafikksikkerheten i kommunen. Som kommune har vi flere roller og oppgaver som innebærer at vi direkte eller indirekte har muligheter til å forbedre trafikksikkerheten. Dette kan dreie seg om eksempelvis planmyndighet, vegeier, skole- og barnehageeier, arbeidsgiver, transportkjøper eller folkehelseaktør.

I henhold til [folkehelseloven](#) og [plan- og bygningsloven](#) har vi et generelt ansvar for å forebygge skader og ulykker. Vi har også ansvar for drift og vedlikehold av det kommunale vegnettet, og som vegeier har vi et spesifikt ansvar for trafikksikkerhetstiltak, ref. [veglova](#).

[Kommuneplanens samfunnsdel 2023-2035](#) forteller om hvem vi som kommune ønsker å være, og hvordan vi kan være aktiv og attraktiv – sammen. Vi ønsker å være en kommune som satser på trafikksikkerhet, og som sammen jobber med holdningsskapende arbeid, så vel som fysiske tiltak, for å forbedre sikkerheten. Vi ønsker å vise satsingen gjennom å bli sertifisert som trafikksikker kommune.

## 1.1 Historikk

Temaplan for trafikksikkerhet 2024-2028 er nummer to i rekken av trafikksikkerhetsplaner for Skaun kommune, og har, i likhet med den forrige planen, som hovedfunksjon å være et styringsverktøy for kommunens trafikksikkerhetsarbeid. Ved utarbeiding av planen har samordning med overordnede planer, som Trøndelag fylkeskommunes [Delstrategi trafikksikkerhet 2019-2023](#), blitt vektlagt. Denne strategien blir forsterket i det videre arbeidet, og gjennom blant annet [Nasjonal transportplan 2022-2033](#), [Trafikksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering](#) og [Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025](#), har de nasjonale føringene blitt tydeligere og konkretisert.

## 1.2 Organisering av trafikksikkerhetsarbeidet

Trafikksikkerhetsarbeidet i Skaun kommune er forankret hos Kommunedirektøren, og ansvaret for prosessen med å utarbeide en ny trafikksikkerhetsplan for perioden 2024 til 2028 er tillagt trafikksikkerhetsansvarlig ved enheten Plan og miljø.

I september 2014 vedtok kommunestyret at plan- og miljøutvalget (PMU) skal ha funksjon som trafikksikkerhetsutvalg. Det betyr at det er PMU som behandler trafikksikkerhetssaker, eksempelvis saker som omhandler sikringsskyss. Dersom det er nødvendig kan utvalget suppleres med en representant fra politi, Statens vegvesen, Trøndelag fylkeskommune, Trygg Trafikk og/eller Vy.

I hver sektor i kommunen skal det være en referansegruppe med sektoransvarlig. Dette er av avgjørende betydning for trafikksikkerhetsarbeidet, da den sektoransvarlige har ansvar for blant annet å sørge for at egne tiltak i trafikksikkerhetsplanen blir gjennomført. Kommunens sektorer er Samfunn og kultur, Helse og mestring, Oppvekst, Økonomi og lønn, og Organisasjon.

Eksterne samarbeidspartnere i trafikksikkerhetsarbeidet er Politiet, Statens vegvesen, Trøndelag fylkeskommune, Trygg Trafikk og Vy.



## 2 Nasjonale og regionale føringer

### 2.1 FNs bærekraftsmål

FNs bærekraftsmål er en felles arbeidsplan for å utrydde fattigdom, bekjempe ulikhet og stoppe klimaendringene innen 2030. I forbindelse med kommunens trafikksikkerhetsarbeid er bærekraftsmål 3, 4, 11 og 17 særlig relevante.



#### 3 God helse og livskvalitet

Kommunens delmål 3.6: innen 2030 skal antall dødsfall og skader i verden forårsaket av trafikkulykker halveres.



#### 4 God utdanning

Kommunens delmål 4.7: innen 2030 skal vi sikre at alle elever og studenter tilegner seg den kompetansen som er nødvendig for å fremme bærekraftig utvikling.



#### 11 Bærekraftige byer og lokalsamfunn

Kommunens delmål 11.2: innen 2030 skal vi sørge for at alle har tilgang til trygge, lett tilgjengelige og bærekraftige transportsystemer til en overkommelig pris, og bedre sikkerheten på veiene med tanke på behovene til barn.



#### 17 Samarbeid for å nå målene (ref. Kommuneplanens samfunnsdel 2023-2035)

Kommunens delmål 17.17: stimulere til og fremme velfungerende partnerskap i det offentlige, mellom det offentlige og private og i den siviles samfunn.

