

Strategisk plan:

Trafikksikkerhet i Lillehammer kommune

2022 - 2026





Forord

«Kommunen har ansvar for investeringer, drift og vedlikehold av det kommunale vegnettet. Som vegholder, har også kommunen et spesifikt ansvar for trafiksikkerhetstiltak på kommunale veger. I henhold til folkehelseloven og plan- og bygningsloven, har kommunen et generelt ansvar for å forebygge skader og ulykker lokalt.» (Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på veg 2014-2017)

«Kommunen er gjennom folkehelseloven pålagt et ansvar for å fremme befolkningens helse, bidra til å forebygge skade eller lidelse og til å beskytte befolkningen mot faktorer som kan ha negativ innvirkning på helsen. I praksis innebærer dette at kommunene må arbeide systematisk og tverrfaglig med trafiksikkerhet.» (Meld.St.40 Trafiksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering)

Trafiksikkerhet handler om å kunne bevege seg trygt i sitt lokalmiljø, enten man er fotgjenger, syklist eller bilist – barn, ungdom eller voksen. Trafiksikkerhetsplanen 2022 – 2026 vil danne grunnlaget for videreføring av trafiksikkerhetsarbeidet i Lillehammer kommune.

Lillehammer kommune ble i 2018 godkjent som «Trafiksikker kommune».

Målsettinger

Nullvisjonen er vektlagt både i [Nasjonal transportplan 2022-2033](#) (lenke) og i [Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet](#) (lenke) på veg 2018-2021.

[Innlandets handlingsplan for trafiksikkerhet 2018-2021](#) (lenke) prioriterer høyt forebyggende og holdningsskapende arbeid rettet mot barn og unge.

Lillehammer kommunes visjon:

«Lillehammer kommune skal legge til rette for at ingen blir drept eller hardt skadd i trafikken - nullvisjon»

Hovedmål som kan bringe oss nærmere visjonen

- Lillehammer kommune skal arbeide for å nå målet om nullvisjon som er en visjon om et transportsystem der ingen blir drept eller hardt skadd. Nullvisjonen er grunnlaget for alt trafiksikkerhetsarbeid i Norge
- Lillehammer kommune ble i 2018 godkjent som «Trafiksikker kommune»
- Lillehammer kommune legger til rette for at alle som ønsker å være fysisk aktive, skal kunne forflytte seg på en trygg måte



Organisering av trafikksikkerhetsarbeidet i kommunen

Lillehammer kommune plikter gjennom lover og forskrifter å arbeide systematisk med ulykkesforebyggende arbeid i alle sektorer.

Strategi «Byutvikling 2044» inneholder bl.a. et mål om nullvekst i personbiltrafikken og at Lillehammer skal være en gå-vennlig by.

Trafikksikkerhetsplanen er blant annet grunnlaget for å søke Innlandet fylke om midler til trafikksikkerhetstiltak. Planen skal være tverrsektoriell og det innebærer at alle sektorer i kommunen har ansvar for planlegging og gjennomføring av tiltakene.

Lillehammer kommune har en tverrsektoriell arbeidsgruppe for trafikk med representanter fra fagavdeling for sektor helse og velferd, representant fra fagavdeling sektor by- og samfunnsutvikling, representant fra TO- veg og trafikk og representant fra TO-grunnskole. Arbeidsgruppen har utarbeidet planen.

Trafikksikkerhetsplanen prioriterer tiltak for barnehage – og grunnskolebarn. Det er ønskelig å prioritere fysiske og holdningsskapende tiltak som er realistiske og gjennomførbare.

Planen rulleres en gang i året i forbindelse med at det søkes om tilskudd fra fylkeskommunen.

Sammendrag

Trafikksikkerhetsplanen skal i sin helhet tydeliggjøre og samordne en felles innsats for trafikksikkerhetsarbeidet i Lillehammer kommune. Forebyggende tiltak, samt bevisstgjøring og kunnskapsformidling er viktige faktorer for å hindre alvorlige ulykker. Trafikksikkerhetsplan for Lillehammer 2022-2026 etterfølger tilsvarende plan for perioden 2017-2021. Planen er ment som et arbeidsdokument og veileder i trafikksikkerhetsarbeidet. Det nasjonale målet for trafikksikkerhetsarbeidet i Norge er nullvisjonen. En visjon om et transportsystem som ikke fører til tap av liv og eller varig skadde. Samarbeid og gjensidig informasjonsformidling mellom ulike aktører er en viktig faktor for måloppnåelse. Det er befolkningen som best kjenner sine lokalområder. Eksempler på gode og viktige samarbeidspartnere er blant annet idrettslag, velforeninger og foreldreutvalg ved skoler og barnehager (FAU) og andre aktører i lokalsamfunnet. Andre viktige aktører er Statens vegvesen, Trygg Trafikk, Politiet og Innlandet fylkeskommune. Det er viktig i det forebyggende trafikksikkerhetsarbeidet at oppnådde resultater ikke blir en hvilepute. Man må se fremover og tenke trafikksikkerhet på alle arenaer. Derfor er et av målene inneværende plan periode at Lillehammer kommune blir re-godkjent som en «Trafikksikker kommune». Dette innebærer et systematisk arbeid for et tryggere lokalmiljø.



Innholdsfortegnelse

1 Bakgrunn	6
1.2 Historikk.....	6
1.2 Vegnettet i Lillehammer kommune.....	7
2 Trafikkulykker	8
2.1 Utvikling og situasjon i Lillehammer.....	8
2.2 Analyse av ulykkene	9
3 Mål og strategier	10
3.1 Innledning.....	10
3.2 Generelt om mål og strategier på temaområdene	10
3.3 Trafikksikkerhet i Lillehammer - Overordnet mål og strategier	12
3.4 Risikoadferd i trafikken.....	14
3.4.1 Fart	14
3.4.2 Rus	14
3.4.3 Bilbeltebruk	15
3.4.4 Risikoadferd ved bruk av mobiltelefon.....	16
3.5 Befolkningsgrupper	16
3.5.1 Barn	16
3.5.2 Ungdom og unge førere	18
3.5.3 Eldre trafikanter	19
3.5.4 Trafikanter med funksjonsnedsettelse	19
3.6 Trafikantgrupper/kjøretøygrupper.....	20
3.6.1 Gående og syklende	20
3.6.2 Motorsykel - Moped - El-sparkesyk	21
3.7 Systematisk trafikksikkerhetsarbeid i offentlig og privat sektor	21
3.8 Fysiske trafikksikkerhetstiltak i kommunen	22
3.8.1 Innledning.....	22
3.8.2 Områder med trafikale utfordringer	22
3.8.3 Lys på veger hvor barn og unge ferdes	23
3.8.4 Gang- og sykkelveger.....	23
.....	23
3.8.5 Fartsdempende tiltak	24
4 Gjennomføring og organisering	25
4.1 Generelt.....	25
5 Finansiering	26
6 Forhold til statlige og/eller regionale planer/føringer	26



6.1 Meld. St. 40 (2015 – 2016) Trafikksikkerhetsarbeidet – Samordning og organisering	26
6.2 Nasjonal transportplan.....	27
6.2.1 Meld. St. 33 (2016-2017) Nasjonal transportplan 2018-2029.....	27
6.2.2 Barnas transportplan.....	27
.....	27
6.3 Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018 - 2021	28
6.4 Folkehelse og trafikksikkerhet.....	28
6.5 Handlingsplan for trafikksikkerhet i Oppland 2018 - 2021.....	28
6.6 Trafikksikker kommune	29
6.7 Lillehammer som sykkelby	30
6.8 Lillehammer som rulleskiby.....	31
6.9 Andre planer i Lillehammer kommune	312
7 Kommunikasjon.....	32



1 Bakgrunn

1.2 Historikk

Lillehammer kommune har hatt trafiksikkerhetsplaner gjennom flere perioder – den siste har vært gjeldende for perioden 2017 – 2021. Denne planen vektla både fysiske trafiksikkerhetstiltak og holdningsskapende tiltak blant utvalgte målgrupper. I planen var det utarbeidet oversikter som viste konkrete, prioriterte fysiske trafiksikkerhetstiltak i kommunen. Gjennomføringen av dette er evaluert som en del av arbeidsprosessen med å utforme trafiksikkerhetsplan for en ny periode. Trygg Trafikk har også i tidligere planutarbeidelser vært en vesentlig samarbeidspartner og et kompetansesenter med tanke på å gi trafiksikkerhetsplanen en hensiktsmessig utforming, og med tanke på hvilke områder som bør fokuseres i en trafiksikkerhetsplan for en kommune.

Dersom en skal lykkes med trafiksikkerhet er det erfart som viktig, både lokalt og nasjonalt, at alle aktuelle aktører deltar, både privatpersoner, lag og organisasjoner, private bedrifter og offentlige myndighetsorgan og forvaltere, både på kommunalt, regionalt og statlig nivå. Hensikten med en trafiksikkerhetsplan er å klargjøre ambisjoner (mål og strategier) for kommunens trafiksikkerhetsarbeid, som grunnlag for tiltak som kommunen skal søke å gjennomføre i planperioden – både fysiske tiltak og immaterielle tiltak (opplæring, holdningsskapende arbeid o.a.). Planen har som hovedfunksjon å være et styringsverktøy for et målrettet trafiksikkerhetsarbeid i Lillehammer kommune.

