

Handlingsplan for trafikksikkerhet 2022-2025

Innlandet fylkes trafikksikkerhetsutvalg (FTU)



Innhold

1. Innledning	3
2. Organiseringen av trafikksikkerhetsarbeidet	4
2.1. Fylkeskommunens trafikksikkerhetsarbeid	4
3. Grunnlag.....	6
3.1.Mål	6
3.2.Sentrale føringer	7
3.3.Situasjonsbilde	10
4. Prioriteringer	12
4.1. Samordning og samarbeid	12
4.2. Barn og unge	13
4.3. Ungdom og unge førere	16
4.4. Ulykkesutsatte grupper	18
4.5. Kommunalt og fylkeskommunalt trafikksikkerhetsarbeid	19
4.6. Fylkeskommunale prioriteringer utover FTUs arbeid	22
4.7. Prioriteringer i regi av FTUs samarbeidspartnere	26
5. Vedlegg.....	33
5.1. Ulykkesstatistikk	33
5.2. Oversikt over prioriteringer	36
5.3. Sentrale kilder	38



Redaksjon: FTU- sekretariatet i Innlandet
Design og produksjon: Innlandet fylkeskommune

1. Innledning

Trafikksikkerhetsarbeidet bygger på *Nullvisjonen*, som innebærer en ambisjon om null drepte og hardt skadde i vegtrafikken. Nullvisjonen har et spesielt fokus på de alvorligste ulykkene, men innsatsen rettes også mot lettere skader som kan øke med nullvekstmål og flere gående og syklende.

Risikoen for å bli drept eller hardt skadd i vegtrafikken er redusert med 95 prosent siden 1970. Siden 2000 er antall drepte og hardt skadde halvert på landsbasis. I Innlandet er antall drepte og hardt skadde redusert med 49 prosent i samme periode. Den positive utviklingen skyldes et systematisk og tverrsektorielt arbeid fra mange ulike aktører innenfor veg-, kjøretøy- og trafikantområdet.

Fylkeskommunen har en sentral rolle i trafikksikkerhetsarbeidet. Som vegeier har fylkeskommunen ansvar for prioriteringer, planlegging, bygging/tiltak og drift av fylkesvegnettet. Som samordningsorgan (jf. Vegtrafikkloven §40a) har fylkeskommunen også ansvar for å stimulere til et helhetlig og tverrsektorielt trafikksikkerhetsarbeid i fylket. Samordningsfunksjonen ivaretas av fylkets trafikksikkerhetsutvalg (FTU), som består av politikere, offentlige etater og organisasjoner med ansvar for trafikksikkerhet. I tillegg har fylkeskommunen ansvar for folkehelsearbeid, skoleskyss og videregående opplæring, som alle er viktige sektorer innenfor trafikksikkerhetsarbeidet.

I forbindelse med Nasjonal Transportplan (NTP) 2022-2033 er det utarbeidet ny *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet 2022-2025*. Den legger føringer for trafikksikkerhetsaktørenes innsats i planperioden. Tiltaksplanen inneholder 19 innsatsområder med til sammen 158 oppfølgingstiltak, hvorav fylkeskommunene har fått ansvar for 20 tiltak. Flere av disse ligger under områder som FTU har ansvar for, eller som berører FTUs arbeid på ulike måter.

Innsatsområdene og de fylkeskommunale oppfølgingstiltakene i den nasjonale tiltaksplanen, samt ulykkesdata for Innlandet, danner grunnlag for en ny fireåring handlingsplan som viser FTUs prioriteringer i perioden 2022-2025. FTU vil også utarbeide årsplaner med budsjett innenfor perioden.

FTUs handlingsplan tar særlig sikte på å styrke opplæring og forebyggende arbeid, spesielt rettet mot barn, ungdom og ulykkesutsatte grupper, samt å styrke det helhetlige og tverrsektorielle arbeidet mellom etater, organisasjoner og kommuner. FTUs handlingsplan viser også prioriteringer i regi av fylkeskommunen utover FTUs virksomhet, samt prioriteringer i regi av etatene og organisasjonene som er konsultative medlemmer av FTU. Dette for å gi et bilde av det helhetlige trafikksikkerhetsarbeidet i fylket, og for å kunne samordne innsatsen der det er naturlig. For ytterligere informasjon om dette arbeidet, vises det til fylkeskommunale sektorplaner og etatenes/organisasjonenes egne handlingsplaner.

2. Organiseringen av trafikksikkerhetsarbeidet

Samferdselsdepartementet styrer det nasjonale trafikksikkerhetsarbeidet gjennom *Nasjonal transportplan* (NTP). Oppfølgingen av NTP gjøres gjennom *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg* som viser utfordringene og innsatsområdene i trafikksikkerhetsarbeidet, og hvilke tiltak de ulike aktørene skal gjennomføre i planperioden. Tiltaksplanen utarbeides av Statens vegvesen, politiet, Helsedirektoratet, Utdanningsdirektoratet, Trygg Trafikk, fylkeskommunene og storbykommunene. I tillegg har en rekke organisasjoner deltatt i arbeidet.

Den nasjonale tiltaksplanen følges opp regionalt/lokalt av de statlige regionene, fylkeskommunene, kommunene, organisasjoner og lag og foreninger. Aktørene gjennomfører sitt arbeid i tråd med nasjonale føringer og egne handlingsplaner og budsjetter.

2.1. Fylkeskommunens trafikksikkerhetsarbeid

Fylkeskommunene er landets største vegeier, og har det helhetlige ansvaret for fylkesvegene. Ansvaret innebærer å prioritere, bevilge, planlegge, bygge, drifte og vedlikeholde fylkesvegnettet. I tillegg har fylkeskommunene et ansvar for å tilrå og samordne tiltak for å fremme trafikksikkerheten i fylket (jf. vegtrafikkloven § 40a). Fylkeskommunen skal stimulere til et helhetlig og tverrsektorielt trafikksikkerhetsarbeid ved å styrke samarbeidet og koordineringen mellom de ulike trafikksikkerhetsaktørene, både knyttet til tiltak, men også gjennom å løfte trafikksikkerhetsarbeidet på regionalt nivå. Fylkeskommunen har også en sentral rolle som regional planmyndighet, som ansvarlig for videregående opplæring, kollektivtrafikk, folkehelse, beredskap og som arbeidsgiver, som alle er viktige sektorer på trafikksikkerhetsområdet.

Fylkets trafikksikkerhetsutvalg (FTU)

Fylkeskommunens samordningsfunksjon ivaretas i hovedsak av fylkets trafikksikkerhetsutvalg (FTU), som består av politikere, etater og organisasjoner med ansvar for trafikksikkerhet. FTU skal stimulere til at det drives et helhetlig og tverrsektorielt trafikksikkerhetsarbeid i fylket gjennom kontrollvirksomhet, fysiske tiltak, opplæring og forebyggende arbeid, og legge til rette for samordning og samarbeid mellom trafikksikkerhetsaktørene.

FTU skal videre motivere etater, kommuner, organisasjoner og samarbeidspartnere til å arbeide for trafikksikkerhet innenfor sine områder, spesielt knyttet til trafikantrettede tiltak. FTU fordeler også midler til formål som utvalget vil støtte økonomisk, samt driver informasjon om ulykkessituasjonen og trafikksikkerhetsarbeidet i fylket.

FTU skal utarbeide fireårige handlingsplaner som viser prioriteringer innenfor planperioden, og årsplaner med tiltak og budsjett. Planene skal ha politisk forankring, og skal kobles tett til den

nasjonale tiltaksplanen. Opplæring og forebyggende arbeid rettet mot barn, ungdom og utsatte grupper, samt tverrsektorielt arbeid mellom etater, organisasjoner og kommuner har høy prioritet.



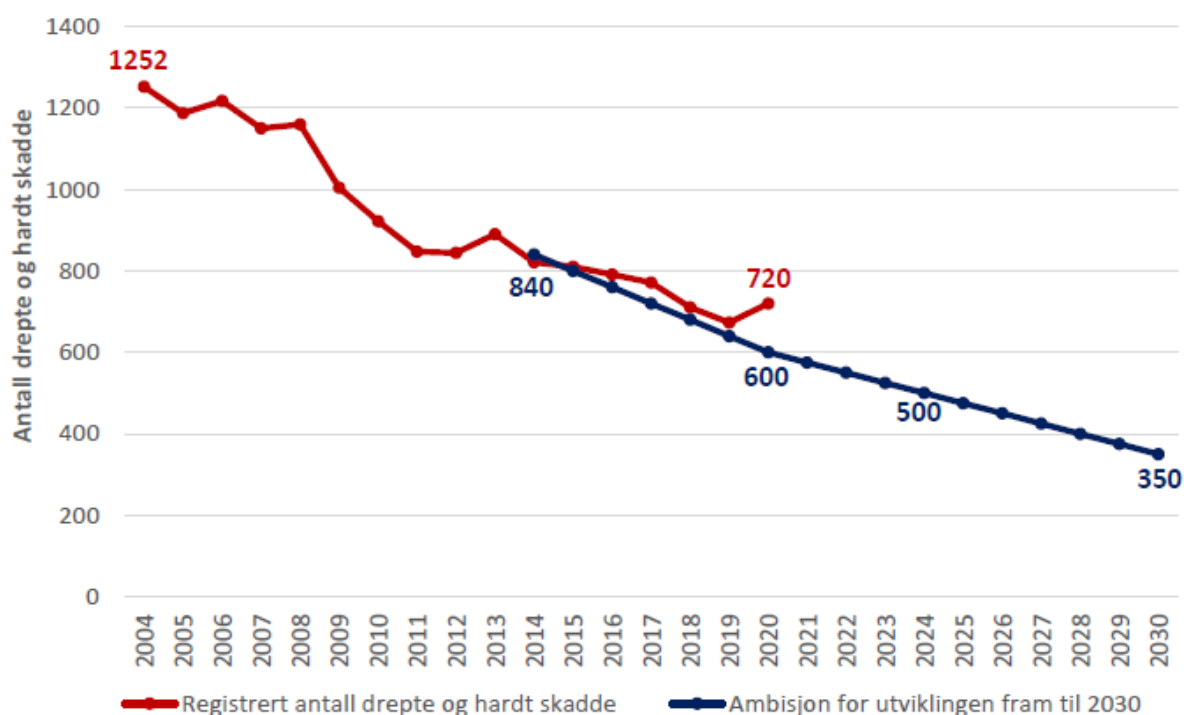
Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2022-2025 viser prioriteringer innenfor trafikksikkerhetsarbeidet i planperioden.

3. Grunnlag

Grunnlaget for FTUs handlingsplan for trafikk sikkerhet ligger i nasjonale og regionale føringer på trafikk sikkerhetsområdet, herunder visjoner, mål og planverk, samt situasjonsbildet for vegtrafikken og vegtrafikkulykker i Innlandet. Visjonen for arbeidet med trafikk sikkerhet bygger på «Nullvisjonen» som innebærer en ambisjon om at ingen skal bli drept eller hardt skadd i vegtrafikken. Nullvisjonen er en visjon å strekke seg etter, og forutsetter et langsiktig, systematisk og målrettet arbeid av alle aktører som påvirker sikkerheten i vegsystemet.

3.1. Mål

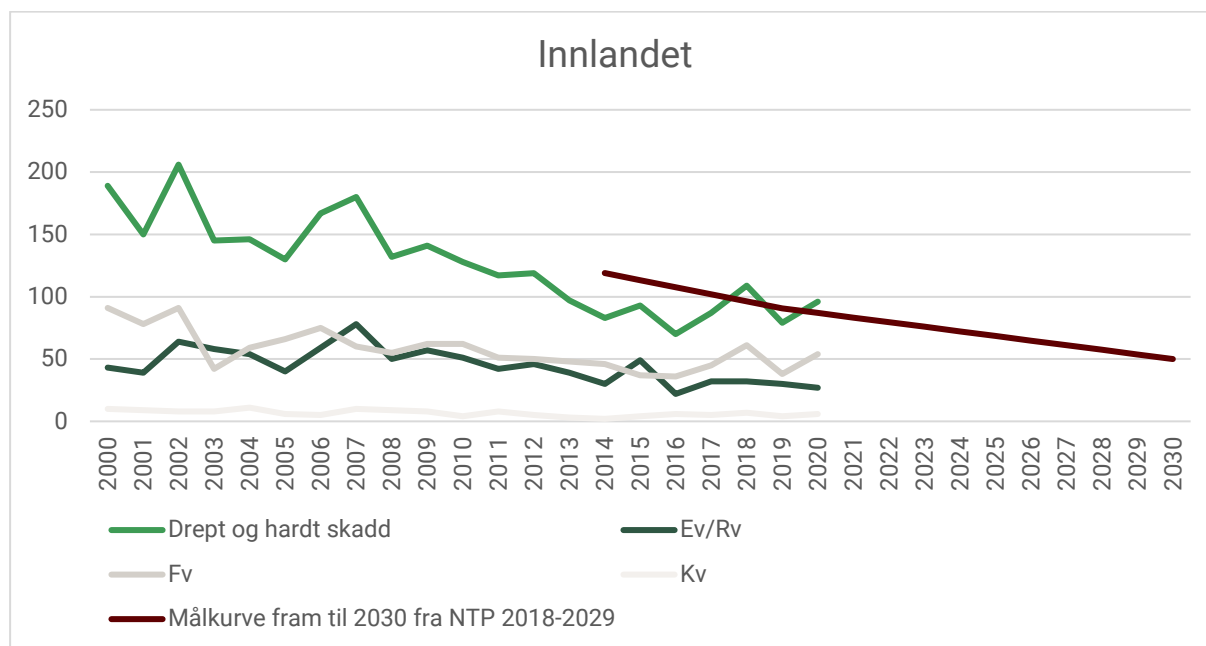
De konkrete målene for trafikk sikkerhetsarbeidet fastsettes gjennom NTP. Målene på landsbasis er illustrert med en målkurve for utviklingen i antall drept og hardt skadd fram til 2030. Målkurven viser et etappemål om færre enn 350 drept og hardt skadd i 2030. NTP legger videre opp til et mål om null drept i vegtrafikken i 2050. I 2020 var det 720 drept og hardt skadd i vegtrafikken i Norge, mens etappemålet var 600. Antall drept og hardt skadd lå dermed over målkurven frem mot 2030.



