

Trafikksikkerhetsplan for Hedmark fylke

2018 – 2021



Vedtatt av Hedmark fylkesting 05.03.2018 sak 8/18



HEDMARK
FYLKESKOMMUNE

Innhold

Forord.....	4
1. Innledning.....	5
1.1 HTUs rolle	5
1.2 Hensikten med trafikksikkerhetsplanen.....	5
2. Situasjonsbeskrivelse for Hedmark	5
2.1 Hedmark har 6 600 kilometer offentlig veg	5
2.2 Befolkning og bosetting.....	6
2.3 Gjennomfartstrafikk, tungtransport og fritidsreiser	6
2.4 Skolebarnkjøring.....	7
2.5 Ulykkessituasjonen	7
2.5.1 Ungdom.....	9
2.5.2 Eldre	10
2.5.3 Trafikanter med annen trafikkultur	11
2.5.4 Ulykker med vilt	11
2.5.5 De alvorlige ulykkene	11
2.5.6 Ulykkesutvikling	14
2.6 Samfunnsøkonomiske kostnader med trafikkulykker	15
2.7 Tabeller som viser ulykkesutvikling i Hedmark fra 1999-2016.....	15
3. Visjon og mål for trafikksikkerhetsarbeidet	17
3.1 Nullvisjonen	17
3.2 Nasjonale mål og strategier.....	17
3.3 Mål for Hedmark.....	19
3.3.1 Handlingsprogram for fylkesveger i Hedmark	20
4. Særskilte satsingsområder i Hedmark.....	21
4.1 Satsingsområder hvor HTU er involvert	21
4.1.1 Skolestartkampanjen	21
4.1.2 Trygt hjem	21
4.1.3 På to og fire (hjul) – prosjekt i samarbeid med motorungdom i Elverum.....	21
4.1.4 Russ	22
4.1.5 Samarbeid med frivillige aktører	22
4.1.6 Samarbeid med grunneiere	23
4.2 Viktige satsingsområder i regi av samarbeidsaktørene	23
4.2.1 Trafikkopplæring i skole og barnehage.....	23

4.2.2 Bussvett.....	24
4.2.3 Hjertesoner	24
4.2.4 Trafikksikker kommune.....	24
4.2.5 Sett grenser - si ifra!.....	25
4.2.6 Eldre trafikanter	25
4.2.7 Refleks.....	26
4.2.8 Sykkelhjelm	26
4.2.9 Venner på veien	26
4.2.10 Fair Transport.....	27
4.2.11 Landbruksmaskiner på vegen	27
4.2.12 Vilt og trafikk.....	27
4.2.13 MC-dagen.....	28
4.3 Lokale trafikksikkerhetstiltak.....	28
4.3.1 Kommunale trafikksikkerhetsplaner – Trafikksikker kommune	29
4.3.2 Barnas transportplan	29
4.3.3 Sykkelbyer	29
4.3.4 Støtte til tiltak i kommunene	30
4.4 Tiltaksområder	30
4.5 Tiltak på sentralt plan	31
4.6 Koordinering og evaluering	31
4.7 Økonomi	31
5. Aktører i trafikksikkerhetsarbeidet i Hedmark.....	31
5.1 Fylkeskommunen.....	32
5.1.1 HTUs sammensetning for perioden 2015 - 2019.....	32
5.2 Statens vegvesen	32
5.3 Politiet.....	33
5.4 Trygg Trafikk	33
5.5 Kommunene	33
5.6 Andre	34

Forside

Storelgen på Bjøråa rasteplass i Stor-Elvdal. Foto: Marit Nyhuus

Forord

Ulykker i trafikken skjer så fort - vi har ingen å miste

De fleste av årets dager er vi alle trafikanter på en eller annen måte, enten det er som gående, syklende, sjåfør eller passasjer på veg fra noe eller til noe.

Ulykker skjer fort. Et uoppmerksomt øyeblikk eller at vi ikke sikrer oss godt nok får fatale følger. Som mennesker er vi veldig sårbare.

I årets første måned gjennomføres ulykkesmarkeringer rundt om i landet, for vise omfanget av trafikkuulykkene og for å gi rom for sorg og omtanke. Det er ikke vanskelig å forstå at de sterke opplevelsene smerter og rammer den enkelte, de pårørende, venner og kollegaer.

Ord og handlinger blir fattige i en slik sammenheng.

Likevel er tilbakemeldingen at dette er et viktig møte med andre som har opplevd sjokket og tragedien. Et møte der de pårørende møter dem med ansvar for trafikk og veg, politikere og fagpersoner. De som er først ute når ulykken skjer, ambulansepersoneell, brann og redning, politi og prest. Som leder av Hedmark trafikksikkerhetsutvalg mener jeg at arrangementet må videreføres.

Nullvisjonen

Det er mange aktører med ulike roller som arbeider for å nå nullvisjonen om at ingen skal bli drept eller hardt skadd i trafikken. Hedmark Trafikksikkerhetsutvalg (HTU) har som sin oppgave å samordne innsatsen, samt være pådriver for ytterligere tiltak som kan bidra til å nå ambisjonen. HTU fungerer som organisasjon/forum for aktivt og målrettet samarbeid mellom politikere, etater og organisasjoner.

Vi ser at et bredt samarbeid virker, antall skadde og drepte går nedover.

Oppfølging - det viktige arbeidet må fortsette

Det viktige trafikksikkerhetsarbeidet må fortsette, følges opp og gjentas. Arbeidet må synliggjøres i planer som gir god oversikt og viser sammenheng mellom mål, faktakunnskap og konkrete tiltak.

Hedmark trafikksikkerhetsutvalg har ansvar for å utarbeide Hedmark fylkes trafikksikkerhetsplan. Planen vedtas av fylkestinget for fire år om gangen og følges av toårige tiltaksplaner.

Gunn Randi Fjæstad

Leder i Hedmark trafikksikkerhetsutvalg

1. Innledning

1.1 HTUs rolle

I følge vegtrafikklovens § 40a har fylkeskommunen «ansvar for å tilrå og samordne tiltak for å fremme trafikksikkerheten i fylket». Hedmark fylkesting har delegert ansvaret til Hedmark trafikksikkerhetsutvalg (HTU). HTU består av fem politisk valgte representanter, samt fire rådgivende representanter fra etater og organisasjoner med trafikksikkerhet som ansvarsområde. Utvalget fungerer som en arena for samarbeid og erfaringsutveksling der representanter og aktører ut over de valgte deltar i møtene med talerett.

Statens vegvesen ivaretar sekretariatsfunksjonen.

HTUs viktigste oppgaver er:

- Samordne og være pådriver i trafikksikkerhetsarbeidet i fylket
- Uttale seg i saker som har betydning for trafikksikkerheten
- Stimulere og støtte det kommunale trafikksikkerhetsarbeidet
- Støtte og oppmuntre det frivillige trafikksikkerhetsarbeidet
- Informere om ulykkessituasjonen og tiltak som blir satt i verk
- Ta initiativ til kampanjer og aksjoner
- Utarbeide fireårige handlingsprogram

1.2 Hensikten med trafikksikkerhetsplanen

Hedmark fylkes trafikksikkerhetsplan er HTUs redskap for å samordne og følge opp trafikksikkerhetsarbeidet i Hedmark. Planen skal angi mål og strategier, basert på nasjonale føringer og den reelle ulykkessituasjonen i fylket. Planen danner grunnlag for konkrete tiltaksplaner. Tiltaksplan utarbeides for perioder på to år og fordeler de ulike aktørenes ansvar for gjennomføring innenfor gitte frister og rammer.

Nasjonal transportplan (NTP), Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg og Regional samferdselsplan 2012 – 2021 er sentrale dokumenter som legges til grunn for utarbeidelsen av denne trafikksikkerhetsplanen.

Trafikksikkerhetsplan Hedmark fylke 2018 - 2021 er behandlet og godkjent av:

- Hedmark trafikksikkerhetsutvalg i møte 30. november 2017
- Hedmark fylkesting i møte 5. mars 2018

2. Situasjonsbeskrivelse for Hedmark

2.1 Hedmark har 6 600 kilometer offentlig veg

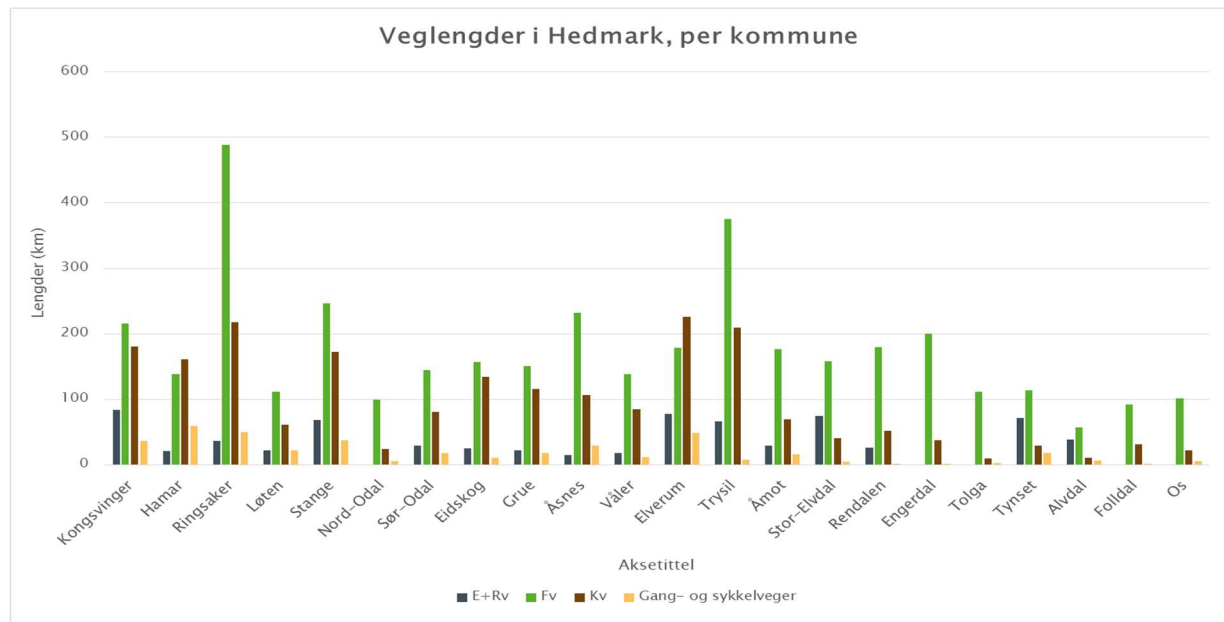
Hedmark er Norges største vegfylke med 28 195 kilometer veg inkludert private veger og skogsbilveger. 6656 kilometer er offentlig veg. Av dette utgjør europavegene 180 km, riksvegene 543 km og fylkesvegene 3 865 km. Omtrent en fjerdedel av fylkesvegnettet i Hedmark er grusveger. Riks- og europavegene utgjør det overordnede nasjonale

vegssystemet. De knytter sammen landsdeler og regioner og forbinder Norge med utlandet. Riksveg 25, riksveg 2 og riksveg 3 er statens ansvar i Hedmark, sammen med E6 og E16.

Bare Nordland fylke har et lengre riks- og fylkesvegnett enn Hedmark.

Andelen kommunal veg er 2073 kilometer.

At Hedmark er et stort skogfylke og avhengig av god adkomst til ressursene i skogen gjenspeiles i 11 704 km skogsbilveger.



Figur 1: Viser hvordan riksveger, fylkesveger, kommunale veger og gang-/sykkelveger fordeler seg på den enkelte kommune.

Hedmark har til sammen 409 kilometer gang- og sykkelveger, fordelt på 74 km statlige, 89 km fylkeskommunale og 246 km kommunale veger.

2.2 Befolkning og bosetting

Per 1. januar 2017 hadde Hedmark 196 190 innbyggere. En stor del av befolkningen i Hedmark bor utenfor byer og større tettsteder. Spredt bosetting fører til stort transportbehov og mange av innbyggerne benytter høyt trafikkerte riks- og fylkesveger som arbeidsveg, skoleveg og til fritidsaktiviteter.

2.3 Gjennomfartstrafikk, tungtransport og fritidsreiser

Hedmark er preget av stor gjennomfartstrafikk, mye godstrafikk og et betydelig antall fritidsreiser. Flere hovedfartsårer mellom Sør- og Nord-Norge, samt østover mot Sverige, går gjennom fylket. Transport fra Vestlandet kommer også inn på vegnettet i Hedmark.

