



Vega kommune

Trafikksikkerhetsplan
2015 -2018

Vedtatt av
kommunestyret i Vega
sak 59/14.

Innhold

1. Forord	4
2. Sammendrag	5
3. Innledning.....	6
3.1. Evaluering av forrige plan.....	6
3.2. Organisering av trafikksikkerhetsarbeid i Vega kommune	6
3.3. Samarbeidspartnere	6
4. Forankring og organisering av trafikksikkerhetsarbeidet.....	7
4.1. Nasjonal transportplan.....	7
4.2. Nasjonal sykkel- og gåstrategi 2010- 2019.....	7
4.3. Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2014- 2017.....	7
4.4. Nordland fylkes trafikksikkerhetsplan 2014- 2017.....	8
4.5. Nordland fylkeskommune, Handlingsplan folkehelsearbeid 2013- 2016	9
4.6. Nordland fylkeskommune, Handlingsprogram for aktiv transport 2013- 2016.....	9
4.7. Samarbeidsavtale om folkehelsearbeid 2014- 2016	10
5. Vegsystemer i Vega kommune	11
6. Ulykkessituasjonen og utviklingen i Vega kommune	13
6.1. Statistikk og analyse av ulykkene	13
6.2. Trafikkulykker og samfunnsøkonomiske kostnader	16
6.3. Særlig farlig eller vanskelig skolevei	16
6.4. Hjortevilt påkjørsel	16
7. Mål og strategi for trafikksikkerhetsarbeid i Vega kommune.....	18
7.1. Målsetting.....	18
7.2. Strategi	19
7.2.1. Trafikksikker kommune	19
7.2.2. Nasjonale strategier	19
7.2.3. Aktiv transport.....	20
8. Tiltak – Vega kommune som trafikksikker kommune	21
8.1. Vega kommunes rolle som barnehageeier.....	21
8.2. Vega kommunes rolle som skoleeier	21
8.3. Vega kommune som arbeidsgiver	21
8.4. Vega kommune som ansvarlig for innbyggernes helse og trivsel	21
8.5. Vega kommune som veieier	22

9.	Oversikt over tiltak i planperioden 2015- 2018.....	23
9.1.	Administrative og ikke fysiske tiltak i planperioden 2015 - 2018.....	23
9.2.	Prioritert handlingsprogram for fysiske tiltak i planperioden 2015 - 2018.....	25
9.3.	Uprioritert liste over langsiktige behov for fysiske tiltak, ut over planperioden	26
10.	Økonomi	27
11.	Evaluering, rullering.....	28
	Vedlegg 1 Kart	29

1. Forord

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

Trafikksikkerhetsplanen 2015 – 2018 vil danne grunnlaget for videreføring av trafikksikkerhetsarbeidet i Vega kommune.

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

Det er avgjørende for å lykkes i det kommunale trafikksikkerhetsarbeidet at det er tverrfaglig, og forankret både i den politiske og administrative ledelsen. For å ivareta denne helhetstenkingen er det gjennom konseptet *Trafikksikker kommune* utarbeidet kriterier og sjekklister for å kvalitetssikre kommunens trafikksikkerhetsarbeid. Planen legger opp til at Vega kommune skal bli erklært Trafikksikker kommune i løpet av 2016.

Planforslag 13.11.2014

Kommunestyrets vedtak sak 59/14 lyder slik:

1. Forslag (planutkast 13.11.2014) til trafikksikkerhetsplan 2015 -2018 med følgende prioritet 1 på fysiske tiltak jf. handlingsprogram bussterminal Gladstad for 2015, vedtas
2. Øvrige tiltak prioriteres som angitt i handlingsplan
3. Vega må ha som mål at det skal være en forenklet gang- og sykkelvei fra Igerøy til Nes. Strekningen Gladstad – Nes bør prioriteres først, og deles om nødvendig inn i flere prosjekter. Forslaget innarbeides i planen.

2. Sammendrag

Denne planen representerer en ny måte å organisere det kommunale trafikksikkerhetsarbeidet i Vega kommune på. Planen bygger på konseptet *Trafikksikker kommune*, den er forankret hos Rådmannen, og alle kommunale instanser er involvert i gjennomføringen av tiltak. Planen krever at den enkelte etatsleder følger opp de tiltak som er vedtatt i planperioden. Tiltakene er listet opp i egen tabell i kapittel 9.1 *Administrative og ikke fysiske tiltak i planperioden 2015 - 2018*.

I utarbeidelsen av planen har arbeidsgruppen hatt hovedfokus på den myke trafikkanten. Nøkkelordene **forebyggende arbeid, trygghet og fysisk aktivitet**, hentet fra *Kommuneplan-Samfunnsdel 2007- 2020*, legger grunnlaget for valg av mål, strategier og tiltak i trafikksikkerhetsplanen.

