



Levanger
kommune

Temaplan trafikksikkerhet

2018-2021



Vedtatt i kommunestyrets sak 1/18 i møte 24.01.2018

Revidert i Trafikksikkerhetsutvalgets møte 11.05.2020

Innhold

1. FORMÅLET MED PLANEN.....	3
2. TRAFIKKSIKKERHETENS BETYDNING FOR SAMFUNNSUTVIKLINGEN.....	4
3. ORGANISERING AV TRAFIKKSIKKERHETSARBEIDET	4
4. MÅLBILDET FOR ÅR 2030	7
5. UTFORDRINGER	8
6. MÅL, STRATEGIER OG MÅLINDIKATORER	17
7. TILTAKSPLAN 2018-2021, REVIDERT 2020	18
7.1. DRIFT	18
7.2. INVESTERINGER	23
8. LENKEDOKUMENTER OG ANNET KUNNSKAPSGRUNNLAG	25

1. Formålet med planen

Kommunen er i lover og forskrifter pålagt ansvar for systematisk arbeid med samfunnssikkerhet og ulykkesforebygging. Trygg Trafikks godkjenningsordning «Trafikksikker kommune» er et kvalitetsstempel for godt, målbevisst og helhetlig arbeid med trafikksikkerhet. For å bli godkjent som «Trafikksikker kommune» må kommunen oppfylle visse kriterier og dokumentere angitte forhold. Å være «Trafikksikker kommune» krever kontinuerlig innsats. Temaplan trafikksikkerhet skal bidra til at kravet til kriterier og dokumentasjon er oppfylt.

Fordi kommunen er vegeier, barnehage- og skoleeier, arbeidsgiver, kjøper av transporttjenester og ansvarlig for beboeres helse og trivsel, har kommunale sektorer og fagområder viktige roller i det ulykkesforebyggende arbeidet.

Kommunens rolle som samfunnsutvikler innebærer samtidig et ansvar for å mobilisere og samhandle med lag og foreninger, frivillighet, næringsliv og andre offentlige aktører som også kan bidra i trafikksikkerhetsarbeidet. Summen av aktørenes innsatser avgjør hva vi klarer å oppnå med trafikksikkerhetsarbeidet. Samtidig i enkeltinnsatser kan ofte forsterke den samlede effekten. Det er derfor viktig både å koordinere aktørenes innsatser og sikre samtidighet når dette er hensiktsmessig.

Ambisjonen er at temaplanen skal være en «samfunnskontrakt» mellom kommunale instanser og lokale og eksterne aktører, hvor det avklares hva aktørene vil bidra med i trafikksikkerhetsarbeidet, hva som skal koordineres og hva som skal skje samtidig. Det legges opp til at «samfunnskontrakten» evalueres og revideres årlig. Kommunens trafikksikkerhetsutvalg har en sentral rolle i dette. Slik imøtekommes kravet fra fylkets trafikksikkerhetsutvalg om oppdaterte trafikksikkerhetsplaner som grunnlag for å kunne bli med i vurderingen om tilskudd fra fylkets trafikksikkerhetsmidler.

Temaplan trafikksikkerhet inngår i kommunens plan- og styringssystem. Temaplanen omhandler samfunns mål, strategier og tiltak knyttet til trafikksikkerhet. Temaplanen følger opp strategiske føringer i Planstrategien, Kommuneplanens samfunnsdel og kommunedelplaner for oppvekst, helse og omsorg, kultur og næring og tilfører ny kunnskap når disse planene revideres, ved at kunnskap og erfaringer knyttet til trafikksikkerhet innarbeides i den helhetlige samfunnsanalysen.

Tiltakene i temaplan trafikksikkerhet må ses i sammenheng med tiltak i andre planer med betydning for trafikksikkerheten. Dette gjelder Temaplan for økt sykkelbruk, Kommunedelplan Levanger sentrum (under revidering per desember 2017) og skiltplaner.

Temaplanens handlingsdel inngår i kunnskapsgrunnlaget for økonomiplanens handlingsdel, og investeringstiltakene i planen finansieres med midler i Økonomiplanen som er avsatt til kommunale veger, gang- og sykkelveger og sentrumsutvikling.

Statlige rammer for temaplanen er gitt gjennom lover, stortingsmeldinger, veiledere og rundskriv. Regionale og lokale rammer er gitt i regionalt og kommunalt planverk. Til grunn for temaplanen ligger også forskning og kunnskap og erfaringer hos deltakere i planprosessen. Relevante dokumenter kan ses via lenker i kapittel 8.

2. Trafikksikkerhetens betydning for samfunnsutviklingen

For samfunnet betyr trafikkulykker store tap. Trygg Trafikk oppgir foreløpige tall som viser at det i 2015 omkom 120 personer i trafikken i Norge. Ungdom er fortsatt overrepresentert. Tall fra Transportøkonomisk institutt viser at trafikkulykker koster samfunnet 28 milliarder kroner hvert år. Det betyr at det i samfunnet, i tillegg til mange personlige tragedier, går tapt enorme summer og menneskelig innsats på grunn av trafikkulykker. Ved en oppnåelse av en 0-visjon kunne store ressurser blitt frigjort til mange gode og samfunnsnyttige formål. Det vil si at trafikkulykker, som andre ulykker, er en alvorlig hemsko for samfunnsutviklingen.

Lokalt kan trafikkulykker hindre at vi når vedtatte samfunns mål iht. kommuneplanens samfunnsdel:

- **Våre kommuner er gode samfunn å leve i hele livet, og alle føler seg som en verdsatt del av fellesskapet.**
- **Alle innbyggere opplever trygghet, mestrer hverdagen, og har flere aktive leveår med god helse og trivsel.**

3. Organisering av trafikksikkerhetsarbeidet

Trafikksikkerhetsarbeidet i Norge er i hovedtrekk organisert på tre nivåer: nasjonalt nivå, regionalt nivå (fylkeskommunene og statlige regioner) og kommunalt nivå. I tillegg utfører interesseorganisasjoner en betydelig innsats.

Nasjonalt nivå Samferdselsdepartementet styrer trafikksikkerhetsarbeidet gjennom Nasjonal transportplan. Transportetatene utarbeider i fellesskap planforslaget, og den kommende planen er lagt fram for Stortinget av regjeringen våren 2017. Nasjonal transportplan for perioden 2018- 2029 bygger på visjonen om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller livsvarig skadde i transportsektoren. Målet for vegtrafikken i perioden mot 2030 er at maksimalt 350 er drepte i 2030. For å nå dette etappemålet, vil innsatsen rettes mot fem hovedsatsings-områder: 1) sikre veger, 2) risikoatferd i trafikken, 3) spesielt utsatte grupper i trafikken, 4)



teknologi og 5) tunge kjøretøy. For å nå disse målene er det utarbeidet en nasjonal tiltaksplan med 136 beskrevne målrettede tiltak for perioden 2018-2021. [-Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet.](#)

For første gang i Nasjonal transportplan-sammenheng har barnas roller og utfordringer i trafikken og hvordan man tilrettelegger for barn, fått særskilt oppmerksomhet. Det blir stadig viktigere å sikre at barn og unge har leke- og møteplasser som gjør det mulig å være aktive brukere av nærmiljøet, og å kunne bevege seg fritt. Lokalsamfunnene må planlegges med tanke på barn og unges behov, både når det gjelder spillerom, sikkerhet og folkehelse. Barn og unge går, sykler og bruker kollektivtransport i større grad enn voksne. Derfor er det spesielt viktig å ta hensyn til barns behov i utforming av infrastrukturen, og å sørge for en trafikkopplæring som sikrer at barn får gode holdninger til trafikksikkerhet. Det vil i stor grad være kommunene som har det operative ansvaret for at barnas behov blir ivarettatt.