## 2.2 Trafikksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering

Regjeringen legger til grunn at Norge er verdensledende innen trafikksikkerhet på veg, som følge av målrettet, tverrsektoriell, kunnskapsbasert og langsiktig innsats.

Trafikkulykker utgjør likevel et betydelig samfunnsproblem, og antallet tapte liv er uakseptabelt. Trafikksikkerheten 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 trafikksikkerhetstiltakene er tatt i bruk. Med et relativt lavt antall trafikkulykker blir ytterligere reduksjon i antallet drepte eller hardt skadde stadig mer krevende og avhengig av økt og felles innsats fra flere offentlige aktører.

Hovedinnretningen i [Trafikksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering](#) er å belyse tverrsektorielle utfordringer og behov i trafikksikkerhetsarbeidet, og bidra til bedre overordnet forankring og økt samordning av den framtidige innsatsen. Regjeringen presenterer seks satsningsområder:

- \* Forankring av tverrsektorielt trafikksikkerhetsarbeid 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
- \* Forskning på trafikksikkerhet

### Framtidige satsingsområder

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

## 2.3 Nasjonal transportplan 2022-2033

I [Nasjonal transportplan 2022-2033](#) er nullvisjonen videreført som regjeringens ambisjon for utviklingen i antall drepte og hardt skadde. Dette er supplert med en ambisjon om at det maksimalt skal være 50 drepte i 2030 og at ingen skal omkomme i vegtrafikken i 2050. Vi har dermed fått en tidfesting av når delen av nullvisjonen som gjelder antall omkomne skal være oppfylt.

Regjeringen har 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.

### **Barnas transportplan**

Barnas transportplan er et eget kapittel i Nasjonal transportplan 2022-2033. Barn og unge er både dagens og framtidens trafikanter. Et godt transportsystem er tilpasset og tar hensyn til alle, og lar barn og unge være aktive. Dette krever målrettede tiltak.

Regjeringen vil

- \* 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 millioner kroner i første seksårsperiode til tiltak som bedrer trafikksikkerheten for barn og unge, herunder etablere en tilskuddsordning for å stimulere til lokalt arbeid for trygge skoleveier og nærmiljøer.
- \* jobbe for nullvisjonen.

## **2.4 Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025**

[Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 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 Nasjonal transportplan 2022-2033 og Trafikksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering. Ambisjonsnivå og prioritering i tiltaksplanen er i samsvar med blant annet [Statens vegvesens handlingsprogram 2018-2023](#), [Trygg Trafikks 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 planen skal sikre at vi har stø kurs mot etappemålene i den nasjonale transportplanen.

## **2.5 Delstrategi trafikksikkerhet 2019-2023**

Fylkeskommunen berører temaet trafikksikkerhet i de fleste funksjonsområdene de operer i, direkte eller indirekte. I Skaun er det ansvaret for fylkesvegene og kollektivtrafikken som er det mest sentrale området.



Hovedtrekkene som framgår av Trøndelag fylkeskommunes [Delstrategi trafiksikkerhet 2019-2023](#), som kan ses isammenheng med Skaun kommune, er at fylkeskommunen skal legge føringer for trygge fylkesveger og for utbygging av gang- og sykkelveger. Fylkeskommunen skal, gjennom målrettet samarbeid med kommunen, legge opp til høyere ambisjoner rundt sikker skoleskyss og sikker skoleveg. Det sendes også ut høringer for fylkeskommunens delstrategi som Skaun kommune besvarer og kommer med innspill til.

## **2.6 Folkehelse og trafiksikkerhet**

Trafikkulykker vurderes som et betydelig folkehelseproblem, på tross av en markant reduksjon av antallet alvorlige ulykker siden 1970. Dette gjelder særlig for unge mennesker, hvor trafikkulykker utgjør en vesentlig årsak til helsetap, redusert livskvalitet og tidlig død.

I tråd med [Folkehelsemeldingen – Mestring og muligheter](#), vil regjeringen forsterke det tversektorielle samarbeidet for å forebygge ulykker. Det er viktig at vi integrerer ulykkesforebyggende arbeid generelt, og spesielt trafiksikkerhetsarbeid i forbindelse med folkehelsearbeid.

