



HOVEDPLAN

TRAFIKKSIKKERHET 2024-2034

Vedtatt i kommunestyret 21.11.2024, sak 101/24.



Jevnaker
kommune

Innhold

1. INNLEDNING	5
1.1. Bakgrunn	5
1.2. Oppbygging av planen.....	6
2. RAMMER FOR TRAFIKKSIKKERHETSARBEIDET	6
2.1. Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2022-2025	6
2.2. Trafikksikkerhet i Akershus fylkeskommune.....	7
2.3. Ti-årsplan for trygging av skoleveien i Akershus	7
2.4. Kommuneplanens samfunnsdel 2022 – 2034	7
2.5. Hovedplan veg 2023-2030	7
2.6. Kunnskapsløftet.....	7
3. VISJON OG MÅLSETTING.....	7
3.1. Visjon.....	7
3.2. Mål.....	7
4. ORGANISERING AV TRAFIKKSIKKERHETSARBEIDET	8
4.1. Jevnaker kommunes rolle og ansvar	8
4.2. Andre aktører i trafikksikkerhetsarbeidet	8
4.2.1. Statens vegvesen	8
4.2.2. Fylkeskommunen.....	9
4.2.3. Trygg trafikk	9
4.2.4. Politiet	9
4.2.5. Lag, foreninger, bedrifter, skoler og barnehager	9
4.2.6. Helse.....	9
4.2.7. Eiendomseiere	10
5. TRAFIKKSIKKERHETSARBEID I VIRKSOMHETSOMRÅDENE	10
5.1. Kommuneledelsen	10
5.1.1. Kommunedirektørens ansvarsområde – Gjengitt fra Trygg trafikk malen (minstekrav) 10	
5.1.2. Kommunalsjefområde Oppvekst og kultur.....	11
5.1.3. Kommunalsjefområde Plan og samfunn.....	11
5.1.4. Kommunalsjefområde Helse og omsorg.....	11
5.1.5. Kommunalsjef for sentraladministrasjon.....	11
5.2. Barnehagene	11
5.2.1. Kriterier for barnehagene - Gjengitt fra Trygg trafikk malen (minstekrav).....	11
5.2.2. Trafikksikkerhet i barnehagenes planer.....	12

5.3.	Skolene.....	12
5.3.1.	Kriterier for skolene - Gjengitt fra Trygg trafikk malen (minstekrav)	12
5.3.2.	Trafikksikkerhet i lokal læreplan i nye og gamle fag	13
5.3.3.	Trafikksikkerhet i andre deler av skolens virksomhet	13
5.3.4.	Skoleskyss i Jevnaker kommune.....	14
5.3.5.	Saksgang ved søknad om skoleskyss på grunn av særlig farlig eller vanskelig skolevei 15	
5.4.	Teknisk avdeling.....	16
5.4.1.	KRITERIER FOR TEKISK AVDELING – Gjengitt fra Trygg trafikk malen (minstekrav).....	16
5.4.2.	Vei – Egne tiltak.....	16
5.5.	Plan	16
5.5.1.	Planavdelingen– Gjengitt fra Trygg trafikk malen (minstekrav)	16
5.5.2.	Planavdelingen tiltak.....	16
5.6.	Kulturavdeling og flykningtjenesten	17
5.6.1.	Kultur – Gjengitt fra Trygg trafikk malen (minstekrav)	17
5.6.2.	Flykningtjenesten – Gjengitt fra Trygg trafikk malen (minstekrav).....	17
5.7.	Helse og omsorg	17
5.7.1.	Kommunelegen – Gjengitt fra Trygg trafikk malen (minstekrav).....	17
5.7.2.	Kommunelegen og legenes tiltak.....	17
5.7.3.	Helsestasjonen – Gjengitt fra Trygg trafikk malen (minstekrav)	17
5.7.4.	Helsestasjonens tiltak	17
5.7.5.	Hjemmetjenestens og tilrettelagte tjenester – Gjengitt fra Trygg trafikk malen (minstekrav).....	17
6.	Registrering og problemanalyse.....	18
6.1.	Beskrivelse av kommunen.....	18
6.2.	Ulykkessituasjonen.....	20
6.2.1.	Generelt.....	20
6.2.2.	Trafikkulykker som ikke inngår i statistikken.....	20
6.2.3.	Statistikk	20
7.	Kommunens virkemidler.....	24
7.1.	Trafikantrettede tiltak	24
7.2.	Organisatoriske tiltak	25
7.3.	Fysiske tiltak	25
8.	Satsingsområder og tiltak i planperioden	26

8.1.	Satsningsområder i planperioden	26
8.1.1.	Barn	26
8.1.2.	Ungdom	26
8.1.3.	Andre trafikantgrupper	27
8.1.4.	Årlige, trafikantrettede tiltak	27
8.1.5.	Organisatoriske tiltak i kommunen.....	27
8.2.	Tiltak på Riks- og fylkesvegnettet.....	28
8.3.	Tiltak på kommunalt vegnett.....	29
8.3.1.	Vurderingskriterier for fysiske tiltak.....	29
9.	Administrative og budsjettmessige konsekvenser	29
9.1.	Tilskudd til kommunale trafikksikkerhetstiltak.....	29
9.2.	Kommunale bevilgninger	29
10.	Referanser	30

1. INNLEDNING

Arbeidet med en ny utforming av trafikksikkerhetsplanen er gjennomført høsten 2024. Planen er utformet som en temaplan. Formålet med en kommunal trafikksikkerhetsplan er å synliggjøre kommunens ansvar og satsing på området, koordinere og øke kommunens innsats i trafikksikkerhetsarbeidet. Planen skal bidra på veien mot nullvisjonen og for å få flere til å gå og sykle. Planen er også en forutsetning for å kunne søke om fylkeskommunal støtte til trafikksikkerhetstiltak og er nært tilknyttet arbeidet med å sertifisere Jevnaker som trafikksikker kommune. En trafikksikkerhetsplan er en viktig forutsetning for å forankre trafikksikkerhetsarbeidet i hele kommunens organisasjon.

Planen er utarbeidet av en tverrfaglig intern arbeidsgruppe bestående av representanter fra Plan og samfunn.

1.1. Bakgrunn

Grunnlaget for trafikksikkerhetsarbeidet i Norge er Nullvisjonen – et siktemål om at ingen skal bli drept eller hardt skadd i trafikken. Ved Stortingets behandling av Nasjonal transportplan (NTP) 2025-2036 ble det besluttet et delmål på veien mot Nullvisjonen, innen 2030 maksimalt skal ha 50 drepte i veitrafikken. Hovedmål er fortsatt at ingen skal omkomme i veitrafikken i 2050.

Utvalg av sitater fra NTP kapittel 10 (Stortinget, 2024):

«Økning i antall drepte og hardt skadde på norske veier de to siste årene. Tall fra Statens vegvesen viser at 110 personer omkom i veitrafikken i 2023»

«Høy fart, uoppmerksomhet og kjøring i ruspåvirket tilstand er hovedfaktorer til en stor andel av dødsulykkene, og at regjeringens virkemidler for å nå målet om antall drepte i 2030 blant annet er en økt satsing på kontroller og ATK, både på punkt og strekning, i tillegg til kontroll av kjøretøyenes tilstand, kampanjevirkosomhet og utbedring av farlige trafikkpunkt»

Det er behov for betydelig fokus og innsats for å nå delmålet for 2030, og i praksis må hver kommune helst ligge 0 drepte i sitt område (nærmere 0 enn 1), for alle vegkategorier, for at dette målet nås nasjonalt.

Ansvar for trafikksikkerheten ligger både hos trafikanter og myndigheter. Hovedgrepene i trafikksikkerhetsarbeidet er tiltak rettet mot trafikanter og innen vei- og trafikksystemet. I dette arbeidet er det viktig å samordne de sentrale aktørenes innsats. Her har både fylkeskommunen, kommunene og organisasjoner en viktig rolle.

Kommunenes ansvar for trafikksikkerheten er i stor grad knyttet til utformingen av et trygt lokalmiljø, til beskyttelse av myke trafikanter, fotgjengere og syklister, slik at befolkningen kan bevege seg trygt i sine nabolag. I tillegg til kommunens rolle som veiholder, er trafikksikkerhet også knyttet til kommunens ansvar som plan- og bygningsmyndighet, skole- og barnehageeier, andre kommunale virksomheter (tjenester, kultur, helse...), transportør, kjøper av transporttjenester og som arbeidsgiver.

1.2. Oppbygging av planen

Planen er delt i to deler, en strategidel og en handlingsdel. Strategidelen gjelder for hele planperioden og inneholder overordnede målsetninger og satsningsområder for trafikksikkerhetsarbeidet i kommunen, samt en oversikt over tilgjengelig statistikk over ulykker på vegnettet i kommunen. Handlingsdelen er en detaljert tiltaksplan som revideres hvert år i takt med kommunens økonomiplan/budsjettarbeid.

Planen er en oppdatering av den forrige planen som gikk ut etter 2021. Den forrige planen ble påbegynt i 2017 og gjaldt for 2018-2021.

2. RAMMER FOR TRAFIKKSIKERHETSARBEIDET

2.1. Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2022-2025

(Statens Vegvesen m.fl., 2022)

Ambisjoner og prioriteringer i trafikksikkerhetsarbeidet er presentert i Meld. St. 20 (2020-2021) Nasjonal transportplan 2022-2033 (NTP). Tiltaksplanen er utformet av Statens vegvesen, politiet, Helsedirektoratet, Utdanningsdepartementet, Trygg Trafikk, fylkeskommunene og åtte storbykommuner.

Den inneholder en konkretisering av virkemidler i forhold til Nasjonal transportplan.

Det er en ambisjon at det innen 2030 maksimalt skal være 350 drepte og hardt skadde i veitrafikken, hvorav maksimalt 50 drepte. Ingen skal omkomme i veitrafikken i 2050. Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025 viser 179 tiltak, og det legges opp til at disse skal følges opp gjennom planperioden.

Spesifikt for kommunene har planen en målsetning om at 200 kommuner skal være godkjent trafikksikker kommune innen 1. januar 2026, per 31.12.21 var 130 kommuner og en bydel i Oslo godkjent som trafikksikker kommune.

Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg skal få frem hvilke utfordringer vi står ovenfor i forhold til dette arbeidet, og hvilke tiltak som i planperioden vil bli gjennomført for å nå regjeringens mål.

Tiltaksplanen inneholder en kort oversikt over det kommunale nivået i trafikksikkerhetsarbeidet i Norge.

Gjennom Nasjonal tiltaksplan på veg fremkommer det følgende kompetansemål for elever i grunnskolen:

- Etter 2.trinn: Øve på trygg ferdsel i trafikken
- Etter 4.trinn: Forstå og følge regler i trafikken
- Etter 10.trinn: Vurdere risiko og sikkerhet ved ulike uteaktiviteter. Forstå og gjennomføre sporløs og trygg ferdsel

Dette bør sammen med kompetansemålene i kunnskapsløftet 2020 (se 2.6) flettes inn i lokale læreplaner.

2.2. Trafikksikkerhet i Akershus fylkeskommune

Akershus fylkeskommune har vært involvert i utarbeidelsen av nasjonal trafikksikkerhetsplan, og har ikke noe eget trafikksikkerhetsutvalg per nå.

De gir tilskudd til kommuner for å lage trafikksikkerhetsplaner, sertifisere seg som trafikksikker kommune, arrangementer og kampanjer samt mindre tiltak ved skoler og på skolevei.

2.3. Ti-årsplan for trygging av skoleveien i Akershus

Arbeid pågår i FK og en omfattende fremdrift har mål på ferdigstilling i november 2025.

(Akershus fylkeskommune, 2024)

2.4. Kommuneplanens samfunnsdel 2022 – 2034

(Jevnaker kommune, 2024)

Planen har et sterkt fokus på blant annet tettstedsutvikling, bolyst og attraktivitet, levekår, samferdsel og klima. Dette bidrar til et godt grunnlag for å videreutvikle en kommune der avstandene ikke er for store slik at mange har tilgang til daglige tjenester uten bruk av bil. Potensialet for økt ferdsel for gående og syklende vurderes som svært stort. En nøkkelfaktor for å få utløst potensialitet er å komplettere et helhetlig gang- og sykkelvegnett, samt gjøre det mer attraktivt å bruke det som er i utbygging og saksbehandling (mer attraktivt å gå/sykle eller mindre å kjøre = mer gå/sykling).

2.5. Hovedplan veg 2023-2030

Hovedplan veg (Jevnaker kommune) har 5 hovedmål, hvorav hovedmål nummer to lyder «Vegen skal være trygg å ferdes på for alle trafikanter». De øvrige hovedmål og delmål bidrar også til trafikksikkerhet, da det går mye på vedlikehold og tilrettelegging for myke trafikanter.

2.6. Kunnskapsløftet

(Utdanningsdirektoratet)

Skolen har et ansvar for trafikkopplæringen i henhold til kompetansemålene i Kunnskapsløftet 2020. Kunnskapsløftet er en reform som ble innført fra skolestart 2006, og oppdatert i kunnskapsløftet 2020. Nye læreplaner ble iverksatt i grunnskolen 2020-2021, hvor trafikkopplæringen er videreført med kompetansemål i kroppsøvfingsfaget.

3. VISJON OG MÅLSETTING

3.1. Visjon

Jevnaker kommune har følgende visjon for sitt trafikksikkerhetsarbeid:

- **I Jevnaker kommune skal det være trygt å ferdes for alle.**

Visjonen gir uttrykk for et ønske og en ambisjon om både å redusere antall skadde og drepte i trafikken og skape trafikkmiljøer som ikke gir unødig engstelse for trafikanter og deres pårørende.

3.2. Mål

Jevnaker kommune har følgende mål for sitt trafikksikkerhetsarbeid for årene 2024 – 2034:

- Ingen drepte
- Ingen skal bli drept eller skadd på vei til eller fra barnehage eller skole.
- Flere skal gå eller sykle til skole, barnehage, fritidsaktiviteter og jobb
- Det skal vektlegges å sikre et sammenhengende og trafikksikkert gang- og sykkelveinett.
 - o Alle nye utbyggings- og planområder skal ivareta på sitt område og det som er en naturlig del av sammenhengende GS-nett. Samt kobling mot eksisterende der det er koblinger som mangler.
- Det tverrfaglige samarbeidet for å redusere antall skadde og drepte i trafikken skal styrkes, både internt i kommunen og i forhold til eksterne samarbeidspartnere, herunder lag og foreninger.

4. ORGANISERING AV TRAFIKKSIKKERHETSARBEIDET

4.1. Jevnaker kommunes rolle og ansvar

Kommunen har et allsidig ansvar innenfor trafikksikkerhetsarbeidet. Kommunens ansvar for trafikksikkerhet er i stor grad knyttet til et trygt lokalmiljø, slik at befolkningen kan bevege seg trygt i sitt nærmiljø. Tilrettelegging for myke trafikanter som fotgjengere og syklister er sentralt. Gjennom arealplanleggingen legger kommunen premisser for trafikktutviklingen fremover. Kommunens rolle som vegholder innebærer at kommunen har ansvar for planlegging, drift- og vedlikehold av det kommunale vegnettet. I tillegg er trafikksikkerhet knyttet til kommunens ansvar for forebyggende helsearbeid, som skole- og barnehageeier, transportør og transportkjøper og som arbeidsgiver. Trafikksikkerhetsplanen tillegger alle kommunens organisasjonsområder oppgaver. For best mulig samhandling mellom organisasjonsområdene er det opprettet en tverrfaglig arbeidsgruppe som har som hovedoppgave å følge opp trafikksikkerhetsplanen. Eksterne samarbeidsaktører involveres i arbeidet ved behov.

4.2. Andre aktører i trafikksikkerhetsarbeidet

I trafikksikkerhetsarbeidet er det mange aktører med samme mål – å redusere antallet skadde og drepte personer i trafikken. Godt samarbeid er et kriterium for å lykkes. Dette kapittelet beskriver kort de viktigste samarbeidspartnere i trafikksikkerhetsarbeidet i Jevnaker.

4.2.1. Statens vegvesen

Statens vegvesen er nå organisasjonsmessig organisert mer mot fag og type oppgaver enn den tidligere mer geografiske strukturen. Det er derfor ikke fylkesavdelinger på samme måte som tidligere, men Statens vegvesen er nå i mindre grad enn før en vegeier og større grad enn før en fagmyndighet. Fylkeskommunen eier og drifter nå de fleste hovedveger med unntak av Europa og riksveger som Statens vegvesen fortsatt eier og drifter. Tidligere eide fylket fylkesveger, men Statens vegvesen styrte og driftet de på vegne av fylkene.

Statens vegvesen har ansvaret for:

- planlegge, bygge og vedlikeholde riks- og europaveiene.
- gjennomføre verkstedkontroll, ulike former for kjøretøykontroll, kontroll av kjøre- og hviletid og bilbeltekontroll
- gjennomføre førerprøver og kjøreskoletilsyn
- utarbeide retningslinjer og bestemmelser for veiutforming, veitrafikk, føreropplæring og kjøretøy
- bistå fylkeskommunene og kommunene med faglige råd om trafikksikkerhet

E16 er eneste europavei i Jevnaker kommune, og den gamle E16 er i vegvesenets eie inntil fylke tar over.

4.2.2. Fylkeskommunen

Akershus fylkeskommune har ansvaret for:

- planlegge, bygge og vedlikeholde fylkesveiene.
- planlegge og finansiere skoleskyss.
- samordne kommunene og dele ut trafikksikkerhetsmidler til trafikksikkerhetsprosjekter i sitt område
- Kollektivtransport, TT-kort, Transportløyver og Samferdselsplanlegging

Kommunens administrasjon melder fortløpende inn utfordringer og mangler langs fylkesvegnettet til fylkeskommunen. Denne dialogen danner grunnlag for både løpende vedlikeholdstiltak, grep og justeringer for å bedre sikkerheten langs vegnettet, samt større investeringstiltak ved behov. I forbindelse med rullering av Handlingsprogram for fylkesveger og Handlingsplan for trafikksikkerhet for Akershus fylke kommer kommunen med innspill basert på meldinger og observasjoner av behov. Innspillene behandles politisk.

4.2.3. Trygg trafikk

Trygg Trafikk er en landsomfattende, uavhengig organisasjon for det frivillige trafikksikkerhetsarbeidet, og skal fungere som et bindeledd mellom de frivillige aktørene og de offentlige myndighetene som har ansvar for trafikksikkerheten. Organisasjonen har et særlig ansvar for trafikkopplæring og informasjon.

Trygg Trafikks arbeidsområder omfatter i hovedtrekk

- å gi trafikkfaglig og pedagogisk bistand til barnehager, skoler, lærerhøgskoler og foreldre for å sikre at trafikkopplæringen og trafikkopdragelsen blir best mulig.
- å spre informasjon om trafikksikkerhet til ulike målgrupper
- å være en aktiv pådriver i trafikksikkerhetsarbeidet overfor beslutningstakere og myndigheter
-

4.2.4. Politiet

Politiet har særlig ansvar for overvåkning og kontroll av atferden til trafikantene. Politiet arbeider også forebyggende ved besøk til skoler og deltakelse i ulike kampanjer og aksjoner. Både UP og det lokale politidistriktet og kommunal politikontakt er viktige i trafikksikkerhetsarbeidet.

4.2.5. Lag, foreninger, bedrifter, skoler og barnehager

Engasjement fra lokalbefolkningen er viktig. Gjennom henvendelser fra enkeltpersoner, lag, foreninger, skoler og barnehager får kommunen viktige innspill i trafikksikkerhetsarbeidet. Et sted/område kan ha høy ulykkesrisiko selv om det ikke har inntruffet noen ulykke der. Slike steder framkommer ikke på noen ulykkesstatistikk, og det er derfor viktig at kommunen får informasjon om disse stedene på annen måte.

4.2.6. Helse

Helsedirektoratet har ansvar for å følge situasjonen i befolkningens helsetilstand og utviklingen i helsetjenesten, og skal:

- drive rådgivning mot sentrale myndigheter, inkludert kommunene
- sikre oppdatert kunnskap om ulykker som medfører personskader
- videreutvikle det lokale og regionale skadeforebyggende arbeidet, og styrke samarbeidet mellom ulike aktører.

