

05521

F-sak 029/2021
K-sak 028/2021

Saksbehandler: Kristian A. Moen

Sakens hjemmelsgrunnlag:

Jnr. ref:

Arkiv:

Klageadgang: nei

Off. dok: ja

TRAFIKKSIKKERHETSPLAN - OPPSTART

BAKGRUNN

Planstrategien for 2020-2024 ble vedtatt i k-sak 047/2020. I den legges det ikke opp til revidering av kommunens trafikksikkerhetsplan, men det står at den må revideres om man ønsker å søke støtte til tiltak (fra NFK). Det har kommet henvendelse fra en forening som ønsker å søke støtte til tiltak.

Denne saken legges fram for å avklare om det skal settes i gang en planprosess og eventuelt hvordan planprosessen skal legges opp.

TRAFIKKSIKKERHETSPLAN STATUS

Eksisterende trafikksikkerhetsplan ble vedtatt først i juni 2006, sak 031/2006, og rullert i mars 2011, sak 009/2011. Hovedmålet i planen er «Trafikksikkerhetsplanen for Rødøy kommune skal ta vare på og helst øke kommunens innsats i trafikksikkerhetsarbeidet. Dette skal bidra til at antall trafikkskadde og –drepte skal være så nær null som overhodet mulig. Det skal oppleves stadig tryggere å ferdes i trafikken.»

Planen er kortfattet og har fokus på enkle fysiske tiltak, og på holdningsendrende tiltak. Mye av trafikksikkerhetsarbeidet gjennom opplæring i skoler og barnehager.

Mange av tiltakene fra eksisterende plan kan og bør videreføres. Kunnskapsgrunnlaget og situasjonsbeskrivelsen er utdatert og bør oppdateres.

PLANPROSESS

Ved oppdatering av plan vil Trygg Trafikks mal (vedlagt) benyttes. Denne brukes av mange kommuner og gjør planarbeidet raskere. Malen er mer omfattende enn vår eksisterende plan, men kan tilpasses.

Planen er en fagplan, og det er ikke nødvendig å følge kommunedelplanprosessen fra Plan- og bygningsloven. Det legges opp en noe enklere planprosess med involvering fra etatene i kommunen, lokalforeningene, politiet, fylkeskommunen, og eventuelt andre relevante aktører. Det vil også bli en åpen høring.

Det vil bli kartlagt hva som gjøres av trafikksikkerhetsarbeid i kommunen i dag, og om det er planer om noen endring i disse tiltakene. Forslag til eventuelle nye tiltak blir også vurdert.

Det meste av planarbeidet vil foregå digitalt, og det legges ikke opp til åpne møter eller lignende.

Det har kommet ett innspill om et konkret fysisk prosjekt – veilys langs Skålnesveien på Rødøya. Fysiske trafikksikkerhetstiltak kan få støtte fra Nordland fylkeskommune. Byggeplan må sendes fylkeskommunen innen 1. mai, og eventuelle tilskudd gjelder for året etter. I og med at fristen er så nære vil vi i planprosessen spørre om planer for fysiske tiltak fra 2023 og utover, mens tiltaket vi har fått henvendelse om fra før kan være klart i 2022 og kan søke i år.

Det er ikke satt av midler til fysiske trafikksikkerhetstiltak i økonomiplanperioden. Dette tas som forutsetning i planarbeidet, og betyr blant annet at de som vil bygge fysiske tiltak og søke støtte fra NFK minst må sikre egenandelen selv.

For å kunne søke støtte til fysiske midler må kommunen har en gyldig trafikksikkerhetsplan. For at veilysprosjektet på Rødøya skal kunne få støtte bør planen ferdigstilles innen utgangen av 2021.

VURDERING

Trafikksikkerhetsplanen er utdatert og bør oppdateres. For å kunne søke tilskudd til fysiske tiltak *må* den oppdateres. Det har ikke vært prioritert å revidere planen i denne planperioden, men det har blitt aktuelt siden kommunen har fått henvendelse om et konkret fysisk tiltak.

Planprosessen er ikke veldig omfattende, men det vil måtte brukes en del administrative ressurser på arbeidet. Trygg trafikk mal inneholder mer enn eksisterende plan, men er en standard som brukes i mange kommuner og sikrer at vi får en gyldig plan når den skal brukes f.eks. til å søke støtte.

Det legges ikke opp til en spesielt rask prosess. Det gjør det lettere å gjennomføre planarbeidet ved siden av andre oppgaver. Om planarbeidet settes i gang nå vil planen kunne vedtas i løpet av året.

VEDLEGG

1. Trafikksikkerhetsplan. Vedtatt i k-sak 009/2011
2. Trafikksikkerhetsplan mal – Trygg Trafikk
3. Fysiske midler – Nordland fylkeskommune

RÅDMANNENS INNSTILLING

Trafikksikkerhetsplan revideres og legges fram for politisk behandling innen utgangen av 2021.

Rødøy kommune, 13.04.2021



Kitt Grønningsæter
Rådmann



Kristian A. Moen
Prosjektleder

Utskrift av møteprotokoll

for Rødøy formannskap onsdag den 20. april 2021 ved Rødøy rådhus

Av 5 medlemmer var 5 tilstede (medregnet møtende varamedlemmer).

Sak 029/2021: TRAFIKKSIKKERHETSPLAN – OPPSTART

Jf. saksutredning 05521

Rådmannens innstilling:

Trafikksikkerhetsplan revideres og legges fram for politisk behandling innen utgangen av 2021.

Vedtak:

Som innstillingen. Enstemmig.

Rett utskrift

Rødøy kommune, formannskapskontoret den 22.04.2021


June Seljevoll, konsulent



Trafikksikkerhetsplan

2011 - 2012

Rødøy kommune



Vedtatt av Rødøy kommunestyre for perioden 2006-2009, i møte den 29. juni 2006, sak 031/2006.

Vedtatt rullert av Rødøy kommunestyre for perioden 2011-2012, i møte den 3.mars 2011, sak 009/2011

Endret	Sak.nr.	Dato

Innhold

1. Innledning

1.1 Bakgrunn

1.2 Ansvar

2. Situasjonsbeskrivelse for trafikksikkerhet i Rødøy kommune

2.1 Ulykkessituasjonen for politirapporterte skadeulykker på veg i Rødøy kommune

2.2 Gjennomgang av situasjonen for skoler og barnehager i Rødøy

2.3 Fire kritiske områder

2.3.1 Riksveg 17 - Øresvik skole

2.3.2 Riksveg 17 - Jektvik skole

2.3.3 Kaivegen på Rødøy

2.3.4 Kilaområdet ved Tjongsfjord skole

2.4 Trafikk-kaiområder

3. Mål

3.1 Hovedmålsetting 3.2 Delmål

4. Handlingsplan fysiske tiltak

4.1 Riks- og fylkesveger

4.2 Generelle fysiske tiltak

4.3 Veglys

4.4 Skilting

5. Opplæring / informasjon – atferdsendrende tiltak

5.1 Tiltak ved skoler og barnehager som det er rutiner på, og som det arbeides med

6. Oppfølging

Forsidebilde: Situasjonsbilde fra Jektvik skole. (foto: Per A. Sperstad)

1. Innledning

1.1 Bakgrunn

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.» Fra år 2000 ble det anbefalt at den enkelte kommune legger en kommunal trafiksikkerhetsplan til grunn når det søkes om «Trafiksikkerhetsmidler» (tidligere «Aksjon skoleveg»). Fra og med år 2001 er det en forutsetning for tildeling av midler at en slik plan foreligger.

Antall skadde og drepte i trafikken i Norge var fram til 1970 økende. I 1970 ble 560 mennesker drept i trafikken i Norge. I 1996 var tallet drepte under det halve med 255 drepte. Tallet på drepte varierer noe fra år til år, men tendensen synes klar, dvs. en nedgang på rundt 100 drepte pr. 10-årsperiode fra 1970 til midten på 90-tallet.

