



Trafiksikkerhetsplan 2025 - 2030

for

Høylandet kommune

Vedtatt av kommunestyret

I møte

Sak .../2025

Innholdsfortegnelse:

1. Innledning.....	4
1.1 Historikk	4
1.2 Organisering av trafikksikkerhetsarbeidet	4
1.2.1 Nasjonalt	4
1.2.2 Regionalt.....	5
1.2.3 Kommunalt	5
2. Nasjonale og regionale føringer i trafikksikkerhetsarbeidet.....	6
2.1 FNs bærekraftsmål.....	7
2.2 Meld. St. 40 (2015-2016) Trafikksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering	7
2.3 Meld. St. 20 (2020-2021) Nasjonal transportplan 2022-2033	8
2.4 Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg (2022-2025)	9
2.5 Regional transportplan	9
2.5.1 Trøndelag fylkeskommunes hovedmålsetning for vegnettet;	9
2.6 Folkehelse og trafikksikkerhet.....	10
2.7 Trafikksikker kommune	10
3. Føringer fra kommuneplanens samfunnsdel.....	11
4. Trafikk og trafikkulykker	12
4.1 Antall dødsulykker i trafikken	12
4.2 Antall veitrafikkulykker med personskade	13
4.3 Trafikkulykker med personskade fordelt på ulykkestyper.....	14
4.4 Personskader fordelt på trafikantgrupper	15
4.5 Personskade fordelt på aldersgrupper.....	15
4.6 Trafikkulykker med personskade fordelt på veier	16
5. Mål og strategi for trafikksikkerhetsarbeidet.....	17
5.1 Visjon	17
5.2 Mål.....	17
5.3 Strategier.....	17
5.4 Universell utforming i trafikksikkerhetstiltak	17
5.5 Tilskudd til trafikksikkerhetsarbeid.....	18
6. Handlingsplan/tiltak	19

6.1	Holdninger, opplærings- og informasjonstiltak	20
6.1.1	Fart	20
6.1.2	Rus	20
6.1.3	Beltebruk og riktig sikring av barn.....	20
6.1.4	Uoppmerksomhet.....	21
6.1.5	Barn 0 – 6 år – Barnehage	21
6.1.6	Barn 6 – 14 år – Skole	21
6.1.7	Ungdom og unge førere	22
6.1.8	Eldre trafikanter	22
6.1.9	Gående og syklende.....	23
6.1.10	Trafikksikkerhetsarbeid i offentlige og private virksomheter	23
6.1.11	Overvåkings- og kontrolltiltak	23
6.2	Fysiske tiltak – kommunale veger	24
6.3	Fysiske tiltak – Gang og sykkelveger langs kommunale veger	24
6.4	Fysiske tiltak – Belysning langs kommunale veger	24
6.5	Fysiske tiltak – Fylkesveger	24
7.	Økonomi	28
8.	Evaluerings og rullering.....	28

1. Innledning

Visjon om null drepte og hardt skadde ligger til grunn for trafikksikkerhetsarbeidet i Norge. Høylandet kommune støtter opp om denne nullvisjonen, og legger denne til grunn for vårt trafikksikkerhetsarbeid.

Trafikksikkerhetsarbeid handler om å redusere risikoen for skader og ulykker blant alle trafikkgrupper i alle aldre. Vår trafikksikkerhetsplan skal ivareta de viktigste prioriteringene for å øke trafikksikkerheten i kommunen, og vårt arbeid skal være et bidrag for å nå de nasjonale målene.

Kommunen har ansvar for investeringer, drift og vedlikehold av det kommunale vegnettet. Som vegholder, har kommunen også et spesifikt ansvar for trafikksikkerhetstiltak på kommunale veger. I henhold til folkehelseloven og plan- og bygningsloven, har kommunen et generelt ansvar for å forebygge skader og ulykker lokalt. Kommunen har myndighetsområder og virkemidler som kan bidra til økt innsats i det lokale trafikksikkerhetsarbeidet. Kommunen er en stor arbeidsgiver og kjøper av transporttjenester. I tillegg er kommunen eier av barnehage og skole.

Trafikksikkerhet handler om å kunne bevege seg trygt i lokalmiljøet, enten man er fotgjenger, syklist eller bilist – barn, ungdom eller voksen.

1.1 Historikk

Den første planen for kommunalt trafikksikkerhetsarbeid i Høylandet kommune ble utarbeidet og vedtatt i 2000, mens siste reviderte handlingsplan for kommunalt trafikksikkerhetsarbeid ble vedtatt for perioden 2011 – 2014. Det er derfor nødvendig å få på plass en ny plan, hvor gjennomførte tiltak tas ut og nye tiltak innarbeides.

Planene har hatt som hovedfunksjon å være et styringsverktøy for trafikksikkerhetsarbeid i kommunen, og dette arbeidet videreføres og styrkes gjennom denne planen.

Under utarbeidelsen av temaplan for trafikksikkerhet i Høylandet har samordning med overordnede planer blitt betydelig vektlagt, for å sikre en rød tråd i arbeidet nasjonalt.

1.2 Organisering av trafikksikkerhetsarbeidet

1.2.1 Nasjonalt

Det er samferdselsdepartementet som legger de nasjonale målene for transportpolitikken i Norge gjennom Nasjonal transportplan (NTP). NTP gir mål og føringer for transportpolitikken for 10 år framover og revideres hvert fjerde år. Statens vegvesen er samferdselsdepartementet fagorgan og er ansvarlig for koordinering av arbeidet med forslag til Nasjonal transportplan. I tillegg til å være fagorgan for samferdselsdepartementet er Statens vegvesen fagorgan for fylkeskommunene.

Stortinget har ansvaret for å bevilge ressurser til Statens vegvesen som sikrer drift og vedlikehold av riksvegene.

1.2.2 Regionalt

Fra 01.01.2020 overtok fylkeskommunene ansvaret for alle fylkesveger. Dette innebærer drift og vedlikehold, planlegging og utbygging av fylkesveger. Gjennom fylkesvegplanen og økonomiplanen prioriterer fylkestinget innsatsområdene på fylkesvegnettet.

"Fylkeskommunen har et ansvar for å anbefale og samordne tiltak for å fremme trafikksikkerheten i fylket", jmfør Vegtrafikklovens § 40a.»

Fylkets trafikksikkerhetsutvalg (FTU) er underlagt fylkestinget, og er rådgivende i trafikksikkerhetsarbeidet. FTU består av medlemmene i hovedutvalg for samferdsel, totalt 11 representanter fra fylkestinget. I tillegg til valgte medlemmer deltar følgende institusjoner som konsultative medlemmer med møte- og talerett, men uten stemmerett:

- Trøndelag politidistrikt
- Statsforvalteren i Trøndelag
- Trygg Trafikk
- Fylkeskommunens administrasjon
- Utrykningspolitiet
- Statens vegvesen

Utvalget skal medvirke til at trafikksikkerhetshensyn blir ivaretatt innenfor all planlegging og drift gjennom et tett samarbeid med øvrige fylkeskommunale organ samt eksterne.

