



Sømna
kommune

Trafikksikkerhetsplan

Sømna kommune

2020-2024

INNHold

1. Forord	4
2. Sammendrag.....	4
3. Innledning.....	4
3.1 Historikk.....	4
3.2 Organisering av trafiksikkerhetsarbeidet i sømna kommune	5
3.3 Samarbeidspartnere	5
4 Nasjonale og regionale føringer i trafiksikkerhetsarbeidet	5
4.1 Meld. St. 40 (2015-2016) Trafiksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering.....	5
4.2 Nasjonal transportplan	6
4.2.1 Barnas Transportplan	6
4.3 Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på veg 2018 – 2021	6
4.4 Folkehelse og trafiksikkerhet.....	7
4.5 Nordland fylkeskommune: Kilder til livskvalitet - Regional folkehelseplan Nordland (2018-2025).....	7
4.6 REGIONAL TRANSPORTPLAN NORDLAND "Fra kyst til marked" - Handlingsprogram 2018 -2021	7
4.7 Trafiksikker Kommune	7
5. Ulykkesituasjonen / -utviklingen i Sømna kommune	8
5.1 Trafikale utfordringer i kommunen	8
5.2 Analyse av ulykkene	9
5.2.1 Geografisk fordeling	11
6. Mål og strategi for trafiksikkerhetsarbeidet i SØMNA kommune.....	12
6.1 visjon.....	12
6.2 Strategi	12
7. Kommunale tiltak	12
7.1 Risikoadferd i trafikken.....	13
7.1.1 Fart.....	13
7.1.2 Bilbeltebruk	13
7.2 Befolkningsgrupper (barn, ungdom, eldre og funksjonshemmede)	14
7.2.1 Barn.....	14
7.2.2 Ungdom og unge førere	15
7.2.3 Eldre trafikanter og trafikanter med funksjonsnedsettelse	15
7.3 Trafikantgrupper/kjøretøygrupper (gående, syklende, mc og moped, tunge kjøretøy).....	16
7.3.1 Innsatsområde, gående og syklende	16
7.3.2 Motorsykkel og moped.....	16
7.4 Systematisk trafiksikkerhetsarbeid i offentlig og privat sektor	17
7.5 Fysiske trafiksikkerhetstiltak.....	17
8. Økonomi	18



9. Evaluering, rullering.....18
10. VEDLEGG.....18

Høring



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 veier. 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 2020 – 2024 vil danne grunnlaget for videreføring av trafikksikkerhetsarbeidet i Sømna kommune.

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, samt bevilgning til utbedringer. Det er viktig å sikre at trafikksikkerhetsplanen blir fulgt opp og tiltakene gjennomført.

Kommunestyrets vedtak lyder slik:

2. SAMMENDRAG

Som den forrige trafikksikkerhetsplanen fra 2016-2019, bygger denne planen også på «Trafikksikker kommune» - konseptet. Den er forankret hos kommunedirektøren, og alle kommunale instanser er involvert i gjennomføringen av tiltak.

Planen tar utgangspunkt i de nasjonale og fylkeskommunale føringene for trafikksikkerhetsarbeidet, og målsettingen i pkt. 7 gjenspeiler den trafikkulykkesutviklingen vi ser nasjonalt.

Planen har som tidligere fokus på de fysiske tiltakene, men i tillegg har den et fokus på forebyggende trafikksikkerhetsarbeid. Forebyggingen er utviklet gjennom et tverrfaglig arbeid i hele kommunen.

3. INNLEDNING

3.1 HISTORIKK

Denne planen er nr. 4 i rekken av trafikksikkerhetsplaner for Sømna 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 tiltak.



Under utarbeidelsen av Sømna kommunes trafiksikkerhetsplaner har samordning med overordnede planer, spesielt Nordland fylkes trafiksikkerhetsplan 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 «Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på veg» 2018-2021.

3.2 ORGANISERING AV TRAFIKSIKKERHETSARBEIDET I SØMNA KOMMUNE

Trafiksikkerhetsarbeidet i Sømna kommune er forankret hos kommunedirektøren, og ansvaret for prosessen med å utarbeide en ny trafiksikkerhetsplan for perioden 2020 – 2024 er tillagt enhetsleder teknisk og eiendom. Tradisjonelt har dette ansvaret vært lagt til teknisk avdeling, men kommunen ser det som viktig å forankre arbeidet hos kommunedirektøren v/ Arne Johansen for å synliggjøre at alle kommunens sektorer må ta sin naturlige del av ansvaret. Det er av avgjørende betydning for arbeidet at den enkelte enhetsleder sørger for at egne tiltak i planen blir gjennomført.

Parallelt med utarbeidelsen av kommunens plan for neste periode (2020-2024) er også en ny Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhetsarbeid på veg samt Nordland fylkes trafiksikkerhetsplan ferdigstilt. Dette har resultert i at mange av tiltakene i denne planen er en videreføring av nasjonale og fylkeskommunale forventninger til det kommunale trafiksikkerhetsarbeidet; noe som sikrer en rød tråd i arbeidet, fra nasjonalt til kommunalt nivå.

3.3. SAMARBEIDSPARTNERE

Nordland fylkeskommune og Trygg Trafikk har vært gode samarbeidspartnere gjennom utviklingen av planen. Planen er sendt på høring i alle kommunens etater. I tillegg er planen sendt på høring til Politiet, Statens vegvesen, samarbeidsutvalget for skolene (SU), FAU, Elevrådet, Ungdomsrådet, Eldrerådet, Råd for personer med funksjonsevne, TTS og representanten for barn og unge i Sømna.

4 NASJONALE OG REGIONALE FØRINGER I TRAFIKSIKKERHETSARBEIDET

4.1 MELD. ST. 40 (2015-2016) TRAFIKSIKKERHETSARBEIDET – 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 i Norge sammenlignet med andre land, blir ytterligere reduksjon i antallet drepte og hardt skadde stadig mer krevende og avhengig av økt og felles innsats fra flere offentlige aktører. Hovedinnretningen på meldingen er derfor å belyse tverrsektorielle utfordringer og behov i trafiksikkerhetsarbeidet, og bidra til bedre overordnet forankring og økt samordning av den framtidige innsatsen.