Regionalt nivå

Fylkeskommunen har ifølge Vegtrafikklovens § 40 a et ansvar for «å tilrå og samordne tiltak for å fremme trafikksikkerheten i fylket.» Dette ansvaret er delegert til et politisk utvalg - Fylkets Trafikksikkerhetsutvalg (FTU) som har en pådriverrolle overfor kommuner, etater og organisasjoner som arbeider innen dette fagfeltet. FTU følger opp de satsingsområdene det skal arbeides spesielt med og har utarbeidet egen handlingsplan for dette. Handlingsplanen er forankret i fylkesplanen og skal være retningsgivende for fylkeskommunens prioriteringer i forbindelse Nasjonal Transportplan (NTP) og Fylkesvegplanen. Fylkeskommunen har fått en mer sentral rolle i trafikksikkerhetsarbeidet etter at forvaltningsreformen trådte i kraft 1. januar 2010, og fylkesvegene ble fylkeskommunenes ansvar 1 januar 2018.

Statens vegvesen har organisert sin virksomhet i seks divisjoner og 5 regioner, øst, sør, vest, midt og nord. Ansvaret for trafikksikkerhet i forbindelse med trafikant- og kjøretøyrelaterte forhold, planlegging og bygging av ny veg, drift og vedlikehold av eksisterende riks og europaveger er lagt til disse regionene.

Statens vegvesen har et særlig ansvar for å ta vare på helheten i veisektoren gjennom arbeid og tilsyn med trafikanter, kjøretøy og utvikling av tydelige regelverk og standarder for alle vegeiere i Norge.

Kommunalt nivå

Kommunen har flere roller og oppgaver som innebærer at den direkte eller indirekte har mulighet til å påvirke trafiksikkerheten for sine innbyggere. Det er ordføreren og kommunestyret som har det øverste ansvaret for innbyggernes helse, miljø og sikkerhet i kommunen, og trafiksikkerhet er en del av dette ansvaret. Selv om en trafikkulykke ikke nødvendigvis skjer på det kommunale vegnettet, rammer ulykkene kommunens innbyggere. Kommunens innbyggere tar også med seg risikoen for ulykker når de reiser ut av egen kommune. Tiltak mot de største problemene på trafiksikkerhetsområdet må derfor, sammen med fokus på forebyggende arbeid, også prioriteres i kommunene på samme måte som på nasjonalt og fylkeskommunalt nivå. Kommunene har ansvar for 39 % av vegnettet. Denne andelen er opprettholdt også etter forvaltningsreformen i 2010. I motsetning til fylkeskommunen er ikke kommunens ansvar for trafiksikkerhet nedfelt i vegtrafikkloven.

Kommunenes rolle som eier og ansvarlig for drift av grunnskoler og kommunale barnehager har stor betydning i det trafikantrammede trafiksikkerhetsarbeidet. Dette ansvaret er nedfelt i opplæringsloven og i læreplan for grunnskolen. Det omfatter både sikkerhet i skoletransport og barnas sikkerhet i skole- og barnehagetiden, og på turer i nærmiljøet. Videre har skolen et ansvar for trafikkopplæringen i henhold til kompetansemålene i Kunnskapsløftet.

Ansvaret for å tilrettelegge trafiksikkerhetsarbeidet innenfor kommunen er fordelt på flere virksomhetsområder. Gjennom oppgaver med bl.a. arealplanlegging, utbygging og drift av kommunalt vegnett, har plan og teknisk drift ansvar knyttet opp mot fysiske forhold som påvirker trafiksikkerheten. Dette kommer til uttrykk gjennom flere lover og retningslinjer som omhandler disse virksomhetene.

Innenfor opplæring kommer grunnskolens ansvar for trafiksikkerhetsarbeid til uttrykk i Kunnskapsløftet (høsten 2006). Også i rammeplan for barnehagene er trafikkopplæring påpekt som et viktig og nødvendig tema. Skoleskyssordningen er også et område som trafiksikkerhetsarbeidet må fokuseres på.

Gjennom lov om helsetjenesten (helsepersonelloven) i kommunene er også dette virksomhetsområde ansvarlig for trafiksikkerhetssituasjonen. Helsetjenesten skal til enhver tid ha oversikt over helsetilstanden i kommunen og de faktorer som kan virke inn på denne. 861 personer fikk tilbakekalt førerretten i Trøndelag i 2019 på grunn av helseforhold. 6917 personer fikk tilbakekallt førerretten totalt.

Helsetjenesten skal foreslå helsefremmende og forebyggende tiltak.

Trafiksikkerhetsarbeidet i Levanger er forankret i kommunestyret og hos kommunedirektøren. Det kommunale trafiksikkerhetsutvalget (KTU) velges blant medlemmer i plan- og

utviklingsutvalget (PUU) og skal i henhold til mandat for trafiksikkerhetsutvalget besette følgende funksjoner;

leder, nestleder, medlem og ett varamedlem. I tillegg stiller politiet med en representant, kommuneadministrasjonen stiller med representanter som har ansvar for henholdsvis barn og unge og kommunalteknikk. Med en bredere og mer helhetlig inngang til trafiksikkerhetsarbeidet, bør det vurderes om medlemmene i KTU også bør velges fra Driftskomiteens medlemmer.

Andre aktører

Også myndigheter og organisasjoner utenfor kommunens system har ansvar innenfor trafiksikkerhetsarbeidet, som i stor grad vil påvirke aktiviteten til den enkelte kommune. Dette gjelder spesielt politiet, som har særlig ansvar for overvåking og kontroll av atferden til trafikantene. Trygg Trafikk, som er en landsomfattende organisasjon for det frivillige trafiksikkerhetsarbeidet, har et særlig ansvar for opplæring og informasjon. Bilorganisasjoner, transportselskaper, trafikkskoler m.fl. har gjennom sine aktiviteter også stor påvirkning på trafiksikkerheten i den enkelte kommune og lokalsamfunn.

4. Målbildet for år 2030

Følgende målbilde for trafiksikkerhet i Levanger beskrives for 2030:

«Levanger kommune har nådd sin visjon for trafiksikkerhetsarbeidet, dvs. null drepte eller hardt skadde. Dette som følge av en gjensidig forpliktelse og samarbeid mellom alle aktører, og et tydelig og felles ansvar for sikkerheten både fra myndighetenes og trafikantenes side. Innbyggerne overholder trafikkreglene og er defensiv i sin adferd, og myndighetene sørger for at infrastrukturen er så sikker at en enkelt feilhandling ikke fører til drepte eller hardt skadde.



En sterk økning i tilrettelegging for myke trafikanter og kollektivtrafikk har ført til at det er attraktivt og enkelt å velge sykkel, gange, tog og buss som transportformer i hverdagen. Dette har redusert bilbruken og gitt et tryggere og mer oversiktlig trafikkbilde – også for de som må bruke bil. Andelen som bruker hjelm når de sykler har økt i alle aldersgrupper, og innbyggerne sikrer både seg selv og syklene med reflekser når det er mørkt.»

5. utfordringer

- **DEMOGRAFI**

Gjennomsnittsalderen i befolkningen er økende, og eldre personer utgjør en stadig økende andel av trafikantene. I 2010 hadde ca. 70 % av befolkningen over 65 år førerkort og denne andelen vil øke.