1.2.3 Kommunalt

Kommunestyret har det overordna politiske ansvaret for trafikksikkerhetsarbeid i kommunen, men de har valgt et trafikksikkerhetsutvalg. Kommunens valgte trafikksikkerhetsutvalg har ansvaret for kommunens trafikksikkerhetsarbeid i hht instruks av 27.11.1980, jfr. K.sak 162/1980

I instruksens fremgår flg. oppgaver:

- Å holde seg nøye orientert om trafikksituasjonen i kommunen og selv ta initiativ for å forbedre trafikksikkerheten.
- Å uttale seg om veg-, sone- og reguleringsplaner og ellers andre trafikkspørsmål som skal behandles i kommunale organer
- Å støtte opp om trafikksikkerhetsaksjoner, - undervisning og det frivillige trafikksikkerhetsarbeidet samt ta opp trafikkproblem lansert av enkeltpersoner eller foreninger i kommunen.
- Å sette opp budsjett for neste års arbeid i utvalget
- Sørge for opplysning og publisitet omkring sitt arbeid for trafikksikkerheten i kommunen bl.a. ved bruk massemedia.

Kommunens ansvar for trafikksikkerhetsarbeidet er hjemlet i følgende lover og forskrifter:

- Vegtrafikkloven § 40a (LOV -1965-06-18-4) Fylkeskommunen har ansvar for å tilrå og samordne tiltak for å fremme trafikksikkerheten i fylket.
- Vegloven § 20 (LOV – 1963-06-21-23) Kommunen har ansvaret for utgifter til planlegging, bygging, utbedring, vedlikehold og drift av kommunale veger.
- Folkehelseloven (LOV – 2011-06-24-29) Kommunen skal fremme folkehelse innen de oppgaver og med de virkemidler kommunen er tillagt, herunder ved lokal utvikling og planlegging, forvaltning og tjenesteyting.
- Plan- og bygningsloven (LOV – 2008-06-27-71) Kommunestyret har ledelsen for den kommunale planleggingen og skal sørge for at plan- og bygningslovgivningen følges i kommunen.
- Lov om grunnskolen og den videregående opplæringen (Opplæringsloven). Skolene skal planlegges, bygges, tilrettelegges og drives slik at det blir tatt hensyn til trygghet, helse, trivsel og læring til elevene. Skolen skal aktivt og systematisk arbeide for å fremme helsa, miljøet og tryggheten til elevene. Kommunen er ansvarlig for skyss av grunnskoleelever som har rett til skyss på grunn av særlig farlig eller vanskelig skoleveg.
- Læreplanverket for kunnskapsløftet. Inneholder kunnskapsmål om trafikk etter 4., 7. og 10. trinn.

Trafikksikkerhetsarbeidet i kommunen er basert på et tverrfaglig samarbeid mellom følgende etater og organisasjoner:

- Politiet
- Trygg Trafikk
- Fylket og Fylkets trafikksikkerhets utvalg (FTU)

2. Nasjonale og regionale føringer i trafikksikkerhetsarbeidet

For å sikre en rød tråd i arbeidet, fra nasjonalt til lokalt nivå, er følgende styringsdokumenter vektlagt.

- FNs bærekraftsmål
- Meld. St.40 (2015-2016) Trafikksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering
- Nasjonal transportplan (NTP)
 - Barnas transportplan
- Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2022-2025
- Regional transportplan

2.1 FNs bærekraftsmål

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



De mest relevante punktene for kommunens trafikksikkerhetsarbeid innen bærekraftsmålene er:

- Mål 3 God helse
 - Delmål 3.6) Innen 2030 halvere antall dødsfall og skader i verden forårsaket av trafikkulykker.
- Mål 4 God utdanning
 - Delmål 4.7) Innen 2030 sikre at alle elever og studenter tilegner seg den kompetanse som er nødvendig for å fremme bærekraftig utvikling.
- Mål 11 bærekraftige byer og samfunn
 - Delmål 11.2) Innen 2030 sørge for at alle har tilgang til trygge, lett tilgjengelige og bærekraftige transportsystemer til en overkommelig pris, og bedre sikkerheten på veiene [...] med særlig vekt på behovene til [...] barn [...]
- Mål 17 Samarbeid for å nå målene
 - Delmål 17.17) Stimulere til og fremme velfungerende partnerskap i det offentlige, mellom det offentlige og private og i det sivile samfunn [...].

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

Regjeringen legger til grunn at Norge er verdensledende innen trafikksikkerhet på veg, som følge av målrettet, tverrsektoriell, kunnskapsbasert og langsiktig innsats. Trafikkulykker utgjør likevel et betydelig samfunnsproblem, og omfanget av tapte liv er uakseptabelt. Trafikksikkerhet må derfor fortsatt ha høy prioritet, med nullvisjonen som et av hovedmålene for transportpolitikken.

I stortingsmeldingen presenterer regjeringen seks satsningsområder hvorav ett omhandler forankring av tverrsektorielt trafikksikkerhetsarbeid på overordnet nivå.

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

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

Det overordnede målet for Nasjonal transportplan 2022–2033 er:

«Et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i 2050.»

Nullvisjonen, visjonen om null antall drepte og hardt skadde i norske vegtrafikkulykker, er ett av de fem likestilte handlingsstrategiene i Nasjonal transportplan, og ligger til grunn for trafikksikkerhetsarbeidet i Norge.

Etappemål fram til 2030 er maksimalt 350 hardt skadde og drepte i vegtrafikkulykker, hvorav maksimalt 50 drepte, samtidig som det er et mål om 0 drepte i veitrafikken innen 2050.

I Nasjonal transportplan 2022–2033 har regjeringen lagt vekt på å utvikle et godt transportsystem som gir friheter og muligheter for alle, øker livskvaliteten, bidrar til verdiskaping, beskytter og redder liv, og bidrar til bedre helse, miljø og klima.

[Nasjonal transportplan \(NTP\) 2022–2033 Meld. St. 20 \(2020–2021\)](#), behandlet i Stortinget 19.03.2021.

2.3.1 Barnas transportplan Barn og unge er både dagens og framtidens trafikanter.

Et godt transportsystem skal være trafikksikkert og tilpasset alle, og lar barn og unge leve aktive liv i bygd og by. God trafikk- og arealplanlegging tar hensyn til de yngste og deres behov. Barn og unge er sårbare, og deres ferdsel i trafikken krever målrettede tiltak.

Regjeringen vil (utdrag fra Barnas transportplan):

- gi barn gode muligheter til å være aktive og selvstendige trafikanter
- ta hensyn til barn og unges behov i areal- og transportplanleggingen
- prioritere en ramme på 500 mill. kroner i første seksårsperiode til tiltak som bedrer trafikksikkerheten for barn og unge, herunder etablere en tilskuddsordning for å stimulere til lokalt arbeid for trygge skoleveier og nærmiljøer
- jobbe for nullvisjonen, det vil si at ingen mennesker skal bli hardt skadd eller drept i trafikken

[Barnas Transportplan](#) er kap. 9 i Nasjonal transportplan (NLP) 2022-2033

2.4 Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg (2022-2025)

Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2022-2025 er utarbeidet av Statens vegvesen, politiet, Helsedirektoratet, Utdanningsdirektoratet, Trygg Trafikk, fylkeskommunene og åtte storbykommuner. I tillegg har en rekke øvrige aktører gitt innspill til planen.