Kommunen skal bidra til å forebygge skade og lidelse innen de oppgaver og med de virkemidler kommunen er tillagt, ref. folkehelseloven. Det tverrfaglige samarbeidet mellom folkehelse og trafiksikkerhet forankres i både satsingsområdene i Kommuneplanens samfunnsdel 2023-2035, og i FNs bærekraftsmål 3, 11 og 17.

## **2.7 Trafiksikker kommune**

Fylkeskommunen har et ansvar for å tilrå og samordne tiltak for å fremme trafiksikkerheten i fylket, ref. [vegtrafikkloven](#). En viktig oppgave i denne sammenhengen er å påvirke og stimulere kommunene til å arbeide målrettet og helhetlig med trafiksikkerhetsarbeidet.

[Trafiksikker kommune](#) er et organisatorisk trafiksikkerhetstiltak og en nasjonal godkjenningsordning i regi av Trygg Trafikk. For å bli godkjent må kommunen ha gode rutiner og systemer for å kvalitetssikre trafiksikkerhetsarbeidet i hele virksomheten. Godkjenningen innebærer en forpliktelse til å arbeide systematisk med trafiksikkerhet i alle relevante sektorer, 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

Godkjenningen har en varighet på tre år og kommunen kan deretter bli re-godkjent.



## 3 Ulykker og utvikling

### 3.1 utfordringer i kommunen

De trafikale utfordringene varierer fra sted til sted innad i kommunen. I tettstedene skapes det trafikkfarlige situasjoner rundt eksempelvis henting og levering på skole og barnehage. Stor trafikkmengde blandet med dårlige parkeringsmuligheter, mangel av skiltplaner og kryssing av fortau skaper utfordringer for trafiksikkerheten. Andre utfordringer er etablering av gang- og sykkelveger og et trafiksikkert tilbud til myke trafikanter. Per i dag er det mange elever i kommunen som har sikringsskyss på grunn av farlig skoleveg. Trafiksikkerhetstiltak kan redusere antallet elever som har behov for dette, og er i tråd med Kommuneplanens samfunnsdel 2023-2035.

Utfordringer som gjelder hele kommunen, og ellers i landet, er antallet trafikanter som bryter trafikkreglene. Dette gjelder særlig fart, rus og bilbeltebruk. Statistikk viser at det sjeldent er tekniske problemer som er årsaken til trafikkulykker. Dette viser hvor viktig det er med holdningsskapende arbeid og hvorfor vi sammen bør satse på det.

På kommunale veger er det Eiendomsdrift som står for vedlikehold og drift. De har ansvaret for blant annet god sikt og trygg ferdsel. Når det gjelder trafikkfarlig vegetasjon som vokser ved private veger, i vegkryss og utkjørsler, er kommunens handlingsrom begrenset, men vi har ansvar for å se til at grunneiere holder vegetasjonen nede på egen eiendom, ref. veglova.

Hva gjelder drift og vedlikehold av fylkeskommunale veger, er det Trøndelag fylkeskommune som har ansvar for drift og vedlikehold. Kommunen melder inn hastetiltak til fylkeskommunen, samt at vi årlig sender inn prioriteringsliste for oppgraderingsbehov på veger og gang- og sykkelveger.

På bakgrunn av tilbakemeldinger vi har mottatt blant annet fra bussjåfører som kjører skoleruter i kommunen, at det er både kommunale og fylkeskommunale veger som skaper utfordringer. Høsten 2022 ble det gjennomført befaringer sammen med fylkeskommunen og Vy, for å se på tiltak knyttet til dette. En annen utfordring er vilt påkjørsler, som det forekommer rundt 50-60 av i året i kommunen. Her kan mulige tiltak være bedre dialog med gårdbrukere ved lagring og sikring av rundballer, som blant annet gjør at vilt ikke vil krysse vegen for å beite. For å unngå at vilt krysser veger på grunn av slukkede gatelys, er det viktig at slukkede gatelys rapporteres inn kjapt.