Planen tar utgangspunkt i de nasjonale og fylkeskommunale føringene for trafikksikkerhetsarbeidet, og hovedmålsettingen i pkt 7.1 gjenspeiler den trafikkulykkesutviklingen vi ser nasjonalt.

Fysiske tiltak i planperioden 2015 – 2018 er beskrevet i planen, og satt opp i en egen tabell i kapittel 9.2 *Prioritert handlingsprogram for fysiske tiltak i planperioden 2015 - 2018*. Her er tiltak, gjennomføring og kostnader sortert på hvert enkelt år. Det er også laget et uprioritert handlingsprogram, pkt 9.3, med oversikt over fysiske tiltak det er behov for, men som kan gjennomføres først etter kommende planperiode.

3. Innledning

3.1.Evaluering av forrige plan

Denne planen er nummer to i rekken av trafikksikkerhetsplaner for Vega kommune.

Trafikksikkerhetsplan ble første gang utarbeidet høsten 1998 av trafikksikkerhetsutvalg. Planen har hele veien hatt som hovedfunksjon å være et styringsverktøy for et målrettet trafikksikkerhetsarbeid i kommunen, og dette er langt på vei oppnådd.

Kommunesentret har gode gang og sykkelveger, veibelysning og merking, men ennå mangler det som fremkommer i tiltaksplan. I forhold til forrige plan er mange gode fysiske tiltak gjennomført på vegnettet også på fylkesveger i forbindelse med statens og kommunens oppbygging av vegnettet med asfaltering. De prosjekter/tiltak det er ønskelig å gjennomføre er videreført i ny tiltaksplan. I kommunesentret er gang og sykkelveg forbi Langåsen ikke fullført pga. høye kostnader, samt en avklaring av bussholdeplasser/busstrafikk til og fra skolen for skoleelever og brukere av offentlige kommunikasjoner. Plassering av leskur, bussholdeplasser/busstopp for ventende trafikanter er et stadig tilbakevendende spørsmål og anses som en løpende oppgave. Dette gjelder også bruk av veger og kollektivtrafikk for myke trafikanter, bevegelseshemmede og syklist. Dette videreføres i revidert/ny plan.

3.2.Organisering av trafikksikkerhetsarbeid i Vega kommune

I Vega kommune er oppgaven som trafikksikkerhetsutvalg tillagt formannskapet.

Trafikksikkerhetsarbeidet er forankret hos rådmannen, men tradisjonelt har ansvaret for arbeidet med trafikksikkerhetsplan vært lagt til teknisk avdeling. 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.

I sak 61/13 vedtok Kommunestyret at hovedrevisjon av trafikksikkerhetsplan gjennomføres i 2014. Formannskapet fattet følgende vedtak 10. april 2014:

Formannskapet oppretter i henhold til K.sak 61/13 følgende arbeidsgruppe:

1. Folkehelsekoordinator Hilde Sprækenhus
2. Yrkessjåfør Bjørnar Nilsen
3. Representant fra skole/ barnehage
4. Prosjektleder Reiseliv Hilde Wika
5. Teknisk avd. (leder arbeidsgruppa)

Inspektør Kai A. Mortensen har vært representant fra skole/ barnehage og Rune Kristiansen har representert teknisk avdeling. Arbeidsgruppens mandat var å utarbeide et nytt forslag til trafikksikkerhetsplan. Frist for behandling i formannskapet ble satt til 1. november 2014. Arbeidet ble forsinket i henhold til dette ca. 1 mnd.

3.3.Samarbeidspartnere

I prosessen med å utarbeide ny trafikksikkerhetsplan, har Trygg Trafikk og Nordland Fylkes trafikksikkerhetsutvalg vært en viktig samarbeidspartner. Trygg trafikk har bidratt med viktig kunnskap og informasjon om utarbeidelse av plan og om effektive virkemidler i trafikksikkerhetsarbeid som kan føre til måloppnåelse.

4. Forankring og organisering av trafikksikkerhetsarbeidet

Under utarbeidelsen av Vega kommunes trafikksikkerhetsplaner har samordning med overordnede planer, spesielt *Kommuneplan- samfunnsdel* (2010- 2020), reguleringsplaner og *Nordland fylkes trafikksikkerhetsplan 2014- 2017* 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 tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2014-2017*. Under følger en oppsummering av nasjonale og fylkeskommunale planer og avtaler som har betydning for Vega kommunes trafikksikkerhetsplan.

4.1.Nasjonal transportplan

Regjeringens mål for planperioden er å redusere antall drepte og hardt skadde med minst en tredel i 2020. Dette innebærer at tallet skal reduseres til maksimalt 775 drepte og hardt skadde i 2020.

Byer og tettsteder bør bli mer tilrettelagt for gange, bl.a. ved at fotgjengere prioriteres i planlegging etter plan- og bygningsloven. Det bør legges særlig vekt på å utvikle trygge, sikre og attraktive skoleveger i 2 km radius rundt skoler.

