



## INNHOOLD

1.0 FORORD .....	4
2.0 SAMMENDRAG .....	5
3.0 INNLEDNING.....	6
3.1 HISTORIKK.....	6
3.2 ORGANISERING AV TRAFIKKSIKKERHETSARBEIDET I VEFSN KOMMUNE.....	6
3.3. SAMARBEIDSPARTNERE .....	6
4.0 NASJONALE OG REGIONALE FØRINGER I TRAFIKKSIKKERHETSARBEIDET .....	7
4.1 MELD. ST. 40 (2015-2016) TRAFIKKSIKKERHETSARBEIDET – SAMORDNING OG ORGANISERING.....	7
4.2 NASJONAL TRANSPORTPLAN .....	8
4.2.1 BARNAS TRANSPORTPLAN.....	8
4.3 NASJONAL TILTAKSPLAN FOR TRAFIKKSIKKERHET PÅ VEG 2018 – 2021 .....	8
4.4 FOLKEHELSE OG TRAFIKKSIKKERHET .....	9
4.5 Nordland fylkeskommune, KILDER TIL LIVSKVALITET, REGIONAL FOLKEHELSEPLAN NORDLAND 2018–2025 .....	10
4.6 Nordland fylkeskommune, REGIONAL TRANSPORTPLAN NORDLAND, Handlingsprogram 2018-2021 .....	10
4.7 TRAFIKKSIKKER KOMMUNE .....	10
5.0 ULYKKESSITUASJONEN/-UTVIKLINGEN I VEFSN KOMMUNE.....	11
5.1 FOLKEHELSE OG TRAFIKKSIKKERHET .....	11
5.2 TRAFIKALE UTFORDRINGER I KOMMUNEN.....	12
5.3 ANALYSE AV ULYKKENE.....	14
5.4 SAMMENFATNING AV ULYKKENE I VEFSN KOMMUNE .....	15
5.5 GRAFISK FREMSTILLING AV ULYKKESSTATISTIKKEN FOR VEFSN KOMMUNE .....	16
6.0 MÅL OG STRATEGI FOR TRAFIKKSIKKERHETSARBEIDET I VEFSN KOMMUNE .....	19
6.1 MÅLSETTING.....	19
6.2 STRATEGI .....	19
7.0 KOMMUNALE TILTAK.....	20
7.1 RISIKOADFERD I TRAFIKKEN .....	20
7.1.1 INNSATSOMRÅDE 1, FART (KAPITTEL 4.2) .....	21
7.1.2 INNSATSOMRÅDE 2, RUS (KAPITTEL 4.3) .....	22
7.1.3 INNSATSOMRÅDE 3, BILBELTEBRUK/SIKRING AV BARN I BIL (KAPITTEL 4.4) .....	22
7.2 BEFOLKNINGSGRUPPER (BARN, UNGDOM, ELDRE OG FUNKSJONSHEMMEDE) ...	23
7.2.1 INNSATSOMRÅDE 4, BARN (0-14 ÅR) (KAPITTEL 5.2).....	23
7.2.2 INNSATSOMRÅDE 5, UNGDOM OG UNGE FØRERE (KAPITTEL 5.3).....	24

7.2.3 INNSATSOMRÅDE 6, ELDRE TRAFIKANter OG TRAFIKANter FUNKSJONSNEDESETTELSE (KAPITTEL 5.4) .....	25
7.3 TRAFIKANTGRUPPER/KJØRETØYGRUPPER (GÅENDE, SYKLENDE, MC OG MOPED, TUNGE KJØRETØY) .....	26
7.3.1 INNSATSOMRÅDE 7, GÅENDE OG SYKLENDE (KAP. 6.2) .....	26
7.3.2 INNSATSOMRÅDE 8, MOTORSYKKEl OG MOPED (KAp. 6.3) .....	26
7.4 TRAFIKKSIKRE VEIER .....	27
7.4.1 INNSATSOMRÅDE 9, MØTEULYKKER OG UTFORKJØRINGSULYKKER (KAP 7.2)	27
7.5 INTELLIGENTE TRANSPORTSYSTEM (ITS) .....	28
7.5.1 INNSATSOMRÅDE 10, TILRETTELEGGING FOR KJØRETØYTEKNOLOGI (KAPITTEL 8.3) .....	28
7.6 SYSTEMATISK TRAFIKKSIKKERHETSARBEID I OFFENTLIG OG PRIVAT SEKTOR .....	29
7.5.1 INNSATSOMRÅDE 11, SYSTEMATISK OG SAMORDNET TRAFIKKSIKKERHETSARBEIDI FYLKES-KOMMUNER OG KOMMUNER (KAPITTEL 9.2) ....	29
8.0 ØKONOMI .....	30
9.0 EVALUERING, RULLERING .....	30
VEDLEGGSLISTE .....	30
VEDLEGG 1 VEILEDER FOR EN TRAFIKKSIKKER KOMMUNE .....	31
VEDLEGG 2 HANDLINGSPROGRAM TRAFIKKSIKKERHET .....	32

## 1.0 FORORD

Kommunene har ansvar for investeringer, drift og vedlikehold av det kommunale vegnettet. Som vegeier, har kommunen også et spesifikt ansvar for trafikksikkerhetstiltak på kommunale veger. I henhold til folkehelsesloven 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 2022 – 2025 vil danne grunnlaget for videreføring av trafikksikkerhetsarbeidet i Vefsn kommune. Trafikksikkerhetsarbeid for alle trafikantgrupper er viktige folkehelseiltak. Trafikksikkerhetsplanen har derfor fokus på helseperspektivet som er et viktig satsingsområde for kommunen.

Utfordringen for det kommunale trafikksikkerhetsarbeidet er å få satt temaet på den politiske dagsorden. Derfor er det viktig å sikre at trafikksikkerhetsplanen blir fulgt opp og tiltakene gjennomført.

### **Kommunestyres behandling av sak 28/2022 i møte 06.04.2022:**

#### Vedtak

Kommunestyret vedtar Vefsn kommunes trafikksikkerhetsplan 2022 – 2025. Kostnader til gjennomføring av tiltak søkes innarbeidet i kommende økonomiplaner og budsjett. Det savnes at utfordringer knyttet til bruk av elsykler og elsparkesykler blir belyst i planen, og ber om at administrasjonen ivaretar dette i det videre arbeidet med trafikksikkerhet.

## 2.0 SAMMENDRAG

Denne planen representerer en måte å organisere det kommunale trafikksikkerhetsarbeidet i Vefsn kommune, som bygger på konseptet «Trafikksikker kommune» (se kapittel 4.7 og vedlegg 1), og er godt forankret hos kommunedirektøren, hans strategisk ledergruppe og et tverrfaglig trafikksikkerhetsutvalg. I den forbindelse er det inngått en intensjonsavtale mellom Vefsn kommune og Nordland fylkeskommune. Alle kommunale instanser er gjennom dette arbeidet involvert i gjennomføring av tiltak, og planen tar utgangspunkt i de nasjonale og fylkeskommunale føringene for trafikksikkerhetsarbeidet.

Som tidligere har planen fokus på de fysiske tiltakene, og handlingsplanen for fysiske tiltak skal rulleres årlig. I tillegg fokuseres det på forebyggende trafikksikkerhetsarbeid, utviklet gjennom et tverrfaglig arbeid i hele kommunen.



## 3.0 INNLEDNING

### 3.1 HISTORIKK

Denne planen er nr. 6 i rekken av trafikksikkerhetsplaner for Vefsn kommune. Planene har hatt som hovedfunksjon å være et styringsverktøy for et målrettet trafikksikkerhetsarbeid i kommunen, og dette er langt på vei oppnådd. De største utfordringene har vært forankring i alle kommunens ledd, samt finansiering av ikke-fysiske tiltak.

Under utarbeidelsen av Vefsn kommunes trafikksikkerhetsplaner har samordning med overordnede planer, spesielt Nordland 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 transportplan, Stortingsmelding 40 og «Nasjonalt tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg» 2018-2021.