Antall skadde har derimot ikke vist samme tendens til nedgang og har ligget på mellom 10 000 og 13 000 personer pr. år uavhengig av utviklingen i trafikken.

Sett i forhold til økningen i trafikkmengden de siste 25 – 30 år har en relativt sett hatt en positiv utvikling. Det skyldes flere faktorer, bl.a. forhold rundt bedre trafiksikkerhet gjennom bedre vegsystem og fjerning av farepunkter, medisinsk utvikling med bedre anestesi og førstehjelp og aktivt holdningsskapende arbeid. Alt i alt kan en si at risikoen i trafikken i Norge er liten sammenlignet med en rekke land i Europa.

Det holdningsskapende arbeidet har hatt stor plass både i barnehage og skole. Selv om mye er gjort, står utfordringene der fortsatt, og en trafiksikkerhetsplan vil være et nyttig redskap for å kvalitetssikre og skape kontinuitet i det videre arbeidet.

Stortingsmelding om Norsk Veg- og Trafiksikkerhetsplan gir føringer på trafiksikkerhetsarbeid, der det bl.a. er presisert kravet som ligger på kommunene om å ha en egen trafiksikkerhetsplan i botn for det arbeidet som skal gjøres lokalt. Planen er og en viktig forutsetning for tildeling av midler til lokale trafiksikkerhetstiltak.

Ved utarbeidelsen av "Trafiksikkerhetsplan for Rødøy kommune" har en brukt veilederen fra Samferdselsdepartementet / Vegdirektoratet som inspirasjon. Matriell fra Nordland Vegkontor og Nordland fylkeskommune har vært til stor hjelp, sammen med fylkeskommunens egen trafiksikkerhetsplan.

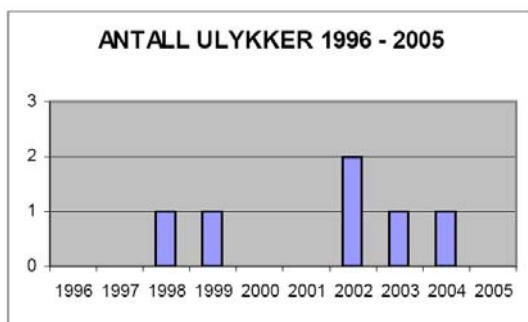
1.2 Ansvar

Rødøy kommune har ikke eget utvalg for trafiksikkerhet og ansvaret ligger naturlig til formannskapet. Rådmannen har stått for planarbeidet av denne første utgaven av trafiksikkerhetsplan i Rødøy kommune. Det er naturlig at den videre oppfølging av planen, samt senere revisjoner av planen, gjøres i regi av teknisk etat i et nært samarbeid med skoleetaten. Det er lagt vekt på fokus mot skoler og barnehager i denne planen.

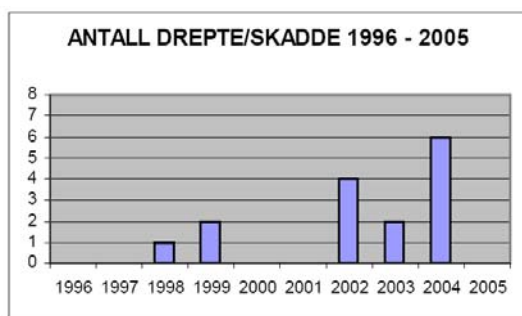
2. Situasjonsbeskrivelse for trafikksikkerhet i Rødøy kommune

I forbindelse med arbeidet med trafikksikkerhetsplan er det hentet inn ekstern informasjon for å få en best mulig plattform å bygge planarbeidet på. Rødøy kommune består av mange små steder som ikke er forbundet med hverandre gjennom et vegnett. Så en er avhengig av ferjer og hurtigbåter for å komme seg rundt. Rødøy kommune har i underkant av 1500 innbyggere og befolkningen er sprett på et dusin forskjellige bosteder.

2.1 Ulykkessituasjonen for politirapporterte skadeulykker på veg i Rødøy kommune



Statistikken som er formidlet fra Statens Vegvesen viser at det ikke er hvert år at det registreres politi- rapporterte personskadeulykker i Rødøy. Antall ulykker er 6 for siste 10 år.



Figuren viser antall politirapporterte skadde eller drepte ved trafikkulykker i Rødøy siste 10 år. Selv om en kan registrere flere skadde i siste del av perioden enn i den første delen, så er statistikkgrunnet til å utlede en økende tendens.



Trafikkulykke ved Mælen i Værangfjorden april 2002

En tidlig morgen i april 2002 veltet en trailer fullastet med fiskeavfall utfor riksveg 17 ved Mælen i Værangfjorden. Traileren var på veg for å nå ferja i Jektvik. I en venstresving gikk traileren gjennom autovernet og havnet delvis i havet under bryggen. Sjøføren var alene i bilen da ulykken skjedde, det var heller ingen andre biler som var innblandet. Redningsbistand fra bl a M/S Rødøyfjord og Brønnøysund kom til stedet og den skadde ble sendt til Nordland Sentralsykehus med redningshelikopter. Noen uker senere døde sjøføren av skadene han pådro seg i ulykken.

2.2 Gjennomgang av situasjonen for skoler og barnehager i Rødøy

Slik forholdene er i Rødøy knyttet til trafikksikkerhet for barn og unge i skolesituasjon pekes på følgende hovedområder:

1. Gjennomgående vegtrafikkårer
2. Lokale veger
3. Kaiområder

Skolenes lokaliteter

To av skolene i kommunen ligger i meget trafikksatte områder. Det gjelder Øresvik skole og Jektvik skole. Disse to skolene ligger like ved gjennomfartsåren Riksveg 17 og lekeplass / uteområde grenser helt opp til vegen. Det betyr at lek og uteaktiviteter i skolesammenheng / frikvarter skjer i umiddelbar nærhet til sterk trafikk, til dels tungtransport med trailere.

For de øvrige skolene ligger skolene (og barnehagene) i relativt trygge omgivelser.

En vurderer det slik at skolene på Nordnesøy, Storselsøy, Selsøyvik, Nygård, Tjongsfjord, Myken, Rødøy og Gjerøy har en lokalitet i trygg avstand fra trafikkårer.

Fokus må imidlertid rettes mot skolevegen, som utgjør en viss risiko på flere av stedene. For skolene (Nesøy mellom sør og nord), Øresvik, Jektvik og Tjongsfjord er skoleskyss med drosje og buss viktig.

Barnehagenes lokaliteter

Alle de 6 barnehagene i kommunen ligger i umiddelbar nærhet til kretsskolen, med et lite avvik for Jektvik og Gjerøy. En vurderer det slik at barnehagenes lokaliteter ligger i relativt trygge omgivelser. Jektvik barnehage ligger like ved veg til boligfelt som utgjør en viss risiko. Gjerøy barnehage ligger like ved fylkesveg som innebærer en viss risiko.

2.3 Fire kritiske områder

Nedenfor presenteres fire utsatte områder som må vies spesiell oppmerksom med hensyn til fysiske tiltak.

2.3.1 Riksveg 17 - Øresvik skole

Øresvik skole ligger like ved Riksveg 17 og skoleområdet vurderes som svært trafikksatt.



Det langsiktige tiltaket er en omlegging av Riksveg 17, primært ved å legge den i overkant av bebyggelsen.

Opprusting av Riksveg 17 fra Stokkvågen - Kilboghamn er medtatt på gjeldende prioriteringsplan for vegopprusting av andre riksveger enn stamvegnettet innenfor bl a Helgelandspakken med et kostnadsstipulat på 110 mill kr.