Den eldre befolkningen er allerede i dag i stor grad bosatt i sentrumsområdene i Levanger kommune, og det planlegges for at flere eldre skal kunne flytte sentralt. Dette vil innebære flere eldre trafikanter og at mange eldre ferdes i elektriske rullestoler og rullatorer i sentrumsområdene (Levanger, Skogn og Åsen). Dagens gatebilde i Levanger er vanskelige for mennesker med nedsatt funksjonsevne med tanke på framkommelighet på rullestol, rullatorbruk etc., og utfordrer både vedlikehold av gatene og standarden på dem på vinteren.

Ved aldring reduseres ferdigheter og evnen til å ferdes sikkert. Samtidig er det av stor betydning for mange eldre å kunne fortsette å ferdes i trafikken. Dette innebærer behov for å sikre at de eldre sine kunnskaper og ferdigheter oppdateres i takt med utviklingen av trafikksystemet.

Det er en utfordring å sikre at alle innbyggere – også eldre - deler visjonen om 0 drepte eller skadde i trafikken, og at alle tar ansvar for å bidra til dette.

- **GLOBALISERING**

Dagens samfunn krever stor mobilitet i befolkningen, og bilbruk er en betydelig eksponent for dette. En langvarig samfunnstrend har vært at bil eller moped/motorsykel velges framfor sykkel og gange selv ved korte transportavstander. Etterkrigstidens samfunnsplanlegging har i stor grad tilrettelagt for dette. Internasjonale trender viser imidlertid i noen grad en økning i kollektiv- og sykkeltransport spesielt i større byer, og dette har skjedd som et resultat av målrettet politikk og planlegging på området. Levanger er en småby som har utfordringer som ligner på storbyenes i form av stor gjennomgangstrafikk og betydelig støy- og støvproblematikk i sentrum.

- **BRUK AV TEKNOLOGI**

Ny teknologi vil høyst sannsynlig bidra til sikrere trafikkavvikling i framtida. Blant annet vil selvkjørende biler og busser være en teknologi som ikke alt for lenge vil bli tilgjengelig for flere. De fleste forskere på området anser sikkerheten som betydelig bedre for selvkjørende biler vs. biler med sjåfører, fordi man da har eliminert den største risikofaktoren: mennesket.

Smarttelefoner og annet håndholdt utstyr er på den annen side en teknologi som gir store utfordringer for trafiksikkerheten, og tasting på mobiltelefoner samtidig som man kjører bil utgjør en stadig større og betydelig risiko.

• SAMFUNNSSIKKERHET

Foreløpige tall viser at 108 mennesker omkom på norske veger i 2019. Det samme antall som i 2018. Blant disse var 78 menn og 30 kvinner. Menn mellom 45 og 64 år utgjør hele 1 av 3 omkomne.ⁱ

ii

Alder på drepte og skadde

Alder på drepte og skadde ¹									
Alder	2019								
	Drepte			Skadde i alt			Hardt skadd		
	I alt	Menn	Kvinner	I alt	Menn	Kvinner	I alt	Menn	Kvinner
I alt	108	78	30	4 358	2 610	1 748	565	353	212
0-5 år	0	0	0	37	23	14	3	2	1
6-15 år	0	0	0	186	104	82	11	11	0
16-17 år	1	1	0	329	212	117	35	28	7
18-19 år	7	6	1	282	170	112	27	17	10
20-24 år	11	11	0	467	281	186	51	27	24
25-34 år	13	9	4	708	442	266	74	46	28
35-44 år	15	13	2	550	326	224	57	40	17
45-54 år	16	10	6	667	412	255	93	65	28
55-64 år	14	10	4	528	309	219	91	57	34
65-74 år	10	7	3	331	177	154	73	40	33
75-84 år	14	8	6	193	105	88	38	16	22
85 år eller eldre	7	3	4	56	27	29	10	3	7
Uoppgitt alder	0	0	0	24	22	2	2	1	1

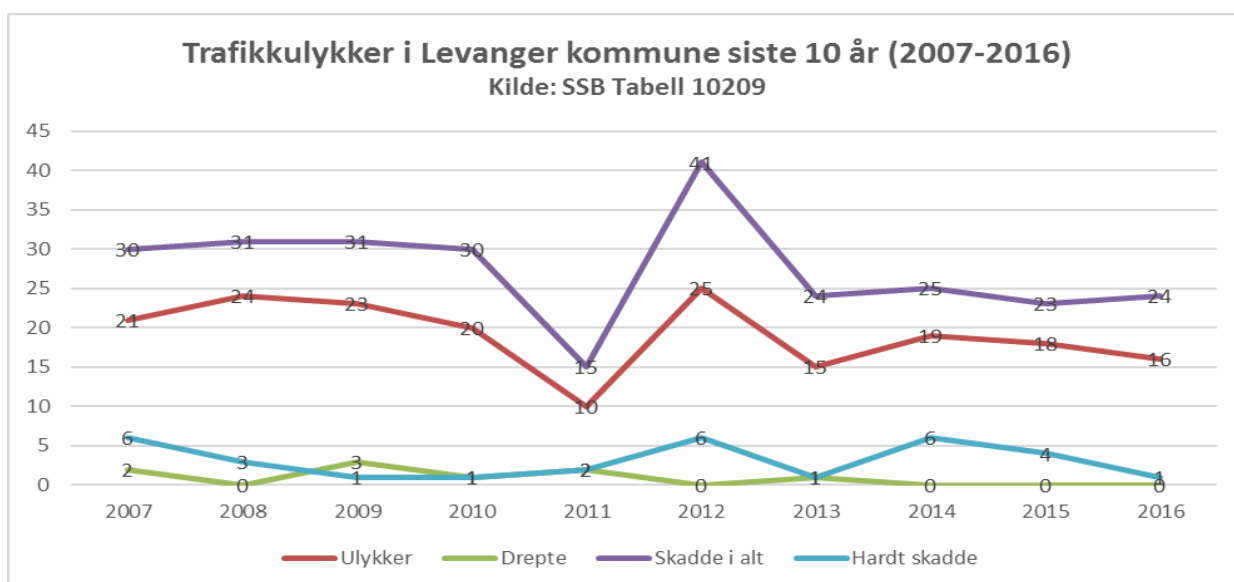
¹ Hardt skadde er summen av alvorlig og meget alvorlig skadde.

- [Statistikbanken kildetabell 09000](#)