Under utarbeidelsen av Lillehammer kommunes trafiksikkerhetsplaner har samordning med overordnede planer på tema trafiksikkerhet blitt betydelig vektlagt, for å sikre en rød tråd i arbeidet, fra nasjonalt til lokalt nivå.

Nasjonale føringer, blant annet gjennom [Nasjonal transportplan 2022 - 2033](#) (lenke), Stortingsmelding 40 og [«Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på veg» 2018-2021](#) (lenke) ligger til grunn. I desember 2021 sluttbehandler fylkestinget trafiksikkerhetsutvalgets handlingsplan for Innlandet for perioden 2022 til 2025.

1.2 Vegnettet i Lillehammer kommune

Lillehammer har en hovedvegforbindelse på nasjonalt nivå gjennom kommunen. E6 går fra Gjøvik kommune i sør til Øyer i nord. Det planlegges ny E6 fra Moelv til Øyer med ny motorveibru over Mjøsa og fra Biri til Øyresvika legges det opp til at den nye vegen skal følge dagens trase. Forbi Lillehammer planlegges det tunnel på vestsiden av Lågen og ny bru over Lågen ved Hovemoen. Nord for krysset ved Storhove er det regulert tunnel forbi Fåberg og motorvei inn i Øyer kommune.

Vegnettet i Lillehammer kommune fordeler seg med:

- Riksveier: 27 km.
- Fylkeskommunale veier: 180 km.
- Kommunale veier: 148 km. veg og 32 km. Gang- og sykkelveger

Trafikkutviklingen i og gjennom Lillehammer viser så langt på alle målepunkt økt årsdøgntrafikk fra år til år. Andelen av tunge kjøretøy er økende.





2 Trafikkulykker

2.1 Utvikling og situasjon i Lillehammer

Ulykker og skader i trafikken påfører menneskene som rammes lidelser og velferdstap. De samfunnsøkonomiske kostnadene som følge av trafikkulykker er per 2020 beregnet til om lag 25 milliarder kroner per år for Norge. Foruten de personlige lidelser ulykker medfører, belastes helse- og omsorgstjenestene. Det er fastslått som samfunnsøkonomisk lønnsomt å forebygge skader og ulykker ved å drive målrettet trafiksikkerhetsarbeid.

I tillegg til de alvorligste trafikkulykkene skjer det også skader i vegtrafikken 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 heller ikke i statistikken.

Eksempel: En kartlegging viser at 2184 syklistene 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.

Lillehammer kommune har per 1.januar 2021 28 425 innbyggere. Om lag 3/4-deler av disse er bosatt i sentrumsdelen av kommunen. Kommunen har 9 kommunale barne- og ungdomsskoler, 2 privatskoler og 28 barnehager fordelt rundt i kommunen. Høsten 2021 er det 1.264 barn i barnehagene i Lillehammer, og 3369 barn og ungdom i både offentlig og privat grunnskole. Lillehammer har en stor videregående skole med ca. 1.200 elever fordelt på to avdelinger, Sør og Nord. Lillehammer har også et høgskolesenter med om lag 5.000 studenter. Denne kategorien av befolkningen har stor betydning som målgruppe for en rekke strategier med tilhørende tiltak i trafiksikkerhetsarbeidet.

Statistikk som viser antall personskadeulykker, antall drepte i trafikken, hardt skadde, lettere skadde og sum personskader kan følges tilbake til 1990. Oversikten under viser vesentlig statistikk for de siste 5 år i Lillehammer.

Ulykke/skade	År					Sum i perioden
	2016	2017	2018	2019	2020	
Dødsulykker – antall drepte	1	1	1	0	1	4
Ulykker – antall hardt skadde	2	2	3	4	3	14
Ulykker – antall lettere skadde	40	19	13	16	18	106
Fotgjengere – alvorlig skadde	0	0	1	0	0	1
Fotgjenger – lettere skadde	0	0	2	0	1	3

(Tabell: Registrerte ulykker og skader i Lillehammer – 2016 – 2020. Kilde Statens vegvesen- Trafikkregisteret -[TRINE](#))



2.2 Analyse av ulykkene

Alt trafiksikkerhetsarbeid vil ha som sitt opplagte og overordnede mål å unngå at ulykker og uhell skjer i trafikken, med drepte og skadde mennesker som konsekvens. Dette ligger blant annet til grunn for den 0-visjonen som er etablert for alt trafiksikkerhetsarbeid i Norge. For Norge som nasjon bekrefter statistikk at antall drepte i trafikken per år viser en klar nedadgående trend, samtidig som trafikkvolumet har økt betydelig. Dette bekrefter at systematisk trafiksikkerhetsarbeid nytter.

Likevel er situasjonen i trafiksikkerhetsarbeidet slik at ulykker og uhell skjer. Det samles systematisk statistikk for disse ulykkene og uhellene over år – denne statistikken gir grunnlag for analyse. Statens Vegvesen har en omfattende database for denne ulykkesstatistikken, dette finnes i [TRINE](#) (lenke) - publikumsløsningen for Trafikkulykkes registeret til Statens vegvesen.

År	Samme kjøretretning	Motsatt kjøretretning	Kryssende kjøreretni...	Fotgjenger/akende	Utforkjøring	Andre ulykker	Sum
2020	0	9	5	1	6	1	22
2019	3	4	7	0	6	0	20
2018	3	4	5	3	2	0	17
2017	7	7	5	0	3	0	22
2016	9	0	9	0	21	4	43

(Tabell: Registrerte personskader i Lillehammer – 2016 – 2020. Kilde Statens vegvesen- Trafikkregisteret -[TRINE](#))

Av statistikken for Lillehammer isolert for de siste 10 år kan en lese/tolke følgende:

- Antall drepte og skadde i trafikken viser en nedadgående, og derved positiv trend, og det vil lokalt være realistisk å kunne nå 0-visjonen.
- Flest ulykker med personskader til følge virker å skje på vinterstid, av det kan det tolkes at risiko for ulykker ikke uventet har sammenheng med vær, føreforhold, lysforhold.
- Flest ulykker med personskader virker å skje lørdag, søndag og mandag og i mer enn halvparten av tilfellene på riksveger som går gjennom kommunen, på vegstrekninger utenfor kryss/avkjørsel og som utforkjøringer eller ulykker ved kryssende eller motgående trafikk.
- Førere av personbil/varebil eller MC kjøretøy er de dominerende av drepte/skadde i ulykker.

Statistikk av denne type kan leses på nasjonalt, regionalt og kommunalt nivå, og gir grunnlag for kunnskapsoppbygging og blant annet de erfaringer som ligger til grunn for de temaområder/fokusområder som er valgt i denne planen – se kapittel 3. Temaområdene med tilhørende mål og strategier er altså erfart som de viktigste områder å holde fokus på og å arbeide med, i den forstand at det over tid vil gi ønskede resultater i trafiksikkerhetsarbeidet.

År	Dødsulykke	Ulykke med hardt skadde	Ulykke med lettere skadde	Sum
2020	1	3	14	18
2019	0	4	13	17
2018	1	1	10	12
2017	1	1	10	12
2016	1	1	29	31

(Tabell: Registrerte ulykker og skader i Lillehammer – 2016 – 2020. Kilde Statens vegvesen- Trafikkregisteret -[TRINE](#))



3 Mål og strategier

3.1 Innledning

God trafiksikkerhet er et resultat av målrettet og vedvarende innsats fra hele lokalsamfunnet – særskilte tiltak og god tjenesteproduksjon i kommunens organisasjon, politiets arbeid, vegeiernes innsats (kommune, fylke og stat), oppmerksomhet og medvirkning fra privat sektor og frivillige organisasjoner, trafikantenes adferd med mere. Ambisjonene for trafiksikkerhetsarbeidet som løftes fram gjennom mål og strategier i denne planen i dette kapitlet, betinger medvirkning fra mange for at målene skal nås. Målene for trafiksikkerhetsarbeid er satt opp på tema-/fokusområder i samsvar med normer fra Trygg Trafikk, og det som ansees som temaer en må forholde seg til for å drive godt trafiksikkerhetsarbeid – jfr. også erfaringer og funn fra statistikk opp gjennom årene.

Temaområdene er:

- Risikoadferd i trafikken – med fokus på fart, rus og bilbeltebruk.
- Befolkningsgrupper – det vil si mål rettet mot utvalgte befolkningsgrupper: Barn, ungdom og unge førere, eldre trafikanter og trafikanter med funksjonsnedsettelse.
- Trafikantgrupper – det vil si mål rettet mot utvalgte trafikantgrupper: Gående og syklende, motorsykkel og moped.
- Kjøretøyteknologi
- Systematisk trafiksikkerhetsarbeid i offentlig og privat sektor
- Fysiske trafiksikkerhetstiltak

Den strategiske planen: «Trafiksikkerhet i Lillehammer 2022 – 2026» er en plan i det øvrige planverket i Lillehammer på nivå under kommuneplanen.