2.3.2 Riksveg 17 - Jektvik skole

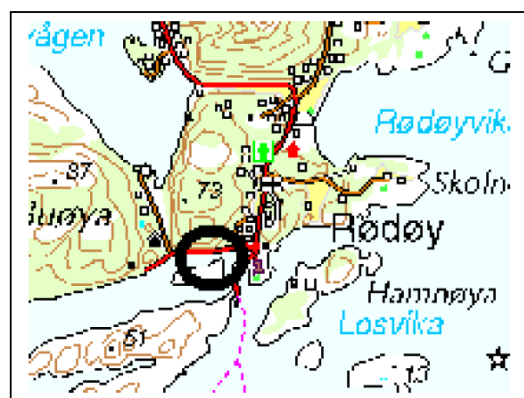


Jektvik skole ligger som nærmeste nabo til riksveg og oppstillingsplassen på ferjekaia i Jektvika. Det er til dels sterk trafikk, også av tyngre kjøretøy, på veien.

I tillegg oppstår det hver vinter problemer i Kolvikbakken, av tunge kjøretøy som har problemer med å komme opp eller ned bakken.

2.3.3 Kaivegen på Rødøy

Kaivegen på brukes for all trafikk til og fra ekspedisjonskaia for hurtigbåter.



Kaivegen på Rødøy har hatt flere steinras de siste åra. Bildet er fra et av rasene i 2004.

2.3.4 Kilaområdet ved Tjongsfjord skole



Tjongsfjord skole ligger i forholdsvis trygge og lite trafikkutsatte omgivelser. Samtidig er størstedelen av gjennomgangstrafikken redusert etter 1992 etter at Rv 17 ble omlagt og ferjekaia på Vågaholmen nedlagt. Men hovedvegen gjennom bygda brukes av skoleelever i nærområdet til og fra skolen og er ikke sikret på noen måte med aktive tiltak.

Av positive tiltak nevnes at det ble etablert veglys i 2004 på strekningen Tjong-Kila.

2.4 Trafikkai-områder

I Rødøy må en stor del av elevene bruke hurtigbåt eller ferje i større eller mindre grad. Derfor er det rimelig at en tar med både hurtigbåtkaier og ferjekaier i vurderingen av trafikksikkerhet. Nedenfor gis en kortfattet gjennomgang av situasjonen i den enkelte skolekrets.

Nordnesøy skolekrets (ferjekai og hurtigbåtkai)

Ferjekai og hurtigbåtkaia ligger like ved siden av hverandre og brukes en del, bl a ved reise til svømmeundervisning.

Hestmannøy skolekrets, Storselsøy (ferjekai og hurtigbåtkai)

Ferjekai og hurtigbåtkaia ligger like ved siden av hverandre på nordre endepunkt av fylkesvegen på Storselsøy. Dette kaiområdet ligger et godt stykke fra skolen, men brukes en god del ved reise til/fra Selsøyvik skole (fellesprosjekt) og ved reise til svømmeundervisning.

Selsøyvik skolekrets (ferjekai og hurtigbåtkai)

Ferjekaia ligger i slik nærhet til skoleområdet at den kan oppsøkes av skolelever i skoletiden. Hurtigbåtkaia ligger et godt stykke fra skolen, og brukes når en del bl a ved fellesprosjekter og ved reise til svømmeundervisning.

Kilboghamn, Øresvik skolekrets (ferjekai og hurtigbåtkai)

Kaia relativt lite brukt av grunnskoleelevene ved Øresvik skole, men derimot av elevene ved Nygård skolekrets.



Oldervik, Nygård skolekrets (ferje- og hurtigbåtkai)

Kaia relativt mye brukt av grunnskoleelevene.

Jektvik, Jektvik skolekrets (ferjekai)

Skoleområdet ligger som nærmeste nabo til ferjekaiområdet. Grunnskoleelevene bruker ferjereiser bare i mindre grad.

Nordvernes, Jektvik skolekrets (hurtigbåtkai)

Kaia relativt lite brukt av grunnskoleelevene.

Vågaholmen, Tjongsfjord skolekrets (hurtigbåtkai)

Kaia relativt lite brukt av grunnskoleelevene.

Myken skolekrets (hurtigbåtkai)

Kaia relativt mye brukt av grunnskoleelevene.

Rødøy skolekrets (ferjekai og hurtigbåtkai)

Ferjekai og hurtigbåtkaia ligger et stykke fra hverandre. Ferjekaia brukes i tillegg som suppleringskai for hurtigbåtene. Både hurtigbåtkaia og ferjekaia er relativt mye brukt av grunnskoleelevene.

Gjerøy skolekrets (ferjekai og hurtigbåtkai)

Ferjekai og hurtigbåtkaia ligger like ved siden av hverandre. Kaiområdet er relativt mye brukt av grunnskoleelevene.

3. Mål

Antall skadde og drepte er de vanligste faktorer for å måle om trafikksikkerhets tiltak har vært vellykket eller ikke. En forutsetning for å kunne bruke disse faktorene i bruk som målingsredskap er at det må være et visst antall ulykker tilstede. Rødøy kommune har heldigvis vært forskånet for større trafikkuhell.

Motivasjonen for å satse på trafikksikkerhet så lenge vi har ulykker, vil være å unngå død og skade. I små kommuner med få ulykker er frykten for trafikkuhell like mye til stede som i større kommuner selv om det ikke ofte skjer ulykker med død og skade.

3.1 Hovedmålsetting:

Trafikksikkerhetsplanen for Rødøy kommune skal ta vare på og helst øke kommunens innsats i trafikksikkerhetsarbeidet. Dette skal bidra til at antall trafikkskadde og –drepte skal være så nær null som overhodet mulig. Det skal oppleves stadig tryggere å ferdes i trafikken.

3.2 Delmål:

1. Sette fokus på og være med på å prioritere de fysiske tiltak som skal til for å få en så sikker trafikkavvikling som mulig.
2. Systematisere og planlegge arbeidet med holdningsendring/atferdsendring for alle grupper trafikanter:
 - Barn og unge
Barnehage, skole og heim er viktige samarbeidspartnere som må fungere sammen i trafikksikkerhetsarbeidet. 6-åringenes inntog i grunnskolen stiller større krav til trygg skoleveg.
 - Voksne
Foreldrenes rolle som oppdragere og forbilder bør styrkes. Informasjon om trafikksituasjon og lovendringer for å nå foreldregenerasjonen er et godt tiltak. Det bør gjennomføres kampanjer på holdninger overfor denne målgruppen.
 - Eldre
Andelen eldre i trafikken er generelt sett økende. Antall eldre bilførere er økt med 42% de siste 10 år på landsbasis. Bildet i Rødøy er sannsynligvis det samme. Mange eldre har fått liten eller ingen opplæring i dagens trafikkregler/trafikkmiljø. Det er viktig at de eldre har en aktiv pensjonisttilværelse, gjerne i bil, og at de kan føle seg trygge og sikre i trafikken.

Indirekte mål kan være:

- Økt bruk av sykkelhjelmer
- Økt refleksbruk
- Senkning av hastighet i nærhet til boligområder
- Sikre myke trafikanter

4. Handlingsplan fysiske tiltak

Riks- og fylkesveger:

Store utbedring av selve riksvegnettet i Rødøy kommune synes ikke realistisk i de nærmeste år. I sammenheng med nødvendig vedlikeholdsarbeid vil det være viktig at innsatsen rettes mot trafiksikkerhet.

Følgende områder er særlig viktige langs riksveg 17:

1. Øresvik

På sikt må riksveg 17 omlegges forbi Øresvik. På kort sikt bør en vurdere aktuelle tiltak.

2. Jektvik

Spesiell oppmerksomhet mot ferjekaiområdet, skolen og fortauet opp Kolvikbakken.