### 3.2 ORGANISERING AV TRAFIKKSIKKERHETSARBEIDET I VEFSN KOMMUNE

Trafikksikkerhetsarbeidet i Vefsn kommune er forankret hos kommunedirektøren, og ansvaret for prosessen med å utarbeide en ny trafikksikkerhetsplan for perioden 2022 – 2025 er tillagt Teknisk drift. Kommunen ser det som viktig å forankre arbeidet hos kommunedirektøren v/ Erlend Eriksen, for å synliggjøre at alle kommunens sektorer må ta sin naturlige del av ansvaret. Det er av avgjørende betydning for arbeidet at den enkelte sektorleder sørger for at egne tiltak i planen blir gjennomført.

Mange av tiltakene i denne planen er en videreføring av nasjonale og fylkeskommunale forventninger til det kommunale trafikksikkerhetsarbeidet, gjennom Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhetsarbeid på veg og Nordland fylkes trafikksikkerhetsplan.

### 3.3. SAMARBEIDSPARTNERE

Planen bygger på et tverrfaglig samarbeid mellom sektorene i kommunen gjennom Vefsn kommunes trafikksikkerhetsutvalg, der i tillegg NAF, busselskap, Mosjøen Taxi, parkeringsvakt og kjøreskolene er representert. Nordland fylkeskommune og Trygg Trafikk har også vært gode samarbeidspartnere. Planen er sendt til høring i alle kommunens sektorer. I tillegg er planen sendt til høring til Politiet, Statens vegvesen og andre aktuelle høringsinstanser.

## 4.0 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 trafiksikkerhet på veg, som følge av målrettet, tverrsektoriell, kunnskapsbasert og langsiktig innsats. Trafikkulykker utgjør likevel et betydelig samfunnsproblem, og omfanget av tapte liv er uakseptabelt. Trafiksikkerhet 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 trafiksikkerhetstiltakene 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 trafiksikkerhetsarbeidet, og bidra til bedre overordnet forankring og økt samordning av den framtidige innsatsen.

#### **I stortingsmeldingen presenterer regjeringen seks satsingsområder:**

1. *Forankring av tverrsektorielt trafiksikkerhetsarbeid på overordnet nivå*
2. *Bedre utnyttelse av tilsyns- og kontrollinnsatsen gjennom styrket tverretattlig samarbeid*
3. *Mer effektiv formidling, enklere tilgang og bedre utnyttelse av kunnskap fra ulykkesundersøkelser*
4. *Retningslinjer for registrering av vegtrafikkulykker og økt utveksling av skade- og ulykkesdata*
5. *Forskning på trafiksikkerhet*
6. *Framtidige satsingsområder*

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

## 4.2 NASJONAL TRANSPORTPLAN

### **Meld. St. 33 (2016-2017) Nasjonal transportplan 2018-2029**

Nasjonale mål og hovedområder for innsats:

Regjeringen viderefører i Meld. St. 33 (2016-2017) Nasjonal transportplan 2018-2029 nullvisjonen og legger opp til et nytt ambisiøst etappemål om maksimalt 350 drepte og hardt skadde i 2030, Regjeringen vil i planperioden rette innsatsen mot følgende fem hovedområder:

- Sikre veger
- Risikoatferd i trafikken
- Spesielt utsatte grupper i trafikken
- Teknologi
- Tunge kjøretøy

---

### 4.2.1 BARNAS TRANSPORTPLAN

Nasjonal transportplan 2018-2029 inneholder for første gang et eget kapittel om Barnas transportplan. Regjeringen vil:

- Legge til rette for at åtte av ti barn og unge skal velge å gå eller sykle til skolen
- Styrke trafikksikkerheten for barn og unge
- Legge vekt på barn og unges behov i planleggingen og utviklingen av transportsystemet
- At det skal legges vekt på hensynet til barn og unge i lokal og regional planlegging
- Følge opp transportetatene og Avinor når det gjelder hensynet til barn og unge i utviklingen av transportinfrastrukturen
- Styrke kompetansen om trafikksikkerhet i barnehage og skole

I planen presiseres det at barn og unge er dagens og framtidens trafikanter, og dette må det tas hensyn til også i overordnede planer.

## 4.3 NASJONAL TILTAKSPLAN FOR TRAFIKKSIKKERHET PÅ VEG 2018 – 2021

Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018-2021 er utarbeidet av Statens vegvesen, politiet, Helsedirektoratet, Utdanningsdirektoratet, Trygg Trafikk, fylkeskommunene og syv storbykommuner. I tillegg har en rekke øvrige aktører gitt innspill til planen.

Planen bygger på Meld. St. 33 (2016-2017) Nasjonal transportplan 2018-2029 (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 Trafikks strategi 2018-2025, fylkeskommunenes planer for prioritering innenfor trafikksikkerhetsarbeidet og de syv 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 om maksimalt 350 drepte og hardt skadde i 2030, hvilket innebærer en reduksjon på om lag 60 prosent sammenliknet med gjennomsnittet for perioden 2012-2015.

#### 4.4 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 tversektorielle samarbeidet for å forebygge ulykker. Det er viktig at kommunen integrerer det ulykkesforebyggende arbeidet generelt, og trafikksikkerhetsarbeidet spesielt i sitt folkehelsearbeid.



#### 4.5 NORDLAND FYLKESKOMMUNE, KILDER TIL LIVSKVALITET, REGIONAL FOLKEHELSEPLAN NORDLAND 2018–2025

<https://www.nfk.no/f/p1/i74409bac-a29c-4501-8e27-2f298b48eb49/regional-folkehelseplan-nordland-2018-2025.pdf>

I den regionale folkehelseplanen kommer trafiksikkerhet inn som et forebyggende tiltak. I kapittel 5, «Barn og ungdom», presiseres det at barnehager, grunnskoler og videregående skoler har et særlig ansvar for å fremme en helhetlig læring som bidrar til både fysisk, psykisk og sosial helse. Et av tiltakene i planen er å arbeide for at skoler, barnehager og kommuner er trafiksikre.

#### 4.6 NORDLAND FYLKESKOMMUNE, REGIONAL TRANSPORTPLAN NORDLAND, HANDLINGSPROGRAM 2018-2021

<https://www.nfk.no/f/p1/i648fbf32-4e29-4f0f-b4f1-5d3f6f523c44/rtp-handlingsprogram-2018-2021.pdf>

Kapittel 4 i handlingsprogrammet i Regional transportplan Nordland påpeker det felles ansvaret vi har for trafiksikkerheten. Det påpekes at både kommunene og fylket har ansvar for trafiksikkerheten på alle sine områder, og for å kunne nå nullvisjonen, må man jobbe tverrfaglig og strukturert. Delmål her er:

- Å styrke det systematiske og organisatoriske trafiksikkerhetsarbeidet
- Å styrke opplæring og holdningsskapende arbeid for alle trafikantgrupper
- Etablering av flere fysiske anlegg som bedrer trafiksikkerheten

#### 4.7 TRAFIKKSIKKER KOMMUNE

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

Det er mange lover og forskrifter som direkte eller indirekte omtaler kommunens ansvar for ulykkesforebygging, folkehelsearbeid og trafiksikkerhet. 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 helhetstenkningen er det utarbeidet kriterier og sjekklister skal være et verktøy for å kvalitetssikre kommunens trafiksikkerhetsarbeid. Vefsn kommune har satt seg som mål å oppfylle alle kriteriene og ble gjennom en fylkeskommunal godkjenningsordning erklært Trafiksikker kommune i 2016 og resertifisert i 2019.

Vedlegg 1 gir en grundigere innføring i Trafiksikker kommune-konseptet.

## 5.0 ULYKKESSITUASJONEN/-UTVIKLINGEN I VEFSN KOMMUNE

Ulykker og skader i trafikken påfører selvsagt menneskene som rammes store lidelser. De er også svært kostbare for samfunnet. Ulykkeskostnadene er beregnet til ca. 24,2 mrd. kr. 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.

En kartlegging viser at 2184 syklistere fikk behandling bare på Oslo skadelegevakt i 2014, hvorav de aller fleste skjedde i trafikken. Samme år var det offisielle antallet sykkelulykker for hele landet «kun» 555. En tilsvarende kartlegging viser at over 6000 fotgjengere ble behandlet for skader i 2016. Svært mange av skadene skjedde på glatt føre om vinteren og kunne derfor sannsynligvis vært forebygget gjennom bedre vedlikehold på veiene våre, særlig brøyting og strøing. Som det fremgår av ulykkesstatistikken fra Vefsn kommune ser vi at ulykker som inkluderer fotgjengere og syklistere er underrepresentert.

