



Vevelstad kommune
8976 VEVELSTAD

Trafikksikkerhetsplan 2020 - 2024



Trafikksikkerhetsplan 2020 – 2024 for Vevelstad kommune, vedtatt 05.09.2019.

VEVELSTAD KOMMUNE TRAFIKKSIKKERHETSPLAN 2020– 2024

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

4.2.1 Barnas transportplan

4.3 Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018 – 2021

4.4 Folkehelse og trafikksikkerhet

4.5 Regional folkehelseplan Nordland (2018-2025)

4.6 Regional transportplan Nordland (2018-2021)

4.7 Trafikksikker Kommune

5 Ulykkessituasjonen / -utviklingen i Vevelstad kommune

5.1 Trafikale utfordringer

5.2 Analyse av ulykkene

6 Mål og strategi for trafikksikkerhetsarbeidet i Vevelstad 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

Kommunen 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. Kommunen har ansvar og virkemidler som kan bidra til økt innsats i det lokale trafikksikkerhetsarbeidet. Den er en stor arbeidsgiver og kjøper av tjenester. I tillegg er den eier 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 det pågående trafikksikkerhetsarbeidet i Vevelstad 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. Det er viktig å sikre at trafikksikkerhetsplanen blir fulgt opp og tiltakene gjennomført.

Kommunestyrets vedtak av den 05.09.2019 lyder slik:

Revidert utkast til Trafikksikkerhetsplan 2020-2024 for Vevelstad kommune vedtas.

2. SAMMENDRAG

Tiltakene i trafikksikkerhetsplan for Vevelstad kommune følger nasjonale og regionale føringer som tilpasses lokale forhold både langs vei og på sjøen. Barns og unges skolevei er prioritert.

Heldigvis gir den gode trafikkulykkesstatistikken i kommunen mer grunnlag for å legge vekt på å redusere omfanget av materielle skader, enn tiltak for å redusere antall drepte i trafikken. I tråd med økende biltrafikk på fylkesveiene er et forebyggende trafikksikkerhetsarbeid og utbedring av forholdene langs fylkesveiene fortsatt viktige satsingsområder å ta hensyn til de nærmeste årene og må foregå i lag med vegeier Statens vegvesen/Nordland fylkeskommune.

Det pågående Sentrumsplanarbeidet utbedrer og ivaretar trafikksikkerheten fremst nært skole og barnehage i sentrumsområdet av kommunen, der biltrafikken lokalt er størst. Utbygging av gang- og sykkelvei videre sørover fra Skreddervika er i fokus. Utbedring av sikkerheten ved overgang mellom hurtigbåt og kai skal bli vurdert.

Økende forekomst av vilt, fremst elg og hjort, medfører forebygging av viltulykker som et tema. Kontinuerlig utvikling av næringslivet i utkantene av kommunen bidrar til et økt behov for å utbedre fylkesveinettet og samferdsel i, til og fra kommunen. Utbedring av bru- og fergeforbindelser kan ses i lyset av trafikksikkerhet. Her er dialogen med Statens vegvesen og Nordland fylkeskommune som samarbeidsparter viktig.

Et sentralt tema for kommunen i sitt trafikksikkerhetsarbeid vil fortsatt være å oppnå målet med Trafikksikker kommune, skole og barnehage.

3. INNLEDNING

3.1 HISTORIKK

Denne planen er nr.4 i rekken av trafikksikkerhetsplaner for Vevelstad 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, resurser samt finansiering av fysiske tiltak.

Under utarbeidelsen av Vevelstad kommunes trafikksikkerhetsplan har samordning med overordnede planer, spesielt Nasjonal Transportplan og Regional transportplan Nordland «Fra kyst til marked» - Handlingsprogram 2018-2021 blitt 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 2018-2029, Stortingsmelding 40 og «Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg» 2018-2021.

I Vevelstad kommune tar trafikksikkerhetsplan ikke bare hensyn til trafikksikkerhet langs veier, men også skoleveien ved kaier og på sjøen i hurtigbåter og ferjer.

