

Kommunal trafikksikkerhetsplan for Os kommune 2024-2032



Planen er tidligere sendt ut på høring og oppdatert av en administrativ arbeidsgruppe.

INNHOLDSFORTEGNELSE

1. Forord	3
2. Sammendrag.....	3
3. Innledning	4
3.1 Historikk.....	4
3.2 Organisering av trafikksikkerhetsarbeidet i Os kommunE.....	5
3.3 Trafikksikkerhetsutvalgets rolle	5
4. Nasjonale og regionale føringer i trafikksikkerhetsarbeidet.....	5
4.1 Meld. St. 40 (2015-2016) Trafikksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering.....	5
4.2 Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2022 – 2025	6
4.3 Folkehelse og trafikksikkerhet	6
4.4 Trafikksikker Kommune	7
5. Ulykkessituasjonen / -utviklingen i OS kommune	7
5.1 Trafikale utfordringer i kommunen.....	7
5.2 Ulykker i Os kommune	7
6. Mål og strategi for trafikksikkerhetsarbeidet i Os kommune	8
6.1 Målsetting.....	8
6.2 Strategi	9
7. NASJONALE MÅL OG Kommunale tiltak	9
7.1 Risikoadferd i trafikken	9
7.1.1 Fart	10
7.1.2 Rus	10
7.1.3 Bilbeltebruk.....	10
7.2 Befolkningsgrupper (barn, ungdom, eldre og funksjonshemmede).....	11
7.2.1 Barn	11
7.2.2 Ungdom og unge førere.....	12
7.2.3 Eldre trafikanter og trafikanter funksjonsnedsettelse	12
7.3 Trafikantgrupper/kjøretøygrupper (gående, syklende, mc og MOPED, TUNGE kjøretøy).....	12
7.3.1 Innsatsområde, gående og syklende	12
7.3.2 Motorsykkel og moped	13
7.4 kjøretøyteknologi.....	13
7.5 Systematisk trafikksikkerhetsarbeid i offentlig og privat sektor.....	14
7.6 Fysiske trafikksikkerhetstiltak.....	14
8. Økonomi	14
9. Evaluering, rullering.....	15
10. Tiltaksdel til Økonomiplan 2024- revideres årlig	16

1. FORORD

Trafikksikkerhetsplan er oppdatert på grunnlag av en tidligere planer.

Trafikksikkerhetsplanen består av to deler: Del en er en overordnet del. Del to er tiltaksdelen som skal innarbeides i økonomiplan hvert år; men dette gjelder kun tiltak som har en økonomisk ramme. Mange trafikksikkerhetstiltak er holdningsskapende arbeid og vil ikke omtales i økonomiplan

Os kommune ønsker at det rapporteres på trafikksikkerhetstiltakene hvert år i årsrapporten.

Kommunene har ansvar for investeringer, drift og vedlikehold av det kommunale vegnettet som er på 26 km. Som vegeier, 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. Kommunene har ansvar og virkemidler som kan bidra til økt innsats i det lokale trafikksikkerhetsarbeidet. De er store arbeidsgivere og kjøpere av transporttjenester. I tillegg er de eiere av barnehager og skoler.

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

Trafikksikkerhetsplanen 2023 – 2026 er grunnlaget for videreføring av trafikksikkerhetsarbeidet i Os kommune.

Trafikksikkerhetsarbeid for alle trafikantgrupper er viktige folkehelseiltak. Trafikksikkerhetsplanen har fokus på helseperspektivet som er et satsingsområde for kommunen.

Det er viktig å sikre at trafikksikkerhetsplanen blir fulgt opp og tiltakene gjennomført.

