

# Trafikksikkerhetsplan for Nordreisa kommune [2026-2030]



NORDREISA KOMMUNE  
RÁISSA SUOHKAN  
RAISIN KOMUUNI

Vedtatt av kommunestyret i Nordreisa kommune  
**dd.mm.20XX**

Mal utarbeidet av Trygg Trafikk



# Innhold

|                                                                         |           |
|-------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>SAMMENDRAG .....</b>                                                 | <b>2</b>  |
| <b>1. INNLEDNING .....</b>                                              | <b>3</b>  |
| 1.1 Historikk.....                                                      | 3         |
| 1.2 Organisering av trafikksikkerhetsarbeidet i Nordreisa kommune ..... | 3         |
| 1.3 Medvirkning i planarbeidet .....                                    | 4         |
| <b>2 OVERORDNEDE FØRINGER .....</b>                                     | <b>4</b>  |
| 2.1 FNs bærekraftsmål .....                                             | 4         |
| 2.2 Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036 .....     | 5         |
| 2.3 Barnas transportplan.....                                           | 6         |
| 2.4 Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2026-2029 .....    | 6         |
| 2.5 Regional transportplan for Troms fylkeskommune 2026- 2037 .....     | 7         |
| 2.6 Kommuneplanens samfunnsdel .....                                    | 7         |
| 2.6 Folkehelse og trafikksikkerhet.....                                 | 8         |
| 2.7 Trafikksikker kommune .....                                         | 8         |
| <b>3 ULYKKESSITUASJONEN / -UTVIKLINGEN I Nordreisa KOMMUNE .....</b>    | <b>9</b>  |
| 3.1 Trafikksikkerhetsutfordringer i kommunen .....                      | 10        |
| 3.1.1 Ulykkesituasjonen i Nordreisa kommune .....                       | 11        |
| 3.1.2 Utsatte trafikantgrupper .....                                    | 12        |
| <b>4 MÅL OG STRATEGI FOR TRAFIKKSIKKERHETSARBEIDET .....</b>            | <b>14</b> |
| 4.1 Mål.....                                                            | 14        |
| 4.2 Strategi .....                                                      | 14        |
| <b>5 KOMMUNALE TILTAK .....</b>                                         | <b>15</b> |
| <b>6 INNSATSONRÅDENE OG PRIORITERTE OMRÅDER.....</b>                    | <b>16</b> |
| 6.1 Fart .....                                                          | 17        |
| 6.2 Rus .....                                                           | 17        |
| 6.3 Beltebruk og riktig sikring av barn .....                           | 17        |
| 6.4 Uoppmerksomhet .....                                                | 17        |
| 6.5 Barn (0-14 år).....                                                 | 18        |
| 6.6 Ungdom og unge førere .....                                         | 18        |
| 6.7 Eldre trafikanter .....                                             | 18        |
| 6.8 Gående og syklende (inkludert elsparkesykkel).....                  | 18        |
| 6.9 Motorsykkel, moped og ATV/UTV.....                                  | 19        |

|                                                                        |           |
|------------------------------------------------------------------------|-----------|
| 6.10 Næringstransport på vei.....                                      | 19        |
| 6.11 Investeringer, drift og vedlikehold .....                         | 19        |
| 6.12 Teknologi for bedre trafiksikkerhet.....                          | 19        |
| 6.13 Trafiksikkerhetsarbeid i offentlige og private virksomheter ..... | 20        |
| 6.14 Arbeid for å styrke kunnskapsgrunnlaget .....                     | 20        |
| 6.15 Fysiske tiltak .....                                              | 20        |
| <b>7 ØKONOMI .....</b>                                                 | <b>20</b> |
| <b>8 EVALUERING OG RULLERING .....</b>                                 | <b>21</b> |
| <b>9 VEDLEGG .....</b>                                                 | <b>21</b> |
| 9.1 Tiltak og forankring .....                                         | 23        |

## SAMMENDRAG

Ny trafiksikkerhetsplan for Nordreisa kommune skal gjelde fra 2026 – 2030. I arbeidet med ny plan har det vært stort fokus på sentrumsområdene i kommunen og mobilitet for myke trafikanter. Sentrum må bli mer oversiktlig, og mobiliteten til myke trafikanter må dersom nordreisa kommune skal unngå alvorlige ulykker i fremtiden. Dagens situasjon er at sentrum er uoversiktlig, samtidig som myke trafikanter må ferdes langs høyt trafikkerte veier for å komme seg frem i sentrum.

Et av hovedmålene i planen er å øke mobiliteten til myke trafikanter, da dette vil bidra til en mer trafiksikker kommune samtidig som det vil være positivt for folks helse.

## 1. INNLEDNING

Nullvisjonen ligger til grunn for trafikksikkerhetsarbeidet i Norge. Siden 2010 er det fastsatt etappemål for arbeidet mot nullvisjonen. I Meld. St. 14 (2023–2024) Nasjonal transportplan 2025–2036 er målet at det innen 2030 maksimalt skal være 350 drepte og hardt skadde i vegtrafikken, hvorav maksimalt 50 drepte. På lengre sikt er målet at ingen skal omkomme i vegtrafikken innen 2050.

Trafikksikkerhetsarbeidet skal redusere risikoen for ulykker og skader blant alle trafikantgrupper og i alle aldersgrupper. Trafikksikkerhetsplanen beskriver kommunens prioriteringer for å styrke trafikksikkerheten og bidra til å nå de nasjonale målene. Kommunen har flere roller og virkemidler som gir mulighet til å påvirke trafikksikkerheten, blant annet som:

- planmyndighet
- barnehage- og skoleeier
- arbeidsgiver
- transportkjøper
- folkehelseaktør
- vegeier

Kommunens trafikksikkerhetsarbeid omfatter alle disse områdene.

Gjennom Folkehelseloven og Plan- og bygningsloven har kommunen et generelt ansvar for å forebygge skader og ulykker. Kommunen har også ansvar for investering, drift og vedlikehold av det kommunale vegnettet. Som vegeier har kommunen et særskilt ansvar for å planlegge, prioritere og gjennomføre trafikksikkerhetstiltak på kommunale veger i tråd med Veglova.

**Trafikksikkerhetsplan for Nordreisa kommune 2026–2030** skal være et styringsverktøy for kommunens arbeid med trafikksikkerhet i planperioden. Planen skal bidra til en helhetlig og målrettet innsats for å forebygge trafikkulykker og skape trygge og tilgjengelige lokalsamfunn for alle.

**Kommunestyrets vedtak:** [dato]

### 1.1 Historikk

Denne planen er nummer 3 i rekken av trafikksikkerhetsplaner for Nordreisa kommune. Forrige plan utløp i 2024. Trafikksikkerhetsplanene har vært et viktig styringsverktøy for et målrettet trafikksikkerhetsarbeid i kommunen, og dette arbeidet videreføres og styrkes gjennom denne planen.

### 1.2 Organisering av trafikksikkerhetsarbeidet i Nordreisa kommune

Trafikksikkerhetsarbeidet i Nordreisa kommune er et tverrfaglig ansvar som omfatter flere kommunale tjenesteområder og sektorer. Arbeidet skal være forankret både administrativt og politisk, og inngå som en integrert del av kommunens planlegging, drift og tjenesteutøvelse.

Kommunedirektøren har det overordnede administrative ansvaret for kommunens trafikksikkerhetsarbeid. Ansvar for oppfølging og gjennomføring av tiltak er fordelt på de ulike kommunale enhetene i henhold til deres ansvarsområder.

Som planmyndighet skal kommunen ivareta trafikksikkerhet i areal- og transportplanleggingen. Som vegeier har kommunen ansvar for investering, drift, vedlikehold og trafikksikkerhetstiltak på kommunale veger. Barnehager og skoler har ansvar for trafikkopplæring og holdningsskapende arbeid, mens kommunen som arbeidsgiver og transportkjøper skal stille krav til sikker ferdsel og sikker transport.

For å sikre en helhetlig innsats samarbeider kommunen med en rekke eksterne aktører, blant annet:

- Trygg Trafikk
- Statens vegvesen
- Politiet
- Fylkeskommunen
- FAU, skolemiljøutvalg og andre lokale organisasjoner
- Innbyggere, næringsliv og frivillige lag og foreninger

Samarbeidet skal bidra til å identifisere utfordringer, prioritere tiltak og fremme en felles innsats for økt trafikksikkerhet i kommunen.

Trafikksikkerhetsplanen skal være et verktøy for koordinering, prioritering og oppfølging av kommunens trafikksikkerhetsarbeid i planperioden.

### 1.3 Medvirkning i planarbeidet

Det ble gjennomført medvirkningsmøter med eldrerådet, råd for funksjonshemmede og ungdomsrådet. Det ble også gjennomført et eget medvirkningsmøte med lokale lag og foreninger.

Statens vegvesen ble involvert gjennom et eget møte om tiltak knyttet til E6.

*Fylkeskommunen har bedt om et samarbeidsmøte i september.*

Som en del av medvirkningen fra barn og unge ble det gjennomført Barnetrakk med 7. klasse ved Moan skole. Dette ga innspill til hvordan barn og unge opplever nærmiljøet, særlig med tanke på ferdsel og trafikksikkerhet.