Varetransporten innebærer en vesentlig andel av tunge kjøretøyer på hovedvegene. På tungtransportens hovedåre, riksveg 3, utgjør lastebilene rundt 18 – 19 prosent av Års døgntrafikken (ÅDT).

Betydelige reiselivsplanlegg og store hytteområder både i Hedmark og nabofylkene gjør at utfarten er spesielt stor i forbindelse med helger og ferier.

2.4 Skolebarnkjøring

12 264¹ elever i Hedmark er daglig avhengig av skyss mellom hjem og skole. Nesten 1300 av disse transporteres hele eller deler av skolevegen med personbil eller minibuss. Noen få får innvilget private løsninger.

Hedmark Trafikk har ansvar for skolebarnkjøringen i Hedmark.

Det er lovbestemt at alle elever med rett til skoleskyss skal ha sitteplass med setebelte. Alle busser i Hedmark er utstyrt med setebelter. På enkelte avganger er sitteplasser til alle en utfordring.

Bosetting langs riks- og fylkesveger i Hedmark gjør at mange opplever skolevegen som farlig. Foreldre/foresatte må søke kommunen om gratis skoleskyss på strekninger der avstanden mellom hjem og skole er kortere enn de grensene som er angitt i Opplæringsloven.

Ved utgangen av skoleåret 2016/17 var 1074 grunnskoleelever innvilget fri skoleskyss etter kriteriet «farlig veg». De fleste elever som innvilges fri skoleskyss grunnet farlig veg blir transportert med ordinær skolebuss.

Radetiketter	Summer av GSK	Summer av VGS	Summer av Totals
Buss	7 247	3 721	10 967
Farlig veg	867		867
Ordinær	6 380	3 721	10 100
Drosje	1 040	246	1 286
Farlig veg	207		207
Ordinær	833	246	1 079
Privat	10	1	11
Ordinær	10	1	11
Totalsum	8 297	3 968	12 264

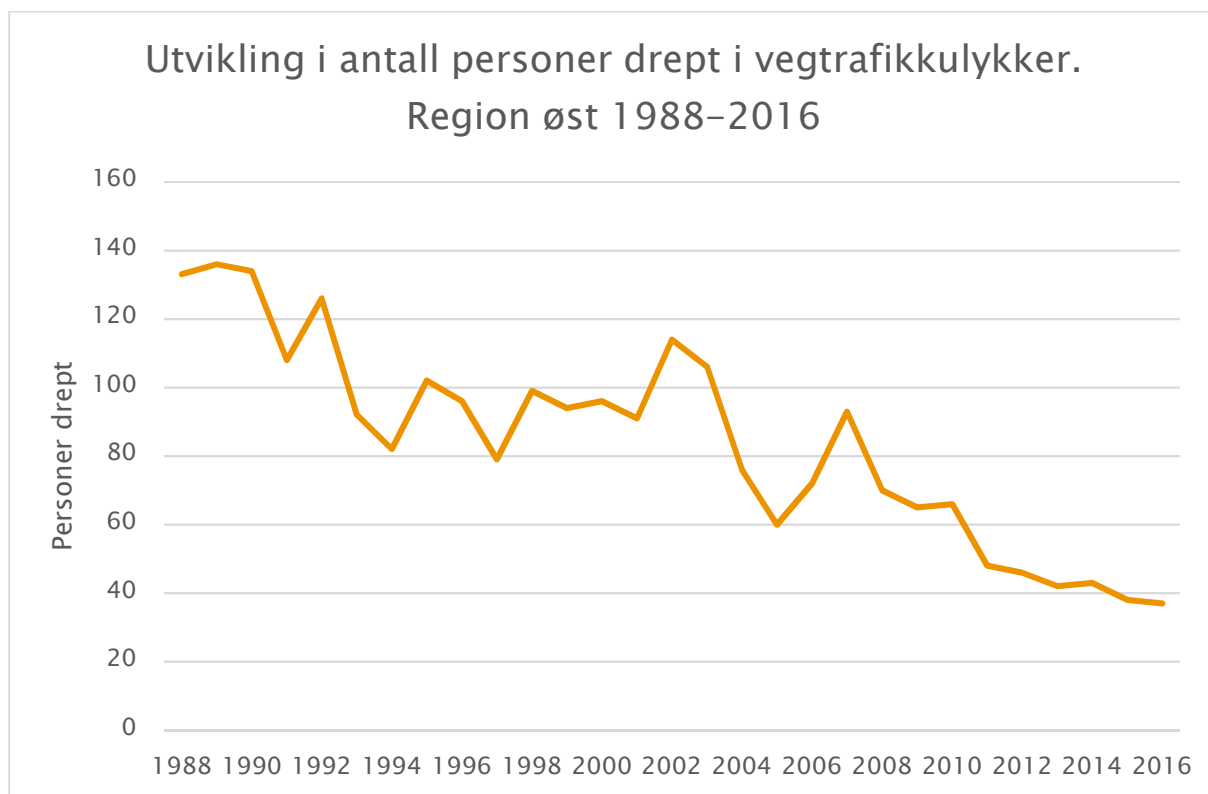
Figur 2: Tabell over grunnskole- og videregående elever med fri skoleskyss i Hedmark.

2.5 Ulykkessituasjonen

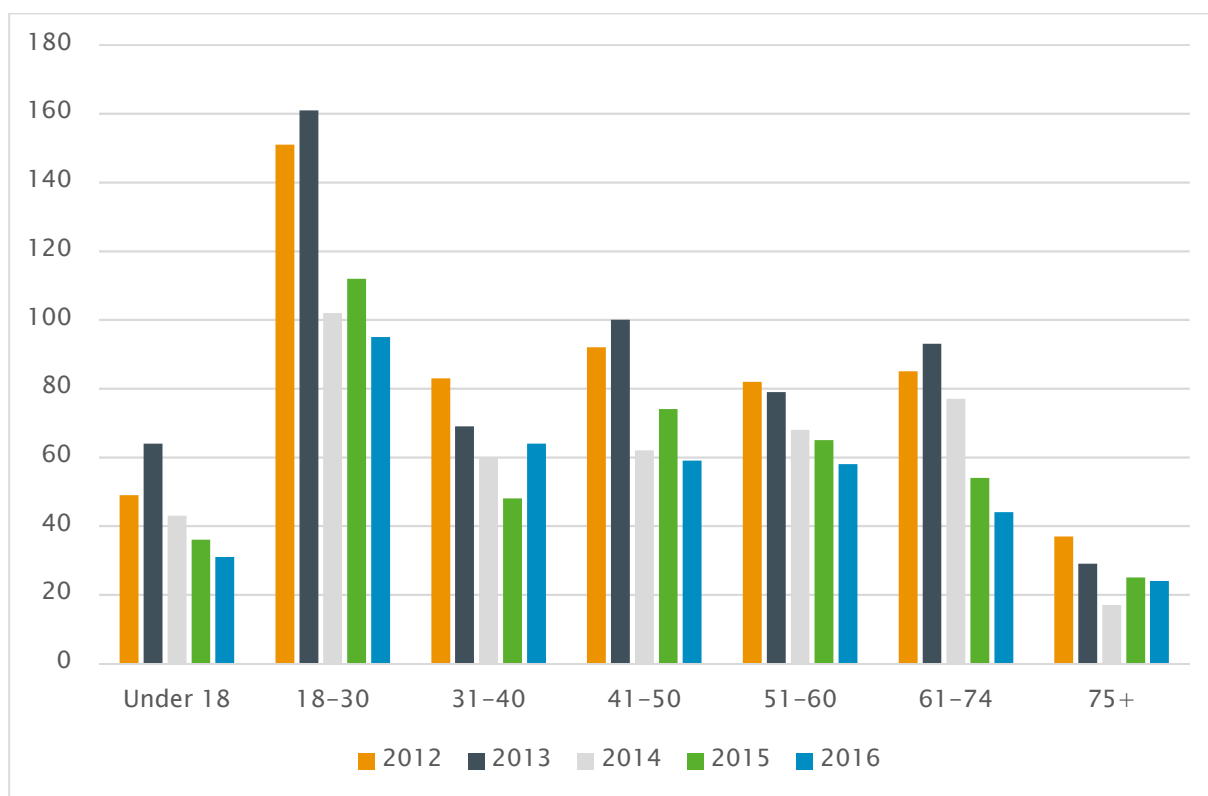
I løpet av perioden 2012-2016 var det totalt 1089 politirapporterte trafikkulykker med personskade på vegen i Hedmark. 43 personer omkom, 21 ble meget alvorlig skadd og 158

¹ Skoleåret 2016/17

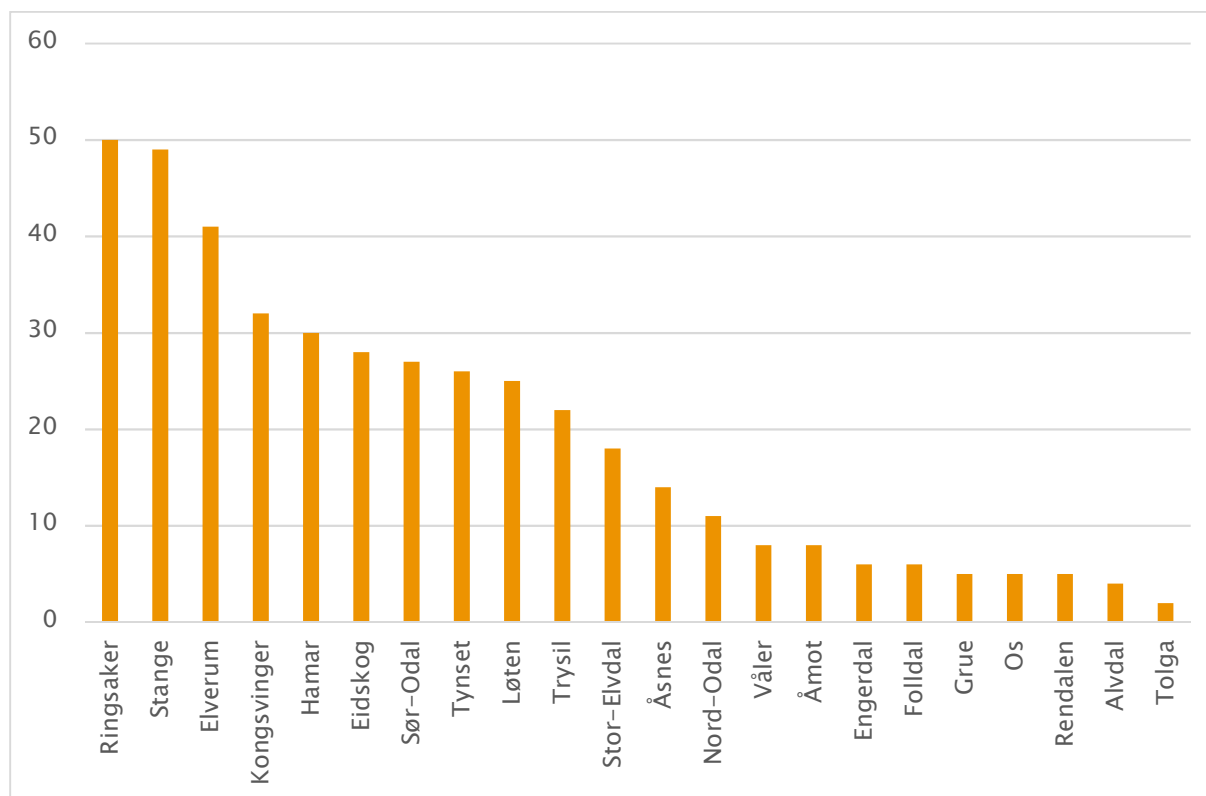
ble alvorlig skadd. Dette er en nedgang på 38 prosent i antall drept og hardt skadde sett i forhold til perioden 2007 – 2011. Nedgangen på landsbasis var 16 prosent.



Figur 3: Utvikling i antall personer drept i vegtrafikkulykker. Region Øst 1988 – 2016



Figur 4: Personskader i trafikken i Hedmark 2012-2016 fordelt på alder på skadd trafikant.