Figuren viser utviklingen i antall drept og hardt skadd i Norge – registrert situasjon fra 2004-2020 og kurve som viser ambisjon for utviklingen fram til 2030.

Målene for Innlandet er illustrert med en målkurve for utviklingen i antall drept og hardt skadd fram til 2030. Målkurven viser et etappemål om færre enn 50 drept og hardt skadd i 2030. I

2020 var det 96 drepte og hardt skadde i vegtrafikken i Innlandet, mens etappemålet var 80. Antall drepte og hardt skadde lå dermed over målkurven frem mot 2030.



Figuren viser utviklingen i antall drepte og hardt skadde i Innlandet - registrert situasjon fra 2000-2020 og kurve som viser ambisjon for utviklingen fram til 2030.

3.2. Sentrale føringer

Regjeringens mål og satsingsområder i trafikksikkerhetsarbeidet er presentert i *Meld. St. 40 (2015-2016) Trafikksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering* og i *Meld. St. 20 (2020-2021) Nasjonal transportplan 2022-2033*. I begge stortingsmeldingene er omtalen av trafikksikkerhetsarbeidet beskrevet på et overordnet nivå, og hvor det vises til at arbeidet vil bli konkretisert i Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg.

Meld. St. 40 (2015-2016) Trafikksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering

Meld. St. 40 – Trafikksikkerhetsarbeidet legger til grunn at Norge er verdensledende innen trafikksikkerhet som følge av målrettet, tverrsektoriell, kunnskapsbasert og langsiktig innsats. Hovedansvaret ligger hos samferdselsmyndighetene, men mange virkemidler ligger også hos andre etater, fylkeskommuner og kommuner. I tillegg har Trygg Trafikk og en rekke andre interesseorganisasjoner svært aktive roller i trafikksikkerhetsarbeidet. I meldingen er det et ønske om å videreføre og styrke den norske samarbeidsmodellen, herunder forsterke innsatsen med å organisere og samordne trafikksikkerhetsarbeidet mellom aktører både på nasjonalt, regionalt og lokalt nivå.

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

Meld. St. 20 - Nasjonal transportplan (NTP) vektlegger at trafikksikkerhetsarbeidet fortsatt skal bygge på Nullvisjonen som sier at det ikke skal forekomme ulykker med drepte og hardt skadde i transportsektoren. Nullvisjonen innebærer at transportsystemet, transportmidlene og regelverket skal utformes slik at disse fremmer trafikksikker atferd hos trafikantene og i størst mulig grad bidrar til at menneskelige feilhandlinger ikke fører til alvorlige skader. Prioriterte områder i NTP er møtefrie veger, gående og syklende, risikoutsatte grupper, barn og ungdom, trafikksikkerhet i virksomheter, tunge kjøretøy og ny teknologi.

Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2022-2025

Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet er en konkretisering av tiltak etter føringer i Meld. St. 40 og NTP. Tiltaksplanen er utarbeidet av Statens vegvesen, politiet, Helsedirektoratet, Utdanningsdirektoratet, Trygg Trafikk, fylkeskommunene og storbykommunene. I tillegg har en rekke interesseorganisasjoner bidratt til planen. Formålet med tiltaksplanen er å presentere et omforent og bredt spekter av faglig forankrede tiltak, i tillegg til å styrke samarbeidet mellom trafikksikkerhetsaktørene.

Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet deler trafikksikkerhetsarbeidet inn i 19 innsatsområder som vil bli viet særlig oppmerksomhet i planperioden. Under innsatsområdene er det vedtatt til sammen 158 oppfølgingstiltak fordelt på de ulike trafikksikkerhetsaktørene som skal gjennomføres i planperioden. De 19 innsatsområdene er:

- 1) Fart
- 2) Rus
- 3) Bruk av belte i bil og buss og sikring av barn
- 4) Uoppmerksomhet
- 5) Barn 0-14 år
- 6) Ungdom og unge førere
- 7) Eldre trafikanter
- 8) Gående og syklende
- 9) Motorsykkel og moped
- 10) Godstransport på veg
- 11) Møteulykker og utforkjøringsulykker
- 12) Drift og vedlikehold
- 13) Bruk av ny teknologi
- 14) Trafikksikkerhet i offentlige og private virksomheter
- 15) Arbeid for å styrke kunnskapsgrunnlaget
- 16) Straff og førerrett
- 17) Bedre skadestedsbehandling
- 18) Tiltak rettet mot trafikanter med innvandrerbakgrunn
- 19) Arbeid på og ved vei

Handlingsprogram for fylkesveger 2022-2025

Handlingsprogram for fylkesveger 2022-2025 er et prioriteringsdokument for Innlandet fylkeskommunes oppgaver innen fylkesvegområdet, og er forankret i *Innlandsstrategien*. Programmet gir en oversikt over aktiviteten og prioriterte prosjekter de neste fire årene. Handlingsprogrammet har en «fornyingsstrategi» som innebærer prioritering av vedlikeholdsetterslep fremfor nye store investeringer. På trafiksikkerhetsområdet har handlingsprogrammet avsatt egne tiltakspakker til sikring av skoleveger og krysningssteder, tiltak mot utforkjøringsulykker, fartsreducerende tiltak i tettbygd strøk og skilting.

Mobilitetsstrategien 2021-2030

Mobilitetsstrategien 2021-2030 er en oppfølging av *Innlandsstrategien*, og skal konkretisere hvordan Innlandet fylkeskommune skal følge opp Innlandsstrategiens visjon, mål og føringer for mobilitetsområdet. All persontransport, reiser eller andre former for personforflytning omfattes av mobilitetsstrategien. God bevegelsesfrihet for alle er en forutsetning for næringsutvikling, bosetting og trivsel i hele fylket. Mobilitetsstrategien vektlegger god infrastruktur som en forutsetning for bosetting og arbeidsliv i hele Innlandet. Det er derfor viktig å sikre god framkommelighet og trafiksikkerhet for alle trafikantgrupper.

Sammenheng mellom nasjonale og regionale planer

Det er et mål om en tettere sammenheng mellom trafiksikkerhetsarbeidet nasjonalt, regionalt og lokalt, og det vil derfor bli jobbet for at de nasjonale føringene gjenspeiles i regionale og lokale planverk på trafiksikkerhetsområdet. Med utgangspunkt i føringene i Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet, har fylkeskommunene blitt bedt om å prioritere tiltak innenfor følgende innsatsområder i planperioden:

- Fart
- Bruk av belte i bil og buss og sikring av barn
- Barn og unge 0-14 år
- Ungdom og unge førere
- Gående og syklende
- Motorsykel og moped
- Møte- og utforkjøringsulykker
- Trafiksikkerhet i offentlige og private virksomheter (kommuner og fylkeskommuner)

Prioriteringer framgår av kapittel 4, der FTUs rolle som samordningsorgan, FTUs arbeid rettet mot barn, ungdom, utsatte grupper og tverrsektorielt arbeid i kommuner og fylkeskommuner vil bli særlig vektlagt. Fylkeskommunens arbeid utover FTUs virksomhet, herunder områdene fart, bruk av belte i buss, gående og syklende og møte- og utforkjøringsulykker vil også bli presentert, men hvor det henvises til egne fylkeskommunale planer for mer informasjon om dette arbeidet.

3.3. Situasjonsbilde

Innlandet fylke består av 46 kommuner fordelt på 10 regioner. Innlandet har i overkant av 370 000 innbyggere, hvor Ringsaker kommune er den største kommunen med 34 768 innbyggere. Innlandet har videre 12 byer, hvor Hamar er størst med 27 947 innbyggere.

Innlandet er Norges største vegfylke, med et nett av riksveger, fylkesveger, kommunale veger og private veger (herunder også mange skogsbilveger). Offentlige veger utgjør 12 085 kilometer, hvorav europa- og riksveger utgjør 1 417 km, fylkesveger utgjør 6 794 km og de kommunale vegene utgjør 3 817 km. Fylkesvegnettet i Innlandet har varierende standard og trafikkmengde, og bærer preg av et betydelig vedlikeholdsetterslep. Den store mengden fylkesveger og vedlikeholdsetterslepet er krevende i forhold til trafiksikkerheten.

En stor del av befolkningen i Innlandet bor utenfor byer og større tettsteder, og Innlandet er det fylket i landet hvor det kjøres mest pr. innbygger. Spredt bosetting fører til stort transportbehov, og mange av innbyggerne benytter trafikkerte riks- og fylkesveger som arbeidsveg, skoleveg og veg til fritidsaktiviteter. Mange foreldre velger å kjøre barna til og fra skolen fordi det er praktisk og tidsbesparende. Trafikken rundt flere skoler kan derfor være stor og uoversiktlig, og utgjør en risiko for skoleelevene, spesielt de minste. Innlandet er også et fylke med stor andel skoleskysselever.

Innlandet er et transittfylke uten egne havner, med flere hovedfartsårer mellom nord/sør og øst/vest. Dette medfører en høy andel tungtransport på langtur. En stor andel av godstrafikken på riksvegnettet i Norge går på E6 i Gudbrandsdalen og RV3 i Østerdalen. Innlandet har også stor gjennomfartstrafikk for øvrig, med betydelige reiselivsanlegg og store hytteområder som medfører stor utfart/gjennomfart i helger og høytider. Gjennomfartstrafikken har ført til mange ulykker opp igjennom årene.

Andelen av befolkningen i Innlandet som går, sykler eller reiser kollektivt er lav. Arbeidet med å øke denne andelen vil kunne gi utfordringer knyttet til risikoen for ulykker med gående og syklende. Dette vil også kunne gi utfordringer for nødvendig varelevering og godstransport i byer og tettsteder.

Innlandet er også et landbruksfylke, og hvor det har vært en markant økning i transport av tunge landbruksmaskiner på vegene. Traktorer og redskap har også blitt større, og i travle onnetider kan det være utfordrende med blindsoner, utstikkende redskap og forsvarlig sikring av last.

Mange ungdomsmiljøer i Innlandet er bygget rundt bilen og bilkjøring. Ungdom møtes på ulike steder, og det er mye kjøring både i og mellom byer og tettsteder. Flere steder er det også en betydelig fritidskjøring med traktor blant ungdom.

Ruspåvirkning, enten i form av alkohol, illegale stoffer eller medikamenter, er en medvirkende årsak i omtrent halvparten av alvorlige trafikulykker i Norge. Problemstillingen er stadig økende. På landsbasis gjennomføres det ca. 140 000 kjøreturer daglig i ruspåvirket tilstand. Alkohol er det rusmiddelet som påvises hyppigst i trafikulykker. Andre hyppige stoffer er cannabis, amfetamin og klonazepam (Rivotril er et legemiddel som også brukes som rusmiddel). Ifølge politiet blir det anmeldt to ruspåvirkede sjåførere i gjennomsnitt hver dag i innlandstrafikken.

Ulykkessituasjonen

Risikoen for å bli drept eller hardt skadd i vegtrafikken er redusert med 95 prosent siden 1970. Bare siden 2000 er antall drepte og hardt skadde halvert på landsbasis. I 2020 ble 93 mennesker drept og 627 mennesker hardt skadd i trafikken i Norge.

I Innlandet er antall drepte og hardt skadde redusert med 49 % siden 2000. I 2020 ble 16 mennesker drept og 80 mennesker hardt skadd i trafikken i Innlandet. Antall drepte, hardt skadde og lettere skadde til sammen har gått ned fra 1143 i 2000 til 426 i 2020, som tilsier en reduksjon på 63 %.