Oppvekstutvalget ble involvert i arbeidet med trafikksikkerhetstiltak for barn og unge.

Det ble også gjennomført en høringsprosess hvor berørte parter og andre interesserte hadde anledning til å komme med innspill og synspunkter.

## 2 OVERORDNEDE FØRINGER

Kommunens trafikksikkerhetsplan er forankret i nasjonale, regionale og lokale målsettinger.

For å sikre en helhetlig tilnærming bygger planen på sentrale styringsdokumenter og føringer for trafikksikkerhetsarbeidet.

### 2.1 FNs bærekraftsmål

FNs bærekraftsmål er verdens felles arbeidsplan for å utrydde fattigdom, bekjempe ulikhet og stoppe klimaendringene innen 2030.

De mest relevante punktene for kommunens trafikksikkerhetsarbeid innen bærekraftsmålene er:

- Mål 3 God helse:
  - Delmål 3.6) Innen 2030 halvere antall dødsfall og skader i verden forårsaket av trafikkulykker.
- Mål 4 God utdanning:

- Delmål 4.7) Innen 2030 sikre at alle elever og studenter tilegner seg den kompetanse som er nødvendig for å fremme bærekraftig utvikling [...].
- Mål 11 bærekraftige byer og samfunn:
  - Delmål 11.2) Innen 2030 sørge for at alle har tilgang til trygge, lett tilgjengelige og bærekraftige transportsystemer til en overkommelig pris, og bedre sikkerheten på veiene [...] med særlig vekt på behovene til [...] barn [...]
- Mål 17 Samarbeid for å nå målene
  - Delmål 17.17) Stimulere til og fremme velfungerende partnerskap i det offentlige, mellom det offentlige og private og i det sivile samfunn [...].

Kommunens trafikksikkerhetsarbeid bidrar til oppfyllelse av flere av FNs bærekraftsmål.

Særlig relevant er **mål 3 God helse og livskvalitet**, der delmål 3.6 innebærer at antall dødsfall og skader forårsaket av trafikkulykker skal halveres innen 2030.

Trafikksikkerhetsarbeidet bidrar også til **mål 11 Bærekraftige byer og lokalsamfunn**, som blant annet omhandler tilgang til trygge, tilgjengelige og bærekraftige transportsystemer og bedre trafikksikkerhet for alle trafikantergrupper.

Videre understøtter trafikksikkerhetsarbeidet **mål 4 God utdanning** gjennom trafikkopplæring og holdningsskapende arbeid i barnehage og skole, samt **mål 17 Samarbeid for å nå målene**, der samarbeid mellom kommunen, offentlige myndigheter, frivillige organisasjoner, næringsliv og innbyggere er en viktig forutsetning for å lykkes. Gjennom målrettet og systematisk arbeid skal kommunen bidra til økt trygghet for alle trafikanter og støtte opp under både de nasjonale trafikksikkerhetsmålene og FNs bærekraftsmål.

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

I Nasjonal transportplan 2025-2036 heter det: «Regjeringen har høye ambisjoner for transportsikkerheten og vil intensivere arbeidet i samsvar med visjonen om null drepte og hardt skadde.»

Nullvisjonen, altså visjonen om null drepte og hardt skadde i norsk vegtrafikk, er en av de fem likestilte strategiene i Nasjonal transportplan og ligger til grunn for trafikksikkerhetsarbeidet i Norge.

Etappe målet fram mot 2030 er maksimalt 350 drepte og hardt skadde i vegtrafikken, hvorav maksimalt 50 drepte. Samtidig er det et mål at ingen skal omkomme i veitrafikken innen 2050.

I Nasjonal transportplan 2025–2036 har regjeringen lagt vekt på å utvikle et godt transportsystem som gir frihet og muligheter for alle, øker livskvaliteten, bidrar til verdiskaping, beskytter og redder liv, og bidrar til bedre helse, miljø og klima.

*Regjeringen vil:*

intensivere arbeidet for visjonen om null drepte og hardt skadde i transportsektoren, og følge opp konkrete etappe mål om at det innen 2030 maksimalt skal være 350 drepte og hardt skadde i veitrafikken, hvorav maksimalt 50 drepte. Ingen skal omkomme i veitrafikken i 2050.

*Sentrale tiltak er å:*

forsterke innsatsen i trafikksikkerhetsarbeidet på vei innen kontroll og håndheving, kampanjevirkosomhet og målrettede mindre infrastrukturtiltak på strekninger med særlig dokumentert trafikksikkerhetsbehov.

### 2.3 Barnas transportplan

Barn og unge er både dagens og framtidens trafikanter. Et godt transportsystem skal være trafikksikkert, tilgjengelig og tilpasset alle, og legge til rette for at barn og unge kan leve aktive og selvstendige liv i både byer og lokalsamfunn. God areal- og transportplanlegging skal ivareta barn og unges behov og bidra til trygge omgivelser for ferdsel, lek og aktivitet.

Barn og unge er særlig sårbare i trafikken. Deres fysiske og mentale utvikling, begrensede erfaring og evne til å vurdere risiko gjør at de har behov for særskilt oppmerksomhet i trafikksikkerhetsarbeidet. Trygge skoleveger, sikre krysningspunkter og gode løsninger for gående og syklende er derfor viktige satsingsområder.

I Barnas transportplan understreker regjeringen betydningen av å ivareta barn og unge i transportpolitikken. Regjeringen vil blant annet:

- gi barn gode muligheter til å være aktive og selvstendige trafikanter
- ta hensyn til barn og unges behov i areal- og transportplanleggingen
- prioritere tiltak som bedrer trafikksikkerheten for barn og unge, herunder stimulere til lokalt arbeid for trygge skoleveger og nærmiljøer
- arbeide for nullvisjonen, der ingen mennesker skal bli hardt skadd eller drept i trafikken

Kommunen skal gjennom planlegging, drift, vedlikehold, trafikkopplæring og samarbeid med foresatte, skoler, barnehager og andre aktører bidra til at barn og unge kan ferdes trygt i trafikken. Hensynet til barn og unge skal være et gjennomgående perspektiv i kommunens trafikksikkerhetsarbeid og ved prioritering av tiltak i planperioden.

### 2.4 Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2026-2029

Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2026–2029 er en fireårig plan for det nasjonale trafikksikkerhetsarbeidet. Planen er utarbeidet i samarbeid mellom Statens vegvesen, politiet, HelseDirektoratet, Utdanningsdirektoratet, Trygg Trafikk, fylkeskommunene og flere storbykommuner, med bidrag fra en rekke andre aktører.

Planen inneholder om lag 200 målrettede tiltak og følger opp målene i Meld. St. 14 (2023–2024) Nasjonal transportplan 2025–2036. Tiltakene skal bidra til at antallet drepte og hardt skadde i vegtrafikken reduseres til maksimalt 350 innen 2030, hvorav maksimalt 50 drepte. For kommunene er tiltaksplanen et viktig grunnlag for prioritering, organisering og oppfølging av det lokale trafikksikkerhetsarbeidet. Planen løfter særlig fram innsatsområder der ulykkesrisikoen er høy, og hvor kommunene har viktige virkemidler gjennom planlegging, opplæring, drift og vedlikehold av vegnettet.

Kommunens trafikksikkerhetsplan skal sees i sammenheng med den nasjonale tiltaksplanen. Lokale mål og tiltak skal bidra til å understøtte nasjonale målsettinger og prioriteringer for trafikksikkerhetsarbeidet i perioden 2026–2029. Særlig gjelder dette arbeidet med trygge skoleveger, sikker ferdsel for gående og syklende, trafikksikker arealplanlegging,

forebyggende holdningsskapende arbeid og et systematisk trafikksikkerhetsarbeid i hele kommunen.

## 2.5 Regional transportplan for Troms fylkeskommune 2026- 2037

Regional transportplan gir føringer for utviklingen av transportsystemet i fylket og er et viktig styringsdokument for arbeidet med samferdsel, mobilitet og trafikksikkerhet.

Planen synliggjør fylkeskommunens prioriteringer knyttet til framkommelighet, trafikksikkerhet, drift, vedlikehold og investeringer på fylkesvegnettet.

For kommunen er den regionale transportplanen et viktig grunnlag for samordning og samarbeid med fylkeskommunen. Planen bidrar til å sikre felles prioriteringer og gir føringer for kommunens innspill til handlingsprogrammer, investeringstiltak og trafikksikkerhetsarbeid. Den er også et viktig verktøy i oppfølgingen av trafikksikkerhetsutfordringer på fylkesvegnettet og i lokalsamfunnet.

Kommunens trafikksikkerhetsplan skal være i tråd med mål og prioriteringer i regional transportplan og bidra til en helhetlig utvikling av et trygt, effektivt og bærekraftig transportsystem i fylket. Gjennom et tett samarbeid med fylkeskommunen skal kommunen arbeide for å identifisere utfordringer, prioritere tiltak og fremme trafikksikkerhet for alle trafikantgrupper.