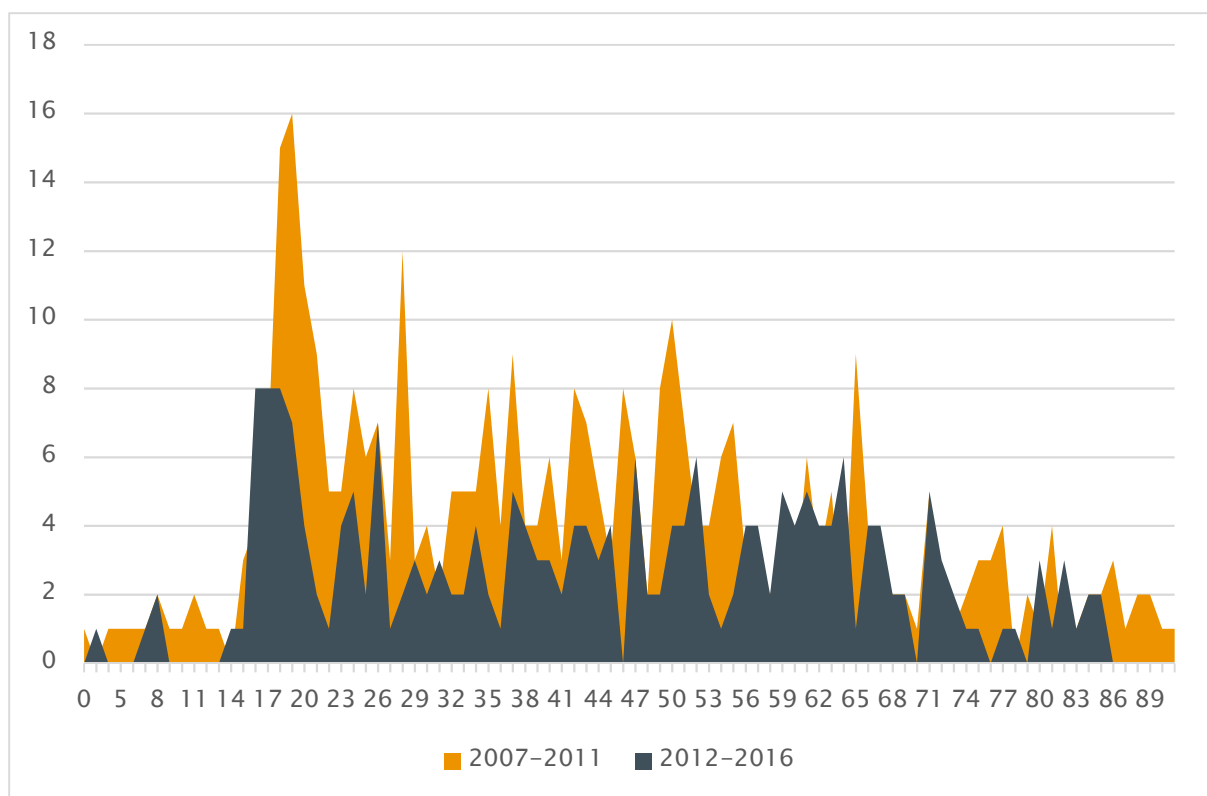


Figur 5: Oversikt over drepte og hardt skadde i Hedmark i perioden 2009-2016, fordelt på kommunene.

2.5.1 Ungdom

Aldersgruppen 15-24 år har tidligere år vært sterkt overrepresentert blant drepte og skadde i trafikken i Hedmark, sammenlignet med andre aldersgrupper. Spesielt utsatt er ungdom i 18 års alderen med nyervervet førerkort. I enkelte ungdomsmiljøer i Hedmark står bil og bilkjøring sentralt. I noen av disse miljøene oppfattes det fortsatt som tøft å kjøre fort og unnlate å bruke bilbelte.

Hedmark trafiksikkerhetsutvalg har i samarbeid med lokale aktører satt i verk flere tiltak for å møte ungdommen med tilbud for økt sikkerhet. Trygt hjem med taxi, Prøv deg på Glatta i flere kommuner, prosjektet På to og fire med motorungdom i Elverum og tiltak overfor russen er sentrale. Flere av HTUs medlemsorganisasjoner har egne trafiksikkerhetstiltak rettet mot ungdom. Statistikken viser en halvering av ulykkestallene blant unge trafikanter de siste fem årene, men det er fortsatt nødvendig med god og målrettet innsats.



Figur 6: Antall drepte og hardt skadde i Hedmark fordelt på alder på den skadde (2007-2011 vs. 2012-2016).

2.5.2 Eldre

Andelen eldre er høy i de fleste kommunene i Hedmark og tallet på 75+ i trafikken vil øke i årene som kommer. Ulykker med eldre involvert får ofte et mer alvorlig utfall enn med yngre trafikanter, fordi eldre tåler mindre. Typiske eldreulykker skjer i fotgjengerfelt. De som går tror at de blir sett og oppdager bilen for sent. Ofte bruker de heller ikke refleks. Halvparten av alle drepte fotgjengere i Norge er over 75 år!

Eldre bilførere kjører pent, men redusert fysikk og nedsatt evne til å oppfatte situasjoner raskt nok fører likevel til feilhandlinger. Hedmark har mange plankryss der fartsgrensen er 80 km/t og farten er høy på gjennomgående veg. Slike kryss oppleves særlig vanskelig for eldre, spesielt med tanke på sving mot venstre. Eldre mennesker har problemer med å beregne farten på andre kjøretøyer. Når denne er høy vil en ulykke gi alvorlig utfall.

El-sykkelen er på veg inn som et foretrukket fremkomstmiddel, også hos de eldre. Det kan være vanskelig å beregne både fart, avstand og balanse på en el-sykel.

Et økende antall eldre i trafikken krever at det blir gjort mottiltak for å unngå ulykker, både på vegen og hos trafikantene. Det er viktig av eldreråd og pensjonistforeninger er representert og engasjert i arbeidet for økt trafiksikkerhet.

2.5.3 Trafikanter med annen trafikkultur

Befolkningssammensetningen endres som følge av økt innvandring. Samtidig viser ulykkesstatistikken at enkelte grupper innvandrere med norsk førerkort har høyere ulykkesrisiko enn norskfødte med norsk førerkort. Generelt gjelder dette innvandrere fra «ikke-vestlige land», men især innvandrere fra Midt-Østen og Afrika. Arbeidsinnvandrere særlig fra Øst-Europa er også en utsatt gruppe i Hedmark. For å møte denne utfordringen vil det være nødvendig å gjennomføre tiltak for å sikre at forståelse for norsk trafikkultur inngår som en del av integreringsarbeidet, og som informasjon fra norske arbeidsgivere.

2.5.4 Ulykker med vilt

Hedmark er det fylket i landet som har flest ulykker med vilt involvert. Antall elgpåkjørslar har gått ned de senere årene, men en økende rådyrstamme og hjort på veg inn i fylket, gjør at ulykestallet øker. Viltpåkjørslar skjer over alt og til alle tider på døgnet.

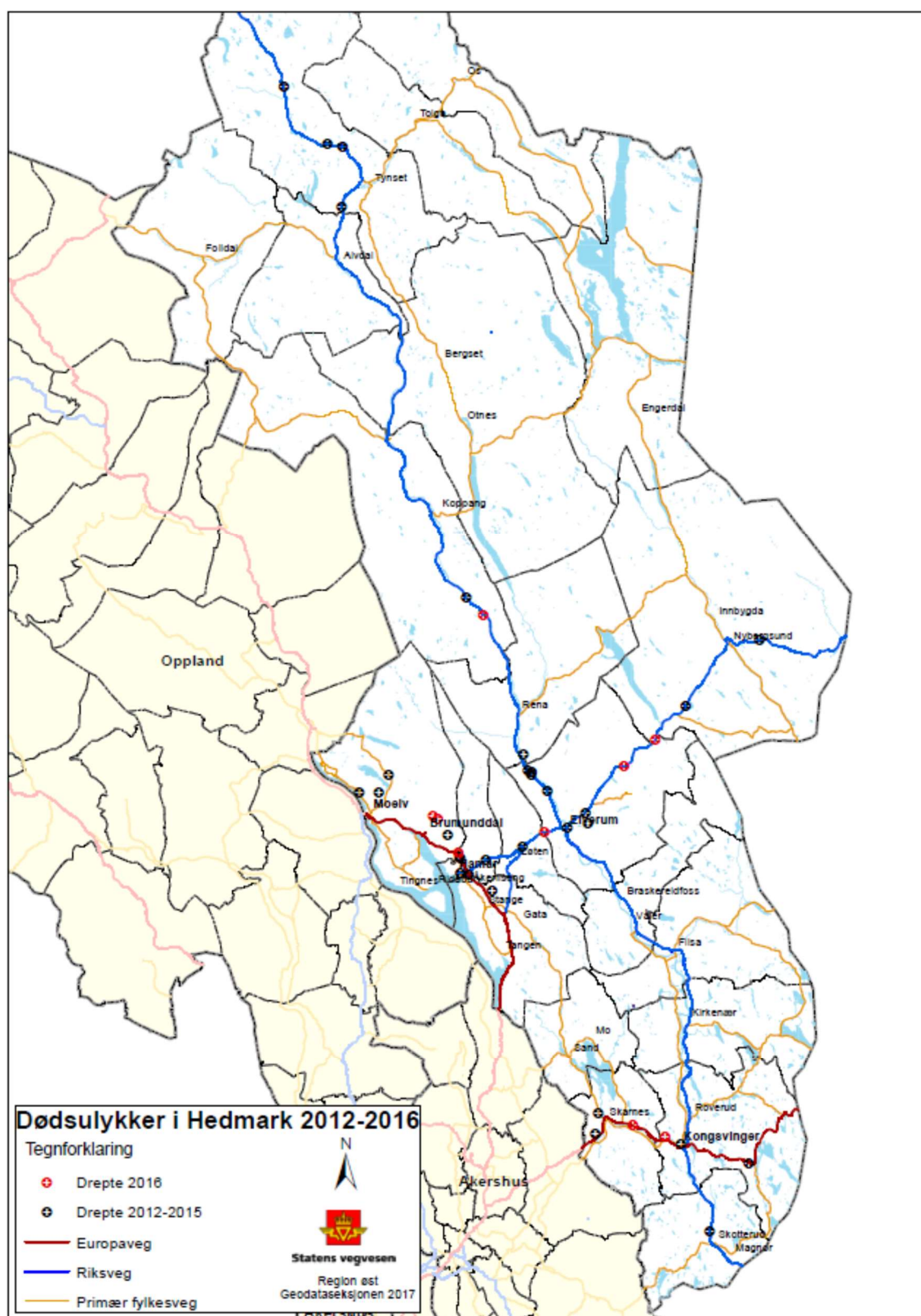
Enkelte veistrekninger er likevel spesielt hardt belastet, og på noen tidspunkter i døgnet er faren for å kjøre på vilt ekstra stor. Klimatiske forhold og topografi spiller også inn. Det er flest påkjørslar i vinterhalvåret, men flest personskader i sommerhalvåret.

Statens vegvesen har gjennom sin analyse av viltulykker i Hedmark i perioden 2008-2013 funnet 197 ulykkespunkter/-strekninger med minst fire viltulykker i løpet av disse årene. Det er utfordrende å sette i verk målrettete, kostnadseffektive fysiske tiltak mot viltulykker på vegnettet.