Planen bygger på Meld. St. 20 (2020-2021) Nasjonal transportplan 2022-2033 (NTP) og Meld. St. 40 (2015-2016) Trafikksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering. Ambisjonsnivå og prioriteringer i tiltaksplanen er i samsvar med Statens vegvesens handlingsprogram 2018-2023 (2029), Strategiplan for polititjeneste på veg 2016-2019, Trygg Trafikk strategi 2018-2025, fylkeskommunenes planer for prioritering innenfor trafikksikkerhetsarbeidet og de åtte storbykommunenes trafikksikkerhetsplaner.

Formålet med tiltaksplanen er å presentere et omforent og bredt spekter av faglig forankrede tiltak, i tillegg til å styrke samarbeidet mellom de sentrale trafikksikkerhetsaktørene. Tiltakene i tiltaksplanen skal sikre at vi har stø kurs mot etappemålet i NTP.

[Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022–2025 \(PDF\)](#)

2.5 Regional transportplan

[VEGSTRATEGI 2023-2032 Trøndelag fylkeskommune](#) skal være et politisk og administrativt verktøy. Den skal kommunisere til samarbeidspartnere om hvilke overordnede mål og strategier Trøndelag fylkeskommune har for å løse utfordringer og behov innenfor vegområdet.

2.5.1 Trøndelag fylkeskommunes hovedmålsetning for vegnettet;

«Fylkesvegnettet skal ivaretas og utvikles i tråd med FNs bærekraftsmål, og legge til rette for et trafikksikkert, effektivt og robust transportsystem.»

Det er gitt mål innenfor temaene trafikksikkerhet, fremkommelighet, klima og miljø og vegeierrollen.

2.5.1.1 Temamål for trafikksikkerhet:

Nullvisjon legges til grunn for alt arbeid med fylkesvegnettet, med mål om en årlig reduksjon i antallet drepte og hardt skadde. I tråd med den nasjonale etappemålet om maksimalt 350 drepte og hardt skadde i 2030, er Trøndelags ambisjon for 2030 den relative andelen av dette.

2.5.1.2 Temamål for fremkommelighet

Fylkesvegnettet skal legge til rette for en effektiv og forutsigbar mobilitet for alle trafikkgrupper.

2.5.1.3 Temamål for klima og miljø

Trøndelag fylkeskommune skal ivareta vegeierskapet, både innenfor investering, drift og vedlikehold av veginfrastrukturen på en måte som stadig bidrar bedre til å:

- Oppfylle overordnede nasjonale miljømål
- Ivareta viktige økologiske systemer
- Begrense inngrep på dyrket jord og viktige naturområder

2.5.1.4 Temamål for Vegeierrollen

Trøndelag fylkeskommune skal være en tydelig og fremtidsrettet vegeier.

Under de ulike temamålene har Trøndelag fylkeskommune utarbeidet delmål og strategier.

2.6 Folkehelse og trafikksikkerhet

Til tross for en markant reduksjon av antallet alvorlige trafikkulykker siden 1970 vurderes trafikkulykker som et betydelig folkehelseproblem. Det er spesielt for unge mennesker at trafikkulykker utgjør en viktig årsak til tidlig død, helsetap og redusert livskvalitet.

Regjeringen vil i tråd med Meld. St. 19 (2014-2015) Folkehelsemeldingen mestring og muligheter, forsterke det tversektorielle samarbeidet for å forebygge ulykker. Det er viktig at kommunen integrerer det ulykkesforebyggende arbeidet generelt, og trafikksikkerhetsarbeidet spesielt i sitt folkehelsearbeid.

Jf. folkehelselovens § 4 skal kommunen bidra til å forebygge skade og lidelse innen de oppgaver og med de virkemidler kommunen er tillagt.

2.7 Trafikksikker kommune

Trafikksikker kommune er et organisatorisk trafikksikkerhetstiltak og ei nasjonal godkjenningsordning i regi av Trygg Trafikk i samarbeid med fylkeskommunene. For å bli godkjent som Trafikksikker kommune skal kommunen ha innarbeidet rutiner og systemer for å kvalitetssikre trafikksikkerhetsarbeidet i hele virksomheten innenfor de økonomiske rammene kommunen til enhver tid har.

Godkjenningen innebærer en forpliktelse til å arbeide systematisk med trafikksikkerhet i alle relevante sektorer innenfor sitt ansvarsområde, og bygger blant annet på følgende kriterier:

- Kommunen har forankret ansvaret for trafikksikkerhetsarbeidet hos ordfører og kommunedirektør.
- Kommunen har innarbeidet trafikksikkerhet i HMS/internkontrollsystemet som inneholder regler for reiser og transport i kommunens regi, og ved kjøp av transporttjenester.
- Kommunen har oppdatert oversikt over trafikkulykker i kommunen
- Kommunen har en trafikksikkerhetsplan.
- Kommunen har oppfylt kriteriene for den enkelte sektor (oppvekst, kultur, helse, teknisk, plan, HR).

Godkjenningen har en varighet på tre år og kommunen kan deretter bli regodkjent.

3. Føringer fra kommuneplanens samfunnsdel

Høylandet kommunestyre vedtok i 2023 Kommuneplanens samfunnsdel, K.sak 46/2023, og her er det vedtatt at det overordnede målsettingen for samfunnsutviklingen i planperioden er;

Høylandet er et attraktivt, skapende og inkluderende lokalsamfunn i vekst

Denne målsettingen skal nås gjennom fem fokusområder:

- Høylandet som et skapende samfunn
- Høylandet som næringskommune
- Høylandet som bosted
- Høylandet som kulturkommune
- Høylandet kommune som organisasjon.

Under disse fokusområdene er det vedtatt delmål og strategier, hvor det er flere som vi må ha med oss inn i denne trafiksikkerhetsplanen.

Fokusområde	Delmål	Strategi
Høylandet som bosted	Infrastruktur for bolyst og bli-lyst	Vi skal arbeide for flere gang- og sykkelveier på veistrekninger
		Lokalsamfunnet vårt skal være universelt utformet
Høylandet som foregangskommune innen kultur	Kulturen er en motor i samfunnsutviklingen	Vi skal legge til rette for et variert, helårs friluftsliv, løyper, vandruter og attraktive trenings- og mosjonsmuligheter
Høylandet kommune som organisasjon	Et trygt, godt og helhetlig oppvekstmiljø	Vi skal skape et trygt og inkluderende barnehage- og skolemiljø
	Helse- og omsorgstjenester av høy kvalitet	Vi skal gjøre det trygt å bo lenger hjemme
Tema på tvers	Folkehelse og livsmestring	Høylandet skal videreutvikles med universelt utformet infrastruktur
		Vi skal forbedre framkommelighet, digitale løsninger og muligheter for alminnelig deltakelse i lokalsamfunnet

Arealstrategier	Steds- og boligutvikling	Legge til rette for sammenhengende løsninger for fotgjengere og syklister
-----------------	--------------------------	---

4. Trafikk og trafikkulykker

Ulykker og skader i trafikken påfører menneskene som rammes store lidelser. De er også svært kostbare for samfunnet. Helse- og omsorgstjenestene i kommunene må ta mye av regningen. Det lønner seg derfor å forebygge!