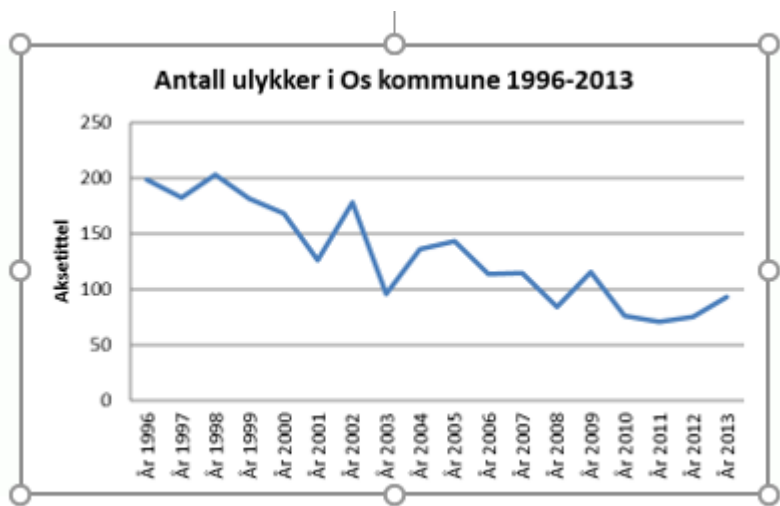
2. SAMMENDRAG

Os kommune har god og pålitelig statistikk for ulykker i perioden 1993 – 2013 grunnet deltagelse i Trygt lokalsamfunn.

Det er ingen drepte eller hardt skadet i trafikken i Os i perioden 2013-2023. Det er også få skadde i trafikken i Os.

Statistikken kan leses på Innlandsstatistikk -

<https://www.innlandsstatistikk.no/samferdsel/trafikkulykker/>



Planens og planarbeidets formål:

- Sikre nullvisjonen om ingen drepte eller skadde i trafikken
- Sette fokus på trafikk og trafikksikkerhet, både i kommuneorganisasjonen og i lokalsamfunnet
- Ha et strategisk arbeidsredskap overfor Statens Vegvesen og deres prioriteringer
- Sikre tilskudd til trafikksikkerhetstiltak i årene framover
- Sikre Os kommunes bidrag i arbeidet med Nasjonal Transportplan

Noen konkrete tiltak som foreslås i planen er blant annet:

- Særlige tiltak knyttet til skole og barnehager
- Etablere hjertesoner i tilknytning til skolen
- Etablere og utvide parkeringsplassen ved Os kirke

3. INNLEDNING

Det er lagt vekt på at selve planen ikke skal være for omfattende, men et enkelt og kortfattet dokument med klare mål og strategier. Videre er det særlig fokusert på *kommunens* muligheter og ansvarsområder. Tiltaksdelen følges opp i års hjulet med budsjett og økonomiplan samt årsrapport.

3.1 HISTORIKK

Trafikksikkerhetsarbeidet er beskrevet i tidligere plan med navn «Trygge lokalsamfunn» for perioden 2013-2015. Det er behov for å oppdatere denne planen.

Planen har som hovedfunksjon å være et styringsverktøy for et målrettet trafikksikkerhetsarbeid i kommunen. De største utfordringene har vært forankring i alle kommunens ledd, samt finansiering av ikke-fysiske tiltak.

Under utarbeidelsen av Os kommunes trafikksikkerhetsplan har samordning med overordnede planer, spesielt Innlandet fylkes trafikksikkerhetsplan blitt betydelig vektlagt, for å sikre en rød tråd i arbeidet, fra nasjonalt til lokalt nivå. Denne strategien vil bli videreført og forsterket, spesielt siden de nasjonale føringene er blitt tydeligere og mer konkrete, bl.a. gjennom Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025.

3.2 ORGANISERING AV TRAFIKKSIKKERHETSARBEIDET I OS KOMMUNE

Ansvaret for prosessen med å utarbeide ny trafikk sikkerhetsplan for perioden 2024 – 2032 er tillagt en arbeidsgruppe i administrasjonen bestående av Terje Daffinrud (teknisk), Martin Løvø (oppvekst) og tidligere helsesykepleier (nå sluttet i sin stilling) Sigrun E. Aa (helse). De skal fremme forslag til revidert trafikk sikkerhetsplan til trafikk sikkerhetsutvalget og kommunestyret.

Det er av avgjørende betydning for arbeidet at trafikk sikkerhet er forankret i kommunenes årshjul og slik at virksomhetene sørger for at tiltak i planen blir gjennomført.

Formannskapet er oppnevnt til kommunens trafikk sikkerhetsutvalg av Os kommunestyre.