Mål og strategier i trafiksikkerhetsplanen er grunnlaget for de prioriteringer som gjøres i den årlig rullerende Handlings- og økonomiplan med virksomhetsplan og budsjett. Trafiksikkerhetsplanen er en plan for lokalsamfunnet, og legger derfor også opp til medvirkning i gjennomføringen fra andre samarbeidspartnere utover kommunen – privat sektor, øvrig offentlig sektor og frivillige organisasjoner.

3.2 Generelt om mål og strategier på temaområdene

Målene på temaområdene er formulert som «framtidige ønskede tilstander». Det vil i denne planen si målformuleringer som beskriver ønsket tilstand på temaområdene i Lillehammer per 2026. En strategi kan forstås som en beskrivelse av et sett med tiltak med hensikt å nå et spesifikt mål. Strategi handler mer om hva som skal gjøres, enn om hvordan det skal gjøres; sagt på en annen måte: strategien beskriver vegvalget mot målet. Strategiene i denne planen er Lillehammer kommunes «vegvalg» på de enkelte temaområdene i trafiksikkerhetsarbeidet, og viser hva som vurderes som riktig å prioritere å gjøre for at kommunen skal nå målene for trafiksikkerhetsarbeidet på temaområdene.

Som et element i en metodisk tilnærming er det i trafiksikkerhetsplanen satt opp relevante konkrete indikatorer som er beskrivende for «den ønskede tilstanden». Noen av indikatorene er målbare, andre er det vanskeligere å måle. Disse vil bli brukt i oppfølging og evaluering av trafiksikkerhetsarbeidet. Tallene i tabellene er stort sett hentet fra «Nasjonal tiltaksplan for



trafiksikkerhet på veg 2018-2021» og er nasjonale tall. Det er få lokale tall å finne, derfor følger Lillehammer de nasjonale tallene i forhold til status og mål. Under følger beskrivelse av mål og strategier på temaområdene med en tilhørende forklarende kommentar.

NØKKELTALL				Innlandet 2020								
Antall personskadeulykker: 321 , drepte: 16 , hardt skadde: 80 , lettere skadde: 330												
Enhets typer	Drepte	Hardt skadde	Lettere skadde	Kjønn og Alder	Drepte	Hardt skadde	Lettere skadde					
	3	2	11		12	52	203					
	0	5	19		4	28	127					
	0	2	2									
	2	20	45	0-14	0	1	12					
	10	38	212	15-24	6	11	88					
	0	3	4	25-64	7	45	185					
	0	0	4	65+	3	23	45					
Annet*	1	10	33									
<small>* Utenfor, Takkis, Borengelende, Annet, Ukjent</small>												
Ulykketyper	Drepte	Hardt skadde	Lettere skadde	Tettsted og årstid	Drepte	Hardt skadde	Lettere skadde					
Samme kjøretøystyping	0	1	30		4	18	70					
Motsatt kjøretøystyping	4	23	85		12	62	260					
Kryssende kjøretøystyping	1	12	65		7	14	84					
Fotgjenger	3	2	10		3	16	45					
Utforkjøring	7	32	121		4	29	122					
Andre ulykker	1	10	19		2	21	79					
Drepte og skadde med beskyttelsesutrust/Drepte og skadde totalt												
Bilbelte				Hjelm								
Med/Totalt	64%	75%	57%	Med/Totalt	91%	75%	67%					
Totalt antall drepte og hardt skadde												
									EV/RV	FV	KV	Andre Vegger
2	42	49	1	27	54	6	9					
Stedsforhold							Annet*					
Sum drepte og hardt skadde	75	10	2	0	1	0	8					
<small>* Borengelende, Flersettkjøring, Annet, Ukjent</small>												



3.3 Trafikksikkerhet i Lillehammer - Overordnet mål og strategier

Mål 2026		Strategier
Lillehammer har ingen drepte i trafikkulykker, og en registrert reduksjon av antall skadde i trafikkulykker på 10% i forhold til gjennomsnittet for perioden 2016 – 2021.		<ol style="list-style-type: none"> 1. Kommunen har et trafikksikkerhetsutvalg med ansvar for kommunens trafikksikkerhetsarbeid. 2. Lillehammer re-sertifiseres som «Trafikksikker kommune» 3. Kommunen som arbeidsgiver påvirker sine ansatte i tjeneste til å opptre med minst mulig risiko i tjeneste i trafikken (e-læring, holdningsdannelse mm.) 4. Etablere delmål for trafikksikkerhetsarbeidet underordnet det overordnede målet, og med strategier som følges opp i planperioden (se øvrig del av kapittel 3 i denne planen).
Indikatorer: <ol style="list-style-type: none"> 1. Dødsulykker – antall drepte 2. Ulykker – antall hardt skadde 3. Ulykker – antall lettere skadde 4. Fotgjengere – alvorlig skadde 5. Fotgjengere – lettere skadde 		
Status pr. 2021 (gjennomsnitt 2016 – 2020) <ol style="list-style-type: none"> 1. 0,8 2. 2,8 3. 21,2 4. 0,2 5. 0,6 	Mål 2026: <ol style="list-style-type: none"> 1. 0 2. 2,5 3. 19 4. 0 5. 0 	

(Tallene gjelder for Lillehammer. Kilde Statens vegvesen- Trafikkregisteret -[TRINE](#))

Kommentar:

Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg

I [Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg \(2018-2021\)](#) (lenke) er det satt mål for tilstandsutvikling innenfor områder der tilstandsendringer er av vesentlig betydning for utviklingen i antall drepte og hardt skadde. Tilstandsmålene er satt innenfor 13 ulike innsatsområder. For en kommune er det vurdert som mest relevant å jobbe mot 11 av de 13 tilstandsmålene med tilhørende innsatsområder. Delmålene med tilhørende strategier som følger i kapitlene under følger disse målområdene/fokusområdene.

Vi vet at holdningene våre blir formet gjennom hele livet. Det er viktig å starte tidlig med opplæring og påvirkning for å skape gode holdninger og adferd i trafikken.

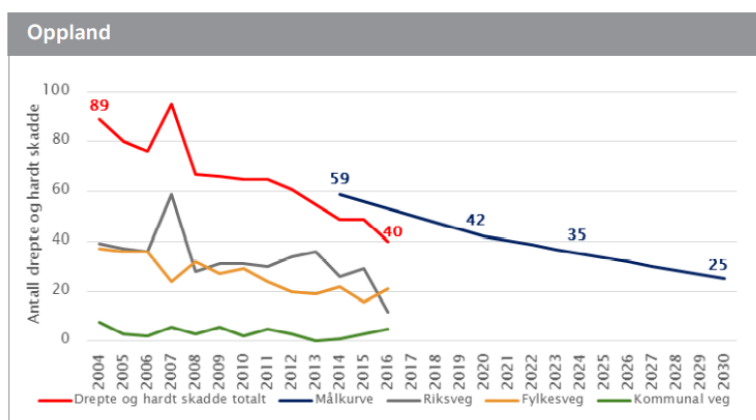
- Helsestasjon - Helsestasjonen får god kontakt med barn og foreldre gjennom svangerskapskontroller, spedbarnskontroller og jevnlig kontroll av barna. De skal gi råd og veiledning om lover, regler og forhold som gjelder for små barn. Som en del av dette arbeidet kan det være naturlig å drøfte tema som sikring av barn i bil, bruk av hjelm og foreldrenes påvirkning på barna gjennom egen adferd i trafikken.
- Helse - Legene har en nøkkelrolle for å vurdere om folk fyller helsekrav til å få eller beholde førerkort. Førerkortforskriften stiller visse krav til syn, helse, hørsel, rus/narkotika og om sjåføren er i stand til å føre motorkjøretøy. Kravene er strengere jo større og tyngre kjøretøyet er, og når det skal drives yrkesmessige persontransport. Kravene skal sikre at fører har helse til å kjøre sikkert.