3.2 ORGANISERING AV TRAFIKKSIKKERHETSARBEIDET I VEVELSTAD KOMMUNE

Trafikksikkerhetsarbeidet i Vevelstad kommune er forankret hos rådmannen, og ansvaret for prosessen med å utarbeide en ny trafikksikkerhetsplan for perioden 2020 – 2024 er tillagt Plan- og ressusetaten. Tradisjonelt har dette ansvaret vært lagt til teknisk avdeling, men kommunen ser det som viktig å forankre arbeidet hos rådmannen 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.

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

Statens vegvesen, NFTSU, Politi og Trygg Trafikk er sentrale instanser og organisasjoner som er viktige bidragsytere i trafikksikkerhetsarbeidet i kommunen, i tillegg til blant annet lokale grendeutvalg, råd, lag, ferje- og hurtigbåtselskapene ved Torghatten trafikkselskap AS og Torghatten-Nord AS.

4 NASJONALE OG REGIONALE FØRINGER I TRAFIKKSIKKERHETS-ARBEIDET

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

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

I stortingsmeldingen presenterer regjeringen seks satsningsområder:

- ☐ Forankring av tverrsektorielt trafikksikkerhetsarbeid 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 trafikksikkerhetsarbeidet, en målrettet innsats mot de alvorligste ulykkestypene og en målrettet innsats mot risikogrupper. Det trafikantrattede 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 helhetstenkningen er det utarbeidet kriterier og sjekklistor som skal være et verktøy for å kvalitetssikre kommunens trafikksikkerhetsarbeid. Vevelstad kommune har satt seg som mål å oppfylle alle kriteriene og gjennom en fylkeskommunal godkjenningsordning bli erklært som Trafikksikker kommune omtrent innen 2025.

Vedlagt info gir en grundigere innføring i Trafikksikker kommune-konseptet.

5. ULYKKESSITUASJONEN / -UTVIKLINGEN I VEVELSTAD KOMMUNE

Generelt i nasjon

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 syklistene fikk behandling bare på Oslo skadelegevakt i 2014, hvorav de aller fleste skjedde i trafikken. Samme år var det offisielle antallet sykkelulykker for hele landet «kun» 555. En tilsvarende kartlegging viser at over 6000 fotgjengere ble behandlet for skader i 2016. 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.

I Vevelstad kommune

Vevelstad kommune har heldigvis en årrekke vært skånet for større trafikkulykker på veiene. Dette kan tolkes som resultatet av et vellykket trafikksikkerhetsarbeid i kommunen.

Ulykkesregisteret PETRAST viser kun en, i april 2017 og av liten alvorlighetsgrad, inntruffen personskafe i trafikken som er meldt til skadeforsikringsselskapene siden 01.01.2009. Dette er en skade etter uhell som omfattes av ansvars- og kaskodekningene på en motorvognforsikring.

Skadestatistikken fra TRAST for kun materielle skader siden 1992 til juni 2014 i Vevelstad kommune viser en sum på 196. Nærmere sted for uhell og ulykkestype er ikke oppgitt. Jf. tabell i pkt. 5.2 som viser antall skader fordelt på kjøretøy og ulykkesart (kun materielle skader).

Materielle skader omfatter alle ulykker der det har vært skade på motorvognen. Antall materielle skader reflekterer antall involverte parter som har meldt en skade til sitt forsikringsselskap. Antallsbegrepet som benyttes for å telle trafikkskadene er således antall skadetilfeller som motorvognulykkene har resultert i, og hvor skaden er inntruffet i det aktuelle året. Følgelig vil antall trafikkskader være større enn antall trafikkulykker.

Kommunen arbeider kontinuerlig med å utbedre vei- og ferjeforbindelsene til fordel for innbyggerne og næringsliv. Forsinkelser, reduksjon og frafall av livsviktige ferje- og hurtigbåavganger i nord- og sørgående retning er ikke trafikkulykker og gir ikke tap av menneskeliv, men bidrar til allmenn irritasjon blant trafikanter og berørte, produksjonsbortfall, materielle kostnader, administrative kostnader og velferdstap.

5.1 TRAFIKALE UTFORDRINGER I KOMMUNEN

Vevelstad kommune er en «fastlandsøy» som er avhengig av ferje- og hurtigbåttrafikken til og fra kommunen og internt til deler av kommunen året rundt.