I stortingsmeldingen presenterer regjeringen seks satsningsområder:



1. Forankring av tverrsektorielt trafikksikkerhetsarbeid på overordnet nivå
2. Bedre utnyttelse av tilsyns- og kontrollinnsatsen gjennom styrket tverretattlig samarbeid
3. Mer effektiv formidling, enklere tilgang og bedre utnyttelse av kunnskap fra ulykkesundersøkelser:
4. Retningslinjer for registrering av vegtrafikkulykker og økt utveksling av skade- og ulykkesdata
5. Styrket samordning av FoU-innsatsen
6. Framtidige satsningsområder innen trafikksikkerhetsarbeidet

Generelt vil regjeringen videreføre en bred tilnærming i trafikksikkerhetsarbeidet, en målrettet innsats mot de alvorligste ulykkestypene og en målrettet innsats mot risikogrupper. Det trafikantertede trafikksikkerhetsarbeidet 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 drepte 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 trafikksikkerheten for barn og unge
- Legge vekt på barn og unges behov i planleggingen og utviklingen av transportsystemet
- At det skal legges vekt på hensynet til barn og unge i lokal og regional planlegging
- Følge opp transportetatene og Avinor når det gjelder hensynet til barn og unge i utviklingen av transportinfrastrukturen
- Styrke kompetansen om trafikksikkerhet i barnehage og skole

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

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 Trafikk 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.

4.5 NORDLAND FYLKESKOMMUNE: KILDER TIL LIVSKVALITET - REGIONAL FOLKEHELSEPLAN NORDLAND (2018-2025)

I den regionale folkehelseplanen kommer trafikksikkerhet inn som et forebyggende tiltak. I kapittel 5, Barn og ungdom, presiseres det at barnehager, grunnskoler og videregående skoler har et særlig ansvar for å fremme en helhetlig læring som bidrar til både fysisk, psykisk og sosial helse. Et av tiltakene i planen er å arbeide for at skoler, barnehager og kommuner er trafikksikre.

4.6 REGIONAL TRANSPORTPLAN NORDLAND "FRA KYST TIL MARKED" - HANDLINGSPROGRAM 2018 -2021

Kapittel 4 i handlingsprogrammet i Regional transportplan Nordland påpeker det felles ansvaret vi har for trafikksikkerheten. Det påpekes at både kommunene og fylket har ansvar for trafikksikkerheten på alle sine områder, og for å kunne nå nullvisjonen, må man jobbe tverrfaglig og strukturert.

Delmål:

- Det systematiske og organisatoriske trafikksikkerhetsarbeidet skal styrkes
- Det skal satses mer på opplæring og holdningsskapende arbeid for alle trafikantgrupper
- Det skal etableres flere fysiske anlegg som bedrer trafikksikkerheten

4.7 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 helhetstenkingen er det utarbeidet kriterier og sjekklister som skal være et verktøy for å kvalitetssikre kommunens trafikksikkerhetsarbeid. Sømna kommune oppfylte alle kriteriene for å bli erklært «Trafikksikker kommune» i 2016 gjennom en fylkeskommunal



godkjenningsordning. Høsten 2019 ble Sømna kommune regodkjent som Trafikksikker kommune for årene 2019 til 2021.

Vedlegg 3 gir en grundigere innføring i Trafikksikker kommune-konseptet.

5. ULYKKESSITUASJONEN / -UTVIKLINGEN I SØMNA 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.

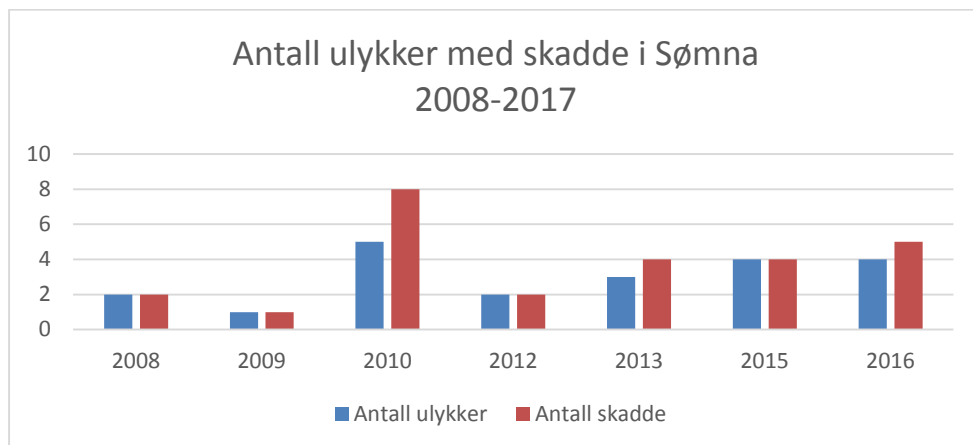
5.1 TRAFIKALE UTFORDRINGER I KOMMUNEN

Sømna kommunes offentlige veinett består av 70 km fylkesveier og 57,5 km kommunale veier. Kommunen har 3,4 kilometer med gang- og sykkelvei som Statens Vegvesen forvalter, samt fortau. Videre er det 350 kommunale parkeringsplasser. Sømna kommune drifter også ca. 250 gatelys langs offentlig vei.

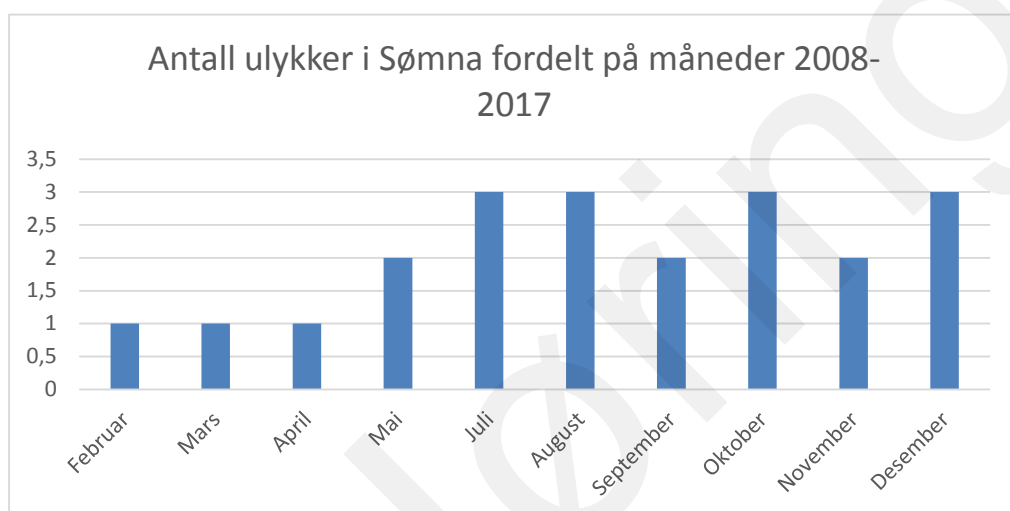
FV17 går tvers gjennom kommunen og er en trafikkert strekning. Statistikken viser at de fleste ulykkene skjer på fylkesveier i Sømna.