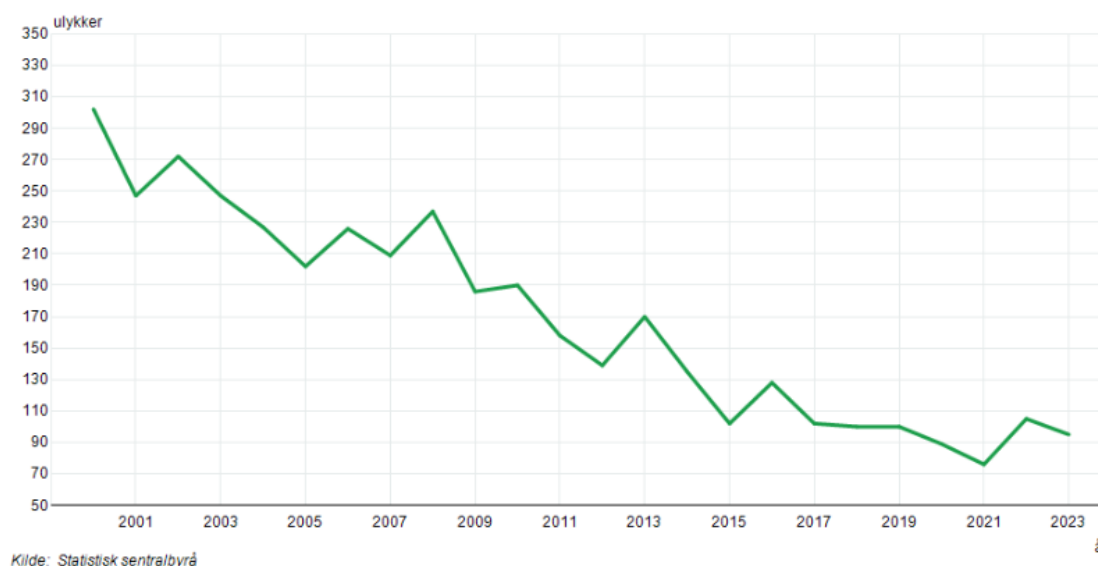
I tillegg til de alvorligste trafikkulykkene skjer det også et høyt antall skader på veiene våre som ikke inngår i den offisielle ulykkesstatistikken (fordi de ikke blir rapportert til politiet). Dette gjelder spesielt for eneulykker på sykkel. Fallulykker med fotgjengere regnes ikke som trafikkulykker, og inngår derfor ikke i statistikken.

I dette kapitlet presenteres statistikk og analyser av trafikkulykker med personskaade i perioden 2000 – 2023. Tallene er hentet fra Statistisk Sentralbyrå, og fra Statens vegvesen Trafikkulykkesregisteret (Trine).

4.1 Antall dødsulykker i trafikken

Antall drepte i trafikken i Norge fra år 2000 til 2023 viser en klar bedring

12044: Personer drept eller skadd i veitrafikkulykker, etter år. Dødsulykker.

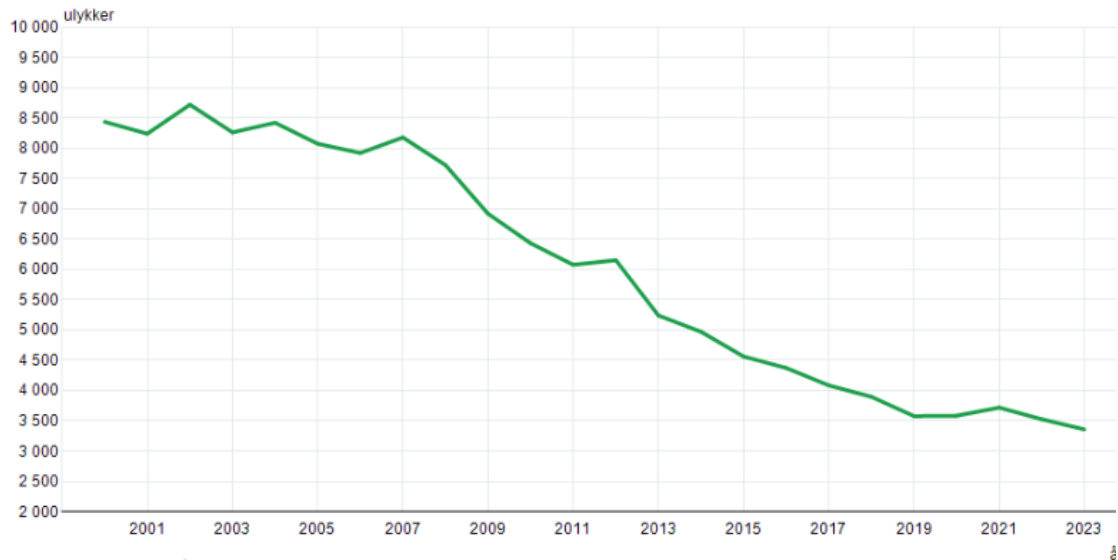


Antall drepte i trafikken på Høylandet i samme periode er i hht. SSB, 2 ulykker, en i 2015 og en i 2019.

4.2 Antall veitrafikkulykker med personskade

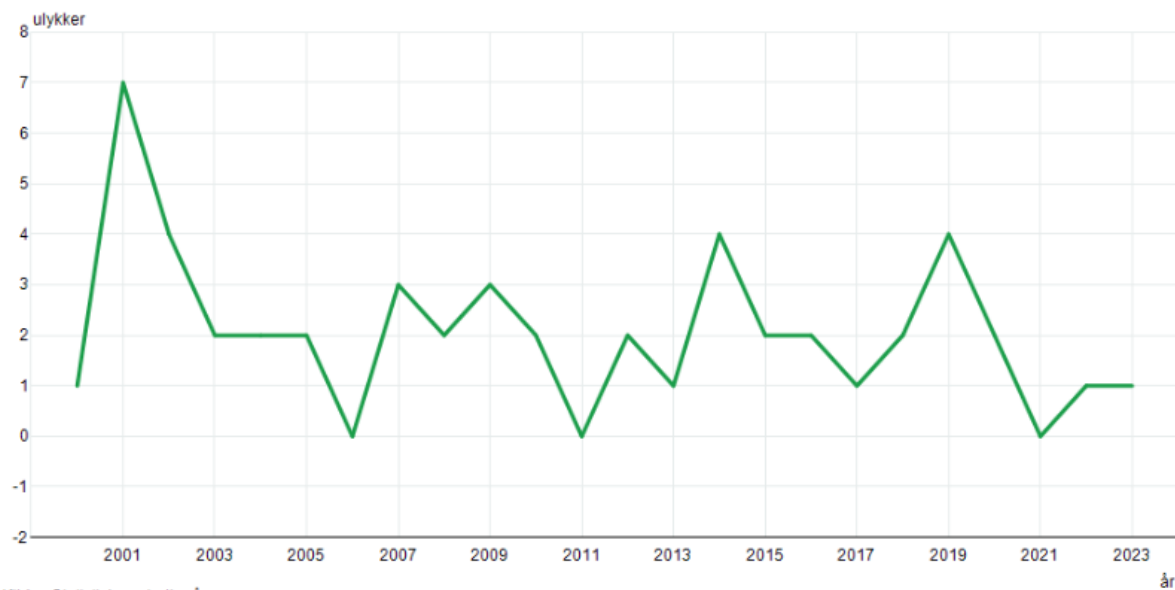
Trafikkulykker med personskade i samme periode viser også en klar nedgang

12044: Personer drept eller skadd i veitrafikkulykker, etter år. Ulykker.