Målet om å få flere til å gå og sykle må følges opp med tiltak for trafikksikkerhet rettet mot disse trafikantene. Sikring av krysningspunkter for fotgjengere gjennom etablering av krysningspunkt og sikring av gangfelt samt fartsgrenser er et viktig virkemiddel i likhet med fysiske utbedringer av kryss og sikring av krysningspunkter.

4.2.Nasjonal sykkel- og gåstrategi 2010- 2019

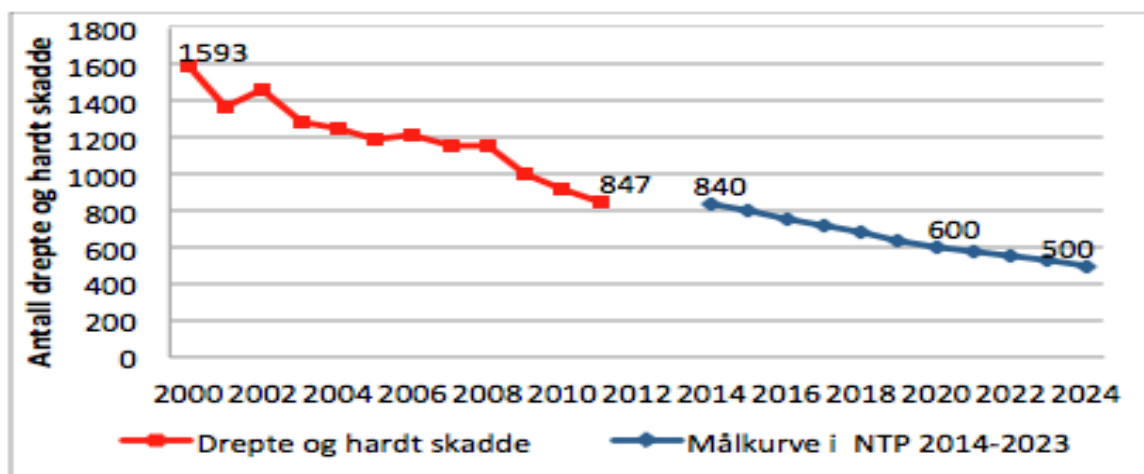
Sykelstrategien har som hovedmål: Sykkeltrafikken i Norge skal utgjøre minst åtte prosent av alle reiser i 2023. I tillegg er det satt opp følgende delmål:

- Fremme sykkel som transportform, sykkeltrafikken i byer og tettsteder skal doubles.
- Bedre framkommelighet og trafikksikkerhet for syklister
- 80 prosent av barn og unge skal gå eller sykle til skolen.

4.3.Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2014- 2017

Tiltaksplanen er bygd opp omkring en strategi bestående av fire nivåer: nullvisjonen, etappemål, tilstandsmål og tiltak. Det vil være en naturlig konsekvens i det fylkeskommunale og kommunale trafikksikkerhetsarbeidet å videreføre og forsterke de nasjonale tilstandsmålene. Det vil være en naturlig konsekvens i det fylkeskommunale og kommunale trafikksikkerhetsarbeidet å videreføre og forsterke de nasjonale indikatormålene.

Utvikling i antall drepte og hardt skadde i Norge – registrert situasjon og mål for utviklingen fram til 2024:



Målkurven viser Regjeringens ambisjon for hvor raskt vi skal nærme oss nullvisjonen. Etappemålet er ambisiøst og forutsetter en målrettet innsats fra alle aktørene i trafikksikkerhetsarbeidet

4.4. Nordland fylkes trafikksikkerhetsplan 2014- 2017

Vegtiltak

Trafikksikkerhetstiltak jfr. Handlingsprogrammet for fylkesveger 2014-2017.

Sikre soner rundt skolene

I forslag til nasjonal transportplan 2017 – 2020 s. 157 står følgende: *”Målet om å få flere til å gå og sykle må følges opp med tiltak for trafikksikkerhet rettet mot disse trafikantene”*. Fylket vil, bl.a. gjennom økonomiske tilskudd, stimulere kommunene til å prioritere arbeidet med å sikre områdene rundt skolene i en radius av 2 km.

Trafikanttiltak

Ungdom som trafikksikkerhetsambassadører. Fylket har initiert et 3-årig prosjekt hvor ungdommer skal tilbys engasjement som trafikksikkerhetsambassadører. Ambassadørene skal være knyttet til sitt eget lokalmiljø og primært benytte de videregående skolene som arena.

Trafikk som valgfag på ungdomstrinnet. Fylket vil i perioden stimulere kommuner til å gi tilbud om trafikk som valgfag gjennom informasjon og økonomisk støtte til videreutdanning av lærere slik at de oppnår de formelle kompetansekrav til å tilby valgfaget som trafikalt grunnkurs.

Øvrige tiltak. Viser til trafikksikkerhetsplan for Nordland 2014-2017.