Øvrige trafiksikkerhetstiltak langs riksveg og fylkesveg:

1. Spesiell oppfølging av rasfaren ved kaivegen på Rødøy.
2. Spesiell oppmerksomhet mot riksveg 17 ved Tjong- og Kilaområdet

4.1 Generelle fysiske tiltak

1. Generelt oppdaterte rutiner for brøyting og strøing av vegnettet.
2. Faste rutiner på fjerning av snø ved vegkryss.
3. Årlige rutiner på rydding av lauvskog og annen skog/kratt for bedring av sikt. Samarbeide med Statens vegvesen om riks- og fylkesveger. Kommunalt ansvar langs kommunale veger. Med den store hjorteviltstammen en har i deler av kommunen, blir det viktig å sørge for god sikt i områder med stor viltovergang.

4.2 Veglys

Kommunen har ikke budsjettmidler til å bygge ut eller vedlikeholde veglys. Men enkelte strekninger er veglys etablert av Statens Vegvesen og andre steder av lokale veglysforeninger.

4.3 Skilting

1. Sørge for at skilting på kommunale veger, skolegårder, parkeringsområder er i henhold til skiltreglement.

De fysiske tiltak som er skissert i planen er ikke kostnadsberegnet. Dette arbeidet vil i noen tilfeller ligge hos vegmyndighetene, riks- og fylkesveger, og hos kommunale myndigheter for kommunale veger, veglys og skilting.

5. Opplæring / informasjon – atferdsendrende tiltak

For å få en best mulig effekt av holdningsskapende arbeid er det viktig at alle aktører spiller på lag, slik at arbeidet for trafikksikkerhet blir så massivt som mulig. Skoler og barnehager er her sentrale, men medaktørene er mange; så som foreldre/voksne, eldreråd, lensmann, forsikringsselskap, lag og organisasjoner og lokale transportører /drosjenæring.

Trafikksikkerhetsarbeid må ha en viktig plass i både skole og barnehage. Trafikkopplæringen i skolen må foregå på tvers av faggrenser og være en integrert del av opplæringsvirksomheten ved skolene i Rødøy. I barnehagevirksomheten er bevisstgjøring av barna i forbindelse med trafikk og det å ferdes i trafikken sentrale emner.

Det finnes en rekke trafikksikkerhetstiltak i skoler og barnehager som det er tilnærmet faste rutiner på. Samarbeid med lensmann, Trygg Trafikk og Statens Vegvesen må være så er godt som mulig og følges opp av skolene og barnehagene.

I en kommune som Rødøy, er mange elever avhengige av skoleskyss. Reglene for tildeling av fri skoleskyss ligger under fylkeskommunen. Både skolene selv og transportører må arbeide for å gjøre skoleskyssen så trygg som mulig.

5.1 Tiltak ved skoler og barnehager som det er rutiner på, og som det arbeides med:

Barnehagene:

Turer og utflukter	Når personalet har med seg barna ut på tur, snakkes det om trafikk og trafikksikkerhet. Barna får lære ved stadige gjentakelser om hvordan de skal oppføre seg i trafikken, hva det er som kan være farlig og om hvilke regler vi har for ferdsel på veier og gater.
Voksnes ansvar	Når barnehagebarna ferdes i trafikken, vurderes det hvor mange barn det kan være pr. voksen. Antall voksne bestemmes ut fra barnas alder, modning og konsentrasjonsevne. Når barnehagen tar barna med på bilturer, brukes barneseter for de yngste og "barneputer" for de eldste barna. Barnehagen ber foreldrene om skriftlig tillatelse til at barnehagen tar barna med på slike turer.

Skolene:

Refleksdemonstrasjon	Årlig opplegg for 1. klasse i samarbeid med lensmann.
Refleksvester	Utdeling av sekker med refleks og refleksvester i samarbeid med Statens Vegvesen.
Trafikkskilt og trafikkregler	Gjennomgås både på turer i lokalmiljøet og gjennom teoriundervisning i klasserommet og i formingsaktiviteter. Gåprøve. Gjerne med bistand av lensmann.

Sykling	Demonstrasjon og bruk av hjelm. Sykkelturer med øving av regler og ferdigheter i sykling.
Trafikkfeller	Gjennomgang og samtale omkring farlige trafikkfeller i lokalmiljøet, og elevenes oppførsel i forbindelse med dem.
Oppførsel og sikkerhet på buss/drosje	Gjentatte gjennomganger av hensiktsmessige regler for buss-transport, både når det gjelder ordinær skoleskyss og ekskursjoner i skolens egen regi med buss.
Førstehjelp	Læreplanen i heimkunnskap har med opplæring i førstehjelp, både på mellomtrinnet og ungdomstrinnet. Dette omfatter også å lære hvordan en kan bistå ved ulykker.
Prosjekt- og temaarbeid	Trafikkdag for hele skolen med lensmann og foreldre som medspillere. Skolene og lensmannsetaten bør ha et utstrakt og godt samarbeid om diverse tiltak. Aksjoner som "MOT" og "IKKE TØFT Å VÆRE DØD".

Andre aktuelle tiltak

1. Styrking av arbeidet rundt trygg skoleskyss. Aksjon skolebuss/-drosje ved skolestart hver høst i et samarbeid mellom skolene, lensmann og transportør der temaene er:
 - hva gjør vi mens vi venter på bussen/drosje
 - hva gjør vi når vi skal gå på bussen/drosje
 - hvordan oppfører vi oss på bussen/drosje
 - hvordan forlater vi bussen/drosje
Målgruppe er småskolen og 7. klasse.
2. Bruke informasjonsbladet Rødøyløva bevisst med informasjon om nye lover og regler og midlertidige trafikkreguleringer.
3. Kursing og aksjoner for eldre i trafikken.
Eldrerådets og pensjonistforeningenes ønsker må være styrende
Samarbeidspartnere som lensmann og forsikringsselskap.
4. Flere ytrer ønske om et mer synlig politi (lensmann) i trafikken for å oppnå et tryggere trafikkbilde.
Hyppigere kontroller demper aggressiv kjøring.
5. Oppfølging av prosjekt med rusforebyggende arbeid i all kommunal forvaltning (AKAN).
Rusforebyggende arbeid er en viktig del av alt trafikksikkerhetsarbeid.

6. Oppfølging

De fleste trafikkulykker i Rødøy skjer på riks- og fylkesveger, men kan også skje i samband med hurtigbåt / ferje. Kommunen styrer i liten grad bruken av virkemidler langs riks- og fylkesvegene. Men kommunen har en stor oppgave i å få til et konstruktivt samarbeid med og legge press på Vegvesenet for å få gjennomført de tiltak som synes nødvendig til enhver tid.

Satsing på trafikksikkerhet vil ha betydning for kommunens daglige drift på flere områder:

Arealplanlegging, drift og vedlikehold av vegnett, lokaliseringsspørsmål og økonomi.

Arbeidet med trafikksikkerhet må være en kontinuerlig prosess. Arbeidet må synliggjøres i organisasjonen. Det må være tilstrekkelig tyngde både administrativt og i de folkevalgte organ, slik at trafikksikkerhetsarbeidet gjennomsyrrer all relevant kommunal aktivitet.

Administrative og økonomiske konsekvenser

Forutsetninger for å få tildelt fylkeskommunal støtte over tilskott til trafikksikkerhetstiltak ("Aksjon skoleveg") er som følger:

1. Tiltakene må være beskrevet og stedfestet
2. Tiltakene må begrunnes
3. Tiltakene må kostnadsberegnes
4. Finansiering skal være avklart
5. Det må angis når tiltaket skal gjennomføres
6. Tiltakene må være prioritert

I noen grad kan dette være vanskelig å oppfylle fullt ut. De ikke fysiske tiltakene kan gjennomføres årlig innen skole- og barnehager i kommuner og finansieres i hovedsak under den enkelte etats drift. I noen grad kan lensmannsetaten og helsesøster bidra i disse tiltakene. For spesielle tiltak, vil finansiering og tidfesting være avhengig av bevilgninger til trafikksikkerhetsformål.

