



Kommunale trafiksikkerhetsplaner



Kommunale trafikksikkerhetsplaner



Statens vegvesen

Håndbøker i Statens vegvesen

Dette er en håndbok i Vegvesenets håndbokserie, en samling fortløpende nummererte publikasjoner som først og fremst er beregnet for bruk innen etaten.

Håndbøkene kan kjøpes av interesserte utenfor Statens vegvesen til de priser som er oppgitt i håndbokoversikten – håndbok 022.

Det er Vegdirektoratet som har hovedansvaret for utarbeidelse og ajourføring av håndbøkene.

De daglige fellesfunksjonene som utgivelse av håndbøker fører med seg, blir ivaretatt av håndbokekspedisjonen.

Vegvesenets håndbøker utgis på 2 nivåer:
Nivå 1 – Rød farge på omslaget – omfatter forskrifter, normaler og retningslinjer godkjent av overordnet myndighet eller av Vegdirektoratet etter fullmakt.

Nivå 2 – Blå farge på omslaget – omfatter veiledninger, lærebøker og vegdata godkjent av den avdeling som har fått fullmakt til dette i Vegdirektoratet.

Kommunale trafikksikkerhetsplaner

Nr. 209 i Vegvesenets håndbokserie.

Forsidefoto: Vidar Askland

Foto side 3: Harald Wisløff/Trygg Trafikk

Layout: Grafisk senter,
Statens vegvesen Rogaland

1. opplag: 5000

2. opplag: 1500

Trykk: Centrum Trykkeri A/S

ISBN 82-7207-462-1

Forord

I februar 1996 vedtok Stortinget en interpellasjon der «Stortinget ber regjeringen stimulere flere kommuner til å utarbeide handlingsplaner for trafiksikkerhet, blant annet ved å sette slike handlingsplaner som en forutsetning for å få midler til «Aksjon skoleveg» ».

Samferdselsdepartementet har gjennom Vegdirektoratet fulgt opp interpellasjonen ved å lage et veiledningshefte for utarbeidelse av kommunale trafiksikkerhetsplaner. Kommunene gis anledning til å søke om tilskudd fra «Trafiksikkerhetsmidler» (tidligere «Aksjon skoleveg») for å utarbeide slike planer. For år 2000 anbefales det at den enkelte kommune legger en kommunal trafiksikkerhetsplan til grunn når det søkes om «Trafiksikkerhetsmidler». Fra og med år 2001 er det en *forutsetning* for tildeling av midler at en slik plan foreligger.

Norske kommuner er en uensartet masse; alt fra Oslo med omlag 500 000 innbyggere og til Utsira med litt over 200. Det sier seg selv at trafiksikkerhetsproblemene kan være vidt forskjellige både i omfang og karakter. Mange av de mindre kommunene er i den heldige situasjon at de kan arbeide for å beholde det lave nivået på antall ulykker. I store kommuner er trafiksikkerhetsproblemet betydelig, og de må arbeide for å redusere antall ulykker og deres alvorlighetsgrad.

Veilederen er ment som en støtte og hjelp for alle typer kommuner. Den skal gi gode råd om hvordan arbeidet skal gripes an, hvilke områder som bør omfattes av planen, ideer til tiltak og hvordan grunnlagsdata om ulykker etc kan skaffes til veie. **Bare på ett felt er veilederen å betrakte som en retningslinje: Det gjelder krav til hvordan søknader om støtte til planlegging og bygging av fysiske tiltak på fylkes- og kommunale veier skal utformes.**

For å lykkes i arbeidet med å lage en kommunal trafiksikkerhetsplan vil nøkkelord være:

- en forankring på høyt politiske nivå i kommunen
- en organisering av arbeidet og en planprosess som gir tverretattlig medvirkning og «eiere» til alt innhold i planen
- at planen utformes som en del av kommuneplanen og revideres på linje med denne

Veilederen er et resultat av arbeidet i en gruppe under ledelse av Vegdirektoratet, med SINTEF som sekretariat og med deltakelse fra kommunene Harstad og Ålesund, fra Trygg Trafikk og fra Statens vegvesen i Finnmark, Møre og Romsdal og Hordaland. Alle takkes for gode og viktige bidrag, og for at veilederen ble laget på mindre enn 3 måneder.

Vi har et håp om at den enkelte kommune vil bruke veilederen aktivt i sitt arbeid med å lage kommunens trafiksikkerhetsplan. Vi ser gjerne at det gis tilbakemeldinger til Vegdirektoratet (Finn Harald Amundsen tlf 22 07 34 65, fax 22 07 33 08) om forslag til endringer eller nye ting som bør tas med i senere utgaver av veilederen.

Vegdirektoratet, oktober 1998

Olav Sjøfteland

Olav Sjøfteland

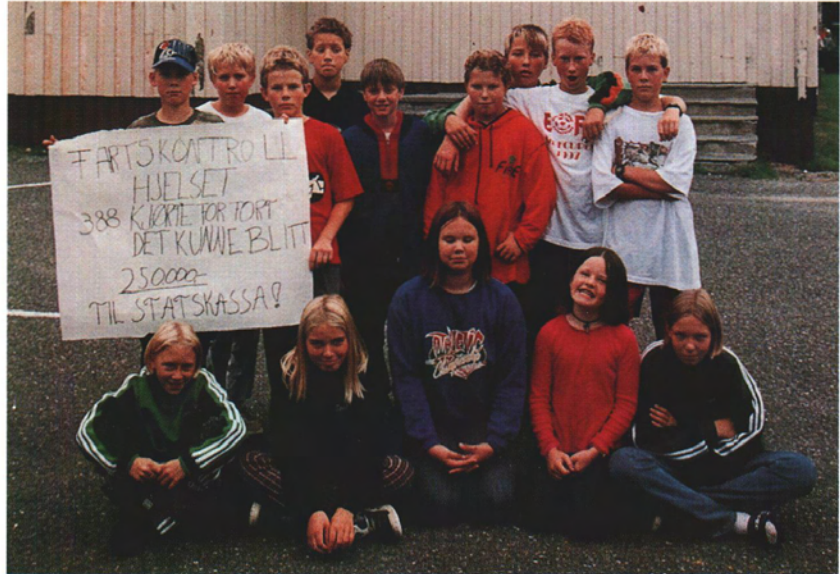
Vegdirektør

1 Hvorfor kommunal trafikksikkerhetsplan

Målet med en kommunal trafikksikkerhetsplan er å øke kommunens innsats i trafikksikkerhetsarbeidet. Fra og med år 2001 vil en slik plan være en forutsetning for å få statlig støtte til planlegging og gjennomføring av tiltak for sikring av barns skoleveg på fylkesveger og kommunale veger.

Det er viktig at det fokuseres på holdningsskapende aktiviteter, der barna sjøl er aktive deltakere i relevante aktiviteter

Foto: Håkon Ingar Mork



Kommunal trafikksikkerhetsplan

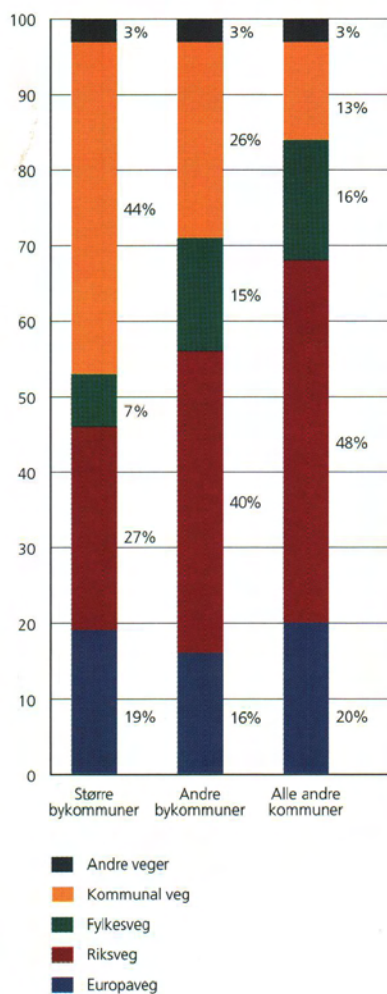
For å oppnå økt innsats i trafikksikkerhetsarbeidet må *alle* virkemidlene innenfor kommunens myndighetsområde tas i bruk. En oversikt over disse er gitt i tabellen nedenfor. Den viser at kommunen har en sentral posisjon i trafikksikkerhetsarbeidet, og et naturlig ansvar for å samordne trafikksikkerhetsarbeidet i kommunen.

Virkemidler i det kommunale trafikksikkerhetsarbeid

| Virkemiddel | Direkte underlagt kommunene | Kommunal deltakelse gjennom samarbeid med og påvirkning av fylke, stat eller organisasjoner |
|---|-----------------------------|---|
| Tiltak på kommunale veger | • | |
| Tiltak på riks- og fylkesveger | | • |
| Arealplanlegging/lokalisering | • | |
| Trafkkopplæring i barnehage og grunnskole | • | |
| Trafkkopplæring i videregående skole | | • |
| Overvåking og kontroll | | • |
| Trafikantinformasjon | • | • |
| Tiltak utenfor det tradisjonelle TS-arbeid (tiltak mot rusmidler, kriminalitet) | • | • |

I tabellen er det skilt mellom virkemidler som er direkte underlagt kommunene (bevilgning og utførelse) og de som forvaltes av organer/organisasjoner på et annet forvaltningsnivå (fylke eller stat). For eksempel vil kommunene ha ansvaret for finansiering og gjennomføring av tiltak på det kommunale vegnettet. Når det gjelder fylkes- og riksvegnettet bør kommunene spille en aktiv rolle ved å fremme forslag til tiltak og påvirke de prioriteringer som gjøres på fylkes- og nasjonalt nivå, som høringsinstans eller på annen måte. De har imidlertid ikke noe budsjettansvar og heller ingen besluttsende myndighet.

Andel av skadde og drepte



Figur 1:
Fordeling av skadde og drepte på vegkategori etter kommunetype. Politirapporterte ulykker 1995-96.

Figur 1 viser fordeling av skadde og drepte i politirapporterte trafikkulykker på vegkategorier i større byer¹, andre bykommuner og landet for øvrig.

