



Strategisk plan: Trafikksikkerhet i Elverum 2021 - 2025



Godkjent i kommunestyret 26. mai 2021.



Forord

I «Kommunal planstrategi for Elverum - 2016-2019» inngår revisjon av Trafikksikkerhetsplanen for Elverum. Arbeid med ny plan har foregått i regi av Samfunnsutviklingsstaben i kommunen, mot slutten av 2019 og delvis gjennom 2020 og med ferdigstilling i vårhalvåret 2021.

Planarbeidet har skjedd ved at faktaunderlag, analyse og tilrettelegging m.m. er gjennomført med bidrag fra Trygg Trafikk, kommunens sektor for teknikk og miljø, sektor for utdanning, Politiet lokalt i Elverum med flere. Planarbeidet har skjedd med kommunestyrekomité for vekst og utvikling som styringsgruppe. Komitéen ble gitt følgende mandat av kommunestyret i KS-sak 097/20 per 23.09.2020:

1. Prosessen for å utvikle Strategisk plan: Trafikksikkerhet i Elverum – 2021 – 2024 iverksettes.
2. Kommunestyrekomité for vekst og utvikling oppnevnes som styringsgruppe for planprosessen.
3. Samfunnsutviklingsstaben v/rådgiver Rolf Storsveen har ansvaret for å være prosessleder og sekretariat for planprosessen. Samfunnsutviklingsstaben står fritt til å anvende tilgjengelige ressurser som finnes innenfor staben samt ressurser i øvrige berørte sektorer og staber i kommunen for å gjennomføre planprosessen.
4. Det tilligger komiteen som styringsgruppe å vurdere effektiv og hensiktsmessig gjennomføring av planprosessen, inkludert hvordan representanter for aktuelle parter i gjennomføring av planen samt mottakere av tjenester som følge av planen skal medvirke.
5. Forslag til Strategisk plan: Trafikksikkerhet i Elverum – 2021 – 2024 skal framlegges for kommunestyret for godkjenning innen 1. mars 2021.

Kommunen har ansvar for investeringer, drift og vedlikehold av det kommunale vegnettet. Som vegeier, 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. Kommunen har ansvar og virkemidler som kan bidra i det lokale trafikksikkerhetsarbeidet. Kommunen er stor arbeidsgiver og kjøper av transporttjenester og er eier 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. Den strategiske planen vil danne grunnlaget for videreføring av trafikksikkerhetsarbeidet i kommunen. Trafikksikkerhetsarbeid for alle trafikantgrupper er viktige folkehelseiltak. Fokus på trafikksikkerhet er først og fremst viktig for å forebygge at ulykker skjer og redusere konsekvensene ulykker. I arbeidet med utviklingen av denne planen har Trygg Trafikk konsept [Trafikksikker Kommune](#) vært en veileder og til god hjelp.

Høringsutkast på planen har vært sendt til en rekke høringsinstanser med høringsperiode i mars og april 2021. Innspill er vurdert og søkt innarbeidet i planen der det er aktuelt og hensiktsmessig. Basert på høringsinnspill fra Innlandet fylkeskommune er det besluttet å la planen gjelde til 2025, for å sikre harmonisering med rullering av vesentlige nasjonale og regionale planer.

Planen ble sluttbehandlet i komitéen 23.04.21 og framlegges for kommunestyret til godkjenning i møte den 26.05.2021.

Elverum, 23.04.2021

Ingrid Hvidsten Gabrielsen, komitéleder

Kommunestyrekomité for vekst og utvikling



INNHold

Forord	2
Sammendrag	5
1 Bakgrunn	6
1.1 Historikk.....	6
1.2 Trafikkulykker – utvikling og situasjon i Elverum	6
1.3 Trafikale utfordringer i Elverum kommune.....	7
1.4 Analyse av ulykkene	8
2 Mål og strategier	9
2.1 Innledning.....	9
2.2 Generelt om mål og strategier på temaområdene	9
2.2 Trafikksikkerhet i Elverum - Overordnet mål og strategier	10
2.3 Risikoadferd i trafikken.....	12
2.3.1 Fart	12
2.3.2 Rus	12
2.3.3 Bilbeltebruk	13
2.4 Befolkningsgrupper	14
2.4.1 Barn	14
2.4.2 Ungdom og unge førere	15
2.4.3 Eldre trafikanter og trafikanter med funksjonsnedsettelse	15
2.5 Trafikantgrupper/kjøretøygrupper.....	17
2.5.1 Gående og syklende	17
2.5.2 Motorsykel - Moped - El-sparkesykel	17
2.6 Kjøretøyteknologi	19
2.7 Systematisk trafikksikkerhetsarbeid i offentlig og privat sektor	20
2.8 Fysiske trafikksikkerhetstiltak i kommunen	21
2.8.1 Innledning.....	21
2.8.2 Trafikkfarlige punkter	21
2.8.3 Lys på vegger hvor barn og unge ferdes	22
2.8.4 Gang- og sykkelveger.....	22
2.8.5 Fartsdempende tiltak	22



3	Gjennomføring og organisering	25
3.1	Generelt.....	25
3.2	Organisering etter spesifikke mål.....	26
4	Finansiering	28
5	Forhold til statlige og/eller regionale planer/føringer	29
5.1	Meld. St. 40 (2015 – 2016) Trafikksikkerhetsarbeidet – Samordning og organisering	29
5.2	Nasjonal transportplan.....	29
5.2.1	Meld. St. 33 (2016-2017) Nasjonal transportplan 2018-2029	29
5.2.2	Barnas transportplan.....	29
5.3	Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018 - 2021	30
5.4	Folkehelse og trafikksikkerhet.....	30
5.5	Handlingsplan for trafikksikkerhet i Hedmark 2018 - 2021.....	30
5.6	Trafikksikker kommune	31
5.7	Andre planer i Elverum kommune	31
6	Kommunikasjon	32

Forsidebildet: Elverum skystasjon – møteplass for mange trafikantgrupper med tilrettelagte fysiske tiltak som bidrar til trafikksikkerhet.



Sammendrag

Elverum kommune har utarbeidet strategisk plan for trafikksikkerhet for perioden 2021 – 2025. Planen er godkjent av kommunestyret i møte 23. mai 2021. Planarbeidet er gjennomført med kommunestyrekomité for vekst og utvikling som styringsgruppe. Samfunnsutviklingsstaben har forestått planarbeidet.

Planen redegjør for mål og strategier frem mot 2025 på prioriterte områder – disse er:

- **Overordnet mål for Trafikksikkerhet i Elverum** – med følgende mål som ønsket tilstand i 2025: «Elverum har ingen drepte i trafikkulykker, og en registrert reduksjon av antall skadde i trafikkulykker på 10% i forhold til gjennomsnittet for perioden 2015-2019».
- **Risikoadferd i trafikken** – med delmål på områdene fart, rus og bilbeltebruk.
- **Befolkningsgrupper** – med delmål på områdene barn, ungdom og unge førere og eldre trafikanter og trafikanter med funksjonsnedsettelse.
- **Trafikantgrupper/kjøretøygrupper** – med delmål på områdene gående og syklende og motorsykkel – moped – el-sparkesykkel.
- **Kjøretøyteknologi.**
- **Systematisk trafikksikkerhetsarbeid i offentlig og privat sektor.**
- **Fysiske trafikksikkerhetstiltak** – med delmål på områdene trafikkfarlige punkter, lys på veger hvor barn og unge ferdes, gang- og sykkelveger og fartsdempende tiltak.

I planen beskrives for øvrig bakgrunn for planen og dens innretning, beskrivelse av gjennomføring og organisering av arbeidet, finansiering, forholdet til statlige og regionale planer og føringer samt nødvendig kommunikasjonsarbeid.

Den strategiske planen er grunnlag for de årlige prioriteringer som gjøres ved kommunens rullering av Handlings- og økonomiplan med virksomhetsplan og årsbudsjett, og den er grunnlag for samarbeid med frivillig sektor, dedikerte organisasjoner i trafikksikkerhetsarbeidet som bl.a. Trygg Trafikk samt samarbeid med fylkeskommune og statlige virksomheter, Politiet og andre.



1 Bakgrunn

1.1 Historikk

Elverum kommune har hatt trafikksikkerhetsplaner gjennom flere perioder – den siste har vært gjeldende for perioden 2008 – 2017. Denne planen vektla både fysiske trafikksikkerhetstiltak og holdningsskapende tiltak blant utvalgte målgrupper. Som vedlegg til planen var det utarbeidet oversikter som viste konkrete, prioriterte fysiske trafikksikkerhetstiltak i kommunen. Gjennomføringen av dette er evaluert som en del av arbeidsprosessen med å utforme trafikksikkerhetsplan for en ny periode. Trygg Trafikk har også i tidligere planutarbeidelser vært en vesentlig samarbeidspartner og et kompetansesenter med tanke på å gi trafikksikkerhetsplanen en hensiktsmessig utforming, og med tanke på hvilke områder som bør fokuseres i en trafikksikkerhetsplan for en kommune.

Dersom en skal lykkes med trafikksikkerhet er det erfart som viktig, både lokalt og nasjonalt, at alle aktuelle aktører deltar, både privatpersoner, lag og organisasjoner, private bedrifter og offentlige myndighetsorgan og forvaltere, både på kommunalt, regionalt og statlig nivå. Hensikten med en trafikksikkerhetsplan er å klargjøre ambisjoner (mål og strategier) for trafikksikkerhetsarbeidet i kommunen, som grunnlag for tiltak som kommunen sjøl skal søke å gjennomføre i planperioden, men også tiltak som kan gjennomføres i regi av samarbeidspartnere (fylkeskommune, statlige virksomheter, frivillige organisasjoner og andre – både fysiske tiltak og immaterielle tiltak (opplæring, holdningsskapende arbeid o.a.). Planen har som hovedfunksjon å være et styringsverktøy for et målrettet trafikksikkerhetsarbeid innenfor Elverum kommunes grenser.

