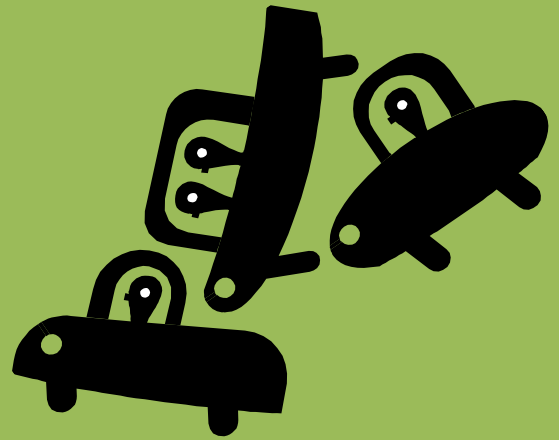




Vågå – eit trygt lokalsamfunn

Trafikktryggleiksplan 2025 – 2029

VÅGÅ KOMMUNE





Innhald

1. Samandrag	2
2. Innleiing	4
2.1 Historikk.....	4
2.2 Organisering va trafikktryggingsarbeidet i Vågå kommune	5
3 Overordna føringar.....	5
3.1 FNs berekraftsmål.....	5
3.2 Meld. St. 40 (2015–2016) Trafikksikkerheits arbeidet – samordning og organisering	6
3.3 Meld. St. 20 (2020-2021) Nasjonal transportplan 2022-2033.....	6
3.3.1 Barnas transportplan	7
3.4 Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei (2022–2025)	7
3.5 Regional transportplan.....	8
3.6 Folkehelse og trafikktryggleik.....	8
3.7 Trafikksikker kommune	9
4 ULYKKESSITUASJONEN/- UTVIKLINGA I VÅGÅ KOMMUNE	9
4.1 Trafikktryggingsutfordringar i kommunen	10
4.2 Drepte og skadde i vegtrafikkulykker, Vågå kommune 2005-2024	10
5 MÅL OG STRATEGI FOR TRAFIKKTRYGGINGSARBEIDET I VÅGÅ KOMMUNE	11
5.1 Mål.....	11
5.2 Strategi	12
6. KOMMUNALE TILTAK.....	12
6.1 Fart.....	14
6.2 Rus	14
6.3 Beltebruk og rett sikring av barn	15
6.4 Manglande merksemd.....	15
6.5 Barn (0-14 år).....	15
6.6 Ungdom og unge førarar	16
6.7 Eldre trafikantar.....	16
6.8 Gåande og syklende.....	16



6.9 Møteulykker og uftokjøringsulykker	16
6.10 Drift og vedlikehald	17
6.11 Bruk av ny teknologi i trafikktryggingsarbeidet	17
6.12 Trafikktryggingsarbeid i offentlege og private verksemder	17
6.15 Arbeid for å styrkje kunnskapsgrunnlaget.....	17
6.16 Fysiske tiltak	17
7. ØKONOMI	18
8. TILTAKSLISTE.....	18
Referanser	22

1. Samandrag

Visjon og mål

Vågå kommune arbeider etter nullvisjonen – ingen drepne eller hardt skadde i trafikken. Planen har som mål å skape eit trygt trafikkmiljø for alle innbyggjarar og tilreisande, og byggjer på nasjonale føringar og lokale behov.

Bakgrunn og organisering

Denne planen er utarbeidd etter malen frå Trygg Trafikk og vidarefører ein lang tradisjon med rullerande trafikksikringsplanar i Vågå kommune sidan 2003. Kommunen har vore godkjent som Trafikksikker kommune sidan 2017 og skal resertifiserast i 2025.

Trafikktryggleiksarbeidet er tverrsektorielt og integrert i kommunens HMS-system, planarbeid og folkehelsearbeid.



Overordna føringar

Planen er forankra i:

- FNs berekraftsmål
- Meld. St. 40 (2015–2016) og Meld. St. 20 (2020–2021)
- Nasjonal transportplan 2022–2033
- Barnas transportplan
- Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerheit på veg 2022–2025
- Regional transportplan for Innlandet

Ulykkesituasjonen

I perioden 2005–2024 er det registrert 26 trafikkulykker med personskade i Vågå, med 50 skadde og 3 drepne. Kommunen har eit variert vegnett med mange smale vegar og utfordringar knytt til samspel mellom ulike trafikantgrupper.

Strategi og innsatsområde

Kommunen skal:

- Påverke åtfærd og haldningar hos innbyggjarane
- Jobbe systematisk med trafikktryggleik i alle sektorar
- Gjennomføre fysiske tiltak og opplæring
- Prioritere tryggleik for barn, ungdom, eldre og mjuke trafikantar

Tiltak

Planen inneheld konkrete tiltak innan:

- Fart, rus, beltebruk, merksemd
- Skuleveg og barnehagar
- Ungdom og eldre trafikantar
- Gåande og syklende
- Drift og vedlikehald
- Bruk av ny teknologi
- Fysiske tiltak på kommunale og fylkes-/riksvegar

Eksempel på fysiske tiltak:

- Ny gangbru ved Halland (2028)
- Rehabilitering av Lalm bru (2027)
- Fartsdemparar og kryssutbetringar
- G/S-vegar ved Skardå camping og Nedre Nordheradsveg

Økonomi

Tiltaka skal innarbeidast i økonomiplanen og prioriterast årleg frå 2025 til 2029. Einingsleiarar har ansvar for budsjettinnarbeiding.



2. Innleiing

Visjonen om null drepne og hardt skadde ligg til grunn for trafikktryggingsarbeidet i Noreg. Sidan 2010 er det sett etappemål for arbeidet med nullvisjonen, og i NTP 2022–2033 heiter det: «Innen 2030 skal det maksimalt være 350 drepte og hardt skadde i veitrafikken, hvorav maksimalt 50 drepte. Ingen skal omkomme i veitrafikken i 2050.»