I alle gruppene, men særlig utenfor byene, utgjør skadde og drepte på riks- og europaveger den største andelen. Det er derfor viktig at kommunene arbeider aktivt for å få gjennomført trafiksikkerhetstiltak på denne delen av vegnettet. Dette gjelder også i forhold til tiltak på fylkesvegnettet. Særlig i landkommunene skjer en betydelig andel av ulykkene på disse vegene.

I byene skjer en stor andel av ulykkene på det kommunale vegnettet. Tiltak på dette vegnettet er derfor spesielt viktig i disse kommunene. Utenfor byene utgjør skadde eller drepte på kommunale veger bare 13% av totaltallet i politirapporterte ulykker. Mange av personskadeulykkene som *ikke* blir meldt til politiet (dette er særlig eneulykker på sykkel) skjer imidlertid på kommunale veger, og andelen er derfor betydelig større enn prosentene på figur 1 tilsier. Dette gjør at trafiksikkerhetstiltak på kommunale veger er viktige også utenfor bykommunene, særlig i forhold til sykkelulykker. Det er også slik at sikring av barns lekemiljø og skoleveg i betydelig grad vil være knyttet til det kommunale vegnettet.

Trafiksikkerhetsarbeidet er preget av tverrfaglighet og griper inn i mange sektorer. Derfor er det viktig at det utarbeides sektorovergrepene planer som koordinerer dette arbeidet. Dette har lenge vært gjort på fylkesnivå; de fleste fylker har nå virksomme trafiksikkerhetsplaner eller handlingsprogram for trafiksikkerhet. At slike planer er viktige også på kommunenivå, ble klart tilkjennegitt av Stortinget i et vedtak av 27. februar 1996: «*Stortinget ber regjeringen stimulere flere kommuner til å utarbeide handlingsplaner for trafiksikkerhet, blant annet ved å sette slike handlingsplaner som en forutsetning for å få midler til Aksjon skoleveg*».

Dette har senere blitt fulgt opp i stortingsmeldingen om Norsk Veg- og Vegtrafikkplan (vedtatt våren 97). Det heter her at «... *Tilskudd gjennom denne (budsjettposten=kap1320, post 60 «Trafiksikkerhetstiltak», tidligere Aksjon skoleveg) skal nyttes til å sikre barns skoleveg gjennom fysiske tiltak i tilknytning til kommunale og fylkeskommunale veger. I tillegg kan midlene nyttes til å stimulere kommunene til å lage lokale trafiksikkerhets/tiltaksplaner, og støtte til planlegging av enkeltprosjekt/tiltak.*

Tildeling av midler forutsetter at kommunene setter i gang arbeid med lokale trafiksikkerhets/tiltaksplaner. Departementet vil få utarbeidet retningslinjer for innholdet i slike planer.....». Den foreliggende veilederen er en oppfølging av dette punktet i stortingsmeldingen.

¹ Oslo, Drammen, Kristiansand, Stavanger, Bergen, Trondheim og Tromsø



Rv 47, Haugesund

Foto: Bård Asle Nordbø

I innstillingen fra Samferdselskomiteen om Norsk veg- og vegtrafikkplan er merknadene til ovennevnte punkt at :

« ...Komiteen vil understreke betydningen av at det i et systematisk arbeid med trafiksikkerhet blir utarbeidet lokale trafiksikkerhets-/tiltaksplaner. Det er viktig at det i slike planer fokuseres på holdningsskapende aktiviteter, der barna sjøl er aktive deltakere i relevante aktiviteter.»

Det er med hjemmel i disse vedtakene at det fra og med år 2001 kreves at kommuner som tildeles statlig støtte til planlegging og gjennomføring av tiltak for sikring av barns skoleveg på fylkesveger og kommunale veger, skal ha en vedtatt trafiksikkerhetsplan. For år 2000 anbefales det at en kommunal trafiksikkerhetsplan legges til grunn for søknaden. Planen skal inneholde en beskrivelse av de tiltak det søkes om støtte til i henhold til retningslinjene i kapittel 3. Ut over dette settes ikke spesifikke krav til hva planen skal inneholde.

Vedlegg 2

**«Trygge lokalsamfunn»,
eksempel Harstad**

Forankring

For å sikre at planen blir fulgt opp og tiltakene gjennomført er det viktig at den er godt forankret i kommunens politiske og administrative system. Dette innebærer at både den politiske og administrative ledelse bør spille en aktiv part ved utarbeidelsen, gjerne gjennom deltakelse i en styringsgruppe. Likeledes er det viktig at planen inngår i det kommunale planhierarki (som en kommunedelplan), og undergis en politisk behandling som er i samsvar med dette.

Viktige aktører i planarbeidet

Tabellen nedenfor viser en oversikt over etater og organisasjoner på kommunalt nivå som er eller kan være viktige aktører i det kommunale trafikksikkerhetsarbeid, og hvilke virkemidler de har hånd om.

Det er skilt mellom kommunale etater, statlige eller fylkeskommunale etater som er representert på kommunalt eller regionalt nivå og frivillige organisasjoner eller private bedrifter på kommunalt eller lokalt nivå. Hvilke som er aktive, særlig blant de sist nevnte, vil kunne variere fra kommune til kommune.

Mulige aktører på kommunalt nivå i trafikksikkerhetsarbeidet

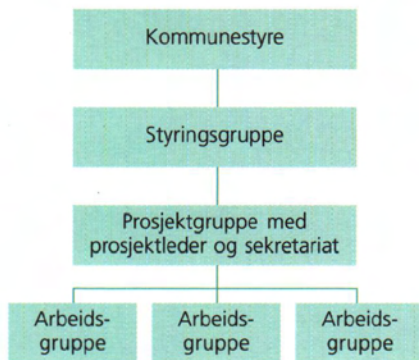
| Etat/utvalg/organisasjon | | Virkemiddel | | | | | | |
|--|--|------------------------|-----------------------------|--------------------------------|-----------------------------------|--------------------|---------------------------------|------------------------|
| | | Tiltak kommunale veger | Tiltak riks- og fylkesveger | Arealplanlegging/ lokalisering | Opplæring i barnehage, grunnskole | Opplæring vg skole | Trafikantinformasjon/påvirkning | Overvåking og kontroll |
| Kommunale etater | Undervisningsetaten | | | | • | | • | |
| | Teknisk etat | • | | • | | | | |
| | Helse- og sosialetaten | | | | | | • | • |
| | Kultur- og miljøetaten | | | | | | | • |
| Andre off. etater på lokalt nivå | Politi (lensmannskontor) | | | | | | • | • |
| | Statens vegvesen (vegkontor/trafikkstasjon) | | • | | | | • | |
| | Videregående skoler | | | | | • | | • |
| Frivillige-/ private org. på lokalt nivå | Velforeninger | | | | | | • | |
| | Foreldreutvalg ved skolene (FAU) og i kommunen (KFU) | | | | • | | • | • |
| | Andre frivillige org. | | | | | | • | • |
| | Bedrifter (forsikring/ kjøreskoler/busselskap) | | | | | | • | • |

Mens de kommunale etater vil arbeide med utgangspunkt i kommunale vedtak og budsjett, vil statlige- og fylkeskommunale etater på lokalt nivå måtte forholde seg til rammebetingelser gitt på sentralt nivå. De vil likevel kunne spille en aktiv rolle i det kommunale trafikksikkerhetsarbeid dersom viljen til samarbeid er til stede.

Det kan også være aktuelt at organisasjoner og etater på fylkesnivå (f.eks. Statens vegvesen (Vegkontoret) og Trygg Trafikk) deltar direkte i planprosessen. Dette vil styrke samarbeidet mellom kommune- og fylkesnivå når det gjelder forslag til gjennomføring av tiltak. I hvor mange kommuner en slik deltakelse er mulig, vil avhenge av kapasiteten til etatene/organisasjonene på fylkesnivå.

Det er viktig at alle etater og organisasjoner som har eller bør ha en viktig plass i trafikksikkerhetsarbeidet i kommunen deltar aktivt ved utarbeidelsen av planen. Dette gjelder også representant(er) for kommunestyre/formannskap og de mest aktuelle sektorutvalg. Disse vil f.eks. kunne delta i styringsgruppe eller prosjektgruppe. Dersom kommunen har et eget *trafikksikkerhetsutvalg* er det naturlig at dette får en sentral plass i arbeidet. Det er viktig at de politiske representantene samlet sett har tilstrekkelig politisk gjennomslagskraft.

Aktivisering av innbyggerne i kommunen gjennom planprosessen vil kunne gi verdifulle innspill, særlig i forhold til en kartlegging av trafikksikkerhetsproblemene i kommunen (bruk av media, folkemøter, spørreskjema. En slik aktivisering kan også bidra til en bevisstgjøring og atferdsendring, og kan derfor i seg selv betraktes som et trafikksikkerhetstiltak.



Figur 2:
Kommunal trafikksikkerhetsplan, eksempel på organisering av planarbeidet.

Organisering av planarbeidet – planprosessen

Organiseringen av planarbeidet kan gjøres på flere måter, avhengig av kommune-størrelse og den administrative struktur i kommunen. Eksempelet som presenteres her er hentet fra en mal som tidligere er utarbeidet for kommunale trafikksikkerhetsplaner i Møre og Romsdal² og som helt eller delvis er benyttet av flere kommuner i dette fylket:

Kommunestyret oppnevner en *styringsgruppe* som skal lede arbeidet med trafikksikkerhetsplanen. En mulighet er at formannskapet fungerer som styringsgruppe, en annen er at denne blir sammensatt av personer på politisk og administrativt høyt nivå. Dette bør være ordfører, rådmann, politiske ledere/nestledere av hovedutvalg, og sektorsjefer (for de mest aktuelle hovedutvalg/ sektorer). Har kommunen et trafikksikkerhetsutvalg er det naturlig at lederen av dette sitter i styringsgruppa.

² Mal for kommunal trafikksikkerhetsplan. Utarbeidet av Østlandskonsult AS for Fylkestrafikktryggingsutvalet i Møre og Romsdal 1994.



Aktivisering av innbyggerne i kommunen kan gi verdifulle innspill, særlig når det gjelder å kartlegge trafikksikkerhetsproblemene.