Organisatoriske tiltak

Trafikksikker kommuner. Fylket vil stimulere kommunene til å forankre trafikksikkerhetsarbeidet i kommunens øverste ledelse, arbeide sektorovergripende og at det utvikles gode rapporteringsrutiner med klar ansvarsfordeling.

HMS og internkontroll i virksomheter og bedrifter. Fylket vil stimulere bedrifter og organisasjoner til å integrere trafikksikkerhet som en naturlig del av HMS- arbeidet.

4.5. Nordland fylkeskommune, Handlingsplan folkehelsearbeid 2013-2016

Planen har et eget resultatområde nr. 6 *Sikkerhetsfremmende og skadeforebyggende arbeid*.

Sikkerhetsfremmende og skadeforebyggende tiltak kan iverksettes på flere arenaer: i barnehager og skoler, i fritid og trafikk, i arbeidsliv, hjem og i nærmiljø. Trafikkulykker er den største helsetrusselen for barn og unge og er en av de største forbrukere av helsetjenester. Det er av den grunn naturlig at kommunens trafikkulykkesforebyggende arbeid blir en del av kommunens folkehelsearbeid.

I resultatområde nr. 11, *Fysisk aktivitet*, beskrives begrepet Aktiv Transport:

Aktiv transport er transportmåter som gir fysisk aktivitet på reiser som uansett skal gjennomføres, som for eksempel til/fra jobb, skole og handle- og følgereiser. Aktiv transport kan også gjøres i sammenheng med annen transport, som ulike former for kollektivtransport og bil (innfartsparkering).

Nordland fylkeskommune har vedtatt delmål for Aktiv Transport i fylket. De som er aktuelle for Vega er:

Delmål:

- Nordland har en andel på 8 % Aktiv Transport
- 80 prosent av barn og unge i Nordland går eller sykler til skolen
- Ingen drepte eller meget alvorlig skadde syklende, gående og andre myke trafikanter

Nordland fylkeskommune har utarbeidet et eget handlingsprogram for sikre måloppnåelse innen Aktiv Transport.

4.6. Nordland fylkeskommune, Handlingsprogram for aktiv transport 2013- 2016

Som en del av Transportplan Nordland er det utarbeidet et handlingsprogram for Aktiv Transport (2014 – 2017); dette omfatter alle reiser og transport som skal gjennomføre for egen kraft (gåing, sykling m.m.). Hovedmålet er at Aktiv Transport skal være det foretrukne og enkle transportmiddelet på kortere avstander. Utarbeidelsen av handlingsprogram for Aktiv transport ble vedtatt under fylkestingets behandling av Transportplan Nordland. Handlingsprogrammet er utarbeidet med utgangspunkt i både nasjonal og regional politikk og føringer, samt kunnskapsbaserte data om det fysiske aktivitetsnivået blant både barn og voksne, reisevaner i Nordland, klimautfordringer m.m.

Reisevanedata (RVU 2009) viser at det er realistisk å øke sykkelandelen. Flere syklende og gående er god samfunnsøkonomi. Det å være fysisk aktiv legger grunnlag for sunn vekst og utvikling hos barn og unge, og er viktig for å bidra til god helse i befolkningen. Sykkelstier som er tilpasset bevegelseshemmede vil skape tryggere og enklere stier med lavere terskel for bruk. At flere går, sykler og reiser kollektivt vil bidra til redusert klimagassutslipp, forbedret luftkvalitet og mindre støy. Det er også store helsegevinster ved en fysisk aktiv livsstil. Beregninger viser at en inaktiv 30-åring vil kunne leve 3-8 år lengre dersom han/hun videre i livet er regelmessig fysisk aktiv i minst 30 minutter daglig. Det å sykle eller gå til jobb eller skole er en utmerket mulighet til å oppnå anbefalt daglig fysisk aktivitet.

Mer fysisk Aktiv Transport avhenger av god tilrettelegging av de fysiske omgivelser som sammenhengende sykkelveger og gode og sikre vilkår for gående. En god infrastruktur for syklende

og gående vil kunne bidra til at flere velger Aktiv Transport til daglige gjøremål. Tilrettelegging for Aktiv Transport er et transport-/framkommelighetstiltak og ikke kun trafikksikkerhetstiltak. Mange går eller sykler til jobb, skole eller andre gjøremål, som et alternativ til bil. **Aktiv Transport har samme krav til framkommelighet som biltransport.**

4.7.Samarbeidsavtale om folkehelsearbeid 2014- 2016

I *Samarbeidsavtale om folkehelsearbeid 2014- 2016* mellom Nordland fylkeskommune og Vega kommune, har resultatområde fire *Helsefremmende bo- og nærmiljø* betydning for trafikksikkerhetsplanen. Her er det satt et mål for aktiv transport i kommunen. Innen avtaleperioden skal kommunen ha oppnådd følgende resultatmål:

Innen utgangen av 2016 skal halvparten av kommunens befolkning bruke aktiv transport til og fra skole eller arbeid to dager pr. uke, -eller mer.