3.3 TRAFIKKSIKKERHETSUTVALGETS ROLLE

Et godt trafikk sikkerhetsarbeid betyr samarbeid mellom et bredt spekter av aktører. Dette betyr at Os kommune må samarbeide med Statens Vegvesen, Innlandet Fylkeskommune, politiet, NAF med flere for å få gjennomført gode trafikk sikkerhetstiltak. En plan med tiltak fra flest mulige bidragsyttere vil derfor sikre et best mulig forebyggende arbeid.

Oppgaver:

1. Samordne trafikk sikkerhetsarbeidet i kommunen samt fungere som bindeledd mellom publikum og administrasjon/politikere i trafikk sikringssaker.
2. Utarbeide forslag til kommunal trafikk sikkerhetsplan med handlingsprogram.
 - Handlingsprogrammet skal oppdateres hvert år i forbindelse med budsjett og økonomiplan
 - Trafikk sikkerhetsplanen oppdateres hvert 4. år.
3. Holde oversikt over ulykkessituasjonen og trafikkfarlige punkter/strekninger i kommunen. Vurdere generell veistandard/ulykkesforebygging ved strøing mv.
4. Involvere regionale aktører og utfordre foreninger og organisasjoner i trafikk sikkerhetsarbeidet samt samarbeide med andre kommunale trafikk sikkerhetsutvalg (på tvers av kommuner og fylkesgrenser).
5. Være aktiv pådriver for kommunedirektørens oppfølging av trafikk sikkerhetsplanen gjennom behandling av årsrapporten og aktivt arbeide for ekstern finansiering.
6. Gjennomføre trafikk sikkerhetstiltak/kampanjer: Refleksbruk, trafikk sikkerhet i landbruket.

4. NASJONALE OG REGIONALE FØRINGER I TRAFIKKSIKKERHETSARBEIDET

4.1 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. Det vises til at mange av de enkle og mest effektive trafikksikkerhetstiltakene er tatt i bruk. Med et relativt lavt antall trafikkulykker blir ytterligere reduksjon i antallet drepte og hardt skadde stadig mer krevende og avhengig av økt og felles innsats fra flere offentlige aktører. Hovedinnretningen på meldingen er derfor å belyse tverrsektorielle utfordringer og behov i trafikksikkerhetsarbeidet, og bidra til bedre overordnet forankring og økt samordning av den framtidige innsatsen.

I stortingsmeldingen presenterer regjeringen seks satsningsområder:

- Forankring av tverrsektorielt trafikksikkerhetsarbeid på overordnet nivå
- Bedre utnyttelse av tilsyns- og kontrollinnsatsen gjennom styrket tverretattlig samarbeid
- Mer effektiv formidling, enklere tilgang og bedre utnyttelse av kunnskap fra ulykkes undersøkelser
- Retningslinjer for registrering av vegtrafikkulykker og økt utveksling av skade- og ulykkes data

4.2 NASJONAL TILTAKSPLAN FOR TRAFIKKSIKKERHET PÅ VEG 2022 – 2025

Ambisjoner og prioriteringer i trafikksikkerhetsarbeidet er presentert i *Meld. St. 20 (2020-2021) Nasjonal transportplan 2022-2033 (NTP)*. Trafikksikkerhetsarbeidet skal fortsatt bygge på en visjon om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller hardt skadde i transportsektoren. Det er en ambisjon at det innen 2030 maksimalt skal være 350 drepte og hardt skadde i veitrafikken, hvorav maksimalt 50 drepte. Ingen skal omkomme i veitrafikken i 2050.

Ambisjonen i NTP innebærer at tallet på drepte og hardt skadde må mer enn halveres fra 2020 til 2030, mens det for antall drepte innebærer en reduksjon med 46 prosent. Ambisjonen for 2050 innebærer at det for første gang tidfestes når vi ikke lenger skal ha omkomne i veitrafikken. I stortingsmeldingen om NTP står det at: «*Med utgangspunkt i målene og innsatsområdene i Nasjonal transportplan, gir Samferdselsdepartementet Statens vegvesen mandat til å lede arbeidet med rulleringen av Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei. Formålet med planen er å utarbeide et bredt spekter av omforente og faglig forankrede tiltak, i tillegg til å styrke samarbeidet mellom de sentrale trafikksikkerhetsaktørene. Tiltaksplanen framstiller hvordan aktørene skal bidra til reduksjon i antall drepte og hardt skadde*».