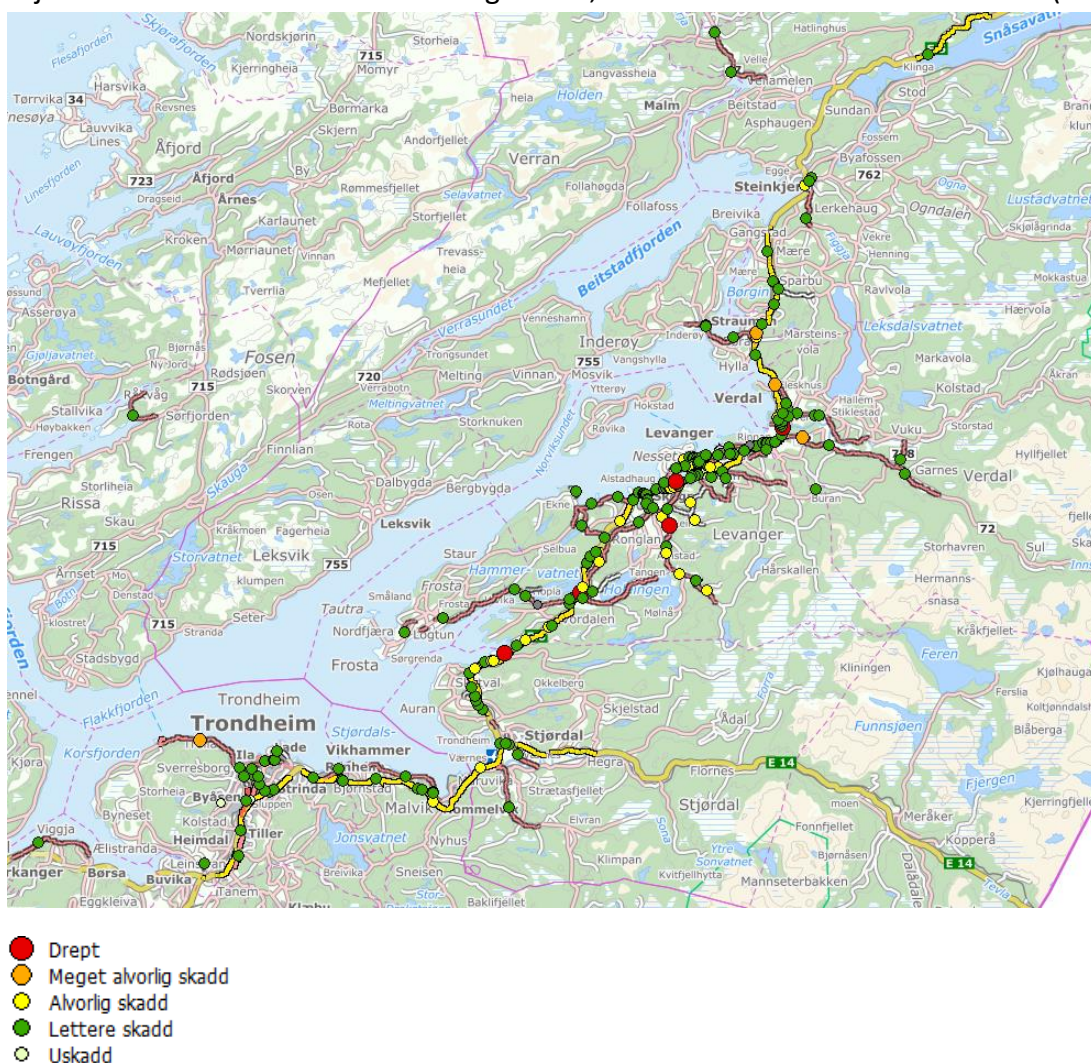
Kilde: SSB, kildetabell 09000

Det har likevel vært en kontinuerlig nedgang i antallet trafikkdrepte i Norge siden 1970, da omkom det 560 mennesker på vegene våre. Norge er sammen med Sveits og Storbritannia et av verdens mest trafikksikre land. Farligst i Europa er i 2019 Romania, Bulgaria og Serbia.

I Nord-Trøndelag har antall rapporterte skadde og drepte i trafikkulykker i perioden 2015 – 2018 ligget på gjennomsnitt 126 personer pr år. Det laveste tallet var 103 i 2017. I perioden 2003 til 2010 var det til sammenligning ca. 245 skadde og drepte pr år. I tiden 2012-2017 har 34 mennesker mistet livet på nordtrønderske veger. I Levanger kommune er det i løpet av de siste ti årene (fra januar 2007 til januar 2017) registrert 191 trafikkulykker som har ført til personskaade, av disse er 31 klassifisert som hardt skadet. Det har i samme periode til sammen vært 9 dødsulykker med totalt 9 drepte personer.ⁱⁱⁱ



Tall fra Trygg Trafikk viser at det i perioden 2005 til 2016 er til sammen 293 politiregistrerte trafikkulykker som innbyggere bosatt i Levanger kommune har vært involvert i. 142 av ulykkene skjedde i Levanger kommune, og dette tilsvarer 48% av trafikkulykkene. 152 av trafikkulykkene skjedde imidlertid utenfor kommunegrensen, 25 av dem i Trondheim kommune (se figuren under).



Temaplan trafikksikkerhet 2018-2021, Levanger kommune

Ser en på ulykkestallene for nasjonen som helhet, kan det trekkes en god del konklusjoner om ulykkesutviklingen:

- Antall personskadeulykker har de siste 20 årene vært relativt stabilt, til tross for stor trafikkvekst.
- Antall drepte og hardt skadde er i samme perioden markant redusert.
- Alvorlighetsgraden er betydelig størst i møte-, utforkjørings- og fotgjengerulykkene.
- Menn i alderen 45-64 år utgjør en større andel av de trafikkdrepte nå enn tidligere, og andelen unge og uerfarne (16-24 år) av de trafikkdrepte går ned.

En stor utfordring i trafikksikkerhetsarbeidet fremover vil være trafikantene/menneskene, og mulighetene for å gjøre oss alle bedre egnet og mer ansvarlig i trafikken. De viktigste medvirkende faktorene til at alvorlige ulykker skjer, er knyttet til den menneskelige faktoren. Ulykkesanalyser viser at høy fart har vært en medvirkende faktor i om lag halvparten av dødsulykkene. Manglende førerdyktighet har vært en medvirkende faktor til enda flere ulykker. I begrepet manglende førerdyktighet inngår forhold som manglende teknisk kjøretøybehandling og informasjonsinnhenting, feilbeslutninger, hasardiøs kjøring og manglende kjøreerfaring og risikoforståelse. Som følge av dette er det viktig å ha særlig fokus på risikogrupper som eldre, ulykkesutsatt ungdom, enkelte innvandrergupper og rusmiddelbrukere. Videre må trafikksikkerhet vektlegges innen forebyggende arbeid med rus og kriminalitet.

Trafikkopplæring må betraktes som en livslang læringsprosess. For at opplæringen i barnehage- og skolesystemet skal være av høy kvalitet, er det viktig med tilstrekkelig kompetanse hos lærere og barnehageansatte. Trafikksikkerhet for barn er de voksnes ansvar. Det handler bl.a. om utformingen av et trygt oppvekstmiljø, beskyttelse av de små og myke trafikantene, og aktiv bruk av riktig sikkerhetsutstyr. Voksne må ha høy bevissthet om hvor viktige de er som rollemodeller, og de har ansvar for at det foregår kontinuerlig trafikkopplæring gjennom alle barneårene og i ungdomstiden. Derfor må foreldre, helsepersonell, barnehage- og skoleansatte motiveres og forpliktes til å ta ansvar for barns og unges trafikksikkerhet.



Forskning viser at økt bruk av bilbelte sparer liv og i stor grad begrenser personskadeomfanget når ulykker først skjer. Ved riktig bruk av bilbelte reduseres dødsrisikoen med ca. 50 % i framsetet og ca. 25 % i baksetet. Kontroll av at barn er sikret på en forsvarlig måte har også en stor skadebegrensende effekt. Det er imidlertid fortsatt mange som unnlater å bruke bilbelte eller som bruker det feil, og ulykkesanalyser viser at mellom 40 og 45 % av alle som blir drept i bil ikke har brukt bilbelte.

En altfor liten andel av fotgjengerne bruker refleks i mørket. Samtidig vet vi at 40 % av alle fotgjengerulykker skjer i mørket, og at refleks reduserer risikoen for å bli påkjørt i mørket med 85 %. Det bør derfor bli en selvfølge å bruke refleks når man beveger seg ute i mørket.