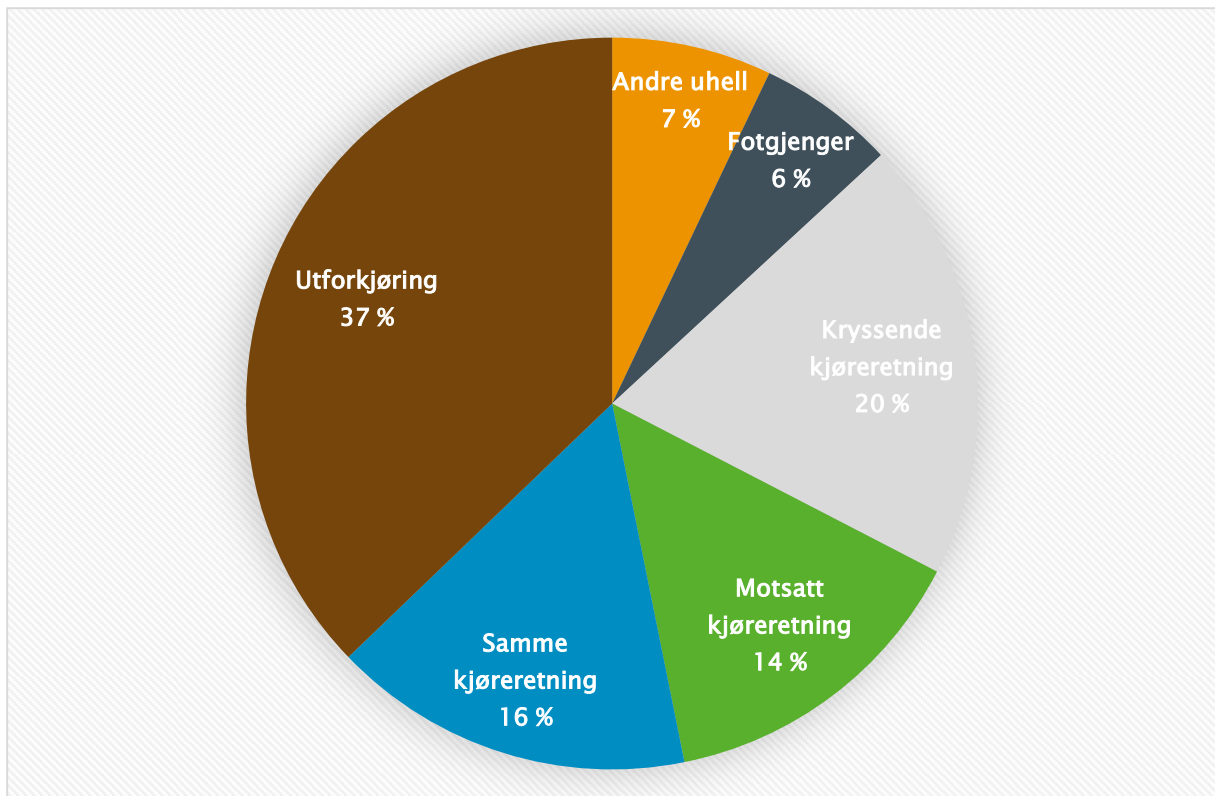
2.5.5 De alvorlige ulykkene

37 prosent av alle personskadeulykker i Hedmark er utforkjøringsulykker. Møteulykker utgjorde 14 prosent. 26 prosent av ulykkene med drepte og hardt skadde og 42 prosent av dødsulykkene var møteulykker, mens 34 prosent av dødsulykkene var utforkjøringsulykker. Det vil si at 76 prosent av dødsulykkene i Hedmark var møte- eller utforkjøringsulykker. Møteulykkene skjer i stor grad der hvor det er høy ÅDT, mens en stor andel av utforkjøringsulykkene skjer på veger med lite trafikk.

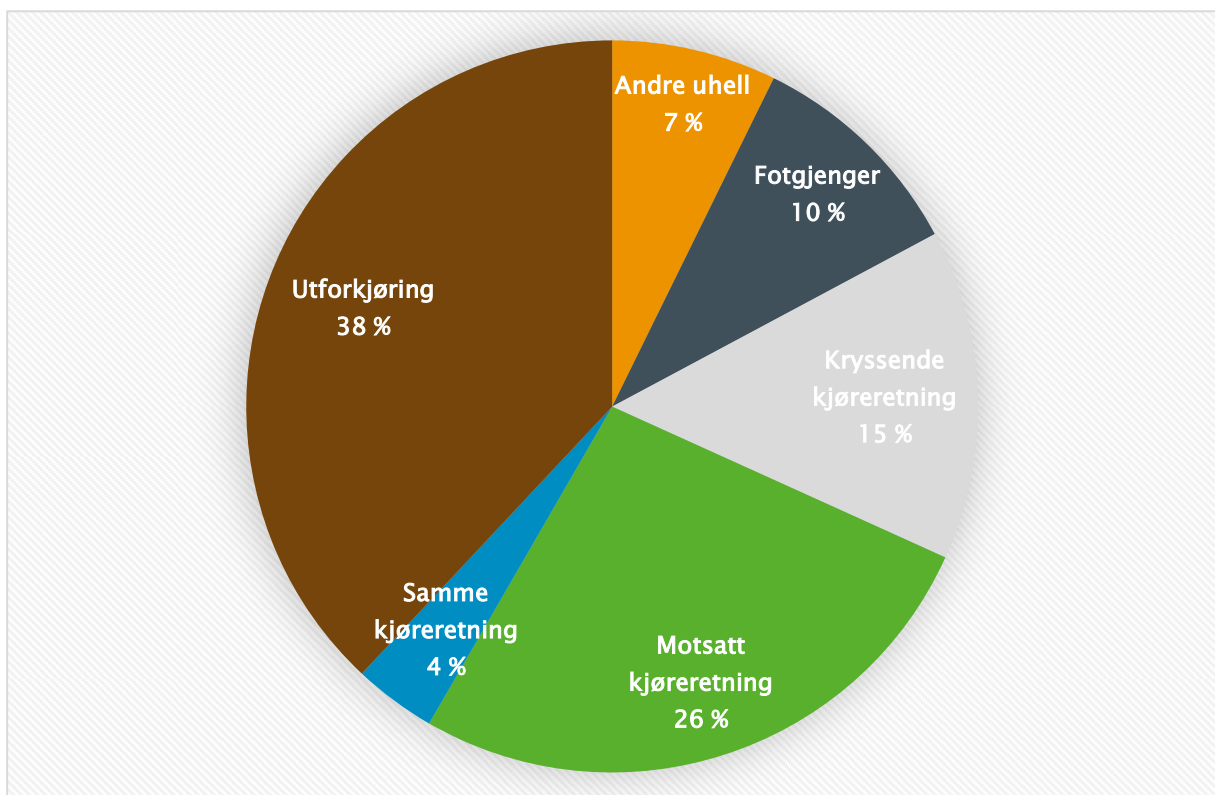
Ulykker i kryss utgjorde 20 prosent av ulykkene i Hedmark de siste fem årene, fotgjengerulykker utgjorde seks prosent, ulykker mellom enheter i samme kjøreretning 16 prosent og andre uhell sju prosent. For Hedmark sin del er uhellstypen «andre uhell» i stor grad ulykker med vilt.



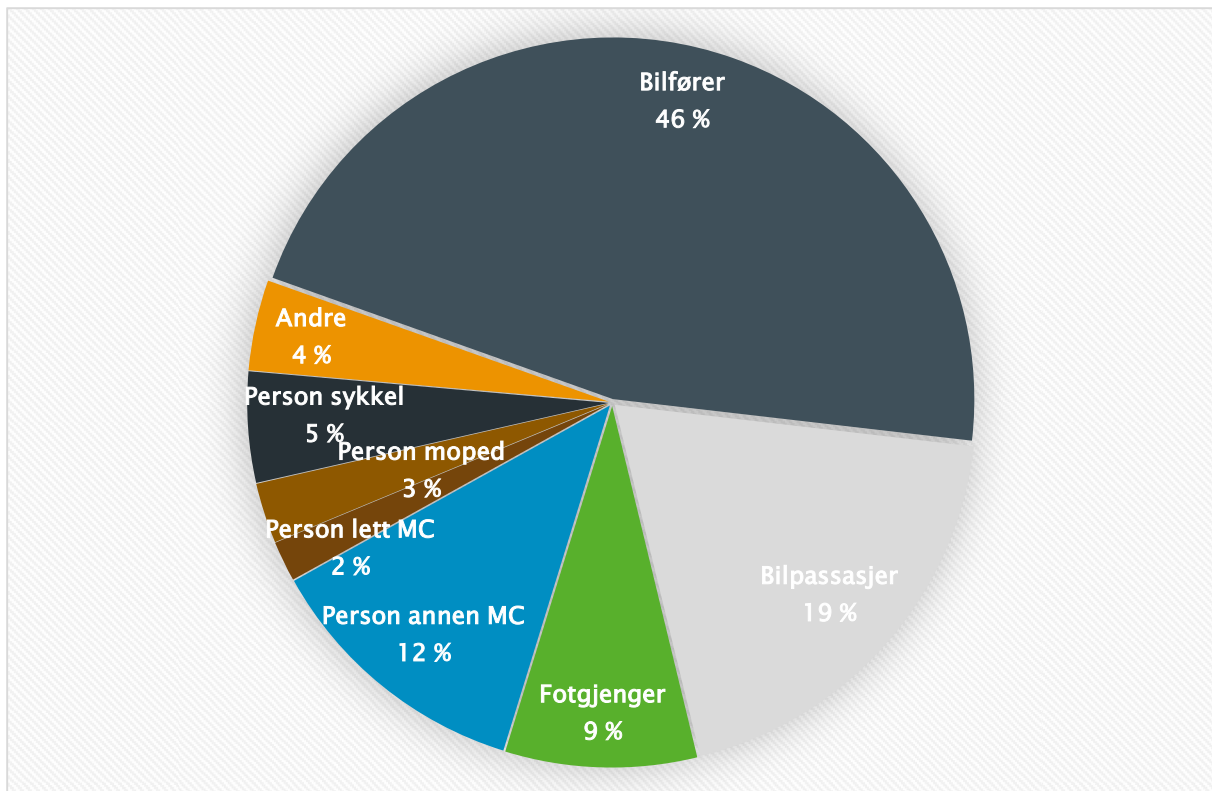
Figur 7: Geografisk fordeling av ulykker med drepte i Hedmark 2012-2016



Figur 8: Fordeling av ulykker etter ulykkestype, Hedmark 2012-2016. Alle skadegader.



Figur 8.1: Fordeling av ulykker etter ulykkestype, Hedmark 2012-2016. Ulykker med drepte og hardt skadde.



Figur 9: Drepte og hardt skadde i Hedmark etter trafikantgruppe 2012-2016.

2.5.6 Ulykkesutvikling

For perioden 2012-2016 kan ulykkesutviklingen oppsummeres slik:

- Nedgang i antall vegtrafikkulykker, antall hardt skadde og antall drepte
- Mange sjølmord i trafikken
 - Vanskelig å tallfeste fordi sjølvalgte ulykker kan havne i statistikken for dødsulykker. Det er vanskelig å identifisere ulykker som sjølvalgt/ikke sjølvalgt, men vi vet at det er et vesentlig problem i Hedmark og resten av Region Øst.
- 55 % av ulykkene med drepte og hardt skadde skjer i andre og tredje kvartal
- 73 prosent av vegtrafikkulykkene skjer utenfor tettbygdstrøk

Drepte og hardt skadde i Hedmark 2012-2016:

- 2/3 ble drept eller hardt skadd i en møte- eller utforkjøringsulykke
 - 27 % møteulykker
 - 38 % utforkjøringsulykker
- 40 % av ulykkene med drepte og hardt skadde skjedde på europa- og riksvegnettet
 - 60 % av møteulykkene med drepte og hardt skadde skjedde på europa- og riksvegnettet
- 50 % av ulykkene med drepte og hardt skadde skjedde på fylkesvegnettet
 - 54 % av utforkjøringsulykkene med drepte og hardt skadde skjedde på fylkesvegnettet, mange av ulykkene på lavtrafikkerte fylkesveger.