Trafikktryggingsarbeid handlar om å redusere risikoen for skadar og ulykker blant alle trafikantgrupper i alle aldrar. Trafikktryggingsplanen vår skal vareta dei viktigaste prioriteringane for å auke trafikktryggleiken i kommunen, og arbeidet vårt skal vere eit bidrag for å nå dei nasjonale måla. Kommunen har fleire roller og oppgåver som inneber at ein direkte eller indirekte har mange partar som kan medverke til å betre trafikktryggleiken, til dømes

- planmyndigheit
- skule- og barnehageeigar
- arbeidsgivar
- transportkjøpar
- folkehelseaktør (ved å førebyggje sjukdom hos innbyggjarane)

Trafikktryggingsarbeidet i kommunen omfattar alle desse områda. Etter folkehelselova og plan- og bygningslova har kommunen eit generelt ansvar for å førebyggje skadar og ulykker. Kommunen har ansvar for investeringar, drift og vedlikehald av det kommunale vegnettet. Som vegeigar har kommunen eit spesifikt ansvar for trafikktryggingstiltak på kommunale vegar i samsvar med veglova. Trafikktryggingsplanen for Vågå kommune 2025-2029 vil danne grunnlaget for å vidareføre trafikktryggingsarbeidet i kommunen.

2.1 Historikk

Denne planen er nr. 2 i rekkja av trafikktryggingsplanar for Vågå kommune. Den førre planen gjekk ut i 2021. Planane har vore eit styringsverktøy for eit målretta trafikktryggingsarbeid i kommunen, og dette arbeidet blir vidareført og styrkt med denne planen.



drepte og hardt skadde

ETIKK - Ett hvert menneske er unikt og uerstattelig. Vi kan ikke akseptere at et stort antall mennesker blir drept eller hardt skadd i trafikken hvert år.

VITENSKAPELIGHET - Menneskets fysiske og mentale forutsetninger er kjent og skal ligge til grunn for utformingen av veisystemet. Kunnskapen om vår begrensede mestringsevne i trafikken og tåleevne i en

kollisjon skal legge premisene for valg av løsninger og tiltak. Veitrafikksystemet skal lede trafikantene til en sikker atferd og beskytte dem mot alvorlige konsekvenser av normale feilhandlinger. Kunnskap om trafiksikkerhetsvirkninger skal legges til grunn ved prioritering av tiltak.

ANSVAR - Trafikantene, myndighetene og andre som kan påvirke trafiksikkerheten, har et delt ansvar. Trafikantene har ansvar for sin egen atferd; de skal være aktsomme og unngå bevisste regelbrudd. Myndighetene har ansvar for å tilby et

veisystem som tilrettelegger for mest mulig sikker atferd og beskytter mot alvorlige konsekvenser av normale feilhandlinger. Transportkjøpere og -tilbydere har ansvar for å legge til rette for sikker transport. Kjøretøyleverandørene og -produsentene har ansvar for å tilby, utvikle og produsere trafiksikre kjøretøy. Andre aktører, som for eksempel politiet og ulike interesseorganisasjoner, har også et ansvar innenfor sine områder for å bidra til at trafiksikkerheten blir best mulig.

2.2 Organisering va trafikktryggingarbeidet i Vågå kommune

3 Overordna føringar

For å sikre ein raud tråd i arbeidet frå nasjonalt til lokalt nivå er det lagt vekt på desse styringsdokumenta:

- FNs berekraftsmål
- Meld. St. 40 (2015–2016) Trafiksikkerheitsarbeidet – samordning og organisering
- Nasjonal transportplan (NTP) - Barnas transportplan
- Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerheit på veg 2022–2025
- Regional transportplan eller tilsvarande

3.1 FNs berekraftsmål



FNs berekraftsmål er den felles arbeidsplanen for heile verda som skal bidra til å utrydde fattigdom, motverke ulikskap og stoppe klimaendringane innan 2030.

Dei mest relevante punkta for det kommunale trafikktryggingsarbeidet i samband med berekraftsmåla er:

- Mål 3 God helse: - Delmål 3.6) Innan 2030 halvere talet på dødsfall og skadar i verda som skriv seg frå trafikkulykker
- Mål 4 God utdanning: - Delmål 4.7) Innan 2030 sikre at alle elevar og studentar tileignar seg den kompetansen som er nødvendig for å fremje berekraftig utvikling
- Mål 11 Berekraftige byar og samfunn: - Delmål 11.2) Innan 2030 sørgje for at alle har tilgang til trygge, tilgjengelege og berekraftige transportsystem til ein overkomeleg pris og betre tryggleiken på vegane med særleg vekt på behova til barn
- Mål 17 Samarbeid for å nå måla - Stimulere til og fremje velfungerande partnerskap i det offentlege, mellom det offentlege og det private og i det sivile samfunnet

3.2 Meld. St. 40 (2015–2016) Trafikksikkerheits arbeidet – samordning og organisering

Regjeringa legg til grunn at Noreg er verdsleiande innanfor trafikktryggleik på veg som følgje av målretta, tverrsektoriell, kunnskapsbasert og langsiktig innsats. Trafikkulykker utgjer likevel eit betydeleg samfunnsproblem, og omfanget av tapte liv er uakseptabelt. Trafikktryggleik må derfor framleis ha høg prioritet, med nullvisjonen som eit av hovudmåla for transportpolitikken.

I stortingsmeldinga presenterer regjeringa seks satsingsområde, og forankring av det tverr sektorielle trafikktryggingsarbeidet på overordna nivå er eitt av desse.