Møte- og utforkjøringsulykker er de mest dominerende ulykkestypene i Innlandet når det gjelder drepte og hardt skadde. Spesielt utforkjøringsulykker er en fremtredende ulykkestype med drepte og hardt skadde på fylkesvegnettet. De alvorligste ulykkene skjer i hovedsak utenfor tettbygde strøk.

Det er fortsatt de unge som akkurat har fått sertifikat som er mest utsatt i vegtrafikken når det kommer til drepte og hardt skadde. Spesielt aldersgruppene 16-17 år og 18-19 år. De alvorlige ulykkene med 16 og 17 åringene er stort sett på lett MC eller moped (ca. 70 % av ulykkene), mens for aldersgruppen 18-19 år skjer ulykkene stort sett med bil (ca. 80 % av ulykkene med drepte og hardt skadde).

Nær 60 % av alle drepte og hardt skadde i Innlandet er førere eller passasjerer i personbiler (54 %) eller varebiler (6 %). Også personer på tung MC utgjør en betydelig andel av drepte og hardt skadde i Innlandet (19 %). Ca. halvparten av de drepte eller hardt skadde på tung MC er mellom 45 og 64 år. De siste årene har det også vært en økning i antall drepte og hardt skadde i traktorulykker. Ca 30% av drepte og hardt skadde i traktorulykker er under 20 år.

Antall drepte og skadde, Innlandet																					
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Drept	44	33	50	37	26	31	40	54	33	24	29	29	20	18	15	17	15	10	12	12	16
Hardt skadd	145	117	156	108	120	99	127	126	99	117	99	88	99	79	68	76	55	77	97	67	80
Lettere skadd	954	991	1001	854	797	857	777	854	784	752	654	593	569	450	438	458	412	363	418	309	330
Drepte og skadde	1143	1141	1207	999	943	987	944	1034	916	893	782	710	688	547	521	551	482	450	527	388	424

Tabellen viser utviklingen i antall drepte, hardt skadde og lettere skadde i Innlandet i perioden 2000-2020

4. Prioriteringer

Nasjonale og regionale føringer på trafikksikkerhetsområdet og situasjonsbildet for vegtrafikken og vegtrafikkulykker i Innlandet danner grunnlaget for FTUs prioriteringer i perioden 2022-2025. FTU vil ha et særlig fokus på det forebyggende og trafikantrettede trafikksikkerhetsarbeidet, med vekt på helhetlig og tverrsektorielt arbeid, samordning og samarbeid mellom trafikksikkerhetsaktørene, opplæring og forebyggende arbeid rettet mot barn og ungdom og trafikksikkerhetsarbeid i kommunene. I tillegg vil FTU være pådriver for arbeid rettet mot spesielt utsatte grupper som eldre trafikanter, trafikanter med innvandrerbakgrunn og MC- førere.

Kapittelet viser FTUs innsats i trafikksikkerhetsarbeidet, men også arbeid i fylkeskommunen (forankret i Nasjonal tiltaksplan) utover FTUs virksomhet. Det samme gjelder arbeid i regi av FTUs konsultative medlemmer og samarbeidspartnere, herunder etater og organisasjoner, for å gi et bilde av den helhetlige trafikksikkerhetsinnsatsen i fylket. For mer informasjon om dette arbeidet vises det til øvrige fylkeskommunale planer og samarbeidspartnernes egne planverk.

Konkretisering av tiltak med budsjett i regi av FTU vil bli gjort gjennom FTUs årsplaner. Innsats og ambisjonsnivå vil bli sett i forhold til bevilgninger gjennom planperioden.

4.1. Samordning og samarbeid

Et bredt og godt samarbeid anses som én av suksessfaktorene bak den positive ulykkesutviklingen i Norge. Ifølge Meld.St. 40 – Samordning og organisering - skal samarbeidet og samordningen mellom sektorer og aktører innenfor trafikksikkerhetsarbeidet styrkes. Det er også gitt føringer for en tettere sammenheng mellom arbeidet på nasjonalt, regionalt og lokalt nivå, herunder de respektive planverk på trafikksikkerhetsområdet. Meldingen vektlegger også økt kunnskap om trafikksikkerhet blant sektorer og aktører innenfor trafikksikkerhetsarbeidet.

I rollen som regionalt samordningsorgan vil FTU gjennomføre møter i utvalget der utvalgets medlemmer, herunder etater og organisasjoner, orienterer hverandre om egen virksomhet, samordner virksomheten på regionalt nivå og gjennomfører samarbeidstiltak der det er naturlig. FTU avsetter også budsjettmidler til områder og tiltak som utvalget ønsker å stimulere økonomisk. Arbeidet vil bygge på en samordnet oppfølging av etatenes og organisasjonenes tiltak som følger av Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet. Arbeidet har til hensikt å styrke den brede og tverrsektorielle innsatsen på regionalt nivå, og sikre at arbeidet skjer i tråd med nasjonale føringer og planer på trafikksikkerhetsområdet.

En viktig oppgave for FTU er også å stimulere til en samordnet innsats i kommunene. Kommunene har ansvar på flere områder knyttet til trafikksikkerhet og er godt egnet for samordning og målretting av lokale trafikksikkerhetstiltak.

FTU vil videre stimulere til at etater og samarbeidspartnere deltar på arenaer for å diskutere og foredle kunnskap, og i fellesskap tilegne seg ny kunnskap. Helhetlig og samordnet innsats, basert på kunnskap og forskning, er en forutsetning for resultatene innenfor trafikksikkerhetsarbeidet. Den nasjonale trafikksikkerhetskonferansen i regi av Trygg Trafikk samler trafikksikkerhetsaktørene i Norge, og vil være en naturlig arena å delta på for FTUs medlemmer. FTU vil videre være representert på Fylkeskommunalt trafikksikkerhetsforum nasjonalt, som er en møteplass for utveksling av erfaringer og kunnskap rundt det fylkeskommunale trafikksikkerhetsarbeidet.



Samarbeid mellom ulike aktører er viktig i trafikksikkerhetsarbeidet. Foto: Knut Opeide.

4.2. Barn og unge

Langsiktig og systematisk arbeid for å redusere trafikkulykker har gitt spesielt gode resultater når det gjelder barn. I 1969 ble 103 barn i alderen 0-14 år drept i trafikkulykker. I 2019 omkom ingen barn i vegtrafikken for første gang siden den detaljerte registreringen av trafikkulykker startet. I 2020 omkom imidlertid to barn, og det er fortsatt også et betydelig antall barn som blir hardt skadet i trafikken. I perioden 2017-2020 ble i gjennomsnitt 19 barn hardt skadd i politirapporterte

personskadeulykker årlig. Dette viser at trafikksikkerhetsarbeidet rettet mot barn og unge krever kontinuerlig innsats.

Nasjonal transportplan (NTP) vektlegger viktigheten av trafikkopplæring i barnehage og skole, trygghet for barn og unge i eget nærmiljø og på skolevegen, og at både myndighetene, skolevesenet og kommunene har ansvar for å gi barn og unge trygge omgivelser og god trafikkforståelse.

Skolevegtiltak/«Hjertesoner»

FTU vil stimulere kommuner og organisasjoner til å gjennomføre tiltak som gir økt trafikksikkerhet for skolebarn, og som bidrar til sikker adferd hos barn og unge. FTU vil bevilge tilskudd til kommunene for å gjennomføre skolevegtiltak på kommunale veger, og spesielt stimulere til «Hjertesoner» rundt skoler. Mange foreldre velger å kjøre barna til og fra skolen fordi det er praktisk, tidsbesparende og fordi det kan oppleves som tryggere. Dette gjør at det kan være stor og uoversiktlig trafikk til/fra- og rundt flere skoler. Det er ønskelig å skape soner med redusert trafikk for å gjøre områder rundt skolene tryggere, og motivere flere barn og unge til å gå og sykle. Barn som kjøres til skolen bør slippes av på markerte stopp- og hentesteder (droppsoner) utenfor denne sonen. Dette skaper trygghet og inspirerer foreldre, elever og skoleledelsen til samarbeid. Arbeidet med «Hjertesoner» kan også involvere andre tiltak, som for eksempel etablering av følgegrupper, eget informasjonsopplegg, involvering av barna i ulike aktiviteter osv.

Trafikkopplæring i barnehage og skole

FTU vil være pådriver for trafikkopplæring i barnehage og skole, samt styrking av trafikksikre rutiner i barnehage- og skolehverdagen. Målet er at barnehagene og skolene skal arbeide helhetlig med trafikksikkerhet og trafikkopplæring i tråd med rammeplaner og læreplanverket.

Trafikk er nå integrert som en del av rammeplanen i barnehagen gjennom fagområdet nærmiljø og samfunn. I dette arbeidet skal barnehagen bidra til at barna utforsker ulike landskap, blir kjent med institusjoner og steder i nærmiljøet og lærer å orientere seg og ferdes trygt. Det betyr at trafikksikkerhet blir en tydeligere del av barnehagehverdagen. I skolen er skolens verdigrunnlag sentral i trafikkopplæringen. Det å lære og tenke etisk, å kunne reflektere over etiske problemstillinger og å utvikle evnen til å ta kloke valg står sentralt i opplæringen. Det er viktig at barn og unge utvikler god dømmekraft i ulike trafikksituasjoner, og lærer hva som er trygt og hva som er farlig slik at de unngår ulykker i et kortsiktig perspektiv, samt øker forståelsen for trafikksikkerhet både nå og i et fremtidsperspektiv.

Sykkelhjelm og refleks

FTU vil påvirke til økt bruk av sykkelhjelm og refleks gjennom trafikkopplæringen i skolen. Barn som sykler vil forbedre sine motoriske ferdigheter og vil ofte fortsette å velge sykkel som transportmiddel senere i livet. For å redusere ulykkesrisikoen er det viktig å stimulere til gode ferdigheter på sykkel, samt kunnskap om- og holdninger til bruk av sykkelhjelm. Det er beregnet

at mer enn en tredjedel av alle skader hos syklister er hodeskader. Bruk av sykkelhjelmer er derfor et viktig tiltak for å redusere skader ved sykkelulykker.

Refleks er et enkelt og rimelig virkemiddel for økt sikkerhet hos gående. Trygg Trafikk sine årlige tellinger viser at det har vært en positiv utvikling i bruken av fotgjengerrefleks. Med refleks er man synlig for en bilfører på hele 140 meters avstand når bilen bruker nærlys. Bilføreren oppdager fotgjengeren tidligere og kan redusere farten, og derigjennom redusere faren for ulykker, eller redusere skadeomfanget dersom en ulykke skulle inntreffe.

Med nullvekstmål, og flere gående og syklende, vil økt bruk av sykkelhjelmer og refleks være viktige temaer innenfor trafikksikkerhetsarbeidet de neste årene. Dette gjelder ikke bare innenfor arbeidet i skolen, men også rettet mot andre grupper (se kap. 4.4)

Trafikksikre rutiner

FTU vil også stimulere til arbeid for å styrke trafikksikre rutiner i barnehage- og skolehverdagen. Dette arbeidet gjøres i hovedsak gjennom ordningen «Trafikksikker barnehage/skole», der målet er at barnehagene og skolene skal innarbeide trafikkopplæring i sine årsplaner, utarbeide rutiner for turer og sikre samarbeid mellom barnehagen/skolen og foreldrene.



«Hjertesone» er et tiltak for å redusere trafikken rundt skoler.

Skolestartkampanje

FTU vil være pådriver for en samordnet innsats i forbindelse med skolestart. Barn skal som regel ut i trafikken på egenhånd for første gang når de begynner på skolen. Det er derfor viktig å gjøre bilistene oppmerksomme på skolestarten, og at det nå ferdes mange små og uerfarne trafikanter i nærmiljøet. Skolestartkampanjen involverer både informasjon til foreldre/foresatte, radiospotter, kompetanseheving av lærere, skilting rundt skolene og kontrollvirksomhet.

Sikring av barn i bil

FTU vil være pådriver for- og stimulere til arbeid rettet mot sikring av barn i bil. Arbeidet gjøres gjennom informasjon, kurs og kompetanseheving for transportører og for de som skal veilede og kontrollere sikringsutstyr i bil. Feil bruk av bilbelte er en medvirkende årsak til skadeomfang i flere ulykker, og det er behov for økt kunnskap på dette feltet. Barn er spesielt utsatt ved kollisjoner i bil, og det er derfor påbudt å sikre barn i henhold til godkjent barnesikringsutstyr som er riktig i forhold til barnets vekt og høyde. Kollisjonstester og reelle ulykker viser at det sikreste for små barn er å være sikret bakovervendt.

4.3. Ungdom og unge førere

Ungdom er overrepresentert i trafikkulykker. Det høyeste antall personskader ligger i aldersgruppen 16-24 år. Ulykkesrisikoen reduseres med økende erfaring. De typiske ungdomsulykkene skjer som oftest om natten i helgene. De viktigste ulykkesårsakene (årsaker og skadeomfang) blant ungdom i trafikken er manglende erfaring og kjøreferdigheter, høy fart, kjøring i ruspåvirket tilstand og manglende bruk av sikkerhetsutstyr som bilbelte og hjelm.