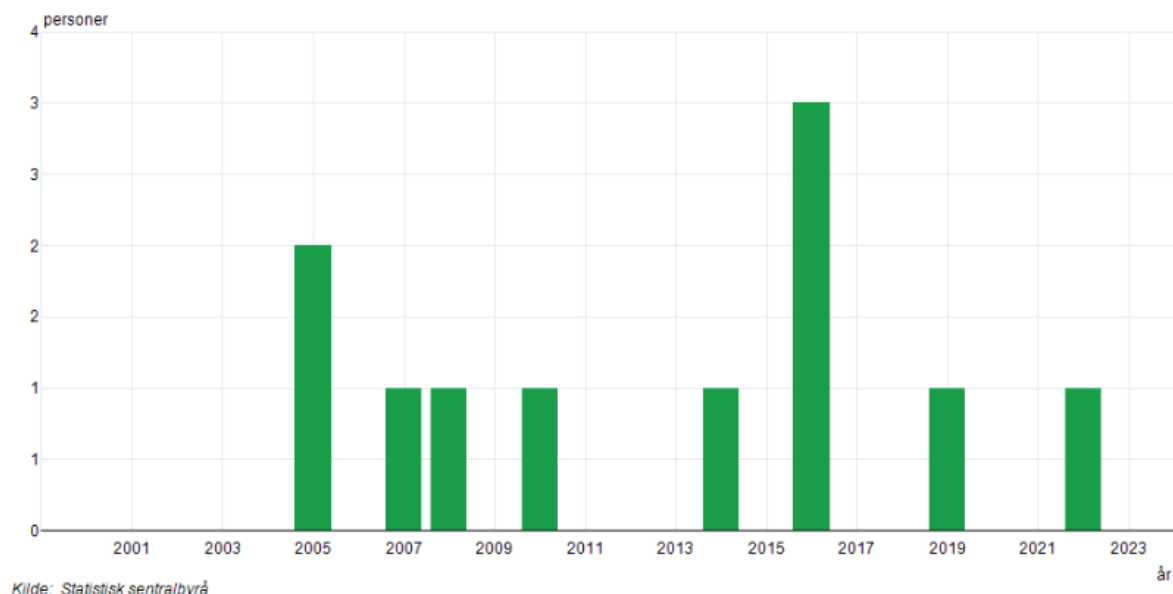
Antallet trafikkulykker med personskade i samme periode på Høylandet fremkommer slik:

12044: Personer drept eller skadd i veitrafikkulykker, etter år. Ulykker, Høylandet.



Hvor antallet hardt skadde er slik:

12044: Personer drept eller skadd i veitrafikkulykker, etter år. Hardt skadde, Høylandet.



Her har vi 11 personer som har blitt hardt skadd i trafikken på Høylandet etter årtusensskiftet.

4.3 Trafikkulykker med personskade fordelt på ulykkestyper

I Staten vegvesen sitt trafikkulykkesregister kan en hente ut hvilke ulykkestyper vi har hatt og da får vi opp følgende tall for Høylandet i denne perioden fra år 2000 til og med 2023.

Trafikkulykkesregister								
Ulykkestyper	lf	Drept	lf	Hardt skadd	lf	Lettere skadd	lf	Sum
Samme kjøreretning		0		0		1		1
Motsatt kjøreretning		0		5		14		19
Kryssende kjøreretning		0		0		0		0
Fotgjenger/akende		0		0		0		0
Utforkjøring		2		6		38		46
Andre ulykker		0		0		3		3
Ukjent		0		0		0		0
Sum		2		11		56		69

Her ser vi at utforkjøringer er den ulykkestypen som forekommer oftest, og det er her vi har de 2 drepte, og 6 av de 11 personene som ble hardt skadd. Tar vi med de som ble lettere skadet, utgjør denne typen ulykke 66,7 % av det totale antallet ulykker. Påkjøring bakfra og møteulykker utgjør 30 %, og det er her vi har de siste 5 av de 11 personene som ble hardt skadet i trafikken denne perioden.

4.4 Personskader fordelt på trafikantgrupper

Når vi ser nærmere på hvilken trafikanttype det er som i størst grad blir skadet i trafikkulykker på Høylandet ser vi at 68 % av personene er bilfører som kjørte bilen selv, mens 30 % var passasjerer i personbil.

Trafikkulykkesregister									
Trafikanttype	IT	Drept	IT	Hardt skadd	IT	Lettere skadd	IT	Sum	IT
Fotgjengere		0		0		0		0	
Syklister		0		0		0		0	
Førere og passasjerer moped		0		0		0		0	
Førere og passasjerer lett MC		0		0		0		0	
Førere og passasjerer MC		0		0		1		1	
Førere personbil		1		7		25		33	
Passasjerer personbil		0		1		20		21	
Førere og passasjerer varebil		0		0		2		2	
Førere og passasjerer lastebil		1		3		7		11	
Førere og passasjerer buss		0		0		0		0	
Førere og passasjerer traktor		0		0		0		0	
Førere og passasjerer liten elektrisk motorvogn		0		0		0		0	
Andre trafikanter		0		0		1		1	
Ukjent		0		0		0		0	
Sum		2		11		56		69	

Vi registrerer at ingen fotgjengere eller syklister har vært involvert i en trafikkulykke på Høylandet i perioden 2000 – 2023.

4.5 Personskade fordelt på aldersgrupper

Ser vi nærmere på hvilken aldersgruppe er det som oftest er involvert i disse trafikkulykkene, viser statistikken flg.

Trafikkulykkesregister									
Aldersgruppe	IT	Drept	IT	Hardt skadd	IT	Lettere skadd	IT	Sum	IT
0 - 5 år		0		0		1		1	
6 - 15 år		0		0		2		2	
16 - 17 år		0		0		2		2	
18 - 19 år		0		0		5		5	
20 - 24 år		0		0		10		10	
25 - 34 år		1		2		8		11	
35 - 44 år		0		3		6		9	
45 - 54 år		0		1		9		10	
55 - 64 år		0		3		7		10	
65 - 74 år		1		2		3		6	
Sum		2		11		56		69	

Her ser vi at de som er drept eller hardt skadd er personer som er over 25 år, men de som er i alderen 18 – 24 år er lettere skadet.

4.6 Trafikkulykker med personskade fordelt på veier

Disse 69 personskadene kommer fra 47 ulykker, hvor 44 av disse ulykkene har skjedd på en av fylkesvegene

Trafikkulykkesregister									
Vegkategori	IT	Dødsulykke	IT	Ulykke med hardt skadde	IT	Ulykke med lettere skadde	IT	Sum	IT
E Europaveg		0		0		0		0	
R Riksveg		0		0		0		0	
F Fylkesveg		2		10		32		44	
K Kommunal veg		0		0		2		2	
P Privat veg		0		0		1		1	
S Skogsbilveg		0		0		0		0	
Ukjent		0		0		0		0	
Sum		2		10		35		47	

Videre viser statistikken at 41 av disse 47 ulykkene skjedde der hvor fartsgrensen var 80 km i timen, 3 ulykker i 60-sonen og 3 ulykker hvor det er ukjent fartsgrense.