I kommunene knyttes helsetjenesten til arbeidet med trafiksikkerhet blant annet gjennom Lov om kommunale helse- og omsorgstjenester og Lov om folkehelsearbeid. Kommunens helsetjeneste har både rett og plikt til å medvirke overfor andre offentlige organer hvis planlegging har betydning for helseforholdene. Dette kan for eksempel gjelde i forbindelse med konsekvensutredninger.

Av folkehelseloven følger at fylkeskommunen har et ansvar for sektorovergripende folkehelsearbeid og skal understøtte kommunenes arbeid innen folkehelse.

4.2.7. Eiendomseiere

Som eier eller disponert av eiendom med avkjørsel til veg eller gang -og sykkelveg, har man ansvar for å sørge for fri sikt, jf. Vegloven § 31 og § 43. God sikt er en forutsetning for å oppdage gående og syklende som krysser avkjørsler. En tidligere temaanalyse av sykkelulykker viste at dårlig sikt var en medvirkende faktor i over 30% av dødsulykkene på sykkel. Derfor er klipping av hekk og busker et viktig bidrag for å unngå ulykker i nærområder.

Det henvises til statens vegvesens veileder for fri sikt i avkjørsel, og denne skal/bør ligge som vedlegg/dokument på vegg/trafikk på Jevnaker kommunes hjemmeside.

5. TRAFIKKSIKKERHETSARBEID I VIRKSOMHETSOMRÅDENE

5.1. Kommuneledelsen

5.1.1. Kommunedirektørens ansvarsområde – Gjengitt fra Trygg trafikk malen (minstekrav)

Kommunedirektøren skal sammen med kommunens øvrige øverste ledelse sørge for at:

- Kommunen har forankret ansvaret for trafiksikkerhetsarbeidet hos ordfører og Kommunedirektøren. Delansvar kan delegeres.
- Kommunen har et utvalg med ansvar for trafiksikkerhet.
- Kommunen har innarbeidet trafiksikkerhet i HMS/internkontrollsystemet som inneholder regler for reiser og transport i kommunens regi, og ved kjøp av transporttjenester.
- Trafiksikkerhet er et årlig tema i kommunens partssammensatte utvalg.
- Kommunen har oppdatert oversikt over trafikkulykker og trafikkuhell (materiellskader) i kommunen.
- Trafiksikkerhet er en del av kommunens folkehelsearbeid.
- Kommunen har en trafiksikkerhetsplan. Planen har rullerings- og rapporteringsrutiner. Planen ivaretar både trafikantertede og fysiske tiltak.
- Kommunen har et godt system for å behandle søknader om skyss pga. særlig farlig skolevei.
- Kommunens trafiksikkerhetsarbeid følges opp i de enkelte kommunalsjefområder.

En kommune som ønsker å bli godkjent må ha oppfylt alle kriteriene.

I tillegg må følgende kunne dokumenteres skriftlig:

- Skriftlig dokumentasjon fra rådmannen om at alle kriteriene er oppfylt
- Kommunens trafiksikkerhetsplan
- Retningslinjer for ansattes ferdsel i trafikken (i tjeneste)
- Rutiner for kjøp av transporttjenester
- Dokumentasjon tilhørende hver av sektorene (ikke gjengitt resten av listen på 7 punkter/sektorer da de kommer igjen for delkapitler pr. sektor)

5.1.2. Kommunalsjefområde Oppvekst og kultur

Det er utarbeidet egne sjekklister for hvordan man skal jobbe med trafiksikkerhet og trafikkopplæring i henholdsvis barnehager og skoler. Det er kommunalsjef for Oppvekst i samarbeid med barnehageledere, rektorer og inspektører som skal påse at de ulike punktene følges opp i barnehagene og på skolene.

5.1.3. Kommunalsjefområde Plan og samfunn

Plan og samfunn sitter med flere av de planmessige og praktiske oppgavene knyttet til fysiske trafiksikkerhetstiltak og forbindelser opp mot FTU og Statens vegvesen.

Kommunen skal jobbe for godkjenning som «Trafiksikker kommune» først i 2025, deretter hvert tredje år i forkant av at sertifiseringen som trafiksikker kommune går ut. **Det er trygg trafikk som godkjenner trafiksikker kommune.**

Kommunalsjef for plan og samfunn tar ansvar for at «kommunen har et utvalg med ansvar for trafiksikkerhet», ref. minstekrav i veilederen til trygg trafikk gjengitt i 5.1.1 Dette utvalget kan være administrativt eller politisk.

Å opprette et administrativt utvalg med kommunens mest egnede ressurser, tverrfaglig, eller innlemme det i **Planforum**. Der bør minimum representanter fra skole, barnehage, helse, plan og veg være med.

5.1.4. Kommunalsjefområde Helse og omsorg

Innenfor helseområdet ligger et særskilt ansvar til kommunelegen og helsestasjonen. I tillegg legges det et ansvar på hjemmetjenesten og tilrettelagte tjenester som bruker bil og ferdes i trafikken i sitt daglige arbeid.

5.1.5. Kommunalsjef for sentraladministrasjon

Bistå fagavdelingene med kommunikasjon til publikum. Dette punktet er viktig.

5.2. Barnehagene

5.2.1. Kriterier for barnehagene - Gjengitt fra Trygg trafikk malen (minstekrav)

Trafiksikkerhet i barnehagen

- Barnehagens trafikkopplæring integreres som en del av omsorgs- og opplæringsarbeidet og nedfelles i barnehagens årsplan.

- Barnehagen stiller krav til busselskap og drosjer om belter og trafikksikker atferd ved kjøp av transporttjenester.
- Barnehagens ansatte kjenner rutiner for håndtering av uforutsette faresituasjoner og hendelser på turer.
- Barnehagen har utarbeidet rutiner for å ivareta sikkerheten på turer til fots, med bil eller kollektivtransport.

Trafikkopplæringen i barnehagen

- Barna lærer trafikkregler for fotgjengere.
- Barna lærer om bruk av sansene sine i trafikken.
- Barna lærer om bruk av bilbelte, sykkelhjelme og refleks.

Samarbeid mellom barnehage og hjem

- Barnehagen har rutiner for å ivareta barnas sikkerhet ved barnehagens parkeringsplass og port. Disse gjennomgås årlig med foreldre og ansatte.
- Barnehagen påvirker foreldrene til å sikre barna på vei til og fra barnehagen.
- Trafikksikkerhet og trafikkopplæring er et årlig tema på foreldremøter.

For å bli godkjent må følgende dokumentasjon foreligge elektronisk:

- Skriftlig bekreftelse fra styrer på at alle kriteriene er oppfylt
- Årsplan hvor trafikk er integrert
- Rutiner for turer til fots, med bil eller kollektivtransport
- Oversikt som viser at trafikk er et tema på foreldremøter
-

Dokumentasjonen sendes elektronisk til kommunens oppvekstsjef/barnehagesjef og kommunens koordinator for Trafikksikker kommune.

5.2.2. Trafikksikkerhet i barnehagens planer

Barnehagen skal bidra til at barna "lærer å orientere seg og ferdes trygt", Forskrift om rammeplan for barnehagens innhold og oppgaver (Kunnskapsdepartementet, 2017).

Den enkelte barnehage tilpasser i sitt planverk hvordan de jobber med trafikkopplæring ut ifra de muligheter barnehagens beliggenhet og nærområde gir. (årsplan og eventuelt andre planer), men de må minimum dekke punkter fra veilederen til trygg trafikk gjengitt i kapittel 5.2.1.

5.3. Skolene

5.3.1. Kriterier for skolene - Gjengitt fra Trygg trafikk malen (minstekrav)

Hovedpunkter er gjengitt minstekrav som skal oppfylles fra Trygg trafikk sin mal, underpunkter til hovedpunkt er hvordan det løses Jevnaker i praksis.

Trafikksikkerhet i skolen generelt

- Skolen gir, i samarbeid med FAU, anbefalinger til foresatte om sykling til skolen.

- Skolen har utarbeidet rutiner for å ivareta sikkerheten på turer til fots, på sykkel, i bil og med kollektivtransport i skolens regi.
- Skolen har gode rutiner for at planene blir fulgt av de ansatte.

Trafikkopplæringen i skolen

- Skolen har integrert trafikkopplæring i lokal læreplan/ årsplan i tråd med kunnskapsløftets kompetansemål.

Samarbeid mellom skole og hjem

- Skolens læreplan for trafikk er årlig tema på foreldremøte.
- Foreldre blir involvert i skolens trafikksikkerhetsarbeid for eksempel gjennom Foreldrenes arbeidsutvalg (FAU).

For å bli godkjent må følgende dokumentasjon foreligge elektronisk:

- Skriftlig bekreftelse fra rektor på at alle kriteriene er oppfylt
- Årsplan hvor trafikk er integrert
- Rutiner for turer til fots, med sykkel, bil og kollektivtransport
- Oversikt som viser at trafikk er et tema på foreldremøter

Dokumentasjonen sendes elektronisk til kommunens oppvekstsjef og kommunens koordinator for Trafikksikker kommune.

5.3.2. Trafikksikkerhet i lokal læreplan i nye og gamle fag

Mål for opplæringen er at eleven skal kunne:

- Følge trafikkregler for fotgjengere og syklister (kroppsøving, etter 4.trinn).
- Praktisere trygg bruk av sykkel som fremkomstmiddel (kroppsøving, etter 7.trinn).
- Gjøre greie for hvordan trafikksikkerhetsutstyr hindrer og minsker skader ved uhell og ulykker (naturfag, etter 10.trinn).
- Gjøre rede for begrepene fart og akselerasjon, måle størrelsene med enkle hjelpemidler og gi eksempler på hvordan kraft er knyttet til akselerasjon (naturfag, etter 10.trinn).
- Gjøre rede for hvordan bruk av rusmidler kan føre til helseskader, og drøfte hvordan den enkelte og samfunnet kan forebygge helseskadene (naturfag, etter 10.trinn).