5. Vegsystemer i Vega kommune

Kapitlet viser en oversikt over vegene i Vega kommune.

FYLKESVEGER	
NAVN	BESKRIVELSE
Fv 839 Gladstad X – Igerøy	11 km. Asfaltert veg med ca 1 km gang/sykkelveg på Igerøy og ca. 500 m på Gladstad, avskilt fra hovedveg med autovern. Bred veg uten møteplasser.
Fv 81 Gladstad X Fv 839 - Brandsvik	9,1 km. Asfaltert veg med ca 300 m gang/sykkelveg på gladstad som fortau.
Fv 84 Andvågen X Fv 839 - Eidem	9,9 km. Asfaltert veg med møteplasser.
Fv 87 Gladstad X Fv 839 - Vegstein	3,3 km. Asfaltert veg med møteplasser.
Fv 88 Vegstein vegkryss - Forøy	4,4 km. Asfaltert veg med møteplasser.
Fv 89 Risbakken X Fv 81 - Nes	1,9 km. Asfaltert veg med møteplasser. Arm til Holand og arm til hurtigbåtkai Kirkøy (ca 100 m) 2,1 km. Asfaltert til kai, parkeringsplass.
Fv 90 Glastad – Flatåsen	3,3 km. Asfaltert veg med møteplasser.
Fv 93 Ylving - Sørrodden	6,2 km. Asfaltert veg med møteplasser.
Fv 94 Arm til gamle Rørøy fergekai	0,4 km. Asfaltert veg med parkeringsplass og skille buss/drosje og syklende/gående trafikk. Skiltregulert.
Parkeringsplass Igerøy fergekai	Oppmerket/skiltet.

KOMMUNALE VEGER	
NAVN	BESKRIVELSE
Kv 1 Flatåsen - Gullsvåg	4,1 km. Grusveg.
Kv 2 Valla - Vallsjøen	2,2 km. Asfaltert veg med møteplasser.
Kv 3 Valla - Viksås	0,9 km. Asfaltert veg med møteplasser
Kv 4 X Fv 89 - Øvre Nes	0,5km. Asfaltert veg med møteplasser.
Kv 5 X Fv 87 - Kolstad	0,6 km. Grusveg.
Kv 6 X Fv 88 - Svea	0,5 km. Grusveg.
Kv 7 Floa - Kjøl	2,5 km. Grusveg.
Kv 8 Vika - Vikasjøen	1,4 km. Grusveg.
Kv 9 Vika - Hestvik	3,1 km. Grusveg.
Kv 10 X Rv 839 Igerøy - Grindhaugen	0,9 km. Grusveg.
Kv 11 X Kv 21 - Høgås (Svendsen)	1,6 km. Grusveg.
Kv 12 X Kv 21 - Kalvåsvegen	1,3 km. Grusveg.
Kv 13 X Kv 21 - Almåsen	1,2 km. Grusveg.
Kv 14 X Kv 1 - Taubanen	1,2 km. Grusveg.
Kv 15 X Fv 89 - Gardsøya dypvannskai	0,9km. Asfaltert veg.
Kv 16 X Kv 21 - Marken	1,0 km. Asfaltert veg.
Kv 17 X Fv 81 - Fjæra Brandsvik - Sundsvold	1,0 km. Grusveg.
Kv 18 Eidem - Eidem friluftsområde	0,9 km. Grusveg.

KOMMUNALE VEGER

Kv 19 X Fv 93 - Sjøhaugen	0,2 km. Grusveg.
Kv 20 Rørøy X Fv 839 - Kjul	4,8 km. Asfaltert veg med møteplasser.
Kv 21 Gladstad X Fv 839 - Åsen X Fv 84	5,5 km. Asfaltert veg med møteplasser og ca. 400 m gang/sykkelveg på Gladstad X til skole/barnehage.
Kv 22 X Fv 88 Forøya - Vegsteinøy	2.0 km. Grusveg.
Kv 23 Nes – Husøya	0,3 km. Grusveg.
Veier i kommunale boligfelt	3,3 km. Asfaltert veg/grusveger.