I ungdomsfasen trer ungdom inn i et annet trafikalt mønster enn tidligere. Ved fylte 16 år gis det adgang til førerkort på moped og lett MC, samt øvelseskjøring med bil. Mange begynner også å sitte på i bil med venner som har førerkort. Det er derfor viktig å stimulere til gode kunnskaper, ferdigheter og holdninger. I det forebyggende og holdningsskapende arbeidet rettet mot ungdom er det viktig å vektlegge kunnskap og holdninger knyttet til fart, rus og bruk av bilbelte, samt bevisstgjøre dem på egne valg og verdier.

Tiltak på ungdomstrinnet i grunnskolen

FTU vil være pådriver for- og stimulere til opplæring og holdningsskapende arbeid rettet mot elever på ungdomstrinnet i grunnskolen. Læreplanen i grunnskolen har kompetansemål for trafikksikkerhet på 10. trinn med fokus på sikkerhetsutstyr, fart/akselerasjon og HMS. Det anbefales også at skolen har tydelige regler rundt sykling og hjelmbruk, risikovurdering av egen skoleveg, refleksbruk, lys, syn og farger, oppmerksomhet og rus. Et pedagogisk besøksopplegg på trafikksikkerhetssenteret på Norsk vegmuseum for 10. klassinger vil inngå i arbeidet. I tillegg vektlegges det å stimulere til valgfaget Trafikk i skolen der trafikalt grunnkurs kan inngå som en del av valgfaget.

Tiltak i videregående skole

FTU vil gjennomføre tiltak for å påvirke til god trafikksikkerhetsatferd hos ungdom i videregående opplæring inkludert lærlinger. FTU vil bevilge midler til tiltaket «Sett grenser – Si i fra», som er et holdningsbasert kurs som gjennomføres for elever i videregående skole. Kurset retter seg først og fremst mot de unge som er passasjerer i bil, men har også mye å gi de unge sjåførene. Hensikten med kurset er å få til egenutvikling - en selvregulering - hos hver enkelt elev, og dermed bidra til å skape en kultur som ikke aksepterer at man utsetter andres liv og helse for fare. FTU vil også være pådriver for- og stimulere til arbeid for å styrke trafikksikkerhet som del av HMS- arbeidet i lærlingbedrifter.

FTU vil videre, i samarbeid med Trygg Trafikk, Statens vegvesen, politiet, NAF og andre samarbeidspartnere arbeide aktivt med trafikksikkerhet for avgangselevne/russen. Russetiden er en tid med mye sosial aktivitet som også involverer risikofaktorer knyttet til rusmidler og transport til og fra arrangementer. Det er viktig å bevisstgjøre rusen på ansvaret for at russetiden skal bli trygg og positiv både for rusen selv, skolen og lokalmiljøet rundt dem. Dette gjelder også ansvaret ved kjøp av russebiler og at kjøretøyene er i henhold til gjeldende krav og anbefalinger for slike kjøretøy. FTU vil være pådriver for- og stimulere til gjennomføring av seminar for russestyrene og skoleledelsen om høsten, og til temadager for rusen ved de videregående skolene om våren. Opplegget innebærer også veiledning i kjøp av russebil og gratis russebilkontroller.



I tiltaket «Si i Fra» bevisstgjøres ungdom på egne valg. Foto: Bjørn Smith Hall.

Tiltak rettet mot unge førere

FTU vil være pådriver for forebyggende tiltak rettet mot unge førere. Unge bilførere er en utsatt gruppe i trafikken, hvor møte- og utforkjøringsulykker, spesielt i helger, dominerer ulykkesbildet. Ungdom i overgangsfaser møter utfordringer og endringer av betydning for fremtiden, og søker mestring også der hvor bilkjøring kan være et middel til å sikre seg plass i en sosial sammenheng. Mange tilhører motororienterte ungdomsmiljøer der ekstrematferd kan utvikles, og hvor atferden er i grenseland for deres kompetanse som førere.

Trygt hjem

FTU vil bevilge midler til offentlig transport for ungdom hjem fra arrangementer i helger og høytider. Tiltaket «Trygt hjem» skal gi ungdom i alderen 15-21 år mulighet til sikker transport hjem fra aktiviteter utenfor regulære rutetider, først og fremst i forbindelse med helgedager, men også i forbindelse med spesielle arrangement der det er et behov for slik transport. Formålet med ordningen er å redusere helgeulykker i trafikken ved at flere ungdommer får mulighet til å komme seg hjem med buss eller drosje til en redusert pris. Ordningen er særlig aktuell i fylker med store geografiske avstander og spredt bosettingsstruktur, hvor det er aktuelt for unge å reise fra et større kommunesentrum etter å ha deltatt i aktiviteter på kveldstid, og hvor det ikke finnes et regulært nattbusstilbud i helgene.

4.4. Ulykkesutsatte grupper

Trafikksikkerhetsarbeidet har gjennom flere år vist at enkelte grupper av trafikanter har høyere ulykkesrisiko enn gjennomsnittet, og står for en relativt stor andel av det samlede antall skader i vegtrafikken. Disse gruppene kan defineres ut fra trafikantkategorier, sosiale og demografiske bakgrunnsvariabler, kunnskaper og ferdigheter og/eller ut fra risikorelatert atferd. Studier viser at disse gruppene er representert ved unge førere (se kap. 5.3), eldre trafikanter, innvandrere og MC- førere.

Eldre trafikanter

FTU vil være pådriver for tiltak rettet mot eldre trafikanter. Antall eldre trafikanter er økende. Det er også forventet at fremtidens eldre vil leve flere aktive år og i større grad være mobile som bilister, fotgjengere og syklist. Samtidig har eldre generelt bedre helse enn før, og har i motsetning til tidligere ofte erfaring som bilførere fra hele sitt voksne liv. Dette vil være risikoreduserende momenter, men likevel viser statistikken at risikoen for å bli drept eller hardt skadd i trafikken øker betydelig, spesielt i gruppen over 75 år. Eldre fotgjengere er spesielt utsatt, og FTU vil derfor rette søkelyset på denne gruppen med fokus på temaer som kryssing av veg og bruk av refleks.

Trafikanter med innvandrerbakgrunn

FTU vil være pådriver for forebyggende tiltak rettet mot trafikanter med innvandrerbakgrunn. Mange innvandrere/flyktninger har ikke hatt samme livslange trafikkopplæring som norskfødte gjennom for eksempel barnehage og skole eller øvrig opplæring, holdningsskapende arbeid og informasjon. Erfaringer viser derfor at det er behov for grunnleggende trafikkopplæring for innvandrere og flyktninger. FTU vil rette søkelyset på trafikkopplæring i kommunale introduksjonsprogram med vekt på trafikkregler for gående og syklende, bruk av sykkelhjelmer, bruk av refleks og sikring av barn i bil.

MC

FTU vil legge til rette for en samordnet innsats mot MC- ulykker, herunder organisere et regionalt og tverrfaglig MC- forum. I Innlandet utgjør MC- førere ca. 20 prosent av alle drepte og hardt skadde. Godt voksne førere på tung MC er spesielt utsatt, men også unge førere på moped er en utsatt gruppe. En hyppig ulykkestype for MC er kollisjon i kryss med møtende bil som svinger til venstre, der bilføreren feilbedømmer motorsykkelens avstand og hastighet. Utforkjøringer er også en hyppig ulykkestype blant MC- førere. Ulykker utløst av MC- førere skyldes ofte manglende erfaring som gir dårligere ferdigheter og gjør det lettere å begå feil. MC- ulykker skjer også som følge av ekstremtferd. MC- forum vil samordne og gjennomføre trafikantrattede samarbeidstiltak, og utfører felles befaringer på vegnettet som grunnlag for utbedringer/gjennomføring av fysiske tiltak. FTU vil også være pådriver for frivillige kjøretrainingskurs for MC- førere i samarbeid med MC- organisasjonene.



Fra kjøretrainingskurs for MC på Vålerbanen. Foto: Tor- Atle Hansen, NMCU

4.5. Kommunalt og fylkeskommunalt trafikksikkerhetsarbeid

Kommunene har som vegeiere ansvar for investeringer, drift og vedlikehold av det kommunale vegnettet. Som planmyndighet har kommunene et helhetsansvar for arealplanleggingen, og har i tillegg et generelt ansvar for å forebygge skader og ulykker lokalt. De er også store arbeidsgivere og kjøpere av transporttjenester. Videre er kommunene eiere av barnehager og skoler.

Fylkeskommunene har som vegeier ansvar for investeringer, drift og vedlikehold av fylkesvegene. Fylkeskommunene er også eiere av videregående skoler, regional planmyndighet, ansvarlig for kollektivtrafikk, folkehelse, beredskap og arbeidsgiveransvar, som alle er viktige sektorer på trafikksikkerhetsområdet. Videre har fylkeskommunene etter vegtrafikklovens §40 a et ansvar for å tilrå og samordne tiltak for å fremme trafikksikkerheten i fylket.

Kommunale trafikksikkerhetsplaner

FTU vil i samarbeid med Trygg Trafikk være pådriver for at kommunene skal ha gyldige og operative trafikksikkerhetsplaner. Det er ønskelig at det utarbeides planer som viser kommunens strategier og prioriteringer i trafikksikkerhetsarbeidet knyttet til både fysiske og holdningsskapende tiltak, og som er koblet til nasjonale mål for trafikksikkerhet. De kommunale trafikksikkerhetsplanene bør omfatte kommunens samlede trafikksikkerhetsarbeid, hvilket forutsetter et utstrakt tverrsektorielt samarbeid internt i kommunen.

Godkjenningsordningen «Trafikksikker kommune»

FTU vil i samarbeid med Trygg Trafikk være pådriver for- og stimulere til et systematisk og tverrsektorielt trafikksikkerhetsarbeid i kommunene gjennom den nasjonale godkjenningsordningen «Trafikksikker kommune». Ordningen innebærer at kommunene skal innarbeide trafikksikkerhetstiltak innenfor alle kommunens virksomhetsområder, herunder i barnehage, skole, teknisk avdeling, planavdeling, kulturavdeling og helsesektoren. Kommunen skal videre forankre ansvaret for trafikksikkerhet hos politisk og administrativ ledelse, ha et utvalg med ansvar for trafikksikkerhet, innarbeide trafikksikkerhet i HMS/internkontrollsystemet, involvere kommunens arbeidsmiljøutvalg (AMU) i arbeidet, ha oppdatert ulykkesstatistikk for kommunen, ha en oppdatert trafikksikkerhetsplan og innarbeide trafikksikkerhet som del av kommunens folkehelsearbeid. Når tiltakene er innarbeidet, kan kommunen godkjennes som en «Trafikksikker kommune». En godkjenning er ingen garanti mot ulykker, men skal sikre at kommunen jobber systematisk og tverrsektorielt med trafikksikkerhet. Godkjenningen gjelder for tre år av gangen og kan fornyes.

Fylkeskommunale trafikksikkerhetsplaner

FTU vil utarbeide planer for trafikksikkerhet med god involvering og politisk forankring, og som kobles tett til den nasjonale tiltaksplanen for trafikksikkerhet. FTU har utarbeidet en 4-årig handlingsplan som viser FTUs prioriteringer for planperioden. Handlingsplanen vil bli fulgt opp av årlige virksomhetsplaner/årsplaner innenfor perioden, som viser konkretisering av tiltak med budsjett innenfor de ulike områdene. FTUs planer vektlegger trafikantrrettet og organisatorisk trafikksikkerhetsarbeid, der tiltak rettet mot barn, ungdom, utsatte grupper og stimulering til systematisk og tverrsektorielt trafikksikkerhetsarbeid i kommunene vil ha høy prioritet. For investeringer og drift på fylkesvegnettet, vises det til fylkeskommunens handlingsprogram for fylkesveger.

Godkjenningsordningen «Trafikksikker fylkeskommune»

FTU vil være pådriver for et systematisk og tverrsektorielt trafikksikkerhetsarbeid i fylkeskommunen, og arbeide med sikte på at Innlandet fylkeskommune skal godkjennes som «Trafikksikker fylkeskommune». Ordningen innebærer at fylkeskommunen skal innarbeide trafikksikkerhetstiltak innenfor ulike fylkeskommunale virksomhetsområder, herunder innenfor videregående opplæring, kultur, samferdsel, kollektivtrafikk, planlegging, folkehelse, næring og bygg/anlegg/eiendom. Fylkeskommunen skal videre forankre ansvaret for trafikksikkerhet hos politisk og administrativ ledelse, ha et utvalg/samordningsorgan med ansvar for å samordne trafikksikkerhetsarbeidet i fylket, innarbeide trafikksikkerhet i HMS/internkontrollsystemet, involvere fylkeskommunens arbeidsmiljøutvalg (AMU) i arbeidet, ha oppdatert statistikk over ulykkene i fylket, ha planverk som omfatter trafikksikkerhet og gjøre disse planene kjent for de avdelinger/sektorer som har et ansvar i trafikksikkerhetsarbeidet. Når tiltakene er innarbeidet, kan fylkeskommunen godkjennes som en «Trafikksikker fylkeskommune». En godkjenning er ingen garanti mot ulykker, men skal sikre at fylkeskommunen jobber systematisk og tverrsektorielt med trafikksikkerhet. Godkjenningen gjelder for tre år av gangen og kan fornyes.