I Vevelstad kommune ligger den antatt største utfordring og faremoment i vegtrafikken på den til tider livlig trafikkerte Fylkesvei 17 over Vevelstadlandet mellom fergeleiene Andalsvåg og Forvik. Ved fergeanløp av Forvik hhv. Andalsvåg blir det en stor og konsentrert gjennomfartstrafikk på Fv17 gjennom kommunesentrum og langs barnas ferdselsveg mellom heim, skole eller fritidsaktiviteter. Spesielt under ferienesesongen sommerstid medfører trafikken til tider mange kjøretøy, høy hastighet og mye forbikjøringer både av personbiltrafikk og tungtransport. Tiltak for å hindre møte- og utforkjørings- og viltulykker langs Fylkesveg 17 og andre fylkeskommunale veger er et viktig arbeid som skjer i samarbeid med Statens vegvesen. Økende ekstreme værforhold med stormer og stedvis rikelig nedbør kan under kortere perioder skape utfordringer fremst på fylkesveinettet og for samferdsel.

Gang- og sykkelveien fra ferjeleie på Forvik, gjennom sentrum til Skredderviken har utbedret trafikksikkerheten i sentrale strøk av kommunen og fått folk til å bevege seg mer til fots eller på sykkel. Den er godt brukt som skolevei og sykkelturnister. Videreutbygging av en gang- og sykkelvei fra Skreddervika langs Fv 17 sørover mot Høyholm er et tiltak som er under planlegging med Statens vegvesen som godkjennende veimyndighet.

Oppholdstid på og ved kai i påvente av transport videre med ferje, hurtigbåt eller buss, utgjør en risiko spesielt for barn og unge. Det samme gjør overgang mellom hurtigbåt og kai, spesielt i dårlig vær. Venterom, leskur og sikkerhetsgjerder på kaiene bidrar til økt trygghet her.

Det pågående Sentrumsplanarbeidet ivaretar hensyn til økt trafikksikkerhet i sentrumsområdet ved Storbjørka barnehage, Sentralskolen, Allbrukshuset, Musikkbingen og Coop. Tre gangfelt over Fv17 er inntegnet. Tiltente tilrettelagte avkjørsler, leverings- og hentingsplasser og bilfrie skillen mot skole og barnehage hindrer konfliktsituasjoner mellom trafikk og barn/elever. Utenfor Visthus oppvekstsenter råder mindre forhold enn i sentrum, men hensyn til biltrafikken er aktuell også her.

Foruten barn og elever i barnehage og skolene, er nye innbyggere fra andre kulturer en målgruppe for det pågående holdningsskapende trafikksikkerhetsarbeidet og bruken av gang- og sykkelveier, der det er mulig.

Mørke høster og snøfattige vintre bidrar til skumle forhold langs veiene i mange deler av kommunen, der veilys mangler eller er av eldre dato. Takket være oppdaterte veilys med LED, langs gang- og sykkelveien fra ferjeleie på Forvik og videre gjennom sentrum til Skredderviken, er lysforholdene godt ivaretatt på denne strekningen gjennom sentrum. I mai 2018 ble en trafikksikkerhets- og sykkeldag avholdt i kommunen. En mørk kveld høsten 2017 og i 2018 ble en refleksløype gått og reflekser utdelt.

Mange elever ferdes med buss eller hurtigbåt til og fra skole. I samarbeid med sjåførene til rutebussene fra TTS AS, som transporterer skolelever og voksne, har det i bussen blitt avholdt veiledning om bussvett og beltebruk. Lignende opplegg, men om båtrett, er planlagt for reisende med hurtigbåten.

Den alt mer voksende viltbestanden av elg, hjort og rådyr tilbyr en økt risiko for trafikkuhell langs fylkesveiene i kommunen. Forebyggende arbeid skjer i regi av Viltnemnda, viltforvaltningen og de lokale jegerne, som i samarbeid med Statens vegvesen kan utføre tiltak for å hindre trafikkuhell.