Foto: Erik Bjønness

Styringsgruppa kan også ha et ansvar for oppfølging av planen (hvordan fremdriften er med gjennomføring av tiltakene) og årlig rapportere dette til kommunestyret. At noen har et slikt ansvar har vist seg å være av stor betydning når det gjelder gjennomføringen av fylkeskommunale trafikksikkerhetsplaner. Hvem som har ansvaret for oppfølgingen bør synliggjøres i selve planen.

Styringsgruppa bør ha en prosjektorganisasjon under seg som skal utføre det praktiske planarbeidet. Prosjektorganisasjonen kan bestå av en *prosjektgruppe* med en *prosjektleder* og et *sekretariat*. Det er en ubetinget fordel at de som senere vil få ansvaret for å iverksette trafikksikkerhetsplanen på de ulike områder, er medlemmer i denne gruppa. Dette vil i hovedsak være ansatte i kommunens administrasjon, men en kan også tenke seg at viktige samarbeidspartnere som også spiller en aktiv rolle i trafikksikkerhetsarbeidet i kommunen (politiet representert ved lensmannen, Statens vegvesen etc.) får plass. *Uansett er det viktig at det blir avsatt ressurser, slik at personer i prosjektorganisasjonen, og spesielt prosjektlederen, disponerer nok tid til dette arbeidet.*

Prosjektgruppa kan etablere arbeidsgrupper som skal arbeide innenfor avgrensede områder. Dette kan være i registreringsfasen (f.eks. gjennomføring av en skolevegsundersøkelse) eller når det gjelder å arbeide fram forslag til tiltak rettet mot en bestemt målgruppe (f.eks. eldre trafikanter). Behovet for slike arbeidsgrupper vil sannsynligvis være størst i større kommuner.

Figur 3
Kommunal trafikkisikkerhetsplan,
eksempel på planprosess





Politi og vegvesen kan være viktige samarbeidspartnere i trafiksikkerhets-arbeidet.
Foto: Kritthuset - Fredrikstad

Med en organisering av planarbeidet som tidligere beskrevet, kan planprosessen se ut som skissert i figur 3. Selve utarbeidelsen av handlingsprogrammet (trinn 4) er i eksemplet inndelt i 7 faser:

- Formulering av visjon og hovedmål
- Registrering
- Problemanalyse
- Formulering av delmål
- Foreslå tiltak (idéfase)
- Prioritere mellom tiltak
- Utarbeide forslag til plandokument

«Foreslå tiltak» er en meget viktig del av planfasen. Det kan her legges opp til ulike prosesser for å få fram de gode ideene. Eksempel på hvordan en slik idé-dugnad kan gjennomføres er beskrevet i vedlegg 6. Det har vist seg viktig med en tverrfaglig deltakelse i slike prosesser. Enkelte har hatt gode erfaringer med å trekke inn sentrale målgrupper i trafiksikkerhetsarbeidet, f.eks. ungdom.

3 Innhold i planen

Visjoner og mål for trafikk-sikkerhetsarbeidet bør knyttes til visjoner og mål i andre plandokumenter i kommunen. Kommunen rår over et sett av virkemidler som er aktuelle i trafikk-sikkerhetsarbeidet. På bakgrunn av en problem-analyse kan det være nyttig å definere spesielle satsings-områder.



Mange kan ha meninger om «hvordan vi vil ha det hos oss».

Foto: Vegdirektoratet

Forslag til innholdsfortegnelse

Trafikksikkerhetsplanen bør omfatte alle deler av det kommunale trafikksikkerhetsarbeidet (jevnfør oversikten over kommunale virkemidler på side 7).

Nedenfor er vist et forslag på hvilket innhold en slik plan kan ha, og hvordan dette kan organiseres i plandokumentet (innholdsfortegnelse).

- Innledning
- Visjon og målsetting
- Dagens organisering av trafikksikkerhetsarbeidet i kommunen
- Registreringer og problemanalyse
- Tiltak
 - Organisatoriske tiltak
 - Tiltak på vegnettet
 - Kommunale veger
 - Fylkesveger
 - Riksveger
 - Lokalisering, arealbruk
 - Trafikkopplæring i skolen
 - Trafikantinformasjon
 - Kontroll og overvåking
 - Tiltak utenfor det tradisjonelle trafikksikkerhetsarbeidet, forbindelse til andre planer
- Administrative og budsjettmessige konsekvenser

I det følgende er de ulike deler av planen kommentert nærmere.



Økt bruk av sykkelhjelmer er et aktuelt delmål.

Foto: Bjørn Dietrichs

Visjon og målsetting

Det finnes mange «målsettingsstrukturer». En ofte anvendt inndeling er:

- Visjon
- Hovedmål
- Delmål
- Tiltak (for å oppnå målene)

En *visjon* er et ønskelig fremtidsbilde som det er enighet om. «0-visjonen» (0 drepte og 0 alvorlig skadde) er et eksempel på dette hentet fra trafikksikkerhetsarbeidet i Sverige. I en trafikksikkerhetsplan kan f.eks. visjonen også være knyttet til innbyggernes helse og trivsel. Enkelte kommuner har vedtatt en visjon i sin kommuneplan. Dersom denne er slik at den også kan gjelde for trafikksikkerhetsarbeidet, vil dette styrke forankringen til trafikksikkerhetsplanen. Uansett bør det henvises til målsettinger i andre plandokumenter i kommunen (f.eks. kommuneplanen) som gir styrke til eller føringer for trafikksikkerhetsarbeidet. Det samme gjelder også målsettinger i fylkets trafikksikkerhetsplan eller i Norsk Veg- og Vegtrafikkplan.

Hovedmålet er et langsiktig mål som skal bringe oss nærmere visjonen. Dersom visjonen er i retning av bedre helse eller fravær av trafikkskader, kan det være naturlig å knytte hovedmålet til en nedgang i antall personskadeulykker. Antall ulykker i små og mellomstore kommuner er imidlertid lite tallmessig sett. Det betyr at antallet kan variere mye (relativt sett) fra år til år av statistiske årsaker. For å fastslå om det har vært en økning eller nedgang må en se på utviklingen over en lengre periode, og det er ikke alltid lett å se hvordan utviklingen fra år til år er i forhold til målet. Det er derfor viktig å angi ett eller flere etterprøvbare *delmål* innenfor hvert tiltaksområde. Eksempel på et slikt delmål er målsetting for sykkelhjelmbruken ved utgangen av planperioden. Delmålene vil ofte være avledet av den problemanalyse som gjennomføres.

I mange kommuner er det i forbindelse med utarbeidelse av trafikksikkerhetsplanen aktuelt å registrere punkt og strekninger som blir oppfattet som trafikkfarlige av innbyggerne. Dette kan være registreringer som er knyttet til skolevegen, eller som gjelder kommunen generelt.

Undersøkelser har vist at det ikke alltid er samsvar mellom hvilke steder som folk mener er trafikkfarlige, og de som virkelig har høy ulykkesrisiko. En kan si at slike registreringer mer vil gi svar på hvor trafikantene føler seg utrygge, selv om de også kan bidra til å avsløre reelle trafikkfeller. Reduksjon av utrygghet kan i seg selv være et mål. Det er imidlertid viktig at en er bevisst på hvilke tiltak som først og fremst bidrar til å redusere utryggheten, og hvilke som reduserer ulykkesrisikoen og antall ulykker.



Helsevesenet registrerer blant annet skader som følge av sykkelvelt i betydelig større omfang enn politiet.

Foto: Alf T. Bøhler,
Info.avd. Ullevål sykehus

Registreringer og problemanalyse

For å oppnå en målrettet innsats i trafiksikkerhetsarbeidet er det nødvendig med en god oversikt over trafiksikkerhetssituasjonen i kommunen. Det vil f.eks. si:

- Hva slags ulykker skjer (uhellskode)
- Hvor skjer ulykkene (punkt, strekninger områder)
- Når skjer ulykkene (tidsvariasjon)
- Hvem rammes av ulykkene (aldersgrupper, trafikantkategorier)

Følgende datakilder er aktuelle:

- Politirapporterte trafikkulykker
- Ulykker registrert ved legevakt/sykehus/primærlege
- Ulykker/uhell meldt til forsikringsselskapene
- Spørreundersøkelser/skoleundersøkelser hvor trafikanter ut fra egen vurdering angir trafikkfarlige steder, eventuelt egenrapportering av ulykker

Politirapporterte trafikkulykker

Den viktigste og lettest tilgjengelige datakilden for ulykkesdata vil være politirapporterte trafikkulykker, som blant annet den offentlige trafikkulykkesstatistikk bygger på. (Data for den aktuelle kommune vil vanligvis kunne fås ved henvendelse til Vegkontoret i fylket.) I små og mellomstore kommuner er det årlige antall registrerte ulykker så lite, at analysegrunnlaget blir spinkelt selv om mange års ulykker benyttes. Politirapporterte ulykker vil i første rekke være ulykker med personskade. Men også blant disse er det et betydelig bortfall (se figur 4 neste side).

utgjør noen av personskadeulykkene. (Noen vil imidlertid kunne være registrert som andre typer, f.eks. ulykker med gående.) Forsikringsrapporterte uhell/ulykker er altså i første rekke egnet til, sammen med politiregistrerte ulykker, å peke ut ulykkespunkt, - strekninger eller -områder innenfor tettbygd strøk. I tillegg vil statistikk over forsikringsulykker (antall og type) bidra til å synliggjøre trafiksikkerhetsproblemets størrelse i kommunen. En bør imidlertid være klar over de begrensninger som er omtalt ovenfor.

Spørreundersøkelser/skoleundersøkelser

Ofte vil trafikantene selv ha en formening om hvilke steder og strekninger som er trafikkfarlige. I mange kommuner er det gjennomført undersøkelser hvor trafikanter blir spurt om dette. Særlig har dette blitt gjort i forbindelse med Aksjon skoleveg. Undersøkelser viser det ikke alltid er samsvar mellom hva trafikantene oppfatter som sikre/trafikkfarlige steder og den reelle risiko⁵. Det en i første rekke får greie på er hvor trafikantene *føler* seg utrygge. Mange ser det som et mål i seg selv å redusere denne utrygghetsfølelsen. Ut fra dette er opplysninger om steder med «stor følt utrygghet» relevante. Kombineres opplysningene fra publikum med en faglig vurdering (gjerne med befarings) vil en imidlertid også kunne få avdekket steder med reell høy ulykkesrisiko, men hvor det enda ikke har blitt registrert ulykker.