Sømna kommune har foreløpig ikke noen hovedplan for vei eller egen vei-norm, men har påbegynt arbeidet med å lage en tilstandsrapport over det kommunale veinettet. Denne rapporten følger Statens vegvesens veinormer for grus og bituminøse vegdekker. Den største utfordringen ligger i det store vedlikeholdsbehovet og etterslep av vedlikehold på de kommunale veiene i kommunen.

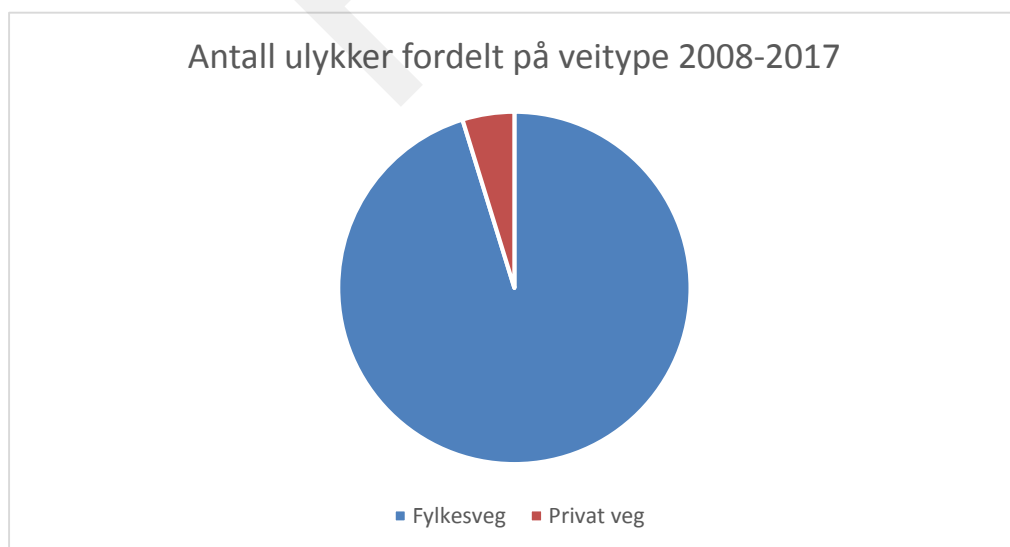
5.2 ANALYSE AV ULYKKENE



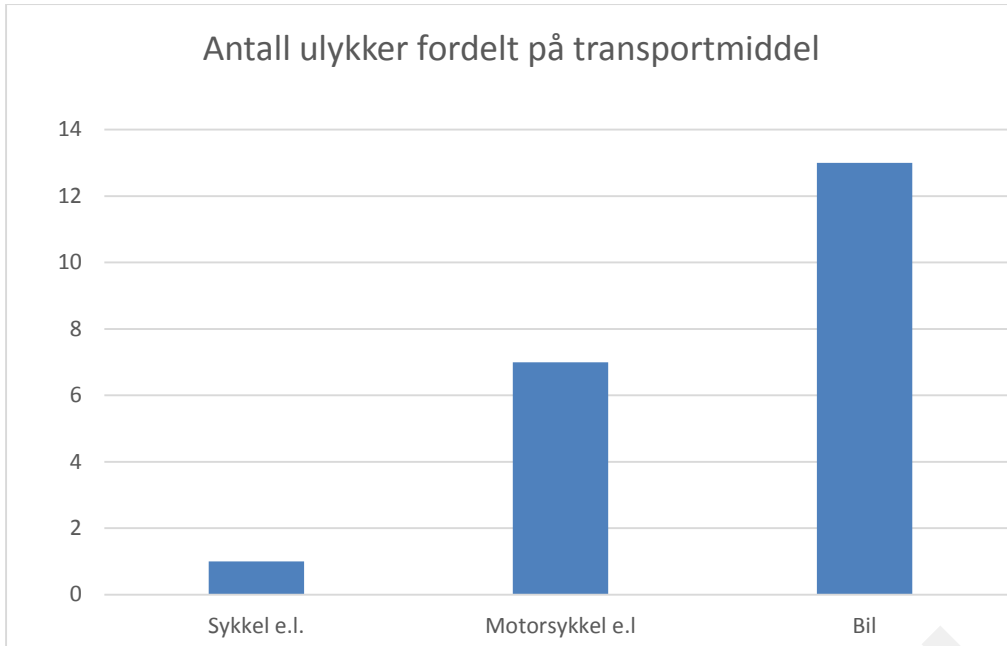
Figur 1. Antall trafikkulykker med skadde i Sømna 2008-2017. Ingen mennesker ble drept i en trafikkulykke innenfor gitt tidsrom i Sømna kommune.



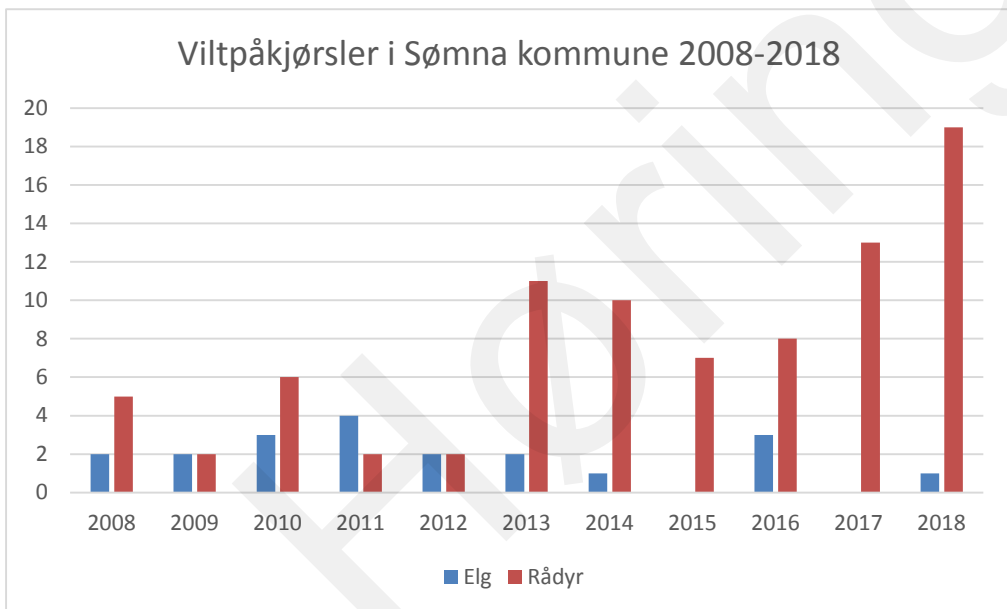
Figur 2. Antall trafikkulykker i Sømna fordelt på måneder.