Under utarbeidelsen av Elverum kommunes trafikksikkerhetsplaner har samordning med overordnede planer på tema trafikksikkerhet blitt betydelig vektlagt, for å sikre en rød tråd i arbeidet, fra nasjonalt til lokalt nivå.

Nasjonale føringer, blant annet gjennom Nasjonal transportplan, Stortingsmelding 40 og «Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg» 2018-2021 ligger til grunn. I 2021 vil fylkestinget behandle trafikksikkerhetsutvalgets handlingsplan for Innlandet for perioden 2022 til 2025.

1.2 Trafikkulykker – utvikling og situasjon i Elverum

Ulykker og skader i trafikken påfører menneskene som rammes lidelser og velferdstap. De samfunnsøkonomiske kostnadene som følge av trafikkulykker er per 2020 beregnet til om lag 25 milliarder kroner per år for Norge. Foruten de personlige lidelser ulykker medfører, belastes helse- og omsorgstjenestene. Det er fastslått som samfunnsøkonomisk lønnsomt å forebygge skader og ulykker ved å drive målrettet trafikksikkerhetsarbeid.

I tillegg til de alvorligste trafikkulykkene skjer det også skader i veitrafikken 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 heller ikke i statistikken.

Som eksempel: En kartlegging viser at 2184 syklistere 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, særlig brøyting og strøing.

Elverum kommune er en kommune som per første kvartal 2021 har cirka 21.300 innbyggere. Om lag 2/3-deler av disse er bosatt i sentrumsdelen av kommunen. Kommunen har skoler og barnehager i tre bygdesentra og seks barne- og ungdomsskoler innenfor kommunens sentrumsdel. Per 2021 er det cirka 1.250 barn i barnehagene i Elverum, og cirka 2.500 barn i grunnskolen. I tillegg har Elverum en stor videregående skole med ca. 1.000 elever og et høyskolesenter med opp mot 1.500 studenter.



Denne kategorien av befolkningen har stor betydning som målgruppe for en rekke strategier med tilhørende tiltak i trafikksikkerhetsarbeidet.

Statistikk som viser antall personskadeulykker, antall drepte i trafikken, hardt skadde, lettere skadde og sum personskader kan følges tilbake til 1990. Oversikten under viser vesentlig statistikk for de siste 5 år i Elverum.

Ulykke/skade	År					Sum i perioden
	2015	2016	2017	2018	2019	
Dødsulykker – antall drepte	4	3	0	1	0	8
Ulykker – antall hardt skadde	6	2	3	0	1	12
Ulykker – antall lettere skadde	36	31	24	31	19	141
Fotgjengere - lettere skadde	0	0	0	3	1	4
Fotgjengere - alvorlig skadde	0	0	1	0	0	1

Tabell: Registrerte ulykker og skader i trafikken i Elverum – 2015 – 2019. Kilde: Statens Vegvesen – Trafikkulykkeregisteret.

I tillegg viser statistikken:

- tidspunkt for ulykkene – fordeling på måned, ukedag og tidspunkt på døgnet.
- hvor ulykkene har skjedd – fordelt på vegkategori (europaveg, riksveg, fylkesveg, kommunal veg, privat veg).
- ulykkene fordelt på fartsgrensesoner på vegene og stedsforhold (type kryss, rundkjøring, avkjøring, bru m.v.)
- ulykker fordelt på ulykkestyper, trafikanttyper, alder og kjønn.

1.3 Trafikale utfordringer i Elverum kommune

Elverum har særlig to hovedvegforbindelser på nasjonalt nivå gjennom kommunen. Riksveg 3/25 med riksveg 3 fra E6 i Stange og videre nordover til Åmot og Østerdalen, riksveg 25 fra Hamar gjennom Elverum til Trysil, de to riksvegen sammenfaller gjennom Løten og Elverum. Riksveg 2 går Eidskog/Kongsvinger til Elverum. Vegnettet i Elverum kommune fordeler seg med:

- Riksveier: 88 km
- Fylkeskommunale veier: 178 km.
- Kommunale veier: 227 km.
- Private veier: Cirka 1.400 km fordelt på 950 km skogsbilveger og 450 km andre private veiger.

Trafikkutviklingen i og gjennom Elverum viser så langt på alle målepunkt økt årsdøgntrafikk fra år til år. Andelen av tunge kjøretøy er økende. Ved inngangen til planperioden for trafikksikkerhetsplanen er en vesentlig trafikal utfordring forbedret i Elverum ved at riksveg 3/25 på strekningen Løten – Elverum er ferdig utbygd som 4-felts motorveg, med stor betydning for trafikksikkerhet og for trafikkavvikling. Det er fortsatt en trafikal utfordring at vegsystemet i Elverum som forbinder riksveg 2 og riksveg 25, og også i all vesentlighet innad i kommunen er belastet med- og ivaretar lokal trafikk, er slitt og utdatert, og til dels mangler kapasitet. Dette har betydning også for trafikksikkerheten i kommunen.



Det er videre behov for ytterligere investeringer på gang- og sykkelveger samt oppgradering på eksisterende gang- og sykkelveger (dekke, lys, sammenkoplinger m.m.), og det er punkter i kommunen som er potensielt trafikkarfarlige punkter som trenger utbedring. Disse forholdene er poengtert og redegjort for i planen med eksplisitte mål og strategier – se kapittel 2 under.

1.4 Analyse av ulykkene

Alt trafikksikkerhetsarbeid vil ha som sitt opplagte og overordnede mål å unngå at ulykker og uhell skjer i trafikken, med drepte og skadde mennesker som konsekvens. Dette ligger blant annet til grunn for den 0-visjonen som er etablert for alt trafikksikkerhetsarbeid i Norge. For Norge som nasjon bekrefter statistikk at antall drepte i trafikken per år viser en klar nedadgående trend, samtidig som trafikkvolumet har økt betydelig. Dette bekrefter at systematisk trafikksikkerhetsarbeid nytter.

Likevel er situasjonen i trafikksikkerhetsarbeidet slik at ulykker og uhell skjer. Det samles systematisk statistikk for disse ulykkene og uhellene over år – denne statistikken gir grunnlag for analyse. Statens Vegvesen har en omfattende database for denne ulykkesstatistikken, dette finnes i [TRINE](#) - publikumsløsningen for Trafikkulykkesregisteret til Statens vegvesen.

Av statistikken for Elverum isolert for de siste 10 år kan en lese/tolke følgende:

- Antall drepte og skadde i trafikken viser en nedadgående, og derved positiv trend, og det vil lokalt være realistisk å kunne nå 0-visjonen.
- Flest ulykker med personskafer til følge virker å skje på vinterstid, av det kan det tolkes at risiko for ulykker ikke uventet har sammenheng med vær, føreforhold, lysforhold.
- Flest ulykker med personskafer virker å skje lørdag, søndag og mandag og i mer enn halvparten av tilfellene på riksveger som går gjennom kommunen, på vegstrekninger utenfor kryss/avkjørsel og som utforkjøringer eller ulykker ved kryssende eller motgående trafikk.
- Førere av personbil/varebil eller MC kjøretøy er de dominerende av drepte/skadde i ulykker.

Statistikk av denne type kan leses på nasjonalt, regionalt og kommunalt nivå, og gir grunnlag for kunnskapsoppbygging og blant annet de erfaringer som ligger til grunn for de temaområder/fokusområder som er valgt i denne planen – se kapittel 2. Temaområdene med tilhørende mål og strategier er altså erfart som de viktigste områder å holde fokus på og å arbeide med, i den forstand at det over tid vil gi ønskede resultater i trafikksikkerhetsarbeidet.



2 Mål og strategier

2.1 Innledning

God trafikksikkerhet er et resultat av målrettet og vedvarende innsats fra hele lokalsamfunnet – særskilte tiltak og god tjenesteproduksjon i kommunens organisasjon, politiets arbeid, vegeiernes innsats (kommune, fylke og stat), oppmerksomhet og medvirkning fra privat sektor og frivillige organisasjoner, trafikantenes adferd med mere. Ambisjonene for trafikksikkerhetsarbeidet som løftes fram gjennom mål og strategier i denne planen i dette kapitlet, betinger medvirkning fra mange for at målene skal nås. Målene for trafikksikkerhetsarbeid er satt opp på tema-/fokusområder i samsvar med normer fra Trygg Trafikk, og det som ansees som temaer en må forholde seg til for å drive godt trafikksikkerhetsarbeid – jfr. også erfaringer og funn fra statistikk opp gjennom årene. Temaområdene er:

- **Risikoadferd i trafikken** – med fokus på fart, rus og bilbeltebruk.
- **Befolkningsgrupper** – det vil si mål rettet mot utvalgte befolkningsgrupper: Barn, ungdom og unge førere, eldre trafikanter og trafikanter med funksjonsnedsettelse.
- **Trafikantgrupper** – det vil si mål rettet mot utvalgte trafikantgrupper: Gående og syklende, motorsykkel og moped.
- **Kjøretøyteknologi.**
- **Systematisk trafikksikkerhetsarbeid i offentlig og privat sektor.**
- **Fysiske trafikksikkerhetstiltak** – herunder trafikkfarlige punkt, lys på veger hvor barn og unge ferdes, gang- og sykkelveger og fartsdempende tiltak.

I tillegg er det formulert et overordnet mål for trafikksikkerhetsarbeidet i Elverum med strategier.

Den strategiske planen: «Trafikksikkerhet i Elverum 2021 – 2025» er en plan i det øvrige planverket i Elverum på nivå under kommuneplanen. Ett av de viktige målene i kommuneplanen er at «Elverum skal være et godt og sunt sted å leve, med aktive, glade og friske innbyggere». Trafikksikkerhet er et viktig element for at dette målet skal bli realisert.