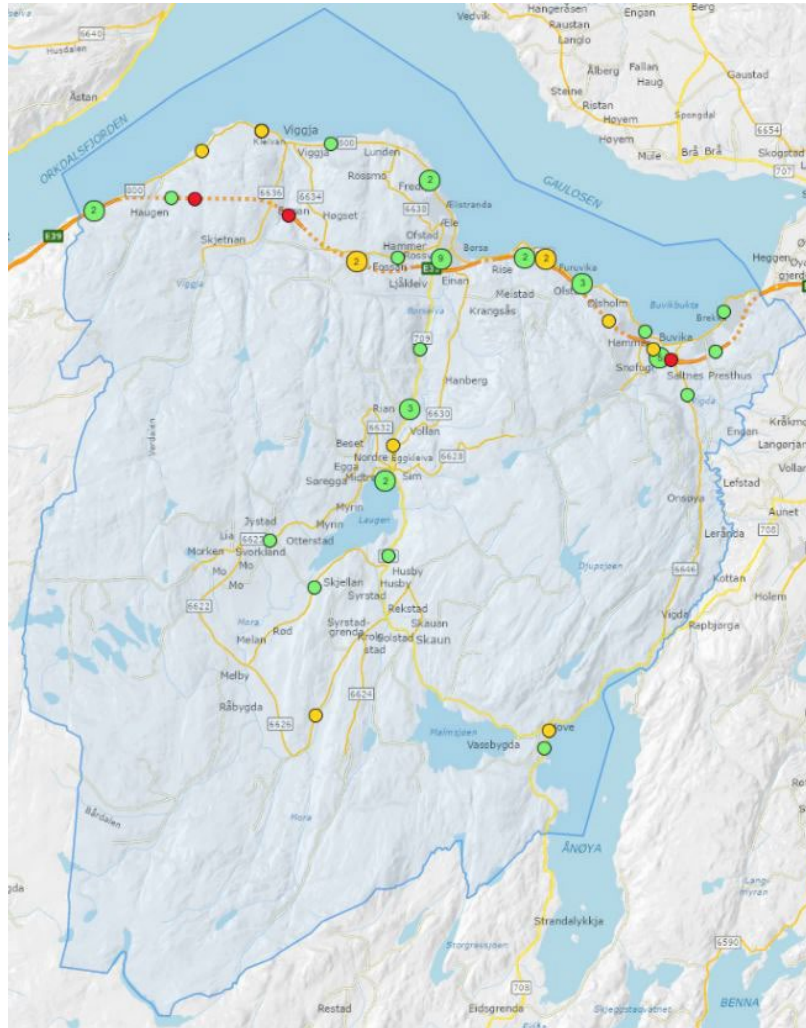
### 3.2 Analyse av ulykkene

Statistikk og analyse av trafikkuulykker er hentet fra Statens vegvesens, gjennom vegkart og fra tjenestene Truls og Trine.

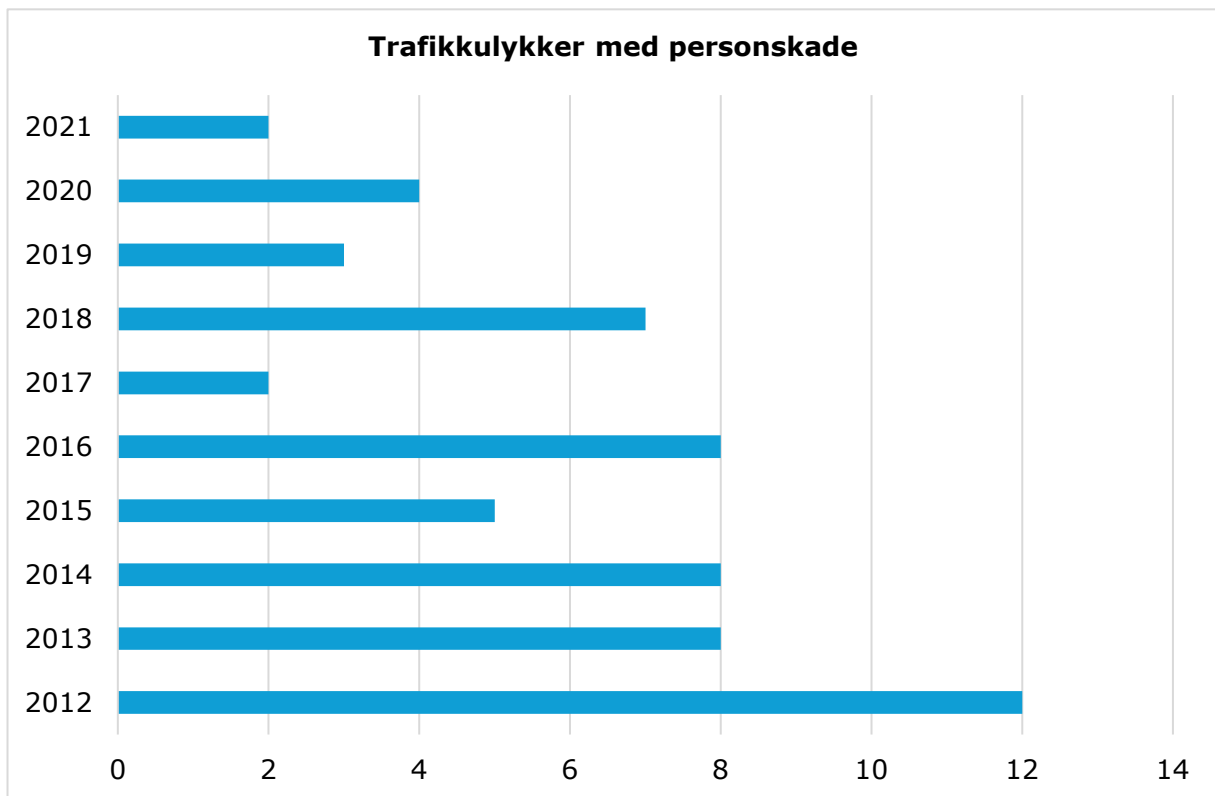
Truls er ulykkesstatistikk som viser skadegrad, og hentes fra Statens vegvesen ved forespørsel. Dette er data med politirapporterte skadegrader. Figur 1 er hentet fra Truls.