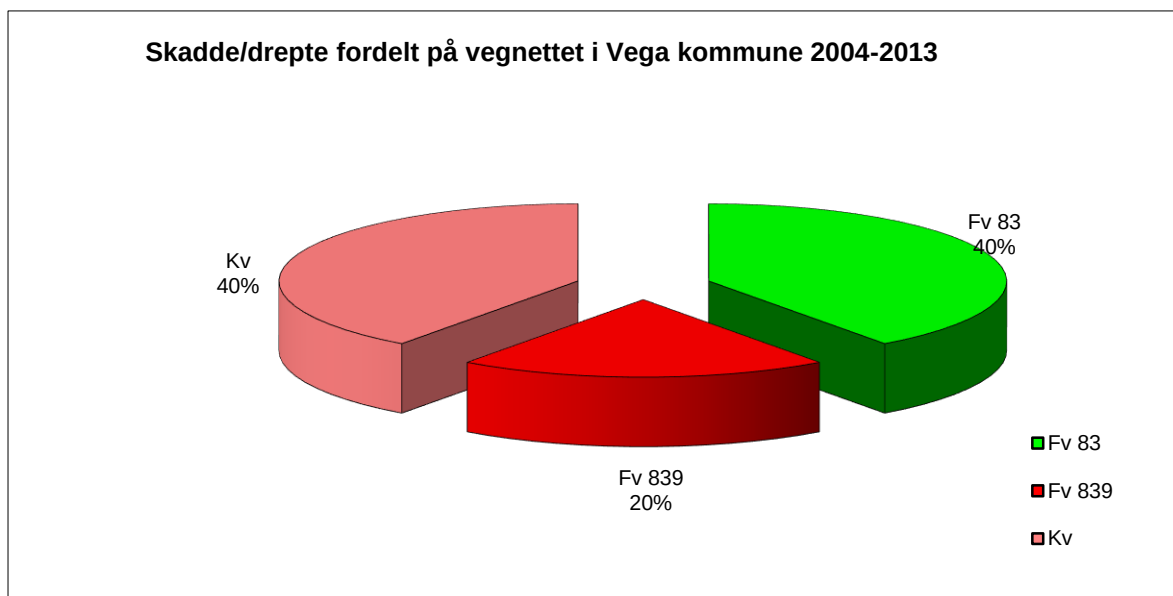
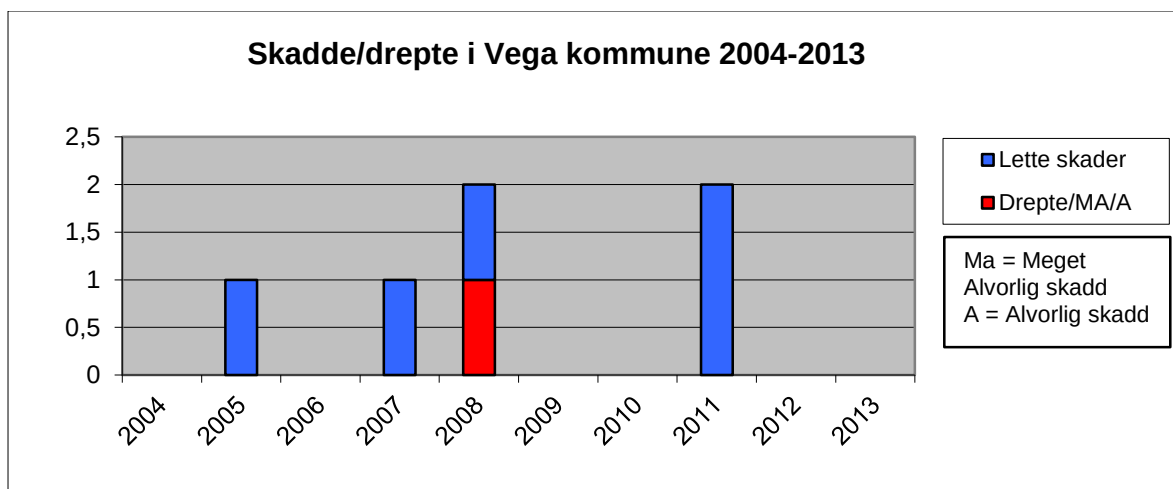
OFFENTLIGE OG PRIVATE VEGER OG PARKERINGSPLASSER

NAVN	BESKRIVELSE
Nes	Parkeringsplass Husøya. Grus/offentlig parkering for Husøya.
Kirkøy	Ved hurtigbåtkai/ privat. Grus.
Verdensarvsenteret Nes	Interne veger og parkeringsplasser. Asfaltert/grus.
Gladstad sentrum	VBU Interne veger og parkeringsplasser. Asfaltert/skiltplan 2014.
Barnehage	Interne veger og parkeringsplasser. Asfaltert/skiltplan 2014
Idrettsanlegg	Interne veger og parkeringsplasser. Asfaltert/grus/skiltplan 2014.
Rådhus	Interne veger og parkeringsplasser. Asfaltert/grus/skiltplan 2014.
P-Plass kirken og Gladstad sentrum	Asfaltert/skiltplan 2014.
VOS	Interne veger og parkeringsplasser. Asfaltert/skiltplan 2014.
Private sentrale offentlige bygg Gladstad (Spar/ Coop/ Blomsterstua etc.)	Interne veger og parkeringsplasser. Asfaltert.