Troms fylkeskommune har etablert en snarveistrategi for myke trafikanter. Strategien handler om å komme i raskere i gang med ferdselsårer for myke trafikanter etter «godt-nok» prinsippet, der det sees bort fra vegnormalen.

Troms fylkeskommune har også fokus på turisme og behovet for transport- og servicetilbud. Det blir etterspurt bedre skilting, bedre informasjon, økt frekvens i kollektivtilbudet, bedre betalingsløsninger, plassbestilling på hurtigbåter og bussruter samt bedre fasiliteter ved trafikknutepunkt som fergekaier og kollektivterminaler. Det er mål om å legge bedre til rette for å bruke lufthavner som Sørkjosen, og samtidig styrke kollektivtilbudet for å spre turismen ut i fylket.

Troms fylkeskommune har teknologi og innovasjon som et eget tiltak for fartsreduksjon. Geofencing, sensorer, lysteknologi, fartsdumper og skilt er eksempel på tiltak som fylkeskommunen arbeider innenfor.

Tilrettelegging for den økte reiselivstrafikken er et annet tiltak som er aktuelt for Nordreisa kommune. Det skal gjennomføres en kartlegging/mulighetsstudie for enkel tilrettelegging langs fylkesvegnettet på noen utvalgte steder i Troms som kan egne seg for korttidsparkering, rasteplass, utsiktspunkt, o.l.

## 2.6 Kommuneplanens samfunnsdel

I kommuneplanens samfunnsdel er det vedtatt at Nordreisa kommune skal satse på fortetting og forbedring av sentrum og bygdesentre. Det skal tilrettelegges for myke trafikanter og trafikanter og det skal tas hensyn til delen av befolkningen med lav mobilitet.

## 2.6 Folkehelse og trafikksikkerhet

Trafikkulykker er et betydelig folkehelseproblem fordi de kan føre til dødsfall, alvorlige skader, varige helseplager og redusert livskvalitet. Forebygging av trafikkulykker og trafikkskader er derfor en viktig del av kommunens samlede folkehelsearbeid.

Trafikksikkerhet er et tverrsektorielt ansvarsområde som krever samarbeid på tvers av kommunens virksomheter og fagområder. Arbeidet må integreres i kommunens planlegging, tjenesteutvikling og forebyggende innsats. Dette gjelder særlig innen oppvekst, helse og omsorg, tekniske tjenester, folkehelsearbeid og arealforvaltning.

Gjennom systematisk trafikksikkerhetsarbeid kan kommunen bidra til å redusere risikoen for ulykker, fremme trygg ferdsel og legge til rette for aktiv transport som gange og sykling.

Dette gir positive gevinster både for folkehelsen, miljøet og innbyggernes trivsel.

Etter Folkehelseloven skal kommunen fremme befolkningens helse, trivsel og gode sosiale og miljømessige forhold, samt bidra til å forebygge psykisk og somatisk sykdom, skade og lidelse. Trafikksikkerhetsarbeidet er derfor en naturlig og viktig del av kommunens folkehelseansvar og arbeidet med å skape trygge og helsefremmende lokalsamfunn.

Koblingen mellom trafikksikkerhet, folkehelse og aktiv mobilitet er også i tråd med nasjonale målsettinger om å utvikle trygge, attraktive og bærekraftige lokalsamfunn.

I arbeidet med trafikksikkerhetsplan for Nordreisa kommune er mobiliteten til myke trafikanter en stor utfordring. Som myk trafikanter er det ofte vanskelig å komme seg fra A til B uten å måtte vasse gjennom snø og gå/sykle langs høyt trafikkerte veier med tungtransport. Myke trafikanter tar ofte trafikkfarlige veivalg for å unngå store omveier.

## 2.7 Trafikksikker kommune

Nordreisa kommune ble godkjent som trafikksikker kommune 2024. Trafikksikker kommune er en nasjonal godkjenningsordning utviklet av Trygg Trafikk i samarbeid med fylkeskommunene. Formålet med ordningen er å sikre at trafikksikkerhet inngår som en integrert del av kommunens styring, planlegging og tjenesteutøvelse, og at arbeidet gjennomføres systematisk og på tvers av sektorer.

For å bli godkjent som Trafikksikker kommune må trafikksikkerhetsarbeidet være forankret både politisk og administrativt. Arbeidet skal være integrert i kommunens styringssystemer og følges opp gjennom blant annet planarbeid, HMS- og internkontrollsystemer, opplæring, innkjøpsrutiner og transportordninger. Godkjenningen gjelder i tre til fire år og må deretter fornyes gjennom regodkjenning.

I Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2026–2029 er det lagt til grunn at minst 250 kommuner skal være godkjent som Trafikksikker kommune innen utgangen av planperioden.

For å oppfylle kravene i ordningen skal kommunen blant annet:

- ha forankret ansvaret for trafikksikkerhetsarbeidet hos ordfører og kommunedirektør, med tydelig ansvarsfordeling i relevante sektorer og enheter

- ha integrert trafikk sikkerhet i HMS- og internkontrollsystemet, inkludert rutiner for tjenestereiser, transport i kommunal regi og kjøp av transporttjenester
- ha et oppdatert kunnskapsgrunnlag om trafikkulykker, risikoforhold og trafikale utfordringer som grunnlag for prioritering av tiltak
- ha en oppdatert trafikk sikkerhetsplan med rutiner for gjennomføring, rapportering, evaluering og rullering
- integrere trafikk sikkerhet i kommunens folkehelsearbeid og i relevante sektorer som oppvekst, helse og omsorg, kultur, tekniske tjenester, planlegging og HR
- oppfylle de sektorvise kriteriene i ordningen og sikre at trafikk sikkerhetsarbeidet er kjent, forankret og fulgt opp i hele organisasjonen

Gjennom godkjenningsordningen Trafikk sikker kommune forplikter kommunen seg til å arbeide kontinuerlig og målrettet for å forebygge trafikkulykker og skape trygge omgivelser for alle trafikanter. Ordningen bidrar til å styrke kvaliteten på kommunens trafikk sikkerhetsarbeid og til å sikre at innsatsen er forankret i både nasjonale mål og lokale behov.

### 3 ULYKKESSITUASJONEN / -UTVIKLINGEN I Nordreisa KOMMUNE

Trafikkulykker og trafikkskader medfører store menneskelige belastninger for de berørte og betydelige kostnader for samfunnet. Konsekvensene berører også kommunens helse- og omsorgstjenester gjennom behov for behandling, rehabilitering og oppfølging. Forebygging av trafikkulykker er derfor både et viktig folkehelseiltak og en samfunnsøkonomisk lønnsom investering.

De nasjonale tallene viser at antallet omkomne i vegtrafikken har gått betydelig ned over tid. Utviklingen de siste årene viser imidlertid at trafikk sikkerhetsarbeidet fortsatt står overfor store utfordringer. I 2025 omkom 106 personer og 645 personer ble hardt skadd i vegtrafikken i Norge. Totalt ble dermed 751 personer drept eller hardt skadd. Dette er en økning sammenlignet med 2024.

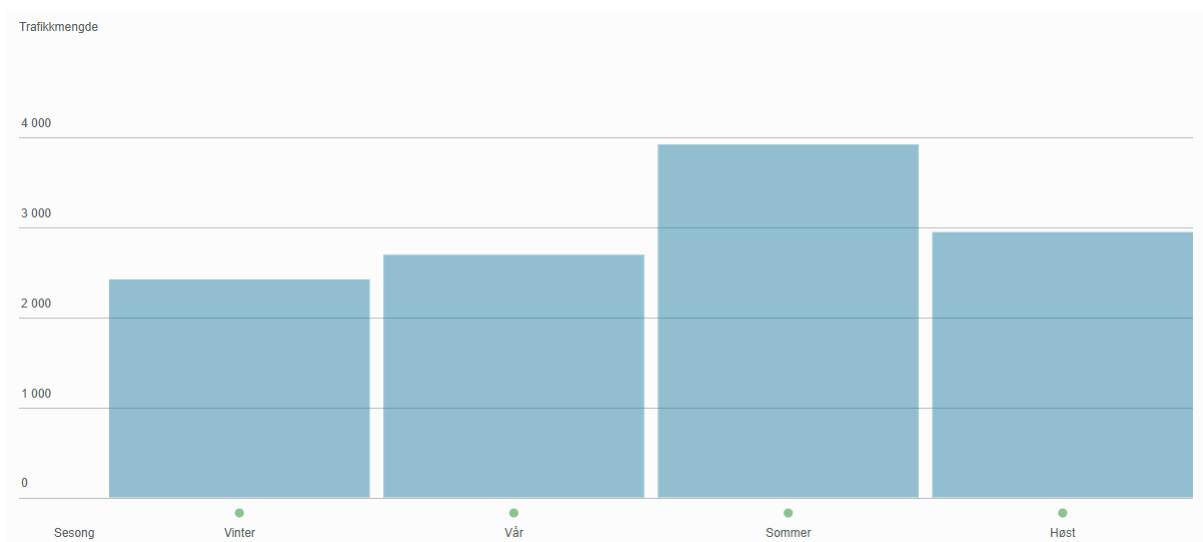
Målet i Nasjonal transportplan 2025–2036 er at antallet drepte og hardt skadde skal reduseres til maksimalt 350 innen 2030, hvorav maksimalt 50 drepte. Tallene viser at det fortsatt er et betydelig stykke igjen før etappemålet er nådd.