## 5.1 FOLKEHELSE OG TRAFIKKSIKKERHET

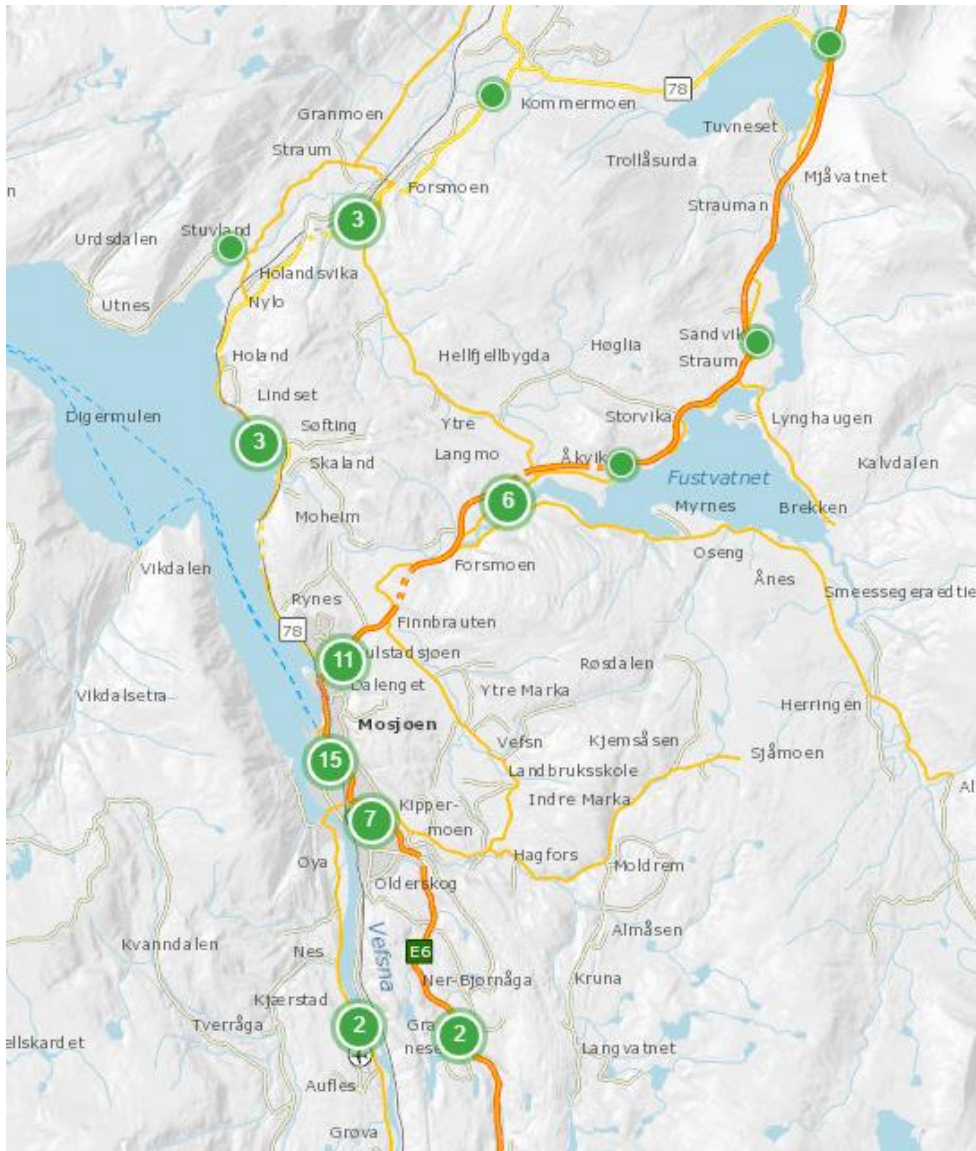
Systematisk trafiksikkerhetsarbeid er godt folkehelsearbeid. Folkehelseloven pålegger kommunene og fylkeskommunene å ivareta folkehelse innenfor de oppgaver og med de virkemidler de er tillagt. Fylkeskommunene har i tillegg et særlig ansvar for å understøtte folkehelsearbeidet i kommunene.

Trafikkulykker vurderes som en utfordring for folkehelsen, og utgjør en viktig årsak til tidlig død, helsetap og redusert livskvalitet. I folkehelseloven går det fram at folkehelsearbeidet skal forebygge skade og fremme helse, og trafiksikkerhet skal i henhold til dette inngå i folkehelsearbeidet nasjonalt, regionalt og lokalt. Samtidig vet vi at aktiv transport, som gange og sykling, er helsefremmende. Det bidrar til mindre støy- og luftforurensing og mer fysisk aktivitet i befolkningen, og kan gi den enkelte flere leveår og flere år med økt kvalitet.

I lys av et folkehelseperspektiv, og i tråd med både nullvisjonen og nullvekstmålet, er det viktig med en tverrsektoriell innsats for å fremme trygg og aktiv transport. Det er viktig at kommunen integrerer det ulykkesforebyggende arbeidet generelt, og trafiksikkerhetsarbeidet spesielt i sitt folkehelsearbeid.

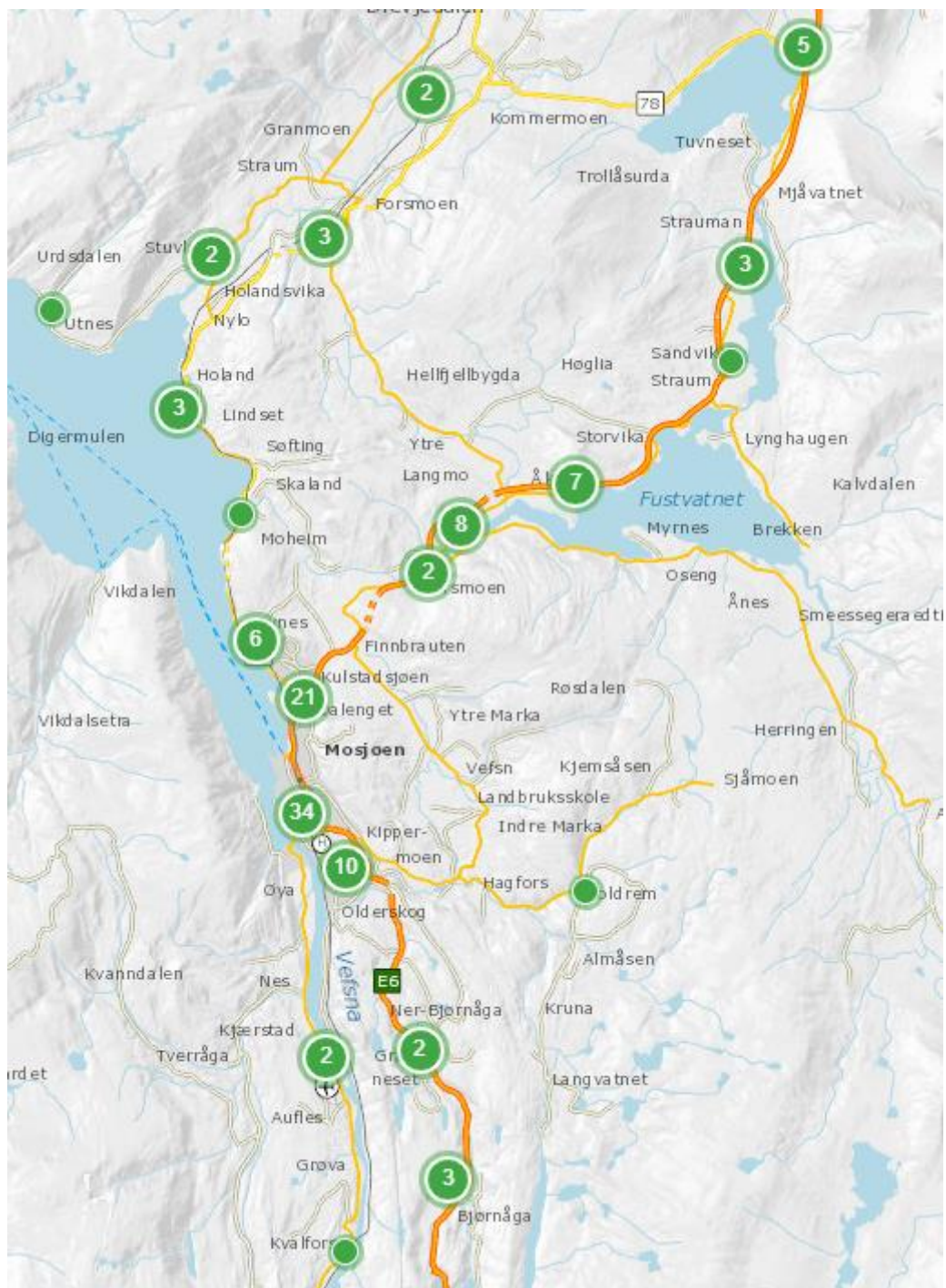
## 5.2 TRAFIKALE UTFORDRINGER I KOMMUNEN

Kartutsnittene under er hentet fra Norsk vegdatabank (NVDB), og viser registrerte trafikulykker fra henholdsvis siste fem år og siste 10 år. Utsnittene gir ikke i seg selv noe grunnlag for å si noe om spesielt trafikkarlig strekninger.