Som nevnt tidligere er rapporteringsgraden for eneulykker på sykkel (velt og lignende) svært lav. For å få et representativt bilde av slike ulykker er en avhengig av en form for egenrapportering, f.eks. i forbindelse med en undersøkelse som nevnt ovenfor. Det samme gjelder også om en ønsker å inkludere fallulykker med gående på gate eller veg.

En viktig bieffekt ved slike undersøkelser, særlig de som er gjort i tilknytning til skolen, er at både barn og foreldre blir aktivisert og bevisstgjort i forhold til trafiksikkerhetsspørsmål. Dette kan være like viktig som selve registreringene. I denne forbindelse er en tilbakemelding til foreldre og skoler et viktig element. Det bør da orienteres om at problemet er registrert, den videre behandling og eventuelt gjennomføring av strakstiltak. (Eksempel på en slik undersøkelse er vist i vedlegg 4.)

Som en del av problembeskrivelsen vil det være naturlig å angi den samfunnsmessige kostnaden av trafikkulykkene i kommunen. Det finnes en enkel beregningsmodell for dette (gjengitt i Trafiksikkerhetshåndboka).

⁵ Hvoslef, Henrik: Trafikanter skaderisiko i bytrafikk. Transportøkonomisk institutt, 1980. Det er større samsvar mellom reell og opplevd ulykkesrisiko når det gjelder strekninger og områder enn når det gjelder spesifiserte steder.



Spørreundersøkelser blant ulike trafikantgrupper kan være et viktig supplement til ulykkesregistreringer

Foto: Trygg Trafikk

Tiltak

Generelt om spesifikasjon og prioritering av tiltak

For hvert enkelt tiltak må det klart fremgå:

- Beskrivelse av tiltaket
- Hva en ønsker å oppnå ved tiltaket
- Hvilken etat/organisasjon som er ansvarlig for å få tiltaket gjennomført
- Hvilke andre etater/organisasjoner som skal delta i gjennomføringen
- Når tiltaket skal være gjennomført
- Hvilke forutsetninger som må være til stede om tiltaket skal bli gjennomført (bevilgninger, stillinger etc.)

Når det gjelder hvilke tiltak som skal prioriteres (tas med i forslaget) kan det være nyttig først å definere *satsingsområder* i trafikksikkerhetsarbeidet i kommunen. Et satsingsområde kan være

- et område i trafikksikkerhetsarbeidet der det har vært satset forholdsvis lite ressurser i kommunen til nå, og som anses å ha et stort potensiale.
- et område som peker seg ut på grunnlag av nåværende ulykkesituasjon eventuelt også når det gjelder følt utrygghet (problemanalysen).
- et område som peker seg ut på grunnlag utviklingen framover i tiden.

Det bør være sammenheng mellom satsingsområdene og de målsettinger som er satt opp.

En inndeling av tiltakene i strakstiltak og langsiktige tiltak kan være nyttig. Strakstiltak er, som navnet sier, tiltak som kan gjennomføres på kort sikt uten noen omfattende planlegging/planbehandling og innenfor de eksisterende budsjettammer. Langsiktige tiltak vil motsatt kreve mer omfattende planlegging og politisk behandling.

Prioritering av tiltak gjøres med bakgrunn i forventet nytte, målsettingene, eventuelle satsingsområder, og problemanalysen generelt. En prioritering på grunnlag av en nytte-kostnadsanalyse vil bare kunne gjennomføres for tiltak hvor kostnadene og den ulykkesreducerende effekten er kjent. Det sistnevnte er kun tilfelle for en del typer tiltak på vegnettet (Trafikksikkerhets håndboka og Håndbok for trafikksikkerhetsarbeid i kommunene, Trygg Trafikk 1998 er viktige hjelpemiddel her.) For de fleste andre typer tiltak mangler denne kunnskapen.



En stor del av trafikksikkerhetsmidlene brukes til bygging av gang- og sykkelveger.

Foto: Vegdirektoratet

Organisatoriske tiltak

Trafikksikkerhetsarbeidet er utpreget tverrfaglig og involverer de fleste kommunale sektorer (se oversikten side 11). En bør stille spørsmål om dagens organisering ivaretar behovet for en effektiv samordning og samarbeid på tvers av sektorene. Mange kommuner har foretatt en omlegging av nemndstrukturen med den følge at trafikksikkerhetsutvalget er blitt nedlagt. En undersøkelse på slutten av 80-tallet⁶ foretatt blant Østfold-kommuner, viste at egne trafikksikkerhetsutvalg ga større kunnskapstilfang (om trafikksikkerhetsproblemene), initiativ og aktivitet enn om saksfeltet ble direkte lagt til et hovedutvalg (som regel for teknisk sektor). Fordelen med den sistnevnte løsning kan i mange tilfeller være at trafikksikkerhetsarbeidet får større politisk tyngde. For å ivareta fordelene med begge modellene, anbefales det i rapporten at saksfeltet plasseres i et hovedutvalg, men at det opprettes et underutvalg for trafikksikkerhet. Denne løsningen krever en bevissthet på at trafikksikkerhetsutvalget skal koordinere trafikksikkerhetsarbeidet i alle sektorer, ikke bare i sektoren for det hovedutvalg det hører inn under. Alle de sentrale sektorer bør derfor være representert i trafikksikkerhetsutvalget med personer som sitter i de aktuelle hovedutvalg⁷. De tilsvarende sektorsjefer i kommuneadministrasjonen kan sitte som konsultative medlemmer ved siden av f.eks. lensmannen og distriktslederen (Statens vegvesen).

I løpet av de siste årene har flere kommuner sett på muligheten av å integrere trafikksikkerhetsarbeidet med det ulykkesforebyggende arbeid på andre sektorer. Harstad er blant de kommunene som har kommet lengst med dette. De har organisert sitt ulykkesforebyggende arbeide i tråd med et konsept utviklet av Verdens helseorganisasjon, og har etter søknad oppnådd status som «Trygge lokalsamfunn». Hva dette innebærer er nærmere beskrevet i vedlegg 2.

En kan også se på muligheten for å kople trafikksikkerhetsarbeidet til det miljørettede arbeidet i kommunen, når det gjelder den administrative og politiske plassering av koordineringsansvaret.

⁶ Kolbenstvedt, M og Strand, A: Trafikksikkerhet i Østfold-kommunene. NIBR-rapport 1988:14

⁷ En slik løsning er benyttet på fylkesnivå i Sogn og Fjordane der Trafikktryggingsutvalet er et underutvalg til Næringsutvalet. Foruten dette utvalget er også Hovedutval for helse og sosial og Hovedutval for undervisning representert i Trafikktryggingsutvalet. Lederen er den samme som lederen i Hovedutval for næring og samferdsel.

Fordelen med en integrering av trafikksikkerhetsarbeidet med det generelle ulykkesforebyggende arbeid, eventuelt det miljørettede arbeidet, er en samordning av ressursene. Ikke minst i små og mellomstore kommuner som har et begrenset administrativt apparat til rådighet, kan dette få stor betydning. En annen fordel er utveksling av kunnskap og erfaringer. Uansett hvilken løsning som velges når det gjelder organisering av trafikksikkerhetsarbeidet i kommunen, bør følgende kriterier være oppfylt:

- Ansvar for koordinering av trafikksikkerhetsarbeidet må være tillagt et utvalg innenfor den kommunale nemndstrukturen med stor politisk tyngde
- Utvalget må være i stand til effektivt å koordinere trafikksikkerhetsarbeidet innen alle sektorer
- Utvalget må ha et sekretariat innenfor kommuneadministrasjonen med tilstrekkelig kapasitet og ressurser.

Fysiske tiltak

Kommunale veger og fylkesveger, krav til dokumentasjon for søknad om statlig støtte (retningslinjer)

Som nevnt i kapittel 2 kan kommunen søke om statlig støtte til trafikksikkerhetstiltak og til planlegging av disse. Dette gjelder tiltak for sikring av barns skoleveg på kommunale veger og fylkesveger. Fra og med år 2001 vil det være en forutsetning for tildeling av støtte at det utarbeides planer for disse tiltakene som en del av en kommunal trafikksikkerhetsplan. For år 2000 anbefales det at dette gjøres. Tiltakene må oppfylle vilkårene beskrevet i retningslinjene nedenfor:

- Tiltakene må være beskrevet og stedfestet (område, strekning, punkt)
- Tiltakene må begrunnes
- Det må foreligge en kostnadsberegning av hvert enkelt tiltak
- Det må angis hvordan tiltakene skal finansieres
- Det må angis når tiltaket kan gjennomføres
- Tiltakene må være prioritert

Når det gjelder punkt 3 (finansiering) dekker det statlige tilskuddet 60% av kostnaden. De resterende 40% må dekket av fylkeskommunen eller kommunen⁸.

⁸ Eksempelvis har Møre og Romsdal en ordning med at fylkeskommunen og kommunen dekker en like stor andel av kostnadene (20% hver) både på kommunale veger og fylkesveger.

Ombygging til miljøgate gir de ulike brukerne av trafikkkarealet bedre vilkår. Storgata i Rakkestad før og etter ombygging.

Foto: Lillebill Marshall (før) og Jim Bengston (etter)



I de fleste fylker bevilger fylksskommunen et samlet beløp som vil dekke deres andel av kostnaden, ut fra et anslag for hvordan tiltakene vil fordele seg mellom fylkesveger og kommunale veger. Kommunene sender en samlet søknad om tilskudd til tiltak både på kommunale veger og fylkesveger. Denne behandles på noe ulik måte i de ulike fylker, men som oftest blir fordelingen av tilskuddsmidlene foretatt av Fylkets trafikksikkerhetsutvalg, eventuelt Samferdselsutvalget.

Fra hvert enkelt fylke vil det bli redegjort for hvilke regler og rutiner som gjelder med hensyn på søknaden og gjennomføring av tiltakene (tidsfrister etc.).

Enkelte fylker har utarbeidet et eget prosjektskjema til bruk ved søknad om tilskudd til tiltak. Et eksempel på dette (fra Akershus) er vist i vedlegg 5.

Gjennomføring av tiltak på fylkesveger en har fått støtte til må gjennomføres i samarbeid med Statens vegvesen.