Kunnskap om ulykkesutviklingen er et viktig grunnlag for prioritering av trafikk sikkerhetstiltak. Samtidig har den offisielle ulykkesstatistikken begrensninger. Dette gjelder særlig ulykker med lettere personskader, som ofte ikke blir registrert av politiet og derfor ikke inngår i de nasjonale registrene.

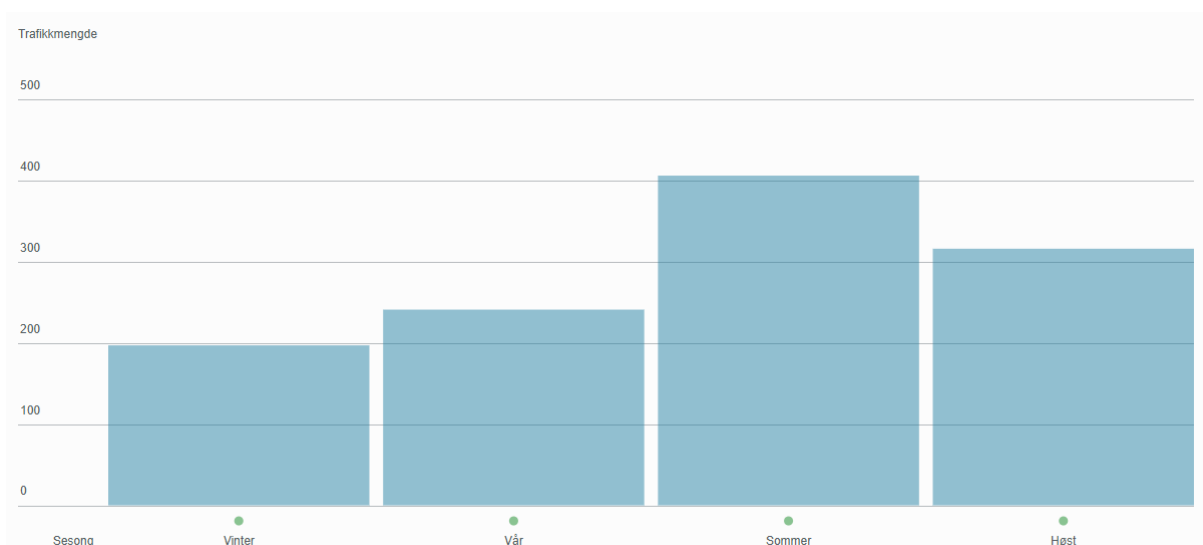
Mørketallene antas å være størst for ulykker som involverer gående og syklende, spesielt eneulykker der ingen motoriserte kjøretøy er involvert. Slike hendelser kan likevel medføre betydelige personskader og representerer en viktig utfordring i arbeidet med å skape et trygt og tilgjengelig transportsystem for alle.

### 3.1 Trafikksikkerhetsutfordringer i kommunen

Nordreisa kommune har flere trafikksikkerhetsutfordringer. E6 går gjennom Storslett og Sørkjosen, som er sentrum i Nordreisa. Dette fører med seg mye trafikk og tungtransport (**Figur 1 og figur 2**). Flere uoversiktlige kryss, mye trafikk og dårlig mobilitet for myke trafikanter gjør at det gjerne oppstår gjerne trafikkfarlige situasjoner. Flere av tiltakene i planen dreier seg derfor om tilrettelagte overganger eller gangfelt, bedre belysning, gang og sykkelveier og nedsatt fartsgrense.



**Figur 1:** Gjennomsnittlig døgntrafikk for kjøretøy i 2025.



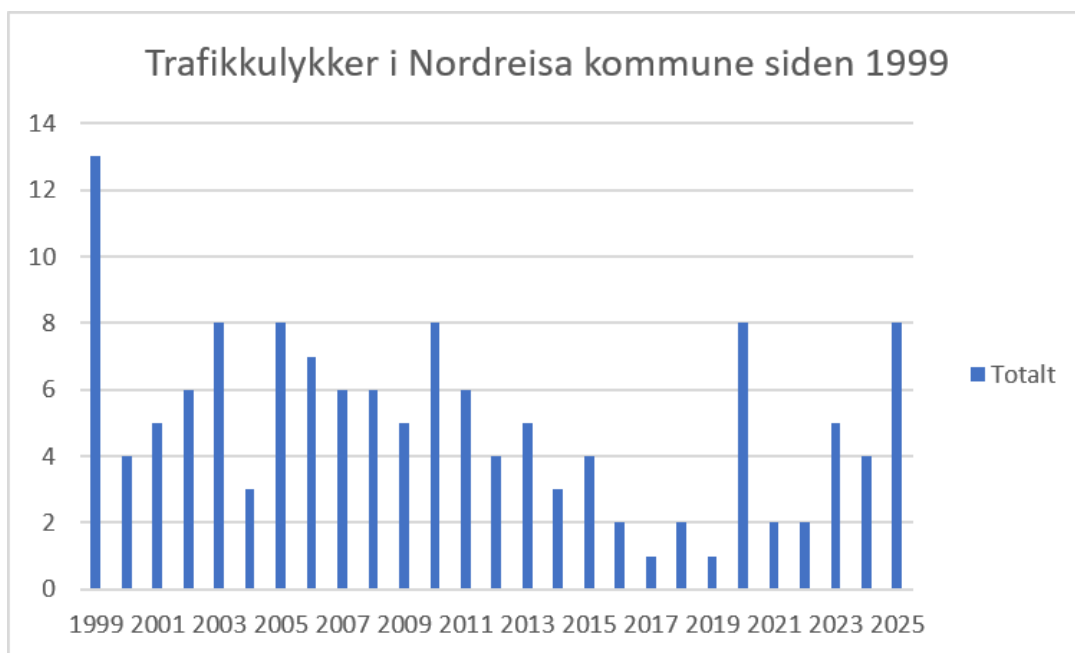
**Figur 2:** Gjennomsnittlig døgntrafikk for kjøretøy over 7,6 meter i 2025.

Flere av grendene i Nordreisa ligger også gjerne ved E6 eller andre høyt trafikkerte veier. Vinterstid er ofte disse veiene eneste lavterskeltilbudet for å kunne spasere og trekke frisk luft. Rotsund, Bakkeby og Oksfjord er eksempel på grender som har problemer med mye trafikk i bakgården.

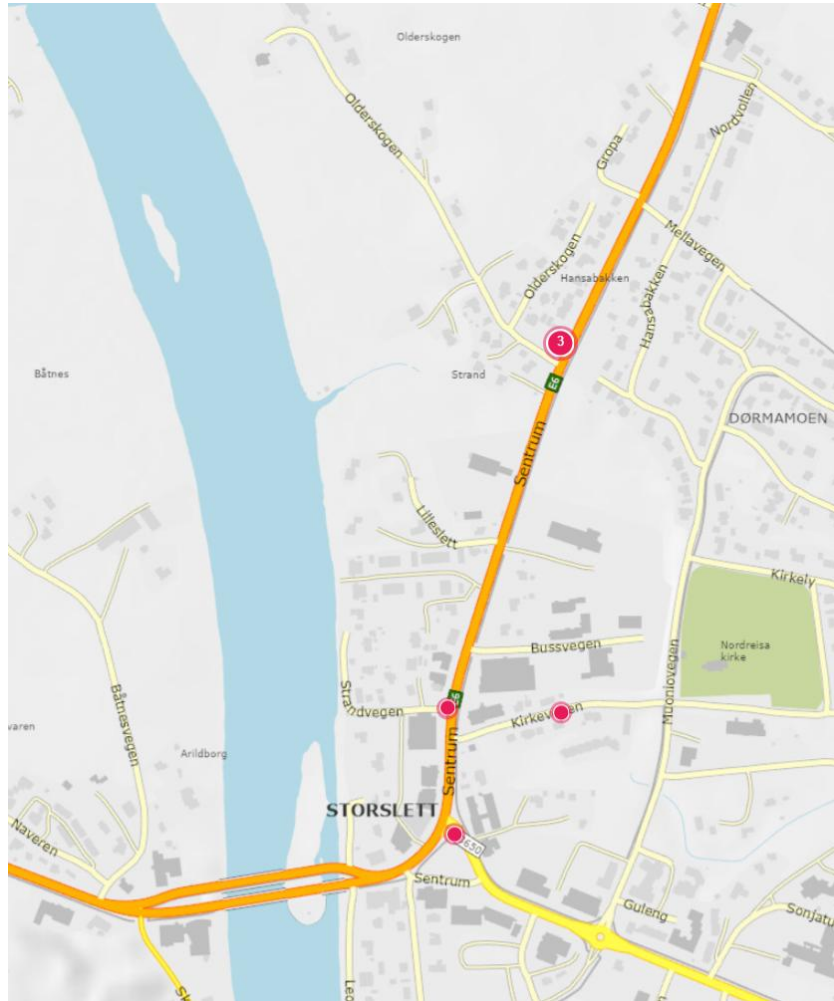
### 3.1.1 Ulykkessituasjonen i Nordreisa kommune



**Figur 3:** Antall Drepte og hardt skadde i trafikken i Nordreisa har økt noe siste planperiode.



**Figur 4:** Antall trafikkulykker har hatt en nedgående kurve siden 1999, men de siste årene har antallet trafikkulykker gått opp noe.