- Oppvekst - Den viktigste arenaen for å nå barn og unge er i barnehage og skole. En kan da oppnå økt kunnskap og utvikling av trafikantene gjennom de ulike aldersklassene fra tidlig start som gående, videre som syklist, traktor- og mopedførere til bilførere. I forskrift om miljørettet helsevern i barnehager og skoler står det i §14 om trygghet og helsemessig beredskap, at aktiviteten skal planlegges og drives slik at en forebygger skader og ulykker.
- Barnehage - Mye holdningsskapende arbeid og opplæring kan skje alt i barnehagen. Alle kommunale barnehager skal ha retningslinjer for kjøring med barn, adferd når barna er utenfor barnehagen, rutiner for opplæring og for informasjon av foreldre. Det skal også være retningslinjer for levering og henting av barn. Barnehagene skal ha en plan for trafiksikkerhetsopplæring. De private barnehagene i Lillehammer blir oppfordret til å innfri tilsvarende forventning.
- Skole - Måltrettet trafikkopplæring skal inngå som en del av det totale trafiksikkerhetsarbeidet i kommunen. Dette kan komme til uttrykk i skolens planer, enten som en del av undervisninga, som egne temadager, eller gjennom besøk og samarbeid med andre institusjoner med kunnskap på området. Aktuelle tema for de ulike alderstrinnene, og hvordan dette skal gjennomføres, skal bekreftes i en egen plan for holdningsskapende trafikkopplæring, der det også blir tatt med retningslinjer for elevene på skolevegen. Flere av elevene går eller sykler langs trafikkerte veier for å komme til og fra skolen. En del må ferdes langs veier uten sykkel- og gangsti. Det er også en del foreldre som kjører ungene til skole og fritidsaktiviteter. Årsaken til dette kan blant annet være utrygg veg og dårlig vær, men etter hvert kan det virke som om det har utviklet seg til en vane. Dette kan gi flere uheldige konsekvenser. Trafikkmengden øker i tidsrommet rundt skolestart og skoleslutt. Dette gjør trafikkbildet på og i nærheten av skolens område mer uoversiktlig, noe som kan øke faren for trafikkuhell. En annen konsekvens av at foreldre kjører barna til skolen for ofte, kan være at barna blir lite fysisk aktive. I tillegg til at skolevegen er en arena for fysisk aktivitet, kan den også være en plass for sosialt samspill. Det er derfor viktig at skolene, i samarbeid med hjemmet, stimulerer barna til å gå/sykle til skolen, i all slags vær.

Fysiske trafiksikkerhetstiltak i kommunen

Trafiksikkerhetsarbeid dreier seg om å arbeide for å redusere risiko for ulykker og uhell i trafikken, primært for å unngå tap av liv og/eller personskafer, dernest også for å unngå materielle skader. Det dreier seg om holdningsskapende arbeid overfor og ferdighetstrening for trafikanter og førere av alle kjøretøygrupper, om utvikling av kjøretøyteknologi som skaper trafiksikkerhet (forebyggende og skadebegrensende) og om utforming av infrastrukturen (veger, kryss, skilting o.a.).



(Målkurve hentet fra Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på veg)



3.4 Risikoadferd i trafikken

3.4.1 Fart

Mål 2026		Strategier
I Lillehammer overholdes fartsgrensene på vegene. Tilbakemeldinger på fartsovertredelser (kontroller, registrerte klager) er nedadgående fra 2021.		<ol style="list-style-type: none"> 1. Gjennomføre holdningsskapende kampanjer med jevne mellomrom med samarbeidspartnere (Trygg trafikk og andre) mot utvalgte trafikantgrupper/risikogrupper og kontrollarbeid for å sikre gode holdninger og overholdelse. 2. Gjennomføre ordinære fartskontroller på prioriterte veger i kommunen i Politiets regi. 3. Gå igjennom «varsler om feil» hvert år for å se behov for fartsendringer. 4. Kommunen gjennomfører trafikktellinger og målinger av fart ut i fra innmeldte behov.
Indikatorer: Andel kjøretøy som overholder fartsgrenser.		
Status 2021: 59,9 % (2017)	Mål 2026: 70 % (2022)	

(Tallene er hentet fra «Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på veg 2018-2021» og er nasjonale tall)

3.4.2 Rus

Mål 2026		Strategier
I Lillehammer er det 0-toleranse for å kjøre i ruspåvirket tilstand eller å være passasjer i slikt kjøretøy. Tilbakemeldinger (kontroller, registrerte klager) på slik adferd er nedadgående fra 2021.		<ol style="list-style-type: none"> 1. Drive holdningsskapende arbeid ovenfor trafikanter. 2. Gjennomføre rusmiddelkontroller i Politiets regi. 3. Drive holdningsskapende arbeid i skolen – både vedrørende det å kjøre, og å si nei til å være passasjer med ruspåvirket sjåfør. 4. Drive holdningsskapende arbeid inn mot russen hvert år, der ruspåvirket kjøring er et av hovedtemaene. 5. Kommunen skal arbeide aktivt for å hindre at ansatte er påvirket av rusmidler i tjenesten. 6. Kommunen skal arbeide aktivt for å forhindre at kommunalt ansatte er innblandet i trafikkulykker. 7. Vurdere å innarbeide alko-lås som en del av anbudsgrunnlaget ved kjøp eller leasing av nye biler hos kommunen. 8. Kommunalt ansatte sender, i henhold til sitt ansvar, bekymringsmeldinger når de får kunnskap om personer som ikke bør kjøre grunnet rus og/eller medisinske/helsemessige årsaker. 9. Stimulere private virksomheter i Lillehammer og offentlige arbeidsplasser til å delta i holdningsskapende arbeid for å forhindre kjøring i ruspåvirket tilstand.
Indikatorer: Andel av trafikken som utføres under påvirkning av alkohol/narkotika over straffbarhetsgrense.		
Status 2021: 0,2 % (2016/2017)	Mål 2026: 0,1 % (2026)	

(Tallene er hentet fra «Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på veg 2018-2021» og er nasjonale tall)



3.4.3 Bilbeltebruk

Mål 2026		Strategier
I Lillehammer er det 100% kultur for å bruke bilbelte, for fører og alle passasjerer, samt sikre barn forskriftsmessig.		<ol style="list-style-type: none"> 1. Kommunen skal velge busser med 3-punktsbelte ved leie av busser i regi av kommunen. 2. Kommunen kunngjør påbud om at alle kommunalt ansatte bruker bilbelte ved transport i tjeneste. 3. Helsestasjonen skal i sin virksomhet informere særskilt ovenfor alle aktuelle brukere om teamet barn i bil og sikring. 4. De kommunale barnehagene holder fokus ovenfor foreldre/foresatte i forhold til sikring av barn i bil (materiell/kampanje gjennom Trygg trafikk). 5. Stimulere private virksomheter i Lillehammer og offentlige arbeidsplasser til å delta i holdningsskapende arbeid som sikrer at medarbeidere bruker bilbelte under kjøring. 6. Gjennomføre ordinære tekniske kontroller i forhold til bruk av sikkerhetsutstyr ovenfor trafikanter i vegvesenets regi.
Indikatorer: 1. Andel førere og forsetepassasjerer som bruker bilbelte 2. Andel barn i alder 1 – 3 år som er sikret i bil 3. Andel barn i alder 1 – 3 år som er sikret bakovervendt i bil.		
Status 2021: 1. 97,2 % (2017) 2. 63 % (2017) 3. 84,3 % (2017)	Mål 2026: 1. 98 % (2022) 2. 75 % (2022) 3. 95 % (2022)	

(Tallene er hentet fra «Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018-2021» og er nasjonale tall)

Kommentar:

Temaområdet «Risikoadferd i trafikken» er delt på tre helt konkrete deltemaer som ut fra statistikk og erfaring er av avgjørende betydning for å senke risikoen for at trafikkulykker oppstår (forebyggende element) og for å redusere konsekvensen hvis ulykke/uhell oppstår (skadebegrensende element). Det dreier seg i korthet om å finne strategier som gjør at hver enkelt trafikant har kunnskapen og de riktige holdninger ved å holde seg innenfor fartsgrenser på vegene, har 0-toleranse for å føre motorkjøretøy under påvirkning av rusmidler, er 100% konsekvent med hensyn til å bruke sikkerhetsbelte i alle typer kjøretøy hvor sikkerhetsbelte er tilgjengelig, og er tilsvarende konsekvente med hensyn til å sikre barn i bil på forskriftsmessig måte.

Lillehammer kommune bruker nasjonal og regional statistikk for å følge med på de indikatorer som forteller om tilstanden blant trafikanter med hensyn til overholdelse av fartsgrenser, kjøring i ruspåvirket tilstand, bruk av sikkerhetsbelte og barnesikring.

Indikasjon på graden av måloppnåelse på temaområdet «Risikoadferd i trafikken» vil i all vesentlighet måtte basere seg på resultater fra kontroller i Politiets og Vegvesenets regi.