4.3 FOLKEHELSE OG TRAFIKKSIKKERHET

Trafikkulykker vurderes som et betydelig folkehelseproblem på tross av en markant reduksjon av antallet alvorlige trafikkulykker siden 1970. 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 tverrsektorielle samarbeidet for å forebygge ulykker. Det er viktig at kommunen integrerer det ulykkesforebyggende arbeidet generelt, og trafikksikkerhetsarbeidet spesielt i sitt folkehelsearbeid.

Målsettinger i kommunens trafikksikkerhetsplan forankres i Os kommunes Folkehelseplan del 3: *Målsettinger og strategier*.

4.4 TRAFIKKSIKKER KOMMUNE

Etter vegtrafikklovens § 40a har fylkeskommunen et ansvar for å tilrå og samordne tiltak for å fremme trafikksikkerheten i fylket. En viktig oppgave i denne sammenheng er å påvirke og stimulere kommunene til å arbeide målrettet og helhetlig med trafikksikkerhetsarbeidet.

Det er mange lover og forskrifter som direkte eller indirekte omtaler kommunens ansvar for ulykkesforebygging, folkehelsearbeid og trafikksikkerhet. Kommunen er pålagt et ansvar bl.a. som veieier, som eier av skole og barnehager, stor arbeidsgiver og kjøper av transporttjenester.

For å ivareta denne helhetstenkingen er det utarbeidet kriterier og sjekklister som skal være et verktøy for å kvalitetssikre kommunens trafikksikkerhetsarbeid.

Os kommune har satt som mål å oppfylle alle kriteriene og gjennom en fylkeskommunal godkjenningsordning bli erklært som Trafikksikker kommune”.

5. ULYKKESSITUASJONEN / -UTVIKLINGEN I OS KOMMUNE

Ulykker og skader i trafikken påfører menneskene som rammes store lidelser.

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.

5.1 TRAFIKALE UTFORDRINGER I KOMMUNEN

Beskrivelse av ulike veier i kommunen, veieiere, og hvilke utfordringer kommunen står ovenfor.

Os kommune har kun 26 km med kommunal vei. Det er fylkesveien RV30 som går gjennom kommunen som har de største trafikale utfordringene. For å lykkes med trafikksikkerhetstiltak er vi helt avhengig av samarbeid med veieier som er fylkeskommunen.

Os kommune har også en god del private veier og her er vi avhengig av grunneierne som veieier. Dette gjelder for eksempel en del planoverganger.

Os kommune har ansvar for å trygg skolevei og områdene rundt skolen; se handlingsplan for skole. (Hjertesoner og trygg skolevei).

Trafikale utfordringer på ulike strekninger gjennomgås og vil bli prioritert i utvalget i løpet av 2023.

5.2 ULYKKER I OS KOMMUNE

En dødsulykke koster samfunnet kr. 35 millioner mens en hardt skadet koster samfunnet kr. 12,5 millioner.

Antall dødsulykker, hardt skadde og lettere skadde i Os kommune i perioden 2013-2022:

Trafikkulykkesregister							
År	Drept	Hardt skadd	Lettere skadd	Sum			
2022	0	1	0	1			
2021	0	0	3	3			
2020	0	0	0	0			
2019	0	0	1	1			
2018	0	1	3	4			
2017	0	0	0	0			
2016	0	0	5	5			
2015	0	0	2	2			
2014	0	0	3	3			
2013	0	1	3	4			

Antall personskader med fotgjengere/akende (alle kategorier av skadegrad) Os kommune i perioden 2013-2022:

Trafikkulykkesregister							
År	Drept	Hardt skadd	Lettere skadd	Sum			
2022	0	0	0	0			
2021	0	0	0	0			
2020	0	0	0	0			
2019	0	0	0	0			
2018	0	0	0	0			
2017	0	0	0	0			
2016	0	0	0	0			
2015	0	0	0	0			
2014	0	0	0	0			
2013	0	1	0	1			

Kilde: trine.atlas.vegvesen.no

Skadegrad: Drept/dødsulykker gjelder personer som dør som følge av ulykken inntil 30 dager etter ulykkestidspunktet.