Mange kommuner i Innlandet er godkjent som «Trafikksikre kommuner». Foto: Halvor Løkken, Innlandet fylkeskommune.

Fylkeskommunale medvirkningsorganer

FTU vil oppfordre de lovpålagte medvirkningsorganene til å bidra inn i fylkeskommunens trafikk-sikkerhetsarbeid og arbeide aktivt med trafikksikkerhet inn mot sine målgrupper. Kommune-

loven pålegger alle fylkeskommuner å ha elderråd, råd for personer med funksjonsnedsettelse og ungdomsråd. Innlandet fylkeskommune har i tillegg et flerkulturelt råd. Ungdommens fylkesting er allerede konsultativt medlem av FTU. Rådene skal gi råd og uttalelser i saker som angår deres grupper, arbeide mot diskriminering, jobbe for tilgjengelighet og likeverdige tjenester og være en stimulans for samfunnsdeltakelse og brukermedvirkning. I oppfordringen til de fylkeskommunale medvirkningsorganene vil FTU legge særlig vekt på et samarbeid om å styrke dialogen mot de kommunale ungdomsrådene og elderrådene, stimulere til gjennomføring av trafikksikkerhetskurs for eldre fotgjengere (TREFF), bidra til å øke oppslutningen om tiltaket Bilfører65+ og være pådriver for trafikkopplæring og tiltak for innvandrere.

Ulykkesmarkering

FTU vil gjennomføre årlige ulykkesmarkeringer i samarbeid med kommunene. Markeringene skal være til minne om dem som omkom i trafikkulykker i fylket siste år og til støtte for pårørende, trafikkskadde og yrkespersonell som til daglig arbeider med trafikkulykker. Markeringen skal også være et bidrag til å løfte engasjementet for trafikksikkerhet lokalt i kommunen. Etater og frivillige organisasjoner er samarbeidspartnere i dette arrangementet.

Trafikksikkerhetsprisen

FTU vil dele ut en pris for frivillig trafikksikkerhetsinnsats. Kommuner, skoler, organisasjoner, foreninger og enkeltpersoner kan nomineres. Prisen kan deles ut for tiltak som er gjennomført over lengre tid, eller som er planlagt og gjennomført siste år, og på ulike områder innenfor trafikksikkerhetsarbeidet. Prisen deles normalt ut hvert år.

4.6. Fylkeskommunale prioriteringer utover FTUs arbeid

Gjennom Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet er fylkeskommunene også gitt ansvar for prioriteringer og tiltak utover de prioriteringene som FTU skal følge opp. Nedenfor følger en presentasjon av disse prioriteringene som fylkeskommunen har ansvar for. For nærmere informasjon om disse prioriteringene, vises det til de respektive sektorenes egne handlingsplaner.

Fartsreducerende tiltak

Fylkeskommunen vil samarbeide med Statens vegvesen om å gjennomføre en kartlegging for å identifisere fylkesveger som oppfyller kriteriene for streknings-ATK eller punkt-ATK. ATK er en viktig del av virkemiddelbruken for å redusere antall skadde og drept i trafikken, og det er klart dokumentert at tiltaket begrenser ulykkesomfanget.

I Innlandet fylkeskommune sitt handlingsprogram for fylkesveger er det også satt av en egen tiltakspakke til andre fartsreducerende tiltak, spesielt rettet mot tettbygde strøk. Dette gjelder for eksempel fartshumper/fartsputer, opphøying av kryss/gangfelt, innsnevring av kryss, anlegning av trafikkøyer m.m.

Bruk av belte i buss

Fylkeskommunen vil gjennomføre tiltak for at barn er lovmessig sikret under skoletransport, herunder gjennom adferdsrettede tiltak og gjennom krav til sikringsutstyr i buss. Alle busser som kjører på oppdrag for Innlandstrafikk har montert setebelter. Setebeltene er tilpasset ulike aldersgrupper og kropper. Alle busser har i tillegg minst to integrerte seter eller seteputer for større barn. Det er også tilrettelagt for sikring av rullestoler og barnevogner. Videre vil det bli rettet en innsats mot samarbeid med transportørene og skolene i bruk av setebelter, herunder også kurs/opplæring av transportører med vekt på skoleskyss, service og kommunikasjon.

Skoleveg

Fylkeskommunen vil gjennomføre fysiske tiltak for å motvirke ulykker med barn og unge på skoleveg. Skoleveg er et satsingsområde i Innlandet fylkeskommune også utover FTUs tilskuddsordning til skolevegtiltak/Hjertesoner. I handlingsprogrammet for fylkesveger inngår både kartlegging av behov og en egen tiltakspakke for sikring av skoleveger. Tiltakspakken omhandler blant annet utbedringer av ventearealer og busslommer, sikring av krysningspunkt ved skolene, fjerning av farlige moment langs skolevegen, utbedring av smale passasjer der hvor ungene går og sykler etter vegbanen og bidrag til etablering av droppsoner sammen med kommunene.



Automatisk trafikk kontroll er et viktig virkemiddel for å redusere alvorlige trafikkulykker. Foto: Knut Opeide

Gående og syklende

Fylkeskommunen vil i perioden 2022-2025 tilrettelegge for gående og syklende langs fylkesvegnettet. Tilrettelegging for gående og syklende gjelder både nye- og vedlikehold/

utbedring av eksisterende anlegg. Fylkeskommunen vil videre foreta trafiksikkerhetsvurderinger av prioriterte sykkeltraseer. Det skal vurderes sykkelveginspeksjoner eller tilsvarende i byer og tettsteder for å kartlegge behov. Behovene vil bli ivaretatt gjennom sykkelbyprosjektet, der fylkeskommunen har tatt ansvaret for å etablere et nytt sykkelbynettverk for sykkelbyene. Dette arbeidet har et mål om økt sykling, men hvor trafiksikkerhet er en sentral del av arbeidet. Det er også igangsatt et arbeid med en ny Innlandsstandard for bygging av gang- og sykkelveger. Fylkeskommunen vil også ha fokus på universell utforming, der strategien Innlandet universelt utformet 2025 vil være førende for arbeidet. Fylkeskommunen vil videre gjennom ulike tiltak og virkemidler påvirke til økt bruk av sykkelhjelmer og refleks. Utover FTUs arbeid rettet mot trafikkopplæringen i skolen, vil fylkeskommunen markere den nasjonale refleksdagen, dele ut reflekser til kollektivreisende ifm kampanjer og benytte informasjonsskjermer i bussene.

Møteulykker og utforkjøringsulykker

Fylkeskommunen vil på bakgrunn av gjennomgang av fylkesvegnettet plukke ut strekninger som er egnet for etablering av forsterket midtoppmerking ut fra gjeldende kriterier. Fylkeskommunene vil etablere forsterket midtoppmerking på disse strekningene når de blir reasfaltert. Møteulykker utgjør 17 % av alle ulykker i Innlandet i perioden 2016-2019, og er ulykkestypen med de alvorligste konsekvensene. Forsterket midtoppmerking skal varsle føreren dersom han/hun er på veg over i feil kjørefelt. Tiltaket vil gjelde på egnede strekninger, dvs veger med fartsgrense ≥ 70 km/t, herunder på eksisterende veger med asfaltert bredde $\geq 7,5$ m og på nye veger med asfaltert bredde $\geq 8,5$ m. Innlandet fylkeskommune har imidlertid få strekninger som tilfredsstiller kravet til vegbredde for forsterket midtoppmerking.

Fylkeskommunen vil gjennom en systematisk tilnærming prioritere tiltak for å forhindre alvorlige utforkjøringsulykker på fylkesvegnettet. Tiltakene gjennomføres i etterkant av TS-inspeksjoner eller forenklede metoder som på et faglig grunnlag peker ut hvor det er høy risiko for utforkjøringsulykker. Utforkjøringsulykker utgjør 39 % av ulykkene i Innlandet i perioden 2016-2019. Risikoen er spesielt høy på fylkesvegnettet. Det er gjennomført en omfattende analyse av risikokurver i fylket, i tillegg til at det i Innlandet fylkeskommune sitt handlingsprogram for fylkesveger er satt av en egen tiltakspakke mot utforkjøringsulykker som involverer utbedring av kurver og sideterreng. Sikt- og skogrydding vil også inngå som del av vurderingsgrunnlaget i arbeidet mot møte- og utforkjøringsulykker.

Motorsykkel og moped

I tillegg til å legge til rette for en samordnet innsats mot MC- ulykker gjennom FTU og MC- forum, vil fylkeskommunen på bakgrunn av MC- befaringer på fylkesvegnettet utarbeide rapporter over mulige tiltak på aktuelle MC- strekninger. Rapportene vil utgjøre en del av kunnskapsgrunnlaget for prioriteringer av tiltak.

Drift og vedlikehold

Fylkeskommunen har ansvaret for drift og vedlikehold av fylkesvegnettet. Drift og vedlikehold er nødvendig for å ivareta både fremkommelighet og sikkerhet. Driften, spesielt vinterdrift,

innebærer brøyting, rydding og strøing av vegområdet. Herunder inngår beredskap, brøyting og høvling, snø- og isrydding og strøing med sand og salt. Rydding inkluderer blant annet kosting, måking, hakking, fresing og opplasting/bortkjøring til deponi. Vedlikehold er nødvendig for å opprettholde kvaliteten på veg, bruer og vegutstyr, dvs. tiltak som er nødvendige for å sikre at vegnettet som helhet fungerer etter hensikten i forutsatt levetid.



Bruk av belte i buss er like viktig som bruk av belte i bil. Foto: Innlandet fylkeskommune

Folkehelsearbeid

Folkehelseloven pålegger fylkeskommunene å ivareta folkehelse innenfor de oppgaver og med de virkemidler de er tillagt. Fylkeskommunene har i tillegg et særlig ansvar for å understøtte folkehelsearbeidet i kommunene. Trafikkulykker vurderes som en utfordring for folkehelsen, og utgjør en viktig årsak til tidlig død, helsetap og redusert livskvalitet. I folkehelseloven går det fram at folkehelsearbeidet skal forebygge skade og fremme helse, og trafikksikkerhet skal i henhold til dette inngå i folkehelsearbeidet nasjonalt, regionalt og lokalt. Samtidig vet vi at aktiv transport, som gange og sykling, er helsefremmende og klimavennlig. Det bidrar til mindre støy- og luftforurensing og mer fysisk aktivitet i befolkningen, og kan gi den enkelte flere leveår og flere år med økt kvalitet. I lys av et folkehelseperspektiv, og i tråd med både nullvisjonen og nullvekstmålet, er det viktig med en tverrsektoriell innsats for å fremme trygg og aktiv transport.

Planer, planforvaltning og veiledning

Fylkeskommunen vil utarbeide planer med god involvering og politisk forankring, og som kobles tett til den nasjonale tiltaksplanen for trafikksikkerhet. I tillegg til FTUs planer for trafikksikkerhet har Innlandet fylkeskommune utarbeidet et handlingsprogram for fylkesveger som viser strategier og prioriteringer på trafikksikkerhetsområdet. I tillegg utarbeider fylkeskommunen planer for kollektivtrafikk og folkehelse som også er viktige områder innenfor fylkeskommunens trafikksikkerhetsarbeid.

Gjennom rollen som planmyndighet vil fylkeskommunen veilede og bistå kommunene i deres planarbeid i form av plannettverk, temasamlinger, høringsuttalelser, rådgivning og prosesser der trafiksikkerhet er tema. Fylkeskommunen skal herunder også sørge for at lovpålagte sektorinteresser blir ivaretatt i alle plansaker, og sørge for en helhetlig og bærekraftig regional utvikling i henhold til regionale planer og føringer.

4.7. Prioriteringer i regi av FTUs samarbeidspartnere

FTUs konsultative medlemmer og samarbeidspartnere deltar aktivt i det tverrsektorielle trafiksikkerhetsarbeidet i fylket. I tillegg til deltakelse i samarbeidstiltak gjennom FTUs virksomhet, gjennomfører samarbeidspartnerne også egne prioriteringer/tiltak i samsvar med nasjonale føringer og egne planer. Prioriteringene og tiltakene sammenholdes med FTU sine planer, og samordnes der det er naturlig. Nedenfor presenteres aktører i alfabetisk rekkefølge som FTU har et aktivt samarbeid med gjennom planperioden. I tillegg samarbeider FTU og FTUs samarbeidspartnere også med andre aktører i ulik grad knyttet til konkrete tiltak. For mer informasjon om de konkrete oppfølgingstiltakene i regi av samarbeidspartnerne, vises det til Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet og partenes egne planer på trafiksikkerhetsområdet.