3.4.4 Risikoadferd ved bruk av mobiltelefon

Mål 2026		Strategier
I Lillehammer er det 0-toleranse for ulovlig mobilbruk under kjøring.		<ol style="list-style-type: none"> 1. Drive holdningsskapende arbeid ovenfor trafikanter. 2. Gjennomføre kontroller i Politiets regi. 3. Drive holdningsskapende arbeid inn mot russen hvert år. 4. Kommunen skal arbeide aktivt for å forhindre ulovlig mobilbruk under kjøring i tjenesten. 5. Kommunen skal arbeide aktivt for å forhindre at kommunalt ansatte er innblandet i trafikkulykker. 6. Mobilbruk er et punkt i kommunens retningslinjer for tjenestereiser. 7. Stimulere private virksomheter i Lillehammer og offentlige arbeidsplasser til å delta i holdningsskapende arbeid for å forhindre ulovlig mobilbruk under kjøring.
Indikatorer: 1. Antall trafikkulykker forårsaket av mobilbruk		
Status 2021:	Mål 2026: 1. 0	

3.5 Befolkningsgrupper

3.5.1 Barn

Mål 2026		Strategier
Barn i Lillehammer opplever sine omgivelser som trafikksikre.		<ol style="list-style-type: none"> 1. Barnehager og skoler skal i samarbeid med foresatte ha fokus på trafikksikkerhetsarbeid og forebygging av ulykker. (Tiltak i trafikksikker barnehage og skole) 2. Kommunen skal sørge for at ansatte i barnehager og skoler har tilstrekkelig kompetanse for å gjennomføre god trafikkopplæring i tråd med gjeldende rammer. 3. Kommunen gjennomfører vurdering av særlige farlig skoleveg som grunnlag for tiltak. Elever med særlig farlig skoleveg har rett på skoleskyss. 4. Kommunen skal arbeide for trafikksikre soner rundt skolene og begrense muligheten for å kjøre inn på skoleområder og i tilknytning til skoler. Kommunen skal vurdere Hjertesoner der det er mulig. 5. Arbeide for å legge til rette for at barn og unge kan sykle eller gå til skolen. 6. Arbeide for videre utbygging av gang- og sykkelvegnettet der det er behov. 7. De kommunale barnehagene og skolene re-sertifiseres som godkjente trafikksikker barnehage/skole.
Indikatorer: 1. Antall drepte barn (0-14 år) i trafikken		
Status 2021:	Mål 2026: 1. 0	





		<ol style="list-style-type: none">8. Kommunen skal påvirke til at private barnehager skal være godkjent som trafikksikker barnehage.9. Skolende skal sørge for god sykkelopplæring i tråd med kompetansemål i Kunnskapsløftet.10. Kommunen skal stimulerer lag og foreninger til at barn sikres best mulig til og fra fritidsaktiviteter, og at voksne som transportører kjører med lavest mulig risiko.11. Kommunen skal arbeide for at lekeplasser/aktivetsområder som brukes av barn skjermes for trafikk.
--	--	--

(Tallene er hentet fra «Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018-2021» og er nasjonale tall)

3.5.2 Ungdom og unge førere

Mål 2026		Strategier
Ungdom og unge førere i Lillehammer opplever sine omgivelser som trafikksikre, har kompetanse om trafikksikkerhet og bidrar med trafikksikker adferd.		<ol style="list-style-type: none"> 1. Kommunen skal vurdere trafikalt grunnkurs som en del av valgfag på ungdomsskolen. 2. Kommunen vurderer særlig farlig skoleveg og evt. behov for skoleskys. 3. Kommunen skal arbeide for å sikre soner rundt skolene og begrense muligheten for å kjøre inn på skoleområder og i tilknytning til skoler. Kommunen skal vurdere mulighet for hjertesoner. 4. Arbeide for å legge til rette for at barn og unge kan sykle eller gå til skolen. 5. Arbeide for videre utbygging av gang- og sykkelvegnettet der det er behov. 6. Kommunen skal stimulere lag og foreninger til å innarbeide retningslinjer for transport innenfor sin virksomhet. 7. Kommunen skal søke og støtte opp om gode trafikksikkerhetstiltak/prosjekter som har fokus på ungdom og unge førere. 8. Kommunen skal søke og støtte opp under etablering av møteplass for ungdom og unge førere med trafikalt formål. 9. Gjennomføre trafikksikkerhetsopplæring for innvandrere som en del av introduksjonsprogrammet.
Indikatorer: 1. Risiko for bilførere i aldersgruppen 18-19 år for å bli drept eller hardt skadd per kjørte km		
Status 2021:	Mål 2026: 1. - 30 % *	

(Tallene er hentet fra «Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018-2021» og er nasjonale tall)

* Reduksjon i perioden 2018-2021 sammenliknet med perioden 2013-2016.





3.5.3 Eldre trafikanter

Mål 2026		Strategier
Eldre trafikanter opplever sine omgivelser som trafiksikre og tilgjengelige, har kompetanse om trafiksikkerhet og bidrar med trafiksikker adferd i trafikken.		<ol style="list-style-type: none"> 1. Kommunen skal legge til grunn universell utforming ved fysisk utforming av veger og gangfelt (og forlengelse av gangfelt) for å ivareta eldre trafikanter. 2. Kommunen skal stimulere organisasjoner/fora for eldre mennesker til å integrere temaet trafiksikkerhet i sin virksomhet. 3. Kommunen skal oppfordre til oppfriskningskurs på trafikkregler og kjøreadferd for eldre trafikanter. 4. Kommunen vurderer å henge opp skilt med fartsgrense på 6 km/t for sykler og el-sparesykler i hver ende av gågata.
Indikatorer: <ol style="list-style-type: none"> 1. Risiko for bilførere i aldersgruppen 75+ for å bli drept eller hardt skadd per kjørte km. 2. Risiko for fotgjengere i aldersgruppen 75+ for å bli drept eller hardt skadd i trafikkulykker per gå-km. 		
Status 2021:	Mål 2026: <ol style="list-style-type: none"> 1. - 30 % * 2. - 30 % * 	

(Tallene er hentet fra «Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på veg 2018-2021» og er nasjonale tall)

* Reduksjon i perioden 2018-2021 sammenliknet med perioden 2013-2016.

3.5.4 Trafikanter med funksjonsnedsettelse

Mål 2026		Strategier
Trafikanter med funksjonsnedsettelse opplever sine omgivelser som trafiksikre og tilgjengelige, har kompetanse om trafiksikkerhet og bidrar med trafiksikker adferd i trafikken.		<ol style="list-style-type: none"> 1. Kommunen skal legge til grunn universell utforming ved fysisk utforming av veger og gangfelt (og forlengelse av gangfelt) for å ivareta trafikanter med funksjonsnedsettelse. 2. Utbedre overganger fra fortau til vegbane for bedre fremkommelighet og synlighet for svaksynte. 3. Tilrettelegge for HC-plasser i nærheten av viktige møteplasser, butikker, skoler og offentlige kontorer, og sikre at nye og eksisterende HC-plasser har god nok plass og utforming for brukergruppen. 4. Kommunen vurderer å henge opp skilt med fartsgrense på 6 km/t for sykler og el-sparesykler i hver ende av gågata.
Indikatorer:		
Status 2021:	Mål 2026:	

Indikatorene i Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på veg 2018-2021» skiller ikke mellom eldre trafikanter og mennesker med funksjonsnedsettelse.

Kommentar:

De 4 utvalgte befolkningsgruppene «barn», «ungdom og unge førere», «eldre trafikanter» samt «trafikanter med funksjonsnedsettelse» er valgt ut som særskilte temaområder med mål og strategier. Dette fordi disse gruppene ut fra statistikk, erfaring og annet er i forhøyet risikosone og/eller er sårbare med tanke på ulykkesrisiko for egen del, eller ved å påføre øvrige trafikanter forhøyet risiko for ulykker som følge av risikoadferd.

Skolene gjennomfører trafikk- og sykkelopplæring ut fra mål i Kunnskapsløftet.

3.6 Trafikantgrupper/kjøretøygrupper

3.6.1 Gående og syklende

Mål 2026		Strategier
Gående og syklende i Lillehammer opplever det å være i trafikken i Lillehammer som trygt, og har selv utstyr og adferd i trafikken som bidrar til høy trafikksikkerhet.		<ol style="list-style-type: none"> Helsestasjonen, barnehagene og skolene skal årlig fokusere på betydningen av at syklister og fotgjengere bruker personlig verneutstyr i trafikken (sykkelhjelm, reflekser). Brøyting og strøing av gang- og sykkelveger slik at myke trafikanter ikke trekker ut i vegbanen. Se på muligheter for bruk av sparkstøtting i forhold til strøing. Feiing av gang- og sykkelveger på våren for å sikre god framkommelighet. Skille syklende og gående på de mest trafikkerte gang- og sykkelvegene. Sikre fri sikt ved krysningspunkter gang/sykkelveier og overgangsfelt i tettbygd strøk (fjerning av busker og trær som sperrer for sikt). Stimulere til økt bruk av gang- og sykkelveier. Arbeide for å skape helhetlige systemer – det vil si gang- og sykkelveger som henger sammen ved krysning av bilveger eller andre hindre.
Indikatorer: <ol style="list-style-type: none"> Andel gående og syklende som opplever sine omgivelser som trafiksikre. Andel syklister som bruker hjelm. Andel syklister som bruker lys på sykkel i mørket. Andel gående som bruker reflekser ved ferdsel langs veg i mørket. 		
Status 2021: <ol style="list-style-type: none"> – 58,8 % (2017) – 40 % (2017) 	Mål 2026: <ol style="list-style-type: none"> – 70 % (2022) – 50 % (2022) 	

(Tallene er hentet fra «Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018-2021» og er nasjonale tall)

Kommentar: Det er interessekonflikt mellom de som ønsker sparkføre og de som går på vinterføre. Det er en praktisk utfordring i forhold til gjennomføring av delte soner for gående og sparkende. Ved bruk blir grusen raskt spredt utover hele feltet. Lillehammer kommune opplever at det strøs mindre og i mer riktig mengde nå, noe som er fordelaktig for sparkføre. Gårdeiere har ansvaret for å strø fortau utenfor sine bygårder.