Skadegrad: Hardt skadd gjelder skader som enten truer pasientens liv eller fører til varige mén (eget alvorlig skadd), eller større, men ikke livstruende skader (alvorlig skadd).

Skadegrad: Lettere skadd gjelder personer med mindre brudd, skrammer og skader som ikke krever sykehusinnlegging.

6. MÅL OG STRATEGI FOR TRAFIKKSIKKERHETSARBEIDET I OS KOMMUNE

6.1 MÅLSETTING

I perioden 2022 – 2026 er det et mål om 0 drepte eller skadde i trafikken i Os kommune.

"Nullvisjonen" er et bilde av en ønsket framtid hvor ingen blir drept eller skadd i trafikken.

I Nasjonal Tiltaksplan for trafiksikkerhet på veg er det satt opp en rekke tilstandsmål formulert som måltall. For å nå disse målene må det iverksettes tiltak:

- Økt andel bruk av bilbelte, refleks, bakovervendt barnesikring, sykkelhjelme.
- Strategi for eldre i trafikken (tilrettelegging for opplæring, seniorkurs mv.).
- Redusere andelen av bilister som overskrider fartsgrensene

Nullvisjonen oppnås gjennom følgende kommunale tiltak:

- Os skole og barnehage skal aktivt jobbe med trafiksikkerhet
- Øke antallet km med gang og sykkelvei langs FV30
- Arbeide målrettet for at flere går og sykler til skolen.

7. NASJONALE MÅL OG KOMMUNALE TILTAK

I den Nasjonale tiltaksplanen (2018-2021) er det satt mål for tilstandsutvikling innenfor områder der tilstandsendringer er av vesentlig betydning for utviklingen i antall drepte og hardt skadde. Tilstandsmålene er satt innenfor 13 ulike innsatsområder.

I dette kapittelet gjengir vi de nasjonale tilstandsmålene og de innsatsområdene kommunene finner det mest relevant å arbeide med (11 av 13) . Under hvert av områdene har vi konkretisert våre kommunale tiltak som skal bidra til å nå de nasjonale målene

7.1 RISIKOADFERD I TRAFIKKEN

Uoppmerksomhet utgjør en stor risiko i trafikken. I så mye som 1 av 3 dødsulykker har uoppmerksomhet vært en medvirkende faktor.

Det er mange kilder til uoppmerksomhet i trafikken. Vi har uoppmerksomhet som følge av distraksjoner – altså aktiviteter som tar oppmerksomheten vår bort fra hovedoppgaven, og uoppmerksomhet som følge av rus og trøtthet.

Uoppmerksomhet gjelder ikke bare sjåførere, men også trafikanter som for eksempel går, sykler eller bruker el-sparkesykkel.

Det er fire ulike former for distraksjoner, og de opptrer gjerne i kombinasjon:

- Visuell – det vi ser
- Auditiv – det vi hører
- Motorisk – det vi gjør
- Kognitiv – det vi tenker

Mobilen er gjerne det første vi tenker på, men det er også mye annet som får hender, tanker og blikk til å vandre når vi sitter bak rattet.

7.1.1 FART

Nasjonale mål:

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/medikamenter over straffbarhetsgrensen	0,6 % (2016/2017)	0,4 % (2026)

Kommunale tiltak:

- Kommunen skal ha utarbeidet retningslinjer for tjenestereiser; som også omfatter trafiksikkerhet

7.1.2 RUS

Nasjonale mål

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/medikamenter over straffbarhetsgrensen	0,6 % (2016/2017)	0,4 % (2026)

Kommunale tiltak:

- Kommunen arbeider gjennom AKAN arbeidet for å hindre at ansatte er påvirket av rusmidler i tjenesten.