Figur 3. Antall trafikkulykker fordelt på veitype.



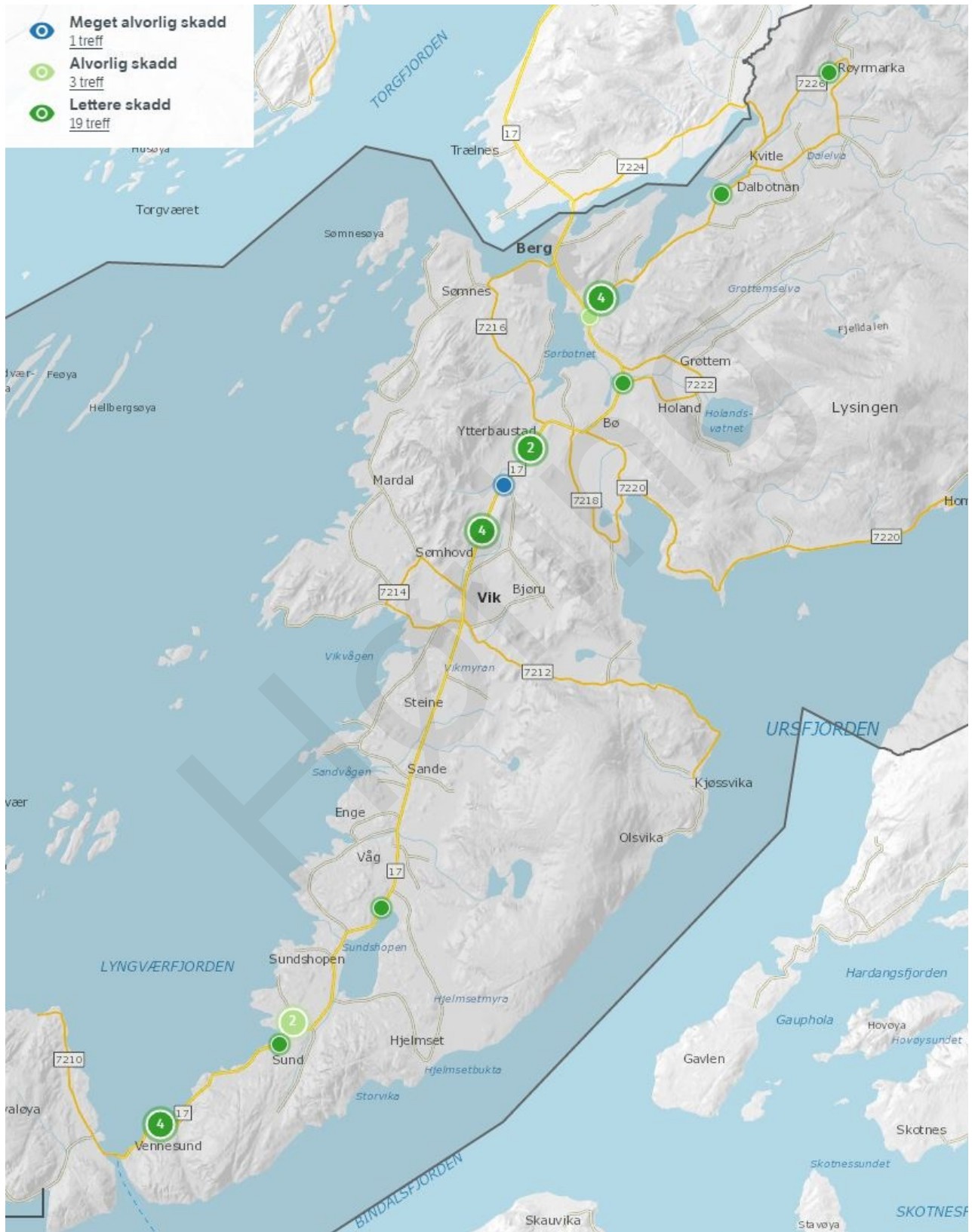
Figur 4. Antall trafikulykker fordelt på transportmiddel.



Figur 5. Viltpåkjørslar i Sømna kommune 2008-2018.

5.2.1 GEOGRAFISK FORDELING

En kartplotting av trafikulykker viser at majoriteten av registrerte personskader i trafikken i Sømna kommune de siste ti årene, fra 2008 til starten av 2019, har skjedd langs fylkesveiene. Blå markeringer viser meget alvorlige skader, lysegrønne viser alvorlig skadd og grønne markeringer viser lettere skader.



Figur 6. Geografisk fordeling av trafikulykker i Sømna kommune.

6. MÅL OG STRATEGI FOR TRAFIKKSIKKERHETSARBEIDET I SØMNA KOMMUNE

6.1 VISJON

Sømna kommunes visjon i trafikksikkerhetsarbeidet skal være en nullvisjon. Det betyr at vi har en visjon om et transportsystem der ingen blir drept eller hardt skadd i trafikken. Nullvisjonen er en visjon og ikke et mål, men er noe å jobbe mot.

6.2 STRATEGI

I Nasjonal Tiltaksplan for trafikksikkerhet 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, sykkelhjelm.
- Redusere andelen av bilister som overskrider fartsgrensene.
- Arbeide målrettet for at flere går og sykler til skolen.
- Øke antallet km med gang og sykkelvei.
- Alle skoler skal fortsette å være godkjent som trafikksikre skoler.
- Alle barnehager skal fortsette å være godkjent som trafikksikre barnehager.
- Kommunen skal fortsette å være godkjent som trafikksikker kommune.