Når det gjelder fysiske tiltak og betingelsen av at kommunen bidrar med minimum 20 % egenandel, må dette vurderes i årlig kommunal budsjettbehandling.

Evaluering / ny plan

Planperioden er fastsatt til fire år, perioden 2006 – 2009, og neste revisjon vil komme innen utgangen av 2008. Det vil imidlertid være naturlig å revidere tiltaksdelen en gang midt i perioden. Revisjonen bør omfatte måling av effekt av aktuelle tiltak, konkretisering av nye tiltak, eventuell innarbeiding av kommunal egenandel i årsbudsjett og prioritering av søknader. Innholdet i planen bør gjøres kjent for aktuelle ansvarsgrupper (f eks lokalutvalg) og andre interessegrupper, for å synliggjøre dette viktige arbeidet. En må imidlertid passe seg for å skape for store forventninger, og ha realistiske synspunkter på mulighetene til gjennomføring av nye kostnadskrevenende tiltak. Men, dersom alle parter er villige til å oppprioritere dette viktige arbeidet, vil målene kunne nås og resultatene bli synlige for kommunens innbyggere.

Vedlegg:

Innspillsbrev fra rådmannen oktober 2001

Brev fra Statens Vegvesen datert 7. februar 2006



Forslag – eksempel – mal for en kommunal trafikksikkerhetsplan For perioden 2018 – 2021 (2025)

Dette dokumentet er utarbeidet av Trygg Trafikk med den hensikt å gi kommuner en ide – støtte – hjelp til å utvikle en helhetlig kommunal trafikksikkerhetsplan. Dokumentet ivaretar nasjonale målsettinger, folkehelselovens intensjoner, og bredden i det kommunale trafikksikkerhetsarbeidet.

Kapittel 4, Nasjonale og regionale føringer

I dette kapittelet har vi laget et konsentrat av føringene som vil være relevante for det kommunale trafikksikkerhetsarbeidet, noe vi vurderer som viktig for å se helheten i det totale trafikksikkerhetsarbeidet

Konseptet Trafikksikker kommune er omtalt i dette kapittelet og også foreslått som tiltak i kapittel 7. For de kommunene som ikke er godkjent, men ønsker å arbeide mot en godkjenning, vil det være en fordel å ha tiltaket forankret i kommunens trafikksikkerhetsplan.

Kapittel 7. Tiltak

Tiltakene i *Nasjonal tiltaksplanen for trafikksikkerhet på vei 2018-2021* er delt inn i 13 ulike innsatsområder hvor det for hvert av områdene er utarbeidet nasjonale mål (tilstandsmål) . Vi har i dette utkastet plukket ut 11 områder (de som vi finner mest relevante å konsentrere seg om for kommunene) og foreslått konkrete tiltak innenfor hvert av områdene.

Områdene er: *Fart, rus, bilbelte, barn, ungdom og unge førere, eldre, gående og syklende, mc og moped, kjøretøyteknologi, systematisk trafikksikkerhetsarbeid, fysiske trafikksikkerhetstiltak.*

Kommunen står selvfølgelig fritt å supplere med andre områder og tiltak, eller redusere tilsvarende.

Kommunen kan om ønskelig kopiere hele eller deler av dette utkastet.

For eventuelle spørsmål vedrørende utkastet eller andre spørsmål om kommunale trafikksikkerhetsplaner, ta kontakt med

Trygg Trafikk ved Harald Heieraas eller Unni Knutli

heieraas@tryggtrafikk.no

knutli@tryggtrafikk.no

KOMMUNES TRAFIKKSikkerhetsplan 2018- 2021

Innhold

- 1 Forord
 - 2 Sammendrag
 - 3 Innledning
 - 3.1 Historikk
 - 3.2 Organisering av kommunens trafikksikkerhetsarbeid
 - 3.3 Samarbeidspartnere
 - 4 Nasjonale og regionale føringer for trafikksikkerhetsarbeidet
 - 4.1 Meld. St. 40 (2015-2016) Trafikksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering
 - 4.2 Nasjonal transportplan
 - 7.2.1 Barnas transportplan
 - 4.3 Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018 – 2021
 - 4.4 Folkehelse og trafikksikkerhet - Regional folkehelseplan
 - 4.5 Regional transportplan / fylkets trafikksikkerhetsplan
 - 4.6 Trafikksikker Kommune
 - 5 Ulykkessituasjonen / -utviklingen i kommune
 - 5.1 Trafikale utfordringer
 - 5.2 Analyse av ulykkene
 - 6 Mål og strategi for trafikksikkerhetsarbeidet i kommune
 - 6.1 Målsettinger
 - 6.2 Strategier
 - 7 Kommunale tiltak
 - 7.1 Risikoadferd i trafikken
 - 7.1.1 Fart,
 - 7.1.2 Rus
 - 7.1.3 Bilbeltebruk
 - 7.2 Befolkningsgrupper (barn, ungdom, eldre og funksjonshemmede)
 - 7.2.1 Barn
 - 7.2.2 Ungdom og unge førere
 - 7.2.3 Eldre trafikanter og trafikanter med funksjonsnedsettelse
 - 7.3 Trafikantgrupper/kjøretøygrupper (gående, syklende, mc og moped, tunge kjøretøy)
 - 7.3.1 Gående og syklende,
 - 7.3.2 Motorsykkel og moped
 - 7.4 Kjøretøyteknologi
 - 7.5 Systematisk trafikksikkerhetsarbeid i offentlig og privat sektor
 - 7.6 Fysiske trafikksikkerhetstiltak
 - 8 Økonomi
 - 9 Evaluering / Rullering
- Vedlegg
- Tabelloversikt tiltak
 - Veileder Trafikksikker Kommune
 -
 -

1. FORORD

Kommunene har ansvar for investeringer, drift og vedlikehold av det kommunale vegnettet. Som vegeier, har kommunen også et spesifikt ansvar for trafikksikkerhetstiltak på kommunale veger. I henhold til folkehelseloven og plan- og bygningsloven har kommunen et generelt ansvar for å forebygge skader og ulykker lokalt. Kommunene har ansvar og virkemidler som kan bidra til økt innsats i det lokale trafikksikkerhetsarbeidet. De er store arbeidsgivere og kjøpere av transporttjenester. I tillegg er de eiere av barnehager og skoler.

Trafikksikkerhet handler om å kunne bevege seg trygt i sitt lokalmiljø, enten man er fotgjenger, syklist eller bilist – barn, ungdom eller voksen.

Trafikksikkerhetsplanen 2018 – 2021 vil danne grunnlaget for videreføring av trafikksikkerhetsarbeidet i kommune.

Fysiske tiltak.....

Trafikksikkerhetsarbeid for alle trafikantgrupper er viktige folkehelseiltak. Trafikksikkerhetsplanen har fokus på helseperspektivet som er et satsingsområde for kommunen.

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

Kommunestyrets vedtak lyder slik:

2. SAMMENDRAG

3. INNLEDNING

3.1 HISTORIKK

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

Under utarbeidelsen av kommunes trafikksikkerhetsplaner har samordning med overordnede planer, spesielt fylkes trafikksikkerhetsplan blitt betydelig vektlagt, for å sikre en rød tråd i arbeidet, fra nasjonalt til lokalt nivå. Denne strategien vil bli videreført og forsterket, spesielt siden de nasjonale føringene er blitt tydeligere og mer konkrete, bl.a. gjennom Nasjonal transportplan, Stortingsmelding 40 og «Nasjonalt tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg» 2018-2021.