5. Mål og strategi for trafikksikkerhetsarbeidet

5.1 Visjon

Basert på de nasjonale og regionale føringene har Høylandet kommune i sitt trafikksikkerhetsarbeid en «null-visjon»

- Ingen drepte eller hardt skadde i trafikken i Høylandet kommune

Nullvisjon forutsetter at trafikantene må ta ansvar for egen atferd, gjennom å være aktsomme og unngå beviste regelbrudd.

5.2 Mål

Høylandet kommune arbeider for en nullvisjon, og har følgende mål:

Å redusere alle typer ulykker og skader i vegtrafikken i kommunen.

5.3 Strategier

I [Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2022 – 2025](#) er det satt opp 15 tilstandsmål formulert som måltall. For å nå disse målene må det iverksettes tiltak. Høylandet kommune skal arbeide aktivt for å bidra til at vi oppnår disse tilstandsmålene. Dette gjelder først og fremst på følgende områder:

- Påvirke kommunens innbyggere til å ferdes med minst mulig risiko for skade og død, uavhengig av hvor en ferdes i vegtrafikken.
- Jobbe systematisk med trafikksikkerhet innenfor alle kommunens sektorer
- Ha gode systemer og rutiner for trafikksikkerhetsarbeid med konkrete tiltak og evaluering.
- Gjennomføre tiltak knyttet til fysiske tiltak, organisasjoner, holdninger og adferd.

5.4 Universell utforming i trafikksikkerhetstiltak

Høylandet kommune har gjennom *Kommuneplanens samfunnsdel 2023 – 2034* vedtatt at lokalsamfunnet vårt skal være universelt utformet og det skal videreutvikles med universelt utformet infrastruktur. Universell utforming som strategi legges derfor til grunn ved planlegging av nye fysiske trafikksikkerhetstiltak, samt ved rehabilitering av trafikkerte områder i kommunen.

Miljøverndepartementet har i skriv om Universell utforming – begrepsavklaring (26.oktober 2007) definert og utdyper universell utforming:

«Universell utforming er utforming av produkter og omgivelser på en slik måte at de kan brukes av alle mennesker, i så stor utstrekning som mulig, uten behov for tilpassing og en spesiell utforming.»

De sier blant annet at hovedsiktemålet med universell utforming er å oppnå likestilling og deltakelse for personer med nedsatt funksjonsevne ved å fjerne eksisterende funksjonshemmende barrierer og hindre at nye oppstår.

Begrepet universell utforming innebærer en ny tenkning ved at det inneholder et sterkere likestillingskrav enn det som ligger i tilgjengelighet for personer med nedsatt funksjonsevne. Mens tilgjengelighet for funksjonshemmede kan oppnås gjennom spesielle løsninger, forutsetter universell utforming at hoved-løsningen skal imøtekomme alle brukerbehov.

Utforming forstås her som en fellesbetegnelse på alle arbeidsprosesser som er involvert i utforming av omgivelsene. Det inkluderer samfunnsplanlegging, arealdisponering, arkitektur, konstruksjon, produktutvikling med videre.

I Nasjonal transportplan 2022 – 2033 er universell utforming et sentralt prinsipp for god mobilitet og tilgjengelighet, slik at flest mulig kan leve aktive og sosiale liv. Et universelt utformet transportsystem er så langt som mulig brukbart for alle mennesker, uten behov for tilpassing eller spesiell tilrettelegging. Et universelt utformet transportsystem vil et stykke på vei kunne minske behovet for individuell tilrettelegging eller særløsninger, og samtidig bedre tilgjengeligheten til viktige fellesskapsarenaer. Universell utforming er derfor viktig for å oppnå likeverd og deltakelse i samfunnet, uavhengig av funksjonsevne.

Ot.prp. nr. 44 (2007-2008) Om lov om forbud mot diskriminering på grunn av nedsatt funksjonsevne (trådte i kraft 1.januar 2009). Loven inkluderer krav til universell utforming av nye boliger, inklusive stasjoner og terminaler. Disse kravene tas inn i plan- og bygningsloven og i skjerpede krav i teknisk forskrift. I loven er universell utforming definert som utforming eller tilrettelegging av hoved-løsningen slik at virksomheten kan benyttes av flest mulig.

I praksis er det først og fremst de fysiske forholdene som vil være gjenstand for universell utforming. For eksempel vil den fysiske utformingen av selve transportmidlet være avgjørende for bruk av en transporttjeneste.

5.5 Tilskudd til trafikksikkerhetsarbeid

Fylkestinget i Trøndelag gir tilskudd til tiltak som forbedrer trafikksikkerheten i kommunene. For å søke om midler må kommunen ha utarbeidet en trafikksikkerhetsplan. Midlene kan gå til holdningsskapende arbeid og til fysiske tiltak som ønskes gjennomført på kommunal eller fylkeskommunal regi.

Vektlegging ved prioritering av søknader er:

- Tiltak rettet mot barn og unge
- Forankring og prioritering i kommunal trafikksikkerhetsplan
- Gjennomførbarhet i tildelingsåret
- Hjertesonetiltak (tiltak nær skoleområdet)
- Tiltak innenfor en radius på 2 km fra grunnskoler
- Stimulering til stor grad av egeninnsats og frivillig arbeid
- Samordning av innsats mellom flere aktører

Begrepet hjertesonen brukes om et området rundt skolen, som må være trafikksikkert og uten biltrafikk.

Mange foreldre velger å kjøre barna til skolen, noe som skaper uoversiktlige og farlige situasjoner. For å gjøre områder rundt skolene tryggere, og motivere flere barn og unge til å gå og sykle, ønsker fylkeskommunen å skape bilfrie soner, ved at barna går av på markerte stopp- og hentesteder (droppsoner) utenfor denne sonen.

Både kommunene og lag/foreninger kan søke om trafikksikkerhetsmidler.

6. Handlingsplan/tiltak

I trafikksikkerhetsarbeidet er det vanskelig å stipulere eksakte kostnader på de enkelte tiltakene. Det er flere aktører som arbeider med trafikksikkerhet, noe som medfører at de økonomiske midlene er fordelt på flere budsjetter. I tillegg vil det variere hvilke type midler som er tilgjengelig til enhver tid.