*Figur 5: Siden 2020 har det blitt registrert flere trafikkulykker i Storslett. Flere av ulykkene er påkjørsler av myke trafikanter.*

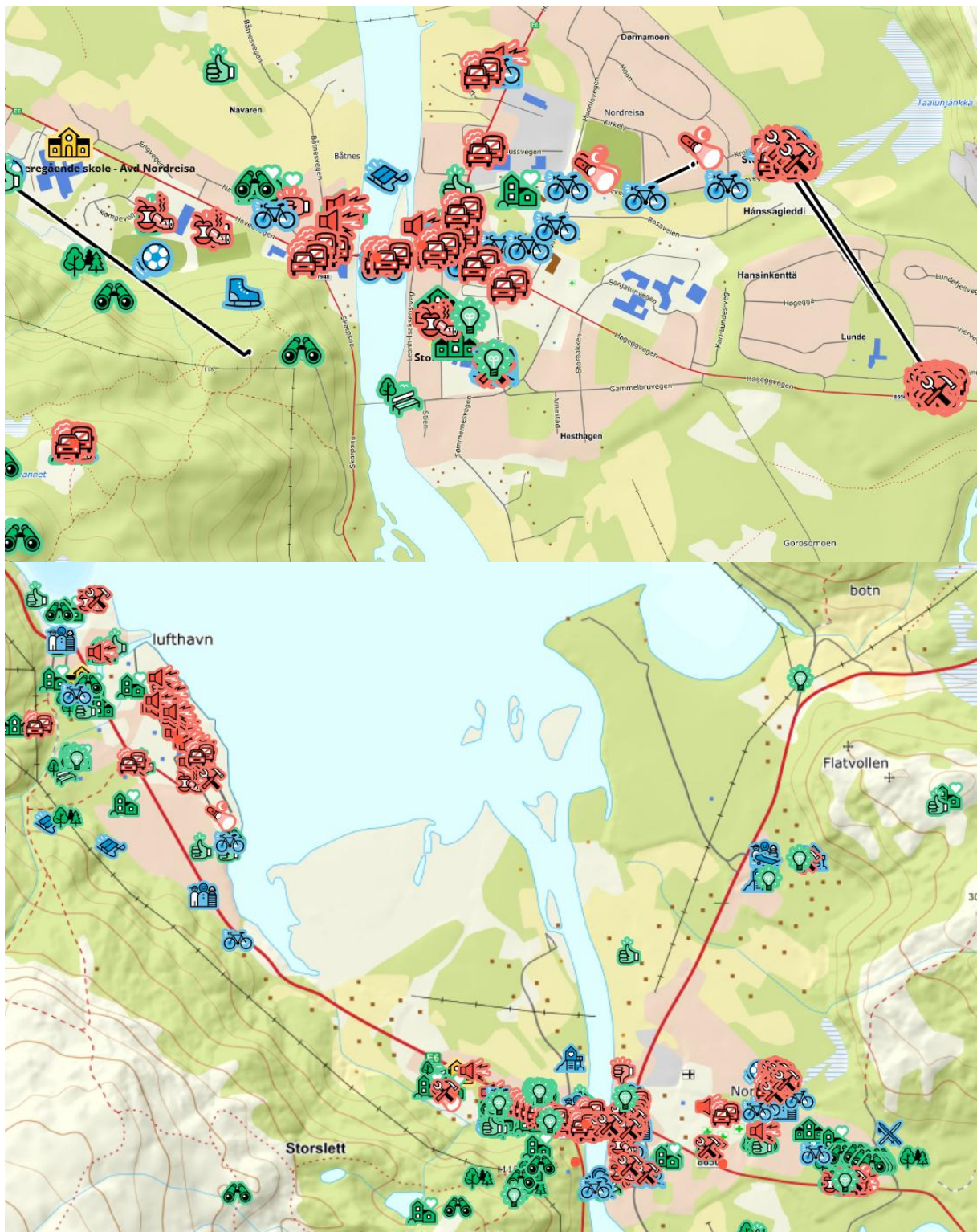
### 3.1.2 Utsatte trafikantergrupper

Nordreisa sin befolkning blir eldre, og det forventes at gjennomsnittsalderen i kommunen kommer til å gå opp de kommende årene. Eldre og funksjonshemmede har flere av de samme utfordringene i trafikken. Dette er en gruppe trafikanter med dårligere reaksjonsevne og svekkede sanser. Funksjonshemmede kan også ha en annerledes impulskontroll, noe som kan gi uforutsigbare situasjoner.

Spesielt om vinteren har disse gruppene utsatt da fremkommeligheten er dårlig. Små ujevnheter gir gjerne store problemer for disse trafikantene. Nordreisa kommune har også et langstrakt sentrum, med få hvilesteder, som gjør det vanskelig for trafikanter med dårlig helse å forflytte seg. Mulighet for pauser vil gjøre mobiliteten til de med dårlig helse bedre som myke trafikanter.

Barn og ungdom er en annen gruppe med utsatte trafikanter i kommunen. De har begrenset erfaring og begrensede evner til å vurdere risiko. Flere av veikryssingene i Nordreisa er ikke tilrettelagt for myke trafikanter. Unge trafikanter blir derfor ofte utsatt for vanskelige situasjoner som krever erfaring og kunnskap om trafikken. For barn og unge uten førerkort

vil det for eksempel være utfordrende å ferdes langs E6 med sykkel, da de må følge standard trafikkregler. Barnetråkket som ble gjennomført sammen med 7. klasse viser at de har flere kritiske meninger om sentrum. Støy, søppel, trafikk og dårlig belysning går igjen (**Figur 6**).



**Figur 6:** Resultat fra barnetråkk gjennomført med 7. klasse på Moan skole.

## 4 MÅL OG STRATEGI FOR TRAFIKKSIKKERHETSARBEIDET

Mål og strategi for trafikksikkerhetsarbeidet Nordreisa kommune legges nullvisjonen til grunn for alt trafikksikkerhetsarbeid. Nullvisjonen innebærer at ingen skal bli drept eller hardt skadd i vegtrafikken. Visjonen skal være retningsgivende for kommunens planlegging, prioriteringer og tiltak innen trafikksikkerhet.

### 4.1 Mål

Nordreisa kommune skal arbeide for et trygt og sikkert trafikksystem som reduserer risikoen for trafikkulykker og trafikkskader, samtidig som mobiliteten til de myke trafikantene økes. Gjennom et systematisk og kunnskapsbasert trafikksikkerhetsarbeid skal kommunen bidra til å nå de nasjonale målene for reduksjon av drepte og hardt skadde i vegtrafikken.

Kommunen skal særlig arbeide for at:

- alle trafikanter kan ferdes trygt i lokalmiljøet
- barn og unge har trygge skoleveger og nærmiljøer
- flere kan gå og sykle på en trygg måte
- trafikksikkerhet ivaretas i all relevant planlegging og tjenesteutøvelse
- kommunen oppfyller kriteriene for ordningen Trafikksikker kommune

### 4.2 Strategi

For å bidra til måloppnåelse skal Nordreisa kommune arbeide systematisk, målrettet og tverrsektorielt med trafikksikkerhet. Arbeidet skal bygge på prinsippene i den nasjonale trafikksikkerhetspolitikken og prioriteringene i Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2026–2029.

Kommunen skal særlig:

- påvirke innbyggere, ansatte og samarbeidspartnere til å ferdes med lavest mulig risiko for skade og død i trafikken
- integrere trafikksikkerhet i planlegging, drift, tjenesteutvikling og folkehelsearbeid
- arbeide systematisk med trafikksikkerhet i alle kommunale sektorer og virksomheter
- sikre tydelige ansvarsforhold, rutiner og systemer for oppfølging, evaluering og rapportering
- prioritere tiltak basert på kunnskap om ulykker, risiko og lokale utfordringer
- gjennomføre både fysiske, organisatoriske og holdningsskapende tiltak for å redusere ulykkesrisikoen
- samarbeide med fylkeskommunen, Statens vegvesen, politiet, skoler, barnehager, frivillige organisasjoner og andre relevante aktører om trafikksikkerhetsarbeidet

Gjennom disse strategiene skal kommunen bidra til et tryggere trafikksystem og til å nå målet om færre drepte og hardt skadde i vegtrafikken.

## 5 KOMMUNALE TILTAK

I Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2026–2029 er det fastsatt mål og tilstandsindikatorer for sentrale innsatsområder som har stor betydning for utviklingen i antall drepte og hardt skadde i vegtrafikken.

Innsatsområdene retter seg mot både trafikantatferd, kjøretøy, vegsystem og organisering av trafikksikkerhetsarbeidet, og danner et viktig grunnlag for prioritering av tiltak på nasjonalt, regionalt og lokalt nivå.