Kommunene

Kommunene har ansvar for investeringer, drift og vedlikehold av det kommunale vegnettet, hvor trafiksikkerhetstiltak står sentralt. Kommunene søker herunder også om tilskuddsmidler fra FTU til skolevegtiltak på eget vegnett. Kommunene har også et ansvar gjennom folkehelseloven og plan- og bygningsloven for å forebygge skader og ulykker lokalt. Gjennom opplæringsloven har også kommunene ansvar for barnas sikkerhet i barnehage- og skoletiden. Kommunene gjennomfører videre trafikkopplæring i barnehage og skole i henhold til rammeplaner og læreplanen. Stadig flere kommuner i Innlandet innarbeider også tiltaket «Trafiksikker kommune» i samarbeid med FTU og Trygg Trafikk, som sikrer et helhetlig og systematisk trafiksikkerhetsarbeid i kommunen i henhold til nasjonale mål og føringer. Kommunene er også en aktiv samarbeidspartner for FTU i gjennomføringen av årlige ulykkesmarkeringer i fylket.

Norges Automobil-Forbund (NAF)

NAF er en uavhengig forbruker- og interesseorganisasjon innen mobilitet, med 500 000 medlemmer. NAF er en pådriver for et mer tilgivende veisystem, og en økonomisk politikk som bidrar til en tryggere og mindre miljøbelastende kjøretøypark. NAF jobber for tryggere og bedre trafikanter gjennom informasjon, kurs og aktiviteter for alle aldersgrupper, både i egen regi og i samarbeid med andre. NAF deltar også i FTU og i MC- forum i Innlandet, og i samarbeidstiltak innenfor det forebyggende og tverrsektorielle arbeidet i fylket. I planperioden vil NAF ha et særlig fokus på forebyggende arbeid innenfor områdene; Barn 0-14 år gjennom NAFFENS trafikkboks for barnehagebarn og sykkeldyktig.no for barn i grunnskolen, og Motorsykkel og moped gjennom tiltaket Sikker på MC. For mer informasjon om de konkrete oppfølgingstiltakene i regi av NAF vises det til Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet 2022-2025 og NAFs egen handlingsplan.

Norges Lastebileier- Forbund (NLF)

NLF er en næringsorganisasjon og arbeidsgiverforening for lastebileiere som driver yrkesmessig godstransport. Forbundets formål er å utvikle den lovlige godstransport på vei på en samfunnsmessig ansvarlig og miljømessig bærekraftig måte. NLF fokuserer på trafiksikkerhet i alle relevante sammenhenger, hvor Nullvisjonen inngår i NLFs tenkning og arbeid. NLF deltar i FTU og i samarbeidstiltak innenfor det forebyggende og tverrsektorielle arbeidet i fylket. I planperioden vil NLF ha et særlig fokus på forebyggende arbeid innenfor områdene; Uoppmerksomhet gjennom tiltakene Aktiv sikkerhet, Fair Transport og Hendene på rattet, blikket på veien rettet mot transportbedrifter og sjåførere, og Barn og unge gjennom tiltaket Venner på veien for barn i grunnskolen. NLF og lastebilbransjen har også et stort fokus på økonomisk kjøring, som også er et viktig trafiksikkerhetstiltak da økonomisk kjøring fører til færre ulykker. For mer informasjon om de konkrete oppfølgingstiltakene i regi av NLF vises det til Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet 2022-2025 og NLFs egen handlingsplan.



Fra demonstrasjon av blindsoner på store kjøretøy. Foto: Steinar Svensbakken, Innlandet fylkeskommune.

Norsk Motorcykel Union (NMCU)

NMCU er den landsomfattende interesseorganisasjonen til norske gatemotorsyklister. NMCU har 10 000 medlemmer. Da motorsyklistene møter mange utfordringer på trafiksikkerhetsområdet, er svært mye av NMCUs virksomhet trafiksikkerhetsrelatert. NMCU deltar i MC- forum i Innlandet, og i samarbeidstiltak innenfor det forebyggende og tverrsektorielle arbeidet i fylket. Innenfor området Motorsykkel og moped vil NMCU i planperioden ha et særlig fokus på utarbeidelse av materiale som beskriver utfordringer ved kjøring ifølge og råd om hvordan man

skal kjøre, tiltak rettet mot MC-førere i gruppen 45 – 54 år på bakgrunn av særskilte analyser av målgruppens ulykkesrisiko og ta initiativ til – og delta på - veibefaringer og temainspeksjoner med særlig fokus på kritiske forhold ved vei, sideterreng og optisk ledning for MC. For mer informasjon om de konkrete oppfølgingstiltakene i regi av NMCU vises det til Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet 2022-2025 og NMCUs egen handlingsplan.

Pensjonistforbundet (PF)

PF er landets største organisasjon for pensjonister og har over 65 lokallag og foreninger spredt over hele Innlandet. PF har trafiksikkerhet og mobilitet for eldre som et svært viktig satsingsområde, og deltar i samarbeidstiltak innenfor det forebyggende og tverrsektorielle trafiksikkerhetsarbeidet i fylket. Innenfor området Eldre trafikanter vil PF i planperioden ha et særlig fokus på å bidra til økt oppslutning om tiltaket Bilfører 65+, rekruttere kursholdere og avholde kurs for eldre forgjengere – TREFF -, herunder også oppfordre lokallag til å gjennomføre kursene, økt bruk av refleks og fokus på formidling av relevante temaer innfor trafiksikkerhet gjennom egne informasjonskanaler som medlemsblad, egne nettsider og sosiale medier.

Politiet

Politiet har et ansvar for overvåking og kontroll av atferden til trafikantene. Kontrollvirksomheten gjennomføres som en integrert del av den ordinære polititjenesten i politidistriktene, med bistand fra Utrykningspolitiet (UP) som utfører trafikkteneste i alle landets politidistrikter. Politiet er også medlem av FTU og MC- forum i Innlandet, og deltar i samarbeidstiltak innenfor det forebyggende og tverrsektorielle arbeidet i fylket. I planperioden vil politiet ha et særlig fokus på både kontrolltiltak, strategiske oppgaver og forebyggende arbeid innenfor områdene Fart, Rus, Uoppmerksomhet, Sikring i bil og buss, Ungdom/unge førere og Godstransport på veg. For mer informasjon om konkrete oppfølgingstiltak i regi av politiet innenfor hvert område vises det til Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet 2022-2025 og politiets strategidokument 2021-2025.

Statens vegvesen

Statens vegvesen har sektoransvaret for trafiksikkerhet, og utarbeider bestemmelser og retningslinjer for vegutforming, vegtrafikk, føreropplæring og kjøretøy. Statens vegvesen planlegger, bygger og vedlikeholder riksvegnettet hvor trafiksikkerheten står sentralt, driver ulykkesanalyser, gjennomfører kampanjer, førerprøver og utøver kontrollvirksomhet, inspeksjoner og tilsyn. Statens vegvesen er også medlem av FTU og MC- forum i Innlandet, og deltar i samarbeidstiltak innenfor det forebyggende og tverrsektorielle arbeidet i fylket. I planperioden vil Statens vegvesen ha et særlig fokus på både utviklingsoppgaver, strategiske tiltak, analyser, kontrolltiltak, fysiske tiltak og holdningsskapende arbeid innenfor områdene fart, ATK, rus, sikring i bil og buss, uoppmerksomhet, barn 0-14 år, eldre trafikanter, gående og syklende, motorsykkel og moped, godstransport på veg, møte- og utforkjøringsulykker, drift og vedlikehold, bruk av ny teknologi, trafiksikkerhetsarbeid i offentlige og private virksomheter, styrket kunnskapsgrunnlag innenfor trafiksikkerhet, trafikanter med innvandrerbakgrunn og arbeid på/ved veg. For mer informasjon om konkrete oppfølgingstiltak i regi av Statens vegvesen innenfor

hvert område vises det til Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet 2022-2025 og Statens vegvesens gjennomføringsplan 2022-2027(33).

Statsforvalteren

Statsforvalteren utfører ulike forvaltningsoppgaver på vegne av departementene. Statsforvalteren skal blant annet forvalte bestemmelsene om helsemessige krav til førerkort, rettlede, veilede og informere helsepersonell og befolkningen om helsekravene til førerkort og føre tilsyn med helsehjelp og helsepersonell i fylket. I planperioden vil Statsforvalteren arbeide for styrket kunnskap om gjeldende helsekrav til førerrett overfor leger, psykologer og optikere. I dette arbeidet inngår også eventuelle tilsynsoppgaver og oppfølging rettet mot legers, psykologers og optikers meldeplikt til statsforvalteren når de oppdager at helsemessige krav til førerrett ikke er oppfylt hos sine pasienter. Statsforvalteren er medlem av FTU, og deltar i samarbeidstiltak innenfor det forebyggende og tverrsektorielle arbeidet i fylket. For mer informasjon om konkrete tiltak i regi av Statsforvalteren vises det til etatens egne planverk. For mer informasjon om den generelle helseforvaltningens oppfølgingstiltak vises det til Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet 2022-2025 og Helsedirektoratets egne planverk.



Kontroll av kjøretøy. Foto: Statens vegvesen

Trafikkskolene

Trafikkforum og Norges Trafikkskoleforbund (NTSF) er organisasjoner for trafikkskoler og trafikklærere, og har som formål å bidra til faglig utvikling, veiledning og kompetanseheving i føreropplæringen, og å fremme trafikksikkerhet i samarbeid med offentlige myndigheter og andre organisasjoner. Trafikkskolene deltar også i FTU og i MC- forum i Innlandet, og i samarbeidstiltak

innenfor det forebyggende og tverrsektorielle arbeidet i fylket. I planperioden vil trafikkskolene ha et særlig fokus på tiltak innenfor områdene; Uoppmerksomhet, Ungdom og unge førere, Motorsykkel og moped og Trafikanter med innvandrerbakgrunn. I dette arbeidet tilbyr også Trafikkforum og NTSF kurs, fagdager og seminarer innenfor trafikkkunnskap og skoledrift. For mer informasjon om de konkrete oppfølgingstiltakene innenfor disse områdene i regi av trafikkskolene, vises det til Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet 2022-2025 og trafikkskolenes egne handlingsplaner.

Trygg Trafikk

Trygg Trafikk er en landsomfattende, uavhengig organisasjon og et bindeledd mellom det frivillige og det offentlige trafikksikkerhetsarbeidet. Trygg Trafikks samfunnsansvar er å arbeide for best mulig trafikksikkerhet for alle trafikantergrupper. Trygg Trafikk har et særlig ansvar for at trafikkopplæring og informasjon om trafikksikkerhet blir gjennomført som et ledd i en samordnet innsats mot trafikkulykkene. Trygg Trafikk er en aktiv pådriver i trafikksikkerhetsarbeidet og følger nøye med i ulykkesutviklingen. Trygg Trafikk er organisert med hovedkontor i Oslo og regionkontorer i fylkene. Regionkontorene er som hovedregel lokalisert på fylkeshusene. Trygg Trafikk er medlem av FTU og MC- forum i Innlandet, og deltar i samarbeidstiltak innenfor det forebyggende og tverrsektorielle arbeidet i fylket. I planperioden vil Trygg Trafikk ha et særlig fokus på utviklings- og strategioppgaver og forebyggende arbeid innenfor områdene; sikring i bil og buss, uoppmerksomhet, barn 0-14 år, ungdom og unge førere, eldre trafikanter, gående og syklende, motorsykkel og moped, trafikksikkerhetsarbeid i offentlige og private virksomheter og styrket kunnskapsgrunnlag innenfor trafikksikkerhetsarbeidet. For mer informasjon om konkrete oppfølgingstiltak i regi av Trygg Trafikk innenfor hvert område vises det til Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet 2022-2025 og Trygg Trafikks handlingsplan 2022-2033.

Ungdommens fylkesting

Ungdommens fylkesting er et rådgivende organ med mål om å inkludere, engasjere, motivere og fremme ungdommens saker på fylkesnivå i Innlandet. Ungdommens fylkesting skal gi råd i barne- og ungdomspolitiske spørsmål. De skal også selv sette ungdomspolitiske spørsmål på dagsorden. Ungdommens fylkesting er medlem av FTU, og deltar i samarbeidet innenfor det forebyggende og tverrsektorielle trafikksikkerhetsarbeidet i fylket. Ungdommens fylkesting har blant annet vært en aktiv samarbeidspartner knyttet til FTUs tiltak «Trygt hjem».