Syklister er spesielt ulykkeutsatt i krysningspunkter, og dersom det skjer en sykkelulykke betyr bruk av sykkelhjelmer en betydelig reduksjon i risikoen for alvorlige hodeskader. Registreringer viser at hjelmbruken per 2014 er på 51 %, og gikk noe ned fra 2013. Blant barn under 12 år bruker ca. 77 % bruker sykkelhjelmer, mens aldersgruppen 12 – 17 år kommer dårligst ut der ca. 32 % bruker hjelmer. Ulykkesanalyser viser at 64 % av omkomne syklister ikke brukte hjelmer.

Statistisk er ungdom mest utsatte gruppe, og mange tar førerkortet for å få lov til å kjøre, ikke for å lære seg å kjøre. Trafikksikkerhet handler om holdninger, og det er viktig å bidra til at ungdom ønsker å bli gode trafikanter.

• INDIVIDUALISERING OG RETTIGHETSSAMFUNN

Samfunnet er på godt og vondt i større grad enn før preget av fokus på individets rettigheter. Privatbilismen er en tydelig eksponent for individets frihet. Den øker individets bevegelse, den gjør det enklere å komme seg rundt og den gir frihet til å ferdes hvor og når en vil. Det kan være en utfordring at denne friheten også kan oppfattes som en rettighet både knyttet til bruk av vegen, parkering og fart. Slik sett kan det for skolene være en utfordring at endringen i opplæringsloven fra 2015 gjør at det nå er foreldrene, ikke skolen, som avgjør om elever allerede fra 1. trinn kan sykle på skolevegen eller ikke.

Sett i et adferdsperspektiv vil arbeid for å lede innbyggerne til å gjøre gode valg – og å gjøre det «trendy» å opptre trafikksikkert i alle aldersgrupper - kunne være en spennende tilnærming til trafikksikkerhetsarbeidet som bidrar i riktig retning. Dette kalles på fagspråket for «nudging».

• HELHET OG SAMHANDLING

Det er mange aktører som arbeider for et felles mål om bedre trafikksikkerhet. Ikke minst påhviler det hver enkelt trafikanter et stort ansvar i å opptre slik at trafikkulykker ikke oppstår. At mange aktører arbeider med trafikksikkerhet innebærer at midlene er fordelt over flere budsjettposter, og krever koordinerte tiltak. Holdningsskaping i barnehagene og skolene er viktig, ettersom barna tar med seg holdninger videre i livet. Det samme er holdningsskaping i regi av aktører som FAU, idretten, idrettsrådet og videregående skole. Det er mye å hente på å sikre koordinert og samtidig innsats fra disse aktørene ettersom det øker sjansen for god effekt.

- **KLIMA, MILJØ OG AREALBRUK**

Kommunen har som vegholder ansvar for å få gjennomført trafikksikkerhetstiltak på kommunale veger. Dette er ofte skoleveger og veger som brukes til fritidsaktiviteter eller kontakt med familie og venner. Kommunenes ansvar for trafikksikkerheten på dette området er derfor i stor grad knyttet til utformingen av et trygt lokalmiljø, til beskyttelse av myke trafikanter, fotgjengere og syklister, slik at befolkningen kan bevege seg trygt i sine nabolag.



I de fleste tilfeller er imidlertid utfordringene for reduksjon av antall hardt skadde og drepte innenfor kommunen, knyttet til trafikk-sikkerhetstiltak på riksveger og fylkesveger. Det er her de alvorligste ulykkene skjer, og det er da en utfordring for kommunen å komme med innspill på de prioriteringer som fylkeskommunen og Statens Vegvesen gjør. Forhold knyttet til vegen og vegmiljøet har vært medvirkende faktorer i 28 % av dødsulykkene. De forholdene ved vegen og vegmiljøet som oftest har medvirket til dødsulykker, er vegens linjeføring, sikthindringer, mangelfull skilting og oppmerking samt uryddig vegmiljø.

Universell utforming innebærer at tiltak i de offentlige rom og bebyggelse skal være slik at de kan brukes av alle, og dette må da legges til grunn også for utforming av trafikkanlegg. Nye anlegg vil bli planlagt og utført med dette grunnleggende prinsipp. Dette gjelder spesielt utforming av fortau og kryssingsfelt i sentrumsområdet og i boligfelt. Dette vil også ha betydning for en sterkere satsing på et sentrumsnært friluftsliv, som vil kreve at tilrettelegging av arealbruk og planlegging av trafikkarer sees i sammenheng med behovet som gående, syklende og andre myke trafikanter har.

- **ØKONOMISK USIKKER FRAMTID**

Årlig påføres det norske samfunnet store tap som følge av trafikkulykker. Skadde og pårørende opplever redusert livskvalitet og tap av helse eller leveår. I tillegg kommuner kostnader til livsopphold, tapt produksjon og tapt bidrag til samfunnet.

Velferdsgevinsten ved å unngå ulykker (forebygging) er en viktig faktor. Denne velferdsgevinsten er ofte regnet i kroner, slik at vi kan sammenligne den med hva ulike tiltak koster. Men den kunne i prinsippet ha vært uttrykt på annen måte, for eksempel kvalitetsjusterte leveår eller et mål på lykke eller hvor godt fornøyd man er med livet.

Når det gjelder det forebyggende trafikksikkerhetsarbeidet, er det mange aktører som arbeider med trafikksikkerhet og midlene er fordelt over flere budsjetter. For kommunenes arbeid finnes tilskuddsmidler som stilles til disposisjon fra fylkets trafikksikkerhetsutvalg og som kommunene kan søke om stor betydning for kommunene. Forutsetningen for tilskudd er at det går til trafikksikkerhetstiltak på kommunal veg, og at kommunen dekker halvparten av kostnaden.

Temaplan trafikksikkerhet 2018-2021, Levanger kommune

Statens vegvesen og Fylkeskommunen har sine budsjetter som gjelder vegformål på fylkesveger og riksveger, og mange trafikksikkerhetsoppgaver er innlemmet her. I tillegg er det i disse budsjettene også disponert midler til særskilte trafikksikkerhetsoppgaver. Bevilgningene her vil variere fra år til år avhengig av hvilke oppgaver som prioriteres gjennomført.

Det gjennomføres i dag et betydelig trafikksikkerhetsarbeid med innsats fra frivillige lag og foreninger. Økt samspill mellom offentlig sektor og frivillige organisasjoner innen trafikksikkerhetsarbeidet, vil kunne bidra til at målsettinger oppnås tidligere samt at det opparbeides større felles forståelse for viktigheten av dette arbeidet. De aktuelle tiltak som i den sammenheng blir fremmet, er i stor grad avhengig av initiativ fra lag og organisasjoner, og vil i mange tilfelle ikke være sammenfallende med gjeldende prioriteringer. Slike initiativ er imidlertid så prisverdig at det må være rom for å belønne dette, dersom det aktuelle tiltaket har en viktig trafikksikkerhetsmessig betydning.

- **FOLKEHELSE OG ØKENDE SOSIAL ULIKHET**

Skader og dødsfall som følge av ulykker er en utfordring for folkehelsen, spesielt fordi de tar relativt mange unge liv og påfører mye lidelse i befolkningen. Forebyggings-potensialet på dette feltet kan derfor gi en solid helsegevinst i befolkningen. Som for andre helsetilstander er det sosioøkonomiske perspektivet også relevant for ulykkeskader.