Selv om ikke alle innsatsområdene ligger innenfor kommunens ansvarsområde, har kommunen en viktig rolle gjennom planlegging, drift og vedlikehold av vegnettet, trafikkopplæring, folkehelsearbeid og samarbeid med andre aktører.

Kommunens trafikksikkerhetsarbeid skal derfor bidra til å understøtte de nasjonale målene gjennom målrettede tiltak innenfor områder der kommunen har ansvar og virkemidler.

Nedenfor presenteres de innsatsområdene i den nasjonale tiltaksplanen som er mest relevante for kommunens trafikksikkerhetsarbeid i planperioden.

| Innsatsområde                              | Tilstandsmål/tilstandsformulering                                                                                                                                                                                                                                                      |
|--------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Fart</b>                                | Innen 2030 skal 72 prosent av kjøretøyene overholde fartsgrensen.                                                                                                                                                                                                                      |
| <b>Rus</b>                                 | Innen 2030 skal kjøring under påvirkning av alkohol over 0,2 promille utgjøre maksimalt 0,15 prosent av trafikkarbeidet. Innen 2034 skal kjøring under påvirkning av narkotika over straffbarhetsgrensen utgjøre maksimalt 0,4 prosent av trafikkarbeidet.                             |
| <b>Beltebruk og riktig sikring av barn</b> | Innen 2030 skal 98,5 prosent av førere og forsetepassasjerer i lette biler bruke bilbelte, 95 prosent av førere av tunge godsbiler bruke bilbelte, 80 prosent av barn i alderen 1-3 år være sikret bakovervendt i bil og 85 prosent av barn i alderen 1-8 år være riktig sikret i bil. |
| <b>Uoppmerksomhet</b>                      | Innen 2030 skal omfanget av ulovlig mobilbruk være halvert sammenlignet med referanseåret 2019.                                                                                                                                                                                        |
| <b>Barn (0-14 år)</b>                      | I planperioden 2026-2029 skal det være minst to år uten omkomne barn i trafikken i alderen 0-14 år. I samme periode skal det i gjennomsnitt ikke være mer enn 15 drepte og hardt skadde barn per år.                                                                                   |
| <b>Ungdom og unge førere</b>               | I årene 2026-2029 skal gjennomsnittlig risiko for bilførere i alderen 18 og 19 år å bli drept eller hardt skadd per kjørte km være 30 prosent lavere enn gjennomsnittet for årene 2021-2024.                                                                                           |

|                                                                    |                                                                                                                                                                                                                                                                             |
|--------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Eldre trafikanter</b>                                           | I årene 2026-2029 skal gjennomsnittlig risiko for at bilførere i alderen 75+ og fotgjengere i alderen 75+ blir drept eller hardt skadd være 30 prosent lavere enn gjennomsnittet for årene 2021-2024.                                                                       |
| <b>Gående og syklende (inkludert elsparkesykkel)</b>               | I årene 2026-2029 skal gjennomsnittlig risiko for at fotgjengere og syklistar blir drept eller hardt skadd være 30 prosent lavere enn i årene 2021-2024. Innen 2030 skal 55 prosent av fotgjengerne bruke refleks i mørket og 75 prosent av syklistene bruke sykkelhjelmer. |
| <b>Motorsykkel, moped og ATV/UTV</b>                               | I årene 2026-2029 skal gjennomsnittlig risiko for å bli drept eller hardt skadd på henholdsvis tung motorsykkel, lett motorsykkel og moped være 30 prosent lavere enn i perioden 2021-2024.                                                                                 |
| <b>Næringstransport på vei</b>                                     | Antall drepte i dødsulykker med tunge godsbiler der fører av den tunge godsbilen er utløsende part skal være 35 prosent lavere i perioden 2026-2029 sammenlignet med perioden 2021-2024.                                                                                    |
| <b>Investeringer, drift og vedlikehold</b>                         | I planperioden 2026-2029 skal summen av faktorer knyttet til veiforhold som UAG har pekt på som sannsynlig medvirkende til dødsulykker være 30 prosent lavere enn i perioden 2021-2024.                                                                                     |
| <b>Teknologi for bedre trafiksikkerhet</b>                         | Norge skal ligge langt fremme på bruk av nyere teknologi for bedre trafiksikkerhet. I tillegg skal innføringen av automatisert og digitalisert veitransport være trafiksikker.                                                                                              |
| <b>Trafiksikkerhetsarbeid i offentlige og private virksomheter</b> | Ved utgangen av planperioden skal minst 250 kommuner være godkjente som Trafiksikker kommuner og minst 300 kommuner ha en trafiksikkerhetsplan som er gyldig for 2029.                                                                                                      |
| <b>Arbeid for å styrke kunnskapsgrunnlaget</b>                     | Det skal foreligge oppdatert og ny kunnskap som gjør oss i stand til å gjøre gode prioriteringer for å sikre en reduksjon i drepte og hardt skadde i samsvar med etappemålet i NTP 2025-2036.                                                                               |

## 6 INNSATSOMRÅDENE OG PRIORITERTE OMRÅDER

I dette kapitlet beskrives kommunens tiltak for å bidra til å nå de nasjonale målene og tilstandsformuleringene. Kapitlene er strukturert etter innsatsområdene i Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2026-2029 og supplert med en egen seksjon for fysiske tiltak i punkt 6.15.

### 6.1 Fart

Kommunen skal prioritere følgende tiltak:

- revidere og forankre retningslinjer for tjenestereiser med tydelige krav om lovlig fart og trygg kjøreatferd.
- innarbeide trafikksikkerhet og fart som årlig tema i HMS-arbeidet og i kommunens arbeidsmiljøutvalg.
- stille krav til trafikksikker atferd og etterlevelse av fartsgrenser ved kjøp av transporttjenester og drift- og vedlikeholdstjenester.
- gjennomføre opplæring for ansatte som kjører i tjeneste, med vekt på fartstilpasning, risikovurdering og sikker kjøring.
- bruke kommunens rolle som vegeier til å vurdere fartsdempende tiltak og trygge løsninger der risikoen er høy.

### 6.2 Rus

Kommunen skal prioritere følgende tiltak:

- ha tydelige rutiner og kontrolltiltak som forebygger bruk av alkohol, narkotika og trafikkfarlige legemidler i tjenesten.
- arbeide systematisk med rusforebygging i HMS- og internkontrollarbeidet.
- vurdere krav om alkohol ved kjøp eller leasing av kommunale kjøretøy der dette er relevant.
- stille krav til rusfri transport ved kjøp av transporttjenester og i avtaler med leverandører.

### 6.3 Beltebruk og riktig sikring av barn

Kommunen skal prioritere følgende tiltak:

- stille krav om bilbelte og trafikksikker transport ved reiser i kommunal regi.
- alltid velge busser med setebelter ved leie av busser til kommunal transport.
- forankre forventning om beltebruk i retningslinjer for tjenestereiser og transportoppdrag.
- styrke informasjon fra helsestasjon, barnehage og skole om riktig sikring av barn i bil, inkludert bakovervendt sikring.
- oppfordre private barnehager og andre samarbeidspartnere til å følge samme praksis.

### 6.4 Uoppmerksomhet

Kommunen skal prioritere følgende tiltak:

- revidere retningslinjer for tjenestereiser slik at mobilbruk og annen distraksjon under kjøring begrenses tydelig.
- gjennomføre opplæring og intern informasjon om risiko knyttet til uoppmerksomhet, mobilbruk og bruk av skjermer i trafikken.
- stille krav til trafikksikker praksis og minst mulig distraksjon ved kjøp av transporttjenester og i avtaler med leverandører.

- arbeide holdningsskapende overfor ansatte, foresatte og ungdom om oppmerksomhet i trafikken som gående, syklende og førere.

#### 6.5 Barn (0-14 år)

Kommunen skal prioritere følgende tiltak:

- vurdere rett til skoleskyss etter reglene om særlig farlig eller vanskelig skolevei.
- arbeide for trafiksikre soner rundt barnehager og skoler, blant annet gjennom Hjertesoner og trygge hente- og bringeløsninger.
- legge til rette for at flere barn kan gå eller sykle til skolen på en trygg måte.
- oppfylle kriteriene for Trafikksikker kommune i barnehager og skoler og følge opp dette systematisk.
- arbeide for at private barnehager og skoler følger tilsvarende rutiner og standarder for trafiksikkerhet.
- styrke samarbeid med foresatte, FAU, lag og foreninger om sikker transport til skole og fritidsaktiviteter.
- sørge for god trafikkopplæring og sykkelopplæring i tråd med rammeverk og læreplaner.
- ta i bruk tilgjengelige læringsressurser og kampanjer om barns sikkerhet i trafikken.

#### 6.6 Ungdom og unge førere

Kommunen skal prioritere følgende tiltak:

- sørge for nødvendig kompetanse og kapasitet til å tilby trafikkopplæring på ungdomstrinnet.
- vurdere valgfaget trafikk og trafikalt grunnkurs som del av kommunens forebyggende arbeid.
- arbeide sammen med ungdomsråd, skoler og foresatte om holdninger til fart, rus, beltebruk og mobilbruk.
- stimulere lag og foreninger til å ha tydelige retningslinjer for trygg transport av ungdom.
- ta i bruk læringsressurser og lokale tiltak som styrker risikoforståelse og ansvarlig atferd i trafikken.