Andre organisasjoner

I tillegg til etatene og organisasjonene som FTU samarbeider aktivt med, er også flere organisasjoner delaktige i ulike tiltak innenfor det tverrsektorielle trafikksikkerhetsarbeidet i fylket. MA-rusfri trafikk er en frivillig, medlemsbasert trafikksikkerhetsorganisasjon som arbeider spesielt for rusfri trafikk. Dette arbeidet gjøres gjennom aktive lokalavdelinger, politisk påvirkning og informasjonsarbeid rundt omkring i fylket, i tillegg til samarbeid med Trygg Trafikk knyttet til konkrete tiltak.

Ung i Trafikken er Norges eneste trafikksikkerhetsorganisasjon for ungdom. Organisasjonen jobber etter nullvisjonen og målet er å forebygge drepte og hardt skadde ungdommer i trafikken. Det gjøres gjennom systematisk kunnskapsbasert arbeid for å øke bevisstheten rundt trafikale situasjoner og å styrke holdningene til aldersgruppen 16-26 år gjennom forebyggende kampanjer og prosjekter. Ung i trafikken samarbeider blant annet med Trygg Trafikk knyttet til tiltak rettet mot ungdom og unge førere.

Personskadeforbundet (LTN) er en landsomfattende, frivillig og politisk uavhengig medlemsorganisasjon. Ett av forbundets hovedformål er å arbeide for bedre trafikksikkerhet, herunder å forebygge personskader i trafikken for alle trafikantgrupper. Personskadeforbundet samarbeider med Trygg Trafikk i arbeidet for økt bruk av refleks blant annet gjennom markeringen av den nasjonale refleksdagen.



Refleks redder liv. Foto: NAF

Kongelig Norsk Automobilklubb (KNA) er Norges eldste bilorganisasjon. Organisasjonens hovedmål er å ivareta bilistenes interesser i samferdselspolitikken og sørge for best mulig vilkår for bilistene. Det betyr å ivareta trafikksikkerhet, effektiv persontransport og personlig transportøkonomi. I tillegg innehar KNA bilsportmyndigheten i Norge. KNA har tilbud til ungdom og unge førere som ønsker å bruke kjøretøyet for å oppleve mestring. Dette skjer i trygge omgivelser på lukkede baner gjennom den organiserte bilsporten. KNA deltar/gjennomfører også tiltaket «Kjør for Livet» i samarbeid med kommuner i Innlandet rettet mot ungdom med særskilte behov.

For mer informasjon om de konkrete oppfølgingstiltakene i regi av disse organisasjonene vises det til Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet 2022-2025 og organisasjonenes egne planer.

Transportører

Mange skolelever i Innlandet har skoleskyss. Dette fordrer trygg transport i regi av busser og drosjer. Transportselskapene vektlegger rutiner for på- og avstigning, bruk av belte under transporten og generell atferd om bord i bussen/drosjen.

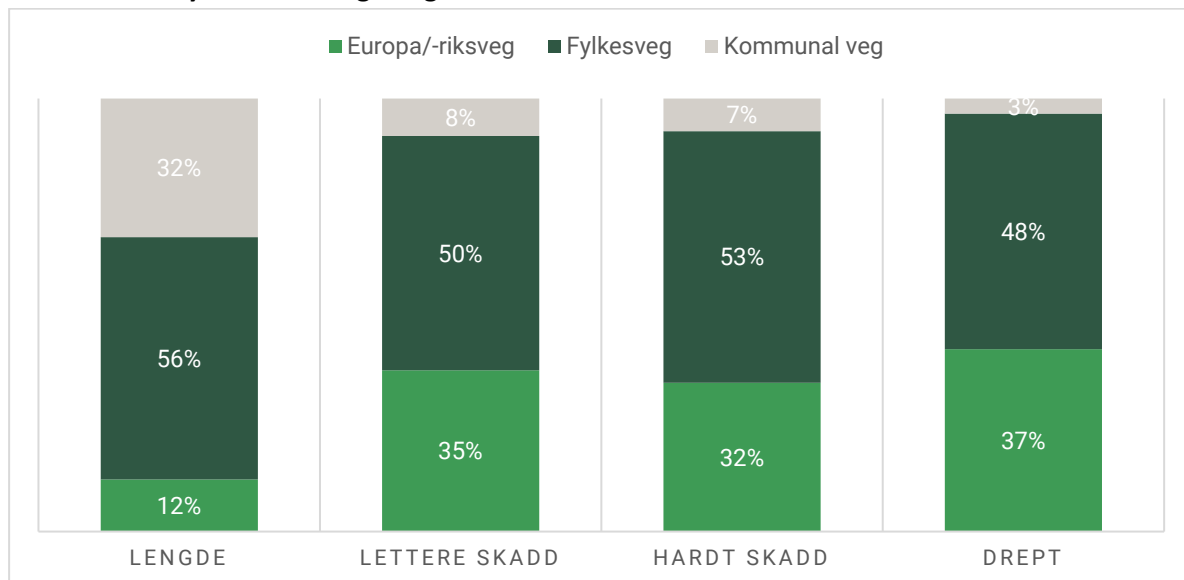
Virksomheter/bedrifter

Virksomheter og bedrifter har på lik linje med frivillige organisasjoner bidratt til den positive utviklingen i tallet på drepte og hardt skadde i vegtrafikken. Innsatsen gjøres i form av informasjon og påvirkning rettet mot egne ansatte, samarbeid med offentlige etater og innarbeiding av trafiksikkerhet som del av virksomhetenes/bedriftenes HMS- arbeid.

5. Vedlegg

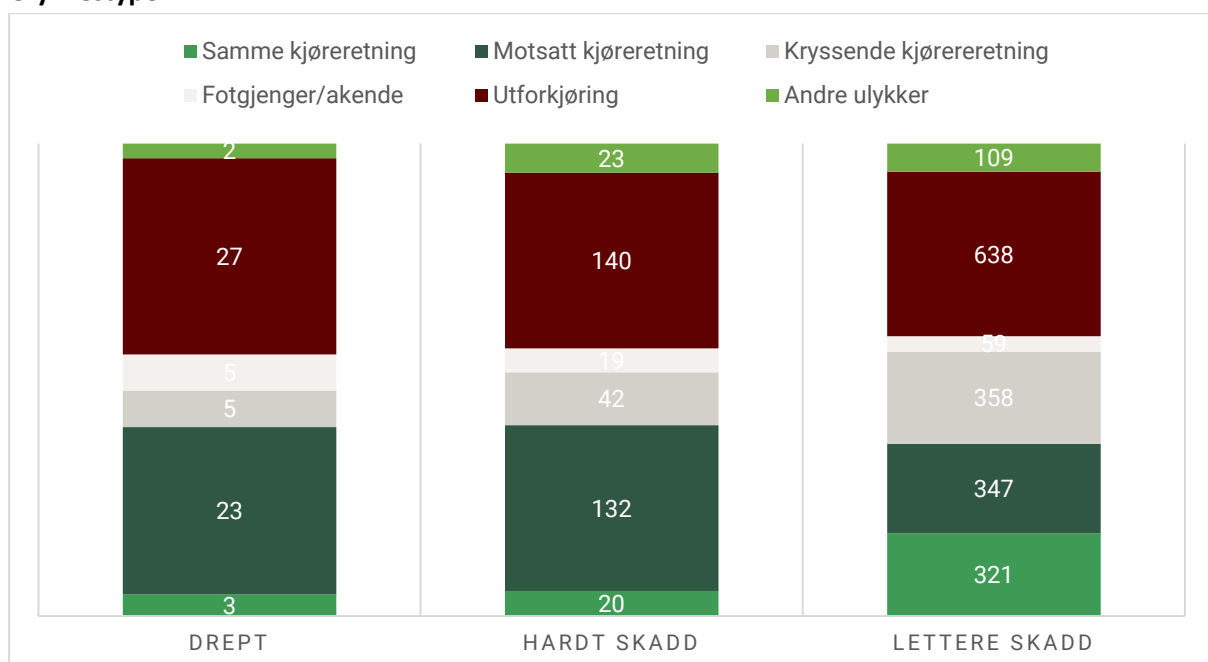
5.1. Ulykkesstatistikk

Personskadeulykker etter vegkategori

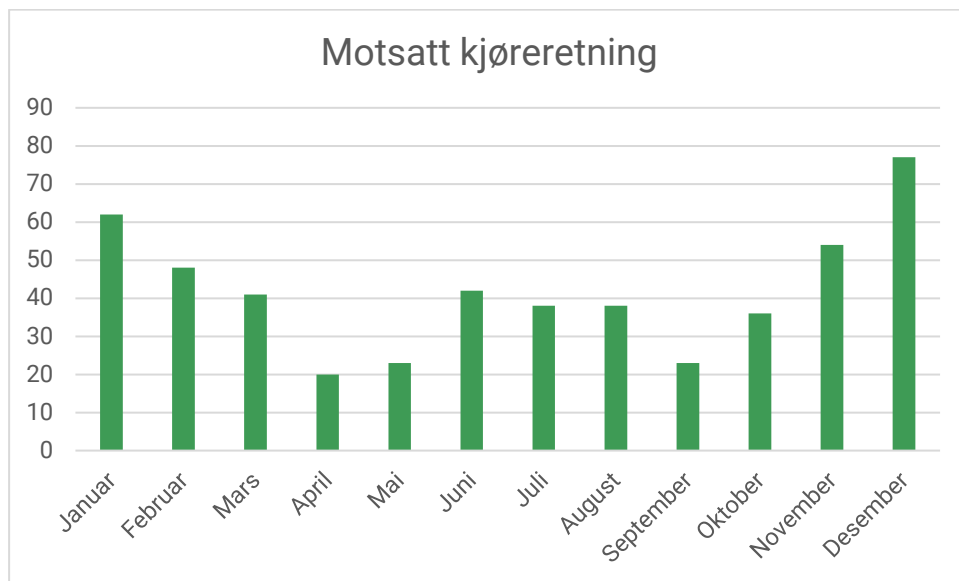


Figuren viser fordeling av skadegrad på vegkategori i gjennomsnitt i Innlandet i perioden 2016-2020 basert på vegklassifiseringen fra 2020

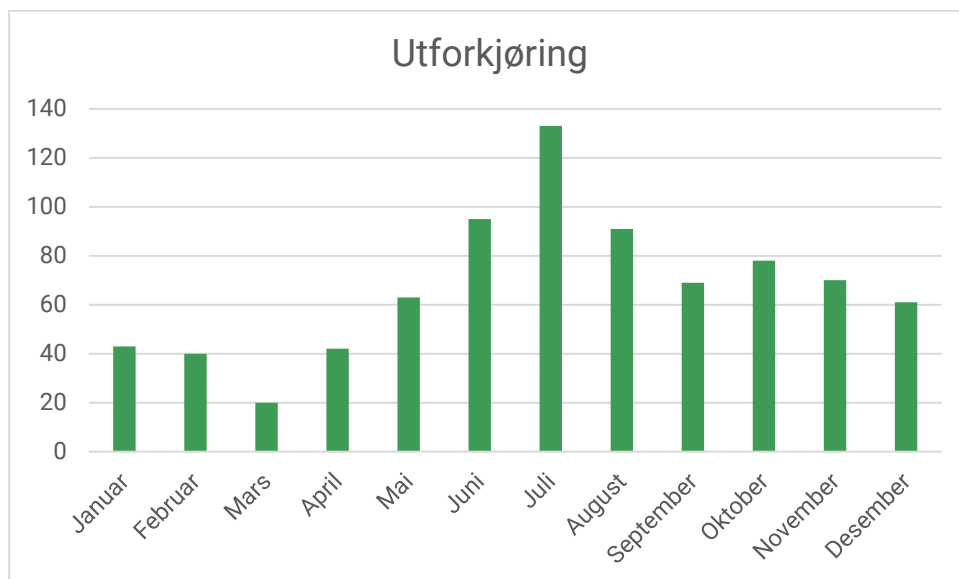
Ulykkestyper



Figuren viser drepte, hardt skadde og lettere skadde fordelt på ulykkestyper i Innlandet i perioden 2016-2020