Figur 1: Registrerte ulykker på vegnettet i Vefsn kommune 2016-2020





Figur 2: Registrerte ulykker på vegnettet i Vefsn kommune i perioden 2011-2020

## 5.3 ANALYSE AV ULYKKENE

I dette kapitlet presenteres statistikk og analyser av trafikkulykker med personskade i Vefsn kommune i periodene 2016-2020 og 2011-2020. Tallmaterialet er hentet fra NVDB. Ulykkesstatistikk for Vefsn. Under i tabell 1 gjengis definisjoner av begrepene brukt i statistikken.

BEGREP	DEFINISJON
Antall ulykker	Antall trafikkulykker med personskade. Selvmord er ikke tatt med i statistikken, da det ikke regnes som en trafikkulykke
Personskade	Inkluderer drepte, hardt skadde og lettere skadde personer
Antall drepte	Alle som dør innen 30 dager etter trafikkulykkens 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

Tabell 1: Definisjon av begreper i ulykkesstatistikken

## 5.4 SAMMENFATNING AV ULYKKENE I VEFSN KOMMUNE

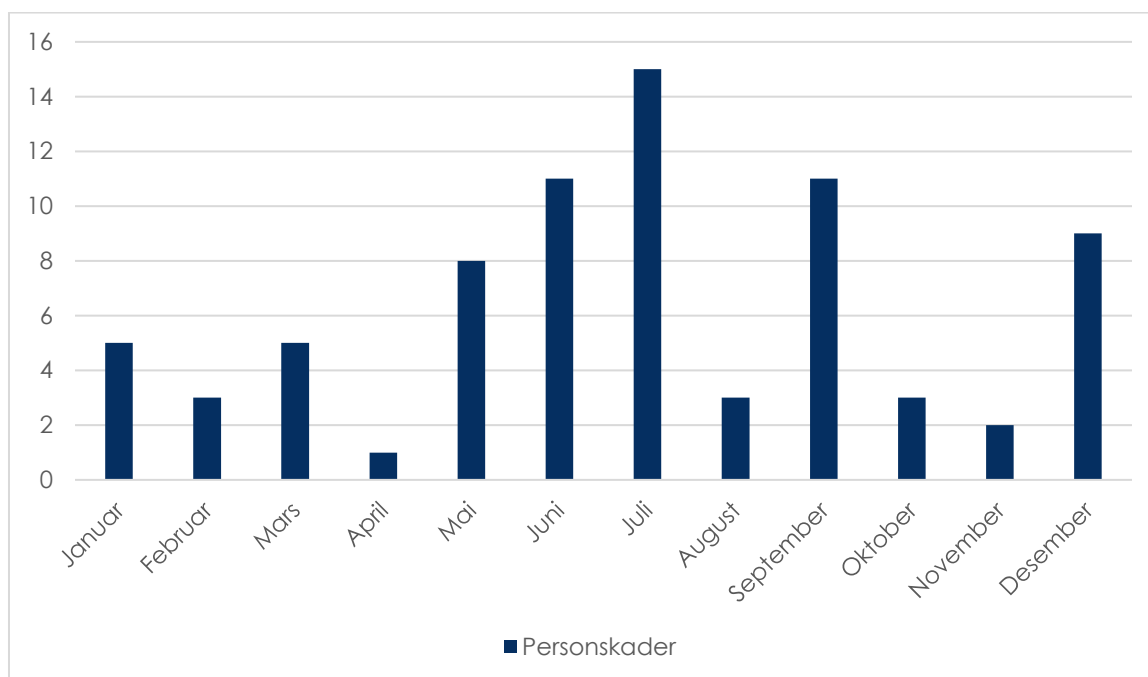
I løpet av siste femårsperioden (2016-2020) er det i snitt ca. 15 ulykker med personskader per år i Vefsn kommune. Av dette var 10 % av ulykkene drepte eller hardt skadde, mens 90 % var lettere skadde. Vi har en positiv utvikling, i form av at det totalt antall skadde/drepte er redusert i siste del av perioden. Tallene på trafikkskadde er likevel høye, og det må være kommunens klare mål å redusere antall ulykker i de kommende årene.

Analysene av ulykkene for perioden 2016-2020 viser også andre interessante «funn»: Bilførere og –passasjerer utgjør ca. 65 % av alle drepte og skadde i perioden, mens Moped, Lett- MC og MC-ulykker utgjør 28% og syklist 7%. Det er ikke registrert noen ulykker der fotgjengere er involvert i denne perioden. Det er sannsynlig at underreporteringen for ulykker der myke trafikanter er involvert, er stor.

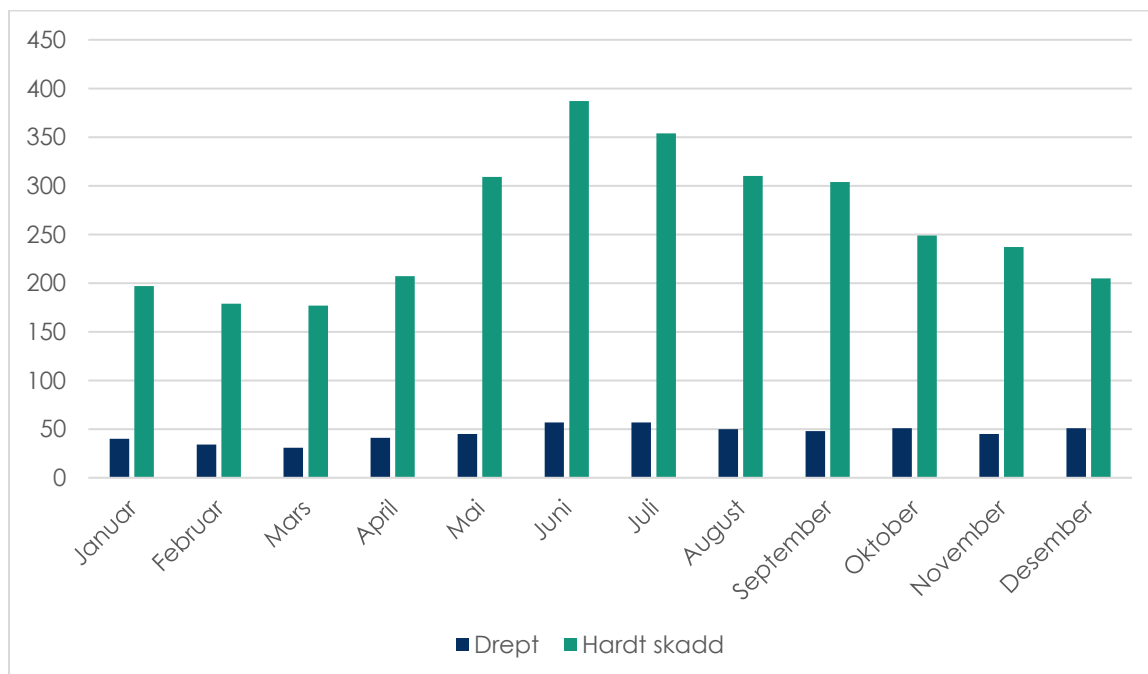
Den følgende visuelle oversikten viser hvordan ulykkene har fordelt seg på vegnettet, i hvilken periode på året ulykkene oppstod, og hva slags typer ulykker det var. Skadestatistikken fra Statens vegvesen viser at den største ulykkesårsaken er ulike typer møteulykker, og at ca. 77 % av ulykkene skjer på riks- og fylkesveg.