7. KOMMUNALE TILTAK

Kommunen har det øverste ansvar for innbyggernes helse, miljø og sikkerhet. Trafikksikkerhet er en del av dette ansvaret. Tiltak og forebyggende arbeid, rettet mot større utfordringer på trafikksikkerhetsområdet, gjennomføres i samsvar med nasjonale og fylkeskommunale planer for å få god effekt. For å få gjennomført tiltakene må kommunen ha god dialog med Statens vegvesen/ Nordland fylkeskommune, Nordland fylkes trafikksikkerhetsutvalg og Trygg Trafikk.

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

I dette kapittelet 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 har 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, vei og vedlikeholdstjenester) Disse innarbeides i anbudsdokumentene.
- Kommunens ansatte gjennomfører e-læringskurs i Trafikksikkerhet og HMS (utviklet på KS-læring plattform av Trygg Trafikk).

7.1.2 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 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 den private barnehagen skal fortsette å være godkjent som Trafikksikker barnehage.
- Skolene skal være fortsette å være godkjent 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 ungdomsskolen har nødvendig kompetanse for å tilby valgfaget trafikk på ungdomstrinnet
- Kommunen skal tilby trafikalt 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 MED 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) ^A 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 MOTORSYKKELE OG MOPED

Motorsykel 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:

- Valgfag trafikk tilbys til elever i ungdomsskolen ved Vik skole. Fra 2020 blir det tilbud om trafikalt grunnkurs som en del av valgfag trafikk for 10.klasse.



7.4 SYSTEMATISK TRAFIKKSIKKERHETSARBEID I OFFENTLIG OG PRIVAT SEKTOR

Nasjonale tilstandsmål:

Systematisk og samordnet trafiksikkerhetsarbeid 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.

7.5 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 minstandard i NTP med tanke på å forhindre alvorlige utforkjøringsulykker		1500 km (utbedres i 2018-2023) ^C

Kommunale fysiske tiltak er beskrevet i vedlegg 1 og er en oversikt over trafiksikkerhetsprosjekter som anbefales prioritert, og som er realistiske å få gjennomført i kommende planperiode. Med bakgrunn i kommunens økonomiske rammer.

Det er også vedlagt en oversikt over fysiske langsiktige trafiksikkerhetsprosjekter som ikke er realistisk å få gjennomført i kommende planperiode, men som er viktige for trafiksikkerheten i kommunen. Vedlegg 2.



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 2020 til og med 2024.

Enhetsledere har ansvaret for å innarbeide utgiftene innenfor eget budsjettområde.

9. EVALUERING, RULLERING

Kommunen gjennomfører en evaluering hvert år som skal samles i en rapport. Kommunedirektøren rapporterer til kommunestyret.

10. VEDLEGG

- Vedlegg 1
 - Tabell 1.1 Oversikt over trafikksikkerhetsprosjekter som anbefales prioritert, og som er realistiske å få gjennomført i kommende planperiode med bakgrunn i kommunens økonomiske rammer.
 - Tabell 1.2 Langsiktige trafikksikkerhetsprosjekter som ikke er realistisk å få gjennomført i kommende planperiode, men som er viktige for trafikksikkerheten i kommunen.
- Vedlegg 2 Tiltak i trafikksikkerhetsplanen med ansvarlig for gjennomføring
- Vedlegg 3 Veileder Trafikksikker kommune

VEDLEGG 1 - vedtatt av Sømna kommunestyre sak xx i møte xx.

OVERSIKT OVER TRAFIKKSIKERHETSPROSJEKTER SOM ANBEFALES PRIORITERT, OG SOM ER REALISTISKE Å FÅ GJENNOMFØRT I KOMMENDE PLANPERIODE MED BAKGRUNN I KOMMUNENS ØKONOMISKE RAMMER.

Tabell 1.1

Prioritet	Beskrivelse	Estimert pris	Vurdering
1	Trafikksikkerhetstiltak ved nye Vik barnehage. Det skal legges til rette for trygge trafikkforhold i tilknytning til den nye barnehagen. Ved både henting, levering og ferdsel i området rundt barnehagen.	3,0 mill	Tiltaket vil gjøre det trygt ved henting og levering av barn i tilknytning til barnehagen. Det vil også bli tryggere for barn å ferdes i området rundt den nye barnehagen.
2	Gang- og sykkelveg langs havnegaten på Berg Det ønskes en sammenhengende gang- og sykkelveg langs havnegaten helt bort til Berg skole. Deler av denne ble utbygd i forbindelse med gjennomføring av sentrumsplanen. Strekningen som nå står igjen er fra Klakkskjæret pub og restaurant og til skolen.	2,5 mill	Denne gang- og sykkelvegen vil gjøre det trygt for barn å ferdes til og fra skolen, samt gjøre all ferdsel ved sykling eller gåing langs denne veien mer trafikksikker.
3	Bussoppstillingsplass Berg skole Dagens oppstillingsplass for skolebussene er ikke tilfredsstillende. Det er flere uheldige faktorer for elevene som går til skolen. Blant annet må elever som går til skolen passere flere busser som parkerer i deres vei til skolen, personalet ved Berg skole har parkeringsplass rett ved bussoppstillingsplassen og privat bedrift med flere har parkering rett på andre siden av bussoppstillingen. Dette gjør at dagens bussoppstillingsplass er et farlig område for elevene.	2,5 mill	Tiltaket går ut på å etablere bussoppstillingsplass som ivaretar sikkerheten til ved innkjøring/utkjøring og av/påstigning.
4	Bussoppstillingsplass Vik skole Dagens oppstillingsplass for skolebussene er ikke tilfredsstillende. Bussoppstillingsplassens plassering gjør at myke trafikanter, foreldreskyss til skolen og buss blandes sammen. Det må arbeides for å skille trafikantgruppene slik at det skal bli trygt for alle å ferdes utenfor skolen.	2,5 mill	Tiltaket går ut på å etablere bussoppstillingsplass som ivaretar sikkerheten ved innkjøring/utkjøring og av/påstigning. Dette inkluderer også nødvendig skilting.