Målene er basert på Trafikksikker skole 1.-7. trinn - Veileder (Trygg trafikk, 2024).

Revisjon gjøres ved behov ved senere versjoner av kunnskapsløftet og/eller, neste revisjon av det er per nå ikke kjent.

De nye fagene folkehelse, livsmestring og bærekraftig utvikling gir gode muligheter for en bredere måte å drive trafikkopplæring på.

5.3.3. Trafikksikkerhet i andre deler av skolens virksomhet

Trafikksikkerhet skal være tema på minst ett elevrådsmøte i vinterhalvåret.

Skolefritidsordningen (SFO) kan være en god læringsarena for trygg ferdsel i og ved trafikk, og det er en mulighet som bør benyttes i planleggingen av SFO.

Etablering av «Hjertesoner» rundt skoler skal vurderes der det skal gjøres tiltak som påvirker den trafikale strukturen i skolenes nærområde.

5.3.4. Skoleskyss i Jevnaker kommune

Elever i grunnskole, videregående skole og privatskole har rett til skoleskyss dersom man bor over en viss avstand fra skolen eller har en særlig farlig eller vanskelig skolevei. Dersom man er funksjonshemmet eller midlertidig skadet eller syk, har man også rett til skyss til og fra skolefritidsordningen (SFO).

Avstanden mellom skole og hjem må overstige

- 2 kilometer for grunnskolens 1. årstrinn
- 4 kilometer for grunnskolens 2. til 10. årstrinn
- 6 kilometer for videregående skole

Avstanden måles fra dør til dør og langs korteste farbare veg eller gang- og sykkelsti. Er man elev i grunnskolen og har en spesielt farlig eller vanskelig skolevei, har man rett til fri skoleskyss uavhengig av hvor stor avstanden er. Dette gjelder også hvis man er funksjonshemmet eller midlertidig skadet eller syk. Går man på privatskole, har man rett til skoleskyss bare innenfor grensene av den kommunen/fylkeskommunen der man bor.

I Jevnaker kommune har man for tiden vedtak om skoleskyss grunnet vanskelig eller farlig skolevei for 36 elever. Samtlige av disse går på Toso skole. Hovedårsaken til vedtak om skoleskyss var dårlig tilrettelagte kryssinger av E16 som skolevei. Eksempelvis måtte elever fra Nesbakken krysse E16 tre ganger i morgenrush for å komme seg til skolen. Behovet for skoleskyss for disse elevene anses som ikke lenger aktuelt, siden ny E16 og avlastet veg er på plass. Dette fordi man nå har redusert hastighet og utbedrede krysningspunkter på hele strekningen der skolebarna må krysse vegen fra Toso til krysningen over mot Nesbakken. Det gamle vedtaket er gått ut i tid. Hvis aktuelt gjøres nye vurderinger dersom noen mener å ha grunner for skoleskyss fortsatt. De må da søke ordinært som beskrevet under.

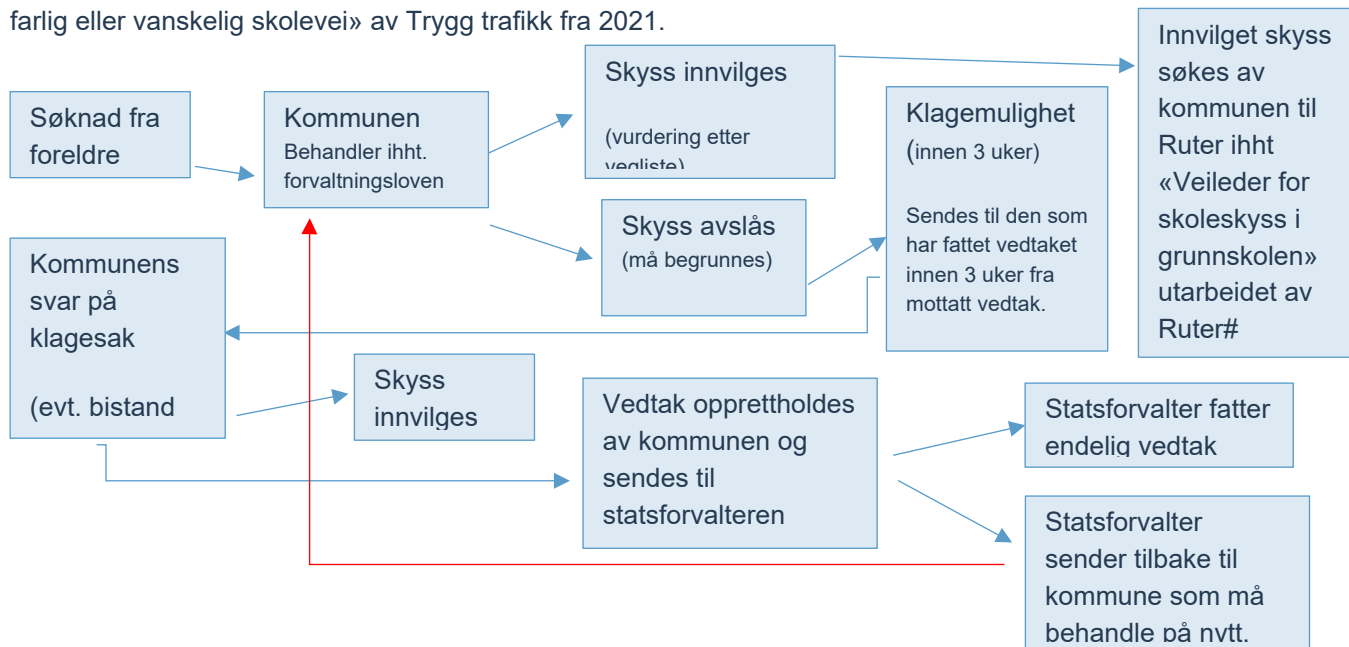
Det vil være naturlig å ta en ny gjennomgang og evaluering av skoleveier i forbindelse med ferdigstilling av avlastet veg ved hjelp av et sammensatt utvalg. Utvalgets konklusjoner kan deretter fremmes til kommunestyret for et vedtak, slik at dette kan benyttes som grunnlag for fremtidige skyssvurderinger.

I forhold til skoleskyss er det viktig at man får innarbeidet gode holdninger og rutiner på et tidlig tidspunkt. Det er mange måter å gjøre dette på, og en god kommunikasjon mellom skole, transportør og hjemmene er viktig når elevene begynner å benytte seg av skoleskyss. Eksempler på tiltak som kan gjennomføres er organisering av prøveturer med buss der elevene lærer å bruke setebelte, etablering av fadderordninger der eldre elever lærer de yngre om adferd på bussholdeplass og i bussen, og informasjon til foreldre om at de har anledning til å reise sammen med barna den første uken for å få elevene til å føle seg trygge på situasjonen. I tillegg er det viktig at man ved bruk av drosje ser til at det blir brukt riktig sikringsutstyr, og at det ved bestilling av

transport til skoleturer stilles krav om setebelter i alle seter og alkolås i bussen. I tillegg bør det være et krav om serviceinnstilte sjåførere.

5.3.5. Saksgang ved søknad om skoleskyss på grunn av særlig farlig eller vanskelig skolevei

For mer detaljert veiledning, se «VEILEDER TIL FORELDRE OG SAKSBEHANDLERE Særlig farlig eller vanskelig skolevei» av Trygg trafikk fra 2021.



Jevnaker kommune har et skjema som kan brukes for søknad om skoleskyss.

<https://www.tryggtrafikk.no/barnehage-og-skole/skole-og-trafikksikkerhet/>

Liste med trafikkfarlige skoleveger. Da kan de fleste saker avgjøres raskt ut ifra kjente og offentlige lister, mer spesielle saker med særegne forhold behandles mer ordentlig. Denne listen utarbeides av administrasjon og sendes til kommunestyret for vedtak.

Søknad for en elev, skal behandles av administrasjon ved den enkelte skole, og ber ved behov om bistand av andre deler av kommunen eller eksterne. Vedtak for enkeltsøknader er administrative vedtak. Hvis administrasjonen er usikker, kan eventuelt kommunestyret bes ta stilling om hele eller deler av en sak.

Hvis definert som farlig i liste, kan skolen selv bare innvilge uten videre prosess. Hvis søknad innvilges utenfor predefinert vegliste vurderes om det er en spesiell sak eller om vegen skal inn på lista.

Etter Jevnaker kommune har behandlet søknad for elev(er), må de etter gjeldende rutiner søke til ruter om den skyssen de har vedtatt. For at ruter skal kunne planlegge og iverksette skyss, har ruter en frist for at søknaden skal være sendt dem innen 20. juni for å garantere behandling før skolestart. (Ruter#, 2024)

5.4. Teknisk avdeling

5.4.1. KRITERIER FOR TEKISK AVDELING – Gjengitt fra Trygg trafikk malen (minstekrav)

- Kommunen har utarbeidet prioriteringsliste for fysiske trafikksikkerhetstiltak på kommunal vei.
- Kommunen har utarbeidet prioriteringsliste for trafikksikkerhetstiltak på fylkes- og riksvei.
- Kommunen har rutiner for å søke fylkeskommunale midler til fysiske trafikksikkerhetstiltak.
- Kommunen har rutiner for rydding av snø og fjerning av vegetasjon på skoleveien.
- Kommunen har rutiner for å kvalitetssikre trafikksikkerheten i forbindelse med anleggsvirksomhet i kommunen.
- Kommunen har utarbeidet rutiner for håndtering av innspill på trafikksikkerhetstiltak fra andre etater, organisasjoner og publikum.

5.4.2. Vei – Egne tiltak

- Har rutiner for snørydding på skoleveier i hovedplan vei.
- Skal kvalitetssikre trafikksikkerheten i forbindelse med anleggsvirksomhet i kommunen
- Skal sørge for gjennomføring av vedtatte, prioriterte fysiske trafikksikkerhetstiltak på kommunal veg
- Skal sette fokus på trafikksikkerhet gjennom media og kommunens kommunikasjonskanaler med jevne mellomrom, felles ansvar med flere avdelinger.