Generelt vil regjeringa vidareføre ei brei tilnærming i trafikktryggingsarbeidet, ein målretta innsats mot dei alvorlegaste ulykkestypene og ein målretta innsats overfor risikogrupper. Det trafikantretta trafikktryggingsarbeidet skal vektleggjast.

3.3 Meld. St. 20 (2020-2021) Nasjonal transportplan 2022-2033

Det overordna målet for Nasjonal transportplan 2022–2033 er eit «effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i 2050».

Nullvisjonen, visjonen om null drepne og hardt skadde i norske vegtrafikkulykker, er ein av dei fem likestilte handlingsstrategiane i Nasjonal transportplan, og denne ligg til grunn for trafikktryggingsarbeidet i Noreg.



Etappemål fram til 2030 er maksimalt 350 hardt skadde og drepne i vegtrafikkulykker, av desse maksimalt 50 drepne. Samtidig er null drepne i vegtrafikken innan 2050 eit mål.

I Nasjonal transportplan 2022–2033 har regjeringa lagt vekt på å utvikle eit godt transportsystem som gir friheiter og moglegheiter for alle, aukar livskvaliteten, bidreg til verdiskaping, beskyttar og reddar liv og medverkar til betre helse, miljø og klima.

3.3.1 Barnas transportplan

Barn og unge er både dagens og morgondagens trafikantar. Eit godt transportsystem skal vere trafiksikkert og tilpassa alle, og det skal la barn og unge leve eit aktivt liv i bygd og by. God trafikkog arealplanlegging tek omsyn til dei yngste og deira behov. Barn og unge er sårbare, og målretta tiltak er påkravd for at dei skal kunne ferdast trygt i trafikken

Regjeringa vil (utdrag frå Barnas transportplan)

- gi barn gode moglegheiter til å vere aktive og sjølvstendige trafikantar
- ta omsyn til barn og unges behov i areal- og transportplanlegginga
- prioritere ei ramme på 500 millionar kroner i første seksårsperiode til tiltak som betrar trafikktryggleiken for barn og unge, mellom anna etablere ei tilskotsordning for å stimulere til lokalt arbeid for trygge skuleveggar og nærmiljø
- jobbe for nullvisjonen, det vil seie at ingen skal bli hardt skadde eller drepne i trafikken

3.4 Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på vei (2022–2025)

Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerheit på vei 2022–2025 er utarbeidd av Statens vegvesen, politiet, Helsedirektoratet, Utdanningsdirektoratet, Trygg Trafikk, fylkeskommunane og åtte storby kommunar. I tillegg har ei rekkje andre aktørar levert innspel til planen.

Planen byggjer på Meld. St. 20 (2020–2021) Nasjonal transportplan 2022–2033 (NTP) og Meld. St. 40 (2015–2016) Trafiksikkerheitsarbeidet – samordning og organisering. Ambisjonsnivå og prioriteringar i tiltaksplanen er i samsvar med Statens vegvesens handlingsprogram 2018–2023 (2029), Strategiplan for polititenesta på veg 2016–2019, Trygg Trafikk strategi 2018–2025, dei fylkes kommunale planane for prioritering innanfor trafikktryggingsarbeidet og trafikktryggingsplanane til dei åtte storbykommunane.



Formålet med tiltaksplanen er å presentere eit omforeint og breitt spekter av fagleg forankra tiltak, i tillegg til å styrkje samarbeidet mellom dei sentrale trafikktryggingsaktørane. Tiltaka i planen skal sikre at vi har stø kurs mot etappemålet i NTP.

3.5 Regional transportplan

Regional transportplan for Innlandet legg vekt på trygge, miljøvennlege og tilgjengelege transportløysingar for alle. Planen peiker på samordning mellom areal- og transportplanlegging, prioritering av kollektivtrafikk, gange og sykling, og tiltak for å redusere klimagassutslepp og lokal forureining. Tryggleik for mjuke trafikantar skal styrkast gjennom målretta trafikksikringsarbeid, betre vedlikehald av eksisterande vegnett og tilrettelegging for universell utforming. Regionalt samarbeid mellom fylke, kommunar og statlege aktørar er ein føresetnad for å nå måla om færre alvorlege ulykker, betre framkommeligheit og meir berekraftige reisemønster.

Den regionale planen opp til:

- føreseielege prioriteringar som fremjar kollektiv, gange og sykkel
- tiltak for å redusere hastigheit og konfliktpunkt mellom motorisert trafikk og mjuke trafikantar
- betre drift og vedlikehald av vegnettet, særleg på strekningar med høg utrykksrisiko
- styrka koordinering mellom regional planlegging og kommunale trafikksikringsprosjekt

3.6 Folkehelse og trafikktryggleik

Trass i ein markant reduksjon i talet på alvorlege trafikkulykker sidan 1970 blir trafikkulykker vurderte som eit betydeleg folkehelseproblem. Spesielt for unge utgjør trafikkulykker ei viktig årsak til tidleg død, helsetap og redusert livskvalitet.

I tråd med Meld. St. 19 (2014–2015) Folkehelsemeldingen: Mestring og muligheter vil regjeringa forsterke det tversektorielle samarbeidet for å førebyggje ulykker. Det er viktig at kommunen integrerer det ulykkesførebyggjande arbeidet generelt, og trafikktryggingsarbeidet spesielt, i folkehelsearbeidet sitt.

Etter folkehelselova § 4 skal kommunen bidra til å førebyggje skade og liding innanfor dei oppgåvene og med dei verkemidla kommunen er tildelt.



3.7 Trafikksikker kommune

Trafikksikker kommune er eit organisatorisk trafikktryggingstiltak og ei nasjonal godkjenningsordning i regi av Trygg Trafikk. For å bli godkjend som trafikksikker kommune skal kommunen ha innarbeidd rutinar og system for å kvalitetssikre trafikktryggingsarbeidet i heile verksemda.