3.6.2 Motorsykkel - Moped - Elsparkesykkel

Mål 2026		Strategier
Førere av motorsykkel, moped og elsparkesykkel har rammer i trafikken i Lillehammer som gjør førerne tryggest mulig, og har selv utstyr og adferd i trafikken som bidrar til høy trafiksikkerhet.		<ol style="list-style-type: none"> 1. Kommunen tilbyr valgfag trafikk på ungdomskolene. 2. Understøtte initiativ for å utvikle og holde i drift samlingssted for motorinteressert ungdom med formål om å dyrke interessen, drive opplæring og holdningsskapning mm. 3. 12 års grense for Elsparkesykkel, hjelpåbud under 15 år. 4. Promillegrense på 0,2. 5. Fartsgrense for utleie Elsparkesykler i gågata på maks seks km/t. 6. Utvikle en strategi for hvordan Lillehammer som lokalsamfunn skal håndtere og inkludere nye trafikantløsninger som el-sparkesykkel og tilsvarende framkomstmidler i trafikken i samspill med andre, særlig myke trafikanter.
Indikatorer: 1. Risiko for å bli drept eller hardt skadd for MC- og mopedførere per kjørte km.		
Status 2021: 1. -	Mål 2026: 1. - 30 %*	

(Tallene er hentet fra «Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på veg 2018-2021» og er nasjonale tall)

* Reduksjon i perioden 2018-2021 sammenliknet med perioden 2013-2016.

Kommentar:

Gående, syklende og førere av moped, motorsykkel, el-sparkesykkel er å betrakte som myke trafikantgrupper, som erfaringsmessig (statistikk) er utsatte trafikantgrupper som trenger særskilt oppmerksomhet. Samtidig er dette trafikantgrupper som også ved sin adferd i trafikken kan bidra til forhøyet risiko for ulykker, og være direkte årsak til ulykker som følge av uforsvarlig risikoadferd/brudd på trafikkregler. Det oppstår særlig risiko ved blanding av trafikantgrupper, fornyet risiko som følge av teknologiutvikling for el-sykler (høyere fart) og ny risiko gjennom de senere års introduksjon av el-sparkesykler som gir betydelige høyere hastigheter. I tillegg til dette kommer risiko som følge av mangelfull opplæring o.a.

3.7 Systematisk trafiksikkerhetsarbeid i offentlig og privat sektor

Mål 2026		Strategier
Lillehammer kommune opprettholder statusen som «Trafikksikker kommune» basert på Trygg trafikk sine normer.		<ol style="list-style-type: none"> 1. Lillehammer kommune skal oppfylle mål og kriterier satt av «Trygg trafikk» i forhold til re-sertifisering som «Trafikksikker kommune».
Indikatorer: 1. RE sertifisert status som «Trafikksikker kommune» i løpet av våren 2022.		
Status pr. 2021: 1. Under resertifisering	Mål 2026: 1.re-sertifisert	

Kommentar:

Dokumentasjon på at kommunen driver systematisk trafiksikkerhetsarbeid er et mål i seg sjøl. Standarden for å være «Trafikksikker kommune» er utarbeidet av «Trygg Trafikk». Lillehammer kommune re-sertifiseres som «Trafikksikker kommune» våren 2022.

3.8 Fysiske trafiksikkerhetstiltak i kommunen

3.8.1 Innledning

Arealplanlegging er et svært viktig virkemiddel i det kommunale trafiksikkerhetsarbeidet, gjennom kommuneplan, kommunedelplaner, strategiske planer og reguleringsplaner. For eksempel vektlegger fylkeskommunen trafiksikkerhet i forbindelse med planprosesser i kommunen. Helt konkret kan det være snakk om at det kreves trafikale og trafiksikkerhetsmessige vurderinger og forslag til eventuelle tiltak. Videre kan disse tiltakene foreslås tatt inn i planer som rekkefølgekrav.

Universell utforming er en grunnleggende forutsetning. Det er mange virkemidler som gir gevinst; bygging av gang- og sykkelveger, busslommer og bussskur er særlig viktig der det er skoleveg. Det er også viktig å trygge gående når de skal krysse veg. Nedsatte fartsgrenser er og aktuelle virkemidler for å redusere risikoen for ulykker.

For å avvikle trafikken på en sikker måte er det viktig med godt vedlikehold både sommer og vinter.

Gjennomføringen av prioriterte tiltak på og langs riksvegnettet er Statens vegvesen sitt ansvar.

Målene og strategiene på fokusområdet fysiske trafiksikkerhetstiltak i kommunen er sortert etter type veg, og kategorisert på følgende punkter:

- Områder med trafikale utfordringer
- Lys på veger der barn og unge ferdes
- Gang- og sykkelveger
- Fartsdempende tiltak

Til grunn for målene og strategiene for de fysiske trafiksikkerhetstiltakene på de utvalgte områdene ligger kartlegginger, driftserfaringer, prioriteringslister for investeringer o.a. som sektor By og samfunn holder samt innspill i høringsrunde til trafiksikkerhetsplanen.

3.8.2 Områder med trafikale utfordringer

Mål 2026		Strategier
Lillehammer kommune har oversikt over områder i kommunen med trafikale utfordringer.		1. Kommunen har oversikt over områder med trafikale utfordringer med tilstrekkelig beskrivelse av status og aktuelle risikoreducerende tiltak. 2. Oversikten er underlag for årlig søknad om trafiksikkerhetsmidler fra fylkeskommunen.
Indikatorer: 1. Definerte områder med trafikale utfordringer.		
Status pr. 2021:	Mål 2026:	

3.8.3 Lys på vegger hvor barn og unge ferdes

Mål 2026		Strategier
Vegger, gang- og sykkelveger i Lillehammer har tilfredsstillende belysning, i særlig grad der barn og unge ferdes (til og fra skole, fritidsaktiviteter o.a.)		<ol style="list-style-type: none"> 1. Kommunen gjennomfører fornying og forsterkning av gate- og vegbelysning ut i fra behov. 2. Kommunen har dialog med Innlandet fylkeskommune rundt gang- og sykkelveger som krysser fylkesveger for evt. trafiksikkerhetstiltak.
Indikatorer: <ol style="list-style-type: none"> 1. %-andel av antall km. Vegger, gang- og sykkelveger med tilfredsstillende belysning med tanke på barn og unges sikkerhet. 		
Status pr. 2021:	Mål 2026:	

3.8.4 Gang- og sykkelveger

Mål 2026		Strategier
Lillehammer kommune har bygd ut ytterligere gang- og sykkelveger i henhold til Lillehammer som sykkelby.		<ol style="list-style-type: none"> 1. Kommunen vedlikeholder samlet oversikt med beskrivelser over utbygde gang- og sykkelveger og behov for videre utbygging. Dette danner utgangspunkt for planlegging (regulering), finansiering og gjennomføring. 2. Gang- og sykkelveger bygges primært ut i fra vurdert trafiksikkerhetsgevinst. 3. Lillehammer kommune viderefører sykkelsamarbeidet med Statens vegvesen og Innlandet fylkeskommune – Lillehammer som sykkelby.
Indikatorer: <ol style="list-style-type: none"> 1. Antall km. Utbygde gang- og sykkelveger. 		
Status pr. 2021: <ol style="list-style-type: none"> 1. 32 km. Gang- og sykkelveger (kommunale vegger) 	Mål 2026:	





3.8.5 Fartsdempende tiltak

Mål 2026		Strategier
Fartsdempende tiltak på veger i Lillehammer er en dokumentert bidragsyter til økt trafikksikkerhet.		<ol style="list-style-type: none">1. Kommunen holder samlet oversikt over eksisterende fartsdempende tiltak på veger i Lillehammer kommune.2. Kommunen evaluerer fartsdempende tiltak (permanente og temporære) årlig.3. Plassering og innretting av temporære fartsdempende trafikksikkerhetstiltak vurderes årlig, ut i fra erfaringer, statistikk, eventuelle klager o.a. (temporære fartsmålinger, kontroller, sjikaner, holdningskampanjer o.a.)
Indikatorer: <ol style="list-style-type: none">1. Klager fra publikum2. Registrerte fartsovertredelser fra kontroller.3. Registrerte ulykker og uhell som følge av vurdert høy fart.		
Status pr. 2021:	Mål 2026:	

Kommentar:

Lillehammer kommune, Innlandet fylkeskommune og statlig nivå (i all hovedsak v/Statens Vegvesen på de statlige veier gjennom kommunen) har investerings- og vedlikeholdsprogrammer som påvirker trafikksikkerheten for trafikantgrupper innenfor Lillehammer kommunes grenser. Fokus-/temaområdet «fysiske trafikksikkerhetstiltak» er som beskrevet i innledningen til dette kapitlet ytterligere fokusert ved å løfte fram de 4 nevnte delområder med sine mål, ut fra den erfaring at det er på disse delområdene det er behov for, -og en oppnår størst trafikksikkerhetsgevinst. I det følgende gis en kort kommentar relatert til disse målene og strategiene ut fra det som er kommunens ansvar.