5.5. Plan

5.5.1. Planavdelingen– Gjengitt fra Trygg trafikk malen (minstekrav)

- Trafikksikkerhet skal vurderes og vektlegges for alle nye byggeområder ved utarbeidelse av kommuneplanens arealdel.
- Trafikksikkerhet skal vurderes og vektlegges ved behandling av reguleringsplaner

5.5.2. Planavdelingen tiltak

Planavdelingens arbeid og utøvelse påvirker trafikksikkerhet i stor grad, særlig for fremtiden. I kommuneplanens arealdel (Jevnaker kommune, 2024), «§ 1.4.2 Rekkefølgekrav for teknisk og sosial infrastruktur» er det mange punkter som er viktig for trafikksikkerhet, og som følges opp for å bedre trafikksikkerheten.

Særlig disse to punktene er viktige:

- *Trafikksikker adkomstveg, herunder trafikksikker planovergang, og trafikksikker avkjørsel/kryss.*
- *Det må etableres trafikksikker skoleveg mellom bolig og skole når avstanden er mindre enn 4km. For øvrig må det være trafikksikker skoleveg mellom bolig og nærmeste bussholdeplass. Dette kan sikres i form av tiltak på vegen eller ved etablering av gang- og sykkelveg.*

Andre punkter:

- Har rutiner for håndtering av innspill på trafikksikkerhetstiltak fra andre avdelinger, organisasjoner og publikum.
- Bistår teknisk avdeling å søke fylkeskommunale midler til fysiske trafikksikkerhetstiltak.

- Skal utarbeide prioriteringsliste for fysiske trafikksikkerhetstiltak på kommunal vei basert på kriterier fastlagt i kommunens trafikksikkerhetsplan.
- Skal utarbeide i samarbeid med vei avdelingen en prioriteringsliste for trafikksikkerhetstiltak på fylkes- og riksveg.

5.6. Kulturavdeling og flykningtjenesten

5.6.1. Kultur – Gjengitt fra Trygg trafikk malen (minstekrav)

- Skal stimulere frivillige lag og foreninger til å innarbeide retningslinjer for sikker transport innenfor egen virksomhet. Særlig fokus skal rettes mot transport av barn.
- Skal bidra til tilrettelegging av temamøte om trafikksikkerhet rettet mot eldre trafikanter med fokus på trafikksikkerhet for erfarne fotgjengere.

5.6.2. Flyktingtjenesten – Gjengitt fra Trygg trafikk malen (minstekrav)

- Skal sørge for at trafikksikkerhet inngår i kommunalt introduksjonsprogram for bosatte flyktninger med fokus på refleksbruk, bruk av sykkelhjelm, bruk av sikringsutstyr i bil for barn og voksne, begrepsforståelse og rollemodelltenkning.

5.7. Helse og omsorg

5.7.1. Kommunelegen – Gjengitt fra Trygg trafikk malen (minstekrav)

- Skal være kjent med kommunens trafikksikkerhetsarbeid.
- Skal medvirke til at kommunens fastleger har tilstrekkelig kjennskap til vegtrafikklovens § 34 (Samferselsdepartementet), og hvordan denne kan anvendes for å redusere risiko for trafikkulykker.

5.7.2. Kommunelegen og legenes tiltak

Være kjent med og bidra til riktig utøvelse av vegtrafikklovens § 34, som gjelder tilbakekallelse av førerkort på grunn av særlige forhold.

5.7.3. Helsestasjonen – Gjengitt fra Trygg trafikk malen (minstekrav)

- Skal utarbeide dokumentasjon på når og hvordan trafikksikkerhet integreres i møte med foreldre og barn, Et særlig fokus bør legges på sikring av barn i bil.

5.7.4. Helsestasjonens tiltak

Helsestasjonen tar opp sikring av barn i forberedelse av kommende foreldre.

Sikring av barn i bil, konsekvenser av feil sikring, regelverk, ansvar og praktisk gjennomføring, tas opp igjen ved en eller flere av de faste kontrollene i barns første leveår.

5.7.5. Hjemmetjenestens og tilrettelagte tjenester – Gjengitt fra Trygg trafikk malen (minstekrav)

- Skal ferdes i trafikken på en sikker måte i tråd med kommunens regler for reiser og transport i kommunens regi
- Skal medvirke til at brukere får veiledning i trafiksikkerhet ved behov.

Fokus på egen og medtrafikanterets sikkerhet i en travel hverdag.

Ikke starte kjøring før kjøretøyets vinduer er forsvarlig aviset og sikthindrende snø og is fjernet. Det er den enkeltes ansvar. Ledelsen må i kjøreplan på vinter ta høyde for vær, tid til kjøring etter forholdene og sikring av sikt ved snø/is.

6. Registering og problemanalyse

6.1. Beskrivelse av kommunen

Jevnaker kommune har ca. 7050 innbyggere fordelt på 225 km². Kommunen grenser til Lunner, Gran og Ringerike.



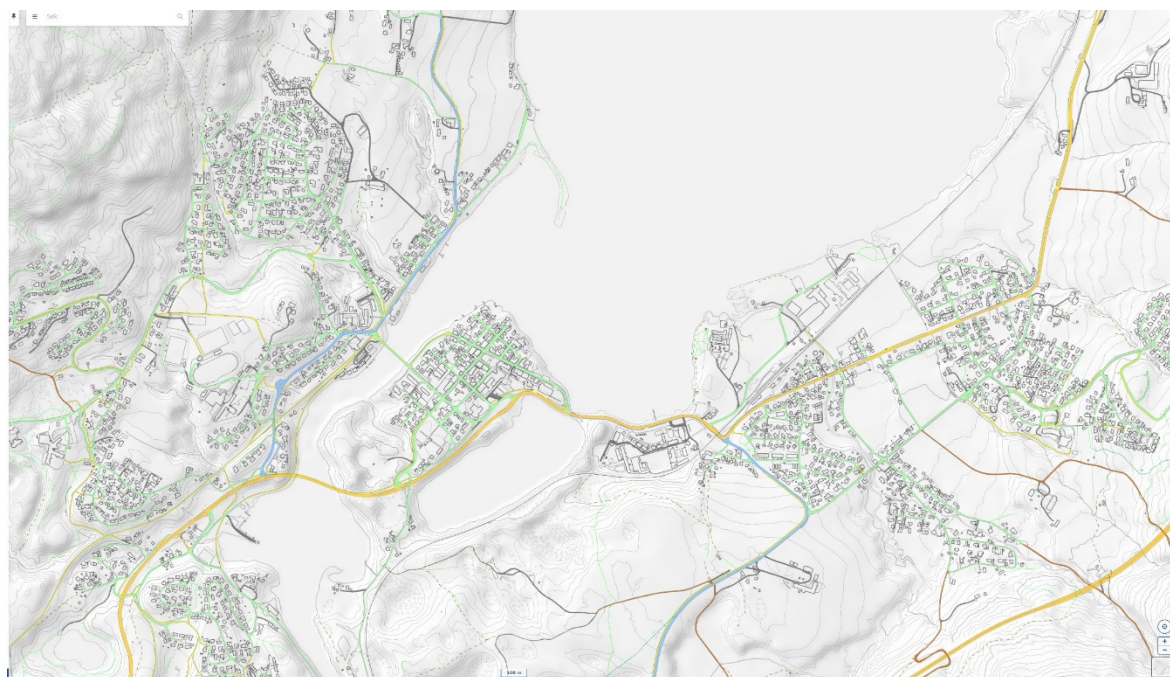
Hovedtraséen gjennom kommunen er E16. Mange av kommunens innbyggere arbeider i Ringerike og på Hadeland, og pendler hovedsakelig med bil. Hovedtyngden av befolkningen er etablert i sørenden av Randsfjorden i sentrumsnære boligområder.

Jevnaker har to barneskoler: Toso skole 1-7 trinn, og Bergerbakken skole med 1-7 trinn. Jevnaker ungdomsskole har elever på 8. – 10. trinn. Totalt er det ca. 750 elever i Jevnakerskolene.

Det er seks barnehager i kommunen, hvorav 4 offentlige og 2 private. Det er plass til ca. 350 barn i barnehagene som ligger geografisk spredt i kommunen.

Ved forrige rullering av kommuneplanens arealdel ble det foretatt en gjennomgang av tilgjengelige boligreserver i kommunen. Disse ble ytterligere forsterket ved at det ble åpnet opp for tre nye boligområder gjennom kommuneplanprosessen. Slik situasjonen er nå, har Jevnaker kommune en potensiell boligreserve på 2160 nye boenheter i sentrumsnære boligområder. Noen av disse reservene er under regulering og vil etter all sannsynlighet være klare for utbygging innen de neste par årene, mens andre kun er åpnet opp for i kommuneplanens arealdel og derfor krever detaljregulering og har en lengre prosess foran seg før utbygging kan starte.

I tillegg ble det i arealplanen før den igjen, gjort en gjennomgang av hvilke strekninger som er tilrettelagt for gående og syklende, og hvor det mangler koblinger. En stor del av de lengre gangstrekninger er etablert i tilknytning til E16 anlegget, og kartet er derfor ikke tatt med da det ikke finnes i oppdatert i nåværende arealplan. Det er som alternativ vist nåværende situasjon fra kart, uten fremtidige strekninger/ønsker.



6.2. Ulykkessituasjonen

6.2.1. Generelt

Hovedvegnettet i Akershus har stor andel gjennomgangstrafikk. Mange reiselivsbedrifter er også lokalisert i fylket, og dette sammen med stor andel tungtrafikk innebærer økt ulykkesrisiko. En stor del av befolkningen i Akershus bor utenfor tettbygd strøk. For mange av disse er hovedvegnettet eneste transportåre, og vegen må da brukes som skoleveg, arbeidsvei, til besøk hos naboer etc. Spredt bosetning medfører også mye arbeidspendling, og transport av skoleelever. Mange ungdomsmiljøer i Akershus er bygget rundt bilen og bilkjøring. Unge mannlige bilførere i alderen 18-24 har høy ulykkesrisiko i forhold til andre grupper i trafikken. Stor gjennomgangstrafikk, spredt bosetting, bruk av hovedvegnettet til alminnelig ferdsel og ungdomsulykker er trafikkikkerhetsmessige utfordringer i Akershus.