5	<p>Fartsbegrensende tiltak på vei ned mot Gamle Berg Det registreres høy fart på trafikken mellom FV17 og veien ned mot Gamle Berg. Denne veien ligger rett ved Berg skole, og er en vei det ferdes mange barn på vei til og fra skolen. Trafikken består i tillegg av mye tungtrafikk, som traktorer, trailere og lastebiler.</p>	1,0 mill	Tiltaket går ut på å vurdere fartsbegrensede tiltak for å trygge sikkerheten til barn som ferdes langs denne veien. Eventuelle forslag til tiltak kan være fartsdumper eller å lede tungtrafikken over på den eksisterende Møssaveien.
6	<p>Parkeringsplass utenfor Berg barnehage Parkeringsforholdene utenfor barnehagen er i dag uoversiktlig og udefinerte. I tillegg er belysningen på parkeringen ikke tilstrekkelig.</p>	0,3 mill	Tiltaket går ut på å forbedre parkeringsforholdene utenfor barnehagen, og gjøre det mer trafiksikkert i forbindelse med levering og henting av barn.
7	<p>Fartsbegrensende tiltak i Sømnesåsen og Buskhammeren Det registreres høy fart på trafikken i boligfeltene Sømnesåsen og Buskhammeren. Det ferdes mange myke trafikanter på disse veiene, blant annet mange barn.</p>		Tiltaket går ut på å vurdere fartsbegrensede tiltak for å trygge sikkerheten til beboerne i gaten og myke trafikanter som ferdes langs denne veien. Eventuelt forslag til tiltak kan være fartsdumper.
8	<p>Fartsreducerende tiltak på vei gjennom Gamle Vik Det registreres høy fart på trafikken gjennom Gamle Vik. Gamle Vik er et historisk område der blant annet bygdetunet er lokalisert. Området er tettbebyggt, med inngangspartiene til husene tett ned mot veien. Veien gjennom er smal. Det utgjør en sikkerhetsrisiko for beboerne i gaten og myke trafikanter når gjennomfartstrafikken har høy hastighet.</p>	3,0 mill	Tiltaket går ut på å vurdere fartsbegrensede tiltak for å trygge sikkerheten til beboerne i gaten og myke trafikanter som ferdes langs denne veien.
9	<p>60-sone på FV17 fra UL Lysingen Forsamlingshus til Brekkeidet (Byggern). Tiltaket er en ren fartsreduksjon og omfatter derfor små kostnader. Siden januar 2020 til april 2020 har det vært 2 trafikkulykker langs denne strekningen.</p>		

LANGSIKTIGE TRAFIKKSIKKERHETSPROSJEKTER SOM IKKE ER REALISTISK Å FÅ GJENNOMFØRT I KOMMENDE PLANPERIODE, MEN SOM ER VIKTIGE FOR TRAFIKKSIKKERHETEN I KOMMUNEN.

Tabell 1.2

Prioritet	Beskrivelse	Estimert pris	Vurdering
1	<p>Sentrumstiltak Berg, Vik og Vennesund I forbindelse med miljøgatetiltak i våre sentrum må det utarbeides planer for trafikksikkerhet i områdene. Dette vil si alle tiltak langs FV17 innenfor Berg og Vik sentrum. Man tenker da på fotgjengeroverganger, fartsreducerende tiltak, merking osv.</p>	4 mill	Punktet er viktig å få med i denne planen slik at man blir oppmerksom på problemstillingen. Det vil også utløse muligheter for å søke tilskudd.
2	<p>Gang- og sykkelveg Vik – Lysingen Gang- og sykkelvegen ønskes forlenget fra Vik sentrum til Lysingen. Det vil gjøre det mulig å sykle mellom Vik og Berg utenfor FV 17. (jfr. K-vedtak sak 51/16).</p>	30 mill	FV17 er til tider sterkt trafikkert, og en gang- og sykkelveg vil gjøre ferdseien langs FV17 mye tryggere for myke trafikanter. Dette vil også knytte de to tettstedene tettere sammen. Det må tas sterkt hensyn til vern av dyrket mark i gjennomføringen av planen.
3	<p>Buss-stopp på FV17 på Brekkeidet Slik situasjonen er i dag stopper bussen som kommer fra Brønnøysund rett på FV17 for å slippe av ungdommer. Dette skjer rett ved Byggern og Tor Hagen på Brekkeidet. Ungdommene som går av bussen her må da krysse FV17 uten at det er tilrettelagt noe gangfelt. I tillegg skjer dette rett ved en 90 graders sving slik at det er vanskelig for biler som kommer rundt svingen å forutse at det er mennesker som skal krysse FV17. Dette er en veldig trafikkfarlig situasjon og burde utbedres.</p>	1 mill	Det er ønske om å lage et buss-stopp/busslomme ved FV17 på Brekkeidet slik at bussen ikke stanser midt i kjørefeltet for å slippe av mennesker. Og anlegge et gangfelt for kryssing av veien.
4	<p>Gang- og sykkelveg Vik – Sandvåg Gang- og sykkelvegen ønskes forlenget fra Kjørsvikkrysset og til Sandvåg. Dette er sentrumsnære områder hvor det er naturlig at beboere ferdes til fots eller med sykkel når de skal til Vik sentrum.</p>	15 mill	FV17 er til tider sterkt trafikkert, og en gang- og sykkelveg vil gjøre ferdseien langs FV17 mye tryggere for myke trafikanter.

5	<p>Kryssing av FV17 ved bussskur på Sund Barn som skal ta bussen til skolen må krysse FV17 for å komme til bussskuret som ligger på sørsiden av veien. Gang og sykkelfeltet ligger på motsatt side, nemlig nordsiden av FV17.</p>	0,4 mill	For å gjøre kryssingen av FV17 sikker for myke trafikanter ønskes det å få et gangfelt mellom Sund barnehage og bussskuret som står på andre siden av veien.
6	<p>Utbedring av biloppstilling ved Vennesund ferjeleie Ferjeleiet ved Vennesund oppleves som kaotisk og uoversiktlig ved stor trafikk. Både selve biloppstillingsplassen til ferja og kjøring til og fra campingplass og restaurant. Dette gjelder spesielt i sommermånedene da trafikkbelastningen er stor.</p>	5 mill	Det er et ønske om at biloppstillingsplassen ved ferjeleiet utbedres, og at kjøring til og fra campingplass/restaurant tilrettelegges bedre.
7	<p>Belysning til Halvvegan langs kjøreveg Beboerne nederst i Halvvegan boligfelt ferdes naturlig langs kjørevegen mot byggefeltet. Det er ønske om at denne vegen skal få belysning. Dette vil i tillegg gi belysning lengre mot Viksjøen, noe som er positivt.</p>	1 mill	Tiltaket går ut på å sette opp belysning langs denne veien.
8	<p>Rekkverk langs fylkesveg 17 Kommunen er kjent med at det mangler autovern flere steder langs fylkesveg 17 der det er en fare for å kjøre rett ut i havet eller ned en bratt skråning. Dette gjelder blant annet Jektvikhammeren og Båtneslia mellom Vennesund og Sund, den bratte bakken sør for Baustadhammeren og svingen nord for brua ved Sundshopen. Sømna kommune tar høyde for at det kan være flere steder autovern burde vært satt opp.</p>	1,5 mill	Tiltaket går ut på å sette opp autovern langs FV17 der dette er nødvendig for bedre trafiksikkerhet.
9	<p>60-soner på FV17 forbi Sund Tiltaket er en ren fartsreduksjon og omfatter derfor små kostnader. Den tas med for at kommunen skal ha en større tyngde ved en søknad om dette.</p>	0,2 mill	60-sonen foreslås fra den søndre avkjørselen til Hjelmset og til man er forbi Heståsveien i sør.