#### 6.7 Eldre trafikanter

Kommunen skal prioritere følgende tiltak:

- legge universell utforming til grunn ved planlegging, drift og utforming av veger, gangfelt og holdeplasser.
- vurdere lokale tiltak som bedrer framkommelighet, sikt, belysning og trygg kryssing for eldre trafikanter.
- samarbeide med eldreråd, helse- og omsorgstjenester og frivillige organisasjoner om informasjon og forebyggende arbeid.
- sette trafiksikkerhet for eldre på dagsorden i kommunens eldreråd og relevante møteplasser.

#### 6.8 Gående og syklende (inkludert elsparkesykkel)

Kommunen skal prioritere følgende tiltak:

- kartlegge risiko og behov for tiltak for gående, syklende og brukere av elsparkesykkel i kommunen.

- prioritere trygge forbindelser til skole, fritidsarenaer, sentrumsområder og kollektivknutepunkt.
- arbeide for bedre drift og vedlikehold av gang- og sykkelanlegg, særlig vinterdrift, sikt og jevne dekker.
- årlig sette søkelys på refleksbruk, sykkelhjelmer og sikker bruk av elsparkesykkel gjennom informasjon og kampanjer.
- legge til rette for fysisk tilrettelegging som reduserer konflikter mellom ulike trafikanter.

#### 6.9 Motorsykkel, moped og ATV/UTV

Kommunen skal prioritere følgende tiltak:

- inkludere motorsykkel, moped og ATV/UTV i kommunens forebyggende trafiksikkerhetsarbeid der dette er relevant lokalt.
- samarbeide med skoler, politi, frivillige og lokalt næringsliv om holdningsskapende arbeid rettet mot unge førere.
- vurdere lokale risikostrekninger og melde behov for tiltak til aktuell vegger.
- arbeide for tryggere atferd, riktig verneutstyr og bedre risikoforståelse blant brukerne.

#### 6.10 Næringstransport på vei

Kommunen skal prioritere følgende tiltak:

- stille tydelige trafiksikkerhetskrav ved innkjøp av transporttjenester og ved kontrakter med transportører.
- etterspørre seriøse transportaktører med gode rutiner for fart, hviletid, rusforebygging og sikring.
- følge opp at transportoppdrag i kommunal regi planlegges og gjennomføres med lavest mulig risiko.
- samarbeide med næringsliv og aktuelle aktører om trygg adferd og sikker transport i kommunen.

#### 6.11 Investeringer, drift og vedlikehold

Kommunen skal prioritere følgende tiltak:

- beholde og videreutvikle et daglig trafiksikkerhetsfokus i planlegging, investering, drift og vedlikehold av kommunalt vegnett.
- prioritere tiltak på strekninger og punkter med dokumentert eller opplevd høy risiko.
- sikre gode rutiner for drift, vintervedlikehold, sikt, belysning og oppfølging av feil og mangler.
- melde inn behov for trafiksikkerhetstiltak på fylkesveg og riksveg til aktuell vegger.
- bruke kunnskap fra ulykker, registreringer og lokale innspill i prioritering av fysiske tiltak.

#### 6.12 Teknologi for bedre trafiksikkerhet

Kommunen skal prioritere følgende tiltak:

- legge inn krav om trafiksikkerhetsteknologi ved kjøp og leasing av kommunale kjøretøy, der dette er relevant.
- vurdere bruk av teknologi som automatisk nødbrems, førerstøttesystemer og varsling ved fornyelse av kjøretøyparken.

- følge utviklingen i teknologi og digitale løsninger som kan styrke trafikksikkerheten i kommunens virksomhet.
- sikre at innføring av ny teknologi skjer på en måte som ivaretar trafikksikkerheten.

### 6.13 Trafikksikkerhetsarbeid i offentlige og private virksomheter

Kommunen skal prioritere følgende tiltak:

- arbeide for godkjenning eller regodkjenning som Trafikksikker kommune og følge opp kriteriene i hele organisasjonen.
- forankre trafikksikkerhetsarbeidet hos kommunedirektør, ledere og relevante enheter.
- integrere trafikksikkerhet i HMS, internkontroll, innkjøp og transportbestillinger.
- stimulere private virksomheter og samarbeidspartnere til å ha egne rutiner for trafikksikkerhet.

### 6.14 Arbeid for å styrke kunnskapsgrunnlaget

Kommunen skal prioritere følgende tiltak:

- innhente, sammenstille og bruke oppdatert kunnskap fra ulykkesstatistikk, observasjoner, innbyggerinnspill og andre relevante kilder i kommunens prioriteringer.
- supplere offentlig ulykkesstatistikk med lokale kartlegginger, registreringer og erfaringsdata der det er behov.
- bruke kunnskapsgrunnlaget aktivt i evaluering, prioritering og rullering av trafikksikkerhetsplanen.
- samarbeide med relevante aktører om å utvikle bedre kunnskap om lokale trafikksikkerhetsutfordringer.

### 6.15 Fysiske tiltak

En egen handlingsplan med konkrete tiltak ligger som et vedlegg til planen.

## 7 ØKONOMI

Trafikksikkerhetstiltakene i denne planen skal følges opp gjennom kommunens ordinære plan-, budsjett- og økonomistyringsprosesser. Tiltak som krever økonomiske ressurser skal vurderes og prioriteres i forbindelse med utarbeidelsen av kommunens økonomiplan og årsbudsjett.

Tiltak som går over flere år, samt nye tiltak som foreslås igangsatt i planperioden, skal vurderes og prioriteres i de årlige budsjettprosessene fra [årstall] til og med [årstall].

De enkelte enhetene har ansvar for å innarbeide nødvendige tiltak og tilhørende kostnader innenfor egne ansvars- og budsjettområder. Gjennomføring av tiltakene forutsetter at det avsettes nødvendige ressurser gjennom de ordinære budsjettvedtakene.

Trafikksikkerhetsplanen skal være et styringsverktøy for kommunens prioriteringer og bidra til at tilgjengelige ressurser benyttes målrettet for å oppnå størst mulig trafikksikkerhetsgevinst.

## 8 EVALUERING OG RULLERING

Trafikksikkerhetsplanen skal være et aktivt styringsverktøy for kommunens trafikksikkerhetsarbeid i planperioden. For å sikre måloppnåelse og framdrift skal gjennomføringen av tiltakene følges opp og vurderes jevnlig.

Det skal rapporteres årlig til kommunestyret om status for gjennomføringen av tiltakene i planen. Rapporteringen skal omfatte framdrift, eventuelle avvik, behov for justeringer og oppfølging innenfor de ulike sektorene og ansvarsområdene.

Evalueringen skal bidra til å vurdere om tiltakene har ønsket effekt, om prioriteringene fortsatt er relevante, og om det er behov for nye tiltak som følge av endrede rammebetingelser, ulykkesutvikling eller andre trafikksikkerhetsutfordringer.

Planen skal rulleres ved behov og senest innen utløpet av planperioden. Ved rullering skal det gjennomføres en ny vurdering av mål, strategier, innsatsområder og tiltak, basert på oppdatert kunnskapsgrunnlag, nasjonale og regionale føringer samt lokale behov og utfordringer.

Gjennom systematisk oppfølging, evaluering og rullering skal planen bidra til et kontinuerlig og målrettet trafikksikkerhetsarbeid i kommunen.

## 9 VEDLEGG

*Tabellen nedenfor er et eksempel på hvordan kommunen kan synliggjøre hvilke tiltak som skal gjennomføres i planperioden, hvilken sektor som har ansvar for oppfølgingen, og når tiltakene skal gjennomføres. Oversikten kan brukes som grunnlag for årlig evaluering av tiltaksdelen.*

| Område                                     | Tiltak                                                                                                                    | Ansvarlig         | Punkt | Tidspunkt |
|--------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------|-------|-----------|
| <b>Fart</b>                                | Revidere og forankre retningslinjer for tjenestereiser med tydelige krav om lovlig fart og trygg kjøreatferd.             | HR                | 6.1   | Årlig     |
| <b>Rus</b>                                 | Ha tydelige rutiner og kontrolltiltak som forebygger bruk av alkohol, narkotika og trafikkfarlige legemidler i tjenesten. | HR                | 6.2   | Løpende   |
| <b>Beltebruk og riktig sikring av barn</b> | Styrke informasjon fra helsestasjon, barnehage og skole om                                                                | Oppvekst og helse | 6.3   | Årlig     |