Bilførere over 65 år har lave ulykkestall, men har større risiko for å bli skadet når de kjører bil enn gjennomsnittsbilisten. En endring i førerkortforskriften i 2016 skal gjøre det enklere for bl.a. fastlegene å tydeliggjøre og å følge opp helsekrav ved fornyelse av førerkort. Dette anses som et forebyggende trafikksikkerhetstiltak. Skaderisikoen for eldre fotgjengere og syklister er også betydelig. I alle aldersgrupper er det flere menn enn kvinner som dør som følge av ulykker^{iv}.



Utfordringer knyttet til overvekt/fedme og inaktivitet i befolkningen, kan også sees i sammenheng med økt bilbruk. Å tilrettelegge slik at innbyggerne i enda større grad velger sykkel eller gange foran bilen ved transportering, vil kunne ha betydning for folkehelse over tid i tillegg til at trafikkbildet blir mer oversiktlig pga. færre biler på vegene. Det er en stor utfordring for folkehelse at bilismen dominerer reisevanene våre.

Det har vært begrenset forskning på sosial ulikhet i skader og ulykker i Norge. Noen studier har sett på dødelighet. Disse studiene viser at det er en tendens til at ulykker varierer med sosial bakgrunn. En norsk studie av dødelige trafikkskader viser at det er store sosiale ulikheter i dødelighet, der det blant annet påvises langt høyere dødelighet i trafikkuulykker i lavinntektskommuner sammenlignet med høynntektskommuner. På individnivå vises særlig store sosiale ulikheter i trafikkdød (særlig i ulykker der kjøretøyet kjører av veg uten å støte sammen med annet kjøretøy) blant gutter med foreldre med lav sosial status^v.

Det er utfordringer knyttet til rus og trafikk. Bruk av rusmidler er en av de viktigste årsakene til trafikkuulykker, og en nordisk studie fra 2011 viser at minst fire av ti omkomne sjåfører hadde alkohol eller andre stoffer i blodet. Et stadig økende forbruk av alkohol og andre sentralstimulerende midler i befolkningen, kan gi risiko for flere trafikkuulykker. På landsbasis har antall sjåfører som er pågrepet for mistanke om alkoholbruk likevel vært relativt stabilt de siste årene med cirka 6000 per år. Antall sjåfører som er pågrepet på grunn av mistanke om påvirkning av andre rusmidler, har de siste fem årene også vært stabilt med rundt 4000 tilfeller per år. Mange av de som pågripes er gjengangere, særlig gjelder det de som er påvirket av andre rusmidler enn alkohol.

Studier viser at lav sosial status på individnivå eller geografisk nivå øker risikoen for dødelige og ikke-dødelige trafikkskader. Studien referert til over, fant skarpere sosioøkonomiske forskjeller i trafikkrelatert skade og død enn i de fleste andre rapporter som det sammenlignes med. Studien skiller mellom trafikkuhell der det er kollisjoner mellom kjøretøy, og trafikkuhell her føreren har mistet kontroll over kjøretøyet (kjørt av vegen, inn i bergvegg mv). Det er særlig verdt å merke seg den ekstremt sterke sosiale gradienten i trafikkuhell med dødelig utgang der føreren har mistet kontroll over kjøretøyet.

6. Mål, strategier og målindikatorer

Mål, strategier og måleindikatorer i trafikksikkerhetsarbeidet i Levanger kommune

Samfunns mål:

- Det skal ikke forekomme trafikkulykker som fører til drepte eller hardt skadde i Levanger i 2030 (nullvisjon).
- I 2020 er antall drepte og hardt skadde i trafikken redusert med minst 20 %, og i 2025 er det en halvering i forhold til nivået i 2016.
- Alle barn skal ha en trafiksikker barnehage- og skolehverdag, som stimulerer til å gå eller sykle framfor å bli kjørt med bil eller buss.
- Alle voksne, ungdom og barn har en defensiv adferd i trafikken enten som gående, syklende eller kjørende, og alle bruker refleks og hjelm når det er nødvendig.

Strategier:

1. Levanger kommune skal oppfylle kriteriene fra Trygg Trafikk om å være en Trafiksikker kommune, og kommunens trafikksikkerhetsutvalg (KTU) skal jevnlig følge opp dette arbeidet.
2. Kommunale tjenester, frivillighet, næringsliv og andre offentlige aktører samhandler om trafikksikkerhetsarbeidet for å oppnå størst mulig samlet effekt.
3. Arbeide for at gode holdninger og god adferd i trafikken får like mye fokus som infrastrukturelle tiltak.
4. Gjennomføre fysiske trafikksikkerhetstiltak gjennom synlige prioriteringer i økonomiplan/budsjett og daglig drift.
5. Arbeide målrettet for at skole- og barnehagehverdagen blir trafiksikker for alle barn.

Målindikatorer:

- Antall drepte, hardt skadde og lettere skadde i og fra kommunen (kilde: SSB)
- Reisevaner og trafikkutvikling (Reisevaneundersøkelse, trafikktegninger)
- Antall nye meter trafiksikker skoleveg

Oppfølging:

- Evaluering av oppfølging av trafikksikkerhetsplanen i kommunens trafikksikkerhetsutvalg, samt i rådmannens lederoppfølging.

Strategiene overføres til handlingsplanen der spesifikke tiltak er formulert og knyttet opp til hver strategi.

7. Tiltaksplan 2018-2021, revidert 2020

7.1. Drift

Tiltaksplanen viser prioriterte kommunale driftstiltak og tiltak i regi av andre lokale aktører som kommunen samspiller med i trafikkisikkerhetsarbeidet.

				Ansvarlig	2020	2021	2022	2023				
Strategi 1: Levanger kommune skal oppfylle kriteriene fra Trygg Trafikk om å være en Trafikksikker kommune, og kommunens trafikkisikkerhetsutvalg (KTU) skal jevnlig følge opp dette arbeidet												
			Sammensetning, struktur og funksjon i trafikkisikkerhetsutvalget evalueres, basert på lokale erfaringer, føringer i foreliggende trafikkisikkerhetsplan og nasjonale føringer før valget i 2019. Ny evaluering i 2023.	Kommunedirektør				X				
			Trafikkisikkerhetsutvalget setter oppfølging av kriteriene i Trafikksikker kommune, inkl. oppfølging av tiltak i denne temaplanen, på dagsorden i minst 2 av sine møter årlig.	Trafikkisikkerhets-Utvalget	X	X	X	X				
			Utarbeide minimumsstandarder som skal følges ved kjøp av transporttjenester i kommunens regi.	Innherred innkjøp		X						
			Utrede muligheten for å innføre alkolås som kriterium ved innkjøp av kommunale kjøretøy og ved leasingavtaler, i forbindelse med nye anskaffelser.	Innherred innkjøp		X						
			Trafikkisikkerhet innarbeides som gjennomgående tema i alt planarbeid i Levanger kommune, jfr. K-vedtak 20.2.19	Kommunedirektør		X	X	X				
			Avklare trafikkisikkerhetsutfordringer ved evt. utarbeiding av gatebruksplaner for Levanger sentrum, Skogn sentrum og Åsen sentrum.	Enhetsleder teknisk			X					

Temaplan trafikkisikkerhet 2018-2021, Levanger kommune

Vedtatt i kommunestyrets sak 1/18 i møte 24.01.2018. Revidert i Trafikkisikkerhetsutvalgets møte 11.05.2020