Godkjenninga inneber at kommunen forpliktar seg til å arbeide systematisk med trafikktryggleik i alle relevante sektorar innanfor sitt ansvarsområde, og byggjer mellom anna på desse kriteria:

- Kommunen har forankra ansvaret for trafikktryggingsarbeidet hos ordførar og kommunedirektør.
- Kommunen har innarbeidd trafikktryggleik i HMS-/internkontrollsystemet som gir reglar for reiser og transport i kommunens regi og ved kjøp av transporttenester.
- Kommunen har ei oppdatert oversikt over trafikkulykker i kommunen.
- Kommunen har ein trafikktryggingsplan.
- Kommunen har oppfylt kriteria for den enkelte sektor.

Godkjenninga gjeld i tre år, og deretter kan kommunen bli godkjend på nytt. Vågå kommune har vore godkjent som trafikksikker kommune sidan 2017 og skal resertifiserast i 2025.

4 ULYKKESITUASJONEN/- UTVIKLINGA I VÅGÅ KOMMUNE

Ulykker og skadar i trafikken fører til store lidingar for dei som blir råka, og er svært kostbare for samfunnet. Helse- og omsorgstenestene i kommunane må ta store delar av rekninga. Derfor lønner det seg å førebyggje.

Dei nasjonale tala på omkomne i vegtrafikkulykker går nedover. Talet på hardt skadde har derimot ikkje hatt like stor nedgang. Dei siste åra før 2021 låg talet på omkomne og hardt skadde i vegtrafikkulykker i Noreg på rundt 700 årleg. Av desse omkom om lag 100 personar. Dei nasjonale måla er å redusere dette talet til maksimalt 350 innan 2030, altså ei halvering av nivået i dag, i tråd med etappemåla mot nullvisjonen.

Mange mindre skadar på vegane kjem ikkje fram i den offisielle ulykkesstatistikken fordi dei ikkje blir rapporterte til politiet. Dette gjeld spesielt eineulykker med mjuke trafikantar.



4.1 Trafikktryggingsutfordringar i kommunen

Vegnettet i Vågå er variert, med ein miks av riksveg, fylkesvegar, kommunale vegar og private vegar – alle med ulik standard. Mange av vegane er smale, og dei blir brukte av både bilar, landbrukskøyretøy og mjuke trafikantar som går, sykklar eller brukar vegen til fritid og kvardag. Det gjer at det ofte kan oppstå tronge situasjonar der ulike trafikantar må dele same veg.

Eit særleg trekk ved kommunen er fjellvegen, som er eit populært reisemål om sommaren. Her ferdast både turistar, syklistar og bilistar – samtidig som beitedyr brukar området. Dette gir ei ekstra utfordring når mange ulike brukargrupper møtest på ein veg som ikkje alltid er tilpassa høg trafikk.

Høyringsinnspel peikar særleg på utfordringar knytte til skuleveg, manglande belysning, høg fart og uoversiktlege kryss i område som Lalm, Kveom, Nordherad og Sveaholen.

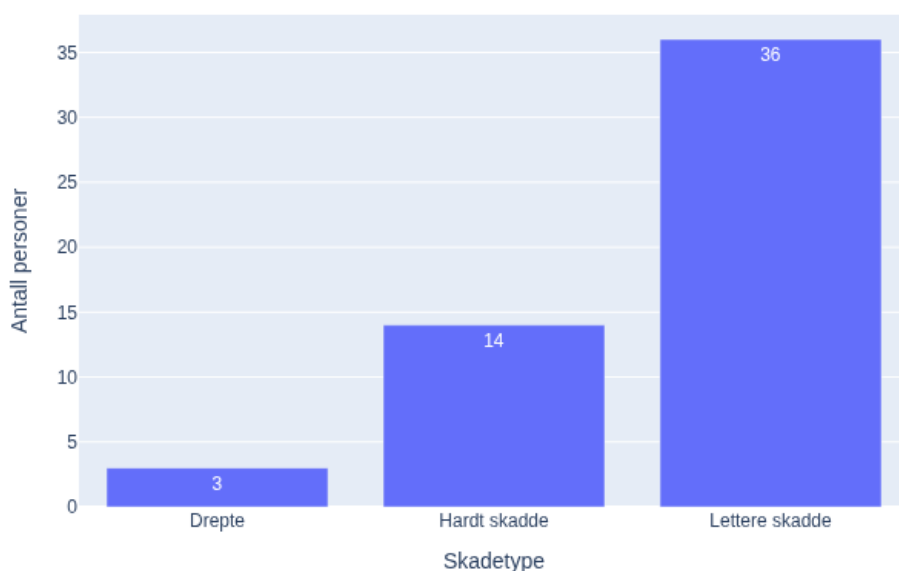
4.2 Drepte og skadde i vegtrafikkulykker, Vågå kommune 2005-2024

I følge Statens vegvesen og SSB sine databasar er det rapportert 26 trafikkulykker med personskade i Vågå frå 2005 til 2024, med 50 skadde og 3 drepne. I 2024 er det registrert 4 nye ulykker med personskade, utan dødsfall.

Skadetype	Antall
Drepte	3
Hardt skadde	14
Lettere skadde	36



Totalt antall trafikkulykker med personskade i Vågå kommune (2005–2024)



5 MÅL OG STRATEGI FOR TRAFIKKTRYGGINGSARBEIDET I VÅGÅ KOMMUNE

Vågå kommune ønskjer å skape eit trygt og godt trafikkmiljø for alle innbyggjarar og tilreisande. Trafikksikringsarbeidet skal bidra til å redusere talet på ulykker, og samtidig leggje til rette for at fleire kan gå og sykle på ein trygg måte i kvardagen. Kommunen ser på trafikksikring som eit langsiktig arbeid som må integrerast i både planlegging, drift og utbygging av vegnettet.