Mål og strategier i trafikksikkerhetsplanen er grunnlaget for de prioriteringer som gjøres i den årlig rullerende [Handlings- og økonomiplan med virksomhetsplan og budsjett](#). Her «samles trådene» med tanke på hva som er mulig å prioritere i den årlige kommunale virksomhet, av drift/tjenesteproduksjon og investeringer. Trafikksikkerhetsplanen er en plan for lokalsamfunnet, og legger derfor også opp til medvirkning i gjennomføringen fra andre samarbeidspartnere utover kommunen – privat sektor, øvrig offentlig sektor og frivillige organisasjoner.

2.2 Generelt om mål og strategier på temaområdene

Målene på temaområdene er formulert som «**framtidige ønskede tilstander**». Det vil i denne planen si målformuleringer som beskriver ønsket tilstand på temaområdene i Elverum per 2025. En strategi kan forstås som en beskrivelse av et sett med tiltak med hensikt å nå et spesifikt mål. Strategi handler mer om *hva som skal gjøres*, enn om *hvordan det skal gjøres*; sagt på en annen måte: strategien beskriver veivalget mot målet. Strategiene i denne planen er Elverum kommunes «veivalg» på de enkelte temaområdene i trafikksikkerhetsarbeidet, og viser hva som vurderes som riktig å prioritere å gjøre for at kommunen skal nå målene for trafikksikkerhetsarbeidet på temaområdene.

Som et element i en metodisk tilnærming er det i trafikksikkerhetsplanen satt opp relevante konkrete indikatorer som er beskrivende og målbare for «den ønskede tilstanden». Disse vil bli brukt i oppfølging og evaluering av trafikksikkerhetsarbeidet. Under følger beskrivelse av mål og strategier på temaområdene med en tilhørende forklarende kommentar.



2.2 Trafikksikkerhet i Elverum - Overordnet mål og strategier

Mål 2025		Strategier
Elverum har ingen drepte i trafikkulykker, og en registrert reduksjon av antall skadde i trafikkulykker på 10% i forhold til gjennomsnittet for perioden 2015-2019.		<ol style="list-style-type: none"> Etablere eget trafikksikkerhetsutvalg med ansvar for kommunens trafikksikkerhetsarbeid. Sørge for at kommunen er godkjent som trafikksikker kommune i henhold til Trygg Trafikks normer. Kommunen som arbeidsgiver påvirker sine ansatte i tjeneste til å opptre med minst mulig risiko i tjeneste i trafikken (e-læring, holdningsdannelse m.m.). Kommunen, som kjøper av ulike tjenester, stiller krav til samarbeidspartnere om trafikksikker adferd (transporttjenester og vei- og vedlikeholdstjenester) Disse innarbeides i anbudsdokumentene. Etablere delmål for trafikksikkerhetsarbeidet underordnet det overordnede målet, og med strategier som følges opp i planperioden (se øvrig del av kapittel 2 i denne planen).
Indikatorer: <ol style="list-style-type: none"> Dødsulykker - antall drepte. Ulykker – antall hardt skadde. Ulykker – antall lettere skadde. Fotgjengere – alvorlig skadd. Fotgjengere – lettere skadd. 		
Status pr. 2020 (gjennomsnitt 2015-2019): <ol style="list-style-type: none"> 1,6 2,4 28,2 0,2 0,8 	Mål 2025: <ol style="list-style-type: none"> 0 2 25 0 0 	

Kommentar:

Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg

I [Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg \(2018-2021\)](#) er det satt mål for tilstandsutvikling innenfor områder der tilstandsendringer er av vesentlig betydning for utviklingen i antall drepte og hardt skadde. Tilstandsmålene er satt innenfor 13 ulike innsatsområder. For en kommune er det vurdert som mest relevant å jobbe mot 11 av de 13 tilstandsmålene med tilhørende innsatsområder. Delmålene med tilhørende strategier som følger i kapitlene under følger disse målområdene/fokusområdene som er satt opp i den nasjonale tiltaksplanen beskrevet over.

Ikke fysiske tiltak

Vi vet at holdningene våre blir formet gjennom hele livet. Det er viktig å starte tidlig med opplæring og påvirkning for å skape gode holdninger og adferd i trafikken.

- **Helsestasjon** - Helsestasjonen får god kontakt med barn og foreldre gjennom svangerskapskontroller, spedbarnskontroller og jevnlig kontroll av barna. De skal gi råd og veiledning om lover, regler og forhold som gjelder for små barn. Som en del av dette arbeidet kan det være naturlig å drøfte tema som sikring av barn i bil, bruk av hjelm og foreldrenes påvirkning på barna gjennom egen adferd i trafikken.
- **Helse** - Legene har en nøkkelrolle for å vurdere om folk fyller helsekrav til å få eller beholde førerkort. Førerkortforskriften stiller visse krav til syn, helse, hørsel, rus/narkotika og om sjåføren er i stand til å føre motorkjøretøy. Kravene er strengere jo større og tyngre kjøretøyet er, og når det skal drives yrkesmessig persontransport. Kravene skal sikre at fører har helse til å kjøre sikkert.
- **Oppvekst** - Den viktigste arenaen for å nå barn og unge er i barnehage og skole. En kan da oppnå økt kunnskap og utvikling av trafikantene gjennom de ulike aldersklassene fra tidlig start som gående, videre som syklist, traktor- og mopedførere til bilførere. I forskrift om miljørettet helsevern i barnehager og skoler står det i §14 om trygghet og helsemessig beredskap, at aktiviteten skal planlegges og drives slik at en forebygger skader og ulykker. En skal også ha rutiner



og utstyr for håndtering av ulykkes- og faresituasjoner. Dette skal være kjent for alle. I rettlederne er trafikksikkerhet nevnt som en del av dette arbeidet.

- **Barnehage** - Mye holdningsskapende arbeid og opplæring kan skje alt i barnehagen. Alle kommunale barnehager skal ha retningslinjer for kjøring med barn, adferd når barna er utenfor barnehagen, rutiner for opplæring og for informasjon av foreldre. Det skal også være retningslinjer for levering og henting av barn. Barnehagene skal ha en plan for trafikksikkerhetsopplæring. De private barnehagene i Elverum blir oppfordret til å innfri tilsvarende forventning.
- **Skole** - Målrettet trafikkopplæring skal inngå som en del av det totale trafikksikkerhetsarbeidet i kommunen. Dette kan komme til uttrykk i skolenes læreplaner, enten som en del av undervisninga, som egne temadager, eller gjennom besøk og samarbeid med andre institusjoner med kunnskap på området. Aktuelle tema for de ulike alderstrinnene, og hvordan dette skal gjennomføres, skal bekreftes i en egen plan for holdningsskapende trafikkopplæring, der det også blir tatt med retningslinjer for elevene på skolevegen. Flere av elevene går eller sykler langs trafikkerte veier for å komme til og fra skolen. En del må ferdes langs veier uten sykkel- og gangsti. Det er også en del foreldre som kjører ungene til skole og fritidsaktiviteter. Årsaken til dette kan blant annet være utrygg veg og dårlig vær, men etter hvert kan det virke som om det har utviklet seg til en vane. Dette kan gi flere uheldige konsekvenser. Trafikkmengden øker i tidsrommet rundt skolestart og skoleslutt. Dette gjør trafikkbildet på -og i nærheten av skolens område mer uoversiktlig, noe som kan øke faren for trafikkuhell. En annen konsekvens av at foreldre kjører barna til skolen for ofte, kan være at barna blir lite fysisk aktive. I tillegg til at skolevegen er en arena for fysisk aktivitet, kan den også være en plass for sosialt samspill. Det er derfor viktig at skolene, i samarbeid med hjemmet, stimulerer barna til å gå/sykle til skolen, i all slags vær.

Fysiske trafikksikkerhetstiltak i kommunen

Trafikksikkerhetsarbeid dreier seg om å arbeide for å redusere risiko for ulykker og uhell i trafikken, primært for å unngå tap av liv og/eller personskader, dernest også for å unngå materielle skader. Det dreier seg om holdningsskapende arbeid overfor- og ferdighetstrening for trafikanter og førere av alle kjøretøygrupper, om utvikling av kjøretøyteknologi som skaper trafikksikkerhet (forebyggende og skadebegrensende) og om utforming av infrastrukturen (veger, kryss, skilting o.a.). De fysiske trafikksikkerhetstiltakene i en kommune dreier seg om utvikling og utbedring av denne infrastrukturen – dette er omtalt i planen som et eget fokusområde med mål og strategier.



Bilde: Elverum Torg – busslomme og tilrettelagt fortau og kryssinger med universell utforming.