Planen kan selvsagt også inneholde tiltak på kommunale veger som det *ikke* søkes om støtte til. Det samme gjelder også tiltak på fylkesveger. I det sistnevnte tilfellet kan planen inneholde en liste over trafikksikkerhetstiltak på fylkesveger som kommunen mener bør prioriteres (det vil si ut over de som det søkes om stønad til). Det bør også gis en oversikt over planlagte tiltak i kommunen som er med i fylkesvegplanen (evt. fylkeskommunens økonomiplan).

Riksveger

Kommunen har ikke myndighet til å vedta og utføre tiltak på riksveger.

Planen kan imidlertid inneholde en prioritert liste over tiltak som kommunen mener bør gjennomføres på riksvegene. Dette kan blant annet gjelde forhold avdekket gjennom registreringene og problemanalysen. Å synliggjøre disse forslagene i den kommunale planen, er en måte å spille dette inn på overfor de rette myndigheter.

En oversikt over planlagte trafikksikkerhetstiltak i kommunen innenfor NVVP bør også tas med.

Lokalisering, arealbruk

På lang sikt er dette et av de viktigste virkemidlene i det kommunale trafikksikkerhetsarbeidet. Arealbruk- og lokalisering vil i hovedsak være styrt gjennom kommuneplanens arealdel og reguleringsplaner. Også andre planer og vedtak vil ha betydning, f.eks. når det gjelder lokalisering av skoler og andre offentlige servicetilbud. I kraft av Plan- og bygningsloven vil det kunne stilles krav til infrastrukturen (f.eks. gang- og sykkelveger) før utbygging av et område.

I trafikksikkerhetsplanen kan en henvise til planer/vedtak som omhandler arealbruk/lokalisering, og eventuelt peke på enkeltpunkt som er sentrale ut fra et trafikksikkerhetshensyn.



Politiet deltar ofte i skolens trafikkopplæring
Foto: Vidar Askland

Arealbruk- og lokalisering (blant annet av skoler, boligområder og spesielt trafikkskapende virksomheter) påvirker:

- *Trafikkarbeidet (antall kjørte kilometer)*
Det er en klar sammenheng mellom trafikkarbeidet og antall ulykker
- *Behovet for kryssing av og ferdsel langs hovedtrafikkårer for myke trafikanter*
- *Behovet for kryssing av hovedtrafikkårer for motorisert trafikk*
- *Antall avkjørsler fra hovedtrafikkårer*
Veger med mange avkjørsler til bebyggelse langs vegen har en langt høyere ulykkesfrekvens enn avkjørselsregulerte/avkjørselsfrie veger
- *Fordeling av trafikkarbeidet mellom trafiksikre/mindre trafiksikre veger*

En areal- og lokaliseringsspolitikk som er ugunstig i forhold til de momenter som er nevnt ovenfor, kan i sin tur utløse behov for kostbare trafiksikkerhetstiltak.

Opplæring i skolen

Undersøkelser viser at våre grunnleggende holdninger overfor trafikk og trafiksikkerhet dannes allerede i barneårene. Det er derfor avgjørende å starte med holdningspåvirkning/opplæring i tidlig alder. Skolen er en meget viktig arena for dette, og *opplæring i barnehage/grunnskole er kanskje det mest sentrale virkemiddel kommunene har til rådighet i trafiksikkerhetsarbeidet*. Den nye læreplanen (L97) gir nye muligheter for å integrere trafikkopplæringen og det holdningsskapende arbeidet i undervisningen. En kort beskrivelse av disse mulighetene er gitt i vedlegg 3.

Muligheten til å drive trafikkopplæring og atferdspåvirkning i den videregående skole, bør også benyttes. Om nødvendig kan kommunen ta dette opp med de videregående skolene i kommunen og invitere til et samarbeid. De tiltak en kommer frem til kan inngå i trafiksikkerhetsplanen.



Helsestasjonene kan være viktige medspillere for sikring av barn i bil.
Foto: Steinar Døsvig

Informasjon

Lokalt tilpassede kampanjer og informasjonstiltak har gjennomgående større effekt enn de som styres fra sentralt hold uten slik tilpassing. Ofte kan det være gunstig å koordinere lokale kampanjer med sentrale kampanjer både når det gjelder tema og tidspunkt for gjennomføring. Uansett er det viktig at budskapet er målrettet og konkret. Likeledes vil informasjonen ha større gjennomslagskraft om kampanjen kombineres med andre tiltak (f.eks. om en kampanje om bruk av bilbelter kombineres med bilbeltekontroll).

Det er viktig at ansvaret for slike informasjonstiltak plasseres et sted i den kommunale administrasjon, og at det finnes kompetente personer som kan trekkes inn i forbindelse med planlegging og gjennomføring.

I forbindelse med tiltak av denne type kan det ofte ligge til rette for et samarbeid med frivillige organisasjoner som er aktive i lokalmiljøene (f.eks. idrettslag). Dette vil i seg selv bidra til å spre budskapet, samtidig som det skapes et engasjement i trafikksikkerhetsarbeidet på grasrotplanet.

Samarbeid med media er viktig i nær sagt all informasjonsvirksomhet.

Kontroll og overvåking

Kontroll og overvåking er virkemidler som kommunen ikke rår over. Gjennom et samarbeid med politiet (lensmannskontor, UP) og vegvesen (vegkontor/trafikkstasjon) kan imidlertid tiltak innenfor disse områdene også tas med i planen. Det må være mulig å gjennomføre disse innenfor de rammebetingelser de lokale etatene er gitt fra sentralt hold.

Tiltak utenfor det tradisjonelle trafikksikkerhetsarbeidet

Trafikk er en integrert del av vårt sosiale liv på godt og vondt. Misbruk av rusmidler får ofte konsekvenser både i arbeidslivet, familielivet og i trafikken. Bilen er ofte anvendt i forbindelse med kriminelle handlinger, og på en slik måte at det medfører stor risiko både for lovbyrteren og omgivelsene. Det generelt forebyggende arbeid når det gjelder rusmidler og kriminalitet er derfor også av stor betydning for trafikksikkerheten i kommunen, og det er viktig med en helhetsvurdering når det gjelder tiltak innenfor disse områdene. Dette bør påpekes i trafikksikkerhetsplanen. Om ønskelig kan det henvises til andre planer som omhandler slike tiltak.



Barn er gode forbilder når det gjelder bruk av sykkelhjelmer.
Foto: Harald Wisløff

Budsjettmessige og administrative konsekvenser

Det bør gis en samlet oversikt over hvilke bevilgninger og administrative konsekvenser (f.eks. nye stillinger) gjennomføringen av de foreslåtte tiltakene medfører for kommunen. *De behov som er forutsetningen for gjennomføring av trafiksikkerhetsplanen må gjenspeiles i kommunens økonomiplan.*

Oppfølging og evaluering

Det er av avgjørende betydning at noen har ansvaret for oppfølging av planen, det vil si overvåke hvordan fremdriften er med gjennomføring av tiltak i forhold til det som er planlagt. Det bør utarbeides en årlig statusrapport som fremlegges for kommunestyret. Som nevnt i kapittel 2.3 kan dette ansvaret tillegges styringsgruppa som har ledet arbeidet med trafiksikkerhetsplanen.

Ved slutten av planperioden er det naturlig at det foretas en samlet evaluering av planen. Denne evalueringen vil være et viktig erfaringsgrunnlag ved rullering av planen.

Både organisering av oppfølgingen og at planen skal evalueres bør tas med som et eget punkt i plandokumentet.

Vedlegg 1

Eksempler på kommunale trafikksikkerhetsplaner

Osterøy kommune

Hordaland, ca 7000 innbyggjarar

Organisering av planarbeid og planprosess

Trafikksikkerhetsplanen i Osterøy kommune er utarbeidd etter samme lest som tilsvarande plan for 8 andre små og mellomstore kommunar i fylket.

Ei prosjektgruppe vart nedsett med deltakarar frå Statens vegvesen Hordaland, administrasjonen i Osterøy kommune (Seksjon Kommunalteknikk, Seksjon Skule), Lensmannen i Osterøy, Bergen og Nordhordland ruteselskap (BNR) og ein ekstern konsulent. Denne gruppa har utarbeidd trafikksikkerhetsplanen med prioriterte lister over tiltak. Statens vegvesen Hordaland har hatt prosjekt-leiaransvaret ved rapportutarbeidinga. Sjølve rapporten vart skriven av den eksterne konsulenten.

Planarbeidet har vore inndelt i 4 fasar:

- Registrering av grunnlagsdata
- Problemanalyse
- Synfaring av ulukkesutsette punkt
- Utarbeiding av rapport

Planen er politisk handsama og vedtatt som ein kommunedelplan.



Trafikksikkerhetsplanen presenteres i Lonevåg

Foto: Johnny Sjøstad

Innhald i planen

- **Innleiing**
- **Presentasjon av kommunen**
Busetnad – trafikkmonster, registrerte kjoretøy – trafikksikringsarbeidet i kommunen, vegstandard
- **Ulukker, uhell og utryggleik**
 - *Politiregistrerte personskaeulukker*
Beskriving av ulukkessituasjonen – ulukkesutsette punkt – prioritering av fysiske tiltak ut frå personskaeulukker
 - *Trafikkuhell med materielle skadar (Forsikringssskademeldingar)*
Beskriving av ulukkessituasjonen – ulukkesutsette punkt – prioritering av fysiske tiltak ut frå materiellskadeulukker
 - *Utryggleik*
Innsamling av data – type oppgaver – prioritering av fysiske tiltak ut frå utryggleik
- **Haldningsskapande trafikkopplæring i grunnskolen**
- **Konklusjon**
 - *Oppsummering*
 - *Samla prioritering*
Haldningsskapande tiltak – langsiktige fysiske tiltak – strakstiltak (fysiske tiltak)
 - *Politisk handsaming av rapporten*

Tiltak som er foreslått

Som det framgår av oversikten over innhaldet vart det i utgangspunktet utarbeidd 3 ulike prioriterte lister over fysiske tiltak: Ei liste med utgangspunkt i politirapporterte personskaeulukker, ei ut frå forsikringsrapporterte uhell og ei på grunnlag av registrering av trafikkfarlege punkt i kommunen. Denne siste registreringa vart gjort ved skulane og i tillegg gjennom ulike frivillige organisasjonar. Prioritering på grunnlag av det som kom fram her, vart kalla prioritering ut frå utryggleik. Til slutt vart det gjort ei *samla prioritering over fysiske tiltak* ut frå dei tre listene som er nemnde tidlegare. Tiltaka vart da inndelt i strakstiltak og meir langsiktige tiltak.