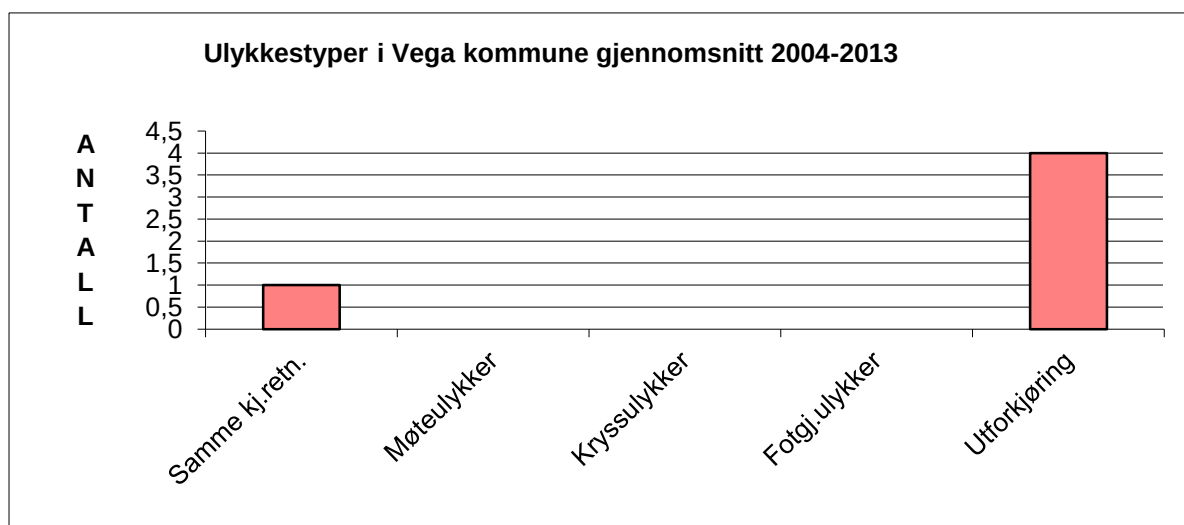
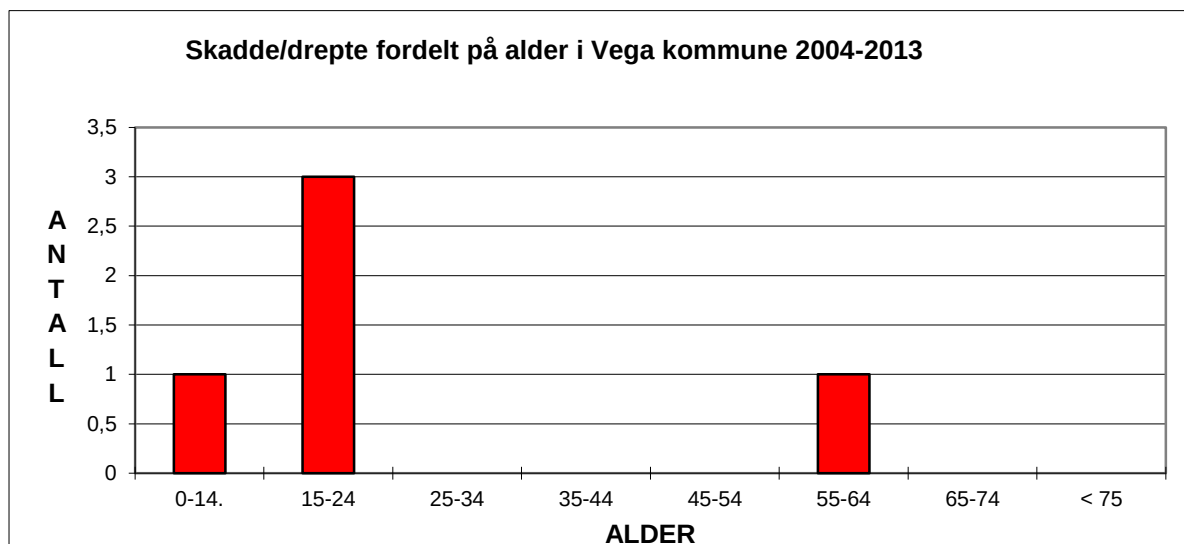
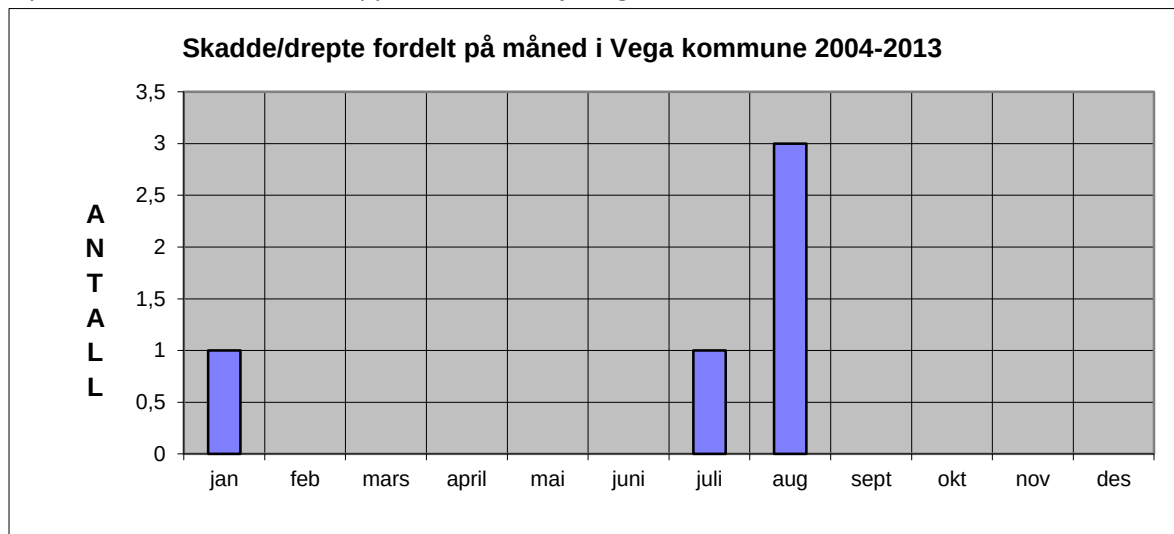
6. Ulykkessituasjonen og utviklingen i Vega kommune