2.3 Risikoadferd i trafikken

2.3.1 Fart

Mål 2025		Strategier
I Elverum overholdes fartsgrenser på vegene. Tilbakemeldinger på fartsovertredelser (kontroller, registrerte klager) er nedadgående fra 2020.		<ol style="list-style-type: none"> Gjennomføre holdningsskapende kampanjer med jevne mellomrom med samarbeidspartnere (Trygg Trafikk og andre) mot utvalgte trafikantgrupper/risikogrupper og kontrollarbeid for å sikre gode holdninger og overholdelse. Gjennomføre ordinære fartskontroller på prioriterte veger i kommunen i Politiets regi. Gå igjennom «varsler om feil» hvert år for å se behov for fartsendringer.
Indikatorer: 1. Andel kjøretøy som overholder fartsgrenser .		
Status pr. 2020: 1. ?? %	Mål 2025: 1. 75 %	

2.3.2 Rus

Mål 2025		Strategier
I Elverum er det 0-toleranse for å føre kjøretøy i ruspåvirket tilstand eller å være passasjer i slikt kjøretøy. Tilbakemeldinger (kontroller, registrerte klager) på slik adferd er nedadgående fra 2020.		<ol style="list-style-type: none"> Drive holdningsskapende arbeid overfor trafikanter Gjennomføre rusmiddelkontroller overfor trafikanter i Politiets regi. Drive holdningsskapende arbeid i skolen - både vedrørende det å ikke kjøre, og å si nei til å være passasjer med ruspåvirket sjåfør. Drive holdningsskapende arbeid mot rusen hvert år, der ruspåvirket kjøring er ett av hovedtemaene. Kommunen skal arbeide aktivt for å forhindre at ansatte er påvirket av rusmidler i tjenesten. Kommunen skal arbeide aktivt for å forhindre at kommunalt ansatte er innblandet i trafikkulykker. Vurdere å Innarbeide alko-lås som en del av anbudsgrunnlaget ved kjøp eller leasing av nye biler hos kommunen. Kommunalt ansatte sender, i henhold til sitt ansvar, bekymringsmeldinger når de får kunnskap om personer som ikke bør ha førerkort grunnet rus og/eller medisinske/helsemessige årsaker. Stimulere private virksomheter i Elverum og offentlige arbeidsplasser til å delta i holdningsskapende arbeid for å forhindre kjøring i ruspåvirket tilstand.
Indikatorer: 1. Andel av trafikken som utføres under påvirkning av alkohol/narkotika over straffbarhetsgrense.		
Status pr. 2020: 1. ??%	Mål 2025: 1. 0,1%/0,4%	



2.3.3 Bilbeltebruk

Mål 2025		Strategier
I Elverum er det en 100% kultur å bruke bilbelte, for fører og alle passasjerer, samt å sikre barn forskriftsmessig i bil.		<ol style="list-style-type: none"> Kommunen skal alltid velge busser med 3-punktsbelte ved leie av busser til transport i regi av kommunen. Kommunen kunngjør påbud om at alle kommunalt ansatte bruker bilbelte ved transport i tjeneste. Dette gjelder bil og buss, og er nedfelt i reglement for tjenestereiser. Helsestasjonen skal i sin virksomhet informere særskilt overfor alle aktuelle brukere om temaet barn i bil og sikring av disse. De kommunale barnehagene holder fokus overfor foreldre/foresatte på sikring av barn i bil (materiell / kampanje gjennom Trygg Trafikk). Stimulere private virksomheter i Elverum og offentlige arbeidsplasser til å delta i holdningsskapende arbeid som sikrer at medarbeidere bruker bilbelte under kjøring. Gjennomføre ordinære tekniske kontroller på bruk av sikkerhetsutstyr overfor trafikanter i Vegvesenets regi.
Indikatorer: <ol style="list-style-type: none"> Andel førere og forsetepassasjerer som bruker bilbelte. Andel barn i alderen 1- 3 år som er sikret i bil Andel barn i alderen 1-3 år som er sikret <u>bakovervendt</u> i bil. 		
Status pr. 2020: <ol style="list-style-type: none"> ??% ??% ??% 	Mål 2025: <ol style="list-style-type: none"> 98% 100% 75% 	

Kommentar:

Temaområdet «Risikoadferd i trafikken» er delt på tre helt konkrete deltemaer som ut fra statistikk og erfaring er av avgjørende betydning for å senke risikoen for at trafikkulykker oppstår (forebyggende element) og for å redusere konsekvensen hvis ulykke/uhell oppstår (skadebegrensende element). Det dreier seg i korthet om å finne strategier som gjør at hver enkelt trafikanter har kunnskapen og de riktige holdninger ved å holde seg innenfor fartsgrenser på vegene, har 0-toleranse for å føre motorkjøretøy under påvirkning av rusmidler, er 100% konsekvent med hensyn til å bruke sikkerhetsbelte i alle typer kjøretøy hvor sikkerhetsbelte er tilgjengelig, og er tilsvarende konsekvente med hensyn til å sikre barn i bil på forskriftsmessig måte.

Det kan være at en som kommune må akseptere bruk av regional statistikk for å følge med på de indikatorer som forteller om tilstanden blant trafikanter med hensyn til overholdelse av fartsgrenser, kjøring i ruspåvirket tilstand, bruk av sikkerhetsbelte og barnesikring.

Indikasjon på graden av måloppnåelse på temaområdet «Risikoadferd i trafikken» vil i all vesentlighet måtte basere seg på resultater fra kontroller i Politiets og Vegvesenets regi. Vedrørende kontroller på bilbeltebruk så vil lokal avdeling av Norges Automobilforbund (NAF) være aktuell samarbeidspartner. Resultatoppfølging på dette temaområdet betinger altså at kontrollvirksomhet gjennomføres.



2.4 Befolkningsgrupper

2.4.1 Barn

Mål 2025		Strategier
Barn i Elverum (0-14 år) opplever sine omgivelser som trafikksikre, og er ikke utsatt for trafikale ulykker eller uhell.		<ol style="list-style-type: none"> Barnehager, skoler og foresatte skal samarbeide om trafikksikkerhetsarbeid og forebygging av ulykker. 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 gjennomføre vurdering av særlig farlig skoleveg som grunnlag for tiltak. Kommunen skal arbeide for trafikksikre soner rundt skolene (Hjertesone) og begrense muligheten for å kjøre inn på skoleområder og i tilknytning til skoler. Arbeide for- og legge til rette for at barn og unge kan sykle eller gå til skolen. Arbeide for videre utbygging av gang- og sykkelvegnettet der det er behov. De kommunale barnehagene og skolene skal være godkjent som Trafikksikker barnehage/skole. Kommunen skal påvirke til at alle de private barnehagene skal være godkjent som Trafikksikker barnehage. 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 stimulere lag og foreninger til å innarbeide retningslinjer for transport innenfor sin virksomhet. Kommunen skal arbeide for at lekeplasser/ aktivitetsområder og andre områder som brukes av barn skjermes for trafikk.
Indikatorer: 1. Andel barn som opplever sine omgivelser som trafikksikre (spørreundersøkelse).		
Status pr. 2021: 1. ??%	Mål 2025: 1. 80%	



Bilder: Den skal tidlig krøkes...



2.4.2 Ungdom og unge førere

Mål 2025		Strategier
<p>Ungdom og unge førere i Elverum (15 – 22 år) opplever sine omgivelser som trafikksikre, har kompetanse om trafikksikkerhet og bidrar med trafikksikker adferd i trafikken.</p>		<ol style="list-style-type: none"> Kommunen skal sørge for at ungdomsskolene har nødvendig kompetanse for å tilby valgfaget trafikk på ungdomstrinnet. Kommunen skal tilby trafikalt grunnkurs som en del av valgfag trafikk. Kommunen skal gjennomføre vurdering av særlig farlig skoleveg som grunnlag for tiltak. Kommunen skal arbeide for trafikksikre soner rundt skolene (Hjertesone) og begrense muligheten for å kjøre inn på skoleområder og i tilknytning til skoler. Arbeide for- og legge til rette for at barn og unge kan sykle eller gå til skolen. Arbeide for videre utbygging av gang- og sykkelvegnettet der det er behov. Kommunen skal stimulere lag og foreninger til å innarbeide retningslinjer for transport innenfor sin virksomhet. Kommunen skal søke å støtte opp om gode trafikksikkerhetstiltak/prosjekter som har fokus på ungdom og unge førere. Kommunen skal søke å støtte opp under etablering av møteplass for ungdom og unge førere med trafikalt formål. Gjennomføre trafikksikkerhetsopplæring for innvandrere som en del av introduksjonsprogrammet.
<p>Indikatorer:</p> <ol style="list-style-type: none"> Andel ungdom og unge førere som opplever sine omgivelser som trafikksikre (spørreundersøkelse). 		
<p>Status pr. 2020:</p> <ol style="list-style-type: none"> ?? %. 	<p>Mål 2025:</p> <ol style="list-style-type: none"> 80 %. 	

2.4.3 Eldre trafikanter og trafikanter med funksjonsnedsettelse

Mål 2025		Strategier
<p>Eldre trafikanter og trafikanter med funksjonsnedsettelse opplever sine omgivelser som trafikksikre og tilgjengelige, har kompetanse om trafikksikkerhet og bidrar med trafikksikker adferd i trafikken.</p>		<ol style="list-style-type: none"> Kommunen skal legge til grunn universell utforming ved fysisk utforming av vegger og gangfelt (og forlengelse av gangfelt) for å ivareta eldre trafikanter og trafikanter med funksjonsnedsettelse. Utbedre overganger fra fortau til vegbane for bedre fremkommelighet og synlighet for svaksynte. Dette er særlig aktuelt i Storgata. Kommunen skal stimulere organisasjoner/fora for eldre mennesker til å integrere tema trafikksikkerhet i sin virksomhet. Tilrettelegge for nødvendige HC-plasser i nærheten av viktige møteplasser, butikker, skoler og offentlige kontorer, og sikre at nye og eksisterende HC-plasser har god nok plass og utforming for brukergruppen. Tilrettelegge for oppfriskingskurs på trafikkregler og kjøreadferd for eldre trafikanter.
<p>Indikatorer:</p> <ol style="list-style-type: none"> Andel eldre trafikanter og trafikanter med funksjonsnedsettelse som opplever sine omgivelser som trafikksikre (spørreundersøkelse). 		
<p>Status pr. 2020:</p> <ol style="list-style-type: none"> ??. 	<p>Mål 2025:</p> <ol style="list-style-type: none"> 90% 	



Kommentar:

De 3 utvalgte befolkningsgruppene «barn», «ungdom og unge førere» samt «eldre trafikanter og trafikanter med funksjonsnedsettelse» er valgt ut som særskilte temaområder med mål og strategier, fordi disse gruppene ut fra statistikk, erfaring og annet er i forhøyet risikosone og/eller er sårbare med tanke på ulykkesrisiko for egen del, eller ved å påføre øvrige trafikanter forhøyet risiko for ulykker som følge av risikoadferd.