|                                                      |                                                                                                                                  |                 |      |         |
|------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------|------|---------|
|                                                      | riktig sikring av barn i bil.                                                                                                    |                 |      |         |
| <b>Uoppmerksomhet</b>                                | Revidere retningslinjer for tjenestereiser slik at mobilbruk og annen distraksjon under kjøring begrenses tydelig.               | HR              | 6.4  | Årlig   |
| <b>Barn (0-14 år)</b>                                | Arbeide for trafikk sikre soner rundt barnehager og skoler, blant annet gjennom Hjertesoner og trygge hente- og bringeløsninger. | Oppvekst        | 6.5  | Løpende |
| <b>Ungdom og unge førere</b>                         | Arbeide sammen med ungdomsråd, skoler og foresatte om holdninger til fart, rus, beltebruk og mobilbruk.                          | Oppvekst        | 6.6  | Årlig   |
| <b>Eldre trafikanter</b>                             | Sette trafikk sikkerhet for eldre på dagsorden i kommunens eldreråd og relevante møteplasser.                                    | Helse og omsorg | 6.7  | Årlig   |
| <b>Gående og syklende (inkludert elsparkesykkel)</b> | Kartlegge risiko og behov for tiltak for gående, syklende og brukere av elsparkesykkel i kommunen.                               | Kommunalteknikk | 6.8  | Løpende |
| <b>Motorsykkel, moped og ATV/UTV</b>                 | Inkludere motorsykkel, moped og ATV/UTV i kommunens forebyggende trafikk sikkerhetsarbeid der dette er relevant lokalt.          | Oppvekst        | 6.9  | Årlig   |
| <b>Næringstransport på vei</b>                       | Stille tydelige trafikk sikkerhetskrav ved innkjøp av transporttjenester og ved kontrakter med transportører.                    | Innkjøp         | 6.10 | Løpende |
| <b>Investeringer, drift og vedlikehold</b>           | Prioritere tiltak på strekninger og punkter                                                                                      | Kommunalteknikk | 6.11 | Løpende |

|                                                                    |                                                                                                                                          |                 |      |                  |
|--------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------|------|------------------|
|                                                                    | med dokumentert eller opplevd høy risiko.                                                                                                |                 |      |                  |
| <b>Teknologi for bedre trafiksikkerhet</b>                         | Legge inn krav om trafiksikkerhetsteknologi ved kjøp og leasing av kommunale kjøretøy, der dette er relevant.                            | Innkjøp         | 6.12 | Ved anskaffelser |
| <b>Trafiksikkerhetsarbeid i offentlige og private virksomheter</b> | Arbeide for godkjenning eller regodkjenning som Trafiksikker kommune og følge opp kriteriene i hele organisasjonen.                      | Kommunedirektør | 6.13 | I planperioden   |
| <b>Arbeid for å styrke kunnskapsgrunnlaget</b>                     | Innhente, sammenstille og bruke oppdatert kunnskap fra ulykkesstatistikk, observasjoner og innbyggerinnspill i kommunens prioriteringer. | Kommunedirektør | 6.14 | Årlig            |
|                                                                    |                                                                                                                                          |                 |      |                  |
| <b>Fysiske tiltak</b>                                              | Gjennomføre prioriterte fysiske trafiksikkerhetstiltak på kommunalt vegnett i tråd med vedtatte prioriteringer.                          | Kommunalteknikk | 6.15 | I planperioden   |
|                                                                    |                                                                                                                                          |                 |      |                  |

## 9.1 Tiltak og forankring

| Tiltak      | Beskrivelse                                                                 | Forankret - Trafiksikker kommune | Forankret - Ansatte i trafiksikkert arbeidsmiljø | Mangler forankring |
|-------------|-----------------------------------------------------------------------------|----------------------------------|--------------------------------------------------|--------------------|
| <b>Fart</b> | Påvirke ansatte i tjeneste til å opptre med minst mulig risiko i trafikken. |                                  |                                                  |                    |
|             | Utarbeide retningslinjer for tjenestereiser og                              |                                  |                                                  |                    |

|                                            |                                                                                                                                                                 |  |  |  |
|--------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|--|--|
|                                            | forankre disse i alle sektorer.                                                                                                                                 |  |  |  |
|                                            | Stille krav til samarbeidspartnere om trafiksikker atferd ved kjøp av transporttjenester.                                                                       |  |  |  |
|                                            | Gjennomføre kurs og opplæring for alle ansatte i trafiksikkerhet og HMS.                                                                                        |  |  |  |
| <b>Rus</b>                                 | Arbeide aktivt for å forhindre at ansatte er påvirket av legale eller illegale rusmidler i tjenesten.                                                           |  |  |  |
|                                            | Ved kjøp eller leasing av nye biler innarbeide alkohol som en del av anbudsgrunnlaget.                                                                          |  |  |  |
| <b>Uoppmerksomhet</b>                      | I retningslinjene for tjenestereiser uttrykke en tydelig forventning om at ansatte i minst mulig grad bruker utstyr som tar oppmerksomheten bort fra kjøringen. |  |  |  |
|                                            | Unngå bruk av mobiltelefon under kjøring.                                                                                                                       |  |  |  |
|                                            | Benytte godkjent fastmontert utstyr ved behov.                                                                                                                  |  |  |  |
|                                            | Stille krav til trafiksikkerhet ved avtaler og anbud.                                                                                                           |  |  |  |
| <b>Beltebruk og riktig sikring av barn</b> | Alltid velge busser med 3-punktsbelte ved leie av busser til transport i kommunal regi                                                                          |  |  |  |

|                              |                                                                                                        |  |  |  |
|------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|--|--|
|                              | Uttrykke tydelig forventning om bruk av sikkerhetsbelte i retningslinjene for tjenestereiser           |  |  |  |
|                              | Ha økt fokus gjennom helsestasjonene på barn i bil, spesielt bakovervendt sikring til minst fire år.   |  |  |  |
|                              | Gjennomføre tiltak i kommunale barnehager.                                                             |  |  |  |
|                              | Oppfordre private barnehager til samme praksis.                                                        |  |  |  |
| <b>Barn (0–14 år)</b>        | Vurdere rett til skoleskyss ved særlig farlig eller vanskelig skolevei.                                |  |  |  |
|                              | Arbeide for trafiksikre soner rundt skolene.                                                           |  |  |  |
|                              | Legge til rette for at flere kan gå eller sykle til skolen.                                            |  |  |  |
|                              | Oppfylle forpliktelser i Trafikksikker kommune for skoler og barnehager.                               |  |  |  |
|                              | Sørge for tilstrekkelig kompetanse hos ansatte og god trafikkopplæring i tråd med gjeldende rammeverk. |  |  |  |
| <b>Ungdom og unge førere</b> | Sørge for nødvendig kompetanse for å tilby valgfaget trafikk.                                          |  |  |  |

|                                            |                                                                                                           |  |  |  |
|--------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|--|--|
|                                            | Tilby trafikalt grunnkurs som del av valgfaget.                                                           |  |  |  |
|                                            | Stimulere lag og foreninger til å utarbeide retningslinjer for transport.                                 |  |  |  |
|                                            | Fremme trafiksikkerhet i ungdomsrådet med nødvendig kompetansebygging .                                   |  |  |  |
| <b>Eldre trafikanter</b>                   | Legge universell utforming til grunn ved utforming av veger og gangfelt.                                  |  |  |  |
|                                            | Stimulere pensjonistforeninger til å innlemme trafiksikkerhet i sin virksomhet.                           |  |  |  |
|                                            | Legge til rette for at trafiksikkerhet blir tema i kommunens eldreråd.                                    |  |  |  |
| <b>Gående og syklende</b>                  | Årlig sette søkelys på betydningen av bruk av personlig sikkerhetsutstyr som sykkelhjelme og refleks.     |  |  |  |
| <b>Motorsykkel og moped</b>                | Tilby valgfag trafikk på ungdomsskolen.                                                                   |  |  |  |
| <b>Godstransport på veg</b>                | Kommunal innflytelse utøves gjennom innspill til nasjonal transportplan og handlingsplan for fylkesveger. |  |  |  |
| <b>Møteulykker og utforkjøringsulykker</b> | Melde behov for fysisk sikring på riks- og fylkesveg til vegeier for å                                    |  |  |  |

|                                              |                                                                                                                                                                                        |  |  |  |
|----------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|--|--|
|                                              | forebygge møteulykker og utforkjøring.                                                                                                                                                 |  |  |  |
| <b>Drift og vedlikehold</b>                  | Beholde og videreutvikle det daglige trafiksikkerhetsfokus i kjerneoppgavene innen drift og vedlikehold.                                                                               |  |  |  |
| <b>Bruk av ny teknologi</b>                  | Legge inn krav om automatisk nødbrems, feltskiftevarsler og fotgjengervarsel ved kjøp eller leasing av nye kjøretøy.                                                                   |  |  |  |
| <b>Trafiksikkerhetsarbeid i virksomheter</b> | Godkjennes eller regodkjennes som Trafiksikker kommune.                                                                                                                                |  |  |  |
| <b>Styrking av kunnskapsgrunnlaget</b>       | Supplere offentlig ulykkesstatistikk med andre opplysninger, som observert atferd og bruk av kjøretøy i kommunen.                                                                      |  |  |  |
| <b>Fysiske tiltak</b>                        | Gjennomføre prioriterte fysiske trafiksikkerhetstiltak og kartlegge behov for tilrettelegging for gående og syklende, med særlig fokus på skolevei og trafiksikre soner rundt skolene. |  |  |  |