- 42 % av ulykkene med drepte eller hardt skadde på fylkesvegnettet var utforkjøringsulykker

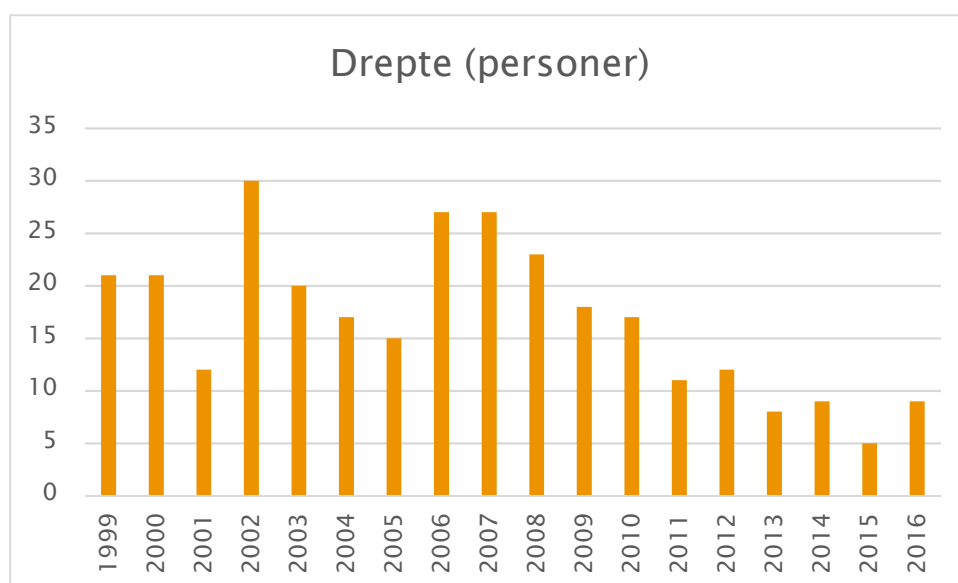
2.6 Samfunnsøkonomiske kostnader med trafikkulykker

I tillegg til de menneskelige lidelsene, representerer trafikkulykker en stor samfunnsøkonomisk kostnad. Finansdepartementet (Finansdepartementets Rundskriv R-109/14) og Transportøkonomisk institutt (TØI-rapport 1053c/2010) har beregnet kostnadene ved vegtrafikkulykker, omregnet til 2016-kroner:

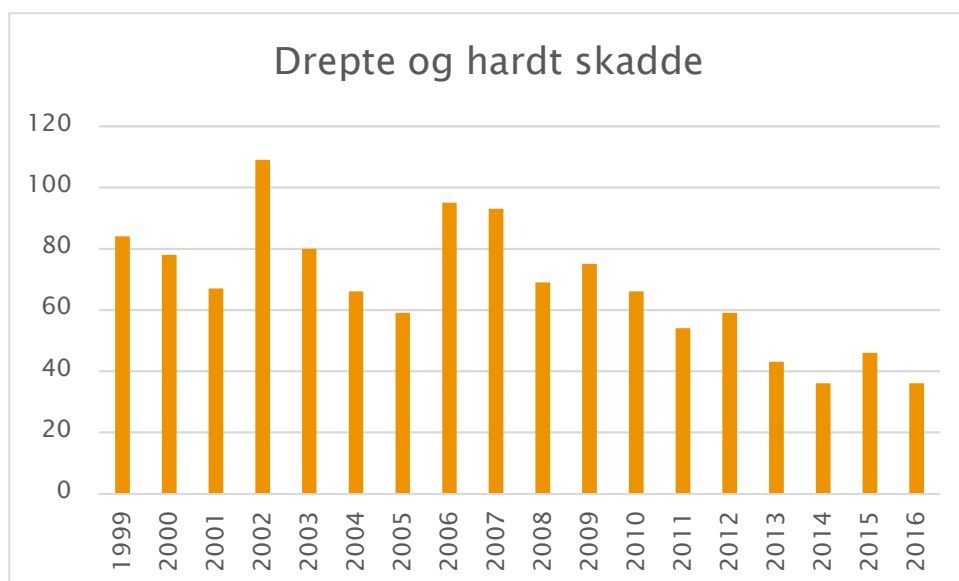
Skadetilfelle	Kostnader i 2009-kroner
En drept	30 220 000
En hardt skadd	12 500 000
En lettere skadd	725 000
Kun materiell skade	35 400

Figur 11: Ulykkeskostnader per skadetilfelle etter skadegrad.

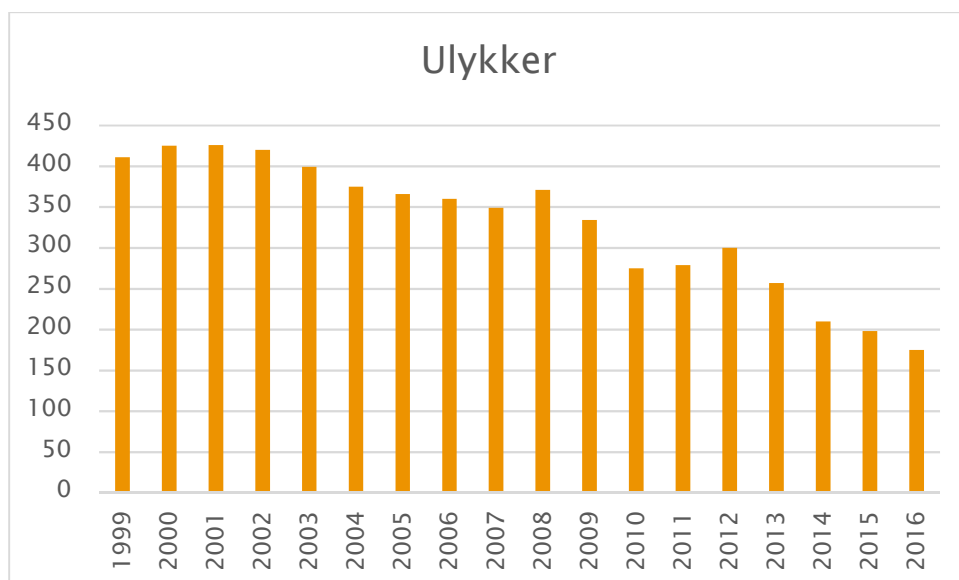
2.7 Tabeller som viser ulykkesutvikling i Hedmark fra 1999–2016



Figur 12: Antall drepte i trafikkulykker i Hedmark fra 1999-2016



Figur 13: Antall drepte og hardt skadde i Hedmark fra 1999-2016



Figur 14: Antall ulykker i Hedmark fra 1999-2016

3. Visjon og mål for trafikksikkerhetsarbeidet

3.1 Nullvisjonen

Trafikksikkerhetsarbeidet i Norge bygger på en visjon om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller hardt skadde i vegtrafikken. Nullvisjonen er en visjon - ikke et mål – og skal være noe å strekke seg etter.

Nullvisjonen bygger på tre grunnpilarer:

- Etikk – ethvert 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 tåleevne og mentale forutsetninger er kjent og skal legges til grunn for utforming av vegsystemet. Kunnskapen om vår begrensede mestringsevne i trafikken og tåleevne i en kollisjon skal legge premissene for valg av løsninger og tiltak. Vegtrafikksystemet skal lede trafikantene til sikker adferd og beskytte dem mot alvorlige konsekvenser av normale feilhandlinger.
- Ansvar – trafikanter, myndigheter og andre som kan påvirke trafikksikkerheten, har delt ansvar. Trafikantene har ansvar for egen adferd; de skal være aktsomme og unngå bevisste regelbrudd. Myndighetene skal tilby et vegsystem som legger til rette for mest mulig sikker adferd og beskytter mot alvorlige konsekvenser av normale feilhandlinger. Kjøretøyprodusentene har ansvar for å utvikle og produsere trafikksikre kjøretøy. Andre aktører, som politiet og ulike interesseorganisasjoner, har også ansvar for å bidra til best mulig sikkerhet.

3.2 Nasjonale mål og strategier

Nasjonal transportplan 2018 – 2029 viser Stortingets ambisjonsnivå for transportsektoren fram til 2030 og angir hvor raskt vi skal nærme oss nullvisjonen. Den sier at det maksimalt skal være 350 drepte og hardt skadde i vegtrafikken i 2030. Det betyr en reduksjon på om lag 60 prosent sammenlignet med ulykkestallene for 2012 – 2015.

I Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018–2021 er det satt mål for utviklingen innenfor 13 ulike innsatsområder, der tilstandsendringer er av vesentlig betydning for antall drepte og hardt skadde.

Til sammen er 136 tiltak definert i planen og skal bidra til at målene nås. Ambisjonsnivå og prioriteringer er i samsvar med de ulike aktørenes interne styringsdokumenter. I første rekke gjelder dette

- Statens vegvesens handlingsprogram 2018-2023 (2029)
- Strategiplan for polititjeneste på veg 2016-2019
- Trygg Trafikks Strategiplan 2018-2021
- Fylkeskommunale styringsdokumenter som Handlingsplan for fylkesvegnettet og fylkeskommunale trafikksikkerhetsplaner
- Kommunale trafikksikkerhetsplaner (for de sju storbykommunene)

Oversikten nedenfor er hentet fra Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018–2021.

Innsatsområde	Indikator	Dagens tilstand	Tilstandsmål
Fart (kapittel 4.2)	Andel av kjøretøyene som overholder fartsgrensene	57,2 % (2016)	70 % (2022)
Rus (kapittel 4.3)	Andel av trafikkarbeidet som utføres under påvirkning av alkohol over 0,2 promille	0,2 % (2016/2017)	0,1 % (2026)
	Andel av trafikkarbeidet som utføres under påvirkning av narkotika over straffbarhetsgrensen	0,6 % (2016/2017)	0,4 % (2026)
Bilbelte/sikring av barn i bil (kapittel 4.4)	Andel førere og forsetepassasjerer som bruker bilbelte i lette kjøretøyer	97,2 % (2017)	98 % (2022)
	Andel barn i alderen 1–3 år som er sikret bakovervendt i bil	63 % (2017)	75 % (2022)
	Andel førere av tunge kjøretøyer som bruker bilbelte	84,3 % (2017)	95 % (2022)
Barn (0–14 år) (kapittel 5.2)	Antall drepte barn (0–14 år) i trafikken	4 (2017)	0 (minst ett år i 2018–2021)
Ungdom og unge førere (kapittel 5.3)	Risiko for bilførere i aldersgruppen 18–19 år for å bli drept eller hardt skadd per kjørte km		–30 % ^A
Eldre trafikanter og trafikanter med funksjonsnedsettelse (kapittel 5.4)	Risiko for bilførere i aldersgruppen 75+ for å bli drept eller hardt skadd per kjørte km		–30 % ^A
	Risiko for fotgjengere i aldersgruppen 75+ for å bli drept eller hardt skadd i trafikkulykker per gåkm		–30 % ^A

Innsatsområde	Indikator	Dagens tilstand	Tilstandsmål
Gående og syklende (kapittel 6.2)	Antall km i tilknytning til riksveg og fylkesveg som tilrettelegges spesielt for gående og syklende	Samlet i planperioden: 165 km på riksveg (2018–2021) ^B 230 km på fylkesveg (2018–2021)	
	Andel syklister som bruker sykkelhjelme	58,8 % (2017)	70 % (2022)
	Andel fotgjengere som bruker refleks på belyst veg i mørke	40 % (2017)	50 % (2022)
Motorsykel og moped (kapittel 6.4)	Risiko for å bli drept eller hardt skadd for MC- og mopedførere per kjørte km		–30 % ^A
Transport med tunge kjøretøyer (kapittel 6.4)	Andel tunge kjøretøyer med tillatt totalvekt over 7500 kg som blir godkjent i periodisk kjøretøykontroll uten hverken 2er eller 3er feil	23,2 % (2017)	30 % (2022)

Møteulykker og utforkjøringsulykker (kapitel 7.2)	Andel av trafikkarbeidet på riksveger med fartsgrense 70 km/t eller høyere som foregår på møtefrie veger	49,3 % <i>per 1/1–2018</i>	54,1 % <i>per 1/1–2022</i>
	Antall km riksveg med fartsgrense 70 km/t eller høyere som er gjennomgått og som tilfredsstiller minstestandarden i NTP med tanke på å forhindre alvorlige utforkjøringsulykker		1 500 km (utbedres i 2018–2023) ^c
Kjøretøy-teknologi (kapitel 8.3)	Andel av trafikkarbeidet som utføres med biler som har automatisk nødbrems (AEB)	14,4 % (2017)	25 % (2022)
	Andel av trafikkarbeidet som utføres med biler som har feltskiftevarsler	39,2 % (2017)	52 % (2022)
	Andel av trafikkarbeidet som utføres med biler som har automatisk nødbrems for å forhindre kollisjon med fotgjengere og syklist (fotgjenger-AEB)	14,4 % (2017)	25 % (2022)
Systematisk og samordnet trafikksikkerhetsarbeid i fylkeskommuner og kommuner (kapitel 9.2)	Antall kommuner som er godkjent som Trafikksikre kommuner	43 <i>pr 6/10–2017</i>	125 <i>pr 1/1–2022</i>

^a Vi velger å bruke tall for seksårsperioden 2018–2023 for å få samsvar med tall i Statens vegvesen sitt handlingsprogram for 2018–2023 (2029)