5.5 GRAFISK FREMSTILLING AV ULYKKESSTATISTIKKEN FOR VEFSN KOMMUNE



Figur 3 Trafikkulykker med personskader i Vefsn Kommune, 2016-2020



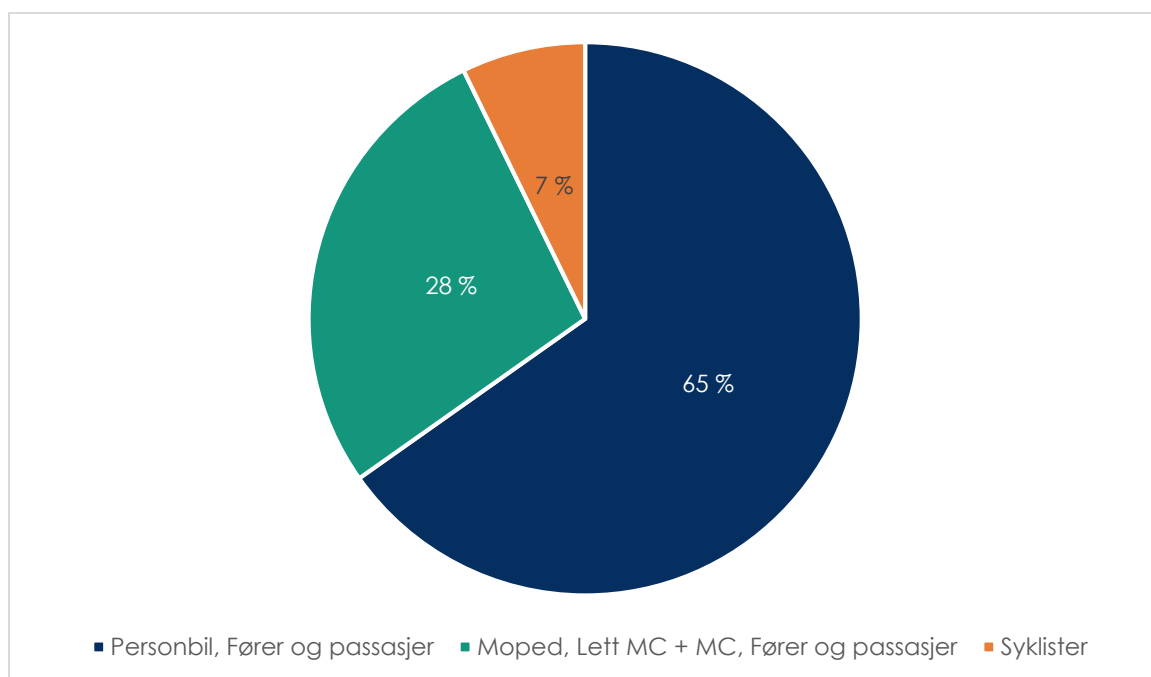
Figur 4 Trafikkulykker med personskade i Norge, 2016-2020



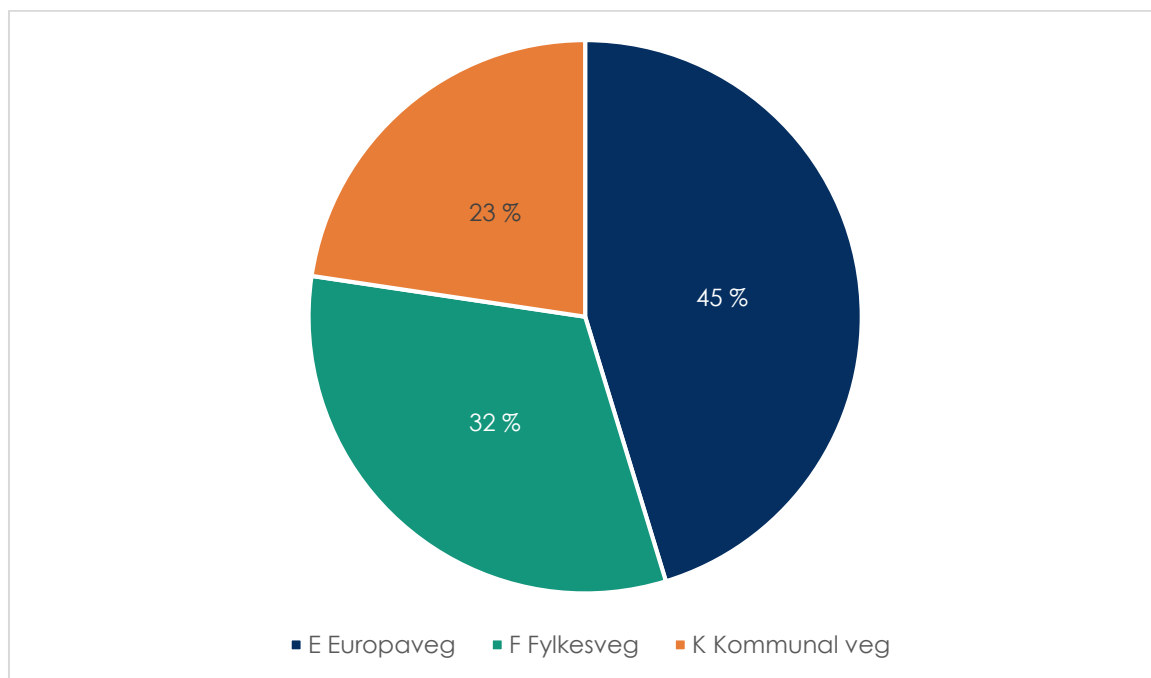
Det er i sommermånedene fra juni til og med august at det er flest personer som blir hardt skadet og omkommer på norske veier. Det er nesten 50% flere drepte og hardt skadde i gjennomsnitt i disse månedene i forhold til de andre månedene i året.

På sommerstid kjører folk gjerne lengre enn normalt, og de kjører på nye og ukjente veier. Dette er en tid der folk kanskje er mer utålmodig, og det kan gi seg utslag i for eksempel forbikjøringer du kanskje ellers ikke ville tatt. Som det fremgår av figur 3 og 4 ser vi at ulykkesstatistikken i Vefsn kommune følger samme trender som de nasjonale.

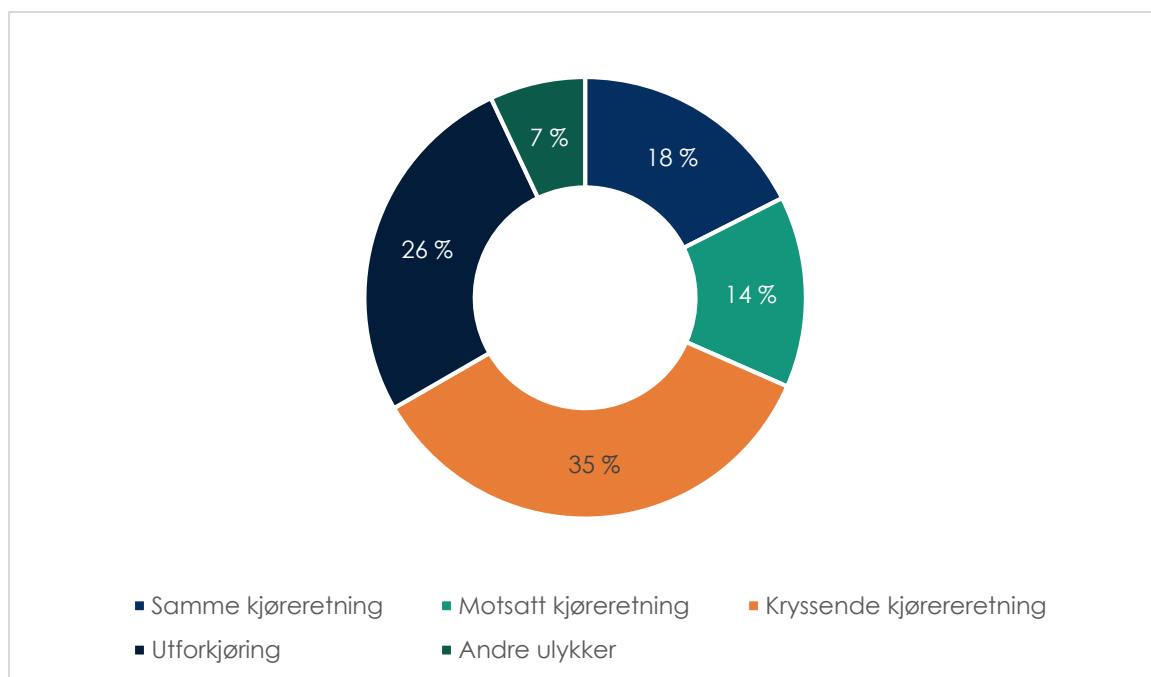
Møteulykker og utforkjøringer utgjør en stor del av ulykkene. På generell basis er uoppmerksomhet en medvirkende årsak i ca. en tredjedel av trafikkulykkene, og vi må anta at dette også gjelder for sommertrafikken.