10	<p>Belysning langs FV34 rundt Viksjøen Denne vegen benyttes som skoleveg til barn som ikke har krav på skyss til skolen. Noe av veien har gatelys (ca. 500 meter), men det hadde vært ønskelig med mer. Det er i dag ca. 3200 meter av veien som ikke har belysning.</p>	1,7 mill	Tiltaket går ut på å sette opp belysning langs denne veien.
11	<p>Nivåutjevning av kryss FV17 og FV37 ved Baustad Slik forholdene er nå er det på vinterstid nødvendig å ta fart på FV37 for å komme inn på FV17. Dette er trafikkfarlig og ikke ønskelig på grunn av de dårlige siktforholdene som finnes her.</p>	0,5 mill	Tiltaket går ut på å jevne ut høydeforskjellen mellom FV17 og FV37 ved Baustadhammeren. Det bør også opparbeides en busslomme i forbindelse med krysset. Denne bør være på begge sider av vegen.
12	<p>Trafikkfarlig kryss på Hombornesveien der FV38 og FV39 møter hverandre FV38 og FV39 møter hverandre i dette krysset og utgjør en betydelig trafiksikkerhetsrisiko. Krysset oppleves som uregulert og uoversiktig.</p>	1,3 mill	Tiltaket går ut på å vurdere tiltak for å gjøre dette krysset oversiktig og regulert.
13	<p>Buss-stopp på FV17 ved Coop Vik Slik situasjonen er i dag kjører bussen ned til butikken og stiller seg rett foran inngangen. Dette skjer flere ganger om dagen og er en fare for skolebarn ved Vik skole som oppholder seg i området. Det er i tillegg en fare for andre som skal inn i butikken fra parkeringsplassen.</p>	1 mill	Tiltaket går ut på å lage et buss-stopp ved FV17 slik at bussen ikke behøver å kjøre ned foran inngangen på butikken.
14	<p>Rydding av vegetasjon Det har de siste årene blitt gjort store arbeider med rydding både langs fylkesveier og kommuneveier. Dette har vært finansiert i et samarbeid mellom kommune og vegvesen. Nå er det viktig at man holder etterveksten nede.</p>	0,7 mill	Det må innarbeides rutiner for rydding av vegetasjon langs veier og dette gjelder spesielt i kryss for å bedre sikten.

VEDLEGG 2

TILTAK I TRAFIKKSIKKERHETSPLANEN MED ANSVARLIG FOR GJENNOMFØRING

Tabell 2.1

Sømna kommunes rolle som barnehageeier .	Ansvar
Barnehagen skal i samarbeid med foresatte ha fokus på trafikksikkerhetsarbeid og forebygging av ulykker. (Tiltak i trafikksikker barnehage og skole)	Styrer Sømna barnehage
De kommunale barnehagene skal være godkjent som Trafikksikker barnehage	Kommunedirektøren
Kommunen skal påvirke til at den private barnehagen skal fortsette å være godkjent som Trafikksikker barnehage	Kommunedirektøren
Kommunen skal sørge for at ansatte i Sømna barnehage har tilstrekkelig kompetanse for å gjennomføre god trafikkopplæring i tråd med gjeldende rammeverk	Kommunedirektøren
Barnehagene skal årlig fokusere på betydningen av at syklister og fotgjengere bruker personlig verneutstyr i trafikken (sykkelhjel, refleks)	Styrer Sømna barnehage

Tabell 2.2

Sømna kommunes rolle som skoleeier .	Ansvar
Skolene skal i samarbeid med foresatte ha fokus på trafikksikkerhetsarbeid og forebygging av ulykker. (Tiltak i trafikksikker barnehage og skole)	Rektorer i Sømna skole
Kommunen skal begrense muligheten for å kjøre inn på skoleområder og i tilknytning til skoler.	Kommunedirektøren
Kommunen skal legge til rette for at flere kan sykle eller gå til skolen.	Kommunedirektøren
Skolene skal være godkjent som Trafikksikker skole.	Kommunedirektøren Rektorer i Sømna skole
Skolene skal sørge for god sykkelopplæring i tråd med kompetansemål i Kunnskapsløftet	Rektorer i Sømna skole
Kommunen skal sørge for at ansatte i skolene har tilstrekkelig kompetanse for å gjennomføre god trafikkopplæring i tråd med gjeldende rammeverk	Kommunedirektøren
Kommunen skal sørge for at ungdomsskolen har nødvendig kompetanse for å tilby valgfaget trafikk på ungdomstrinnet	Kommunedirektøren
Kommunen skal tilby trafikalt grunnkurs som en del av valgfag trafikk.	Kommunedirektøren Rektor i Sømna skole avdeling Vik skole
Skolene skal årlig fokusere på betydningen av at syklister og fotgjengere bruker personlig verneutstyr i trafikken (sykkelhjel, refleks)	Rektorer i Sømna skole

Valgfag trafikk tilbys til elever i ungdomsskolen ved Vik skole. Fra 2020 blir det tilbud om trafikalt grunnkurs som en del av valgfag trafikk for 10.klasse.	Rektor i Sømna skole avdeling Vik skole
---	--

Tabell 2.3

Sømna kommune som ansvarlig for innbyggernes helse og trivsel.	Ansvar
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.	Enhetsleder Helse
Helsestasjonen skal årlig fokusere på betydningen av at syklister og fotgjengere bruker personlig verneutstyr i trafikken (sykkelhjelm, refleks)	Enhetsleder Helse
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.	Enhetsleder kultur og velferd
Kommunen skal stimulere lag og foreninger til å innarbeide retningslinjer for transport innenfor sin virksomhet	Enhetsleder kultur og velferd
Kommunen skal stimulere pensjonistforeningene til å integrere tema trafikksikkerhet i sin virksomhet	Enhetsleder kultur og velferd.