I Jevnaker kommune har vi et mye tettere utbyggingsmønster enn i fylket for øvrig, noe som gir et godt utgangspunkt for å legge til rette for gange og sykkel på et sammenhengende gang- og sykkelvegnett. Likevel har de aller fleste behov for å benytte seg av hovedvegnettet på daglig basis, ettersom E16 går gjennom store deler av tettbebyggelsen i kommunen. Dette er både skole- og arbeidsvei for de aller fleste bosatt i kommunen. Denne situasjonen vil endres når ny E16 fra Eggemoen til Olum nå er i bruk, men det vil fortsatt være en god del trafikk langs eksisterende veg. Det vil gjennomføres en rekke tiltak fra Verkevika til Toso på avlastet veg når E16 står ferdig, og dette vil endre vegen til å bli en gate, med lavere hastighet og bedre tilrettelegging for myke trafikanter. Selv om store deler av de sentrumsnære områdene har et sammenhengende gang- og sykkelvegnett, er det fremdeles manglende forbindelser og behov for utbedringer på flere steder. Arbeidet med å bedre de trafikale forholdene i kommunen pågår kontinuerlig, men er også avhengig av at trafikantrettede tiltak som trafikkopplæring i skole og barnehage for å sikre færrest mulig ulykker.

I tillegg til E16 har Jevnaker flere fylkesveger som har relativt stor trafikk på daglig basis. Dette er blant annet FV245 som går langs vestsiden av Randsfjorden, FV241 som går via Åsbygda og ut mot Norderhov, og FV240 som går langs østsiden av Randsfjorden. Deler av FV241 inngår i prosjektene som ligger rundt etablering av ny E16, og en gang- og sykkelvegforbindelse opp mot Åsbygda ligger inne i løsningen som er regulert der. På FV240 har man sett en nokså sterk økning i trafikkmengden etter at bommen på RV4 mellom Roa og Gran åpnet.

6.2.2. Trafikkulykker som ikke inngår i statistikken

Det er mange måter å kategorisere trafikkulykker. I statistikken som foreligger fra Statens vegvesen (SVV) i denne planen er det kun trafikkulykker med drepte, hardt skadde og lettere skadde som er tatt med. Dette gjør at det kan være mange flere trafikkuhell som kun har kun materielle skader. Disse blir ikke registrert på samme måte, og i mange tilfeller blir ulykkene med kun materielle skader ikke rapportert til nødetatene.

6.2.3. Statistikk

Tallene brukt i denne oversikten er per 18.10.2024 og kommer fra Statens vegvesens statistikker.

Antall ulykker fordelt på årstall, perioden 2019 – 2023

År	Antall ulykker	Antall drepte/skadde	Antall drepte	Antall hardt skadde	Antall lettere skadde
2019	3	3	0	2	1
2020	8	9	0	2	7
2021	9	14	0	2	12
2022	2	2	0	0	2
2023	7	10	0	0	10
Sum	29	38	0	6	32

Tabellen over viser antall ulykker og skadeomfang i Jevnaker kommune de siste fem år. Antall ulykker hadde en varierer fra år til år. Ved neste oppdatering av planen vil det være interessant å dele opp før og etter fullføring av E16. Tall for 2024 vil foreligge først i mai 2025. Hovedtyngden av ulykkene har inntruffet på riks- og fylkesvegnettet, noe som tilsier at en kontinuerlig dialog om trafikksikkerhet og utfordringer med Statens vegvesen er på sin plass.

I det videre vil vi se nærmere på hvilke typer ulykker som har inntruffet i Jevnaker de siste fem årene, hvilke trafikantgrupper som er mest utsatt, og hvilke vegstrekninger som har flest ulykker.

Uhellskategori – skadegrad, perioden 2019 – 2023

Uhellskode hovedkategori	Antall ulykker	Antall drepte/skadde	Antall drepte	Antall hardt skadde	Antall lettere skadde
Fotgjenger/akende	2	2	0	1	1
Utforkjøring	14	17	0	2	15
Samme kjøreretning	3	6	0	0	6
Motsatt kjøreretning	2	3	0	1	2
Kryssende kjøreretning	7	9	0	1	8
Andre ulykker	1	1	0	1	0
Sum	29	38	0	6	32

Som tabellen over viser, er det klart flest utforkjøringer de siste fem årene. Årsakene til disse kan være flere – føre og værforhold, distraksjon, kjøring i påvirket tilstand, fart – og denne typen ulykker kan man ikke bygge seg ut av, men må forhindres gjennom forebyggende arbeid. Dersom det er

vanskelige føreforhold, må trafikantene lære å avpasse farten etter forholdene. Trafikantene må ikke være distraherede når de kjører bil, og heller ikke kjøre i ruspåvirket tilstand. I kommunen kan man begynne i egne rekker ved å innarbeide regler for reiser og transport i kommunens regi. Jevnaker kommune har et slikt reglement på plass som gjelder for alle reiser som foretas av kommunens ansatte i jobbsammenheng. Fysiske tiltak må til for å redusere antall drepte og hardt skadde i trafikken, men det er mest å hente på endring av trafikantadferd. Man bygger det trafikale nettverket tilpasset en adferd der føreren overholder fartsgrensen eller tilpasser farten etter forholdene, bruker bilbelte og kjører rusfritt. Man har ingen mulighet for å bygge ut transportnettet slik at man tar høyde for overtredelser av vegtrafikkloven.

De neste kategoriene med flere ulykker er kryssulykker og påkjørsel bakfra. Her er det mulig å forebygge ved å gjøre vegsystemet og trafikkbildet mer lesbart og oversiktlig.

Trafikantgruppe – skadegrad, perioden 2019 – 2023

Trafikantgruppe	Antall drepte/ skadde	Antall drepte	Antall hardt skadde	Antall lettere skadde
Fotgjengere	2	0	1	1
Syklister	2	0	0	2
Førere og passasjerer moped	1	0	0	1
Førere og passasjerer lett MC	5	0	1	4
Førere og passasjerer MC	5	0	2	3
Førere personbil	13	0	2	11
Passasjerer personbil	3	0	0	3
Førere og passasjerer varebil	3	0	0	3
Førere og passasjerer lastebil	1	0	0	1
Førere og passasjerer buss	0	0	0	0
Førere og passasjerer traktor	2	0	0	2
Førere og passasjerer liten elektrisk motorvogn	1	0	0	1
Sum alle	38	0	6	32

Det er helt tydelig at de fleste som har blitt skadd i trafikkulykker i Jevnaker de siste fem årene har vært sjåfør eller passasjer i bilene involvert i ulykken. Kun to av de skadde er fotgjengere, og kun to førere av MC-kjøretøy, ingen syklistere eller akere. Som en følge av dette, vil trafikantrettede tiltak spesifikt rettet mot bilførere kunne gi utslag i forhold til færre ulykker og skadde i trafikken.

I forhold til trafikantrettede tiltak opp mot bilførere, vil trafikkopplæring helt fra en tidlig alder kunne forebygge ulykker på veg. Opplæringsområdet i Jevnaker kommune har et tydelig fokus på trafikksikkerhet som starter allerede i barnehagen og inngår i læreplaner helt ut av 10. klasse. Et fast innslag er «Opplæringstiltak med besøk til trafikksikkerhetssenteret på Norsk Vegmuseum inkludert for- og etterarbeid» som alle ungdomsskoleelever deltar på. Etter hvert som ungdommer tar trafikalt grunnkurs vil de også få en mer praktisk innføring med eksempler på hvor viktig det er å følge med i trafikken, både det å se og å bli sett.

Et samarbeid med trafikkskoler som opererer i området vil kunne være aktuelt også for kommunalt ansatte, spesielt dem som kjører mye i jobbsammenheng som f.eks. hjemmetjenesten, tilrettelagte tjenester og eiendomsdrift. Videre vil kurs i utrykningskjøring kunne være aktuelt for kommunens brannvesen som rykker ut til alle ulykker som meldes via nødtelefon.

Aldersgruppe – skadegrad, perioden 2019 – 2023

Aldersgruppe	Antall drepte/ skadde	Antall drepte	Antall hardt skadde	Antall lettere skadde
0 – 4	0	0	0	0
5– 9	0	0	0	0
10 – 14	1	0	0	1
15– 19	5	0	0	5
20– 24	8	0	1	7
25 – 29	3	0	0	3
30 – 34	2	0	0	2
35– 39	2	0	1	1
40 – 44	2	0	1	1
45 – 49	0	0	0	0
50-54	4	0	1	3
55-59	4	0	1	3
60-64	3	0	0	3
65-69	1	0	0	1
70-74	0	0	0	0
75-79	1	0	0	1
80-84	2	0	1	1
85-89	0	0	0	0
90+	0	0	0	0
Sum alle	38	0	6	32

Når vi ser på hvilke aldersgrupper som er spesielt utsatt, ser man at det begynner å bli ulykker idet ungdommer selv kommer i en alder der det er aktuelt å øvelseskjøre, sitte på med eldre venner, kjøre moped osv. Etter hvert som man kommer oppover i aldersgruppene, ser man at de gruppene

som tradisjonelt sett kjører mye bil også er mer utsatt for ulykker og skader. Dette igjen understreker viktigheten av en god trafikkopplæring og forebyggende arbeid med fokus på holdninger hos trafikantene.

Veg – skadegrad, perioden 2019 – 2023

Veg	Antall ulykker	Antall drepte/skadde	Antall drepte	Antall hardt skadde	Antall lettere skadde
Europaveg	18	24	0	4	20
Riksveg	0	0	0	0	0
Fylkesveg	8	10	0	2	8
Kommunal veg	3	4	0	0	4
Privat veg	0	0	0	0	0
Sum	29	38	0	6	32

7. Kommunens virkemidler

Kommunens virkemidler i trafiksikkerhetsarbeidet kan i hovedsak deles i tre deler:

1. Trafikantrettede tiltak
2. Organisatoriske tiltak
3. Fysiske tiltak

7.1. Trafikantrettede tiltak

Grunnlaget for bevisste og varige holdninger legges i barneårene, men mennesker påvirkes og lærer hele livet. Trafikkopplæring må betraktes som en livslang læringsprosess.