Figur 5 Antall ulykker fordelt på trafikanttype, Vefsn Kommune 2016-2020



Figur 6 Antall ulykker fordelt på veikategori, Vefsn Kommune 2016-2020



Figur 7 Antall ulykker fordelt på ulykkestype, Vefsn Kommune 2016-2020

## 6.0 MÅL OG STRATEGI FOR TRAFIKKSIKKERHETSARBEIDET I VEFSN KOMMUNE

### 6.1 MÅLSETTING

Basert på de nasjonale og regionale føringene har Vefsn kommune følgende overordna mål for trafikksikkerhetsarbeidet, en videreføring av nullvisjonen:

«Det skal ikke forekomme ulykker med drepte og hardt skadde i veitrafikken i Vefsn kommune».

Kommunen skal tilrettelegge for trygg sambruk mellom bilister, gående og syklende langs alle veier i kommunen, og spesielt ved skoler, skolevei, barnehager, offentlige bygg, næringsbygg og turistanlegg. I tillegg skal kommunen jobbe for å etablere Hjertesoner ved skoler og barnehager. Kommunen og de enkelte sektorer og enheter skal videreføre jobben med å oppfylle kriteriene som gjelder for Trafikksikker kommune-konseptet.

### 6.2 STRATEGI

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

Kommunen skal arbeide aktivt for å bidra til at vi oppnår disse tilstandsmålene. Dette gjelder først og fremst på følgende områder:

- Arbeide målrettet for at flere går og sykler til skolen
- Økt andel bruk av bilbelte, refleks, bakovervendt barnesikring, sykkelhjelm
- Redusere andelen av bilister som overskrider fartsgrensene
- Alle skoler er godkjent som trafikksikre skoler
- Alle barnehager er godkjent som trafikksikre barnehager
- Kommunen godkjent som trafikksikker kommune
- Øke antallet km gang-/sykkelvei



## 7.0 KOMMUNALE TILTAK

I dette kapitlet gjengir vi de nasjonale tilstandsmålene til de innsatsområdene kommunen finner det mest relevant å arbeide med. Bak hvert innsatsområde står henvisningen til omtale i Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018-2021. Under hvert av områdene har vi konkretisert våre kommunale tiltak som skal bidra til å nå de nasjonale målene. Tiltakene er fordelt under de innsatsområdene de tilhører. Fullstendig oversikt over prioriterte fysiske tiltak, se vedlegg 2, Handlingsplan for fysiske trafikksikkerhetstiltak.

I flere av indikatorene benyttes begrepet «Trafikkarbeid». Det er definert som følger av Statens vegvesen: «Trafikkarbeidet er et mål på omfanget av trafikken, og betegner det arbeidet som blir utført av ett eller flere kjøretøy under en transport fra et sted til et annet. Det omfatter både gods- og persontransport. Trafikkarbeidet måles vanligvis i kjøretøykilometer, og påvirkes ikke av antall personer eller godsmengde som fraktes».

### 7.1 RISIKOADFERD I TRAFIKKEN

Nullvisjonen forutsetter at trafikantene skal ta ansvar for egen atferd, gjennom å være aktsomme og unngå bevisste regelbrudd. Tall fra Statens vegvesens ulykkesanalysegrupper, basert på dødsulykker i perioden 2005-2016, viser at:

- For høy fart har vært en sannsynlig medvirkende faktor i 42 prosent av dødsulykkene
- Rus har vært en sannsynlig medvirkende faktor i minst 21 prosent av dødsulykkene
- 40 prosent av de drepte i bil brukte ikke bilbelte eller var feilsikret

Transportøkonomisk institutt (TØI) har gjort beregninger som viser at dersom alle førere fulgte fartsgrensene, kjørte uten påvirkning av rus og brukte bilbelte, ville tallet på drepte vært redusert med 47% og antall hardt skadde med 41%. Ut fra dette vil innsatsen for bedre trafikantatferd bli konsentrert innenfor tre områder, fart, rus og bruk av bilbelte.

---

### 7.1.1 INNSATSOMRÅDE 1, FART (KAPITTEL 4.2)

**Nasjonale mål:**

Indikator	Dagens tilstand	Tilstandsmål
Andel av kjøretøyene som overholder fartsgrensene	62,1 % (2019)	70 % (2022)

**Kommunale tiltak:**

- Kommunen som arbeidsgiver skal påvirke sine ansatte i tjeneste til å opptre med minst mulig risiko i trafikken
- Kommunen skal ha utarbeidet retningslinjer for tjenestereiser og forankret denne i alle sektorer
- Trafikksikkerhet skal være årlig tema i kommunens arbeidsmiljøutvalg (AMU)
- Kommunen, som kjøper av ulike tjenester, stiller krav til samarbeidspartnere om trafikksikker adferd (transporttjenester og vei og vedlikeholdstjenester) Disse innarbeides i anbudsdokumentene
- Kommunens ansatte gjennomfører e-læringskurs i Trafikksikkerhet og HMS (utviklet på KS-læring plattform av Trygg Trafikk)



Fra markering av Trafikkofrenes dag 2019

## 7.1.2 INNSATSOMRÅDE 2, RUS (KAPITTEL 4.3)

**Nasjonale mål:**

Indikator	Dagens tilstand	Tilstandsmål
Andel av trafikkarbeidet som utføres under påvirkning av alkohol over 0,2 promille	0,2 % (2016/2017)	0,1 % (2026)
Andel av trafikkarbeidet som utføres under påvirkning av narkotika over straffbarhetsgrensen	0,6 % (2016/2017)	0,4 % (2026)

**Kommunale tiltak:**

- Kommunen skal arbeide aktivt for å forhindre at ansatte er påvirket av legal eller illegale rusmidler i tjenesten
- Ved kjøp eller leasing av nye biler skal alkoholås innarbeides som en del av anbudsgrunnlaget

## 7.1.3 INNSATSOMRÅDE 3, BILBELTEBRUK/SIKRING AV BARN I BIL (KAPITTEL 4.4)

**Nasjonale mål:**

Indikator	Dagens tilstand	Tilstandsmål
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)	98 % (2022)
Andel førere av tunge kjøretøy som bruker bilbelte	84,3 % (2017)	95 % (2022)

**Kommunale tiltak:**

- Kommunen skal alltid velge busser med 3-punktsbelte ved leie av busser til transport i regi av kommunen
- Kommunen har, i retningslinjene for tjenestereiser, en forventning om at alle kommunalt ansatte bruker bilbelte ved transport i tjeneste. Dette gjelder bil og buss
- Helsestasjonenes virksomhet skal ha økt fokus på temaet barn i bil og da spesielt at barna skal sitte sikret bakovervendt i bil til de er 4 år
- Kommunen gjennom de kommunale barnehagene gjennomfører tiltak for å øke fokus på sikring av barn i bil (materieill / kampanje gjennom Trygg Trafikk)

## 7.2 BEFOLKNINGSGRUPPER (BARN, UNGDOM, ELDRE OG FUNKSJONSHEMMEDE)

### 7.2.1 INNSATSOMRÅDE 4, BARN (0-14 ÅR) (KAPITTEL 5.2)

**Nasjonale mål**

Indikator	Dagens tilstand	Tilstandsmål
Antall drepte barn (0-14 år) i trafikken.	4 (2017)	0 (minst ett år i 2018-2021)