Måla og strategiane byggjer på nasjonale føringar, men er tilpassa lokale forhold i Vågå – med mange smale vegar, variert vegnett og eit stort innslag av mjuke trafikantar. Gjennom målretta innsats vil kommunen arbeide for betre tryggleik, betre samspel mellom trafikantgruppene og tiltak som gjer det enklare å velje miljøvenlege transportformer.

5.1 Mål

Vågå kommune arbeider etter nullvisjonen og har desse måla: å redusere alle typar ulykker og skadar i vegtrafikken i kommunen og for innbyggjarane.



5.2 Strategi

I Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2022-2025 er det sett opp ei rekkje tilstandsmål formulerte som måltal. For å nå desse måla må ein setje i verk tiltak. [...] kommune skal arbeide aktivt for å bidra til at vi når desse tilstandsmåla. Dette gjeld først og fremst på følgjande område:

- Påverke innbyggjarane i kommunen til å ferdast med minst mogleg risiko for skade og død over alt i vegtrafikken
- Jobbe systematisk med trafikktryggleik innanfor alle sektorar i kommunen
- Ha gode system og rutinar for trafikktryggingarbeid med konkrete tiltak og evalueringar
- Gjennomføre tiltak knytte til fysiske inngrep, organisasjon, haldningar og åtferd

6. KOMMUNALE TILTAK

I Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerheit på veg 2022-2025 er det sett mål for tilstandsutvikling på 15 område der tilstandsendingar er av vesentleg betydning for utviklinga i talet på drepne og hardt skadde:

INNSATSOMRÅDE	TILSTANDSMÅL/TILSTANDSFOMULERING
Fart	Innen 2026 skal 72 prosent av kjøretøyene overholde fartsgrensen (2021 = 60,1 prosent).
Rus	Innen 2026 skal maksimalt: <ul style="list-style-type: none">- 0,1 prosent av trafikkarbeidet utføres under påvirkning av alkohol over 0,2 promille (2016/2017 = 0,2 prosent).- 0,4 prosent av trafikkarbeidet utføres under påvirkning av narkotika over straffbarhetsgrensen (2016/2017 = 0,7 prosent).
Beltebruk og riktig sikring av barn	Innen 2026 skal: <ul style="list-style-type: none">- 98,5 prosent av alle førere og forsetepassasjerer i lette biler bruke bilbelte (2019 = 97,4 prosent).- 95 prosent av alle førere i tunge godsbiler bruke bilbelte (2019 = 86,5 prosent) 75 prosent av alle barn i alderen 1-3 år være sikret bakovervendt når de sitter i bil (2021 = 65 prosent).
Uoppmerksomheit	I planperioden 2025-2029 vil aktørene fortsette og videreutvikle arbeidet for å få ned antall ulykker som skyldes uoppmerksomhet på grunn av distraksjon.
Barn (0-14 år)	I planperioden 2022-2025 skal det være minst to år uten omkomne barn i trafikken i alderen 0-14 år. I samme periode skal det i gjennomsnitt ikke være mer enn 15 drepte og hardt



	skadde barn per år
Ungdom og unge førare	I planperioden 2022-2025 skal gjennomsnittlig risiko for bilførere i alderen 18 og 19 år å bli drept eller hardt skadd være 25 prosent lavere enn gjennomsnittet for årene 2018 og 2019.
Eldre trafikantar	I planperioden 2022-2025 skal gjennomsnittleg risiko for: <ul style="list-style-type: none">- Bilførere i aldersgruppen 75+ å bli drept eller hardt skadd være 25 prosent lavere enn i årene 2018 og 2019 (per kjørte km).- Fotgjengere i aldersgruppen 75+ å bli drept eller hardt skadd være 25 prosent lavere enn i årene 2018 og 2019 (per gåkm).
Gåande og syklende	I planperioden 2022-2025 skal gjennomsnittleg risiko for: <ul style="list-style-type: none">- Fotgjengere å bli drept eller hardt skadd være 25 prosent lavere enn i årene 2018 og 2019 (per gåkm).- Syklister å bli drept eller hardt skadd være 25 prosent lavere enn i årene 2018 og 2019 (per sykkelkm). <p>Innan 2026 skal:</p> <ul style="list-style-type: none">- 75 prosent av syklistene bruke sykkelhjelm (2019 = 65,9 prosent).- 53 prosent av fotgjengarane skal bruke refleks på belyst veg i mørke (2021 = 46 prosent).
Motorsykel og moped	I planperioden 2022-2025 skal gjennomsnittlig risiko for å bli drept eller hardt skadd på henholdsvis moped, lett motorsykel og tung motorsykel være 25 prosent lavere enn i perioden 2017-2020 (per personkm).
Godstransport på veg	I 2026 skal minst 30 prosent av alle godskjøretøy med tillatt totalvekt > 3,5 tonn og minst 45 prosent av alle varebiler med tillatt totalvekt ≤ 3,5 tonn hverken ha 2er eller 3er feil ved periodisk kjøretøykontroll. (2020 = 27,1 prosent > 3,5 tonn og 39,5 prosent ≤ 3,5 tonn).
Møteulykker og utforkjøringsulykker	<ul style="list-style-type: none">- Innen 1/1-2028 skal 60 prosent av trafikkarbeidet på riksveier med fartsgrense 70 km/t eller høyere foregå på møtefrie veier (1/1- 2021 = 53,3 prosent).
Drift og vedlikehold	I planperioden 2022-2025 vil veieierne beholde og videreutvikle det daglige trafikksikkerhetsfokus i kjerneoppgavene innen drift og vedlikehold.
Bruk av ny teknologi i trafikksikkerhetsarbeidet	Norge skal ligge langt framme innenfor intelligente transportsystemer, der vei- og kjøretøyteknologi inngår, og tilgjengelige systemer som bedrer trafikksikkerheten er tatt i bruk. På førarsida skal opplæring være tilpassa ny teknologi.
Trafikksikkerhets- Arbeid i offentleg og	Innan 1/1-2026 skal: <ul style="list-style-type: none">- Minst 200 kommuner være godkjent som