Landbruk med husdyrhold og utvikling av næringslivet f.eks. oppdrettsanlegg i utkantene av kommunen, medfører økt servicetrafikk til og fra landbasene for anleggene. Store og lange vogntog stiller krav til trygg adkomst året rundt på de til dels smale og krokete fylkesveiene på f.eks. Hamnøya. De store kjøretøyene krever også at ferjekapasiteten og rutetider er tilpasset behovene året rundt. Bruforbindelse over Vevelstadsundet og utbedringer av veistandarden er aktuelle løsninger her.

5.2 ANALYSE AV ULYKKENE

Tabellen, som viser skadestatistikken fra TRAST for kun materielle skader siden 1992 til 30.06.2014 i Vevelstad kommune, viser en sum på 196.

	Sum	Kryssende kjøretøin der i kryss	Møtende kjøretøin der i kryss	Parallele kjøretøin ger i kryss	Påkjørt bakfra	Forbikjøring	Møting	Ryging	Påkjørt parkert kjøretø	Eneulykke	Påkjørsel av fotgjenger/ syklist	Annen ulykkestype	Ukjent/uop pgjort
Personbil m.v. (under 3,5t)	164	8	-	-	10	2		40		43	-	18	4
Lastebil m.v. (over 3,5t)	7	2	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	4
Buss (over 3,5t)	2	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-
Moped	2	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-
Lett motorsykkel		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Tung motorsykkel	2	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-
ATV		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Snøscooter		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Andre kjøretøyer	19	-	-	-	-	1	-	9	-	1	-	8	-
Ukjent		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	196	10			11	3	15	51	25	48		25	7

Ulykkene i tabellen omfatter også uhell som skjedd på fergene. De fleste ulykkene gjelder uhell der personbiler er involvert. Noen få ulykker har skjedd mellom kjøretøy og vilt, men heldigvis uten personskader.

6. MÅL OG STRATEGI FOR TRAFIKKSIKKERHETSARBEIDET I VEVELSTAD KOMMUNE

6.1 MÅLSETTING

I perioden 2020 – 2024 skal det maksimalt være 0 drepte og 1 skadde i trafikken i Vevelstad kommune. Dette innebærer opprettholdelse av samme forventninger, i forhold drepte og skadde, som til foregående fireårsperiode, og er i samsvar med den utviklingen vi har sett i kommunen de siste fireårsperiodene.

De fleste materielle skadene forventes å skje der biltrafikken er størst, altså i sentrumsområdet ved P-plassene utenfor Coop, Allbrukshus og Legekontor. Noe uhell skjer også i forbindelse med ferjetrafikken ved kjøring om bord og i land fra ferjene. Uhellene kan fremst bli redusert gjennom fysisk tilrettelegging og gjennom oversiktligere trafikkforhold. Sentrumsplan tar hensyn til en utbedring av trafikkforholdene i sentrumsområdet. Gjennom holdningsskapende arbeid om bilbeltebruk, fartsgrenser, hjelmbruk og bruken av rusmidler kan en opprettholde eller utbedre den gode statistikk for skadde.

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, sykkelhjelme.
- ☐ Redusere andelen av bilister som overskrider fartsgrensene.
- ☐ Arbeide målrettet for at flere går og sykler til skolen.
- ☐ Alle skoler er godkjent som trafikksikre skoler.
- ☐ Alle barnehager er godkjent som trafikksikre barnehager.
- ☐ Kommunen godkjent som trafikksikker kommune.
- ☐ Øke antallet km med gang og sykkelvei?
- ☐ Trafikksikkerhetsarbeid med hensyn på buss og hurtigbåt

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 kapittelet gjengir vi de nasjonale tilstandsmålene og de innsatsområdene kommunen 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		0 % ^A
--------------------------------------	---	--	------------------

^A Reduksjon i perioden 2020-2024 sammenliknet med perioden 2015-2019

Kommunale tiltak:

- ☐ Kommunen skal sørge for at alle ungdomsskolene har nødvendig kompetanse for å tilby valgfaget trafikk på ungdomstrinnet
- ☐ Kommunen skal tilby trafikkalt 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 funksjonsnedsettelser (kap. 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 gåkilometer.		- 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 funksjonsnedsettelser
- ☐ 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 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 MOTORSYKKEL OG MOPED

Nasjonale tilstandsmål:

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:

- ☐ 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:

Kjøretøyteknologi (kapittel 8.3)	Andel av trafikkarbeidet som utføres med biler som har automatisk nødbrems (AEB)	14,4 % ^D (2017)	25 % (2022)
	Andel av trafikkarbeidet som utføres med biler som har feltskiftevarsler	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 trafiksikkerhet s-arbeid i fylkes kommuner og kommuner (kapittel 9.2)	Antall kommuner som er godkjent som <i>Trafikksikre kommuner</i>	62 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 tilfredsstiller minstestandarden i NTP med tanke på å forhindre alvorlige utforkjøringsulykker		1500 km (utbedres i 2018-2023) c

Aktuelle tiltak er opplistet i vedleggsdelen derav mange allerede pågår, er i en planleggingsfase eller stoppet i påvente av vedtak eller tilskudd. Synliggjøring av kostnader eller prioritering er ønskelig, men er ikke oppgitt. Tiltakene som berører veger med staten eller fylkeskommunen som veieier eller part, krever samarbeid og til dels ressurser fra tilhørende veimyndighet.

Holdningsskapende arbeid krever tid, tilgjengelig ferdigutarbeidet materiale og en pådriver, som leder arbeidet.

De fleste tiltakene er realistisk for kommunen å få gjennomført eller være pådriver for i kommende planperiode, men gjennomførelsen er avhengig av utenforstående faglig assistanse og velvilje, og forutsetter nok tid, ressurser og ekstra tilskudd og ikke kun kommunens økonomiske rammer.

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 og fremover.

Enhetsledere har ansvaret for å innarbeide utgiftene innenfor eget budsjettområde.

9. EVALUERING, RULLERING

Enhetslederne rapporterer årlig på tiltak innenfor eget ansvarsområde, til plankoordinatoren, som så sammenfatter dette og legger fram en samlet rapport til rådmannen. Rådmannen rapporterer årlig til kommunestyret/bystyret.

VEDLEGG

- Sjekklistor og tabeller som viser utførte og pågående tiltak
- Veileder for Trafikksikker kommune, skole og barnehage.

Vedlegg til Trafikksikkerhetsplan 2020-2024 – Vevelstad kommune (v12.08.2019)

UTFØRTE OG PÅGÅENDE TILTAK OG PLANLAGTE TILTAK I NY PLANPERIODE

BARNEHAGE - Tiltak i planperioden	Utført år	Utføres år
Gi foreldre et grunnlag for trafikkopplæring av barna gjennom foreldreveiledning i Barnas Trafikkklubb og nettbasert informasjon.		
Sørge for alderstilpasset opplæringsmateriell til barnehagene.		
Fokusere på trafikkunnskap blant barnehagepersonale og ha et samarbeid med aktører innen trafikkopplæring.	Pågår	
Barnehagelederne skal prioritere trafikk som tema på planleggingsdager, kurs og foreldremøter.		
Bruke Trygg Trafikks/Trafikksikker barnehage sine sjekklister for trafikksikkerhet i internkontrollen i barnehagene.		
Tilrettelegge og fremme tiltak for å oppnå Trafikksikker barnehage.	Pågår	
GRUNNSKOLE - Tiltak i planperioden	Utført år	Utføres år
Markedsføre Trygg Trafikks mv. tilbud for å styrke trafikkopplæringen i hjem og skole.	2018	Pågår
Kartlegge risikopunkter på skoleveien for å sikre tryggere skoleveg, og legge forholdene til rette for at flere barn sykler eller går til skolen.	2018	Pågår
I hht til Kunnskapsløftet, innarbeide trafikk i skolens årsplaner på alle trinn bl.a. gjennom Trygg Trafikks alderstilpasset opplæringsmateriell.	2018	
Skolens ledelse skal følge opp skoleskyssen og sørge for god kommunikasjon mellom skole, foreldre, transportører og ekspeditører slik at foreldre får beskjed ved endringer	Pågår	
Ha spesielt fokus på sikkerheten ved overgangen mellom sjøverts transport og land	Pågår	
Trafikkopplæring i henhold til Kunnskapsløftet.	Pågår	
Oppfordre elever, lærere og foreldre å bruke gang- og sykkelveg som en trygg ferdselsveg.	Pågår	
Tilrettelegge og fremme tiltak for å oppnå Trafikksikker skole.	Pågår	