Figuren viser at personskader i hovedsak inntreffer i tilknytning til riks- og fylkesvegnettet, og i mindre grad på kommunale veier. Dette betyr at vi i større grad må være en pådriver for trafikksikkerhetstiltak også der kommunen selv ikke er vegeier.

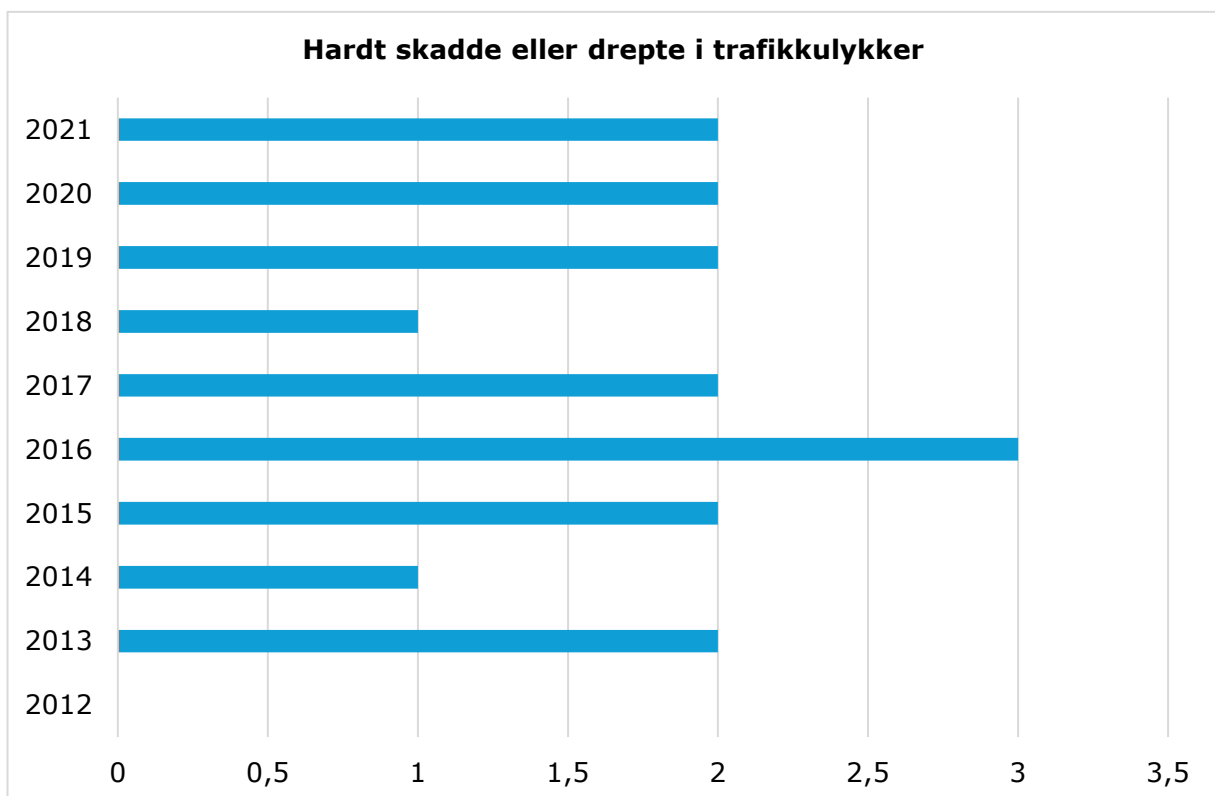
Trine er trafikkuulykkesregisteret til Statens vegvesen, hvor alle politirapporterte ulykker kan søkes opp. Figur 2 og 3 er hentet fra Trine.