private verksemdar	<p>Trafikksikker kommune (31/12-2021 = 130 kommuner + 1 bydel (i Oslo)).</p> <ul style="list-style-type: none">- Et flertall av fylkeskommunene være godkjent som Trafikksikker fylkeskommune (31/12-2021 = 2 fylkeskommuner).-
Arbeid for å styrke kunnskapsgrunnlaget	<ul style="list-style-type: none">- Det skal foreligge oppdatert og ny kunnskap som gjør oss i stand til å gjøre gode prioriteringer for å sikre en reduksjon i drepte og hardt skadde i samsvar med ambisjonsnivået i NTP 2022-2033.- Det skal være etablert et system for skaderegistrering som blant annet bidrar til at det i NTP 2026-2037 kan settes en ambisjon for reduksjon i drepte og hardt skadde basert på det reelle omfanget- Det skal foreligge oppdaterte beregningsverktøy som grunnlag for prioriteringer gjeldende fra og med 2026.

6.1 Fart

6.1 Fart Kommunen skal:

- som arbeidsgivar påverke sine tilsette i teneste til å opptre med minst mogleg risiko i trafikken
- utarbeide retningslinjer for tenestereiser og forankre desse i alle sektorar
- ha trafikktryggleik som årleg tema i arbeidsmiljøutvalet (AMU) i kommunen
- stille krav til samarbeidspartnarar om trafikksikker åtferd (transporttenester, veg- og vedlikehaldstenester) ved kjøp av transporttenester, og desse skal innarbeidast i anbodsdokumenta
- gjennomføre kurs / gi opplæring for alle tilsette i trafikktryggleik og HMS
- Kommunen skal nytte fysiske og visuelle fartsreducerande tiltak i bustadområde der høyringsinnspel eller lokale registreringar viser vedvarande høg fart.

6.2 Rus

Kommunen skal:

- arbeide aktivt for å hindre at tilsette er påverka av lovlege eller ulovlege rusmiddel i tenesta
- innarbeide alkoholås som ein del av anbudsgrunnlaget ved kjøp eller leasing av nye bilar



6.3 Beltebruk og rett sikring av barn

Kommunen skal:

- alltid velje bussar med trepunktsbelte ved leige av bussar til transport i kommunal regi
- i retningslinjene for tenestereiser uttrykkje ei tydeleg forventning om at alle tilsette i kommunen bruker setebelte ved transport i teneste; dette gjeld både bil og buss
- gjennom verksemda i helsestasjonane ha auka fokus på temaet barn i bil, spesielt at barna skal sitje sikra bakovervendt i bil til dei er minst fire år
- i kommunale barnehagar gjennomføre tiltak for å auke merksemda rundt sikring av barn i bil
- oppfordre til at også private barnehagar følgjer tiltaka ovanfor

6.4 Manglande merksemd

Kommunen skal:

- i retningslinjene for tenestereiser uttrykkje ei tydeleg forventning om at alle tilsette i kommunen i minst mogleg grad bruker utstyr som tek merksemda bort frå føraren
- i retningslinjene for tenestereiser uttrykkje ei tydeleg forventning om at ein i størst mogleg grad skal unngå å bruke mobiltelefon under køyring; om nødvendig skal det brukast godkjent fastmontert utstyr
- ved inngåing av avtalar/anbod stille krav til trafikktryggleik

6.5 Barn (0-14 år)

Kommunen skal:

- vurdere rett til skuleskyss i samsvar med føresegnene for særleg farleg eller vanskeleg skulevegi
- arbeide for trafikksikre soner rundt skulane, noko som mellom anna inneber tiltak knytte til haldningar og åtferd hos både barn og vaksne
- leggje til rette for at fleire kan sykle eller gå til skulen
- oppfylle forpliktingane som inngår i Trafikksikker kommune for kommunale skular og barnehagar
- påverke private barnehagar til å få godkjenning som Trafikksikker barnehage
- sørge for at tilsette i barnehagar og skular har tilstrekkeleg kompetanse til å gjennomføre god trafikkopplæring i tråd med gjeldande rammeverk
- stimulere til at lag og foreiningar sikrar barn og ungdom best mogleg, og at vaksne som transportørar køyrer med lågast mogleg risiko til og frå fritidsaktivitetar



- stimulere lag og foreiningar til å innarbeide retningslinjer for transport i verksemda si
- i samarbeid med elevane sine føresette ha fokus på trafikktryggleik og førebygging av ulykker; dette skal inngå i årsplanar
- sørge for god sykkelopplæring i tråd med kompetansemål i Kunnskapsløftet
- ta i bruk læringsressursar om trafikktryggleik i barnehagar og i skulen

Kommunen skal i planperioden gjennomføre særskilde vurderingar av skuleveg der høyringsinnspel har peikt på manglande belysning, høg fart og fråvær av gang- og sykkelveg, mellom anna Kveomsvegen, Sjørdalsvegen og utvalde vegstrekningar på Lalm.

