



TEMAPLAN

Trafikksikkerhet 2026-2029

Høringsutkast med innspillsfrist 15. desember 2025



INNHALDSFORTEGNELSE

1. SAMMENDRAG	3
2. INNLEDNING	3
2.1 Historikk.....	4
2.2 Organisering av dette planarbeidet i Krødsherad kommune	4
3. OVERORDNEDE FØRINGER	4
3.1 FNs bærekraftsmål	4
3.2 Meld. St. 40 (2015-2016) Trafikksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering	5
3.3 Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036	5
3.4 Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei (2022-2025)	5
3.5 Regionale føringer fra Buskerud fylkeskommune.....	6
3.6 Folkehelse og trafikksikkerhet	6
3.7 Trafikksikker kommune	6
4. STATISTIKK OG UTVIKLING	7
4.1 Veinettet i Krødsherad kommune	7
4.2 Skoleveisundersøkelsen 2022	8
4.3 Trafikksikkerhetsutfordringer i kommunen.....	8
4.4 Analyse av ulykkene	9
5. MÅL OG STRATEGI FOR TRAFIKKSikkerHETSARBEIDET	10
5.1 Mål.....	10
5.2 Strategi	10
6. KOMMUNALE TILTAK	10
7. BÆREKRAFTSVURDERING	10
8. PRIORITERING OG RAPPORTERING.....	11
9. VEDLEGG	11

1. SAMMENDRAG

Visjonen om null drepte og hardt skadde ligger til grunn for trafikksikkerhetsarbeidet i Norge. Krødsherad kommunes mål er å redusere alle typer ulykker og skader i veitrafikken i kommunen.

For å nå dette målet, har kommunen prioritert følgende strategier:

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

Trafikksikkerhetstiltakene er definert i vedlegg 1 Handlingsplan for organisatoriske trafikksikkerhetstiltak og vedlegg 2 Handlingsplan for fysiske trafikksikkerhetstiltak.

Trafikksikkerhetstiltakene i denne planen skal årlig vurderes og prioriteres inn i økonomi- og handlingsplanene fra og med for 2026 til og med for 2029. Virksomhetsledere har ansvaret for å innarbeide utgiftene innenfor eget budsjettområde. Tiltakene skal rapporteres på i kommunens årsmelding fra og med 2026.

2. INNLEDNING

Visjonen om null drepte og hardt skadde ligger til grunn for trafikksikkerhetsarbeidet i Norge. Siden 2010 er det satt etappemål for arbeidet mot nullvisjonen. I NTP 2025-2036 er det beskrevet at etappemålet fram til 2030 er maksimalt 350 hardt skadde og drepte i veitrafikkulykker, hvorav maksimalt 50 drepte, samtidig som det er et mål om 0 drepte i veitrafikken innen 2050.

Trafikksikkerhetsarbeid handler om å redusere risikoen for skader og ulykker blant alle trafikantgrupper 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 flere roller og oppgaver som innebærer at en direkte eller indirekte har mange muligheter til å bedre trafikksikkerheten, som:

- planmyndighet
- skole- og barnehageeier
- arbeidsgiver
- transportkjøper
- folkehelseaktør (ved å forebygge sykdom og skade hos innbyggerne)
- veieier

Kommunens trafikksikkerhetsarbeid omfatter alle disse rollene.

I henhold til folkehelseloven og plan- og bygningsloven har kommunen et generelt ansvar for å forebygge skader og ulykker. Kommunen har ansvar for investeringer, drift og vedlikehold av det

kommunale veinettet. Som veieier har kommunen et spesifikt ansvar for trafikksikkerhetstiltak på kommunale veier iht. Veglova.

Trafikksikkerhetsplanen for Krødsherad kommune 2026-2029 vil danne grunnlaget for videreføring av kommunens trafikksikkerhetsarbeid.

2.1 Historikk

Denne planen er nr. 3 i rekken av trafikksikkerhetsplaner for Krødsherad kommune. Den første gjaldt for perioden 2008-2012 og var en temaplan. Den forrige var en kommunedelplan som gjaldt i perioden 2018-2023. Planene har vært et styringsverktøy for et målrettet trafikksikkerhetsarbeid i kommunen, og dette arbeidet videreføres og styrkes gjennom denne planen.