Det vart laga ei eiga liste over prioriterte *haldningsskapande tiltak*.



Øvelse i bergingsarbeid etter
trafikkulykke på Trafikktryggleiksdagen.

Foto: Johnny Sjøstad

Eksempel på tiltak som er foreslått:

- **Meir langsiktige fysiske tiltak**
 - Bygging av gangveg eller fortau
 - Anlegg av gangfelt
 - Anlegg av veglys
 - Oppsetting av rekkverk
 - Bygging av busslomme
 - Omlegging av veg
- **Straktiltak (fysiske tiltak)**
 - Redusert fartsgrense
 - Bygging av fartsdumpar i boligfelt
 - Utbetring og anlegg av veglys
 - Siktrydding
 - Utbetring og oppsetting av rekkverk
 - Utbetring av skarp sving
 - Steinrensk, rassikring
 - Bygging av busslommer
 - Anlegg av gangfelt
 - Oppsetting av bakgrunnsmarkering i svingar
- **Haldningsskapande tiltak**
 - Haldningsskapande trafikkopplæring i skolen
 - Styrking av mopedopplæring i ungdomsskolen
 - Tilskiping av trafikktryggingdag
 - Haldningsskapande trafikkopplæring/informasjon retta mot lag og organisasjonar

Foreslåtte tiltak

- **Handlingsprogram for eldre og funksjonshemmede**
 - Vedlikehold av gangveg/fortau
 - Nedsenking av fortauskanter
 - Utbygging av gangvegssystem i en bydel
 - Tilpasse byens trafikksignaler til eldre og funksjonshemmede
 - Holdnings- og informasjonskampanje rettet mot eldre og funksjonshemmede
 - Styrking av medvirkning fra eldre og funksjonshemmede i planlegging av trafikkløsninger
- **Handlingsplan for 6-åringer**
 - Utarbeiding av planer for parkering/levering av 6-åringer ved barneskoler
 - Faste informasjonsmøter med foreldre til 6-åringer
 - Andre holdningsskapende tiltak i samarbeid med Trygg Trafikk
- **Handlingsplan for barn 7–13 år**
 - Faste informasjonsmøter med foreldrene
 - Faste «sykkelbrukdager» ved skolene
 - Sykkelhjelmkampanje (med premiering) ved skolene
 - Vedlikehold av fast dekke på gang- og sykkelveger ved skolene
 - Faste rutiner for vintervedlikehold av gang- og sykkelveger og skoleveger generelt
 - Styrking av barnas medvirkning i planlegging av trafikkløsninger
- **Handlingsplan for holdningsskapende tiltak generelt**
 - Tilbud om gratis innmelding i Barnas Trafikkklubb
 - Aktiviteter med trafikk som tema i barnehager
 - Opplæring/informasjon til førskolelærere/barnehagepersonell om barns forutsetninger i trafikken
 - Styrking av informasjonsvirksomheten om trafikksikkerhet ved helsestasjoner/skolehelsetjenesten
 - Samordning av holdningsskapende aktiviteter blant ungdom
- **Handlingsplan for gjennomføring av trafikksikkerhetstiltak innenfor skolekretser**
 - Bygging av gangveger, sykkelveger og fortau
 - Anlegg av oppmerket gangfelt
 - Bygging av undergang
 - Fartsgrense 30 km/t med fartsdempere
 - Bygging, flytting og utbedring av busslommer
 - Bygging av nye veger
 - Stenging av veger
 - Oppsetting av speil i uoversiktlig kryss
 - Siktrydding (vegetasjon, reklameplakater)
 - Oppsetting av rekkverk
 - Vedlikehold av gangveg (asfalt)
 - Fjerne konflikten gående/kjørende (samtidig grønt) i signalregulert kryss
 - Bygging av miljøgate
 - Anlegg av veglys



Vedlegg 2

«Trygge lokalsamfunn»,
eksempel Harstad

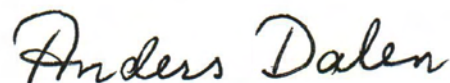
Vegdirektoratet ber om at listene med utfyllende kommentarer blir gjort gjeldende for skoleveg i tilknytning til riksveg. Videre ber vi om at materialet gjøres kjent for fylkeskommunen og kommunene.

Trafikkavdelingen

Med hilsen



Nils-Erik Bogsrud
trafikkdirktør



Anders Dalen

ADN/-

Kopi: Samferdselsdepartementet

Harstad kommune

En av to bykommuner i Troms fylke, 23 000 innbyggere.

Verdens helseorganisasjon har utviklet et konsept for ulykkesforebyggende arbeid i lokalsamfunn. Kommuner som viser vilje og evne til å satse på ulykkesforebygging kan etter søknad oppnå status som «**Trygge lokalsamfunn**».

Kriteriene for å bli godkjent er:

- Det må være etablert en tverrsektoriell gruppe som arbeider med ulykkesforebyggende tiltak
- De nettverk som finnes i lokalsamfunnet må brukes aktivt
- Programmet skal dekke alle aldersgrupper, miljøer og arenaer
- Programmet skal inneholde spesifikke tiltak rettet mot høyrisikogrupper og høyrisikomiljøer og ha omsorg for utsatte grupper.
- De ansvarlige må kunne dokumentere ulykkesfrekvens og årsaksmønster
- Programmet må ha et langsiktig perspektiv ut over en kortsiktig prosjektperiode

Lokalsamfunnet må også sørge for å:

- utvikle indikatorer for evaluering av prosessen og resultater
- bidra til å analysere lokalsamfunnets organisasjoner og deres muligheter til å delta aktivt i det ulykkesforebyggende arbeid
- etablere et samarbeid for alle deler av helsetjenesten når det gjelder registrering av skader og gjennomføring av tiltak
- involvere alle nivåer i lokalsamfunnet for løse ulykkesproblemet
- informere om egne erfaringer nasjonalt og internasjonalt
- bidra til å styrke nettverket (samarbeidet) for Trygge lokalsamfunn og Safe Communities internasjonalt

Sekretariatet for trygge lokalsamfunn har som mål at minst 15 norske kommuner skal bli godkjent som trygge lokalsamfunn innen år 2002 etter WHO's kriterier. Harstad kommune ble utnevnt som den første kommunen i Norge til Trygge lokalsamfunn (Safe Community). Ingen andre kommuner er til nå utnevnt.

Oppstarten:

På 80 tallet startet interessen for å forebygge ulykker i Harstad. Da aksjon hjemmeulykker startet i 1988 var det naturlig å utnytte de muligheter dette ga lokalt i Harstad. I 1989 ble det gjort et politisk vedtak om å søke statlige prosjektmidler. Selve prosjektperioden varte fra 1990 til 1994. I videreføringen ble det opprettet 1/2 fast stilling for samordning av det ulykkesforebyggende arbeidet.

Vedlegg 3

**Trafikkopplæring i grunnskolen
innenfor L97**

Trafikkopplæring og trafikksikkerhet i barnehage og grunnskole

Trafikken er en del av barnas hverdag som de daglig må forholde seg til. Dette er for mange både problematisk og farefullt. Trafikksikkerhet for barn handler på den ene siden om fysiske trafikksikkerhetstiltak som skjermer barna fra trafikken og om bruk av sikkerhetsutstyr. På den andre siden handler det om å gjøre barn og ungdom til gode trafikanter gjennom oppdragelse og veiledning.

Trafikkopplæring i barnehagen

I 1996 fikk barnehagene en egen rammeplan for sin virksomhet. Rammeplanen er en del av barnehageloven, og skal legges til grunn for årsplanarbeidet i den enkelte barnehage. Trafikkopplæring er ikke spesifikt nevnt i rammeplanen, men å oppfylle planens intensjoner om at barna skal få opplevelser og kunnskaper i forhold til sitt nærmeste miljø, forutsetter at barna får god kjennskap til den trafikken de ferdes i til daglig. I følge rammeplanen er målet med oppdragelsen at barna skal utvikle seg til å bli modne og ansvarsbevisste voksne. Også for fremtidens trafikanter er dette viktige egenskaper.

Hvert år skal alle barna få erfaring fra systematisk arbeid innenfor fem forskjellige fagområder:

- Samfunn, religion og etikk.
- Estetiske fag.
- Språk, tekst og kommunikasjon.
- Natur, teknikk og miljø.
- Fysisk aktivitet og helse.

Selv om trafikkopplæring og trafikkoppdragelse ikke er nevnt i rammeplanen, er det lett å finne eksempler på hvordan emnet kan integreres i disse fagområdene.

Mange knytter trafikkopplæring til regelverk og faktakunnskap. Men selv om barna kan gjengi trafikkreglene, fører ikke dette nødvendigvis til endret oppførsel i trafikken. Man oppnår best resultat ved å arbeide både med kunnskapsmål, holdningsmål og ferdighetsmål i flere forskjellige sammenhenger.

Noen trafikktemaer kan planlegges i et bestemt tidsrom eller fordeles over flere perioder i løpet av et år. Slikt arbeid kan dreie seg bare om trafikk, eller det kan være knyttet til andre temaer som f. eks. historie, lokalkultur, forurensningsspørsmål, ulykker, regler og normer, kommunikasjon eller transport.

Den mer rutinemessige delen av trafikkoppdragelsen skal også ivaretas. Mange hverdagssituasjoner kan være godt som utgangspunkt for arbeidet:

- Trafikk er ofte et viktig element når gruppen f. eks. drar på tur.
- Barnas opplevelser i trafikken på veien til og fra barnehagen kan være et godt utgangspunkt for foreldrekontakt og samarbeid.
- Arbeidet med trafikkopplæringen kan knyttes både til lek, samvær og omsorg i barnehagen.

Rammeplanen inneholder en modell for planlegging, som i hovedsak består av tre deler:

- Kartlegging av utgangspunktet.
- Selve innholdet i virksomheten.
- Hva som skal vurderes etter at arbeidet er gjennomført.

Dette er en modell som med fordel også kan brukes i planleggingen av trafikkopplæringen i barnehagen.



Barn vet mye om bruk av bilbelter.