6.6 Ungdom og unge førarar

Kommunen skal:

- sørge for nødvendig kompetanse til å tilby valfaget trafikk på ungdomstrinnet
- tilby trafikk grunnkurs som ein del av valfaget trafikk
- stimulere lag og foreiningar til å innarbeide retningslinjer for transport i verksemda si
- fremje trafikktryggingssaker for ungdomsrådet i kommunen
- sørge for at ungdomsrådet i kommunen får kompetanse om trafikktryggleik
- ta i bruk læringsressursar om trafikktryggleik på ungdomstrinnet

6.7 Eldre trafikantar

Kommunen skal:

- leggje til grunn universell utforming ved fysisk utforming av vegar og gangfelt for å vareta eldre trafikantar og trafikantar med funksjonsnedsetjingar
- stimulere pensjonistforeiningar til å innlemme temaet trafikktryggleik i verksemda si
- leggje til rette for at trafikktryggleik blir tema i eldrerådet i kommunen

6.8 Gåande og syklende

Kommunale skal:

- årleg setje søkjelys på det viktige i at syklistar og fotgjengarar bruker personleg tryggingsutstyr i trafikken, til dømes sykkelhjelmer og refleks

6.9 Møteulykker og utforkjøringsulykker

Kommunen skal:

- melde inn eventuelle behov for fysisk sikring på riksveg og fylkesveg til vegeigar for å førebyggje møteulykker eller utforkjøring



6.10 Drift og vedlikehald

Kommunen skal:

- behalde og vidareutvikle det daglege trafikktryggingsfokuset i kjerneoppgåvene innanfor drift og vedlikehald
- ha systematisk gjennomgang av gatelys og belysning på kommunale vegar som blir nytta som skuleveg eller ferdselsveg for mjuke trafikantar

6.11 Bruk av ny teknologi i trafikktryggingsarbeidet

Kommunen skal:

- leggje inn krav om automatisk nødbrems, feltskiftevarslar og fotgengarvarslar i anbod ved kjøp/ leasing av nye kommunale køyretøy

6.12 Trafikktryggingsarbeid i offentlege og private verksemder

Kommunen skal:

- godkjennast som trafikksikker kommune, eventuelt godkjennast på nytt

6.15 Arbeid for å styrkje kunnskapsgrunnlaget

Kommunen skal:

- i tillegg til å ha oversikt over offentleg ulykkesstatistikk kaste lys over trafikktryggingssituasjonen med supplerande/andre opplysningar, til dømes observert åtfærd og bruk av køyretøy i kommunen

6.16 Fysiske tiltak

Kommunen skal:

- gjennomføre dei prioriterte fysiske trafikktryggingstiltaka på vegnettet
- kartleggje behov for fysisk tilrettelegging for gåande og syklande
- Ha særleg merksemd retta mot skuleveg og trafikksikre soner rundt skulane (til dømes hjartesoner)
- Dette omfattar også vurdering av behov for belysning på eksisterande vegnett, særleg i bustadområde og langs skulevegar
- Ved gjennomføring av fysiske tiltak skal kommunen prioritere oppmerking, skilting og enkle sikringstiltak i kryss og gangfelt der mjuke trafikantar er særleg utsette.



7. ØKONOMI

Trafikktryggingstiltaka i denne planen skal innarbeidast i økonomiplanen. Tiltak som går over fleire år, og tiltak med oppstart i planperioden, skal prioriterast i budsjettet kvart år frå 2025 til og med 2029.

Einingsleiarar har ansvaret for å innarbeide utgiftene innanfor eige budsjettområde

8. TILTAKSLISTE

	INNSATSOMRÅDET	KOMMUNEN SKAL	ANSVARLEG	KOSTNAD	NÅR
	Fart	gjennom verksemda ved helsestasjonane ha auka fokus på temaet barn i bil, spesielt at barna skal sitje sikra bakovervendt i bil til dei er minst fire år utarbeide retningslinjer for tenestereiser og forankre dei i alle sektorar ha trafikktryggleik som årleg tema i det kommunale arbeidsmiljøutvalet (AMU) stille krav til samarbeidspartnarar om trafikksikker åtferd (transporttenester, veg- og vedlikehaldstenester) ved kjøp av transporttenester, og innarbeide dei i anbudsdocumenta	Helse HR/AMU HR/AMU Innkjøp/Leiar		
	Rus	arbeide aktivt for å hindre at tilsette er påverka av lovlege eller ulovlege rusmiddel i tenesta	Leiar		
	Beltebruk og rett sikring Av barn	alltid velje bussar med trepunktsbelte ved leige av bussar til transport i kommunal regi i retningslinjene for tenestereiser uttrykkje ei tydeleg forventning om at	Leiar HR		



		<p>alle tilsette i kommunen bruker setebelte ved transport i teneste, både i bil og buss</p> <p>gjennom verksemda ved helsestasjonane ha auka fokus på temaet barn i bil, spesielt at barna skal sitje sikra bakovervendt i bil til dei er minst fire år</p> <p>kommunale barnehagar gjennomføre tiltak for å auke merksemda rundt sikring av barn i bil</p> <p>oppfordre til at også private barnehagar set i verk tiltaka ovanfor</p>	Helse		
	Manglande merksemd	<p>i retningslinjene for tenestereiser uttrykkje ei tydeleg forventning om at alle tilsette i kommunen i minst mogleg grad bruker utstyr som tek merksemda bort frå føraren</p> <p>i retningslinjene for tenestereiser uttrykkje ei tydeleg forventning om at ein i størst mogleg grad skal unngå å bruke mobiltelefon under køyring; om nødvendig skal det brukast godkjent fastmontert utstyr</p> <p>ved inngåing av avtalar/anbod stille krav til trafikktryggleik</p>	HR		
	Barn (0-14 år)	<p>vurdere rett til skuleskyss i samsvar med kriterium for særleg farleg eller vanskeleg skuleveg</p> <p>arbeide for trafikk sikre soner rundt skulane, noko som mellom anna inneber tiltak knytte til haldningar og åtferd hos både barn og vaksne</p> <p>leggje til rette for at fleire kan sykle eller gå til skulen</p> <p>oppfylle forpliktingane i Trafikksikker kommune som gjeld for kommunale skular og barnehagar</p> <p>påverke private barnehagar til å få</p>	Oppvekst		