Som skole- og barnehageeier er kommunen ansvarlig for at barna i kommunen får god trafikkopplæring. Både foreldre, helsepersonell, barnehage- og skoleansatte må motiveres til å ta ansvar for barn og unges trafiksikkerhet. Skolen har gjennom Kunnskapsløftet fått klare kompetansemål for 4., 7. og 10. trinn. Trygg Trafikk er en viktig samarbeidspartner i dette arbeidet.

Det er den enkelte skole eller kommune som utvikler egne læreplaner i programfag. Trafikalt grunnkurs kan holdes i ungdomsskolen som en del av timetallet i programfag. Forutsetningen er at lærere gjennomfører etterutdanningskurs.

Kommunen kan som arbeidsgiver også arbeide for å øke trafiksikkerhetskompetansen til sine egne ansatte. Mange, for eksempel hjemmehjelpstjenesten, tilbringer mye arbeidstid på veien. Kurs i sikker og økonomisk kjøring eller førstehjelpskurs for å redusere omfanget av en eventuell ulykke kan være aktuelt. Mer fagrettede kurs, som kurs i trafiksikkert drift og vedlikehold av veinettet er også et mulig tiltak.

Gjennom de ulike tjenestene i kommunen har man mulighet til å påvirke ulike trafikantgrupper også etter skoletiden. Forebyggende arbeid rettet mot ungdom, introduksjonsarbeid for innvandrere og arbeid rettet mot eldre ivaretas gjennom flere kanaler i de kommunale tjenestene.

Mer om de konkrete trafikantrettede tiltakene som foreslås i planperioden er beskrevet under [kapittel 8](#).

7.2. Organisatoriske tiltak

En trafikkulykke oppstår ikke – den forårsakes. Kommunen har krav om HMS-planer innenfor all virksomhet. Trafikksikkerhet bør inngå her. For de fleste innbyggere er trafikken det stedet vi utsettes for mest risiko i dagliglivet. Dette bør gjenspeiles i HMS-arbeidet. Studier viser at sikkerhetspåvirkning og opplæring på arbeidsplassen også påvirker de tilsattes sikkerhetsatferd hjemme og på fritiden, og at skadetallet på disse arenaene går ned.

Kommunenes helsetjeneste skal fremme helse og forbygge sykdom, skade eller lyte, og reguleres i kommunehelsetjenesteloven. Kommunehelsetjenesteloven ble revidert i 2005. En viktig endring er at ulykkesforebyggende arbeid nå inngår som en del av miljørettet helsevern. Trafikksikkerhetsarbeidet i kommunen må dermed sees i sammenheng med kommunens helsearbeid.

Mange av kommunens ansatte reiser i arbeidssammenheng. Hvilke krav eller forventninger stiller kommunen til sikkerheten ved disse reisene? Eksempler kan være valg av transportmiddel, fokus om alltid å bruke bilbelte, holde fartsgrensen og kjøre rusfritt (selv om dette allerede er lovpålagt), krav om kollisjonssikkerhet for biler eller aksept for å utsette en reise dersom vær- og føreforhold tilsier det.

Kommunen er kjøper av transporttjenester. Kommunen bør stille krav om sikkerhet ved anbudsrundene og i kontraktene på lik linje med rask, rimelig og miljøvennlig transport.

Gjennom deltagelse og sertifisering i «Trafikksikker kommune» stilles det en rekke krav til håndtering av trafikksikkerhetsarbeid gjennom hele kommunens organisasjon. Dette arbeidet fortsetter kontinuerlig også gjennom denne planperioden. Den enkelte kommune sertifiseres for tre år av gangen, og Jevnaker kommune skal etter planen gjennom en ny sertifisering i 2025.

7.3. Fysiske tiltak

Kommunen har ansvar for alle fysiske tiltak på det kommunale veinettet som kan bidra til å bedre trafikksikkerheten. Viktige tiltak er å legge til rette for myke trafikanter på skolevei og i nærmiljø/boligområder. Dette kan blant annet gjøres gjennom bygging av gang- og sykkelveier og fortau, fastsette riktige fartsgrenser, anlegge fartsdempende tiltak, sikre kryssingssteder, sette opp belysning, samt drifte og vedlikeholde veinettet på en trafikksikker måte.

Kommunens areal- og transportplanlegging er et grunnleggende og langsiktig virkemiddel innen trafikksikkerhetsarbeidet. Antallet personskadeulykker er omtrent proporsjonal med antallet kjøretøykilometer dersom det ikke gjennomføres tiltak som motvirker dette. Areal- og transportplaner påvirker både trafikkmengden, reiselengde, veivalg og valg av transportmiddel. Det er for eksempel trafikksikkerhetsmessig gunstig hvis flere lar bilen stå og velger kollektive transportmidler. Kommunen kan også stille krav til private planer og utbyggere gjennom rekkefølgebestemmelsene i plan- og bygningsloven.

Kommunen kan gjennom den kommunale trafikksikkerhetsplanen gi innspill om ønskede tiltak på fylkesveier, riksveier og europaveier.

8. Satsingsområder og tiltak i planperioden

8.1. Satsingsområder i planperioden

I tråd med målene, rammene og kommunens virkemidler, ønsker Jevnaker kommune å rette fokus mot:

- Trafikantrettede tiltak med spesielt fokus på barn og ungdom
- Organisatoriske tiltak
- Fysiske tiltak på vegnett i kommunen

8.1.1. Barn

For de yngste barna (0-6 år) foregår trafikkopplæringen først og fremst via foreldre og personalet i barnehagen. Barn er i trafikken sammen med voksne til fots, i bil og på sykkel, og er i liten grad selvstendige trafikanter. Barn er heldigvis ikke den mest ulykkesutsatte gruppen, men tiltak er likevel viktig fordi grunnlaget for handlinger og holdninger legges i barneårene. En viktig målgruppe er foreldrene som rollemodeller for sine barn. De fleste barn som blir skadd eller drept i denne aldersgruppen er passasjer i bil.

De litt eldre barna (6-13 år) opptrer etter hvert som selvstendige trafikanter. Ut fra et helseperspektiv ønsker vi at flere skal gå eller sykle til skolen – fysisk aktivitet er sunt, og skoleveien bør være en god sosial arena. Barn i denne aldersgruppen nås gjennom skolesystemet. Det er også mulig å drive trafikksikkerhetsarbeid i idrettslag, korps og andre foreninger.

Det skal stimuleres og legges til rette for trygg ferdsel for barn og unge til og fra skole og fritidsaktiviteter. Det er i tillegg viktig å legge til rette for sikker transport av barn i skolepliktig alder ved å stimulere til bruk av sikringsutstyr i bil, buss og drosje. Etablering av «Hjertesoner» rundt skoler skal vurderes der det skal gjøres tiltak som påvirker den trafikale strukturen i skolens nærområde. En «Hjertesone» er en bilfri sone rundt skolen. Det er mange måter å lage en «Hjertesone» på, og dette kan tilpasses det enkelte skoleområdet slik at det blir en hensiktsmessig løsning.

8.1.2. Ungdom

Ungdomsgruppen er sterkt overrepresentert blant drepte og hardt skadde i trafikken, de fleste som passasjer eller fører av bil eller på moped/motorsykkel. Ingen andre aldersgrupper har så høy ulykkesrisiko i trafikken som ungdommen.

I planperioden 2022-2025 skal gjennomsnittlig risiko for bilførere i alderen 18 og 19 år å bli drept eller hardt skadd være 25 prosent lavere enn gjennomsnittet for årene 2018 og 2019, nasjonal tiltaksplan kap 11 s77 (Statens Vegvesen m.fl., 2022). For å nå dette målet er det nødvendig med samlet innsats fra mange aktører og en kombinasjon av ulike tiltak som opplæring, holdnings- og atferdsrettede tiltak og kontrollvirksomhet. Ungdom er en uensartet gruppe. Det er viktig å differensiere kommunikasjonen i forhold til målgruppa og bruke ulike arenaer og metoder.

Det bør søkes å delta i aktiviteter som tilbys elevene på ungdomstrinnet, f.eks. besøk til trafikksikkerhetssenteret på Norsk Vegmuseum.

8.1.3. Andre trafikantgrupper

Flyktninger

Flyktninger som kommer fra land med en annen trafikkultur, har gjerne andre holdninger til trafikksikkerhet enn det man har i Norge. Det er derfor viktig at flyktningene raskt settes inn i hvilke lover og regler som gjelder i Norge. Trafikksikkerhet bør inngå i kommunalt introduksjonsprogram for bosatte flyktninger med fokus på refleksbruk, bruk av sykkelhjelm, bruk av sikringsutstyr i bil for barn og voksne, begrepsforståelse og rollemodelltenkning. Det finnes et eget opplæringsopplegg som er utviklet i et samarbeid mellom Lillehammer læringscenter, Akershus fylkeskommune, Trygg Trafikk og Statens vegvesen. Dette er rettet mot lærere, og presenterer sentrale temaer innenfor grunnleggende trafikksikkerhet med forslag til undervisningsmetoder og måter å organisere undervisningen på.

Eldre

Eldre har av forskjellige årsaker gjerne andre utfordringer i trafikken enn den yngre delen av befolkningen. Det er derfor behov for å iverksette egne målrettede tiltak for de eldre. Eldrerådet i kommunen bør involveres i trafikksikkerhetsarbeidet. Eldrerådet er sentrale i forhold til informasjon om henholdsvis medisinbruk (ruspåvirket kjøring), bruk av refleks og økt oppslutning om «65+» blant sine medlemmer i pensjonistforeningene.

Andre aktuelle arenaer der eldre kan påvirkes er bla. frivillighetssentralen, kommunens helseteam og hjemmetjenesten. Det finnes et nasjonalt opplegg med fokus på trafikksikkerhet for erfarne fotgjengere, utviklet i samarbeid med Pensjonistforbundet, Trygg Trafikk og Statens vegvesen. Dette kan med fordel anvendes ute i kommunen på temamøter.