Figur 1 viser trafikkuulykker fra 2012 til 2021 med skadegrad grønn: lettere skade, gul: hardt skadde, og rød: dødsfall.



Figur 2 viser antall politirapporterte trafikkulykker i perioden 2012-2021 i Skaun kommune, der det har skjedd en personskade.



Figur 3 viser trafikkulykker i perioden 2012-2021 i Skaun kommune, med hardt skadde eller drepte.

## 4 Målet med trafikksikkerhetsarbeid

I perioden 2024-2028 skal det være null drepte eller hardt skadde i trafikken i Skaun kommune – nullvisjonen. Det skal ikke skje trafikkulykker ved, på veg til, eller på veg fra skolene.

Kommunale veger, og riks- og fylkesveger, skal være riktig skiltet og fartsnivået skal tilpasses veg og forhold. Vi skal ha trafikksikkerhetsopplæring i alle barnehager og skoler, med holdningsskapende tiltak.

Sikringsskyss grunnet farlig skoleveg skal reduseres gjennom satsing på sikker og trygg skoleveg. Dette er i tråd med blant annet dette hovedmålet fra Kommuneplanens samfunnsdel 2023-2035: I Skaun har vi bomiljøer som innbyr til samskaping, inkludering og aktivitet for alle, og strategien: Vi skal utvikle trygge skoleveger, snarveger og turstier. Ved å bruke både fysiske og holdningsskapende tiltak i forbindelse med trafikksikkerhet, fremmer vi prinsippet om god folkehelse.

Gjennom planarbeid skal det settes fokus på gang- og sykkelveger og gatelys ved utvidelse av boligområder, eller ved behandling av reguleringsplaner. Det skal være ryddige trafikkforhold rundt skolene, blant annet med tydelige skiltplaner for parkering og håndheving av disse. Et langsiktig mål er å utarbeide hjertesoner rundt skolene og etablering av gang- og sykkelveger i en radius på to kilometer fra skolene.

Trafikksikkerhetsopplæring skal gjennomføres i alle grunnskoler og barnehager, og holdningsskapende informasjon skal gjøres tilgjengelig for alle i skaunsamfunnet.

Gjennom invitasjoner fra fylkeskommunen skal det årlig søkes om midler til trafikksikkerhetstiltak. Råd og organisasjoner skal informeres ved invitasjoner til å søke midler for holdningsskapende tiltak.



## 5 Strategi og tiltak

I Nasjonal tiltaksplan for trafikkssikkerhet på vei 2022-2025 er det satt opp en rekke tilstandsmål, og for å nå disse må vi iverksette tiltak. Dette må vi jobbe aktivt med, og først og fremst gjelder dette på følgende områder:

- \* Gjennom holdningsskapende tiltak skal vi påvirke kommunens innbyggere til å ferdes med minst mulig risiko for skade eller dødsfall, uavhengig av hvor en ferdes i trafikken.
- \* Gjennom både holdningsskapende og fysiske tiltak skal vi jobbe systematisk med trafikkssikkerhet innenfor alle sektorer og enheter.
- \* Vi skal ha gode systemer og rutiner for trafikkssikkerhetsarbeid, med konkrete tiltak og evaluering.
- \* Vi skal gjennomføre tiltak som er knyttet til både kommunen som organisasjon, og med tanke på holdninger og adferd.
- \* Hver sektor i kommunen skal ha en egen referansegruppe som har ansvar for gjennomføring av holdningsskapende tiltak.

### 5.1 Trafikkssikker adferd

Holdningsskapende trafikkssikkerhetsarbeid er viktig både for kommunen som arbeidsgiver, og blant de ansatte. Som arbeidsgiver skal kommunen påvirke sine ansatte til å opptre med minst mulig risiko i trafikken. Trafikkssikkerhet er noe alle ansatte må holde seg oppdatert på, og som arbeidsgiver må vi sørge for at det både er tid og ressurser til opplæring og/eller kurs.

Det skal utarbeides rutiner eller retningslinjer for tjenestereiser som skal være forankret i alle sektorer. I tjenestereiser skal det ikke brukes utstyr som tar oppmerksomheten fra føreren. Nødvendig utstyr, som er godkjent for mobiltelefon, skal være fastmontert.