Strategi 2: Kommunale tjenester, frivillighet, næringsliv og andre offentlige aktører samhandler om trafikksikkerhetsarbeidet for å oppnå størst mulig samlet effekt												
			Gjennomføre en årlig samling for alle aktører i trafikksikkerhetsarbeidet med tema: Evaluering og revidering av Temaplan trafikksikkerhet	Trafikksikkerhetsutvalget		X	X	X				
			Påvirke frivilligheten til å utarbeide og følge opp regler for trafikksikkerhet i sitt virke.	Enhetsleder kultur	X	X	X	X				
			Påvirke idrettslagene til å utarbeide og følge opp retningslinjer for å bli trafikksikker idrettsklubb.	Idrettsrådet, i samarbeid med enhetsleder kultur	X	X	X	X				X
			Temakveld om trafikksikkerhet og refleksbruk på Cafe Verden	Levanger unge sanitetsforening i samarbeid med kulturenheten	X	X	X	X				X
			Temakveld trafikksikkerhet i forbindelse med Tour de Tomtvatnet jfr. samarbeidsavtale mellom Levanger kommune og Tour de Tomtvatnet	Styret i Tour de Tomtvatnet i	X	X	X	X				X
			Samarbeid med bussoperatør i Levanger om årlige «vernerunder» på skolegård og skoleveg	Kommunalsjef oppvekst	X	X	X	X				
			Invitere ATB til jevnlig å delta i en trase- og trafikksikkerhetsbefaring for å avdekke og iverksette nødvendige tiltak som bidrar til at nullvisjon blir realisert.	Enhetsleder teknisk og trafikksikkerhetsutvalget		X		X				
			Forebyggende trafikksikkerhetsarbeid og informasjon, refleksbruk og markere refleksens dag 15 oktober.	Trafikksikkerhetsutvalget		X	X	X				
Strategi 3: Arbeide for at gode holdninger og god adferd i trafikken får like mye fokus som infrastrukturelle tiltak												

Temaplan trafikksikkerhet 2018-2021, Levanger kommune

Vedtatt i kommunestyrets sak 1/18 i møte 24.01.2018. Revidert i Trafikksikkerhetsutvalgets møte 11.05.2020

			Påvirke næringslivet til å arbeide aktivt med trafiksikkerhet i egne organisasjoner iht. HMS-standarder. Eks. tema på frokostmøte/fellesarena.	Næringssjef og Næringsforeningen i Levanger		X	X	X				X
			Oppfordre handelsnæringa til å promotere refleks før hver høst	Næringssjef og Næringsforeningen i Levanger	X	X	X	X				X
			Fremme bruk av refleks hos alle innbyggere, i samarbeid med næringslivet	Kommunedirektør	X	X	X	X				
			Etablere samarbeid med lokalmedia, fast spalte, redaksjonelt, dagens trafikktips m.v.	Frivilligkoordinator	X	X	X	X				
			Finne muligheter for å avdekke risikosøkende adferd og kriminalitet i trafikken, og arbeide med tiltak i forhold til dette. Samarbeid med politi og kommuneoverlege.	SLT-koordinator	X	X	X	X				
			Planlegge innsats/tiltak sammen med motorinteressert ungdom, bl.a. i samarbeid med Trøndelag gatebilkubb. Etablering av ungdomsgruppe med bilsport som tema, avdekke risikosøkende ungdom og etablere gruppearbeid med trafikk som tema.	SLT-koordinator	X	X	X	X				
			Jevnlig informasjon om trafiksikkerhet på kommunens plattformer for sosiale medier.	Kommunedirektør	X	X	X	X				
			Utrede muligheten for å tilby trafikalt grunnkurs valgfag på alle ungdomsskoler i Levanger	Kommunalsjef oppvekst		X						
Strategi 4: Gjennomføre fysiske trafiksikkerhetstiltak gjennom synlige prioriteringer i økonomiplan/budsjett og daglig drift												
			Rydding av siktsoner i hekk/busker der kommunen er grunneier – kontinuerlig	Enhetsleder teknisk	X	X	X	X				
			Følge opp at private grunneiere tar ansvar for rydding av siktsoner	Enhetsleder teknisk	X	X	X	X				
			Nye fartsdempere/opphøyde gangfelt	Enhetsleder teknisk	X	X	X	X				

Temaplan trafiksikkerhet 2018-2021, Levanger kommune

Vedtatt i kommunestyrets sak 1/18 i møte 24.01.2018. Revidert i Trafiksikkerhetsutvalgets møte 11.05.2020

			Vegbelysning på vegstrekninger som har behov for lys på risikostrekninger	Enhetsleder teknisk	X	X	X	X				
			Oppfølging av brøyting, strøing og uheldig kantstein i byområdene ved å involvere politi, velforeninger og gårdeiere bl.a. for å sikre universell utforming	Enhetsleder teknisk	X	X	X	X				X
			Sette opp fartsmålere på utvalgte risikostrekninger	Enhetsleder teknisk	X	X	X	X				
Strategi 5: Arbeide målrettet for at barnehage- og skolehverdagen blir trafikksikker for alle barn												
			Årlig oppdatering av status på veger som per i dag er definert som «utrygg skoleveg», som grunnlag for å vurdere bedre hva som kan betegnes som «trygg/utrygg skoleveg»	Kommunalsjef oppvekst	X	X	X	X	X			
			Følge opp kartlegginger som er gjort i samarbeid med kommunalt trafikk-sikkerhetsutvalg i og rundt hver enkelt skole i 2016 og 2017, og prioritere tiltak på bakgrunn av disse	Kommunalsjef oppvekst	X	X	X	X				
			Følge opp skolenes arbeid og ansvar iht. opplæringsmål, samarbeid hjem/skole og rutiner når det gjelder trafikksikkerhet	Alle rektorer	X	X	X	X				
			Følge opp barnehagenes arbeid og ansvar iht. rammeplan, samarbeid hjem/barnehage og rutiner når det gjelder trafikksikkerhet	Enhetsleder barnehage	X	X	X	X				
			Kartlegge hvordan verktøy, f.eks. Barnetråkk systematisk kan brukes til å fremme trafikksikkerhet på skolevegen	Kommunalsjef oppvekst			X					
			Bussjåfør gjennomfører sikkerhetssjekk på skolebussen for å skape gode holdninger. (AtB)	Kommunedirektør								

			Utrede muligheten for å etablere «Hjertesoner» rundt skolene i tråd med Barnas trafikkplan/Nasjonal transportplan	Kommunalsjef oppvekst			X					
			Analyse, inkl. ROS, av trafikk i alle dimensjoner (skoleskyss, foreldrekjøring, syklende, gående, trafikkarealer og annen trafikk), i og rundt skoleområdene. Gjelder først for skolene Nesheim, Skogn, Åsen, Halsan og Ytterøy.	Enhetsleder teknisk								

7.2 Investeringer

Handlingsprogram investeringer viser prioriterte trafikksikkerhetstiltak på **kommuneveger** i tillegg til innspill vedr. prioritering av tiltak på **fylkesveger** og **riksveger**. Kostnadene som er vist, er anslag og må betraktes som usikre inntil det foreligger detaljerte beregninger av tiltakene.

ROS analyser bør brukes som kunnskapsgrunnlag for tiltaksplanen. Kartlegge hvilke veger strekninger som har størst utfordringer med tanke på trafikksikkerhet. Skoleveg prioriteres og FAU er en viktig samarbeidsaktør.