		<p>godkjenning som Trafikk</p> <p>påverke private skular til å få godkjenning som Trafikksikker skule</p> <p>oppfylle forpliktingane i Trafikksikker kommune som gjeld for kommunale skular og barnehagar</p> <p>sørgje for at tilsette i barnehagar og skular har tilstrekkeleg kompetanse til å gjennomføre god trafikkopplæring i tråd med gjeldande rammeverk</p> <p>stimulere til at lag og foreiningar sikrar barn og ungdom best mogleg, og at vaksne som transportørar køyrer med lågast mogleg risiko til og frå fritidsaktivitetar</p> <p>stimulere lag og foreiningar til å innarbeide retningslinjer for transport i verksemda si</p> <p>i samarbeid med dei føresette til elevane ha fokus på trafikktryggleik og førebygging av ulykker; dette skal inngå i årsplanar</p> <p>sørgje for god sykkelopplæring i tråd med kompetansemål i Kunnskapsløftet</p> <p>bruk læringsressursar om trafikktryggleik i barnehagar og i skulen</p>	Oppvekst Oppvekst Oppvekst Oppvekst Kultur Kultur Oppvekst Oppvekst		
	Ungdom og unge førarar	<p>Sørge for nødvendig kompetanse for å tilby valgfaget trafikk på ungdomstrinnet.</p> <p>tilby trafikalt grunnkurs som en del av valgfag trafikk</p> <p>stimulere lag og foreninger til å innarbeide retningslinjer for transport innenfor sin virksomhet fremme saker om trafikksikkerhet for kommunens ungdomsråd.</p> <p>sørge for at kommunens ungdomsråd gis kompetanse om trafikksikkerhet</p>	Oppvekst Oppvekst Oppvekst		



		ta i bruk læringsressurser om trafiksikkerhet på ungdomstrinnet.	Oppvekst		
Eldre trafikantar		leggje universell utforming til grunn ved fysisk utforming av vegar og gangfelt for å vareta eldre trafikantar og trafikantar med funksjonsnedsetjingar stimulere pensjonistforeiningar til å innlemme temaet trafikktryggleik i verksemda si leggje til rette for at trafikktryggleik blir tema i eldrerådet i kommunen	Teknisk Eldrerådet Eldrerådet		
Gående og syklende		årleg setje søkjelys på det viktige i at syklistar og fotgjengarar bruker personleg tryggingsutstyr i trafikken, til dømes sykkelhjelm og refleks	Oppvekst/ helse		
Drift og vedlikehald		behalde og vidareutvikle det daglege trafikktryggingsfokuset i kjerneoppgåvene innanfor drift og vedlikehald	Teknisk		
Fysiske tiltak kommunal veg					
Ny gangbru med Hallvand		Tryggare veg til skule kultur og idrett.	Teknisk	5 000 000	2028
Rehabilitering Lalm bru		Brua er frå 1933 og inspeksjonar har åpeikt at brua må rehabiliterast.	Teknisk	4 500 000	2027
Fartsdempar Kolbottvegen		Blir utført i samband med reasfaltering etter VA prosjekt	Teknisk	120 000	2025-2026
Krysset Finnkanten - Vågåvegen		Utfordringar med varelevering til apoteket og mjuke trafikantar	Teknisk/IFK		
Fysiske tiltak, fylkes og riksveg, planlagde/ønskjelege prosjekt					
Kryssing av Øvre Nordheradsveg ved Ullinsvin		Dette er ein svært uoversiktleg og farleg kryssingsstad for mjuke trafikantar, særleg med tanke på bustadutbygging i Kvarbergåsen	IFK		
G/S veg Nedre Nordheradsveg		Eit tiltak som er viktig i samband med flaumsikringsprosjektet og den store anleggsverksemda som er venta.	IFK/NVE		2027
Skogbygdsvegen		Tiltak for fartsreduksjon og lyssetting Krysset fv. 2630/2632 (Vågåvegen-	IFK		



		Skogsbygdsvegen). Bilistar har ofte stor fart gjennom krysset, det er ingen fartsdempande tiltak som hindrar dette. Det oppstår ofte farlege situasjonar ved kryssing av fotgjengarovergangen her.			
	Busslommer	Busslomma på Kleppelihøgde FV2616 (3435 KV1226 S1D1 m5) består av eit kryss og høgbrekk i vegbana som kan skape trafikkfarlege situasjonar. Høyringsinnspel har peikt på særleg utrygge tilhøve for barn ved enkelte haldeplassar, mellom anna i Øvre Nordheradsveg.	IFK		
	G/S veg Skardå camping – Lemonsjøen alpin	Dette er ein viktig turistveg i tilknytning til eit større felt med fritidsbustader og alpinsenter.	IFK		

Referanser

1. Vågå kommune. *Trafikktryggleiksplan 2017–2021 – hovudrullering*. Vågå kommune, 2025.
2. Meld. St. 40 (2015–2016). *Trafikksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering*. Samferdselsdepartementet.
3. Meld. St. 20 (2020–2021). *Nasjonal transportplan 2022–2033*. Samferdselsdepartementet.
4. Trygg Trafikk. *Trafikksikker kommune – kriterier og godkjenningsordning*. Trygg Trafikk, 2021.
5. Statens vegvesen m.fl. *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2022–2025*.
6. FNs bærekraftsmål. *Agenda 2030*. FN-sambandet.
7. SSB og Statens vegvesen. *Ulykkesstatistikk for Vågå kommune 2005–2024*.
8. Mal for kommunal trafikktryggingsplan – Trykk trafikk