**Kommunale tiltak:**

Barnehager og skoler skal i samarbeid med foresatte ha fokus på trafikksikkerhetsarbeid og forebygging av ulykker. (Tiltak i trafikksikker barnehage og skole)

- Kommunen skal gjennomføre vurdering av særlig farlig skolevei
- Kommunen skal arbeide for trafikksikre soner rundt skolene (Hjertesone)
- Kommunen skal begrense muligheten for å kjøre inn på skoleområder og i tilknytning til skoler
- Kommunen skal legge til rette for at flere kan sykle eller gå til skolen
- De kommunale barnehagene skal være godkjent som Trafikksikker barnehage
- Kommunen skal påvirke til at alle de private barnehagene skal være godkjent som Trafikksikker barnehage
- Skolene skal være godkjent som Trafikksikker skole
- Kommunen skal påvirke private skoler til å få godkjenning som Trafikksikker skole
- Skolene skal sørge for god sykkelopplæring i tråd med kompetansemål i Kunnskapsløftet

- 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
- Kommunen skal sørge for at ansatte i barnehager og skoler har tilstrekkelig kompetanse for å gjennomføre god trafikkopplæring i tråd med gjeldende rammeverk
- Kommunen skal stimulere lag og foreninger til å innarbeide retningslinjer for transport innenfor sin virksomhet



Arbeid med, og ferdig ny gang-/sykkelveg i Austerbygdvegen. Et trafiksikkerhetsprosjekt med støtte fra NFTU.

## 7.2.2 INNSATSOMRÅDE 5, UNGDOM OG UNGE FØRERE (KAPITTEL 5.3)

### Nasjonale mål:

Indikator		Tilstandsmål
Risiko for bilførere i aldersgruppen 18-19 år for å bli drept eller hardt skadd per kjørte km		- 30 % <sup>A</sup>

<sup>A</sup> Reduksjon i perioden 2018-2021 sammenliknet med perioden 2013-2016

### Kommunale tiltak:

- Kommunen skal sørge for at alle ungdomsskolene har nødvendig kompetanse for å tilby valgfaget trafikk på ungdomstrinnet
- Kommunen skal tilby trafikal grunnkurs som en del av valgfag trafikk
- Kommunen skal stimulere lag og foreninger til å innarbeide retningslinjer for transport innenfor sin virksomhet



### 7.2.3 INNSATSOMRÅDE 6, ELDRE TRAFIKANTER OG TRAFIKANTER FUNKSJONSNEDESETTELSE (KAPITTEL 5.4)

#### Nasjonale mål:

Indikator		Tilstandsmål
Risiko for bilførere i aldersgruppen 75+ for å bli drept eller hardt skadd per kjørte km		- 30 % <sup>A</sup>
Risiko for fotgjengere i aldersgruppen 75+ for å bli drept eller hardt skadd i trafikkulykker per gåkm.		- 30 % <sup>A</sup>

<sup>A</sup> Reduksjon i perioden 2018-2021 sammenliknet med perioden 2013-2016

#### Kommunale tiltak:

- Kommunen skal legge til grunn universell utforming ved fysisk utforming av veger og gangfelt (og forlengelse av gangfelt) for å ivareta eldre trafikanter og trafikanter med funksjonsnedsettelse
- Kommunen skal stimulere pensjonistforeningene til å integrere tema trafiksikkerhet i sin virksomhet



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

Det er ulike utfordringer knyttet til de ulike trafikantgruppene. I Meld. St.33 (2016-2017) Nasjonal transportplan 2018-2029 er det satt som ambisjon at målet om økt gang- og sykkeltrafikk skal nås uten at dette fører til flere drepte og hardt skadde fotgjengere og syklister. God tilrettelegging for sykling og gåing er gode trafikksikkerhetstiltak

#### 7.3.1 INNSATSOMRÅDE 7, GÅENDE OG SYKLENDE (KAP. 6.2)

##### Nasjonale tilstandsmål:

Indikator	Dagens tilstand	Tilstandsmål
Andel syklister som bruker sykkelhjelme	58,8 % (2017)	70 % (2022)
Andel fotgjengere som bruker refleks på belyst veg i mørke	40 % (2017)	50 % (2022)

##### Kommunale tiltak:

- Helsestasjonen, barnehagene og skolene skal årlig fokusere på betydningen av at syklister og fotgjengere bruker personlig verneutstyr i trafikken (sykkelhjelme, refleks)

#### 7.3.2 INNSATSOMRÅDE 8, MOTORSYKKELE OG MOPED (KAP. 6.3)

##### Nasjonale tilstandsmål:

Indikator	Tilstandsmål
Risiko for å bli drept eller hardt skadd for MC- og mopedførere per kjørte km	- 30 % <sup>B</sup>

<sup>B</sup> Reduksjon i perioden 2018-2021 sammenliknet med perioden 2013-2016.

**Kommunale tiltak:**

- Trafikksikkerhetsutvalget foreslår aktuelle kommunale tiltak innenfor dette innsatsområdet, i løpet av gjeldende planperiode

**7.4 TRAFIKKSIKRE VEIER**

Ved drift og vedlikehold er det et viktig formål å opprettholde en god sikkerhetsmessig standard. De fleste investeringer i nye veianlegg og utbedringer av eksisterende vei vil gi økt trafikksikkerhet, selv om dette ofte ikke er hovedformålet. Innsatsen til målrettede trafikksikkerhetsinvesteringer vil i stor grad konsentreres om tiltak for å forhindre møteulykker, utforkjøringsulykker og ulykker med påkjørsel av gående og syklende.

**7.4.1 INNSATSOMRÅDE 9, MØTEULYKKER OG UTFORKJØRINGSULYKKER (KAP 7.2)****Nasjonale tilstandsmål:**

Indikator	Dagens tilstand	Tilstandsmål
Andel av trafikkarbeidet på riksveier med fartsgrense 70 km/t eller høyere som foregår på møtefrie veier	49,3 % (pr 1/1-2018)	54,1 % (pr 1/1-2022)
Antall km riksvei 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)

Det foreligger ingen vurdering av hvor mye som vil bli utbedret i femårsperioden 2021-2024. Vi bruker derfor tall for seksårsperioden 2018-2023 som er hentet fra Statens vegvesen sitt handlingsprogram. Samlet behov for utbedring er 5700 km.

**Kommunale tiltak:**

- Kommunen skal gjennomføre fysisk tilrettelegging og utbygging for å sikre god trafiksikkerhet på kommunale veier. Kommunen ser også at det er behov for tiltak på fylkesveiene og noen private veier
- Kommunen skal informere på sine hjemmesider dersom det er økt fare for påkjørsler av vilt
- Kommunen skal sikre forsvarlig håndtering av påkjørt vilt gjennom informasjon på sine hjemmesider om hva en skal gjøre dersom en kommer utfor en viltpåkjørsel

**7.5 INTELLIGENTE TRANSPORTSYSTEM (ITS)****7.5.1 INNSATSOMRÅDE 10, TILRETTELEGGING FOR KJØRETØYTEKNOLOGI (KAPITTEL 8.3)**

På kort sikt oppnås økt trafiksikkerhet ved å framskynde utbredelsen av biler med ny teknologi med dokumentert positiv trafiksikkerhetseffekt. Vi har valgt å knytte tilstandsmål til utbredelse av tre ulike teknologiske innretninger, som er tilgjengelig i mange nye biler, men som foreløpig kun finnes i en mindre andel av bilparken. På lengre sikt vil tilrettelegging for effektiv datautveksling mellom kjøretøy og infrastruktur og for automatiserte kjøretøy bli viktig for å få økt trafiksikkerhet.

**Nasjonale tilstandsmål:**

Indikator	Dagens tilstand	Tilstandsmål
Andel av trafikkarbeidet som utføres med biler som har <i>automatisk nødbrems (AEB)</i>	14,4 % <sup>D</sup> (2017)	25 % (2022)
Andel av trafikkarbeidet som utføres med biler som har <i>feltskiftevarsler</i>	39,2 % <sup>D</sup> (2017)	52 % (2022)
Andel av trafikkarbeidet som utføres med biler som har <i>automatisk nødbrems for å forhindre kollisjon med fotgjengere og syklistere (fotgjenger-AEB)</i>	14,4 % <sup>D</sup> (2017)	25 % (2022)

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

**Kommunale tiltak:**

- Kommunen skal i anbudsreglementet, ved kjøp/leasing, legge inn krav om automatisk nødbrems, feltskiftevarsler og fotgjengervarsler.