Tiltak	Kostnad (mill. kr.)				Finansiering (mill. kr)	
	2021	2022	2023	2024	Ekstern fin.	Økonomi-planen
Gang og sykkelvei Nordsivegen	12,0	6,0	5,0			23,0
Planfri undergang Skogn, midlertidig løsning bygges 2020/21				2,0	8,0	2,0
Ny rundkjøring og kollektivholdeplass Moan	13,0				X	13,0
Gang og sykkelsti fra Sundbrua til Sjetébrua	15,0					15,0
Snarveiprosjekt	0,5	0,5	0,5	0,5		2,0
Utskifting av eldre veg og gatebelysning etter lysberegning.	1,5	1,5	1,5	1,5		6,0

PRIORITERTE TILTAK PÅ FYLKESVEGER

Innspill fra innbyggerne går regionalt og nasjonalt via kommunene.

Fylkestingets strategier og kommunenes prioriteringer er grunnlag i utarbeidelsen av fylkeskommunale planer og fylkestingets innspill til nasjonale planer.

Kommunens prioriteringer i temaplanen for trafiksikkerhet ligger til grunn ved tildeling av fylkeskommunale trafiksikkerhetsmidler og i prioriteringer av trafiksikkerhetstiltak i fylkesvegplanen

Kommunes prioritering	Tiltak	Innspill eller merknader til tiltakene
1	Fv. 753. Gang-/sykkelveg Åsen samfunnshus - Vollamarka/Hopla (ÅDT 2120, svingete) Strekningen deles i 2 etapper. Etappe 1 mot Grennevegen er ca.400 meter.	
2	Fv. 125 Gang-/sykkelveg Halsan skole - Norengt/Matberg (ÅDT 750, har delvis belysning, noe svingete)	Reguleringsplanarbeid pågår.
3	Fv. 119 Gang-/sykkelveg Eideskorsen – Korsbakken (ÅDT ca. 1800, ikke belysning, svingete)	
4	Fv. 754 Tiltak for sikker kryssing av jernbaneovergang v/ Skogn sentrum Spleiselag 1/3 hver på Bane Nor, fylkeskommunen og Levanger kommune. Reguleringsplan under arbeid.	Midlertidig gangbru ferdig 2021. Anslått kostnad 10 millioner kr. for gangbro.
5	FV 6874. Ny rundkjøring ved Levanger videregående Kirkegata-Saltkjelen.	Reguleringsarbeid pågår, forventet byggestart 2021.
6	FV 774. Gunnlaug Ormstunges gate. Bedre siktforhold ved ut/innkjøring KIWI.	
7	FV 6884. Hojemsvegen Mule. Gang sykkelveg fra kommunal veg Mula, til FV 6886 Salthammersvegen. ÅDT 1330. Redusere fart fra 60 til 50 km/t. Har delvis belysning i dag.	
8	FV 754. Gang og sykkelveg Skogn barne- og ungdomsskole til Stavlokorsen. ÅDT 1160. Ikke belysning i dag.	
9	FV 6854. Gang og sykkelvei Skjervesflata Ronglan til Skogn barne og ungdomsskole.	

Temaplan trafiksikkerhet 2018-2021, Levanger kommune

Vedtatt i kommunestyrets sak 1/18 i møte 24.01.2018. Revidert i Trafiksikkerhetsutvalgets møte 11.05.2020

10	Fv. 128. Gang-/sykkelveg gamle Hegle skole – Leveråsen (ÅDT 740, ikke belysning, svingete)	
11	Fv 112. (6856) Gang sykkelveg Ekne-Bakken. ÅDT 280.	Utredning pågår vedrørende trafikk sikker løsning for myke trafikanter til fremtida boligfelt.
12	FV 61. Forlengelse gang og sykkelveg Ekne skole- Falstadsenteret. ÅDT 450. Eldre belysning.	
13	Fv 135. Gang sykkelveg Ytterøy oppvekstsenter-kryss kommuneveg 85 ved Erstad. ÅDT 330. Dårlig, ingen belysning. svingete og bakketopper.	
14	FV 6888 Gamle kongeveg nord. Senke farten til 50 km/t hele vegen. ÅDT 200.	
15	Fv. 754/121 Gang-/sykkelveg Markabygda boligfelt – Markabygda Montessoriskole (ÅDT 180. har belysning)	
16	FV 774 Sætersmyra. Ny bussholdeplass ved kryss kommunal veg Sætersmyra sør og nordgående felt. ÅDT 5930.	1 av 2 bussholdeplasser i Levanger som ATB buss beskriver trafikkfarlig.
17	FV 111 Gang og sykkelveg Skjesol-Remyra-Småland. ÅDT 680. Ikke belysning.	
Tiltak på E6		
1	E6 Mulelia, Avkjøring til gamle kongeveg nord. Nordgående felt. Bedre merking av refuge.	
2	Gang og sykkel E6 Mule under kryssende jernbane. Fareskilt ved kryssende tursti / Trimtrapp Mule.	
3	E6 Åsen. Tiltak for bedring av sikkerheten ved bussholdeplass Grennebakken Åsen.	Bussholdeplass av ATB buss beskrevet som trafikkfarlig.

8. Lenkedokumenter og annet kunnskapsgrunnlag

Nasjonale og overordnede føringer • Lov om folkehelsearbeid • Plan- og bygningsloven • Nasjonal transportplan 2014-2023	Regionale føringer • Program for folkehelsearbeid i Trøndelag 2017-2023 • Delstrategi Trafikksikkerhet Trøndelag fylkeskommune 2019-2023 • Trafikksikkerhetsutvalget i Trøndelag, tilskudd.
--	--

Temaplan trafikk sikkerhet 2018-2021, Levanger kommune

Vedtatt i kommunestyrets sak 1/18 i møte 24.01.2018. Revidert i Trafikksikkerhetsutvalgets møte 11.05.2020

• <u>Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2014-2017</u> • <u>Vegtrafikkloven</u> • <u>Opplæringsloven</u> • <u>Kriterier for trafikksikker kommune</u> • <u>Barnehageloven</u> • <u>Rammeplan for barnehagene</u> • <u>Kriterier for fartsgrenser og fysisk fartsdempende tiltak i byer og tettsteder</u> • <u>Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet</u> • <u>Retningslinjer for sikring av barn i bil, Trygg trafikk</u> • <u>Opplæring i bruk av elektriske rullestoler</u>	• Delstrategi veg 2019-2023 Trøndelag fylkeskommune Kommunale plan- og styringsdokumenter og andre relevante dokumenter • <u>Planstrategi 2013-2016</u> • <u>Helhetlig samfunnsanalyse</u> • <u>Kommuneplanens samfunnsdel 2015-2030</u> • Økonomiplan Levanger • <u>Kommunedelplan helse</u> • <u>Kommunedelplan oppvekst</u> • <u>Kommunedelplan kultur</u> • <u>Temaplan for økt sykkelbruk</u> • Intensjonsavtale mellom Levanger kommune og Trygg Trafikk, sak 2016/2914, jp 2. • <u>Retningslinjer for skoleskyss på trafikkfarlig veg</u>
--	---

ⁱ <https://www.vegvesen.no/om+statens+vegvesen/presse/Pressemeldingsarkiv/Vegdirektoratet/135-omkom-i-2016-trafikken>

ⁱⁱⁱ Kilde: SSB Tabell 10209: Personer drept eller skadd i veitrafikkulykker, etter politidistrikt

^{iv} <https://www.fhi.no/nettpub/hin/helse-og-sykdom/skader-og-ulykker-i-norge/>

^v Kristensen et.al (2011) Social inequalities in road traffic deaths at age 16e20 years among all 611 654 Norwegians born between 1967 and 1976: a multilevel analysis
<http://injuryprevention.bmj.com/>