Lillehammer kommune ved sektor By og samfunn har til enhver tid oversikter/lister og vurderinger som viser tilstander for veger, gang- og sykkelveger, vegbelysning o.a. som gjelder vesentlig kommunal infrastruktur for samferdsel, herunder trafikksikkerhet.

Fartsbegrensende tiltak er i særlig grad fartsbegrensninger langs vegen i form av skilting. Per 2021 er vurderingen at fartsgrensene på vegnettet innad i Lillehammer kommune i all hovedsak er riktig satt. Så vil det alltid være et spørsmål hvilke tiltak som kan iverksettes for overholdelse – holdningsskapende arbeid, fartskontroller, fysiske hindre/begrensninger o.a.

Temporære fartsbegrensende tiltak anvendes på kommunale veger basert på registrert trafikkadferd o.a. Dette er bl.a. slik som mobile sjikaner (innsnevring av vegbanen) som kan settes ut på vegstrekninger (veger i boligområdene f.eks.). For å håndtere det som vurderes som permanente behov for fartsbegrensninger fordi fartsbegrensede skilting ikke overholdes i tilstrekkelig grad, etableres permanente sjikaner (fysisk innsnevring). Dette vurderes som mer hensiktsmessig tiltak enn etablering av fartshumper (hensyn til yrkestrafikk som busser, drosjer o.a.)

Oversikt over og vurderingene av hva som er utsatte trafikale punkter i kommunen bør gjennomgåes jevnlig/årlig og i et mer systematisk samarbeid med aktuelle aktører for kartlegging og sammenstilling av informasjon før forslag til tiltak utarbeides og settes inn i ei prioriteringsliste. Dette vil kunne sikre at det oppnås felles forståelse for behov og tiltak.

4 Gjennomføring og organisering

4.1 Generelt

Trafikksikkerhetsarbeidet i Lillehammer kommune er forankret hos kommunedirektøren. I kommunens organisasjon vil flere sektorer og staber med sine medarbeidere være involvert i arbeidet for å nå de målene planen legger opp til.

I kommunens organisasjon vil trafikksikkerhetsplanen være grunnlag for de tiltak/tjenesteproduksjon (drift) og investeringer som årlig vil kunne prioriteres inn i Styringsdokument 2022 - 2025 (4-års perspektiv) med virksomhetsplan og årsbudsjett. En rekke av de strategiene planen tar til orde for, for å nå målene på de forskjellige temaområdene, blir oppfylt gjennom eksisterende tjenesteproduksjon på tjenesteområdene (barnehage, skole, helse, teknisk drift, teknisk forvaltning med flere). Andre strategier vil kreve nye tiltak, omlegging/justering av tjenester og eller særskilte investeringer.

Trafikksikkerhetsplanen er, som de øvrige strategiske planer i kommunen, en plan for lokalsamfunnet. Dette betyr at god gjennomføring og måloppnåelse også betinger gode samarbeid og involvering fra flere instanser, som også har vært involvert i utformingen av planen gjennom innspill, i høringsprosess eller på annen måte.

Trafikksikkerhetsplanen gir mulighet for å videreutvikle eksisterende og bygge opp nye, effektive og gode samarbeid for å nå de oppdaterte mål gjennom de valgte strategiene.





5 Finansiering

Finansiering av tjenesteproduksjon og tiltak som følger av denne planen vil for kommunens del i all hovedsak måtte skje gjennom den generelle finansiering kommunen har gjennom inntektssystemet for å fylle rollen som tjenesteproducent, forvaltningsmyndighet og samfunnsutvikler. Planens mål og strategier vil derfor være oppe til vurdering hvert år, på lik linje med andre planer, med hensyn til hva som er mulig å prioritere av drifts- og investeringstiltak og justering og fornying av eksisterende tjenesteproduksjon for bedre å kunne nå mål i planen gjennom de beskrevne strategier. Disse prioriteringene vises i Handlings- og økonomiplanen (de kommende 4 år) med Virksomhetsplan og årsbudsjett (kommende år).

I tillegg til den muligheten for finansiering og realisering som ligger innenfor kommunens ordinære drift kommer særskilte prosjektmidler for særskilte trafikksikkerhetstiltak som stilles til disposisjon noen ganger – gjennom statlige tiltak eller fylkeskommunale tiltak. På fylkeskommunalt nivå kan det f.eks. søkes om tilskudd til både skolevegtiltak på kommunale og fylkeskommunale veger, skiltpakker til «hjertesoner» rundt skolene og tilskudd til forebyggende tiltak rettet mot utsatte grupper.

Trafikksikkerhetsplanen er en plan for Lillehammer som lokalsamfunn. Derfor vil andre offentlige organers virksomhet på trafikksikkerhetsområdet også bidra til trafikksikkerhetsarbeidet lokalt. Dette er forutsatt i planen, og i redegjørelsen for målene og strategiene på fokusområdene framgår det at særskilt Statens Vegvesens, Innlandet fylkeskommunes og Politiets innsats vil bidra til at mål nås. Utover dette er samarbeid med, og bidrag fra frivillig sektor og ideelle organisasjoner, være en mulighet til å realisere mål og strategier i planen. I trafikksikkerhetsarbeidet er særlig Trygg Trafikk en solid og langsiktig samarbeidspartner som bidrar i betydelig grad også i det lokale trafikksikkerhetsarbeidet.

6 Forhold til statlige og/eller regionale planer/føringer

6.1 Meld. St. 40 (2015 – 2016) Trafikksikkerhetsarbeidet – Samordning og organisering

Regjeringen legger til grunn at Norge er verdensledende innen trafikksikkerhet på veg, som følge av målrettet, tverrsektoriell, kunnskapsbasert og langsiktig innsats. Trafikkulykker utgjør likevel et betydelig samfunnsproblem, og omfanget av tapte liv er uakseptabelt. Trafikksikkerhet må derfor fortsatt ha høy prioritet, med nullvisjonen som et av hovedmålene for transportpolitikken. Det vises til at mange av de enkle og mest effektive trafikksikkerhetstiltakene er tatt i bruk. Med et relativt lavt antall trafikkulykker blir ytterligere reduksjon i antallet drepte og hardt skadde stadig mer krevende og avhengig av økt og felles innsats fra flere offentlige aktører. Hovedinnretningen på meldingen er derfor å belyse tverrsektorielle utfordringer og behov i trafikksikkerhetsarbeidet, og bidra til bedre overordnet forankring og økt samordning av den framtidige innsatsen. I stortingsmeldingen presenterer regjeringen seks satsningsområder: ^

1. Forankring av tverrsektorielt trafikksikkerhetsarbeid på overordnet nivå.
2. Bedre utnyttelse av tilsyns- og kontrollinnsatsen gjennom styrket tverretatlig 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. Styrket samordning av FOU-innsatsen.
6. Framtidige satsningsområder innen trafikksikkerhet.

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.

6.2 Nasjonal transportplan

6.2.1 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 trafikken i Norge 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.

6.2.2 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.





6.3 Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på veg 2018 - 2021

Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet 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) Trafiksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering. Ambisjonsnivå og prioriteringer i tiltaksplanen er i samsvar med Statens vegvesens handlingsprogram 2018-2023 (2029), Strategiplan for polititjeneste på veg 2016-2019, Trygg Trafikk strategi 2018-2025, fylkeskommunenes planer for prioritering innenfor trafiksikkerhetsarbeidet og de syv storbykommunenes trafiksikkerhetsplaner. Formålet med tiltaksplanen er å presentere et omforent og bredt spekter av faglig forankrede tiltak, i tillegg til å styrke samarbeidet mellom de sentrale trafiksikkerhetsaktørene. 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. 136 tiltak fordelt på 13 innsatsområder skal bidra til færre skadde og drepte i trafikken.

[Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på veg 2018-2021](#) (lenke)

6.4 Folkehelse og trafiksikkerhet

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 trafiksikkerhetsarbeidet spesielt i sitt folkehelsearbeid

6.5 Handlingsplan for trafiksikkerhet i Oppland 2018 - 2021

Trafiksikkerhetsplanen for Innlandet fylke skal angi mål og strategier for trafiksikkerhetsarbeidet i fylket, basert på nasjonale føringer og den reelle ulykkesituasjonen. Planen skal danne grunnlag for konkrete tiltaksplaner der ansvar for gjennomføring av tiltakene fordeles mellom aktørene ut fra deres egne aktivitetsplaner. Fylkestinget i Oppland har vedtatt en trafiksikkerhetsplan for Oppland som gjelder til 2021: [Trafiksikkerhetsplan for Oppland fylke 2018-2021](#) (lenke) Nullvisjonen og nasjonale mål er utgangspunkt for trafiksikkerhetsarbeidet i Oppland. Oppland har allerede oppfylt sin del av målkurven for 2024, men skal ned til maksimalt 25 drepte og hardt skadde i 2030.