**7.6 SYSTEMATISK TRAFIKKSIKKERHETSARBEID I OFFENTLIG OG PRIVAT SEKTOR**

Fylkeskommunene og kommunene er sentrale aktører i trafikksikkerhetsarbeidet, med mange oppgaver som påvirker trafikksikkerheten. Fylkeskommunene er eier av fylkesveiene og har etter vegtrafikklovens § 40 a ansvar for å tilrå og samordne tiltak for å fremme trafikksikkerheten i fylket. Kommunene er arealmyndighet, eier av kommunale veier, arbeidsgiver og eier av barnehager og skoler. Kommunene skal etter folkehelseloven fremme befolkningens helse og bidra til å forebygge skade. I tillegg kjører mange ansatte mye bil i kommunal tjeneste.

---

**7.5.1 INNSATSOMRÅDE 11, SYSTEMATISK OG SAMORDNET TRAFIKKSIKKERHETSARBEID I FYLKES-KOMMUNER OG KOMMUNER (KAPITTEL 9.2)**
**Nasjonale tilstandsmål:**

Indikator	Dagens tilstand	Tilstandsmål
Antall kommuner som er godkjent som <i>Trafikksikre kommuner</i>	113 per 20.10.2020	125 per 1/1-2022

**Kommunale tiltak:**

- Kommunen skal fortsatt være godkjent som Trafikksikker kommune

## 8.0 ØKONOMI

Trafikksikkerhetstiltakene i denne planen skal innarbeides i økonomiplanen. Samtidig skal tiltak som går over flere år, samt tiltak med oppstart i handlingsplanperioden prioriteres i budsjettet hvert år fra 2022 til og med 2025.

Enhetsledere har ansvaret for å innarbeide utgiftene innenfor eget budsjettområde.

## 9.0 EVALUERING, RULLERING

Enhetslederne rapporterer årlig på tiltak innenfor eget ansvarsområde, til plankoordinatoren, som så sammenfatter dette og legger fram en samlet rapport til kommunedirektøren. Kommunedirektøren rapporterer årlig til kommunestyret/bystyret.

## VEDLEGGSLISTE

1. Veileder Trafikksikker kommune
2. Handlingsplan trafikksikkerhetstiltak

## VEDLEGG 1 VEILEDER FOR EN TRAFIKKSIKKER KOMMUNE

Se: [https://www.tryggtrafikk.no/wp-content/uploads/2018/06/Veileder\\_mal\\_trykklar.pdf](https://www.tryggtrafikk.no/wp-content/uploads/2018/06/Veileder_mal_trykklar.pdf)

## TRAFIKKSIKKER KOMMUNE

- systematisk arbeid for et tryggere lokalmiljø

**Godt trafiksikkerhetsarbeid bidrar til å gi kommunen godt omdømme, færre skader og fornøyde innbyggere.**

Ved Stortingets behandling av NTP 2014 – 2023 ble det besluttet et etappemål om å halvere antall drepte og hardt skadde i vegtrafikken til maksimalt 500 innen 2024.

Arbeidet inngår i Regjeringens beslutning om at trafiksikkerhetsarbeidet skal baseres på en visjon om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte og hardt skadde i vegtrafikken – Nullvisjonen.

Trafiksikkerhetsarbeidet er avhengig av en bred og samlet innsats der flere sektorer er involvert for å forebygge og redusere trafikkulykker (jfr. St. meld. 16, 2008-2009). Samferdselsdepartementet har pekt på kommunenes ansvar, der kommunalt trafiksikkerhetsarbeid anses som avgjørende for å nå nasjonale mål om reduksjon i antall drepte og hardt skadde.

Kommunen er en viktig aktør i trafiksikkerhetsarbeidet. Som veieier, barnehage- og skoleeier, arbeidsgiver, kjøper av transporttjenester og ansvarlig for beboernes helse og trivsel, har kommunen et stort ansvar for å forebygge ulykker. Gjennom lover og forskrifter har kommunen plikt til å arbeide systematisk med ulykkesforebyggende arbeid i alle sektorer.

For å lykkes må alle kommunens etater involveres i arbeidet og den enkelte etatsleder ta sitt delansvar. Arbeidet må forankres i den politiske og administrative ledelsen.

Trygg Trafikk har utarbeidet kriterier for en trafiksikker kommune. I løpet av perioden 2014-2017 vil de fleste fylkeskommuner legge konseptet Trafiksikker kommune til grunn når kommunene stimuleres til å arbeide systematisk med trafiksikkerhet.

**Trafiksikker kommune bygger på en godkjenningsordning. Å bli godkjent betyr ikke at det ikke skjer trafikkulykker, men godkjenningen er et kvalitetsstempel for godt, målbevisst og helhetlig arbeid med trafiksikkerhet.**

På nettsiden [www.trafiksikkerkommune.no](http://www.trafiksikkerkommune.no) finner du mer informasjon om kriteriene, flere gode eksempler, og de ulike lover og forskrifter som gjelder kommunens ansvar for trafiksikkerhet.





## VEDLEGG 2 HANDLINGSPROGRAM TRAFIKKSIKKERHET

Nr.	Beskrivelse Tiltak	Vegeier	År	Kostnads- overslag	Finansiering
1	Elvegata, fortau og miljøtiltak Busstasjonen – Rundkjøring v/Øybrua	VK	2022	10 000 000	Budsjett 2022
2	Meenget – Litjenget, Fortau langs gammel-E6	VK	2022	4 000 000	TS-midler
3	Gang og sykkelveg Kulstaddalen	SVV	2022		SVV
4	Søfting, gang-/ sykkelveg langs fv. 78 fra Skaland til avkjøring til Søfting.	NFK	2023	4 000 000	TS-midler
5	Trafikksikring av busslomme på Halsøy ved Spar	SVV	2023	1 500 000	
6	Veg fra fylkesveg, opp til Kjærstad. Breddeutvides på grunn av stor økning i andel av biltrafikk og myke trafikanter.	VK	2023	-	Driftsmidler
7	Vefsnvegen, videreføring av fortau fra Skogsvegen – Foravegen	VK	2023	4 000 000	TS-midler
8	Vefsnvegen, videreføring av fortau Foravegen- Meenget	VK	2024	4 000 000	TS-midler
9	Bordvednesbrua- sikringstiltak for myke trafikanter med påhengsbru med forbindelse til eksisterende gang-/sykkelveier langs Skjerva og forbi Alcoa.	VK	2024	10 000 000	Kommunale midler
10	Halsmovegen, oppgradering av overbygning og dekke på bilveg og oppgradert gang-/sykkelareal.	VK	2019 - 2023	-	Kommunale midler
11	Hjertesoner rundt alle skolene 4.a) Skilting og mindre fysiske tiltak rundt alle grunnskolene 4.b) Gang sykkelveg, Rådhusgata mellom Hans Halsgate og Mathias Bruns gate 4.c) Plan for tilrettelegging for myke trafikanter i Håreksgate (Stedsutviklingsprosjekt?).		2020 – 2023	2 150 000	Eksterne og kommunale midler



## VEFSN KOMMUNES TRAFIKKSIKKERHETSPLAN 2022-2025

12	Intensivbelysning tilrettelagte krysningspunkt	VK	2020-2023	-	Alle
13	Siktrydding, plan og utførelse	VK	Løp-ende	-	Driftsmidler
14	Utvidet vegskulder gammel E6, Skosmyra-Mjåvatn og langs Ømmervatnet	NFK			Fylkeskommunale midler
15	Vestersidvegen, fv. 244. Ny gang-/sykkelveg fra Fredlundskogen til Øydalen	NFK			Fylkeskommunale midler
16	Sikmovegen, ny løsning for busstopp og myke trafikanter	VK			
17	Fv. 249 sikring av gs-veg i Andåsbakken og bilveg lenger sør mot krysset til Marka	VK			
18	Kryssutbedring Vollarvegen – Baustein – Grensen	SVV/VK			