KOMMUNEN - Tiltak i planperioden	Utført år	Utføres år
Bygge gang/sykkelveg mellom Vevelstad sentrum og Forvik fergeleie	2015	
Forleng eksisterende gang/sykkelveg fra Slotvikåsen til Skreddervika	2015	
På lang sikt - Bygge gang- og sykkelveg fra Skreddervika til Brøløs/Høyholm. Skreddervika-Svalvika reguleringsplan på høring (august 2019).	Planlegging pågår	
Jevnlig ha gjennomgang av eksisterende gang/sykkelveger med tanke på forbedringer	2015, 2018	
Trafikksikkerhetstiltak langs skoleveger.	Pågår	
Oppfølging av trafikksikkerheten langs Fylkesveg 17 gjennom kommunen.	Pågår	

Oppfordre skolebarn, innbyggere og andre i kommunen å bruke gang- og sykkelveg som en trygg ferdselsveg. Holdningsskapende arbeid.	Pågår	
Oppdatering av gatelys på eksisterende gang- og sykkelveg mellom Rådhus og Idrettsplass.	2015	
Etablere leskur etter behov i forbindelse ved kaier, fergeleier, bussholdeplasser.	Etablert, pågår	
Oppdatering og tilrettelegging av infotavler ved kaier og fergeleier for reisende og besøkende.	Pågår	
Arbeide for en bedre tilpassing av fartsgrenser forbi kommunesenteret og etter behov på andre steder	2010, pågår	
Arbeide for en sikrere overgang mellom hurtigbåt og kai og opphold på kaia	2013	Pågår
Gangvei mellom nytt ferjeleie på Forvik og hurtigbåtkai på Forvik.	2019	
Arbeide for en best mulig samordning mellom ferger, hurtigbåter og buss som betjener kommunen, både i forhold til rutetider og kapasitet.	Pågår kontinuerlig	
Vurdering av avkjørsler og kommunale og fylkesveier for å forebygge trafikkfarlige situasjoner, utføre tiltak ved behov.	Pågår	
Tilrettelegge og fremme tiltak for å oppnå Trafikksikker kommune.	Pågår	
Tilrettelegge og fremme tiltak for å oppnå Trafikksikker skole.	Pågår	
Tilrettelegge og fremme tiltak for å oppnå Trafikksikker barnehage.	Pågår	
Tiltak for å sikre av- og påstigning av buss/bil ved skoler/barnehager og på skoleveien.	Pågår	
Tiltak i forhold til atkomst til og fra planlagt nytt museumsbygg.	Pågår	
Gjennomgang av regelverk for kommunale veger og bruer	Pågår	
Revidere kommuneplanens arealdel 2002-2014 - hensyn til forventede trafikkforhold og bosetting i kommunen.	Jevnlig oppdatering av plandelen	
Utarbeide Sentrumsplan - hensyn til trafikkforholdene i sentrum ved Sentralskolen, Allbrukshus, Coop, Storbjørka barnehage og Fv17.	Pågår	
Samordne kollektivtransport (buss) til og fra kommunen og etablere busstur på nødvendige steder.	Pågår	
Hindre viltulykker (samarbeid med Statens vegvesen) langs fylkesveiene.	Pågår	
Oppdatere og etablere nytt SHMIL-anlegg på passende sted og adkomst til den. Trafikksikker og universell utforming.	Pågår	
Oppdatere og utvide brannstasjon på Forvik og utforming av adkomst.	Pågår	
Oppdatering og utforming av nytt Bo- og helsetun i Vevelstad kommune og tilrettelegging av nødvendig adkomst til den.	Pågår	
Utbedring og vedlikehold av de kommunale veilysene langs fylkesveiene.	Pågår	
Bruforbindelse over Vevelstadsundet til Hamnøya – planlegging		
Andalsvåg – planlegging for tilrettelegging og utarbeidelse av adkomst til en landbase for industrien på stedet.	Pågår	
Ved Andalsvåg fergeleie. Utbedring av trafikksikkerhetsarbeid gjennom utbedring og utvidelse av oppstillingsplass for ventende biler.	Drøftinger pågår	
Utbedring av trafikksikkerheten på Fv 112 på Hamnøya med SVV.		
Koordinere trafikksikkerhetsdager, bussvett, båtvett, refleksløype og tilhørende trafikksikkerhets- og holdningsskapende arbeid i lag med skoler og barnehager og andre samarbeidsparter.		
Bru- eller tunnelforbindelse mellom Vevelstad og Brønnøy kommuner		