2.2 Organisering av dette planarbeidet i Krødsherad kommune

Arbeidet med denne trafikksikkerhetsplanen startet opp våren 2023. Det ble gjennomført en høringsrunde blant lag og foreninger og øvrige organisasjoner, til sammen 17 stk. Blant disse var velforeninger, FAU/SU i skoler og barnehager, råd og utvalg. Det ble også internt oppfordret til at virksomhetsledere og verneombud innen oppvekst og helse og omsorg, kommuneoverlegen, folkehelsesteamet og planforum kunne komme med innspill. Det innkom 6 Innspillene innen høringsfristen. Innspillene er vurdert og innarbeidet der dette var ønskelig i denne planen. Av ulike kapasitetsutfordringer, ble planen satt på vent etter dette og tatt opp igjen våren 2025.

Høsten 2025 er det gjennomført en ny runde internt for innspill til planen, før den ble sendt Formannskapet for førstegangsbehandling og at den legges ut på høring. Etter høringen vil denne prosessen beskrives her.

3. OVERORDNEDE FØRINGER

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
- Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036 (NTP)
 - Barnas transportplan
- Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025
- Regional føringer fra Buskerud fylkeskommune

3.1 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 [...].

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

Regjeringen legger til grunn at Norge er verdensledende innen trafikksikkerhet på vei, 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 trafikantrettede trafikksikkerhetsarbeidet skal vektlegges.

3.3 Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036

Det overordnede målet for Nasjonal transportplan 2022–2033 er:

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

Nullvisjonen, visjonen om null antall drepte og hardt skadde i norske veitrafikkulykker, er ett av de fem likestilte hovedmål i Nasjonal transportplan, og ligger til grunn for trafikksikkerhetsarbeidet i Norge. Etappemål fram til 2030 er maksimalt 350 hardt skadde og drepte i veitrafikkulykker, hvorav maksimalt 50 drepte, samtidig som det er et mål om 0 drepte i veitrafikken innen 2050.

BARNAS TRANSPORTPLAN

Når fremtidens transportsystem og lokalsamfunn skal planlegges, er det viktig å ivareta hensynet til barn og unge på en god måte. De skal ha muligheten til å være selvstendige trafikanter og leve aktive, trygge liv. Barn og unge er en sårbar gruppe, og deres ferdsel i trafikken krever i noen tilfeller målrettede tiltak, som trygge skoleveier og systematisk trafikkopplæring. I de fleste tilfeller er barns behov sammenfallende med andre gruppers behov for tilrettelegging. Eksempler på dette er god planlegging, arealbruk og universell utforming av kollektivknutepunkter.

3.4 Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei (2022-2025)

Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 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.

Mandat for utarbeidelse av tiltaksplanen er gitt i Meld. St. 20 (2020-2021) Nasjonal transportplan 2022-2033 (NTP). Planen bygger på ambisjoner og overordnede prioriteringer i NTP. Videre er prioriteringene i samsvar med aktørenes interne styringsdokumenter, der de mest sentrale er

Statens vegvesens gjennomføringsplan 2022-2027 (33), politiets strategidokument «Forebygging som politiets hovedstrategi 2021-2025», Trygg Trafikks handlingsplan 2022-2023, 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.

3.5 Regionale føringer fra Buskerud fylkeskommune

I Regional plan for areal og transport i Buskerud 2018-2035 heter det følgende «God trafikksikkerhet skal legges til grunn for all areal- og transportplanlegging. Flere gående og syklende gjør at trafikksikkerhet for disse trafikantgruppene må vektlegges høyt».

På fylkeskommunens hjemmesider om deres trafikksikkerhetsarbeid, står det videre at «Trafikksikkerhetsarbeidet i Buskerud fylkeskommune er basert på en visjon om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte og hardt skadde i veitrafikken – nullvisjonen».

3.6 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.

3.7 Trafikksikker kommune

Trafikksikker kommune er et organisatorisk trafikksikkerhetstiltak og ei nasjonal godkjenningsordning i regi av Trygg Trafikk. For å bli godkjent som Trafikksikker kommune skal kommunen ha innarbeidet rutiner og systemer for å kvalitetssikre trafikksikkerhetsarbeidet i hele virksomheten.

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 kommundirektør.
- 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 re-godkjent. Krødsherad ble godkjent som trafikksikker kommune i 2019, re-godkjent i 2022 og skal igjennom en 2. gangs re-godkjenning så snart denne planen er vedtatt.

4. STATISTIKK OG UTVIKLING

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 store deler av regningen. Det lønner seg derfor å forebygge.

De nasjonale tallene for antall omkomne i veitrafikkulykker går nedover. Antall hardt skadde har imidlertid ikke hatt like stor nedgang. De siste årene før 2021 ligger tallet for omkomne og hardt skadde i veitrafikkulykker i Norge på rundt 700 årlig. Av disse omkom om lag 100 personer. De nasjonale målene er å redusere dette antallet til maksimalt 350 innen 2030, altså en halvering av dagens nivå, i tråd med etappemålene mot nullvisjonen.