Fylkestinget i Hedmark har vedtatt en handlingsplan for trafiksikkerhet som gjelder til 2021: [Tiltaksplan for trafiksikkerhet Hedmark 2018-2021](#) (lenke)

I desember 2021 vil fylkestinget behandle trafiksikkerhetsutvalgets handlingsplan for Innlandet for perioden 2022 til 2025.

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 flere 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.

6.6 Trafikksikker kommune

Lillehammer kommune ble i 2018 godkjent som «Trafikksikker kommune». Trafikksikker kommune bygger på en godkjenningsordning med kriterier utarbeidet av Trygg Trafikk. Å være en godkjent «Trafikksikker kommune» betyr ikke at det ikke skjer trafikkulykker, men godkjenningen er et kvalitetsstempel for godt, målbevisst og helhetlig arbeid med trafikksikkerhet. Hensikten med å implementere retningslinjer som i utgangspunktet ivaretas av vegtrafikklovens bestemmelser, er å gjøre retningslinjene til et forhold mellom ansatte og arbeidsgiver, og ikke bare et forhold mellom ansatte og formelle kontrollmyndigheter. Som representanter for en trafikksikker kommune skal vi fremstå som positive forbilder for andre i trafikken og på den måten bidra til økt trafikksikkerhet. Kommunen tar sikte på å bli re-godkjent i løpet av våren 2022.

Universell utforming er en grunnleggende premisse for all nyetablering og oppgradering av trafikkmiljøet i Lillehammer.

Barnehagene har gjennom trafikksikkerhetsmidler kjøpt inn sykler som barnehagene kan bruke. Det er sykler for barn opp til 6 år. Prosjektet har vært svært vellykket og ført til at flere barn har lært å sykle i trygge omgivelser.



FAKTABOKS 5.4
- Trafikksikker barnehage og Trafikksikker skole

Trafikksikker barnehage og Trafikksikker skole er en del av godkjenningsordningen Trafikksikker kommune, som er utviklet av Trygg Trafikk. Målet er å kvalitetssikre at trafikksikkerhetsarbeidet er i tråd med relevante krav og forskrifter. En godkjenning er ingen garanti for at ulykker ikke skjer, men et kvalitetsstempel som viser at det drives systematisk og helhetlig trafikksikkerhetsarbeid i barnehager og skoler. Følgende kriterier må oppfylles og dokumenteres:

- Årsplan hvor trafikkopplæring er integrert som en del av den øvrige opplæringen.
- Rutiner for turer til fots, med bil eller buss/trikk.
- Oversikt over tema *trafikk* på foreldremøter.
- Skriftlig bekreftelse fra rektor og styrer i barnehagen på at alle kriteriene er oppfylt.

(Hentet fra Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg)

Trafikksikker kommune - kriterier for kommunen:

- ✓ Kommunen har forankret ansvaret for trafikksikkerhetsarbeidet hos ordfører og rådmann. Delansvar kan ligge hos den enkelte etatsleder (TO-leder)
- ✓ Kommunen har et utvalg med ansvar for trafikksikkerhet
- ✓ Kommunen har innarbeidet trafikksikkerhet i HMS/internkontrollsystemet som inneholder regler for reiser og transport i kommunens regi, og ved kjøp av transporttjenester

- ✓ Trafikksikkerhet er et årlig tema i kommunens arbeidsmiljøutvalg (AMU)
- ✓ Kommunen har oppdatert oversikt over trafikkulykker og trafikkuhell (materiellskader) i kommunen
- ✓ Trafikksikkerhet er en del av kommunens folkehelsearbeid
- ✓ Kommunen har en trafiksikkerhetsplan. Planen har rullerings- og rapporteringsrutiner. Planen ivaretar både trafikkrettede og fysiske tiltak.
- ✓ Kommunen har et godt system for å behandle søknader om skysst pga. særlig farlig skoleveg
- ✓ Kommunen har oppfylt kriteriene for den enkelte sektor

6.7 Lillehammer som sykkelby

Lillehammer kommune vedtok sin satsing som sykkelby i 2009. Det har ført til at det sykles mer, også om vinteren. I kommuneplanens arealdel 2011-2024 er det en plan for kommunens hovedsykkelvegnett. Det arbeides aktivt med gjennomføring av planen og det er anlagt/vil bli anlagt flere sykkelveger og egne sykkelfelt samt sykkelparkering.

Det vil være fokus på samspillet mellom trafikantgruppene (gående, syklende og motorkjøretøy).

[Lillehammer som sykkelby](#) (lenke)



6.8 Lillehammer som rulleskiby

Lillehammer kommune er et populært sted for aktive skiløpere i alle aldre og på ulike nivåer. Ved Birkebeineren Skistadion er det en 6,3 km lang rulleskiløype som kan brukes til trening og konkurranser. Terrenget er kupert med noen heftige motbakker og utforkjøringer. Likevel trekker mange rulleskiløpere ut i trafikken, og fokus på sikkerhet er viktig. Trygg trafikk samarbeider med bla. NTG og Lillehammer skiklubb om holdningsskapende arbeid rundt bruk av rulleski og rulleskivettreglene som er utarbeidet av Statens vegvesen, Norges skiforbund, Norges skiskytterforbund og Trygg trafikk. De har også et samarbeid med idrettsrådet som sender ut informasjon om trafikksikkerhet til lag og foreninger. Trygg trafikk har i samarbeidet delt ut reflekser til rulleskibrukere i alle aldre.



RULLESKIVETTREGLER

- 1 For å trene i trafikken må du beherske rulleski godt. Dette gjelder særlig bremsing og vending.
- 2 All opplæring og undervisning må skje på steder uten biltrafikk.
- 3 Barn under 15 år bør ikke gå på rulleski på trafikkerte veier.
- 4 Ved bruk av veibanen går du i hovedsak på høyre side av veien.
- 5 Tren kun på steder hvor du er godt kjent. Unngå stor trafikk, farlige utforkjøringer, svinger og veikryss.
- 6 Gi tydelige signaler til andre trafikanter og gjør deg forstått i trafikken.
- 7 Kle deg synlig og bruk alltid refleks. Treningen bør foregå i dagslys.
- 8 Bruk alltid hjelm. Glem heller ikke briller som beskytter øynene.
- 9 Unngå musikk på øret for å ha fullt fokus i trafikken.
- 10 Sørg for at utstyret er i orden og godt vedlikeholdt - sjekk stavpigger og ski før bruk.
- 11 Staver med trinser på diameter ≥ 30 mm anbefales under organisert trening, og blir påbudt i rulleski-konkurranser fra 01.07.2022.

Utarbeidet av Norges Skiforbund, Norges Skiskytterforbund, Statens vegvesen og Trygg Trafikk.

6.9 Andre planer i Lillehammer kommune

Lillehammer kommune har et samlet planverk bestående av Kommuneplanen med samfunnsdel og arealdel, og tilhørende kommunedelplaner/strategiske planer som er å betrakte som nødvendige detaljering a kommuneplanens mål og strategier. Trafikksikkerhetsplanen er en av disse planene. [Kommunens planverk er beskrevet og finnes her.](#) (lenke)

7 Kommunikasjon

Trafikksikkerhetsplanen for Lillehammer skal være grunnlag for gjennomføring av det konkrete trafikksikkerhetsarbeidet. Jo bedre planen er kommunisert, forstått og akseptert blant de som skal medvirke til gjennomføringen, jo større er sannsynligheten for gode resultatet. Dette krever god kommunikasjon og god dialog både i planleggingsfasen og gjennomføringsfasen.

Målrettet og bevisst kommunikasjonsarbeid (jfr. også egen kommunikasjonsstrategi for Lillehammer kommune) i tilknytning til denne planen skal bidra til å:

- Gjøre planens innhold kjent intern i kommunens administrasjon, ute i Lillehammerssamfunnet og blant sentrale samarbeidspartnere.
- Motivere til arbeid og innsats for å nå planens mål.
- Sikre god oppfølging, oppdatering og eventuell justering underveis i gjennomføringsfasen.

Sentrale aktører det særlig er naturlig å gå i dialog med for å nå planens mål er:

- Innlandet fylkeskommune
- Statens Vegvesen
- Trygg Trafikk
- Politiet i Lillehammer
- Lillehammer Region Brannvesen
- Frivillige organisasjoner

Generelt påpekes at god, bevisst og planlagt kommunikasjon mot utvalgte målgrupper er viktig for å skape oppmerksomhet om selve planen og de samfunnsforhold som er bakgrunn for at det er planverk på området. Det gjelder også ved gjennomføringen av planen for å sikre god og effektiv gjennomføring, godt samarbeid og måloppnåelse.

Vedleggsoversikt:

1. Forebyggende trafikale tiltak i Lillehammer kommune
2. Handlingsprogram strategisk plan 2022 – 2026
3. Handlingsprogram trafikksikkerhetsplan 2017 - 2021