Det arbeides med trafikksikkerhet innenfor disse ansvarsområdene hvor kommunen har en rolle som

- Skole- og barnehageeier
- Arbeidsgiver
- Transportkjøper
- Ansvarlig for innbyggernes «helse, miljø og sikkerhet»
- Veieier

6.1 Holdninger, opplærings- og informasjonstiltak

Kommunale tiltak som er med på å bidra til at tilstandsmålene i Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2022 – 2025 nås

6.1.1 Fart

	Kommunen skal;	Ansvarlig	Kostnad	Gjennomføres
6.1.1.1	Påvirke sine ansatte i tjeneste til å opptre med minst mulig risiko i trafikken	Kommune- direktør		Årlig
6.1.1.2	Utarbeide retningslinjer for tjenestereiser og forankret denne i alle sektorer	Kommune- direktør		2025
6.1.1.3	Ha trafikksikkerhet som årlig tema i kommunens arbeidsmiljøutvalg AMU	Kommune- direktør		Årlig

6.1.2 Rus

	Kommunen skal;	Ansvarlig	Kostnad	Gjennomføres
6.1.2.1	Arbeid aktivt for å forhindre at ansatte er påvirket av legal eller illegale rusmidler i tjenesten	AMU		
6.1.2.2	Ved kjøp eller leasing av nye biler innarbeide alkohol som en del av anbudsgrunnlaget	Teknisk sjef	Kr 10.000 pr. bil	Nyanskaffelser

6.1.3 Beltebruk og riktig sikring av barn

	Kommunen skal;	Ansvarlig	Kostnad	Gjennomføres
6.1.3.1	Alltid velge busser med 3-punktsbelte ved leie av busser til transport i kommunal regi.	Kommune- direktør		
6.1.3.2	Gjennom helsestasjonens virksomhet ha økt fokus på temaet barn i bil og da spesielt at barn skal sitte sikret bakovervendt i bil til de er minst fire år	Helse- stasjon		

6.1.4 Uoppmerksomhet

	Kommunen skal;	Ansvarlig	Kostnad	Gjennomføres
6.1.4.1	I retningslinjene for tjenestereiser, uttrykke en tydelig forventning om at alle kommunens ansatte i minst mulig grad bruker utstyr som tar oppmerksomhet fra føreren.	Kommune- direktør		

6.1.5 Barn 0 – 6 år – Barnehage

	Kommunen skal;	Ansvarlig	Kostnad	Gjennomføres
6.1.5.1	Lære seg å ferdes i trafikken	Barnehagen		Hele året
6.1.5.2	Arbeide for å øke bruken av hjelm, bilbelte, bilstol og refleks	Barnehagen		Hele året
6.1.5.3	Sørge for at ansatte i barnehage har tilstrekkelig kompetanse for å gjennomføre god trafikkopplæring i tråd med gjeldende rammeverk	Kommune- direktør		

Det er utarbeidet en beredskapsplan for Høylandet barnehage hvor det er utarbeidet tiltakskort for ulike hendelser. Tiltakskort 8 omhandler hvordan forholde seg i trafikken og tiltakskort 9 Bruk av bil og buss.

6.1.6 Barn 6 – 14 år – Skole

	Kommunen skal;	Ansvarlig	Kostnad	Gjennomføres
6.1.6.1	Bruk av hjelm, bilbelte, refleks herunder utdeling av skolesekker i 1. klasse	Skolen / politiet/ Trygg Trafikk		Høsten
6.1.6.2	Skoleveg for 6-åringer, kartlegge behov for skoleskyss	Skolen		Årlig før skolestart
6.1.6.3	Generell trafikkopplæring i hht fagplaner, herunder bruk av diverse opplæringsmaterieell fra Trygg Trafikk, demonstrasjoner etc.	Skolen		Hele året
6.1.6.4	Sykkeldag for 5. – 7. klasse	Skolen		Hver vår
6.1.6.5	Arbeide for trafikksikre soner rundt skolene, som blant	Oppvekst		

	annet innebærer tiltak knyttet til holdninger og adferd til både barn og voksne - hjertesoner			
6.1.6.6	Oppfordre til at flere sykler eller går til skolen	Oppvekst		Foreldremøte
6.1.6.7	Sørge for at ansatte i skole har tilstrekkelig kompetanse for å gjennomføre god trafikkopplæring i tråd med gjeldende rammeverk	Oppvekst		
6.1.6.8	Skriftlige rutiner for turer til fots, med sykkel, bil eller buss.	Oppvekst		2025

6.1.7 Ungdom og unge førere

	Kommunen skal;	Ansvarlig	Kostnad	Gjennomføres
6.1.7.1	Jobbe for at det kan gjennomføres trafikalt grunnkurs på Høylandet	Kjøreskoler/kommunen		
6.1.7.2	Sørge for at kommunens ungdomsråd gis kompetanse om trafikksikkerhet	Kommunal-sjef Oppvekst		

6.1.8 Eldre trafikanter

	Kommunen skal;	Ansvarlig	Kostnad	Gjennomføres
6.1.8.1	Legge til grunn universell utforming ved fysisk utforming av veger og gangfelt for å ivareta eldre trafikanter og trafikanter med funksjonsnedsettelser	Teknisk		
6.1.8.2	Legge til rette for at trafikksikkerhet blir tema i kommunens eldreråd	Kommunal-sjef helse		
6.1.8.3	Eldre i trafikken – 65+ ???	Statens Vegvesen		Årlig

6.1.9 Gående og syklende

	Kommunen skal;	Ansvarlig	Kostnad	Gjennomføres
6.1.9.1	Årlig sette søkelys på betydningen av at syklister og fotgjengere bruker personlig sikkerhetsutstyr i trafikken, eksempelvis sykkelhjelmer og reflekser	Oppvekst/ helse/ Videreformidler kampanjer		

6.1.10 Trafikksikkerhetsarbeid i offentlige og private virksomheter

	Kommunen skal;	Ansvarlig	Kostnad	Gjennomføres
6.1.10.1	Høylandet kommune skal være godkjent som Trafikksikker kommune	Trafikk-sikkerhets-utvalget		2026
6.1.10.2	Rutiner for kjøp av transporttjenester	Teknisk sjef		2025
6.1.10.3	Rutiner for brøyting og strøing	Teknisk sjef		2025
6.1.10.4	Rutiner for å ivareta trafikksikkerheten i reguleringsplanarbeidet	Teknisk sjef		2025
6.1.10.5	Oversikt over helsestasjons trafikksikkerhetsarbeid	Helsestasjon		Årlig
6.1.10.6	Beskrive praksis ved tap av førerrett	Kommune-overlege		2025

6.1.11 Overvåkings- og kontrolltiltak

	Kommunen skal;	Ansvarlig	Kostnad	Gjennomføres
6.1.11.1	Trafikkontroller i samarbeid med UP og Biltilsynet	Politiet i Namdalen		Hele året
6.1.11.2	Generell overvåking av trafikken	Politiet i Namdalen		Hele året
6.1.11.3	Holdningsskapende og forebyggende arbeid innen trafikksikkerhet	Politiet i Namdalen		Hele året

6.2 Fysiske tiltak – kommunale veger

Kategori	Navn	I andre planer	Hovedmål	Delmål
Administrative oppdrag	Rydding av vegetasjon langs alle kommunale veger mot viltpåkjørslar	Økonomiplan – ikke innarbeidet		Et trygt, godt og helhetlig oppvekstmiljø
Administrative oppdrag	Utbedring av rekkverk	Økonomiplan – ikke innarbeidet		Et trygt, godt og helhetlig oppvekstmiljø

6.3 Fysiske tiltak – Gang og sykkelveger langs kommunale veger

Kategori	Navn	I andre planer	Hovedmål	Delmål
----------	------	----------------	----------	--------

6.4 Fysiske tiltak – Belysning langs kommunale veger

Kategori	Navn	I andre planer	Hovedmål	Delmål
Administrative oppdrag	Gatelys fra Dal opp til Børstad boligfelt	Økonomiplan – ikke innarbeidet		Et trygt, godt og helhetlig oppvekstmiljø