Kommunen skal stille krav til samarbeidspartnere om trafikkssikker adferd ved kjøp av transporttjenester. Kravene skal innarbeides i anbudsdocumentene.

### 5.2 Beltebruk og riktig sikring av barn

Ved transport i kommunal regi skal det alltid brukes busser eller minibusser med trepunktsbelte. Vi skal ha retningslinjer for tjenestereiser, hvor det framkommer at alle

kommunens ansatte skal bruke sikkerhetsbelte i både bil og buss. Vi skal også ha retningslinjer for riktig sikring av barn på skolebuss og dersom barn har sikringskyss.

Helsestasjonen skal ha økt fokus på temaet barn i bil og sikring av barn etter anbefalinger, som det å ha barn bakovervendt i bil. Kommunale barnehager skal gjennomføre tiltak og rette fokus på det å sikre barn riktig i bil. Vi skal i tillegg sende forespørslers til politiet om gjennomføring av kontroller rundt skoler og barnehager angående bilbeltebruk.

### **5.3 Barn, ungdom og unge sjåførere**

Vi skal arbeide for trafiksikre soner rundt skolene og barnehagene, og tiltak og trafiksikkerhet med forebygging av ulykker skal forankres i årsplan for skolene og barnehagene. Anbefalt verktøy i denne sammenhengen er [Barnas Trafikklubb fra Trygg Trafikk](#). Det skal gis riktig sykkelopplæring i tråd med kompetansemål i kunnskapsløftet, og brukes verktøy som [Sykkeldyktig.no](#). Vi skal legge til rette for at flere kan sykle eller gå til skolen.

Kommunale skoler og barnehager skal oppfylle forpliktelsene og kriteriene som inngår i Trafiksikker kommune. Vi skal derfor legge til rette for kurs og/eller opplæring, slik at de ansatte i barnehager og skoler har tilstrekkelig kompetanse for å gjennomføre god trafikkopplæring som er i tråd med gjeldene regelverk.

Vi skal sette krav for å innarbeide retningslinjer for trafiksikkerhet ved transport til idrettslag og virksomheter som mottar tilskudd. Det skal også settes krav til idrettslag om å stimulere voksne og unge sjåførere, som transportører, til å kjøre med lavest mulig risiko til og fra fritidsaktiviteter.

For kommunens ungdomsråd skal det fremmes saker om trafiksikkerhet og sørges for at det gis nok informasjon om trafiksikkerhet. Det skal tas i bruk læringsressurser om trafiksikkerhet på ungdomstrinnet, og det skal tilbys trafikalt grunnkurs.

Vi skal oppfordre råd som Foreldrerådets arbeidsutvalg og idrettslag til å søke trafiksikkerhetsmidler fra fylkeskommunen når det kommer invitasjoner om det. Dette kan brukes til innkjøp av materialer til holdningsskapende tiltak eller for å arrangere trafiksikkerhetsdager.

Videre skal vi se på muligheter for erstatning av sikringskyss gjennom etablering av snarveger og utbedring av utløsende punkter som medfører vedtak om sikringskyss. Dette gjøres også med hensyn til folkehelseloven.



## **5.4 Eldre trafikanter og trafikanter med nedsatt funksjonsevne**

Vi skal legge til rette for universell utforming av veger, og gang- og sykkelveger. Dette skal det stilles krav om i reguleringsplaner. Vi skal sørge for, og melde ifra om, universell utforming av bussholdeplasser langs fylkesveger, og sørge for at det er tilrettelagt for mennesker med nedsatt funksjonsevne. Videre skal vi oppfordre pensjonister til å forankre trafiksikkerhet som tema i sin virksomhet, og påse at dette er et tema også i kommunens eldreråd.

## **5.5 Myke trafikanter**

Gjennom holdningsskapende arbeid skal vi rette søkelys på betydningen av at syklister bruker personlig sikkerhetsutstyr i trafikken. Vi skal legge til rette for trafiksikkerhet rundt parkering i forbindelse med kultur og arrangementer i kommunens regi.

Behovet til de gående og syklende skal belyses i kommunens planarbeid. Det skal blant annet stilles rekkefølgekrav til utbyggere, som kan være krav til gang- og sykkelveg, overgangsfelt, gatelys og lignende. Trafiksikkerhet skal være i fokus ved rullering av kommuneplanens samfunnsdel og arealdel.