Foto: Vegdirektoratet

Trafikkopplæring i grunnskolen

Gjennom trafikkopplæringen i grunnskolen skal elevene oppøve praktiske ferdigheter, samtidig som de skal få utviklet en mer teoretisk forståelse av hvordan trafikken fungerer. De må lære å innordne seg et komplisert system av regler og symboler. De skal utvikle evnen til å vurdere, tolke og forstå forskjellige situasjoner. Opplæringen skal også bidra til at elevene får muligheten til å reflektere over sine egne erfaringer i trafikken, og til å se kritisk på forhold som de ønsker å få forandret.

Læreplanverket L97 legger et godt grunnlag for trafikkopplæring i grunnskolen. Emnet er spesifikt nevnt i flere av fagplanene, og lar seg dessuten lett integrere i de fleste fagområdene. I prinsipper og retningslinjer for den 10-årige grunnskolen er trafikkemnet spesielt fremhevet som godt egnet til en tverrfaglig arbeidsmåte.

Skolen skal være et supplement til den oppdragelsen barna får hjemme. Det er foreldrene som best kjenner barnas bomiljø, hvilke lekemuligheter barna har ute, hva slags fritidsaktiviteter de er mest engasjert i og hvordan skoleveien er. Den organiserte og systematiske trafikkoppdragelsen elevene får på skolen, skal utfylle og forsterke den individuelle veiledningen de får hjemme. Samarbeid om innholdet i trafikkopplæringen er viktig, slik at man kan arbeide seg frem til felles normer og avklare hvilke forventninger man har til hverandre.



Trafikkemnet er godt egnet til en tverrfaglig arbeidsmåte.

Foto: Vegdirektoratet

Samarbeid med andre

Både Rammeplanen for barnehagen og læreplanverket for grunnskolen legger stor vekt på at barna skal få kunnskap om lokalmiljøet sitt og at denne kunnskapen først og fremst skal erverves gjennom å utnytte mulighetene i nærmiljøet. Når det gjelder trafikkopplæring og trafiksikkerhet, finnes det mange mulige samarbeidspartnere:

- Politiet prioriterer forebyggende arbeid både i barnehage og skoleverk.
- Kommunens planleggingsetat og politiske organer er viktige samarbeidspartnere i forhold til fysiske tiltak.
- Foreldre og andre voksne som har yrker knyttet til trafikk, kan være ressurspersoner i forbindelse med temaarbeid. Både bussjåfører, sykkelforhandlere, trafikkklærere og helsepersonell har mange og interessante synspunkter på trafikk og trafiksikkerhetsspørsmål.
- Barnehagens og skolens foreldreråd, sammen med borettslag, velforeninger, miljø-organisasjoner vil ofte ha felles interesser i arbeidet med å bedre barnas trafiksikkerhet.
- Lokale medier stiller gjerne opp og lager reportasjer om hvordan barn og ungdom opplever trafikkmiljøet sitt. Arbeidet med holdninger såvel som fysiske sikkerhetstiltak er aktuelt stoff.

Organisering av trafikopplæringen i barnehage og skoleverk

For å sikre kontinuitet og sammenheng i det kommunale trafikksikkerhetsarbeidet i barnehage og skoleverk, kan det etableres samarbeidsorganer og støttefunksjoner som har dette som sitt spesielle ansvarsområde:

- F.eks. kan kommunen nedsette et fagutvalg på tvers av tradisjonelle etatsgrenser. Her vil det være naturlig at barnehagesektoren, grunnskolen og barnerepresentanten i bygningsrådet er representert, sammen med foreldrene, politiet og kommunens tekniske etat.
- Det kan også være formålstjenlig at en av medarbeiderne ved skolekontoret har trafikksikkerhet som et definert ansvarsområde. Funksjonen må gjerne være knyttet til veiledningstjenesten.
- Videre kan det opprettes veilederfunksjoner ved den enkelte barnehage og skole, for å følge opp fellestiltak og lede eventuelt utviklingsarbeid. I Vest-Agder er dette gjennomført i hele fylket med godt resultat.

Det er mange ulike oppgaver som krever koordinering og oppfølging i det kommunale arbeidet med trafikkopplæring og trafikksikkerhet i barnehage og skoleverk, som f. eks.

- Tilrettelegging i forbindelse med skolestart - både i barnehagen og skolen.
- Kompetanseutvikling og veiledning av ansatte i barnehage og grunnskole.
- Skolevegsundersøkelser som grunnlag for prioritering og iverksetting av fysiske tiltak.
- Økt bruk av sikkerhetsutstyr
- Informasjon til voksne om barn og trafikk

Aktuell litteratur:

- Strømme, Kristin Eli: «Sammen i trafikken» (Om trafikkopplæring i barnehagen).
- Strømme, Kristin Eli: «På nye veier» (Om trafikkopplæring i grunnskolen).
- Midtland, Kari: «Seksåringer som fotgjengere» (Om forutsetninger og risikofaktorer).

Trafikkopplæring gjennom praktisk innsats.

Foto: Håkon Ingar Mork



Vedlegg 4

Eksempel på problemregistreringer



19.10.95

Til rektor ved _____

TRAFIKKSIKKERHETSPLAN FOR ÅLESUND KOMMUNE - ELEVMEDVIRKNING -

Ålesund kommune er blitt invitert av Trafikksikkerhetsutvalget (FTU) i Møre og Romsdal til å delta i et prøveprosjekt for å utvikle kommunale trafikksikkerhetsplaner. En av hovedhensiktene med prosjektet er å finne fram til maler for utarbeidelse av planer som også kan brukes av andre kommuner i fylket.

Ålesund kommune har tatt imot denne utfordringen, og tar sikte på å utarbeide en trafikksikkerhetsplan som skal komme til som en delplan til kommuneplanen. Det er satt ned en tverrfaglig styringsgruppe for prosjektet med representanter fra hovedutvalgene samt sektorsjefene i kommunen.

Det er et ønske fra styringsgruppa at barn og unge trekkes med i registreringsarbeidet. Vi ber derfor skolene om hjelp til å gjennomføre en registrering av utrygge områder i lokalmiljøet.

I opptaksområdene til Aspøy, Ellingsøy og Spjelkavik skoler er det allerede gjennomført en slik undersøkelse.

Det er nødvendig at de resterende bydeler blir registrert, og vi ber derfor rektorene peke ut en fjerde klasse (9. klasse på u. trinnet) til å svare på skjemaene / krysse av på kartene.

Dersom elevene i klassen ikke dekker hele skolens opptaksområde ber vi rektor velge ut to klasser. Besvarelsene fra elevene er viktig grunnlagsmateriale for det videre arbeidet. Vi ber derfor skolene om å gjennomføre undersøkelsen snarest og sende materialet til skolekontoret senest den 15. november 1995.

Skolene vil få tilbakemelding om resultatet av undersøkelsen. På forhånd TAKK!

Roar Wiig
- avd.sjef/skoleinsp.-

Vedlegg 5

**Eksempel på prosjektskjema
(Akerhus fylke)**

**SØKNAD OM TILSKUDD TIL TRAFIKKSIKKERHETSTILTAK 199...
(TIDLIGERE "AKSJON SKOLEVEG")**

.....KOMMUNE

PROSJEKTSKJEMA

Prosjektnavn:.....

Prioritet:..... Skolekrets:.....

Fylkesveg nr:..... Kommunal veg:.....Privat veg:.....

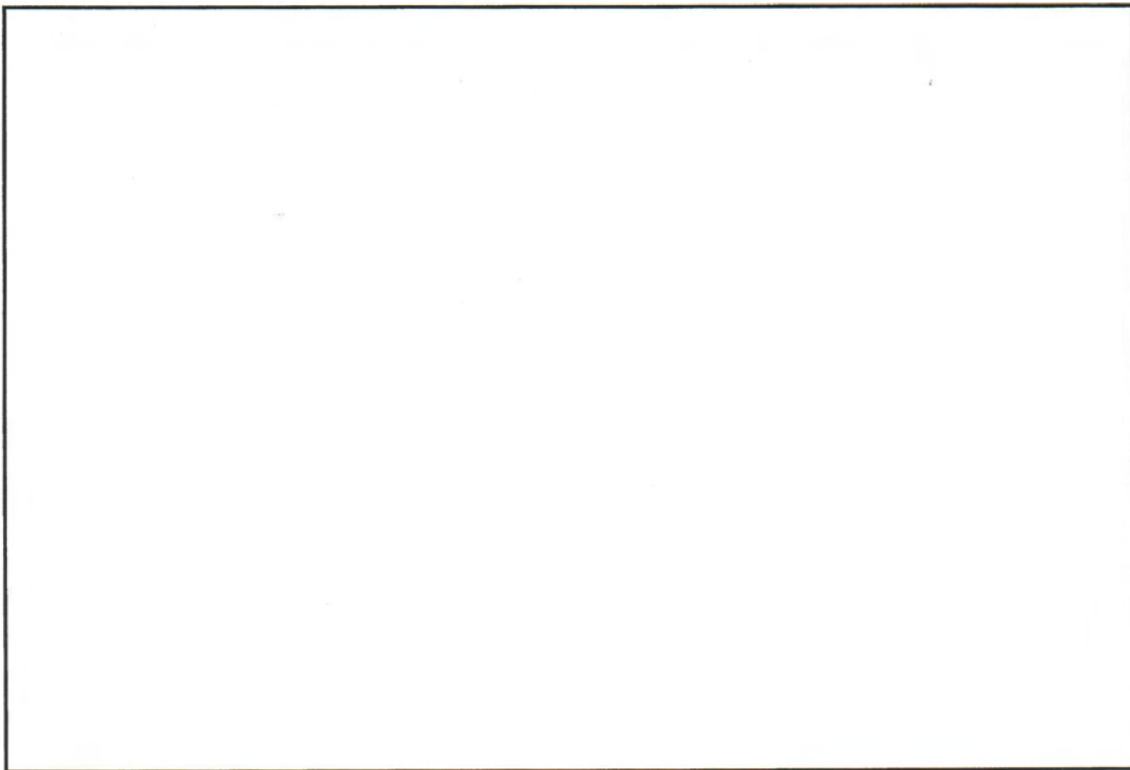
Type tiltak:.....

Totale anleggskostnader:.....Søknadsbeløp: _____

Eventuell restfinansiering:.....

Dekning av eventuell restfinansiering:.....