En rapport utgitt av Trygg Trafikk viser at dekningsgraden for registrering av meget alvorlige og alvorlig ulykker bare er 37 %, og for lettere grad av skade bare er 15 %. På den bakgrunn er det grunn til å anta at disse tallene reelt sett er mye høyere.

I tillegg til de alvorligste trafikkulykkene skjer et høyt antall skader på veiene som ikke inngår i den offisielle ulykkesstatistikken fordi de ikke blir rapportert til politiet. Dette gjelder spesielt for eneulykker med myke trafikanter.

4.1 Veinettet i Krødsherad kommune

Det er Statens ansvar å anlegge og vedlikeholde riksveier. Det er også Statens ansvar å anlegge og vedlikeholde gang- og sykkelveier langs riksveiene. Etter omleggingen av gamle riksvei 7 i 2014, er det nå bare en kort veistrekning med riksvei som går gjennom Krødsherad kommune, men det er fortsatt Statens ansvar å anlegge og vedlikeholde gang- og sykkelveier langs gamle riksvei 7.

Det er Fylkeskommunens ansvar å anlegge og vedlikeholde fylkesveier og å anlegge og vedlikeholde gang- og sykkelveier langs fylkesveiene, med unntak av langs fylkesvei 288 og langs fylkesvei 280 (gamle riksvei 7). Det er kommunens ansvar å anlegge og vedlikeholde kommunale veier, og evt. gang- og sykkelveier langs disse.

Veistandarden i kommunen er varierende. Det vil alltid være punkter og strekninger der en kunne ha ønsket seg bedre løsninger. I prioriteringene i denne planen er det i all hovedsak pekt på tiltak for å sikre myke trafikanter i trafikken. De fysiske tiltakene oppsummeres i en samlet oppstilling i vedlegg 2 Handlingsplan for fysiske trafikksikkerhetstiltak. I vedlegg 7 Status for fysiske trafikksikkerhetstiltak 2018-2025, er det angitt status for tiltakene fra forrige planperiode.

Tabell 1 under viser hvor mange kilometer Krødsherad har av offentlig vei, hhv. riksveier (Rv), fylkesveier (Fv), kommunale veier (Kv) og gang- og sykkelveier (GSv). Norefjellveien er tatt med selv om denne er privat, da den er en viktig fartsåre til fjellet. For en mer detaljert oversikt, se vedlegg 3 Offentlige veier i Krødsherad.

Tabell 1 Antall kilometer med offentlige veier og gang- og sykkelveier i Krødsherad

Offentlige veier	Lengde
Riksvei (Rv)	6,2 km
Fylkesvei (Fv)	77,7 km
Kommunale veier (Kv)	53,5 km
Sum offentlig bilvei	137,4 km
Gang- og sykkelveier (GSv)	5,9 km
Norefjellveien til Sigdal grense (privat vei)	12,6 km

4.2 Skoleveisundersøkelsen 2022

Skoleveisundersøkelsen ble gjennomført blant Vikens kommunale barneskoler høsten 2022.

Hensikten er å få innsikt i hvordan elevene reiser til og fra skolen, samt kartlegge hvor trygg skoleveien oppleves. I 2022 var elevene samla i én 1-10-skolen på Krøderen. 109 foresatte besvarte undersøkelsen. I framtida skal denne skolen gjøres om til en ungdomsskole. Ny barneskole står klar på Noresund 1. januar 2026. Undersøkelsen er allikevel relevant for denne planen da barn fortsatt skal ferdes til skoleområdene på Krøderen.

Hovedfunnene i undersøkelsen er at

- 15 % opplever at det ikke er trygt for barnet å krysse veier og gater i området rundet skolen
- 23 % opplever at det av og til er trafikkproblemer ved skolen ifbm. at elever bringes/hentes i bil
- 26 % opplever at skoleveien er utrygg når det gjelder trafikkforhold. På spørsmål om hvilke trafikkmessige forhold som gjør veien utrygg svarer de følgende
 - Tett biltrafikk/høyhastighet – 79 %
 - Mangler gang- og sykkelvei – 68 %
 - Manglende veibelysning – 57 %

Se vedlegg 4 Skoleveisundersøkelsen 2022 for detaljert statistikk.

I løpet av uke 41 i 2025, vil foresatte med barn på barneskoler i Akershus og Buskerud motta en kort spørreundersøkelse om barnas skolevei. Undersøkelsen gjennomføres av Opinion på vegne av Buskerud og Akershus fylkeskommuner. Denne blir dessverre ikke optimal, da barneskoleelever fra 1. januar 2026 skal begynne på barneskolen på Noresund. Resultater fra denne undersøkelsen bør likevel vurderes når handlingsplanene skal revideres årlig i forbindelse med budsjettprosesser de neste årene.