## **5.6 Møte- og utforkjøringsulykker**

Kommunen skal melde inn fortløpende behov for utbedringer på fylkes- og riksveger, og ved behov for fysisk sikring for å forebygge møteulykker og utforkjøring. Det skal også følges opp og meldes inn tiltak eller søkes ved invitasjoner til tilskudd for trafiksikkerhet fra fylkeskommunen.

## **5.7 Drift og vedlikehold**

Kommunen skal beholde, videreutvikle og rette fokus på trafiksikkerhet i de daglige kjerneoppgavene innen drift og vedlikehold. Økte ressurser til vegvedlikehold vil føre til lettere utbedringer av mindre trafiksikkerhetsproblemer.

For å opprettholde standarden av veg og grunn, vil vegmyndigheten i kommunen utarbeide et nytt system for søknader for graving og legging av ledninger i grunnen. Søknadene er forankret i ledningsforskriften, ref. veglova. Det vil bli strengere retningslinjer for både graving, legging av ledninger og for istandsetting. Det skal også utarbeides skiltplaner og opprettes avtaler for håndheving.

## 5.8 Fysiske tiltak og godkjenning

Vi skal gjennomføre de prioriterte fysiske trafikksikkerhetstiltakene som framkommer i vedlegg 1, og det skal søkes om tilskudd fra fylkeskommunen der kravene oppfylles. Vi skal fortsette å kartlegge behov for fysisk tilrettelegging for gående og syklende, og oppdatere behovet fortløpende.

Vi skal jobbe for å bli godkjent som trafikksikker kommune.



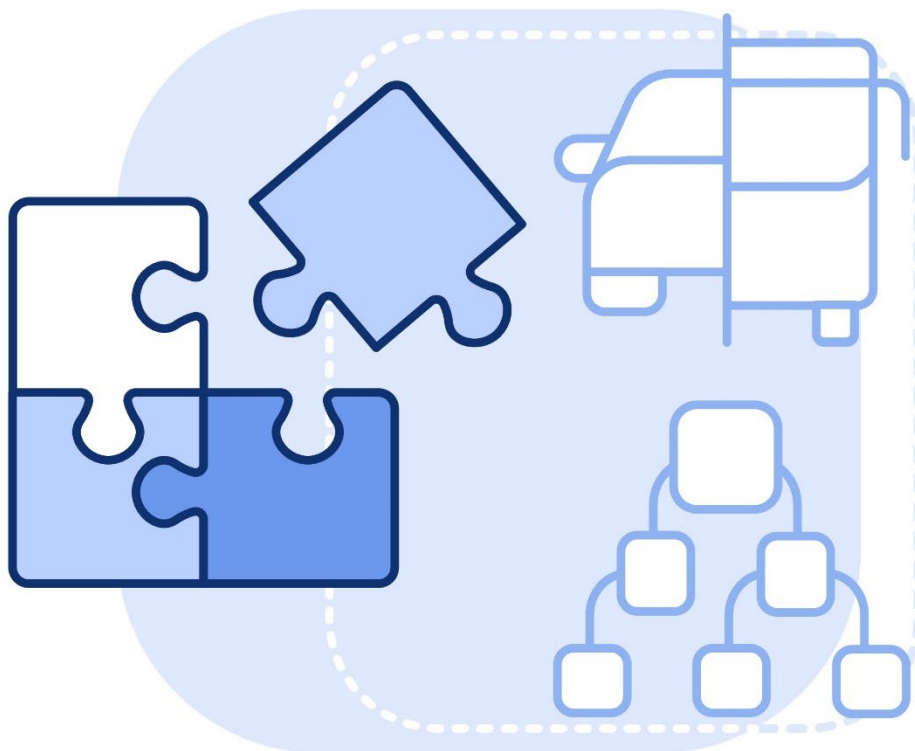
## 6 Økonomi og rapportering

### 6.1 Økonomi

- \* Trafikksikkerhetstiltakene i denne planen skal innarbeides i økonomiplanen
- \* Tiltak som går over flere år, samt tiltak med oppstart i planperioden, prioriteres i budsjettet hvert år fra 2024 til 2028
- \* Enhetsledere har ansvar for å innarbeide utgiftene innenfor eget budsjettområde

### 6.2 Rapportering

- \* Enhetsledere rapporterer årlig til trafikksikkerhetsansvarlig på tiltak innenfor eget ansvarsområde
- \* Trafikksikkerhetsansvarlig sammenfatter innrapporteringene og legger fram en samlet rapport til kommunedirektøren
- \* Kommunedirektør rapporterer årlig til trafikksikkerhetsutvalget og kommunestyret





**SKAUN**

**KOMMUNE**