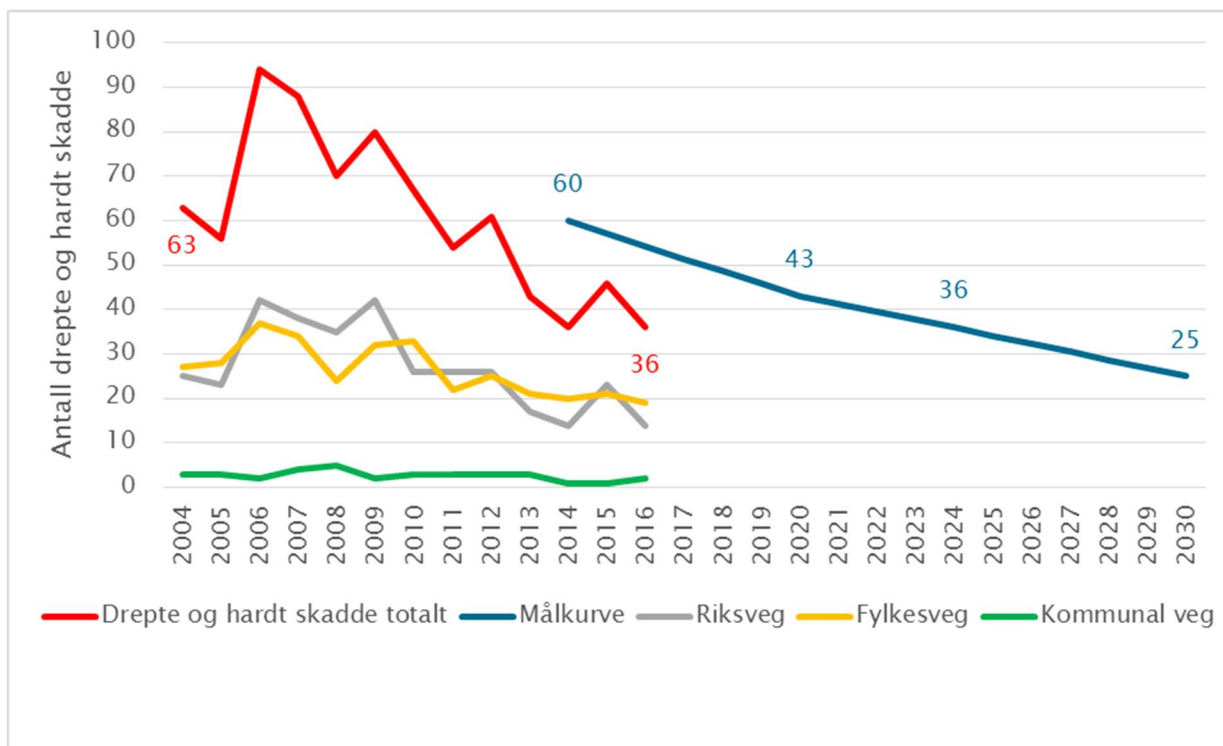
^c Reduksjon i perioden 2018–2021 sammenliknet med perioden 2013–2016

^d Samlet behov for utbedring er 5700 km

3.3 Mål for Hedmark

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

I tillegg til nasjonale strategier må Trafikksikkerhetsplan for Hedmark ta utgangspunkt i situasjonen i eget fylke og finne viktige satsingsområder med bakgrunn i denne. HTU utarbeider tiltak som kan gi resultater innen det enkelte satsingsområde.



Figur 15: Målkurve for Hedmark hentet fra Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på veg 2018 – 2021.

3.3.1 Handlingsprogram for fylkesveger i Hedmark

Handlingsprogram for fylkesveger 2018 – 2021 bygger på målsettinger og strategier beskrevet i Regional samferdselsplan 2012 – 2021. Planen er utarbeidet i god dialog med berørte parter og interessenter. Mål for perioden er økt digital tilgjengelighet, bedre fremkommelighet og redusert antall trafikkuulykker. Hovedsatsingsområder for handlingsprogrammet er økt tilrettelegging for gående og syklende, samt fokus på å innhente forfall på fylkesvegnettet.

Trafiksikkerhetstiltakene på vegnettet er prioritert med utgangspunkt i ulykkeregistreringer, risikovurderinger og trafiksikkerhetsinspeksjoner (ts-inspeksjoner). Aktuelle tiltak er basert på faglig vurdering. Hovedsatsingsområder er:

- Ts-tiltak mot utforkjøringsulykker. Tiltak definert etter ts-inspeksjoner og utbedring av kurver.
- Vegbelysning.
- Sikring av gangfelt i 50- soner.
- Kontroll- og kjettingplasser
- Kryssutbedringer, ombygging begrunnet i trafiksikkerhet og bedre framkommelighet
- Forkjøringsregulering av fylkesvegnettet
- Uspesifiserte, mindre tiltak som forsterket oppmerking, fartsdempende tiltak, kortere rekkverkstrekninger, småtiltak i kryss, etablering av gangfelt, venteplasser for skolebarn mm.

4. Særskilte satsingsområder i Hedmark

Med utgangspunkt i nasjonale mål, kampanjer og situasjonen for Hedmark, velger HTU noen satsingsområder som utgangspunkt for sitt arbeid.

HTU utarbeider Tiltaksplan for trafiksikkerhet i Hedmark for å følge opp satsingsområdene, først for perioden 2018 - 2019. Tiltaksplanen angir konkrete tiltak som de ulike etatene og organisasjonene forplikter seg til å gjennomføre innenfor gitte rammer og frister. Ved utgangen av 2019 utarbeides en ny tiltaksplan for siste del av planperioden.

4.1 Satsingsområder hvor HTU er involvert

4.1.1 Skolestartkampanjen



Den årlige skolestartkampanjen består av skilting, informasjon og kontrollvirksomhet. Foreldre som kjører ungene sine utgjør fortsatt en risiko på skolevegen og i skoleområdene. Det viktigste elementet i kampanjen – og det beste enkeltstående trafiksikkerhetstiltaket i Hedmark – er den oransje skolesekken som gis til alle førsteklassinger og gjør dem til "levende fareskilt" i trafikken.

Det må arbeides videre både med fysiske tiltak – etablering av hjertesoner - og med bedre involvering av foreldrene for å redusere trafikken i skoleområdene.

Målet er trygg skoleveg uten ulykker.

4.1.2 Trygt hjem

"Trygt hjem" er et trafiksikkert tilbud om offentlig transport hjem fra fest i helgene, i forbindelse med høytider og fra spesielle ungdomsarrangementer. Tilbudet gjelder ungdom i alderen 15 – 21 år og er godt etablert i Hedmark. Vel 7000 unge kommer hvert år trygt hjem med taxi. Det arbeides kontinuerlig for å tilpasse retningslinjene slik at ordningen fungerer effektivt i forhold til behov og innenfor vedtatt økonomisk ramme.

Målet er å unngå ulykker med ungdom involvert i helgene, ved at flere velger taxi framfor å sitte på med uerfarne og tilfeldige sjåfører.

4.1.3 På to og fire (hjul) – prosjekt i samarbeid med motorungdom i Elverum

I samarbeid med ressurspersoner og ungdom i Elverum har Hedmark trafiksikkerhetsutvalg (HTU) satt i gang prosjektet «På to og fire». Bakgrunn for prosjektet er den stygge ulykken på riksveg 25 ved Hernes i 2015, der tre unge mennesker mistet livet. Bare sjåføren brukte bilbelte riktig. Ulykken avdekket en trafikkultur blant en del unge i Elverum som HTU ønsket å ta tak i. Det første prosjektåret var tiltakene i hovedsak rettet mot ungdom på moped/lett MC. Fra september 2017 er innsatsen også rettet mot ungdom med bil.

Etter modell fra Ringsakerprosjektet må alle som deltar i prosjektet skrive kontrakt med politiet om å kjøre slik at de ikke utsetter seg sjøl eller andre for unødig fare, og slik at de ikke pådrar seg anmerkninger fra Statens vegvesen eller politiet.

Målet er å unngå flere ulykker med ungdom involvert i Elverum. Målet skal nås gjennom samarbeid og dialog for økt bevissthet og atferdsendring.



BILDET: Fra demonstrasjon av en trafikkulykke ved Trysil ungdomsskole 2016. Foto: Marit Nyhuus

4.1.4 Russ

Russ er en utsatt trafikantgruppe. Bilene er ofte gamle, sjåførene har liten kjøree erfaring, det er mange passasjerer og høy stemning i bilen. Alt dette bidrar til økt risiko for alvorlige trafikkulykker. Noen biler har gått som russebil i flere år og kan med fordel skiftes ut. Alle videregående skoler i Hedmark har trafikksikkerhet på agendaen i russetida. Opplegget gjennomføres i samarbeid med politiet, Statens vegvesen, Trygg Trafikk og helsesøster. Det inviteres til samling med russestyrene for informasjon og planlegging om høsten, for å motivere til skolebesøk og trafikksikkerhetsdager før russetida starter om våren. Statens vegvesen tilbyr gratis veiledning og kontroll av alle russebiler. Ved noen skoler får russen tilbud om å prøve bilen og egne ferdigheter på NAFs øvingsbaner, samt å skrive kontrakt med politiet om prikkfri kjøring i russetida.

Målet er at russetida skal bli en positiv opplevelse fri for ulykker.

4.1.5 Samarbeid med frivillige aktører

Frivillige aktører er viktige i trafikksikkerhetsarbeidet. Gjennom foreldreutvalg i skoler og barnehager, idrettslag, fotballklubber, ulike speider- og friluftsansjoner, ideelle organisasjoner og andre foreninger kan HTU nå ut til svært mange med informasjon og holdningsskapende arbeid. Arbeidet kan styrkes og en egen samling for felles innsats i regi av frivillige organisasjoner bør gjennomføres i perioden.

I mange kommuner er motorklubber og - organisasjoner en viktig samarbeidspartner for å nå ungdom som er spesielt motorinteresserte, eller rånere. Målet er bevisstgjøring for gode holdninger, endret adferd og trygge voksne rollemodeller.

4.1.6 Samarbeid med grunneiere

Gjengroing er en økende utfordring både i kulturlandskapet og på vegkantene i Hedmark. Trær som etter hvert blir store skaper dårlig sikt, sen snø- og ismelting og dermed trafikkfarlige situasjoner. Sammen med grunneiere ønsker HTU å finne enkle tiltak for sikrere veger. Det kan være vegetasjonsrydding for bedre sikt, fjerning av stein og stolper i vegkantene og å skape rom for gående og syklende ved å rydde stier og tråkk. Bredeutvidelse for å gi plass til gående og syklende på vegkanten er et alternativ der dette lar seg gjøre. Det kan være aktuelt å finne prøveområder for ulike tiltak. Målet er økt trafiksikkerhet på lokale veger.

4.2 Viktige satsingsområder i regi av samarbeidsaktørene

4.2.1 Trafikkopplæring i skole og barnehage

Nasjonal transportplan har et eget kapittel om barn og unge – Barnas transportplan. Trafikkopplæring i barnehage og skole er viktig i arbeidet for økt trafiksikkerhet. Grunnlaget for bevisste og varige holdninger legges i barneårene, trafikkdannelsen må derfor starte tidlig. Tidlig innsats har to mål for øyet:

- Barn og unge lære hva som er trygt og hva som er farlig slik at de unngår ulykker i et kortsiktig perspektiv.
- Kontinuitet og progresjon i opplæringen øker forståelsen for trafiksikkerhet både nå og i et fremtidsperspektiv.

Rammeplanen for barnehagene og kunnskapsløftet i skolen er retningsgivende for trafikkopplæringen. Opplæringen i rammeplanen knyttes til fagområder innen blant annet kommunikasjon, bevegelse og helse, natur, miljø og teknikk, nærmiljø og samfunn, antall og form. Opplæringen i kunnskapsløftet knyttes til kompetansemålene i kroppsøving etter 4. trinn og 7. trinn, der elevene skal kunne følge trafikkregler for fotgjengere og syklister og kunne praktisere trygg bruk av sykkel som fremkomstmiddel.

Like viktig som selve trafikkopplæringen er at barnehagen og skolen etablerer trafiksikre rutiner for å trygge barna i barnehage- og skoletiden, og at det etableres et samarbeid mellom barnehagen/skolen og foreldrene.

Trygg Trafikk har ansvar for informasjon, kurs og veiledning rettet mot barnehageansatte og førskolelærerstudenter. Kurs for barnehageansatte skal motivere til trafikkopplæring i barnehagene, gi gode ideer og styrke trafikk-kompetansen. For å styrke trafikkopplæringen i grunnskolen er det viktig at kompetansemålene i Kunnskapsløftet gjøres kjent, at det informeres om trykte og digitale læringsressurser, samt å bidra til nettverksarbeid for lærere og aktiviteter for elevene på de ulike trinn. Trygg Trafikk gjennomfører forelesninger for barnehagelærerstudenter og lærerstudenter på Høgskolen Innlandet.