7.1.3 BILBELTEBRUK

Nasjonale mål

Bilbelte/sikring av barn i bil (kapittel 4.4)	Andel førere og forsetepassasjerer som bruker bilbelte i lette kjøretøy	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 kjøretøy som bruker bilbelte	84,3 % (2017)	95 % (2022)

Kommunale tiltak:

- Helsestasjonen har fokus på temaet barn i bil og da spesielt at barna skal sitte sikret bakovervendt i bil til de er 4 år
- I barnehagene gjennomføres tiltak for å øke fokus på sikring av barn i bil (materieill / kampanje gjennom Trygg Trafikk). Målrettet innsats til utsatte grupper.
- Samarbeid med bondeorganisasjonene om bruk av sikkerhetsbelte/HMS i landbruket

7.2 BEFOLKNINGSGRUPPER (BARN, UNGDOM, ELDRE OG FUNKSJONSHEMMEDE)

7.2.1 BARN

Nasjonale mål

Barn (0-14 år) <i>(kapittel 5.2)</i>	Antall drepte barn (0-14 år) i trafikken.	4 <i>(2017)</i>	0 <i>(minst ett år i 2018-2021)</i>
---	---	--------------------	--

Kommunale tiltak:

- Barnehager og skole skal i samarbeid med foresatte skal jobbes aktivt med trafiksikkerhetsarbeid og forebygging av ulykker.
- Kommunen skal gjennomføre vurdering av farlig skolevei og fastsette hvor dette er i Os.
- Kommunen skal arbeide for å etablere trafiksikre soner rundt skolen (Hjertesone)
- Kommunen skal stimulere lag og foreninger til at alle barn til og fra fritidsaktiviteter sikres best mulig og at voksne som transportører kjører med lavest mulig risiko.

7.2.2 UNGDOM OG UNGE FØRERE

Nasjonale tilstandsmål:

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
---	---	--	---------------------

^A Reduksjon i perioden 2018-2021 sammenliknet med perioden 2013-2016

Kommunale tiltak:

- Kommunen har p.t. kompetanse til å tilby valgfaget trafikk og trafikalt grunnkurs. På sikt må det avklares om dette valgfaget skal prioriteres.
- Gjennomføre prosjektarbeid/tverrfaglig arbeid knyttet til tema trafikk.
- Sikre videreføring av tiltaket «Trygt hjem for ungdom».

7.2.3 ELDERE TRAFIKANTER OG TRAFIKANTER FUNKSJONSNEDESETTELSE

Nasjonale tilstandsmål:

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 gå km		- 30 % ^A

^A Reduksjon i perioden 2018-2021 sammenliknet med perioden 2013-2016

Kommunale tiltak

- Kommunen skal ta initiativ overfor fylkeskommunen og slik at fysisk utforming av veger og gangfelt ivaretar eldre trafikanter og trafikanter med funksjonsnedsettelse
- Trafikksikkerhet skal være tema i eldrerådet.

7.3 TRAFIKANTGRUPPER/KJØRETØYGRUPPER (GÅENDE, SYKLENDE, MC OG MOPED, TUNGE KJØRETØY)

7.3.1 INNSATSOMRÅDE, GÅENDE OG SYKLENDE

Nasjonale 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) ^A 230 km på fylkesveg (2018-2021)	
	Andel syklister som bruker sykkelhjelm	58,8 %	70 %

		(2017)	(2022)
	Andel fotgjengere som bruker refleks på belyst veg i mørke	40 % (2017)	50 % (2022)

Kommunale tiltak:

- Helsestasjonen, barnehagene og skolen skal årlig fokusere på betydningen av at syklister og fotgjengere bruker personlig verneutstyr i trafikken (sykkelhjelme, refleks)
- Gjennomføre aksjonsdager knyttet til bruk av refleks og hjelme
- Se folkehelseplan

7.3.2 MOTORSYKKEL OG MOPED

Motorsykkell og moped (kapittel 6.3)	Risiko for å bli drept eller hardt skadd for MC- og mopedførere per kjørte km		- 30 % ^B
---	---	--	---------------------

^B Reduksjon i perioden 2018-2021 sammenliknet med perioden 2013-2016.