Kommune vil vurdere å gjennomføre en egen skoleveisundersøkelse i løpet av planperioden, for skolebarn på barneskolen på Noresund.

4.3 Trafikksikkerhetsutfordringer i kommunen

I dette kapittelet gjøres en kort oppsummering av ulykkesstatistikken i Krødsherad kommune i perioden 2015-2024. Se vedlegg 5 Utviklingen i trafikkulykker i Krødsherad kommune 2015-2024, for mer detaljer og grafisk framstilling av statistikken. Tallene er tilsendt fra Buskerud fylkeskommune.

I tabell 2 under gjengis definisjoner av begrepene brukt i statistikken.

Tabell 2 Definisjoner av begreper i ulykkesstatistikken

Begrep	Definisjon
Antall trafikkuulykker	Antall trafikkuulykker med personskade. Selvmord er ikke tatt med i statistikken, da det ikke regnes som en trafikkuulykke.
Personskade	Inkluderer drepte, hardt skadde og lettere skadde personer.
Antall drepte	Alle som dør innen 30 dager etter trafikkuulykkens dato, av skader påført i ulykken.
Antall hardt skadde	Hardt skadde er en sammenslåing av både meget alvorlig skadde og alvorlig skadde. Meget alvorlig skadde er personer med skader av en slik art at personens liv en tid er truet eller har skader som fører til varig og alvorlig mén. Alvorlig skadde er personer med større, men ikke livstruende skader.
Antall lettere skadde	Lettere skadde er personer med mindre brudd, skrammer osv. som ikke trenger sykehusinnleggelse.

I 10-årsperioden 2015-2024 har det vært 30 trafikkuulykker med til sammen 42 skadde personer. Ingen har blitt drept i trafikken i perioden, men vi har hatt 6 hardt skadde personer og 36 personer med lettere skader. Av de 30 ulykkene skjedde 21 av dem på riks- eller fylkesvei, hvorav over halvparten skjedde på fylkesvei 280. Åtte trafikkuulykker skjedde på skogsbilvei eller privat vei og bare én ulykke på kommunal vei. Denne ene ulykken ga én person med lettere skade.

Ulykkene fordeler seg ganske jevnt utover året, men det er flest hardt skadde i vintermånedene. 18 av de 30 ulykkene var utforkjøringer og 7 var i motsatt kjøreretning. Det er også i disse type kollisjoner de fleste av personskadene er. 4 av de 6 hardt skadde er mellom 35 og 50 år. 33 av de til sammen 42 personene med personskade var enten fører eller passasjer i personbil.

4.4 Analyse av ulykkene

Statistikken beskriver en positiv utvikling på antall drepte og hardt skadde i trafikken. I forrige trafiksikkerhetsplan ble ulykkesstatistikken for perioden 2007-2016 gjengitt. I denne 10-årsperioden var det 45 ulykker med til sammen 61 skadde personer. Det var 3 drepte i trafikken, 9 hardt skadde og 49 personer med lettere skader. Den farligste veien var også da fylkesvei 280 med 25 av de 45 ulykkene.

I perioden 2015-2024 skjedde én av de 30 trafikkuulykkene på kommunal vei. Det vil si at veldig få av ulykkene skjer innafor et område der kommunen selv råder over de fysiske tiltakene. Men når vi ser på hvem som er involvert og hvordan ulykkene oppstår, kan kommunen sette inn holdningsendrende tiltak. Statistikken viser at de aller fleste personskadene er på fører og passasjer i personbil. Så kommunens tiltak bør rette seg mot personbilsegmentet. Størsteparten av ulykkene involverte utforkjøringer og motsatt kjøreretning. Dette kan indikere at kommunen også bør ha fokus på bilisters oppmerksomhet og oppførsel i trafikken.

Barn er de mest sårbare vi har i samfunnet, så selv om det er få barn involvert i trafikkuulykker i perioden 2015-2024, bør kommunen fortsette arbeidet med å sikre barn trygge skoleveier og oppvekstmiljøer.

5. MÅL OG STRATEGI FOR TRAFIKKSIKKERHETSARBEIDET

Visjonen om null drepte og hardt skadde ligger til grunn for trafikksikkerhetsarbeidet i Norge. Her beskrives kommunenes eget mål og strategier for trafikksikkerhetsarbeidet i Krødsherad kommune.