I samarbeid med Trygg Trafikk jobber flere barnehager i Hedmark for å oppnå status som «Trafikksikker barnehage». Furunabben barnehage i Våler ble i 2013 kåret til den første trafikksikre barnehagen i Norge, og stadig flere kommer etter.

Valgfag Trafikk ble innført i ungdomsskolen fra høsten 2013. I Hedmark tilbys dette valgfaget på over halvparten av skolene. Valgfaget gir elevene mulighet til å gjennomføre trafikalt grunnkurs i skoletida

4.2.2 Bussvett

Fra 2013 er det påbudt med setebelte i alle busser. Det er etablert et samarbeid mellom Statens vegvesen, Trygg Trafikk og Hedmark Trafikk som skal gi gode sjåførere og økt bruk av sikkerhetsutstyr på skolebussen. Kapasiteten må være stor nok til å gi alle elever plass på bussen. HTU vil arbeide for å få alkolås i alle skolebusser.

Tiltak for bruk av sikkerhetsbelte i buss er nødvendig overfor alle aldersgrupper. Når målet er styrket kollektivtilbud og flere passasjerer på bussen, må sikkerheten ivaretas.

Målet er at det skal være trygt å ta bussen.

4.2.3 Hjertesoner

For å motivere barn og unge til å gå og sykle, er det ønskelig å skape bilfrie soner, også kalt «hjertesoner», rundt skolene. «Hjertesonen» skal først og fremst sikre en trygg og attraktiv skoleveg, men kan også bidra til at barn og unge får fysisk aktivitet i løpet av dagen.

Barn som blir kjørt til skolen bør slippes av på markerte stopp- og hentesteder (droppsoner) utenfor denne sonen. Dette vil skape trygghet og kan inspirere til samarbeid mellom foreldre, elever og skoleledelse. Arbeidet med «Hjertesoner» kan involvere tiltak som for eksempel etablering av følgegrupper, eget informasjonsopplegg og involvering av barna i ulike aktiviteter.

Det er et nasjonalt mål at 80 prosent av elevene skal gå eller sykle til skolen.

4.2.4 Trafikksikker kommune

Trygg Trafikk har etablert «Trafikksikker kommune» som et kvalitetsstempel for å få kommunene til å drive systematisk og helhetlig trafikksikkerhetsarbeid. For å oppnå status som trafikksikker kommune, må kommunen implementere trafikksikkerhetskriterier i hele sin virksomhet og i den enkelte sektor spesielt. Ansvaret skal forankres hos politisk og administrativ ledelse. Kommunen skal ha et utvalg med ansvar for trafikksikkerhet, innarbeide regler for reiser og transport i kommunens regi, involvere kommunens arbeidsmiljøutvalg (AMU), ha oppdatert ulykkesstatistikk, innarbeide trafikksikkerhet som del av folkehelsearbeidet og ha et godt system for å behandle søknader om skoleskyss. I tillegg skal kommunen oppfylle definerte kriterier innen den enkelte sektor, herunder barnehage, skole, teknisk avdeling, planavdeling, kulturavdeling, kommunelegen og helsestasjonen. Arbeidet skal være forankret i en oppdatert og politisk vedtatt trafikksikkerhetsplan med rullerings- og rapporteringsrutiner.

Godkjenning som «Trafikksikker kommune» er et bevis for at kommunen jobber godt, målbevisst og helhetlig for å forebygge ulykker. Godkjenningen gjelder for tre år av gangen og kan fornyes.



BILDET: Ringsaker kommune ble godkjent som trafikksikker kommune i desember 2017, som en av de første i Hedmark. Trafikksikkerhetsarbeidet er forankret i hele kommunens virksomhet. (Bilde hentet fra kommunens hjemmeside).

4.2.5 Sett grenser – si ifra!



Sett grenser - si ifra! er et pedagogisk opplegg i regi av Statens vegvesen, som skal motivere ungdom til å tørre og si ifra når de føler seg utrygge som passasjerer med uerfarne og risikosøkende sjåførere. Tiltaket retter seg mot ungdom mellom 16 og 24 år og gjennomføres med skolebesøk i VG2-klassene. Under skolebesøkene utfordres de unge i forhold til

egne holdninger og erfaringer og hva de aksepterer av adferd hos andre. Skolebesøkene er tilrettelagt av relasjonsterapeut Bjørn Smith-Hald og har vært et tilbud i Hedmark siden 1998, tidligere som Si fra-kampanjen. Samtlige videregående skoler i fylket takker hvert år ja til besøk. Tilbakemeldingene fra elever og lærere er svært gode. Mer enn 40.000 elever har til nå deltatt i skolebesøkene.

Målet er at mot og tydelig kommunikasjon skal bidra til færre ungdomsulykker.

4.2.6 Eldre trafikanter

Statens vegvesen vil fortsatt prioritere kurs for eldre trafikanter, ha fokus på eldre som fotgjengere og legge til rette for økt omfang av kjøreprøver i forbindelse med helsevurderinger. Trafikksikkerhetskurs for eldre fotgjengere skal videreutvikles, organiseres og gjennomføres i samarbeid med Pensjonistforbundet.

Statens vegvesen vil fortsatt arbeide for å øke deltakelsen på oppfriskningskurset Bilfører 65+. HTU mener at bruk av el-sykkel og kunnskap om blindsoner må inngå i kursingen av eldre. Eldreråd og pensjonistforeninger kan i sterkere grad engasjeres for å motivere flere til å delta på kursene. Målet er å redusere antall ulykker med eldre involvert.

4.2.7 Refleks

Det finnes utallige reflekser i Norge, likevel er det bare fire av ti voksne som bruker den. I Hedmark samarbeider Statens vegvesen, Trygg Trafikk og frivillige organisasjoner om aktiviteter på refleksdagen i oktober, samt om informasjon og utdeling av refleks i forbindelse med publikumsrettet virksomhet gjennom året.

Målet er at flere skal bruke refleks i mørketida.

4.2.8 Sykkelhjelmer

Trygg Trafikk vil i løpet av planperioden gjennomføre en egen sykkelhjelmkampanje med mål om å redusere tallet på hodeskader blant sykklistene.

4.2.9 Venner på veien

Trafikksikkerhetskampanjen "Venner på veien" retter seg mot barn i første og andre klasse på barneskolen. Opplegget innebærer at en sjåfør med tungbil besøker skolen og kommer i direkte kontakt med elevene. Kampanjen ble startet av Tore Velten (Tore Velten Transport) i Hernes. Den gjennomføres nå av medlemmer i Norges Lastebileier-Forbund rundt i hele landet, med mål om å besøke to skoler per fylke hvert år. Undervisningen gjennomføres i to deler, første del i klasserommet og andre del ute i skolegården.

Målet er å lære barna hvordan de skal forholde seg til store lastebiler i trafikken.



BILDET: Tore Velten fra Hernes fikk allerede i 2002 Ludvigprisen for sitt engasjement og arbeid med å få de minste skolebarna til å forstå hvor stor lastebilen er og hva som menes med blindsoner. Foto: Rune Hagen, Østlendingen

4.2.10 Fair Transport

Fair Transport er et forpliktende kvalitetsprogram for vegtransportører. Programmet skal motvirke usunne holdninger som bidrar til flere ulykker, organisert transportkriminalitet, skjeve konkurranseforhold og sosial dumping i transportkjeden.

Ved å bevisstgjøre transportkjøperne om sitt medvirkeransvar og samtidig tilby statlige, kommunale og private transportkjøpere et verktøy som sikrer anskaffelse av bærekraftige transporttjenester, ønsker NLF å gjøre kjøp av samfunnsansvarlig kvalitetstransport mer anerkjent og tilgjengelig.

For å være en Fair Transport-bedrift må transportøren ha:

- Godkjent trafikk sikkerhetsprogram
- Opplæring i utslippsvennlig kjøreadferd
- Fullverdig HMS-system
- Program for bærekraftig bedriftsledelse, herunder arbeidsmiljø og sosialt ansvar

Programmet har som mål å styrke trafikk sikkerheten, senke utslipp av miljø- og klimagasser og bedre sjåførenes sosiale forhold.

4.2.11 Landbruksmaskiner på vegen

Som følge av omstruktureringen i landbruket har det skjedd en markert økning i transport av tunge landbruksmaskiner på vegene. I takt med økt størrelse på eiendommene, har også traktorer og redskap blitt større. I travle onnetider kan det være fort gjort å overse høyden på utstikkende redskap og forsvarlig sikring av last. Store landbruksmaskiner skaper kø og kan føre til trafikkfarlige situasjoner. Med erfaring fra senere års kontrollvirksomhet og statistikk har Statens vegvesen, Utekontrollen, innledet samarbeid med bondeorganisasjonene for å informere om regelverk og øke bevisstheten i forhold til transport av maskiner og utstyr på vegen.

Målet er å forebygge ulykker gjennom direkte dialog og opplæring. Samtidig er det viktig at bilistene viser nødvendig hensyn, ikke minst i onnetider.

4.2.12 Vilt og trafikk

Hedmark er det fylket i landet som har flest vilt påkjørsler med elg og rådyr involvert. Hedmark fylkeskommune er ansvarlig for prosjektet Vilt og trafikk, som omfatter aksjonsdager, annonsering, varsling og informasjon/gule viltbånd til bilistene. Prosjektet gjennomføres i samarbeid med Statens vegvesen, politiet og Trygg Trafikk. Det er etablert et prosjektforum der kommunene, mattilsynet, fallviltgrupper, bønder, skogeiere og elgregionene deltar.

Målrettet, lokal informasjon i de viktigste trekkperiodene kan bidra til å redusere antall vilt påkjørsler. Særlig må utenbygds bilister gjøres mer bevisst på viltfaren slik at de viser hensyn og senker farten når de ser at spor krysser vegen. Varsling om viltulykker og arbeid med å jage ut vilt som har forvillet seg innenfor viltgjerdene må respekteres. Digitale

skilttavler (friteksttavler) kan være et tiltak for å orientere om viltfaren langs særlig utsatte strekninger.

Målet er økt oppmerksomhet og færre viltpåkjørslar.



BILDET: Klart til aksjon og informasjon til trafikantene på Husum kontrollstasjon i november 2017. Foto: Marit Nyhuus

4.2.13 MC-dagen

MC utgjør bare fem prosent av kjøretøyparken i Norge, men er involvert i 20 prosent av dødsulykkene i trafikken. Det har vært en positiv utvikling etter 15 år med målrettet arbeid, men motorsyklister er fortsatt mer ulykkeutsatt sammenlignet med andre grupper i trafikken.

Statens vegvesen gjennomfører – sammen med blant andre NMCU og NAF MC - en rekke tiltak rettet mot MC-førere. Tiltakene omfatter føreropplæring, holdningskampanjer, rapportering av «vegfeller», lavterskel førerkurs og riktig bruk av hjelm og verneutstyr. I Hedmark samarbeider Statens vegvesen og NMCU Hedmark om en årlig trafikksikkerhetsdag.

Målet er færre ulykker med MC involvert.

4.3 Lokale trafikksikkerhetstiltak

Kommunenes ansvar for trafikksikkerhet er i stor grad knyttet til utformingen av lokalsamfunn som beskytter mjuke trafikanter. Kommunene har hovedansvaret for at barn og unge har sikker skoleveg og kan ferdes trygt i eget nærmiljø.

HTU vil påpeke at det må gis mulighet til alternativ utforming, standard og tilrettelegging for gang og sykkelveger i kommunene. Som et alternativ til fartshumper i byer og tettbygde strøk bør det i større grad åpnes for å velge innsnevring, trafikkøyer og andre fysiske tiltak i vegbanen som kan redusere hastigheten.

Erfaring viser at det kommunale trafikksikkerhetsarbeidet må være sektorovergripende og forankret i kommunens øverste politiske og administrative ledelse for å bli prioritert i budsjettarbeidet. Ansvarsforholdene må være klarlagte og det må være gode rapporteringsrutiner.

Målet er bevisste kommuner og trygge lokalsamfunn.