3.2 ORGANISERING AV TRAFIKKSIKKERHETSARBEIDET I KOMMUNE

Trafikksikkerhetsarbeidet i kommune er forankret hos rådmannen, og ansvaret for prosessen med å utarbeide en ny trafikksikkerhetsplan for perioden 2018 – 2021 er tillagt Tradisjonelt har dette ansvaret vært lagt til teknisk avdeling, men kommunen ser det som viktig å forankre arbeidet hos rådmannen v/for å synliggjøre at alle kommunens sektorer må ta sin naturlige del av ansvaret. Det er av avgjørende betydning for arbeidet at den enkelte sektorleder sørger for at egne tiltak i planen blir gjennomført.

Parallelt med utarbeidelsen av kommunens plan for neste periode (2018-2021) er også en ny Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhetsarbeid på veg samt fylkes trafikksikkerhetsplan ferdigstilt. Dette har resultert i at mange av tiltakene i denne planen er en videreføring av nasjonale og fylkeskommunale forventninger til det kommunale trafikksikkerhetsarbeidet; noe som sikrer en rød tråd i arbeidet, fra nasjonalt til kommunalt nivå.

3.3. SAMARBEIDSPARTNERE

Her kan nevnes ulike instanser og organisasjoner som er viktige bidragsytere i trafikksikkerhetsarbeidet i kommunen men som styrer sin virksomhet basert på egne planer og tiltak som for eksempel:

Politi, Statens vegvesen, Røde kors, Personskadeforbundet, NAF , MA, NMCU, Trygg Trafikk, etc

4 NASJONALE OG REGIONALE FØRINGER I TRAFIKKSIKKERHETSARBEIDET

4.1 MELD. ST. 40 (2015-2016) TRAFIKKSIKKERHETSARBEIDET – SAMORDNING OG ORGANISERING

Regjeringen legger til grunn at Norge er verdensledende innen trafiksikkerhet på veg, som følge av målrettet, tverrsektoriell, kunnskapsbasert og langsiktig innsats. Trafikkulykker utgjør likevel et betydelig samfunnsproblem, og omfanget av tapte liv er uakseptabelt. Trafiksikkerhet må derfor fortsatt ha høy prioritet, med nullvisjonen som et av hovedmålene for transportpolitikken.

Det vises til at mange av de enkle og mest effektive trafiksikkerhetstiltakene er tatt i bruk. Med et relativt lavt antall trafikkulykker blir ytterligere reduksjon i antallet drept og hardt skadde stadig mer krevende og avhengig av økt og felles innsats fra flere offentlige aktører. Hovedinnretningen på meldingen er derfor å belyse tverrsektorielle utfordringer og behov i trafiksikkerhetsarbeidet, og bidra til bedre overordnet forankring og økt samordning av den framtidige innsatsen.

I stortingsmeldingen presenterer regjeringen seks satsningsområder:

- Forankring av tverrsektorielt trafiksikkerhetsarbeid på overordnet nivå
- Bedre utnyttelse av tilsyns- og kontrollinnsatsen gjennom styrket tverretattlig samarbeid
- Mer effektiv formidling, enklere tilgang og bedre utnyttelse av kunnskap fra ulykkesundersøkelser:
- Retningslinjer for registrering av vegtrafikkulykker og økt utveksling av skade- og ulykkesdata

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

4.2 NASJONAL TRANSPORTPLAN

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

Nasjonale mål og hovedområder for innsats

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

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

4.2.1 BARNAS TRANSPORTPLAN

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

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

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

4.3 NASJONAL TILTAKSPLAN FOR TRAFIKKSIKKERHET PÅ VEG 2018 – 2021

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

Planen bygger på *Meld. St. 33 (2016-2017) Nasjonal transportplan 2018-2029* (NTP) og *Meld. St. 40 (2015-2016) Trafikksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering*. Ambisjonsnivå og prioriteringer i tiltaksplanen er i samsvar med *Statens vegvesens handlingsprogram 2018-2023 (2029)*, *Strategiplan for polititjeneste på veg 2016-2019*, *Trygg Trafikks strategi 2018-2025*, fylkeskommunenes planer for prioritering innenfor trafikksikkerhetsarbeidet og de syv storbykommunenes trafikksikkerhetsplaner.

Formålet med tiltaksplanen er å presentere et omforent og bredt spekter av faglig forankrede tiltak, i tillegg til å styrke samarbeidet mellom de sentrale trafikksikkerhetsaktørene. Tiltakene i tiltaksplanen skal sikre at vi har stø kurs mot etappemålet i NTP om maksimalt 350 drepte og hardt skadde i 2030, hvilket innebærer en reduksjon på om lag 60 prosent sammenliknet med gjennomsnittet for perioden 2012-2015.

4.4 FOLKEHELSE OG TRAFIKKSIKKERHET

Trafikkulykker vurderes som et betydelig folkehelseproblem på tross av en markant reduksjon av antallet alvorlige trafikkulykker siden 1970. Det er spesielt for unge mennesker at trafikkulykker utgjør en viktig årsak til tidlig død, helsetap og redusert livskvalitet. Regjeringen vil i tråd med Meld. ST. 19 (2014 2015) Folkehelsemeldingen mestring og muligheter, forsterke det tversektorielle samarbeidet for å forebygge ulykker. Det er viktig at kommunen integrerer det ulykkesforebyggende arbeidet generelt, og trafikksikkerhetsarbeidet spesielt i sitt folkehelsearbeid

..... FYLKESKOMMUNE, HANDLINGSPLAN FOLKEHELSEARBEID 20... - 20....

Tekst kan framskaffes av Trygg trafikks distriktsleder

4.5 REGIONAL TRANSPORTPLAN /..... FYLKES TRAFIKKSIKKERHETSPLAN 20.... - 20.....

Tekst kan fremskaffes av Trygg Trafikks distriktsleder

4.6 TRAFIKKSIKKER KOMMUNE

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

Det er mange lover og forskrifter som direkte eller indirekte omtaler kommunens ansvar for ulykkesforebygging, folkehelsearbeid og trafikksikkerhet. Kommunen er pålagt et ansvar bl.a. som veieier, som eier av skole og barnehager, stor arbeidsgiver og kjøper av transporttjenester.

For å ivareta denne helhetstenkningen er det utarbeidet kriterier og sjekklister skal være et verktøy for å kvalitetssikre kommunens trafikksikkerhetsarbeid. kommune har satt seg som mål å oppfylle alle kriteriene og gjennom en fylkeskommunal godkjenningsordning bli erklært som Trafikksikker kommune” innen.....

Vedlegggir en grundigere innføring i Trafikksikker kommune-konseptet.

5. ULYKKESSITUASJONEN / -UTVIKLINGEN I KOMMUNE

Ulykker og skader i trafikken påfører selvsagt menneskene som rammes store lidelser. De er også svært kostbare for samfunnet. Ulykkeskostnadene beregnet til ca. 24,2 mrd. kr. Helse- og omsorgstjenestene i kommunene må ta mye av regningen. Det lønner seg derfor å forebygge!

I tillegg til de alvorligste trafikkulykkene skjer det også et høyt antall skader på veiene våre som ikke inngår i den offisielle ulykkesstatistikken (fordi de ikke blir rapportert til politiet). Dette gjelder spesielt for eneulykker på sykkel. Fallulykker med fotgjengere regnes ikke som trafikkulykker, og inngår derfor ikke i statistikken.

En kartlegging viser at 2184 syklister fikk behandling bare på Oslo skadelegevakt i 2014, hvorav de aller fleste skjedde i trafikken. Samme år var det offisielle antallet sykkelulykker for hele landet «kun» 555. En tilsvarende kartlegging viser at over 6000 fotgjengere ble behandlet for skader i 2016. Svært mange av skadene skjedde på glatt føre om vinteren og kunne derfor sannsynligvis vært forebygget gjennom bedre vedlikehold på veiene våre, særlig måking og strøing.