Kommunen sitt ansvar for HMS	Utført år	Utføres år
HMS og trafikk bør bli synliggjort i kommunens trafikksikkerhetsplan.	Pågår	
Skriftlige regler for bruk av bil og båt i tjenesten bør lages	Pågår	
Kartlegg risiko ved hjelp av ansatte (ansatte noterer risikosituasjoner i tjenestekjøring).	Pågår	
Rutiner for å håndtere feil og mangler, kjøring og trafikksikkerhet som en del av avdelingsmøter. Kvalitetsloven.	Pågår	
Skriftlige regler for hva som skal gjøres, når og av hvem.		
Kurs for ansatte i risiko og energioekonomisk kjøring.		2020-

VEDLEGG - SJEKKLISTER TIL TRAFIKKSIKKERHETSPLAN:

Trafikksikker barnehage - sjekkliste				
Sjekkpunkt	Tema/spørsmål	Ja	Nei	Avvik
	Barnehagen har gjennomført opplæring i henhold til årsplanen.	X		
	Barnehagen har utarbeidet retningslinjer for: - turer til fots, med bil, og buss - ansattes og foreldres parkering utenfor barnehagen - kartlagt uteområdet utenfor barnehagen med tanke på risikomomenter	X		
	Retningslinjene er nedfelt i barnehagens internkontrollsystem.		X	
	Retningslinjene er gjort kjent for alle ansatte og foreldre.			
	Retningslinjene følges opp årlig.			
	Det er utarbeidet regler for antall barn pr. voksen ved turer utenfor barnehagens område.			
	Det er utarbeidet rutiner for ulykkes håndtering.	X		
	Barnehagen har årlig trafikksikkerhet som tema på foreldremøte.			
	Det stilles krav til forsvarlig sikkerhetsutstyr ved bestilling av buss/minibuss/båt/skyss.			
	Ved turer med buss eller bil eller båt skal gjeldende lovverk og barnehagens retningslinjer følges.			
	Det stilles krav til bruk av fluoriserende vester ved alle turer utenfor barnehagen.	X		
	Porten til barnehagen skal alltid være lukket.	X		
	Ved henting skal ingen barn forlate barnehagen uten sammen med foresatte.	X		
	Utenfor barnehagen skal biler parkeres slik at risikoen for ulykker ved rygging reduseres.	X		
	Barnehagen har vurdert risiko i barnehagens nærmeste område og gitt innspill til ansvarlig myndighet mht. mulige utbedringer.	X		
	Barna får opplæring i regler for fotgjengere.	X		
	Barna lærer om ulike skilt.			
	Barnehagen trener barna i ulike situasjoner i trafikken.			
	Barna lærer å krysse vegen / ikke trygt i gangfelt / blikk-kontakt.	X		
	Barna lærer om refleks, sykkelhjelm og bilbelte.	X		

Trafikksikker skole - sjekkliste				
Sjekkpunkt	Tema/spørsmål	Ja	Nei	Avvik
	Skolen har integrert trafikkopplæring i årsplanen på de ulike trinn i samsvar med Kunnskapsløftets kompetansemål,	X		
	Skolen har utarbeidet retningslinjer for tur til fots, på sykkel, med bil, buss og båt. Retningslinjene følges opp og evalueres årlig.			
	Det er utarbeidet rutiner for ulykkeshåndtering.	X		
	Skolen har kartlagt skolens nærområde med tanke på risikofaktorer, herunder parkering, krysningspunkter, belysning, vegetasjon mm. Retningslinjene er gjort kjent for elever, ansatte og foresatte.			
	Kartlegging og eventuelle forslag til utbedringer er rapportert til kommunens ledergruppe.		X	
	Skolen har årlig trafikksikkerhet som tema på foreldremøte.			
	Skolen har en trafikkansvarlig lærer.		X	
	Skolen har hjelmpåbud for elevene ved sykkelturner i skolens regi.		X	
	Skolens sykkelopplæring inneholder teori, ferdighetstrening og sykkeltraining i trafikalt miljø.	X		
	Sykkelopplæring gjennomføres over tid på mellomtrinn.	X		
	Personlig verneutstyr som sykkelhjelmer, reflekser og bilbelte inngår i undervisningen på småtrinn, mellomtrinn og ungdomstrinn.	X		
	Sykkelregler for gående og syklist er en integrert del av undervisningen på små og mellomtrinn.			