Oversiktskart/skisse som viser hvor prosjektet er lokalisert. (Før på nordpil, nødvendige steds- og vegnavn, vegnr., skoler, butikk, boligområder o.l).



Målestokk 1:

Vedlegg 6

Råd for gjennomføring av idédugnad

Kommunale trafikksikkerhetsplaner:

Råd for gjennomføring av idédugnad

For å få et bredere grunnlag for utarbeidelse av tiltaksdelen i trafikksikkerhetsplanen, kan en form for idédugnad være et nyttig hjelpemiddel. Nedenfor er gitt noen råd for hvordan en slik dugnad kan organiseres. Det er i utgangspunktet ikke forutsatt at det skal leies inn profesjonell (ekstern) prosesskompetanse, men at en benytter kommunens egne ressurser både til planlegging og gjennomføring.

Deltakere på idédugnaden

Alle de viktige aktørene i trafikksikkerhetsarbeidet i kommunen bør være representert (konferer kapittel 3.2 side 5). I mindre og mellomstore kommuner vil det kunne være mulig å invitere deltakere fra mange foreninger/lag/kjøreskoler/busselskap i tillegg til de som har et formelt ansvar i trafikksikkerhetsarbeidet. En kan også trekke inn lokale ildsjeler som har engasjert seg i dette arbeidet. I større kommuner vil en måtte velge ut representanter for de ulike typer organisasjoner/lag/bedrifter. *Antall deltakere på idédugnaden bør helst ikke overskride 30.* Ved gruppearbeid vil dette gi 5 grupper med 6 deltakere i hver, noe som anses å være passe.

Tidsramme

Idédugnaden bør kunne avvikles i løpet av en ettermiddag/kveld (f.eks. i løpet av 5 timer). Dersom dugnaden legges til arbeidstiden, vil mange kunne bli forhindret fra å møte.

Organisering av dugnaden

Dugnaden kan bestå av 4 bolker:

- Fakta og rammer (1 time)
 - Problemanalyse (ulykkessituasjon) og status for/erfaringer fra trafikksikkerhetsarbeidet i kommunen
 - Handlingsrom for dugnaden («hva er det vi skal jobbe med her»)
- Hva er det vi ønsker å oppnå med planen (tiltakene)? (gruppearbeid, 1 time)
- Utvikling av idéer til tiltak (gruppearbeid, 1,5 timer)
- Avslutning/oppsummering – forslag til hvem som skal gjøre hva (0,5–1 time)

Punkt 1 må forberedes av administrasjonen. Under 1a fremlegges resultater fra gjennomførte registreringer og problemanalyser. Det redegjøres også for hvordan trafikksikkerhetsarbeidet drives i kommunen i dag, og hvilke erfaringer en har med dette. Når det gjelder *handlingsrommet* (punkt 1b) vil dette sannsynligvis være ulikt i større kommuner i forhold til små og mellomstore. I større kommuner vil det i hovedsak være snakk om generelle tiltak, rammebetingelser og organisatoriske tiltak. I mindre og mellomstore kommuner vil en i tillegg kunne ta med detaljerte tiltak knyttet til f.eks. utbedring av konkrete punkt på vegnettet.

Vedlegg 7

**Veiledende sjekklister
for kontroll av sikkerhet
på skoleveg.**



Statens vegvesen,
Vegkontorene

Veiledende sjekklister for kontroll av sikkerhet på skoleveg

Bakgrunn

Hvert år blir i størrelsesorden 1000 barn skadd eller drept i politirapporterte trafikkulykker. Omlag halvparten er sykkel- eller fotgjengerulykker. Mellom 10 og 20 % av alle trafikkulykker der barn er innblandet skjer på skoleveg.

Ved endring i lov om grunnskolen ble det innført obligatorisk skolestart for 6-åringene fra og med skoleåret 1997/98.

Sett i forhold til antall barn i de ulike aldersgrupper, er det hittil færre fotgjengerulykker blant 6-åringene enn 7-8-åringene. Det antas først og fremst å henge sammen med at 6-åringene i langt mindre grad enn de litt eldre barna ferdes på egen hånd. De fleste fotgjengerulykker blant 6- og 7-åringene inntreffer ved kryssing av kjørebane.

Ifølge en rapport fra Transportøkonomisk institutt om 6-åringene som fotgjengere (TØI, 314/1995) har 6-åringene et generelt utviklingsnivå som gjør at de i mye mindre grad enn 7-åringene har forutsetninger for å ferdes trygt i trafikken.

Det ble derfor i Norsk veg- og vegtrafikkplan 1998-2007 tatt sikte på å få utarbeidet sjekklister over risikomomenter langs grunnskoleelevers skoleveg som er av særlig betydning for 6-åringene. Det konkrete innholdet i listene har vært til høring på vegkontorene og til uttalelse i Samferdselsdepartementet som besvarte henvendelsen ved brev av 20. april i år.

Vedlagt følger veiledende sjekklister med kommentarer for kontroll av sikkerhet på skoleveg for 6-åringene. Listene tar utgangspunkt i fartsgrensene på de aktuelle strekningene.

VEILEDENE SJEKKLISTER FOR KONTROLL AV SIKKERHET PÅ SKOLEVEG

SKOLEVEG - FERDSEL LANGS BILVEG

| Fartsgrense (km/t) | Vegsystemutforming ved 6-åringers ferdsel alene - forslag |
|---------------------------|---|
| 80 | Gang- og sykkelveg, evt. fortau og særskilt fartsgrense 60 km/t |
| 70 | Gang- og sykkelveg, evt. fortau og særskilt fartsgrense 60 km/t |
| 60 | Gang- og sykkelveg, evt. fortau |
| 50 | Fortau, evt. fysisk fartsdemping og fartsgrense 40 km/t |
| 40 | Fortau, evt. fysisk fartsdemping eller bredere skuldre (kun ved moderat til lav trafikk) |
| 30 | Fysisk fartsdemping |

SKOLEVEG - KRYSSING AV BILVEG

| Fartsgrense (km/t) | Vegsystemutforming ved 6-åringers ferdsel alene - forslag |
|---------------------------|--|
| 80 | Planskilt kryssing, evt. signalregulering (separat gangfase) og særskilt fartsgrense 60 km/t |
| 70 | Planskilt kryssing, evt. signalregulering (separat gangfase), og særskilt fartsgrense 60 km/t |
| 60 | Planskilt kryssing, evt. signalregulering (separat gangfase), eller opphøyd gangfelt (belyst) og særskilt fartsgrense 40 km/t |
| 50 | Signalregulering (separat gangfase), evt. opphøyd gangfelt (belyst) og særskilt fartsgrense 40 km/t |
| 40 | Gangfelt (belyst) og fysisk fartsdemping, eller opphøyd gangfelt (belyst) |
| 30 | Fysisk fartsdemping |

UTFYLLENDE KOMMENTARER TIL SJEKKLISTENE

Listene er veiledende, og er basert på rene trafikksikkerhetsmessige vurderinger uten at det er tatt hensyn til for eksempel virkninger på den generelle framkommeligheten. Listene er derfor i utgangspunktet ment som et hjelpemiddel som kan bidra til å lette prioriteringen av ulike trafikksikkerhetstiltak for vegkontorene, fylkeskommuner og innen de enkelte kommuner.

Sjekklistene er ment som forslag til punkter for kontroll av sikkerhet på skoleveg når 6-åringene ferdes alene eller sammen med andre elever, og er ikke ment som nødvendige krav til vegsystemutforming. Organisert tilsyn under ferdsel langs skoleveg, skoleskys, trafikkopplæring/trening, påvirkning av andre trafikanters atferd, alternative ruter til korteste veg til skolen kan være like egnet som tiltak for sikrere ferdsel til skolen i så henseende.

Det er imidlertid viktig at ikke bare skolevegen, men også skoleområdet med de trafikale forhold som følger av blant annet skoleskys tas i betaktning. Vegdirektoratet vil her i løpet av 1998 utarbeide en eksempelsamling som viser hvordan slike sikringstiltak i skolenære områder kan utformes. Videre vil en rekke andre generelle tiltak kunne ha positiv effekt med hensyn til sikrere skoleveg:

- Eventuelt politiovervåking ved store fartsovertredelser
- Vegbelysning
- Bedret vintervedlikehold
- Variable fartsgrenser, eventuelt tidsbegrensede fartsgrenser
- Bedring av stoppsikt, reduksjon av sikthindre (fortrinnsvis i tråd med vegnormalens krav, håndbok 017)

I tillegg vil det være en rekke lokale forhold som det må tas hensyn til i denne sammenheng, og som gjør at sjekklistene kun er av veiledende karakter. Eksempelvis vil trafikkmengden (som listene ikke tar hensyn til generelt) kunne være en avgjørende faktor med hensyn til hvor sikker skolevegen er. På kommunale veger registreres normalt ikke antall kjøretøyer pr døgn målt som gjennomsnitt over året, ÅDT (ÅDT = Årsdøgntrafikk). Det er derfor ikke tatt hensyn til ÅDT i sjekklistene. Likeledes vil faktisk kjørefart være av interesse når det gjelder vurdering av sikkerheten. Trafikkmengden og andre lokale karakteristika (antall vegarbeid o.l.) bør derfor vurderes i samarbeid med erfarne planleggere før eventuelle tiltak (fysiske eller andre) iverksettes.

Listene kan være hjelpemidler ved gjennomføring av skolevegsundersøkelser og ved utarbeidelse av kommunale trafikksikkerhetsplaner.

Dersom det viser seg at skolevegene ikke er i overensstemmelse med de sikringstiltak som sjekklistene angir vil det være riktig å vurdere både mer langsiktige fysiske utbedringer, og mer kortsiktige tiltak som må vurderes i sammenheng med prioriteringen av bruken av sikkerhetsmidlene generelt i kommunen. Aktuelle tiltak kan være å etablere følgeordninger, utvide skoleskysordningen etc.



Statens vegvesen

Retur adresse:
Statens vegvesen
Vegdirektoratet
Postboks 8142 Dep.
0033 Oslo

Håndboka kan bestilles fra:

Statens vegvesen

Vegdirektoratet

Håndbokeekspedisjonen

Boks 8142 Dep

0033 Oslo

Tlf.: 22 07 35 00

Faks: 22 07 37 68

ISBN 82-7207-462-1