5.1 TRAFIKALE UTFORDRINGER I KOMMUNEN

Beskrivelse av ulike veier i kommunen, veieiere, og hvilke utfordringer kommunen står ovenfor

5.2 ANALYSE AV ULYKKENE

Grafer og søyler som viser antall og utvikling for eksempel i siste 5-års periode
Statens vegvesen vil være behjelpelig med å fremskaffe ulykkesstatistikk for kommunen
Statens vegvesen lokalt kan fremskaffe ulykkesstatistikk

6. MÅL OG STRATEGI FOR TRAFIKKSikkerHETSARBEIDET I KOMMUNE

6.1 MÅLSETTING

I perioden 2018 – 20... skal det maksimalt være drepte og skadde i trafikken i
kommune. Dette innebærer en reduksjon på % i forhold til foregående fireårsperiode, og er i
samsvar med den utviklingen vi har sett i kommunen de siste fireårsperiodene.

6.2 STRATEGI

I Nasjonal Tiltaksplan for trafiksikkerhet på veg er det satt opp en rekke tilstandsmål formulert som
måltall. For å nå disse målene må det iverksettes tiltak.
Kommunen skal arbeide aktivt for å bidra til at vi oppnår disse tilstandsmålene. Dette gjelder først og
fremst på følgende områder:

Økt andel bruk av bilbelte, refleks, bakovervendt barnesikring, sykkelhjelme.

Redusere andelen av bilister som overskrider fartsgrensene.

- Arbeide målrettet for at flere går og sykler til skolen.
- Alle skoler er godkjent som trafiksikre skoler.
- Alle barnehager er godkjent som trafiksikre barnehager.
- Kommunen godkjent som trafiksikker kommune.
- Øke antallet km med gang og sykkelvei ?

7. KOMMUNALE TILTAK

I den Nasjonale tiltaksplanen (2018-2021) er det satt mål for tilstandsutvikling innenfor områder der tilstandsendringer er av vesentlig betydning for utviklingen i antall drepte og hardt skadde. Tilstandsmålene er satt innenfor 13 ulike innsatsområder.

I dette kapitlet gjengir vi de nasjonale tilstandsmålene og de innsatsområdene kommunene finner det mest relevant å arbeide med (11 av 13) . Under hvert av områdene har vi konkretisert våre kommunale tiltak som skal bidra til å nå de nasjonale målene

7.1 RISIKOADFERD I TRAFIKKEN

7.1.1 FART,

Nasjonale mål:

Fart (kapittel 4.2)	Andel av kjøretøyene som overholder fartsgrensene	57,2 % (2016)	70 % (2022)
Rus (kapittel 4.3)	Andel av trafikkarbeidet som utføres under påvirkning av alkohol over 0,2 promille	0,2 % (2016/2017)	0,1 % (2026)
	Andel av trafikkarbeidet som utføres under påvirkning av narkotika over straffbarhetsgrensen	0,6 % (2016/2017)	0,4 % (2026)

Kommunale tiltak:

- Kommunen som arbeidsgiver skal påvirke sine ansatte i tjeneste til å opptre med minst mulig risiko i trafikken.
- Kommunen skal ha utarbeidet retningslinjer for tjenestereiser og forankret denne i alle sektorer.
- Trafikksikkerhet skal være årlig tema i kommunens arbeidsmiljøutvalg (AMU)
- Kommunen, som kjøper av ulike tjenester, stiller krav til samarbeidspartnere om trafikksikker adferd (transporttjenester og vei og vedlikeholdstjenester) Disse innarbeides i anbudsdokumentene.
- Kommunens ansatte gjennomfører e-læringskurs i Trafikksikkerhet og HMS (utviklet på KS-læring plattform av Trygg Trafikk som blir tilgjengelig ved årsskiftet 2018/2019)

7.1.2 RUS

Nasjonale mål

Rus (kapittel 4.3)	Andel av trafikkarbeidet som utføres under påvirkning av alkohol over 0,2 promille	0,2 % (2016/2017)	0,1 % (2026)
	Andel av trafikkarbeidet som utføres under påvirkning av narkotika over straffbarhetsgrensen	0,6 % (2016/2017)	0,4 % (2026)

Kommunale tiltak:

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

7.1.3 BILBELTEBRUK

Nasjonale mål

Bilbelte/sikring av barn i bil (kapittel 4.4)	Andel førere og forsetepassasjerer som bruker bilbelte i lette kjøretøy	97,2 % (2017)	98 % (2022)
	Andel barn i alderen 1 - 3 år som er sikret bakovervendt i bil	63 % (2017)	75 % (2022)
	Andel førere av tunge kjøretøy som bruker bilbelte	84,3 % (2017)	95 % (2022)

Kommunale tiltak:

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

7.2 BEFOLKNINGSGRUPPER (BARN, UNGDOM, ELDRE OG FUNKSJONSHEMMEDE)

7.2.1 BARN

Nasjonale mål

Barn (0-14 år) (kapittel 5.2)	Antall drepte barn (0-14 år) i trafikken.	4 (2017)	0 (minst ett år i 2018-2021)
----------------------------------	---	-------------	------------------------------------

Kommunale tiltak:

- Barnehager og skoler skal i samarbeid med foresatte ha fokus på trafikksikkerhetsarbeid og forebygging av ulykker. (Tiltak i trafikksikker barnehage og skole)
- Kommunen skal gjennomføre vurdering av særlig farlig skolevei
- Kommunen skal arbeide for trafikksikre soner rundt skolene (Hjertesone)
- Kommunen skal begrense muligheten for å kjøre inn på skoleområder og i tilknytning til skoler
- Kommunen skal legge til rette for at flere kan sykle eller gå til skolen.
- De kommunale barnehagene skal være godkjent som Trafikksikker barnehage
- Kommunen skal påvirke til at alle de private barnehagene skal ha være godkjent som Trafikksikker barnehage
- Skolene skal være godkjent som Trafikksikker skole.
- Kommunen skal påvirke private skoler til å få godkjenning som Trafikksikker skole
- Skolene skal sørge for god sykkelopplæring i tråd med kompetansemål i Kunnskapsløftet
- Kommunen skal stimulere lag og foreninger til at alle barn til og fra fritidsaktiviteter sikres best mulig og at voksne som transportører kjører med lavest mulig risiko.
- Kommunen skal sørge for at ansatte i barnehager og skoler har tilstrekkelig kompetanse for å gjennomføre god trafikkopplæring i tråd med gjeldende rammeverk
- Kommunen skal stimulere lag og foreninger til å innarbeide retningslinjer for transport innenfor sin virksomhet

7.2.2 UNGDOM OG UNGE FØRERE

Nasjonale tilstandsmål:

Ungdom og unge førere (kapittel 5.3)	Risiko for bilførere i aldersgruppen 18-19 år for å bli drept eller hardt skadd per kjørte km		- 30 % ^A
---	---	--	---------------------

^A Reduksjon i perioden 2018-2021 sammenliknet med perioden 2013-2016

Kommunale tiltak:

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

7.2.3 ELDRE TRAFIKANTER OG TRAFIKANTER FUNKSJONSNEDESETTELSE

Nasjonale tilstandsmål:

Eldre trafikanter og trafikanter med funksjonsnedsettelse (kapittel 5.4)	Risiko for bilførere i aldersgruppen 75+ for å bli drept eller hardt skadd per kjørte km		- 30 % ^A
	Risiko for fotgjengere i aldersgruppen 75+ for å bli drept eller hardt skadd i trafikkulykker per gåkm		- 30 % ^A

^A Reduksjon i perioden 2018-2021 sammenliknet med perioden 2013-2016

Kommunale tiltak

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

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

7.3.1 INNSATSOMRÅDE, GÅENDE OG SYKLENDE,

Nasjonale tilstandsmål:

Gående og syklende (kapittel 6.2)	Antall km i tilknytning til riksveg og fylkesveg som tilrettelegges spesielt for gående og syklende	Samlet i planperioden: 165 km på riksveg (2018-2021) ^ 230 km på fylkesveg (2018-2021)	
	Andel syklister som bruker sykkelhjelme	58,8 % (2017)	70 % (2022)
	Andel fotgjengere som bruker refleks på belyst veg i mørke	40 % (2017)	50 % (2022)

Kommunale tiltak:

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

7.3.2 MOTORSYKKEL OG MOPED

Motorsykkle og moped (kapittel 6.3)	Risiko for å bli drept eller hardt skadd for MC- og mopedførere per kjørte km		- 30 % ^B
--	---	--	---------------------

^B Reduksjon i perioden 2018-2021 sammenliknet med perioden 2013-2016.