Indikasjon (indikatorer) på graden av måloppnåelse på temaområdet «Befolkningsgrupper» vil i all vesentlighet måtte basere seg på å spørre blant de tre gruppene «barn», «ungdom og unge førere». Slike spørreundersøkelser kan gjennomføres som del av andre undersøkelser eller som enkle og konkrete digitalt baserte undersøkelser med jevne mellomrom, f.eks. i tilknytning til trafikkopplæring i skolens regi.

Når det gjelder sykkelopplæring i skolens regi så er Norges Automobilforbund (NAF) en aktuell samarbeidspartner som tilbyr kompetanse rettet mot elever i 4. 5. og 6.klasse i form av et kursopplegg som er utarbeidet av Samferdselsdepartementet og Norges Sykkelforbund.

NAF er også aktuell samarbeidspartner på temaområdet med seniorkurs for eldre bilførere i samarbeid med sjåførskolene.



2.5 Trafikantgrupper/kjøretøygrupper

2.5.1 Gående og syklende

Mål 2025		Strategier
<p>Gående og syklende i Elverum opplever det å være i trafikken i Elverum som trygt, og har sjøl utstyr og adferd i trafikken som bidrar til høy trafikksikkerhet.</p>		<ol style="list-style-type: none"> Helsestasjonen, barnehagene og skolene skal årlig fokusere på betydningen av at syklister og fotgjengere bruker personlig verneutstyr i trafikken (sykkelhjelm, refleks) Tidlig brøyting og strøing av gang- og sykkelveger slik at en ikke trekker ut i kjørebanelen. Feiing av gang- og sykkelveger på våren for å sikre god framkommelighet. Skille syklende og gående på de mest trafikkerte gang- og sykkelvegene. Sørge for fysisk skille mellom syklende som møter hverandre på ulykkes utsatte punkter på sykkelveger. Sikre fri sikt ved krysningspunkter gang/sykkelveier og overgangsfelt i tettbygde strøk (fjerning av busker og trær som sperrer for sikt). Stimulere til økt bruk av gang- og sykkelveger. Arbeide for å skape helhetlige systemer – det vil si gang- og sykkelveger som henger sammen uten for mange kryssninger av bilveger eller andre hindre.
<p>Indikatorer:</p> <ol style="list-style-type: none"> Andel gående og syklende som opplever sine omgivelser som trafikksikre (spørreundersøkelse). Andel syklister som bruker sykkelhjelm. Andel syklister som bruker lys på sykkel i mørket. Andel gående som bruker refleks ved ferdsel langs veg i mørke. 		
<p>Status pr. 2021:</p> <ol style="list-style-type: none"> ?? ?? ?? ?? 	<p>Mål 2025:</p> <ol style="list-style-type: none"> 75% 75% 100% 50% 	

2.5.2 Motorsyssel - Moped - El-sparkesyssel

Mål 2025		Strategier
<p>Førere av motorsyssel, moped og el.-sparkesyssel opplever det å være i trafikken i Elverum som trygt, og har sjøl utstyr og adferd i trafikken som bidrar til høy trafikksikkerhet.</p>		<ol style="list-style-type: none"> Kommunen skal sørge for at ungdomsskolene har nødvendig kompetanse for å tilby valgfaget trafikk på ungdomstrinnet. Understøtte initiativ for å utvikle og holde i drift samlingssted for motorinteressert ungdom med formål å dyrke interessen, drive opplæring og holdningsskaping m.m. Utvikle en strategi for hvordan Elverum som lokalsamfunn skal håndtere og inkludere nye trafikantløsninger som el.-sparkesyssel og tilsvarende framkomstmidler i trafikken – i samspillet med andre, særlig myke trafikanter.
<p>Indikatorer:</p> <ol style="list-style-type: none"> Andel førere av motorsyssel, moped og el.-sparkesyssel som opplever sine omgivelser som trafikksikre (spørreundersøkelse). Andel førere som bruker anbefalt sikkerhetsutstyr. Andel førere som har tilstrekkelig opplæring. 		
<p>Status pr. 2021:</p> <ol style="list-style-type: none"> ?? ?? ?? 	<p>Mål 2025:</p> <ol style="list-style-type: none"> 75% 75% 100% 	



Kommentar:

Gående, syklende og førere av moped, motorsykkel, el-sparkesykkel er relativt sette til andre trafikanter å betrakte som myke trafikantergrupper, som erfaringsmessig (statistikk) er utsatte trafikantergrupper som trenger særskilt oppmerksomhet. Samtidig er dette trafikantergrupper som også ved sin adferd i trafikken kan bidra til forhøyet risiko for ulykker, og være direkte årsak til ulykker som følge av uforsvarlig risikoadferd/brudd på trafikkregler. Det oppstår særlig risiko ved blanding av trafikantergrupper, fornyet risiko som følge av teknologiutvikling for sykler/el-sykler (høyere fart) og ny risiko gjennom de senere års introduksjon av el-sparkesykler som gir betydelige høyere hastigheter. I tillegg til dette kommer risiko som følge av mangelfull opplæring o.a.

Indikasjon (indikatorer) på graden av måloppnåelse på temaområdet «Trafikantergrupper/Kjøretøygrupper» vil i all vesentlighet måtte basere seg på spørreundersøkelser og resultater fra rutinemessige kontroller i regi av Politiet og eller Statens Vegvesen.



Bilde: På sykkel over Glomma.



2.6 Kjøretøyteknologi

Mål 2025		Strategier
<p>Elverum kommune som organisasjon er en foregangskommune som ved gradvis fornyelse av egen kjøretøypark innarbeider nyeste teknologi som bidrar til trafikksikkerhet, og stimulerer egne ansatte, øvrige virksomheter i kommunen og kommunens befolkning til å gjøre det samme.</p>		<p>1. Kommunen bør i sin innkjøpsstrategi, ved kjøp/ leasing av kjøretøy, legge inn krav om automatisk nødbrems, feltskiftevarsler, fotgjengervarsler og alkolås.</p> <p>2. Drive kommunikasjonsarbeid i kommunens egne kanaler med fokus på dette målet som et delmål i trafikksikkerhetsarbeidet, og spre budskapet til øvrige målgrupper slik målet tar til orde for.</p>
<p>Indikatorer:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Kommunens innkjøpsstrategi for biler – innarbeidet teknologi for trafikksikkerhet. 2. Andel registrerte kjøretøy i kommunen med automatisk nødbrems. 3. Andel registrerte kjøretøy i kommunen med feltskiftevarsler. 		
<p>Status pr. 2020:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Nei 2. ?? 3. ?? 	<p>Mål 2025:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Ja. 2. 25% 3. 50% 	

Kommentar:

Det kan umiddelbart virke merkelig at en kommune – kommunen som organisasjon, virksomheter i kommunen og kommunens befolkning - skal ha fokus på, og ha ambisjoner med hensyn til



Bilde: Biler har i økende grad dataassisterte systemer som bidrar i betydelig grad til trafikksikkerheten

kjøretøyteknologi.

Imidlertid: Det er hevet over tvil at utviklingen av kjøretøyteknologien gjennom årene i betydelig grad har bidratt til større trafikksikkerhet og stadig reduksjon av ulykker med dødelig konsekvens eller hardt skadde ofre.

Kjøretøyfabrikantene og konkurransen disse imellom, utviklingen av dataassisterte styringssystemer, sensorteknologi o.a. driver utviklingen framover til gunst for trafikksikkerheten.

Brukerne av kjøretøy kan bidra ved å være disse fenomenene bevisst og ta teknologien og dens bidrag i bruk ved utskifting av kjøretøy.



2.7 Systematisk trafikksikkerhetsarbeid i offentlig og privat sektor

Mål 2025		Strategier
Elverum kommune opprettholder ervervet status som «Trafikksikker kommune» basert på Trygg Trafikks normer.		1. Sørge for at Elverum kommune utfører nødvendig arbeid for å kunne bli «Trafikksikker kommune» i henhold til Trygg Trafikks normer, og blir godkjent gjennom å oppvise den dokumentasjonen som kreves.
Indikatorer: 1. Dokumentert status som «Trafikksikker kommune»		
Status pr. 2021: 1. Under godkjenning.	Mål 2025: 1. Godkjent.	

Kommentar:

Dokumentasjon på at kommunen driver systematisk trafikksikkerhetsarbeid er et mål i seg sjøl. Standarden for dette er utarbeidet av organisasjonen «Trygg Trafikk». [Kravene for å innfri normen er her](#). Ved å innfri denne normen må kommunen ha gjort forebyggende trafikksikkerhetsarbeid på en rekke områder, og kunne dokumentere dette. Mange av kravene i normen inngår i denne planen som strategier med tilhørende tiltak på de fokusområdene med mål som er beskrevet.



Bilde: Storgata gjennom Leiret i Elverum - mange trafikantgrupper skal ivaretas



2.8 Fysiske trafikksikkerhetstiltak i kommunen

2.8.1 Innledning

Arealplanlegging er et svært viktig virkemiddel i det kommunale trafikksikkerhetsarbeidet, gjennom kommuneplan, kommunedelplaner, strategiske planer og reguleringsplaner. For eksempel vektlegger fylkeskommunen trafikksikkerhet i forbindelse med planprosesser i kommunen. Helt konkret kan det være snakk om at det kreves trafikale og trafikksikkerhetsmessige vurderinger og forslag til eventuelle tiltak. Videre kan disse tiltakene foreslås tatt inn i planer som rekkefølgekrav.

Universell utforming er en grunnleggende forutsetning. Det er mange virkemidler som gir gevinst; bygging av gang- og sykkelveger, busslommer og bussskur er særlig viktig der det er skoleveg. Det er også viktig å trygge gående når de skal krysse veg. Nedsatte fartsgrenser er og aktuelle virkemidler for å redusere risikoen for ulykker.