8.1.4. Årlige, trafikantrettede tiltak

Trafikksikkerhet er et tema som er like aktuelt gjennom hele året, men litt ekstra fokus kan være lurt i periodene om våren når det blir varmere og lysere og flere velger å gå eller sykle dit de skal, og om høsten når det begynner å bli mørkere og vanskeligere å oppdage myke trafikanter for bilistene. I disse periodene bør kommunen gå ut med oppfordringer med fokus på oppmerksomhet, bruk av sikringsutstyr og reflekser.

8.1.5. Organisatoriske tiltak i kommunen

Kommunen er en stor organisasjon som kan påvirke og styre trafikksikkerheten på mange måter og gjennom mange kanaler. Trafikksikkerhet bør være en kvalitet ved alle oppgaver kommunen utfører. Organisatoriske tiltak må gjennomføres på flere plan, både gjennom strukturelle tiltak, kulturelle tiltak og gjennom økt kompetanse.

Strukturelle tiltak kan for eksempel være lover og regler, retningslinjer, håndbøker, kravdokumenter eller måten kommunen organiserer trafikksikkerhetsarbeidet på. Kulturen sier noe om hvordan vi forholder oss til strukturen, om normene, om "hvordan vi gjør det hos oss".

Det hjelper lite å ha gode strukturer hvis ingen bryr seg om å følge dem. Økt trafikksikkerhetskompetanse er viktig innen alle fagområder og på alle nivå i kommunen. Struktur, kultur og kompetanse påvirker hverandre gjensidig.

For å sikre aktiv deltakelse på alle plan i kommunen opprettes det et administrativt utvalg for trafikksikkerhet, nevnt i [kapittel 5.1.3](#). Utvalget kan holde statusmøter minst en gang i kvartalet for å gå gjennom og prioritere innkomne innspill til trafikksikkerhetstiltak. Utvalget skal også fungere som en intern høringsinstans i plansaker og større byggesaker der forhold rundt trafikksikkerhet vil påvirkes av tiltaket.

Videre skal kommunen jobbe for å oppfylle kriteriene «Trafikksikker kommune» som Trygg trafikk har utarbeidet. Disse er innarbeidet i denne planen.

Det er utarbeidet en reisepolicy for kommunen som sier noe om transportbehov, overholdelse av fartsgrenser, bilbelte, mobilbruk og rollemodelltenkning i forbindelse med tjenestereiser og andre reiser i kommunens regi.

Den kommunale helsetjenesten er en viktig bidragsyter i trafikksikkerhetsarbeidet, herunder med hensyn til informasjon om sikring av barn i bil og oppfølging av helsekravene til førerkort. I tillegg er folkehelseperspektivet sentralt i forhold til god tilrettelegging for at barn og unge skal kunne gå og sykle til fra skole og fritidsaktiviteter.

8.2. Tiltak på Riks- og fylkesvegnettet

Statens vegvesen har ansvar for forvaltning av riksveger i Norge. Fylkeskommunen har fylkesvegene.

Jevnaker kommune kan derfor ikke på eget initiativ gjennomføre trafikksikkerhetstiltak på riks- og fylkesvegnettet, men kommunen har imidlertid anledning til å påvirke hva Statens vegvesen og fylke utfører av tiltak på riks- og fylkesvegnettet i Jevnaker kommune. Påvirkning overfor Statens vegvesen som eier av riksvegnettet, samt Akershus fylkeskommune som eier av fylkesvegnettet kan i hovedsak deles i to områder.

1. Påvirkning gjennom å gi innspill til handlingsplaner for vegnett og transport
 - a. Handlingsplan for fylkesveger
 - b. Nasjonal transportplan (NTP)
2. Påvirkning gjennom direkte kontakt med Statens vegvesen og fylke vedr. gjennomføring av enkelttiltak

Jevnaker kommune skal arbeide aktivt for å påvirke Statens vegvesen og Akershus fylkeskommune til å gjennomføre trafikksikkerhetstiltak på riks- og fylkesvegnettet i Jevnaker kommune. Dette gjelder både på administrativt og politisk nivå. Forslag til nødvendige tiltak på riks- og fylkesvegnettet som meldes inn i løpet av planperioden skal videreformidles fortløpende.

I planperioden skal Jevnaker kommune være en pådriver opp mot Statens vegvesen og Akershus fylkeskommune til å finne løsninger på følgende trafikksikkerhetsutfordringer i Jevnaker kommune.

1. Gang- og sykkelvegforbindelse mellom Prestmoen og Olum
2. Bedre løsning for bussterminalen i Jevnaker sentrum
3. Gang- og sykkelvegforbindelse mellom Vang mølle og Sløvika, til krysset ved Roen
4. Oppgradering av bussholdeplasser langs FV. 245
5. Gang- og sykkelvegforbindelse mellom Bergermoen og Hvalsmoen (i Ringerike)
6. Krysningspunkter på riks- og fylkesvegnettet generelt

8.3. Tiltak på kommunalt vegnett

Tiltak på kommunalt vegnett synliggjøres i handlingsdelen av trafikksikkerhetsplanen. Handlingsdelen er en detaljert tiltaksplan for tiltak som skal utføres på eller i tilknytning til det kommunale vegnettet, og revideres hvert år i takt med kommunens økonomiplan/budsjettarbeid. Jevnaker kommune skal hvert år oppfordre innbyggerne til å komme med innspill til trafikksikkerhetstiltak. Innspillene kommer i tillegg til administrasjonens forslag til tiltak, og skal vurderes og prioriteres ut fra nedenstående vurderingskriterier.

8.3.1. Vurderingskriterier for fysiske tiltak

Alle innspill til fysiske tiltak skal vurderes opp mot følgende kriterier. Innspill som møter flere kriterier, skal prioriteres fremfor innspill som kun møter noen få kriterier. En oversikt over hvordan tiltakene er vurdert skal følge forslag til handlingsplan hvert år.

Generelle kriterier

- Strekningen er skolevei eller vei til barnehage eller fritidsaktiviteter
- Strekningen berører flere husstander (10+) eller har stor trafikkbelastning (ÅDT)
- Innspillet gjelder en helt ny tilrettelegging
- Innspillet gjelder opprusting av en eksisterende løsning

Kriterier for prioritering

- Kritisk punkt – sannsynligheten for en alvorlig ulykke er stor.
- Er tiltaket i samsvar med gatebruksveileder?
- Mulighet for rask gjennomføring – lav kostnad
- Kost/nytte – hvor stor effekt vil tiltaket ha?
- Tiltaket vil kunne bidra til økt bruk av sykkel og gange, også på fritiden (folkehelseperspektivet)

9. Administrative og budsjettmessige konsekvenser

9.1. Tilskudd til kommunale trafikksikkerhetstiltak

Akershus fylkeskommune gir hvert år tilskudd til trafikksikringstiltak. For å kunne søke om midler fra tilskuddsordningen, må kommunene ha en godkjent trafikksikkerhetsplan.

Kommunen kan søke om tilskudd til fysiske tiltak langs kommunale veier og fylkesveier. Tilskudd gis til sikring av skoleveier og andre fysiske trafikksikkerhetstiltak i barns nærmiljø. Det er også mulig å søke om tilskudd til trafikantrivede tiltak som pedagogiske tiltak eller samordnende/organisatoriske tiltak.

9.2. Kommunale bevilgninger

Rammen for de kommunale bevilgningene beskrives i kommunens økonomiplan, og de årlige bevilgningene i kommunens budsjetter. Det er satt som en betingelse at inntil 25 % av investeringsbudsjettet til samferdselstiltak skal benyttes til trafikksikringstiltak.

Plan og samfunn utarbeider Kommunedirektørens forslag til handlingsplan. Forslaget legges fram for behandling for formannskapet. Formannskapet tar stilling til prioritering og eventuelle ekstra bevilgninger. Kommunedirektøren realiserer prioriterte tiltak innenfor vedtatt økonomisk ramme.

10. Referanser

Akershus fylkeskommune. (2024, 10 24). *Trygging av skoleveier i Akershus*. Retrieved from Trygging av skoleveier i Akershus: <https://afk.no/tjenester/vei-og-kollektiv/fylkesvei/veiprosjekter/veiprosjektartikler/trygging-av-skoleveier-i-akershus.208790.aspx>

Jevnaker kommune. (2024). *Kommuneplanen*. Retrieved from Kommuneplanen: <https://www.jevnaker.kommune.no/kommuneplan.539565.no.html>

Jevnaker kommune. (n.d.). *Hovedplan veg 2023-2030 Jevnaker kommune*. Retrieved from Ikke funnet på nettsiden: Ikke funnet på nettsiden

Kunnskapsdepartementet. (2017, 04 24). *Forskrift om rammeplan for barnehagens innhold og oppgaver*. Retrieved from Lovdata.no: https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2017-04-24-487/KAPITTEL_9#KAPITTEL_9

Ruter#. (2024, 07 29). *Veileder for skoleskyss i grunnskolen*. Retrieved from Veileder for skoleskyss i grunnskolen: <https://www.skoleskyss.no/retningslinjer/>

Samferselsdepartementet. (n.d.). *Vegtrafikkloven*. Retrieved from Lovdata.no: <https://lovdata.no/dokument/NL/lov/1965-06-18-4>

Statens Vegvesen m.fl. (2022). *Vegvesen.no*. Retrieved from www.vegvesen.no/globalassets/fag/fokusomrader/trafikksikkerhet/: <https://www.vegvesen.no/globalassets/fag/fokusomrader/trafikksikkerhet/nasjonaltiltaksplan-for-trafikksikkerhet-pa-vei-2022-2025.pdf?v=4949ba>

Stortinget. (2024). *Nasjonal transportplan 2025-2036*. Retrieved from www.stortinget.no/: <https://www.stortinget.no/globalassets/pdf/innstillinger/stortinget/2023-2024/inns-202324-439s.pdf>

Trygg trafikk. (2024, 04). *Trafikksikker skole 1.-7. trinn*. Retrieved from www.tryggtrafikk.no: <https://www.tryggtrafikk.no/content/uploads/2024/04/Veileder-til-Trafikksikker-skole-1.-7.-trinn.pdf>

Utdanningsdirektoratet. (n.d.). *Kunnskapsløftet 2020*. Retrieved from Kunnskapsløftet 2020: <https://www.udir.no/laring-og-trivsel/lareplanverket/>