Rådmann - sjekkliste				
Sjekkpunkt	Tema/spørsmål	Ja	Nei	Avvik
	Kommunens trafikksikkerhetsarbeid er forankret hos ordfører og rådmann.	X		
	Rådmann rapporterer årlig til kommunestyret.	X		
	Kommunen har et utvalg med ansvar for trafikksikkerhet.	X		
	Kommunen har rutiner for avvikshåndtering.	X		
	Kommunen har innarbeidet trafikksikkerhet i HMS/internkontrollsystem.		X	
	Kommunen har regler for reiser og transport i kommunens regi.	X		
	Kommunen har regler ved kjøp av transporttjenester.		X	
	Kommunen har en operativ trafikksikkerhetsplan med rullerings- og rapporteringsrutiner.	X		
	Planen ivaretar både holdningsbearbeidende og fysisk tiltak.	X		
	Alle kommunens areal- og reguleringsplaner vurderes mht. trafikksikkerhet.	X		
	Alle areal- og reguleringsplaner legges fram for barnas talsperson.	X		
	Kommunen har en oppdatert oversikt over trafikkulykker og trafikkuhell i kommunen.	X		
	Etatsledere har, ovenfor rådmannen, rapporteringsansvar for tiltak innenfor egen sektor.	X		
	Trafikk og trafikkulykker inngår i kommunens folkehelsearbeid.	X		

	Kommunen har implementert kriteriene for "Trafikksikker barnehage"	X		
	Kommunen har implementert kriteriene for "Trafikksikker skole"	X		
	Kommunen har konkrete tiltak for å påvirke frivillige lag og organisasjoner til å integrere retningslinjer for transport i egen regi.		X	

Plan- og ressusetat (PLR) - sjekkliste

Sjekkpunkt	Tema/spørsmål	Ja	Nei	Avvik
	PLR har utarbeidet prioriteringsliste for fysiske trafikksikkerhetstiltak på kommunal vei som rulleres årlig.	X		
	PLR har prioriteringsliste for trafikksikkerhetstiltak på fylkes- og riksvei som rulleres årlig.		X	
	PLR har rutiner for å søke fylkeskommunale midler til fysiske trafikksikkerhetstiltak.	X		
	PLR har rutiner for brøyting/snørydding på skoleveier.	X		
	PLR har system for å kvalitetssikre reguleringsplaner i forhold til trafikksikkerhet.		X	
	PLR har rutiner for å kvalitetssikre trafikksikkerheten i forbindelse med anleggsvirksomhet i kommunen.		X	
	PLR har utarbeidet rutiner for håndtering av innspill fra andre etater/organisasjoner og publikum.	X		

Helseetat/HMS - sjekkliste

Sjekkpunkt	Tema/spørsmål	Ja	Nei	Avvik
	Arrangerer trafikksikkerhetskurs for ansatte i hjemmetjenesten.		X	
	Arrangerer kurs for kommunens helsesøster [barn i bil, trafikkoppdragelse, refleks med mer.]		X	

Kulturansvarlig (overordnet ansvar for frivillige lag og foreninger) - sjekkliste

Sjekkpunkt	Tema/spørsmål	Ja	Nei	Avvik
	Sender ut informasjon til lag og foreninger om fylkeskommunale midler til holdningsskapende arbeid.	X		
	Stimulerer lag og foreninger til å innarbeide regler for transport / reisepolicy innenfor egen virksomhet.		X	