For å avvikla trafikken på en sikker måte er det viktig med godt vedlikehold både sommer og vinter. Når det gjelder vintervedlikehold, bør gang og sykkelveger som fører til skoler brøytes før skolestart.

Gjennomføringen av prioriterte tiltak på og langs riksvegnettet er Statens vegvesen sitt ansvar.

Målene og strategiene på fokusområdet fysiske trafikksikkerhetstiltak i kommunen er sortert etter type veg, og kategorisert på følgende punkter:

- Trafikkfarlige punkter
- Lys på veger der barn og unge ferdes
- Gang- og sykkelveger
- Fartsdempende tiltak

Til grunn for målene og strategiene for de fysiske trafikksikkerhetstiltakene på de utvalgte områdene ligger kartlegginger, driftserfaringer, prioriteringslister for investeringer o.a. som kommunens sektor for teknikk og miljø holder samt innspill i høringsrunde til trafikksikkerhetsplanen.

2.8.2 Trafikkfarlige punkter

Mål 2025		Strategier
I Elverum er antall definerte trafikkfarlige punkter (jfr. liste) redusert med 30% sammenlignet med situasjonen per 2020.		1. Kommunen skal sørge for at liste over trafikkfarlige punkter med tilstrekkelige beskrivelser over status og aktuelle risikoreduserende tiltak oppdateres årlig, og er underlag for prioritering til årlig rullerende Handlings- og økonomiplan med tanke på realisering. 2. Liste over trafikkfarlige punkter skal drøftes med Innlandet fylkeskommune og Statens Vegvesen med tanke på å fremme tiltak på riks- og fylkesveger.
Indikatorer: 1. Antall definerte trafikkfarlige punkter.		
Status pr. 2021: 1. 15 (jfr. liste)	Mål 2025: 1. 10	



2.8.3 Lys på vegger hvor barn og unge ferdes

Mål 2025		Strategier
Veger, gang- og sykkelveger i Elverum har tilfredsstillende belysning, i særlig grad der hvor barn og unge ferdes (til- og fra skole, fritidsaktiviteter o.a.).		<ol style="list-style-type: none"> Kommunen gjennomfører pågående investeringsprogram med fornying og forsterking av gate- og vegbelysning i økonomiplanperioden fram mot 2024 (jfr. Handlings- og økonomiplanen 2021 – 2024). Gjennomføre dialog med Innlandet fylkeskommune der gang og sykkel vegger krysser fylkesveger for felles prioritering av trafikksikkerhetstiltak.
Indikatorer: <ol style="list-style-type: none"> %-andel av antall km vegger, gang- og sykkelveier med tilfredsstillende belysning med tanke barn og unges sikkerhet. 		
Status pr. 2021: <ol style="list-style-type: none"> ??% 	Mål 2025: <ol style="list-style-type: none"> 100% 	

2.8.4 Gang- og sykkelveger

Mål 2025		Strategier
Elverum kommune har bygd ut ytterligere gang- og sykkelveger i henhold til prioriteringsliste for perioden 2021 – 2025.		<ol style="list-style-type: none"> Kommunen vedlikeholder samlet oversikt med beskrivelser over utbygde gang- og sykkelveger og behov for videre utbygging. Dette danner utgangspunkt for planlegging (regulering), finansiering og gjennomføring. Gang- og sykkelveger bygges ut primært med prioritering ut fra vurdert trafikksikkerhetsgevinst. Fremme behov for utbygging ved innspill og høring til handlingsprogram for fylkesveger der gang- og sykkelveger ønskes bygget lang fylkesvegnettet.
Indikatorer: <ol style="list-style-type: none"> Antall km utbygde gang- og sykkelveger. Antall km gang- og sykkelveger det er behov for i henhold til prioriteringsliste. 		
Status pr. 2021: <ol style="list-style-type: none"> xx km yy km 	Mål 2025: <ol style="list-style-type: none"> xx + zz km yy - zz km 	

2.8.5 Fartsdempende tiltak

Mål 2025		Strategier
Fartsdempende tiltak på vegger i Elverum er en dokumentert bidragsyter til økt trafikksikkerhet.		<ol style="list-style-type: none"> Kommunen holder samlet oversikt over eksisterende fartsdempende tiltak på vegger i Elverum kommune. Kommunen evaluerer fartsdempende tiltak (permanente og temporære) årlig i samarbeid med Innlandet fylkeskommune og Statens Vegvesen (vegeiere). Plassering og innretting av temporære fartsdempende trafikksikkerhetstiltak vurderes årlig, ut fra erfaringer, statistikk, eventuelle klager o.a. (temporære fartsmålinger, kontroller, sjikaner, holdningskampanjer o.a.)
Indikatorer: <ol style="list-style-type: none"> Klager fra publikum. Registrerte fartsovertredelser fra kontroller. Registrerte ulykker og uhell som følge av vurdert for høy fart. 		
Status pr. 2021: <ol style="list-style-type: none"> ?? ?? ?? 	Mål 2025: <ol style="list-style-type: none"> Redusert med 25% fra 2021. Redusert med 25% fra 2021. Redusert med 25% fra 2021. 	



Kommentar:

Elverum kommune, Innlandet fylkeskommune og statlig nivå (i all hovedsak v/Statens Vegvesen på de statlige veier gjennom kommunen) har investerings- og vedlikeholdsprogrammer som påvirker trafikksikkerheten for trafikantgrupper innenfor Elverum kommunes grenser. Fokus-/temaområdet «fysiske trafikksikkerhetstiltak» er som beskrevet i innledningen til dette kapitlet ytterligere fokusert ved å løfte fram de 4 nevnte delområder med sine mål, ut fra den erfaring at det er på disse delområdene det er behov for, -og en oppnår størst trafikksikkerhetsgevinst. I det følgende gis en kort kommentar relatert til disse målene og strategiene ut fra det som er kommunens ansvar.

Elverum kommune v/Sektor for teknikk og miljø, enhet for veg, park og anlegg har til enhver tid oversikter/lister og vurderinger som viser tilstander for veger, gang- og sykkelveger, vegbelysning o.a. som gjelder vesentlig kommunal infrastruktur for samferdsel, herunder trafikksikkerhet, og også der kommunale veger «møter» fylkesveger og riksveger. Ut fra slike oversikter kan trafikksikkerhetsvurderinger gjøres.

Kartlagte trafikkarfarlige punkter i Elverum per 2021 ut fra disse vurderingene er:

- Kryss Frydenlundvegen /Kirkevegen.
- Kryss Storgata/Elvarheimgata i nord (ved Lokket).
- Undergang under Strandbygdvegen (ved Nysted).
- Alle underganger under riksveger og fylkesveger i Elverum.
- Kryssing Lundgaardsvegen ved Lokket.
- Fortau Nybrua (smalt, trafikanter må ut i veg ved møtende).
- Storgata fra Kirke til kryssing ved riksveg 2.
- Storgata fra Kirke til Lokket (blanding av trafikanter – særlig syklende og gående på fortau).
- Kryss Finne Grønns veg – Kirkevegen.
- Kryss Henrik Ibsens veg/riksveg 2.
- Fotgjengerpassering over Kirkevegen ved Helsehuset
- Fotgjengerpassering over riksveg ved Kiwi i Prestmyrbakken
- Inn- og utkjøringen til Kiwi i Olav Sæters veg 2 - krysser gang- og sykkelstien som går langs Olav Sæters veg og mangler oppmerking og skilting.
- Fotgjengerovergang fra gang og sykkelstien langs Olav Sæters veg mot Ydalir skole.
- Krysset mellom Korsbakkvegen og Sven Morens veg – manglende fotgjengerovergang og skilting.
- Der skiløyper på vintertid krysser riks-/fylkes-/kommunale veger. Eks Rv25 og Langholsvegen på Løvbergsmoen og Nøtåsvegen (2 steder) i Heradsbygd.

Generelt er det trafikkarfarlige punkter der gående/myke trafikanter må krysse trafikert veg.

Ut fra tilsvarende kunnskap **listes behov for investering i/utbedring av gang- og sykkelveger i Elverum** per 2021 med tanke på trafikksikkerhet:

- Enkelte skoleveger på bygdene har dårlig belysning/belysning av kommunale veger der barn og unge ferdes er dårlig, i tillegg til at disse vegene innebærer blandet trafikk (bil, gående, syklende).
- Gang- og sykkelveg langs hele Henrik Ibsens veg mangler (regulering pågår i 2021 med tanke på påfølgende bygging).
- Gang- og sykkelveg langs Andreas Grøttings veg (regulering pågår i 2021 med tanke på påfølgende bygging).
- Nøtåsvegen (fylkesveg) - fra stasjonsbygningen i Heradsbygd og ned til Riksveg 2 (regulering pågår i 2021).
- Langs Røsslyngvegen/Tyrivegen - mangler gang og sykkelveg.
- Langs Mårvegen - mangler gang og sykkelveg.



- Langs Grundsetvegen - mangler gang og sykkelveg.
- Sykkelfelt på utvalgte strekninger – Storgata, Jernbanegata.
- Langs Gamle Trysilveg og Sandbakken - mangler gang og sykkelveg.
- Langs Grøndalsbakken - mangler gang og sykkelveg.
- Sykkelfelt over Nybrua.

Generelt gjelder for gang- og sykkelveger at det er behov for dekkeutbedring.

Lys på veger, gang- og sykkelveger – Kommunen har for perioden fram mot 2024 gående et investeringsprogram for fornyelse og forbedring av vegbelysning. Vurderingen er at dette investeringsprogrammet vil være tilstrekkelig for å etablere tilfredsstillende belysning langs veger, gang- og sykkelveger med tanke på trafikksikkerhet.