Kommunale tiltak:

- Arbeide for å redusere ulovlig bruk av motorkjøretøy så som mopeder, el-sparkesykkel og firehjuling
- Jobbe for å trygge veier for 2-hjuls kjøretøy

7.4 KJØRETØYTEKNOLOGI

Nasjonale tilstandsmål:

Kjøretøy- teknologi (kapittel 8.3)	Andel av trafikkarbeidet som utføres med biler som har <i>automatisk nødbrems</i> (AEB)	14,4 % ^D (2017)	25 % (2022)
	Andel av trafikkarbeidet som utføres med biler som har <i>feltskiftevarsler</i>	39,2 % ^D (2017)	52 % (2022)
	Andel av trafikkarbeidet som utføres med biler som har automatisk nødbrems for å forhindre kollisjon med fotgjengere og syklister (fotgjenger-AEB)	14,4 % ^D (2017)	25 % (2022)

^D Estimert andel i 2017 basert på beregninger gjort i 2015 (TØI-rapport 1450/2015 Førerstøttesystemer – Status potensial for framtiden).

Kommunale tiltak:

- Opplæring i aktive og passive sikkerhetssystemer

7.5 SYSTEMATISK TRAFIKKSIKKERHETSARBEID I OFFENTLIG OG PRIVAT SEKTOR

Nasjonale tilstandsmål:

Systematisk og samordnet trafikksikkerhetsarbeid i fylkeskommuner og kommuner (kapittel 9.2)	Antall kommuner som er godkjent som <i>Trafikksikre kommuner</i>	62 ^E per 1/1-2018	125 per 1/1-2022
---	--	---------------------------------	---------------------

Kommunale tiltak:

- Kommunen jobber med delmålene til kravene om å bli en trafikksikker kommune

7.6 FYSISKE TRAFIKKSIKKERHETSTILTAK

Nasjonale tilstandsmål

Møteulykker og utforkjøringsulykker (kapittel 7.2)	Andel av trafikkarbeidet på riksveger med fartsgrense 70 km/t eller høyere som foregår på møtefrie veger	49,3 % pr 1/1-2018	54,1 % pr 1/1-2022
	Antall km riksveg med fartsgrense 70 km/t eller høyere som er gjennomgått og som tilfredsstillende minstestandarden i NTP med tanke på å forhindre alvorlige utforkjøringsulykker		1500 km (utbedres i 2018-2023) C

Beskrivelser av kommunens prioriteringer de neste årene samt kostnader synliggjøres i eget vedlegg. Utfordringer på veger med staten eller fylkeskommunen som veieier beskrives særskilt. Tiltakslisten må ikke være en oppstilling av alle behov, men hvilke tiltak som er realistisk for kommunen å få gjennomført i kommende planperiode med bakgrunn i kommunens økonomiske rammer.

Kommunale tiltak:

- Prioritere gate-/ veilys.

8. ØKONOMI

- Trafikksikkerhetstiltakene i denne planen innarbeides i økonomiplanen.
- Mange av tiltakene er holdningsskapende arbeid; som betyr medgått arbeidstid hos ansatte, og som ikke nødvendigvis synliggjøres i økonomiplan.
- Flere tiltak går over flere år, samt tiltak med oppstart i handlingsplanperioden prioriteres i budsjettet hvert år fra 2024 til og med 2032.
- Virksomhetene har ansvaret for å innarbeide trafikksikkerhetstiltak innenfor eget budsjettområde.

9. EVALUERING, RULLERING

Virksomhetene rapporterer årlig på tiltak innenfor eget ansvarsområde i årsrapporten.
Kommunedirektøren rapporterer årlig til kommunestyret via årsberetning

<p>- Demensvennlig samfunn (holdningskampanje innbyggere/servicenæring)</p> <p>https://nasjonalforeningen.no/contentassets/91a77b0a2cbe4c81bc41ded74544a29b/universell_utforming_skjema_2019_apent-nett.pdf</p> <p>https://nasjonalforeningen.no/tilbud/kommuner-og-demens/demens-og-universell-utforming2/</p> <p>https://www.aldersvennlig.no/2022/10/14/25-november-universelt-utformede-og-aldersvennlige-uteomrader-og-moteplasser-webinar/</p>	
<p>Samtaler om trafiksikkerhet</p> <p>Samtale om refleksbruk/sykkelhjelmer</p> <p>Informasjon om sikring av barn i bil.</p>	<p>Helsestasjon</p>