Tabell 2.4

Sømna kommunes rolle som veieier (omfatter også fortau og gang-/sykkelveier).	Ansvar
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	Enhetsleder teknisk og eiendom
Kommunen skal være godkjent som Trafikksikker kommune.	Kommunedirektøren
Kommunen skal ha skriftlige rutiner for snøbrøyting / snørydding / rydding av vegetasjon på skoleveier.	Enhetsleder teknisk og eiendom
Kommunen skal ha rutiner for å kvalitetssikre reguleringsplaner i forhold til trafikksikkerhet.	Enhetsleder teknisk og eiendom
Kommunen skal ha rutiner for kvalitetssikring av trafikksikkerheten i forbindelse med anleggsvirksomhet, både i kommunal og privat regi.	Enhetsleder teknisk og eiendom

Kommunen skal ha utarbeidet rutiner for håndtering av innspill fra etater, organisasjoner eller publikum.	Enhetsleder teknisk og eiendom
Kommunen skal ha oversikt over, og ev. søke om fylkeskommunale trafikksikkerhetsmidler. Når vi mottar invitasjon til å søke om tilskudd blir dette lagt til saksbehandler som videre har ansvar for utarbeidelse av søknad.	Enhetsleder teknisk og eiendom

Tabell 2.5

Sømna kommunes rolle som arbeidsgiver.	Ansvar
Kommunen som arbeidsgiver skal påvirke sine ansatte i tjeneste til å opptre med minst mulig risiko i trafikken.	Kommunedirektøren
Kommunen har, i retningslinjene for tjenestereiser, en forventning om at alle kommunalt ansatte bruker bilbelte ved transport i tjeneste. Dette gjelder bil og buss.	Kommunedirektøren
Kommunen har utarbeidet retningslinjer for tjenestereiser og forankret denne i alle sektorer.	Kommunedirektøren
Trafikksikkerhet skal være årlig tema i kommunens arbeidsmiljøutvalg (AMU)	HR-sjefen
Kommunen, som kjøper av ulike tjenester, stiller krav til samarbeidspartnere om trafikksikker adferd (transporttjenester, vei og vedlikeholdstjenester) Disse innarbeides i anbudsdocumentene.	Enhetsledere
Kommunens ansatte gjennomfører e-læringskurs i Trafikksikkerhet og HMS (utviklet på KS-læring plattform av Trygg Trafikk)	Kommunedirektøren Enhetsledere
Kommunen skal alltid velge busser med 3-punktsbelte ved leie av busser til transport i regi av kommunen.	Kommunedirektøren

Tabell 2.6

Kompetanseheving	Ansvar
Kommunens ansatte gjennomfører e-læringskurs i Trafikksikkerhet og HMS (utviklet på KS-læring plattform av Trygg Trafikk).	Kommunedirektøren Enhetsledere
Kommunen skal sørge for at ungdomsskolen har nødvendig kompetanse for å tilby valgfaget trafikk på ungdomstrinnet.	Kommunedirektøren

Kommunen skal sørge for at ansatte i barnehager og skoler har tilstrekkelig kompetanse for å gjennomføre god trafikkopplæring i tråd med gjeldende rammeverk.	Kommunedirektøren
Kompetansehevende kurs arrangeres av kommunen, eventuelt i samarbeid med Nordland Fylkeskommune og Trygg Trafikk. Kursene skal i hovedsak finne sted i kommunen. De respektive ledere legger til rette for deltagelse ved de aktuelle kursene. Kursene kan finansieres av Nordland Fylkeskommune ved søknad, og deltakernes tidsbruk dekkes av kommunen.	Enhetsledere

Høring

VEDLEGG 3

TRAFIKKSIKKER KOMMUNE – KONSEPTET

Trafikksikker kommune

- Systematisk arbeid for et trygt lokalmiljø

Kommunen er en viktig aktør i arbeidet med å forebygge trafikkulykker. Som veieier, barnehage- og skoleeier, arbeidsgiver, kjøper av transporttjenester og ansvarlig for beboernes helse og trivsel har kommunen et stort ansvar for å forebygge ulykker. Gjennom lover og forskrifter har kommunen plikt til å arbeide systematisk med trafikksikkerhet på tvers av etater.

For å lykkes må alle kommunens etater involveres i arbeidet og den enkelte enhetsleder ta sitt delansvar. Arbeidet må forankres i den politiske og administrative ledelsen.

Trygg trafikk har utarbeidet kriterier for en trafikksikker kommune. I løpet av perioden 2016-2017 vil de fleste fylkeskommuner legge konseptet «Trafikksikker kommune» til grunn når kommunene stimuleres til å arbeide systematisk med trafikksikkerhet. Flere fylker legger i dag disse kriteriene til grunn for en godkjenningsordning, som igjen utløser fylkeskommunale midler. Å bli godkjent betyr ikke at det ikke skjer trafikkulykker, men godkjenningen er et kvalitetsstempel for godt, målbevisst og helhetlig arbeid med trafikksikkerhet.

I dette heftet finner du kriterier og sjekklister som er et verktøy for ledere på ulike nivå i kommunen. Det er ikke utfyllende, men er gode eksempler på hvordan trafikksikkerhetsarbeidet bør bygges opp. Det gir eksempler på hvordan ulike tiltak i en kommunal trafikksikkerhetsplan bør konkretiseres.

- ✓ Kommunen har forankret ansvaret for trafikksikkerhetsarbeidet hos ordfører og kommunedirektør. Delansvar kan ligge hos den enkelte enhetsleder.
- ✓ Kommunen har et utvalg med ansvar for trafikksikkerhet.
- ✓ Kommunen har innarbeidet trafikksikkerhet i HMS/internkontrollsystemet som inneholder regler for reiser og transport i kommunens regi, og ved kjøp av transporttjenester.
- ✓ Kommunen har oppdatert oversikt over trafikkulykker og trafikkuhell (materiellskader) i kommunen.
- ✓ Kommunen har en trafikksikkerhetsplan som er forankret i fylkes trafikksikkerhetsplan. Planen har rullerings- og rapporteringsrutiner. Planen ivaretar både holdningsbearbeidende/ trafikantrettede- og fysiske tiltak.
- ✓ Kommunen har innarbeidet kriteriene/ sjekklistene for kommunens sektorer (barnehage, skole, kultur, helse og vei).
- ✓ Kommunen påvirker lag og foreninger til å innarbeide regler for trafikksikkerhet i sin virksomhet.