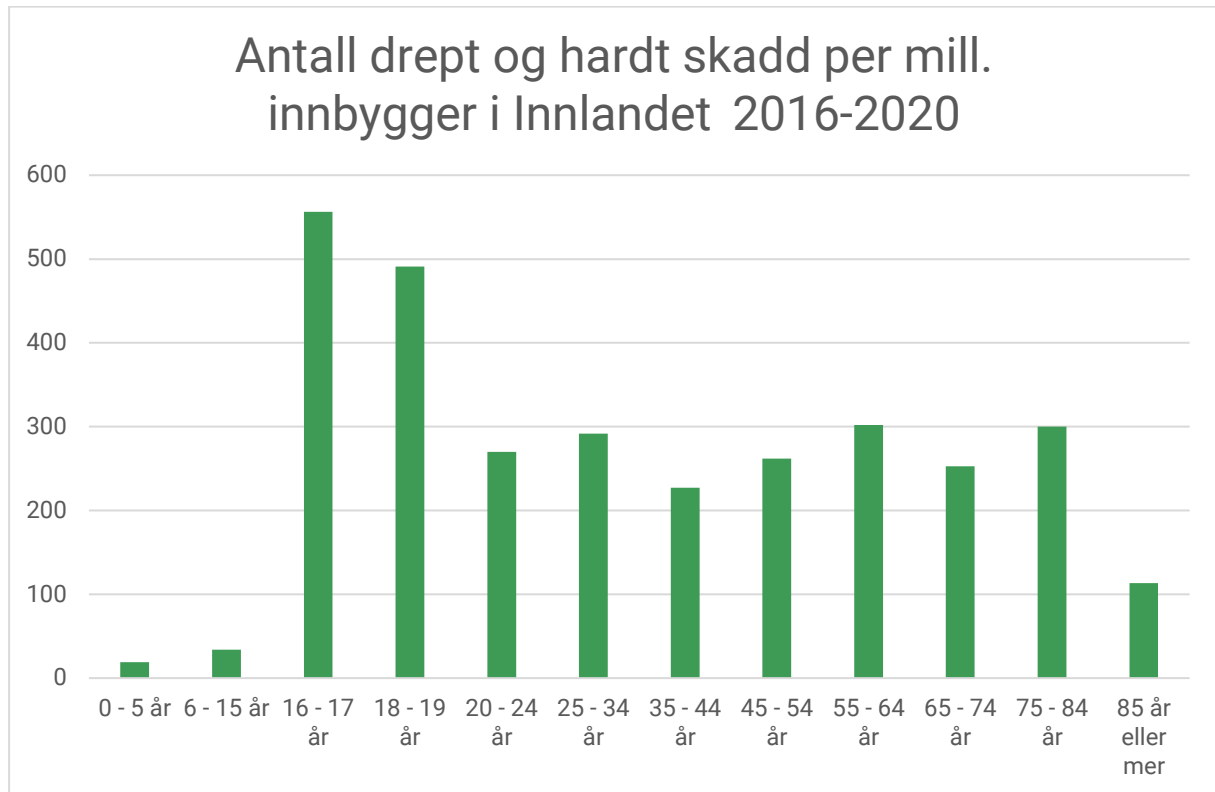


Figuren viser at møteulykker skjer oftest i perioden november-februar

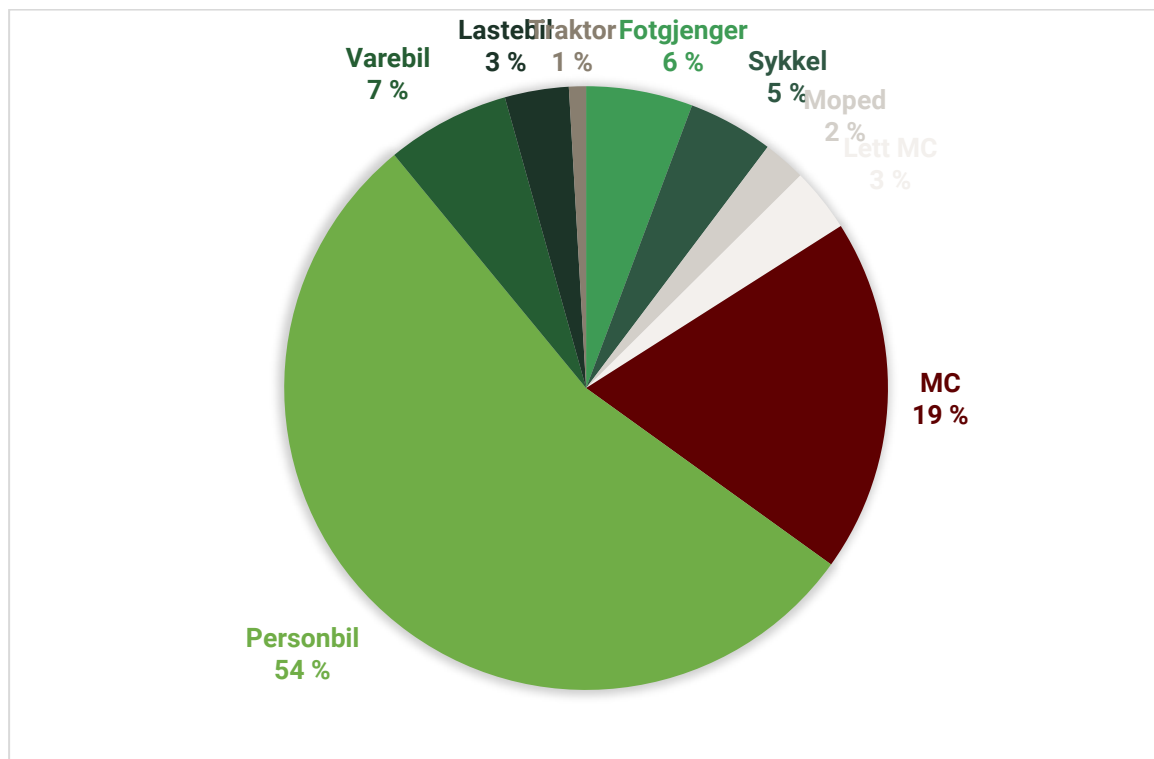


Figuren viser at en utforkjøringsulykke er en typisk sommerulykke

Personskadeulykker etter alder



Figuren viser drepte og hardt skadde fordelt etter alder pr. 1 000 innbyggere i Innlandet i perioden 2016-2020



Figuren viser drepte og hardt skadd etter trafikantgruppe i Innlandet i perioden 2016-2020

5.2. Oversikt over prioriteringer

Prioriteringer i regi av FTU
FTU vil gjennomføre møter i utvalget der utvalgets medlemmer (etater og organisasjoner) samordner trafiksikkerhetsarbeidet på regionalt nivå.
FTU vil stimulere til en samordnet innsats i kommunene.
FTU vil stimulere til at etater og samarbeidspartnere deltar på arenaer for å diskutere og foredle kunnskap, og i fellesskap tilegne seg ny kunnskap.
FTU vil delta på den nasjonale trafiksikkerhetskonferansen i regi av Trygg Trafikk som samler trafiksikkerhetsaktørene i Norge.
FTU vil stimulere kommuner og organisasjoner til å gjennomføre tiltak som gir økt trafiksikkerhet for skolebarn, og som bidrar til sikker adferd hos barn og unge. FTU vil spesielt stimulere til «Hjertesoner» rundt skoler.
FTU vil være pådriver for trafikkopplæring i barnehage og skole, samt styrking av trafiksikre rutiner i barnehage- og skolehverdagen.
FTU vil påvirke til økt bruk av sykkelhjelmer og reflekser gjennom trafikkopplæringen i skolen
FTU vil stimulere til arbeid for å styrke trafiksikre rutiner i barnehage- og skolehverdagen gjennom ordningen «Trafiksikker barnehage/skole».
FTU vil være pådriver for en samordnet innsats i forbindelse med skolestart.
FTU vil være pådriver for- og stimulere til arbeid rettet mot sikring av barn i bil.
FTU vil være pådriver for- og stimulere til opplæring og holdningsskapende arbeid rettet mot elever på ungdomstrinnet i grunnskolen.
FTU vil gjennomføre tiltak for å påvirke til god trafiksikkerhetsatferd hos ungdom i videregående opplæring inkludert lærlinger.
FTU vil, i samarbeid med Trygg Trafikk, Statens vegvesen, politiet, NAF og andre samarbeidspartnere arbeide aktivt med trafiksikkerhet for avgangselevne/russen.
FTU vil være pådriver for forebyggende tiltak rettet mot unge førere.
FTU vil bevilge midler til offentlig transport for ungdom hjem fra arrangementer i helger og høytider.
FTU vil være pådriver for tiltak rettet mot eldre trafikanter.
FTU vil være pådriver for forebyggende tiltak rettet mot trafikanter med innvandrerbakgrunn.
FTU vil legge til rette for en samordnet innsats mot MC- ulykker, herunder organisere et regionalt og tverrfaglig MC- forum.
FTU vil i samarbeid med Trygg Trafikk være pådriver for at kommunene skal ha gyldige og operative trafiksikkerhetsplaner.
FTU vil i samarbeid med Trygg Trafikk være pådriver for- og stimulere til et systematisk og tverrsektorielt trafiksikkerhetsarbeid i kommunene gjennom den nasjonale godkjenningsordningen «Trafiksikker kommune».
FTU vil stimulere kommunene til å jobbe med lokalt trafiksikkerhetsarbeid gjennom tilskudd til skolevegtiltak/Hjertesoner.
FTU vil gjennomføre årlige ulykkesmarkeringer i samarbeid med kommunene.
FTU vil dele ut en trafiksikkerhetspris for frivillig trafiksikkerhetsinnsats. Kommunene vil være en viktig samarbeidspartner knyttet til å gjøre TS- prisen kjent og å komme med-/stimulere til forslag til kandidater i lokalmiljøet.
FTU vil utarbeide planer for trafiksikkerhet med god involvering og politisk forankring, og som kobles tett til den nasjonale tiltaksplanen for trafiksikkerhet.

FTU vil være pådriver for et systematisk og tverrsektorielt trafikksikkerhetsarbeid i fylkeskommunen, og arbeide med sikte på at Innlandet fylkeskommune skal godkjennes som «Trafikksikker fylkeskommune».
FTU vil oppfordre de lovpålagte medvirkningsorganene til å bidra inn i fylkeskommunens trafikksikkerhetsarbeid og arbeide aktivt med trafikksikkerhet inn mot sine målgrupper.
Fylkeskommunale prioriteringer utover FTUs arbeid
Fylkeskommunen vil samarbeide med Statens vegvesen om å gjennomføre en kartlegging for å identifisere fylkesveger som oppfyller kriteriene for streknings-ATK eller punkt-ATK.
Fylkeskommunen har avsatt en egen tiltakspakke til andre fartsreduserende tiltak i tettbygd strøk.
Fylkeskommunen vil gjennomføre tiltak for at barn er lovmessig sikret under skoletransport, herunder gjennom adferdsrettede tiltak og gjennom krav til sikringsutstyr i buss.
Fylkeskommunen vil gjennomføre fysiske tiltak for å motvirke ulykker med barn og unge på skoleveg, og har avsatt en egen tiltakspakke til dette arbeidet.
Fylkeskommunen vil i perioden 2022-2025 tilrettelegge for gående og syklende langs fylkesvegnettet.
Fylkeskommunen vil videre foreta trafikksikkerhetsvurderinger av prioriterte sykkeltraseer.
Fylkeskommunen vil på bakgrunn av gjennomgang av fylkesvegnettet plukke ut strekninger som er egnet for etablering av forsterket midtoppmerking ut fra gjeldende kriterier.
Fylkeskommunen vil gjennom en systematisk tilnærming prioritere tiltak for å forhindre alvorlige utforkjøringsulykker på fylkesvegnettet.
Fylkeskommunen vil på bakgrunn av MC- befaringer på fylkesvegnettet utarbeide rapporter over mulige tiltak på aktuelle MC- strekninger.
Fylkeskommunen vil drifte og vedlikeholde fylkesvegnettet i arbeidet for fremkommelighet og sikkerhet.
Fylkeskommunen vil gjennomføre folkehelsearbeid i tråd med føringer i Folkehelseloven.
Fylkeskommunen vil utarbeide planer med god involvering og politisk forankring, og som kobles tett til den nasjonale tiltaksplanen for trafikksikkerhet.
Fylkeskommunen vil rollen som planmyndighet veilede og bistå kommunene i deres planarbeid, og sørge for en helhetlig og bærekraftig regional utvikling i henhold til regionale planer og føringer.

5.3. Sentrale kilder

- Innlandet fylkeskommune (2021); Handlingsprogram for fylkesveger 2022-2025
- Innlandet fylkeskommune (2021); Mobilitetsstrategien 2021-2030
- Innlandet fylkeskommune (2020); Vegtrafikkulykker i Innlandet
- Meld. St. 40 (2015-2016) Trafikksikkerhetsarbeidet - samordning og organisering
- Meld. St. 20 (2022-2033) Nasjonal transportplan (NTP)
- Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2022-2025

Aktuelle nettsider

- Innlandet fylkeskommune, gjeldende planer, <https://innlandetfylke.no/tjenester/plan-statistikk-og-folkehelse/regionale-planer/>
- Kart og informasjon om vegnettet, www.vegkart.no
- Nasjonal transportplan 2022-2033, <https://www.regjeringen.no/no/tema/transport-og-kommunikasjon/nasjonal-transportplan/ntp-2022-2033-i-arbeid-ny/nasjonal-transportplan-2022-2033---i-arbeid/id2643246/>
- Statistisk sentralbyrå, www.ssb.no
- Prosjekt «Hjertesone», <https://www.tryggtrafikk.no/skole/hjertesone/>