Kommunale tiltak:

Her må kommunen vurdere om man skal har tiltak eller har planer om å iverksette tiltak. Dette kan være mopedopplæring i skolen eller innføre Trafikk valgfag på ungdomstrinnet

@

7.4 KJØRETØYTEKNOLOGI,

Nasjonale tilstandsmål:

Kjøretøy- teknologi (kapittel 8.3)	Andel av trafikkarbeidet som utføres med biler som har <i>automatisk nødbrems</i> (AEB)	14,4 % ^D (2017)	25 % (2022)
	Andel av trafikkarbeidet som utføres med biler som <i>har feltskiftevarsler</i>	39,2 % ^D (2017)	52 % (2022)
	Andel av trafikkarbeidet som utføres med biler som har automatisk nødbrems for å forhindre kollisjon med fotgjengere og syklister (fotgjenger-AEB)	14,4 % ^D (2017)	25 % (2022)

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

Kommunale tiltak:

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

7.5 SYSTEMATISK TRAFIKKSIKKERHETSARBEID I OFFENTLIG OG PRIVAT SEKTOR

Nasjonale tilstandsmål:

Systematisk og samordnet trafikksikkerhetsarbeid i fylkeskommuner og kommuner (kapittel 9.2)	Antall kommuner som er godkjent som <i>Trafikksikre kommuner</i>	62 ^E per 1/1- 2018	125 per 1/1- 2022
---	--	-------------------------------------	-------------------------

Kommunale tiltak:

- Kommunen skal være godkjent som Trafikksikker kommune.

7.6 FYSISKE TRAFIKKSIKKERHETSTILTAK

Nasjonale tilstandsmål

Møteulykker og utforkjøringsulykker (kapittel 7.2)	Andel av trafikkarbeidet på riksveger med fartsgrense 70 km/t eller høyere som foregår på møtefrie veger	49,3 % pr 1/1-2018	54,1 % pr 1/1-2022
	Antall km riksveg med fartsgrense 70 km/t eller høyere som er gjennomgått og som tilfredsstillende minstestandarden i NTP med tanke på å forhindre alvorlige utforkjøringsulykker		1500 km (utbedres i 2018-2023) c

Beskrivelser av kommunens prioriteringer de neste årene samt kostnader synliggjøres i eget vedlegg. Utfordringer på veger med staten eller fylkeskommunen som veieier beskrives særskilt. Tiltakslisten må ikke være en oppstilling av alle behov, men hvilke tiltak som er realistisk for kommunen å få gjennomført i kommende planperiode med bakgrunn i kommunens økonomiske rammer.

Kommunale tiltak:

8. ØKONOMI

Trafikksikkerhetstiltakene i denne planen skal innarbeides i økonomiplanen . Samtidig skal tiltak som går over flere år, samt tiltak med oppstart i handlingsplanperioden prioriteres i budsjettet hvert år fra 2018 til og med

Enhetsledere har ansvaret for å innarbeide utgiftene innenfor eget budsjettområde.

9. EVALUERING, RULLERING

Enhetslederne rapporterer årlig på tiltak innenfor eget ansvarsområde, til plankoordinator, som så sammenfatter dette og legger fram en samlet rapport til rådmannen.

Rådmannen rapporterer årlig til kommunestyret/bystyret.

VEDLEGG

- Tabell som viser samtlige tiltak med ansvarlig sektorleder og eventuell kostnad og ferdigstillelse
- Veileder Trafikksikker kommune
- Eventuelle utfyllende, supplerende ulykkesstatistikker

[← NFTU](#)

Fysiske midler

NFTU ønsker å tildele midler til fysiske tiltak i kommunene for bedre trafikksikkerhet der barn ferdes, og for skolebarn langs skoleveg.

Hvem kan søke?

Alle kommuner i Nordland.

Hvilke tiltak kan få midler?

Primært fysiske tiltak der barn ferdes. Midlene kan anvendes langs kommunale- eller fylkeskommunale veger.

Det kan søkes om tilskudd til utarbeidelse av reguleringsplan og/eller byggeplan. Når godkjente planer foreligger, kan det så søkes om tilskudd til bygging/gjennomføring. Denne tilskuddsordningen forventes å kunne disponere om lag 14 millioner kroner årlig. Det kan gis tilskudd på inntil 80 % av byggetiltakets kostnadsoverslag begrenset oppad til 3 mill.kr per prosjekt. De resterende 20 % må dekkes av kommunen/søkeren. Når det gjelder utarbeidelse av plan er satsene inntil kr 500 000,- for reguleringsplan og kr 300 000,- for byggeplan.

Tiltaket bør ikke være større enn at kommunale midler utgjør maksimalt halvparten av en total kostnad på inntil 6 millioner kr for bygging, 1 million kr for reguleringsplan og 600 000 kr for byggeplan.

Krav til søknad



Søknaden skal inneholde/vedlegges:

- Hvilken kommune som søker om midler. Navnet på tiltaket, hvilken type tiltak kommunen søker om og om flere søknader foreligger må kommunen prioritere mellom tiltakene. Hvilken type veg må klargjøres, samt totalkostnad og søknadsbeløp.
- Å sende inn søknaden bekrefter at kommunen stiller men en egenandel på minimum 20 %.
- Kommunen må oppgi om det er vedtatt reguleringsplan for området, om det gjør det må denne legges ved søknaden. Bekreftelse på avklart grunneierforhold skal også legges ved.
- En forutsetning for å kunne søke om tilskudd er at kommunen har gyldig trafikksikkerhetsplan for tildelingsåret. Kommunens trafikksikkerhetsplan skal vedlegges. Dersom tiltaket det søkes om tilskudd til avviker fra prioriteringene i trafikksikkerhetsplanen begrunnes dette i søknaden.
- Byggeplan som er gjennomgått av Nordland fylkeskommune skal vedlegges søknaden. I mange søknader inngår vegbelysning som en del av tiltaket. Ved utarbeidelse av byggeplan skal fremtidig eierforhold, drift og vedlikehold av veglysanlegg være avklart før søknad innsendes.
- Faglig beskrivelse skal også ligge ved søknaden, dette innebærer prosjektbeskrivelse, kostnadsoverslag og kart.

Søknadsfrist

Se mer om krav til søknad, og regler for saksbehandling i [instruks for forvaltning av trafikksikkerhetsmidler \(PDF, 2 MB\)](#).

Byggeplan skal sendes inn innen 1.mai slik at Nordland fylkeskommune kan godkjenne den før endelig søknad skal foreligge. Dette gjelder søknader om byggemidler. Send inn byggeplan [her](#)

Endelig søknad må være sendt inn innen 1. juli.

Søknadsskjema finner du [her](#).

Rapportering

Rapportering trafikksikkerhetsmidler

Sist endret: 08.03.2021 13:53

Har du spørsmål?

Kristin Meland

Rådgiver HR

E-post krimel@nfk.no

Telefon [75 65 01 33](tel:75650133)

Fant du det du lette etter?

Ja

Nei