Fartsbegrensende tiltak er i særlig grad fartsbegrensninger langs vegen i form av skilting. Per 2021 er vurderingen at fartsgrensene på vegnettet innad i Elverum kommune i all hovedsak er riktig satt. Så vil det alltid være et spørsmål hvilke tiltak som kan iverksettes for overholdelse – holdningsskapende arbeid, fartskontroller, fysiske hindre/begrensninger o.a..

Temporære fartsbegrensende tiltak anvendes på kommunale veger basert på registrert trafikkadferd o.a. Dette er bl.a. slik som mobile sjikaner (innsnevring av vegbanen) som kan settes ut på vegstrekninger (veger i boligområdene f.eks.). For å håndtere det som vurderes som permanente behov for fartsbegrensninger fordi fartsbegrensede skilting ikke overholdes i tilstrekkelig grad, etableres permanente sjikaner (fysisk innsnevring). Dette vurderes som mer hensiktsmessig tiltak enn etablering av fartshumper (hensyn til yrkestrafikk som busser, drosjer o.a.)

Oversiktene over og vurderingene av hva som er trafikkfarlige punkter i kommunen bør gjennomgås jevnlig/årlig og i et mer systematisk samarbeid med aktuelle aktører for kartlegging og sammenstilling av informasjon før forslag til tiltak utarbeides og settes inn i ei prioriteringsliste. Dette vil kunne sikre at det kan oppnås felles forståelse for behov og tiltak, særlig der kommunen ikke er vegeier.



3 Gjennomføring og organisering

3.1 Generelt

Trafikksikkerhetsarbeidet i Elverum kommunes organisasjon er forankret hos kommunedirektøren. I kommunens organisasjon vil flere sektorer og staber med sine medarbeidere være involvert i arbeidet for å nå de målene planen legger opp til.

I kommunens organisasjon vil trafikksikkerhetsplanen være grunnlag for de tiltak/tjenesteproduksjon (drift) og investeringer som årlig vil kunne prioriteres inn i Handlings- og økonomiplanen (4-års perspektiv) med virksomhetsplan og årsbudsjett (1 års perspektiv). En rekke av de strategiene planen tar til orde for, for å nå målene på de forskjellige temaområdene, blir oppfylt gjennom eksisterende tjenesteproduksjon på tjenesteområdene (barnehage, skole, helse, teknisk drift, teknisk forvaltning med flere). Andre strategier vil kreve nye tiltak, omlegging/justering av tjenester og eller særskilte investeringer.

Trafikksikkerhetsplanen er, som de øvrige strategiske planer i kommunen, en plan for lokalsamfunnet. Dette betyr at god gjennomføring og måloppnåelse også betinger gode samarbeid og involvering fra flere instanser, som også har vært involvert i utformingen av planen gjennom innspill, i høringsprosess eller på annen måte.

Trafikksikkerhetsplanen gir mulighet for å videreutvikle eksisterende og bygge opp nye, effektive og gode samarbeid for å nå de oppdaterte mål gjennom de valgte strategiene – se kapittel 2.

I kapittel 3.2. vises oversikt over hvem som har ansvar og kan bidra på de forskjellige målene på temaområdene i planen i kommunens organisasjon, og hvem som er aktuelle samarbeidspartnere blant frivillige organisasjoner, øvrige myndighetsorganer (fylkeskommune, stat, politi o.a.), ideelle organisasjoner med flere.



Bilde: Fotgjengere - både små og store - skal kunne ferdes trygt i trafikken.



3.2 Organisering etter spesifikke mål

MÅL 2025	Kommunal gjennomføring	Andre
Overordnet mål: Elverum har ingen drepte i trafikkulykker, og en registrert reduksjon av antall skadde i trafikkulykker på 10% i forhold til gjennomsnittet for perioden 2015-2019, innenfor kommunens grenser.	<ul style="list-style-type: none"> • Sektor for teknikk og miljø • Sektor for utdanning • Sektor for familie og helse • Sektor for kultur • Økonomistaben • Personalstaben • Samfunnsutviklingsstaben • Service- og IKT-staben 	<ul style="list-style-type: none"> • Politiet • Statens Vegvesen • Innlandet fylkeskommune • Trygg Trafikk
Risikoadferd i trafikken – fart: I Elverum er regelen at fartsgrenser overholdes på vegene. Tilbakemeldinger på fartsøvertredelser (kontroller, registrerte klager) er nedadgående fra 2020.	<ul style="list-style-type: none"> • Sektor for teknikk og miljø • Sektor for utdanning 	<ul style="list-style-type: none"> • Politiet • Trygg Trafikk
Risikoadferd i trafikken – rus: I Elverum er det 0-toleranse for å føre kjøretøy i ruspåvirket tilstand eller å være passasjer i slikt kjøretøy. Tilbakemeldinger (kontroller, registrerte klager) på slik adferd er nedadgående fra 2020	<ul style="list-style-type: none"> • Samfunnsutviklingsstaben • Personalstaben • Økonomistaben • Sektor for utdanning 	<ul style="list-style-type: none"> • Politiet • Trygg Trafikk
Risikoadferd i trafikken – bilbeltebruk: I Elverum er det en 100% kultur å bruke bilbelte, for fører og alle passasjerer, samt å sikre barn forskriftsmessig i bil.	<ul style="list-style-type: none"> • Sektor for utdanning • Sektor for familie og helse • Økonomistaben • Personalstaben 	<ul style="list-style-type: none"> • Politiet • Trygg Trafikk • Norges Automobilforbund
Befolkningsgrupper – barn: Barn i Elverum (0-14 år) opplever sine omgivelser som trafikksikre, og er ikke utsatt for trafikale ulykker eller uhell.	<ul style="list-style-type: none"> • Sektor for utdanning • Sektor for teknikk og miljø • Eiendomsstaben 	<ul style="list-style-type: none"> • Elverum Idrettsråd og idrettslagene • Politiet • Trygg Trafikk • Norges Automobilforbund • Andre frivillige lag og foreninger som engasjerer barn
Befolkningsgrupper – ungdom og unge førere: Ungdom og unge førere i Elverum (15 – 22 år) opplever sine omgivelser som trafikksikre, har kompetanse om trafikksikkerhet og bidrar med trafikksikker adferd i trafikken.	<ul style="list-style-type: none"> • Sektor for utdanning • Sektor for teknikk og miljø • Eiendomsstaben 	<ul style="list-style-type: none"> • Elverum Idrettsråd og idrettslagene • Andre frivillige lag og foreninger som engasjerer barn • Politiet • Trygg Trafikk • Kjøreskoler • Andre – som engasjerer motorinteressert ungdom



MÅL 2025	Kommunal gjennomføring	Andre
Befolkningsgrupper – eldre trafikanter og trafikanter med funksjonsnedsettelse: Eldre trafikanter og trafikanter med funksjonsnedsettelse opplever sine omgivelser som trafikksikre og tilgjengelige, har kompetanse om trafikksikkerhet og bidrar med trafikksikker adferd i trafikken.	<ul style="list-style-type: none"> • Sektor for teknikk og miljø 	<ul style="list-style-type: none"> • Eldrerådet • Organisasjoner som organiserer eldre mennesker • Organisasjoner for mennesker med funksjonsnedsettelse • Trygg Trafikk • Norges Automobilforbund
Trafikantgrupper/kjøretøygrupper – gående og syklende: Gående og syklende i Elverum opplever det å være i trafikken i Elverum som trygt, og har sjøl utstyr og adferd i trafikken som bidrar til høy trafikksikkerhet.	<ul style="list-style-type: none"> • Sektor for utdanning • Sektor for teknikk og miljø 	<ul style="list-style-type: none"> • Trygg Trafikk • Norges Automobilforbund
Trafikantgrupper/kjøretøygrupper – Motorsykkel – Moped – El-sparke-sykkel: Førere av motorsykkel, moped og el.-sparke-sykkel opplever det å være i trafikken i Elverum som trygt, og har sjøl utstyr og adferd i trafikken som bidrar til høy trafikksikkerhet	<ul style="list-style-type: none"> • Sektor for utdanning 	<ul style="list-style-type: none"> • Trygg Trafikk • Innlandet fylkeskommune • Statens Vegvesen
Kjøretøyteknologi: Elverum kommune som organisasjon er en foregangskommune som ved gradvis fornyelse av egen kjøretøypark innarbeider nyeste teknologi som bidrar til trafikksikkerhet, og stimulerer egne ansatte, øvrige virksomheter i kommunen og kommunens befolkning til å gjøre det samme.	<ul style="list-style-type: none"> • Økonomistaben • Service- og IKT-staben 	<ul style="list-style-type: none"> • Interesseorganisasjoner for bileiere (NAF og andre lokalt). • Trygg Trafikk.
Systematisk trafikksikkerhetsarbeid i offentlig og privat sektor: Elverum kommune opprettholder ervervet status som «Trafikksikker kommune» basert på Trygg Trafikks normer.	<ul style="list-style-type: none"> • Sektor for utdanning • Sektor for teknikk og miljø • Sektor for familie og helse • Sektor for kultur • Samfunnsutviklingsstaben • Personalstaben 	<ul style="list-style-type: none"> • Trygg Trafikk • Frivillige organisasjoner • Innlandet fylkeskommune
Fysiske trafikksikkerhetstiltak – trafikkfarlige punkt: I Elverum er antall definerte trafikkfarlige punkter (jfr. liste) redusert med 30% sammenlignet med situasjonen per 2020.	<ul style="list-style-type: none"> • Sektor for teknikk og miljø 	<ul style="list-style-type: none"> • Innlandet fylkeskommune • Statens Vegvesen
Fysiske trafikksikkerhetstiltak – lys på veger hvor barn og unge ferdes: Veger, gang- og sykkelveger i Elverum har tilfredsstillende belysning, i særlig grad der hvor barn og unge ferdes (til- og fra skole, fritidsaktiviteter o.a.).	<ul style="list-style-type: none"> • Sektor for teknikk og miljø 	<ul style="list-style-type: none"> • Innlandet fylkeskommune • Statens Vegvesen
Fysiske trafikksikkerhetstiltak – gang- og sykkelveger: Elverum kommune har bygd ut ytterligere gang- og sykkelveger i henhold til prioritierungsliste for perioden 2021 – 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Sektor for teknikk og miljø 	<ul style="list-style-type: none"> • Innlandet fylkeskommune • Statens Vegvesen
Fysiske trafikksikkerhetstiltak – fartsdempende tiltak: Fartsdempende tiltak på veger i Elverum er en dokumentert bidragsyter til økt trafikksikkerhet.	<ul style="list-style-type: none"> • Sektor for teknikk og miljø 	<ul style="list-style-type: none"> • Innlandet fylkeskommune • Statens Vegvesen

Tabell: Oversikt over foreslått organisering av gjennomføring av tiltak for å realisere målene gjennom de valgte strategier slik planen tar til orde for. Se omtale av målene og strategiene i kapittel 2.