TILTAK FOR TEKNISK	
<p>G/s – vei langs FV.30 fra Os sentrum til Os gamle skole ca. 3 km.</p>	<p>Meldes årlig til fylkeskommunen som aktuelt tiltak</p>
<p>G/s Os sentrum til Høistad, ca. 2 km.</p>	<p>Meldes årlig til Fylkeskommunen som aktuelt tiltak</p>
<p>G/s vei på Nør</p>	<p>Meldes årlig til Fylkeskommunen som aktuelt tiltak</p>
<p>Tema: Tryggere skolevei, vurdering av tiltak</p>	<p>Kontinuerlig</p>
<p>Sammenhengende belysning langs gangvei fra Os-hallen til TOS-arena</p>	<p>Tiltak under planlegging</p>
<p>Etablere og utvide parkeringsplasser/trafikksituasjonen ved Os kirke</p>	<p>Innarbeida i kommuneplanhøring.</p>

TILTAK FOR KULTUR	ANSVAR
<p>Faglitteratur/trafikkopplæringsmateriale på biblioteket, trafikk-bøker for barn.</p> <p>Supplering av bøker også innen førstehjelp</p>	<p>Kultursjef</p>
<p>Eget systematisk trafikk-tema i klubben</p> <p>Politiet deltar på fritidsklubb med tema trafiksikkerhet</p>	<p>Kultursjef</p>

OS SKOLE

TILTAK	ANSVAR	TID	RAPPORTERING
<u>1. og 2. trinn:</u>			
"Busserulle" gjennomføres i forbindelse med busstur/ekskursjoner	Kontaktlærer/lærere og busselskap	Høst	
Kveldsopplegg med refleksbruk og utdeling	Klasselærere, Trygg Trafikk	Høst	
Turer til sentrum. Trening på kritiske steder	Klasselærere	Annethvert år	
Når skal elevene sykle? Tema på foreldremøte	Klassekontakter Klasselærere	Flere ganger i løpet av skoleåret Høst	
Trafikksikkerhet som "drypp" gjennom hele året	I forbindelse med uteskole	Skoleåret	
Høyre og venstre (nytt tiltak)	Klasselærere		
<u>3 – 4 trinn:</u>			
Repetere trafikkregler/refleksbruk.	Klasselærere		
Ferdighetsløype	Lærerne		
Bruk av sykkel som tema på foreldremøter	Klasselærere	Vår	
<u>5- 7 trinn</u>			
Systematisk sykkeltraining med trafikkregler og refleksbruk	Lærere	Vår	

<p>3.-7. trinn</p> <p>Felles trafiksikkerhetsdag</p> <p>Aldersgrense kjøretøy</p> <p>Ungdomstrinnet</p> <p>Transport – trygt hjem</p> <p>Foreldremøter: Besøk av politiet: Tema: Trafiksikkerhet – kriminalitet - rus</p>	<p>Politiet</p> <p>Lærere</p>	<p>Høst</p>	
<p>Hele skolen:</p> <p>Uteområdet – fokus på trafiksikkerhet. Innspill til trafiksikkerhetsutvalget</p>	<p>Skolen</p>	<p>Hele året</p>	
<p>Regulering av trafikk til parkeringsplassen ved u.skolen og biblioteket. Bare trafikk for de ansatte.</p>			
<p>Sykkelløype for elever 5.-10. trinn</p>			<p>Er ønskelig å få inn men er ikke etablert</p>
<p>Innenfor naturfagdelen i læreplanen skal elevene arbeide med hvordan trafiksikkerhetsutstyr hindrer og minsker skader ved uhell og ulykker</p> <p>8.-10. trinn</p>	<p>klasselærere</p>	<p>Hele året</p>	
<p>Forslag til nye tiltak:</p> <p>Ta hensyn til forhold rundt skoleskyss (av- og påstigning) ved nybygg flerbrukshall, svømmehall og samfunnshus. Sammenfaller med pkt i planen hos teknisk, kultur, landbruk og miljø</p>			

OS BARNEHAGENE

TILTAK	ANSVAR	TID	RAPPORTERING
Opplæring på tur <ul style="list-style-type: none">- Bruk av refleksvest- Snakker om trafikken når en er på tur- Snakker om/bruker gangfelt når en er på tur- Tarkus	De ansatte	Kontinuerlig	
Opplæring på tur Sikring i bil(forskrifter) som tema på foreldremøte	De ansatte	Kontinuerlig	