4.3.1 Kommunale trafikksikkerhetsplaner – Trafikksikker kommune

20 av 22 kommuner i Hedmark har trafikksikkerhetsplan. Flere kommuner er i gang med revidering av sin plan. De fleste planene har status som temaplan eller kommunedelplan. Ut fra gjeldende lover og forskrifter er det utarbeidet kriterier som bør legges til grunn for et grundig og helhetlig trafikksikkerhetsarbeid i kommunene. Kommunale planer må være realistiske i forhold til kommunenes utfordringer og planressurser.

Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg (2018-2021) har som mål at 125 kommuner skal være godkjent som Trafikksikker kommune innen 2022.

4.3.2 Barnas transportplan

Nasjonal transportplan 2018-2029 inneholder for første gang et eget kapittel om Barnas transportplan. Barn og unge har i dag lovfestet rett til å bli hørt i all plan- og byggesaksbehandling. Registreringer foretatt av barn og unge gjennom for eksempel digitalt barnetrakk, kartlegger hvor de faktisk beveger seg, hvilke veger de bruker til skole og fritid og hvilke utfordringer de ser. I Hedmark er Ungdommens fylkesting og barn og unges kommunestyre etablerte fora for påvirkning. Barnas transportplan inneholder tydelige forventninger om at føringene skal følges opp i regional og lokal planlegging. Målet er at barn og ungdom skal kunne ferdes trygt i eget lokalmiljø.

4.3.3 Sykkelbyer

I Nasjonal sykkelstrategi 2014 - 2023 er det et mål at alle byer og tettsteder med innbyggertall over 5000 skal kunne bli sykkelbyer. Sykkelstrategien skal gjøre det sikrere å sykle, og sykkelandelen i byene bør øke til 10 - 20 % for å nå målet om 8 % sykkelandel nasjonalt. I Hedmark er det fire sykkelbyer: Hamar, Elverum, Kongsvinger og Brumunddal. Alle sykkelbyene mottar tilskudd fra fylkeskommunen gjennom Handlingsprogram for fylkesveger 2018 – 2021 (23). Sykkelbysatsingen videreføres i planperioden i samarbeid mellom kommunene, Statens vegvesen og Hedmark fylkeskommune.

4.3.4 Støtte til tiltak i kommunene

Hedmark fylkesting avsetter årlig en sum til trafikksikkerhetstiltak i kommunene, særlig knyttet til skoleveg. Midlene fordeles av HTU etter søknad. Kommunen eller etablerte veglag og andre lokale organisasjoner kan søke. Det er et krav at kommunen skal garantere for en egenandel på minimum 40 prosent av kostnadene.

4.4 Tiltaksområder

HTU vil i planperioden videreføre tiltak som er iverksatt og arbeide kontinuerlig for å initiere og etablere nye, målrettede tiltak innen følgende områder:

- Trafikantpåvirkning
 - Barn
 - Ungdom
 - Den vanlige bilist og trafikant
 - Tungbilsjåfører og bussjåfører
 - MC-førere
 - Eldre
 - Trafikanter med annen trafikkultur
- Økt bruk av sikringsutstyr
 - Bilbelte – nasjonal kampanje
 - Sikring av barn i bil – gjennom helsestasjoner, barnehager, skoler og FAUer
 - Bruk av setebelte i buss – «Bussvett-kampanjen» og samarbeid med frivillige
 - Refleks
- Fart – nasjonal kampanje
- Bilister/syklister – gjennom «delveien-kampanjen»
- Distraksjoner – nasjonal kampanje fra 2018
- Reduksjon av kjøring i ruspåvirket tilstand
 - Alkolås i alle skolebusser
- Fotgjengerulykker – særlig rettet mot eldre
- Gangfelt – bevisstgjøre fotgjengere på sitt ansvar for å bli sett
- Sikrere tungtransport – tiltak i regi av Norges Lastebileierforbund
- Viltulykker – gjennom prosjektet Vilt og trafikk
- Økt fokus på kollektivtransport
- I samarbeid med bondeorganisasjonene videreutvikle tiltak for opplæring og økt bevissthet om transport og utstyr på vegene
- I samarbeid med grunneiere sette i verk prøveprosjekt for bedre sikt og færre trafikkfeller på mindre veger
- Trafikksikkerhetsarbeid i kommunene – Trafikksikker kommune
- Fysiske tiltak
 - Tilrettelegging av busstopp
 - Hjertesoner rundt skolene

- Gode rasteplasser, også om vinteren
- Krav til vedlikehold, sideterreng og siktsoner
- Alternativer til salting av veg

4.5 Tiltak på sentralt plan

HTU vil påpeke at det finnes mange tiltak som kan ha god effekt, men som må gjennomføres på sentralt plan. Utvalget ser behov for følgende tiltak:

- Flere FOU-prosjekter; forskning og prøveprosjekter for mer kunnskap om virkningen av tiltak / tiltak i kombinasjon
- Graderte førerkort for motorsykkel – for å få førerkort for tung motorsykkel må det dokumenteres kjøreefaring på lett sykkel
- Målrettede tungbilkontroller for å luke ut farlige transportører, kjøretøy og sjåfører

4.6 Koordinering og evaluering

Det samarbeides godt innen trafikksikkerhetsarbeidet i Hedmark, men det er stadig behov for ytterligere koordinering av arbeidet. I Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018-2021 heter det at fylkeskommuner og storbykommuner vil tilrettelegge for aktivt samarbeid mellom etater og organisasjoner for å forene krefter og arbeide målrettet med trafikksikkerhet på lokalt og regionalt nivå. I tillegg skal det etableres en møteplass for «best practice» for det fylkeskommunale trafikksikkerhetsarbeidet.

I Hedmark er det naturlig at HTU utvikler og tar rollen som samarbeidsorgan.

HTU kan bli flinkere til å evaluere egne tiltak og be om evaluering av tiltak som støttes.

4.7 Økonomi

HTU finansieres gjennom midler avsatt på fylkesvegbudsjettet. I økonomiplanen for 2018 – 2021 er det avsatt 3,730 millioner kroner årlig til utvalget. Av dette brukes cirka 2,6 millioner til Trygt hjem. I tillegg bevilger fylkestinget årlig 800.000 kroner som fordeles av HTU etter søknad fra kommuner og lokale vegforeninger som «Tilskudd til kommunale TS-tiltak».

5. Aktører i trafikksikkerhetsarbeidet i Hedmark

Etatene og organisasjonene som er representert i HTU har egne virksomhetsplaner med intern rapportering. Virksomhetsplanene sammenholdes med HTU sine planer, og målrettes og forsterkes i den grad det er hensiktsmessig. Det gjelder særlig kontrolloppgaver, kampanjer, opplæring og annen virksomhet som har sammenfallende målgrupper og målsettinger.

HTU foretar ved utgangen av hvert år en gjennomgang av tiltaksplanen og rapporterer på status for det enkelte tiltak.

5.1 Fylkeskommunen

Fylkeskommunen har ansvar for:

- Samferdsel/kollektivtrafikk
- 3865 km fylkesveger (vegeier)
- Arealplanlegging – fylkesplan
- Samordnet trafikksikkerhetsarbeid i fylket
- Opplæringstiltak og holdningsskapende arbeid i videregående skole

5.1.1 HTUs sammensetning for perioden 2015 – 2019

Politisk valgte representanter:

Gunn Randi Fjæstad (Ap), leder	May-Liss Sæterdalen (Ap), varamedlem
Mari Gjestvang (Sp), nestleder	Arnfinn Nergård (Sp), varamedlem
Rune Øygarden (H)	Kjell Bjørseth (Krf), varamedlem
Per Roar Bredvold (Frp)	Helge Thomassen (Pensjonistpartiet), varamedlem
Johnny Stranden (Ap)	Bjørnar Tollan Jordet (SV), varamedlem

Rådgivende representanter:

Odd Arild Fjeld Jacobsen, Hedmark/Innlandet politidistrikt

Tor Magne Kalland, Utrykningspolitiet, til 2016

Stein-Olaf Røberg, Utrykningspolitiet, fra 2016 - 2017

Marianne Mittet Solbraa, Trygg Trafikk

Stig Furulund, Utrykningspersonellets fellesutvalg (UF)

I tillegg møter:

Anne Karin Torp Adolfsen, Fylkesrådet

Øystein Sjølie, Hedmark fylkeskommune

Guttorm Tysnes, Norges Lastebileier-Forbund, avdeling Hedmark

Representanter fra Ungdommens fylkesting (UFT)

Kjell-Arne Hanssen, Hedmark fylkes eldreråd

Råd for likestilling for funksjonshemmede

Tor Haugstulen/Gry Westerhaug, Hedmark Trafikk

Statens vegvesen, Vegavdeling Hedmark, er sekretariat for utvalget.

5.2 Statens vegvesen

Statens vegvesen har ansvar for å:

- Forvalte, planlegge, bygge, vedlikeholde og drifte riks- og fylkesveger
- Gjennomføre verkstedkontroller, ulike former for kjøretøykontroll, kontroll av kjøre- og hviletid og bilbeltekontroll
- Gjennomføre førerprøver og kjøreskoletilsyn
- Utarbeide bestemmelser og retningslinjer for vegutforming, vegtrafikk, føreropplæring og kjøretøy

- Være Samferdselsdepartementets og Fylkestingets fagorgan når det gjelder trafikksikkerhet
- Bistå fylkeskommunene og kommunene med faglige råd om trafikksikkerhet
- Informasjonsvirksomhet og aksjoner
- Gjennomføre landsdekkende kampanjer
- Gjennomføre ulykkesanalyser (UAG)
- Sektoransvar innen 18 områder, herunder trafikksikkerhet, kollektivtrafikk og samordnet areal og transportplanlegging i byer og tettsteder

5.3 Politiet

Politiet har særlig ansvar for overvåking og kontroll av atferden til trafikantene.

Følgende kontrolltyper skal prioriteres:

- Kontroll av aggressiv trafikkatferd
- Fartskontroll
- Kontroll med bruk av verneutstyr
- Ruskontroll

Utrykningspolitiet har i tillegg ansvar for kontroll av tunge kjøretøy, spesielt med tanke på transport av farlig gods og kjøre- og hviletidsbestemmelser. Etaten deltar også i forebyggende arbeid og trafikkopplæring, og utfører ulykkesetterforskning og påtale.

5.4 Trygg Trafikk

Trygg Trafikk er en landsomfattende organisasjon for det frivillige trafikksikkerhetsarbeidet.

Trygg Trafikks arbeidsområder er i hovedtrekk følgende:

- Være kompetansesenter og nasjonal ressurs for trafikkopplæring og pedagogisk bistand til barnehager, skoler, lærerhøgskoler og foreldre/foresatte
- Bidra til at alle barn og unge får en kontinuerlig og god trafikkopplæring
- Påvirke trafikantene til sikker atferd og sette trafikksikkerhet på dagsorden
- Bindeledd mellom det frivillige trafikksikkerhetsarbeidet og myndighetene
- Pådriver i trafikksikkerhetsspørsmål overfor beslutningstakere og myndigheter

Trygg Trafikks overordnede satsingsområder er knyttet til trafikksikker oppvekst, ansvarlige trafikanter og trafikksikkerhet som samfunnsansvar.

5.5 Kommunene

Kommunenes ansvar for trafikksikkerheten er i stor grad knyttet til utformingen av lokalsamfunn som beskytter mjuke trafikanter, fotgjengere og syklister, slik at befolkningen kan bevege seg trygt i sine nabolag. Andre ansvarsområder er:

- Forvaltning, planlegging, bygging, drift og vedlikehold av kommunale veger

- Arealplanlegging – kommuneplan
- Forebyggende helsearbeid - folkehelse
- Ulykkesforebyggende arbeid

5.6 Andre

Andre viktige samarbeidspartnere for HTU i planperioden vil være Fylkesmannen i Hedmark, lokalt brann- og redningsvesen, Trafikkskolene, Den norske kirke, Forsvaret, Norges Automobil-Forbund (NAF), Røde Kors, Hedmark Trafikk, Hedmark Taxi, Norsk Motorklubb (NMK), Norsk motorcykelunion (NMCU), og frivillige organisasjoner og foreninger.

I tillegg er sosiale medier, kino, presse og media viktige informasjonskanaler for trafikksikkerhetsarbeidet i fylket.



BILDET: Fredagstrafikk på riksveg 3/25 mellom Hamar og Elverum. Foto: Magne Brobakken