4 Finansiering

Finansiering av tjenesteproduksjon og tiltak som følger av denne planen vil for kommunens del i all hovedsak måtte skje gjennom den generelle finansiering kommunen har gjennom inntektssystemet for å fylle rollen som tjenesteprodusent, forvaltningsmyndighet og samfunnsutvikler. Planens mål og strategier vil derfor være oppe til vurdering hvert år, på lik linje med andre planer, med hensyn til hva som er mulig å prioritere av drifts- og investeringstiltak og justering og fornying av eksisterende tjenesteproduksjon for bedre å kunne nå mål i planen gjennom de beskrevne strategier. Disse prioriteringene vises i Handlings- og økonomiplanen (de kommende 4 år) med Virksomhetsplan og årsbudsjett (kommende år).

I tillegg til den muligheten for finansiering og realisering som ligger innenfor kommunens ordinære drift kommer særskilte prosjektmidler for særskilte trafikksikkerhetstiltak som stilles til disposisjon noen ganger – gjennom statlige tiltak eller fylkeskommunale tiltak. På fylkeskommunalt nivå kan det f.eks. søkes om tilskudd til både skolevegtiltak på kommunale og fylkeskommunale veier, skiltpakker til «hjertesoner» rundt skolene og tilskudd til forebyggende tiltak rettet mot utsatte grupper.

Trafikksikkerhetsplanen er en plan for Elverum som lokalsamfunn. Derfor vil andre offentlige organers virksomhet på trafikksikkerhetsområdet også bidra til trafikksikkerhetsarbeidet lokalt. Dette er forutsatt i planen, og i redegjørelsen for målene og strategiene på fokusområdene framgår det at særskilt Statens Vegvesens, Innlandet fylkeskommunes -og Politiets innsats vil bidra til at mål nås. Utover dette er samarbeid med -og bidrag fra frivillig sektor og ideelle organisasjoner en mulighet til å realisere mål og strategier i planen. I trafikksikkerhetsarbeidet er særlig Trygg Trafikk en solid og langsiktig samarbeidspartner som bidrar i betydelig grad også i det lokale trafikksikkerhetsarbeidet.



Bilde: Parkeringsplassen til en bil gir parkering til mange sykler – sykling øker i omfang og endrer trafikkbildet.



5 Forhold til statlige og/eller regionale planer/føringer

5.1 Meld. St. 40 (2015 – 2016) 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 omfanget av tapte liv er uakseptabelt. Trafikksikkerhet 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 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 trafikksikkerhetsarbeidet, og bidra til bedre overordnet forankring og økt samordning av den framtidige innsatsen.

I stortingsmeldingen presenterer regjeringen seks satsningsområder:

1. Forankring av tverrsektorielt trafikksikkerhetsarbeid på overordnet nivå.
2. Bedre utnyttelse av tilsyns- og kontrollinnsatsen gjennom styrket tverretattlig samarbeid.
3. Mer effektiv formidling, enklere tilgang og bedre utnyttelse av kunnskap fra ulykkesundersøkelser.
4. Retningslinjer for registrering av vegtrafikkulykker og økt utveksling av skade- og ulykkesdata.
5. Styrket samordning av FOU-innsatsen.
6. Framtidige satsningsområder innen trafikksikkerhet.

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

5.2 Nasjonal transportplan

5.2.1 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 trafikken i Norge 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.

5.2.2 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.

5.3 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. 136 tiltak fordelt på 13 innsatsområder skal bidra til færre skadde og drepte i trafikken.

[Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018-2021 \(PDF, 4 MB\)](#)

5.4 Folkehelse og trafikksikkerhet

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 trafikksikkerhetsarbeidet spesielt i sitt folkehelsearbeid

5.5 Handlingsplan for trafikksikkerhet i Hedmark 2018 - 2021

Trafikksikkerhetsplanen for Innlandet fylke skal angi mål og strategier for trafikksikkerhetsarbeidet i fylket, basert på nasjonale føringer og den reelle ulykkesituasjonen.

Planen skal danne grunnlag for konkrete tiltaksplaner der ansvar for gjennomføring av tiltakene fordeles mellom aktørene ut fra deres egne aktivitetsplaner.

Fylkestinget i Hedmark har vedtatt en trafikksikkerhetsplan for Hedmark som gjelder til 2021:

[Trafikksikkerhetsplan for Hedmark fylke 2018-2021 \(PDF, 5 MB\)](#)

Nullvisjonen og nasjonale mål er utgangspunkt for trafikksikkerhetsarbeidet i Hedmark. Hedmark har allerede oppfylt sin del av målkurven for 2024, men skal ned til maksimalt 25 drepte og hardt skadde i 2030.

Fylkestinget i Oppland har vedtatt en handlingsplan for trafikksikkerhet som gjelder til 2021:

[Tiltaksplan for trafikksikkerhet Oppland 2018-2021 \(PDF, 3 MB\)](#)



I 2021 vil fylkestinget behandle trafikksikkerhetsutvalgets handlingsplan for Innlandet for perioden 2022 til 2025.

Etter vegtrafikklovens § 40a har fylkeskommunen et ansvar for å tilrå og samordne tiltak for å fremme trafikksikkerheten i fylket. En viktig oppgave i denne sammenheng er å påvirke og stimulere kommunene til å arbeide målrettet og helhetlig med trafikksikkerhetsarbeidet. Det er mange lover og forskrifter som direkte eller indirekte omtaler kommunens ansvar for ulykkesforebygging, folkehelsearbeid og trafikksikkerhet. Kommunen er pålagt et ansvar bl.a. som veieier, som eier av skole og barnehager, stor arbeidsgiver og kjøper av transporttjenester.

5.6 Trafikksikker kommune

For å ivareta helhetstenkningen beskrevet i kapitlet over er det utarbeidet kriterier og sjekklister som skal være et verktøy for å kvalitetssikre kommunens trafikksikkerhetsarbeid. Elverum kommune har satt seg som mål å oppfylle alle kriteriene og gjennom en godkjenningsordning bli erklært som «Trafikksikker kommune» i løpet av 2021. [Trafikksikker kommune-konseptet er redegjort for her.](#)

I 2019 ble det gjort et politisk vedtak i Elverum kommune om å legge dette konseptet til grunn for trafikksikkerhetsarbeidet i kommunen. Kommunen har siden den gang jobbet for å oppfylle de ulike kriteriene for å kunne bli godkjent som trafikksikker kommune.

5.7 Andre planer i Elverum kommune

Elverum kommune har et samlet planverk bestående av Kommuneplanen med samfunnsdel og arealdel, og tilhørende kommunedelplaner/strategiske planer som er å betrakte som nødvendige detaljering a kommuneplanens mål og strategier. Trafikksikkerhetsplanen er en av disse planene. [Kommunens planverk er beskrevet og finnes her.](#)

Flere av kommunens øvrige planer har mål og strategier som er grunnlag for tjenesteproduksjonen og har betydning for trafikksikkerheten i kommunen. Dette gjelder i særlig grad [Byplan 2030](#) og planen [«Folkehelsearbeid i Elverum – 2019 – 2023»](#).



6 Kommunikasjon

Trafikksikkerhetsplanen for Elverum skal være grunnlag for gjennomføring av det konkrete trafikksikkerhetsarbeidet. Jo bedre planen er kommunisert, forstått og akseptert blant de som skal medvirke til gjennomføringen, jo større er sannsynligheten for gode resultatet.

Dette krever god kommunikasjon og god dialog både i planleggingsfasen og gjennomføringsfasen.

Måltrettet og bevisst kommunikasjonsarbeid ([jfr. også egen kommunikasjonsstrategi for Elverum kommune](#)) i tilknytning til denne planen skal bidra til å:

- Gjøre planens innhold kjent intern i kommunens administrasjon, ute i Elverumssamfunnet og blant sentrale samarbeidspartnere.
- Motivere til arbeid og innsats for å nå planens mål.
- Sikre god oppfølging, oppdatering og eventuell justering underveis i gjennomføringsfasen.

Sentrale aktører det særlig er naturlig å gå i dialog med for å nå planens mål er:

- Innlandet fylkeskommune
- Statens Vegvesen.
- Trygg Trafikk
- Norges Automobilforbund
- Politiet i Elverum.
- Midt-Hedmark Brann og Redningsvesen IKS.
- Frivillige organisasjoner.

Generelt påpekes at god, bevisst og planlagt kommunikasjon mot utvalgte målgrupper er viktig for å skape oppmerksomhet om selve planen og de samfunnsforhold som er bakgrunn for at det er planverk på området. Det gjelder også ved gjennomføringen av planen for å sikre god og effektiv gjennomføring, godt samarbeid og måloppnåelse.