5.1 Mål

Krødsherad kommune arbeider etter nullvisjonen, og har følgende mål:

Trafikksikkerhetsarbeidet i Krødsherad kommune har som mål å redusere alle typer ulykker og skader i veitrafikken i kommunen.

5.2 Strategi

I *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025* er det satt opp en rekke tilstandsmål formulert som måltall. Se vedlegg 6 Mål for tilstandsutvikling for detaljert beskrivelse av disse. For å nå disse målene må det iverksettes tiltak. Krødsherad kommune skal arbeide aktivt for å bidra til at vi oppnår disse tilstandsmålene. Dette gjelder først og fremst på følgende områder:

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

6. KOMMUNALE TILTAK

Tilstandsmålene fra *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025* er definert innenfor 15 områder der tilstandsendringer er av vesentlig betydning for utviklingen i antall drepte og hardt skadde. I denne planens vedlegg 1 Handlingsplan for organisatoriske trafikksikkerhetstiltak, gjengis kommunes tiltak innenfor de 15 målområdene.

Kommunen skal også gjennomføre prioriterte fysiske trafikksikkerhetstiltak. I denne planens vedlegg 2 Handlingsplan for fysiske trafikksikkerhetstiltak gjengis disse.

7. BÆREKRAFTSVURDERING

En trafikksikkerhetsplan vil berøre alle de tre bærekraftsdimensjonene; sosial, økonomisk og klima- og miljømessig bærekraft. Det vil også oppstå målkonflikter både mellom og innad i dimensjonene.

Sosial bærekraft påvirkes positivt ved at tiltak i planen kan bedre folkehelsen (bærekraftsmål nr. 3 God helse og livskvalitet) ved at det forekommer færre trafikkulykker og at dermed også færre blir skada og ved at flere ønsker å gå og sykle til jobb og skole. Tiltak vil også redusere ulikheter

(bærekraftsmål 10 Mindre ulikhet), ved å f.eks. tilby trafikalt grunnkurs som valgfag og sykkelverksted på skolen.

Klima- og miljømessig bærekraft kan påvirkes både positiv og negativt gjennom f.eks. etablering av flere gang- og sykkelveier som beslaglegger natur (bærekraftsmål 15 Livet på land), men som på den andre siden bidrar til mindre klimagassutslipp (bærekraftsmål 13 Stoppe klimaendringene) ved at flere går og sykler istedenfor å kjøre bil eller buss.

Økonomisk bærekraft berøres ved at det årlig vil måtte vurderes om kommuneøkonomien tåler å gjennomføre prioriterte trafikksikkerhetstiltak. Trafikksikkerhetstiltakene i denne planen skal innarbeides i økonomi- og handlingsplanen. Tiltak som går over flere år og tiltak med oppstart planperioden, prioriteres i budsjettet hvert år fra budsjettet for 2026 til og med budsjettet for 2029. Virksomhetsledere har ansvaret for å innarbeide utgiftene innenfor eget budsjettområde.

8. PRIORITERING OG RAPPORTERING

I vedleggene 1 og 2 framkommer det hvilke tiltak kommunen skal gjennomføre i perioden og hvilken enhet som har ansvar for de respektive tiltakene.

Det skal rapporteres årlig til kommunestyret om status for tiltakene i planen (vedlegg 1 og 2). Vedleggene kan utvides med en kolonne for status, slik at de enkelt kan legges ved kommunens årsmelding fra og med 2026.

Vedleggene vil også være til god hjelp ved den årlige revidering av handlingsplanene. Denne revideringen skal gjennomføres ifbm. budsjettarbeidet hver høst. Trafikksikkerhetstiltakene i denne planen skal årlig vurderes og prioriteres inn i økonomi- og handlingsplanene fra og med for 2026 til og med for 2029. Virksomhetsledere har ansvaret for å innarbeide utgiftene innenfor eget budsjettområde.

9. VEDLEGG

- Vedlegg 1 Handlingsplan for organisatoriske trafikksikkerhetstiltak 2026-2029
- Vedlegg 2 Handlingsplan for fysiske trafikksikkerhetstiltak 2026-2029
- Vedlegg 3 Offentlige veier i Krødsherad 2025
- Vedlegg 4 Skoleveisundersøkelsen 2022
- Vedlegg 5 Utviklingen i trafikkulykker i Krødsherad kommune 2015-2024
- Vedlegg 6 Mål for tilstandsutviklingen 2022-2025
- Vedlegg 7 Status for fysiske trafikksikkerhetstiltak 2018-2025

Vertskap i verdensklasse!



Krødsherad
kommune

krødsherad.kommune.no