6.5 Fysiske tiltak – Fylkesveger

Tiltak på fylkesveger er det Trøndelag fylkeskommune som har ansvar for, og kommunen melder inn og følger opp i aktuelle søknadsordninger. Det er i planperioden lagt inn følgende tiltak i prioritert rekkefølge:

FYLKESVEGER – PRIORITERTE TILTAK	
1.	Busslomme v/Mørked Fv17
2.	Heving av Fv 17 v/ Rønningssodden i Vassbotna
3.	Rydding av vegetasjon langs alle fylkesveger mot viltpåkjørslar
4.	Trafikkspeil ved avkjøring til Drageid X Fv7042
5.	Trafikkspeil ved Almåsvegen XFv 776 Skrøyvdalsvegen
6.	Utfartsparkeringsplass på Fv 776 Skrøyvdalsvegen ved Forrobrehisjen
7.	Utfartsparkeringsplass på Fv 776 Skrøyvdalsvegen ved Ravahaugan
8.	Heving av Fv 7042 Vassbotnvegen ved Vika

GANG- OG SYKKELVEGER LANGS FYLKESVEG – PRIORITERTE TILTAK

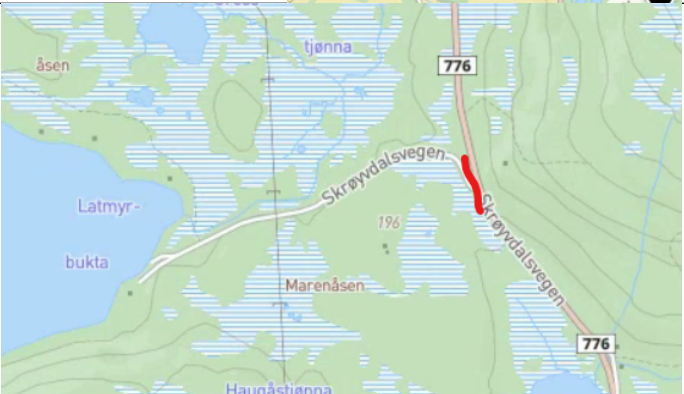
1.	Okstadbakken – X Fv17/Fv 776 til X Fv776/Almåsvegen
2.	Fv 17 x Aunvegen til Saur boligfelt

VEGBELYSNING LANGS FYLKESVEG – PRIORITERTE TILTAK

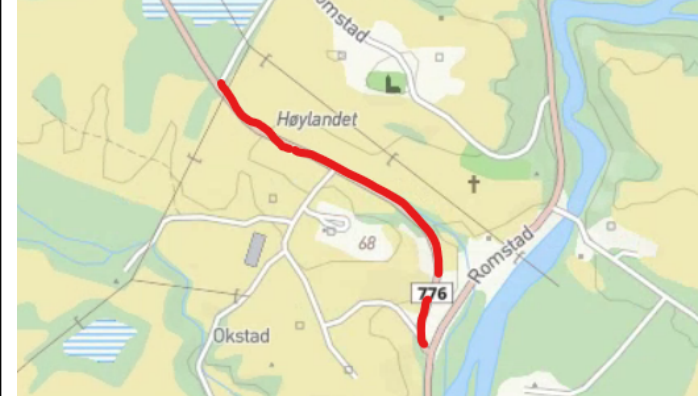
1.	Okstadbakken – X Fv17/Fv 776 til X Fv776/Almåsvegen
2.	Fv 17 x Aunvegen til Saur boligfelt

FYLKESVEGER – PRIORITERTE TILTAK MED KARTUTSNITT

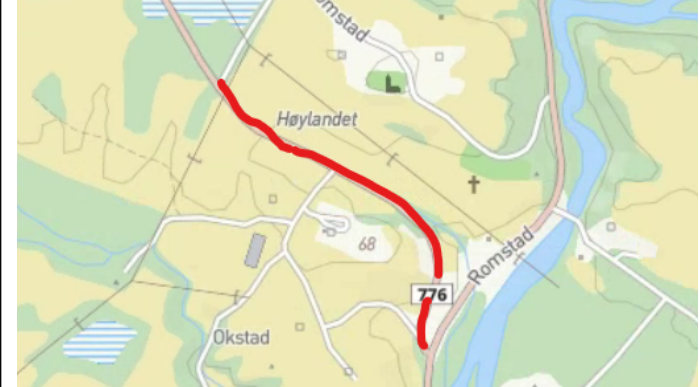
1.	Busslomme v/Mørked Fv17	
2.	Heving av Fv 17 v/ Rønningsodden i Vassbotna Dette for å sikre mot flom og redusere behovet for å stenge vegen	
3.	Rydding av vegetasjon langs alle fylkesveger mot viltpåkørsler	

4.	Trafikkspeil ved avkjøring til Drageid X Fv7042	
5.	Trafikkspeil ved Almåsvegen XFv 776 Skrøyvdalsvegen	
6.	Utfartsparkeringsplass på Fv 776 Skrøyvdalsvegen ved Forrobreheisjen	
7.	Utfartsparkeringsplass på Fv 776 Skrøyvdalsvegen ved Ravahaugan	
8	Heving av Fv 7042 Vassbotnvegen ved Vika Dette for å sikre mot flom og redusere behovet for å stenge vegen	

GANG- OG SYKKELVEGER LANGS FYLKESVEG – PRIORITERTE TILTAK MED KARTUTSNITT

1.	Okstadbakken – X Fv17/Fv 776 til X Fv776/Almåsvegen	
2.	Fv 17 x Aunvegen til Saur boligfelt	

VEGBELYSNING LANGS FYLKESVEGER – PRIORITERTE TILTAK MED KARTUTSNITT

1.	Okstadbakken – X Fv17/Fv 776 til X Fv776/Almåsvegen	
----	---	--

2.	Fv 17 x Aunvegen til Saur boligfelt	 A topographic map of a rural area. A road is highlighted in red, running from a small white square with a black dot (likely a junction or starting point) towards the top right. The map shows green hills, a blue river or stream, and yellow areas representing fields or forests. Labels 'Saur' and 'Lona' are visible on the map.
----	-------------------------------------	--

7. Økonomi

Trafikksikkerhetstiltakene i denne planen skal innarbeides i økonomiplanen. Samtidig som tiltak som går over flere år, samt tiltak med oppstart i handlingsplanperioden prioriteres i budsjettet hvert år fra 2025 til 2030.

Enhetsledere har ansvaret for å innarbeide utgiftene innenfor eget budsjettområde.

En gyldig trafikksikkerhetsplan er en forutsetning for å kunne få bevilga støtte til trafikksikkerhetstiltak i kommunene. Det er Trøndelag fylkeskommune, gjennom trafikksikkerhetsutvalget, som fatter vedtak om tildeling av midler.

8. Evaluering og rullering

Handlingsplan for fysiske trafikksikkerhetstiltak (kap.6) skal rulleres årlig i planens periode. Enhetslederne rapporterer årlig på tiltak innenfor eget ansvarsområde til ledergruppen og kommunedirektør. Kommunedirektør rapporterer årlig til trafikksikkerhetsutvalget.