6.1.Statistikk og analyse av ulykkene

Statistikken nedenfor gir et bilde av ulykkesutviklingen i Vega kommune, samt hvor på vegnettet ulykkene skjer. Det ses en oppgang i antall lette skader, men kun ett tilfelle av drept, meget alvorlig eller alvorlig skadd i løpet av de siste ti år. Ulykkene er jevnt fordelt på veinettet.



Tabellen viser at de registrerte ulykkene skjer i både vinter- og sommerhalvåret, men klart de fleste skjer på sommeren. Det er i hovedsak personer i alderen 15- 24 år som blir utsatt for skade i ulykkene. De fleste skadene oppstår ifm utforkjøringer.



Tabellene under viser forsikringsskader på Vega, hentet fra TRAST, et register basert på skademeldinger innlevert til forsikringsselskapene (kun materielle skader).

Antall forsikringsskader Vega 2009 - 2013

	Sum	Kryssende kjøreretninger i kryss	Møtende kjøreretninger i kryss	Parallell kjøreretninger i kryss	Påkjørt bakfra	Forbikjøring	Møting	Ryggning	Påkjørt parkert kjøretøy	Eneulykke	Påkjørsel av fotgjenger/ syklist	Annen ulykkestype	Ukjent/ uoppgjort
Personbil m.v. under 3,5t	193	21	-	-	-	4	9	49	32	50	-	28	-
Lastebil m.v. over 3,5t	3	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-
Buss over 3,5t	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Moped	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Lett motorsykel	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Tung motorsykel	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ATV	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Andre kjøretøyer	13	-	-	-	-	1	-	5	1	1	-	5	-
Ukjent	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	209	21	-	-	-	5	9	54	36	51	-	33	-

Erstatningsbeløp i hele tusen - Totalt 4,5 mill

	Sum	Kryssende kjøreretninger i kryss	Møtende kjøreretninger i kryss	Parallell kjøreretninger i kryss	Påkjørt bakfra	Forbikjøring	Møting	Ryggning	Påkjørt parkert kjøretøy	Eneulykke	Påkjørsel av fotgjenger/ syklist	Annen ulykkestype	Ukjent/ uoppgjort
Personbil m.v. under 3,5t	4166	511	-	-	-	159	422	483	485	1677	-	429	-
Lastebil m.v. over 3,5t	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Buss over 3,5t	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Moped	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Lett motorsykel	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Tung motorsykel	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ATV	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Andre kjøretøyer	320	-	-	-	-	24	-	120	33	9	-	134	-
Ukjent	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	4486	511	-	-	-	183	422	603	518	1686	-	563	-

6.2. Trafikkulykker og samfunnsøkonomiske kostnader

De ulykkeskostnadene som i dag brukes i blant annet nytte-/kostnadsanalyser er beregnet av Transportøkonomisk institutt (TØI) og omfatter medisinske kostnader, produksjonsbortfall, materielle kostnader, administrative kostnader og verdsetting av velferdstap ved trafikkulykker. Kostnadene ved vegtrafikkskader i 2014-priser, regnet pr. skadet person, er vist nedenfor. Ved beregning av kostnadene er det tatt utgangspunkt i de politirapporterte ulykkene. Kostnadene er imidlertid justert opp på bakgrunn av underrapportering slik at enhetskostnadene gjelder for alle skader, både de som politirapporteres og de urapporterte.

Skadetilfelle	Kostnader i 2014-kr
Drept	35 600 000,-
Meget alvorlig skadd	26 830 000,-
Alvorlig skadd	9 520 000,-
Lettere skadd	720 000,-

6.3. Særlig farlig eller vanskelig skolevei

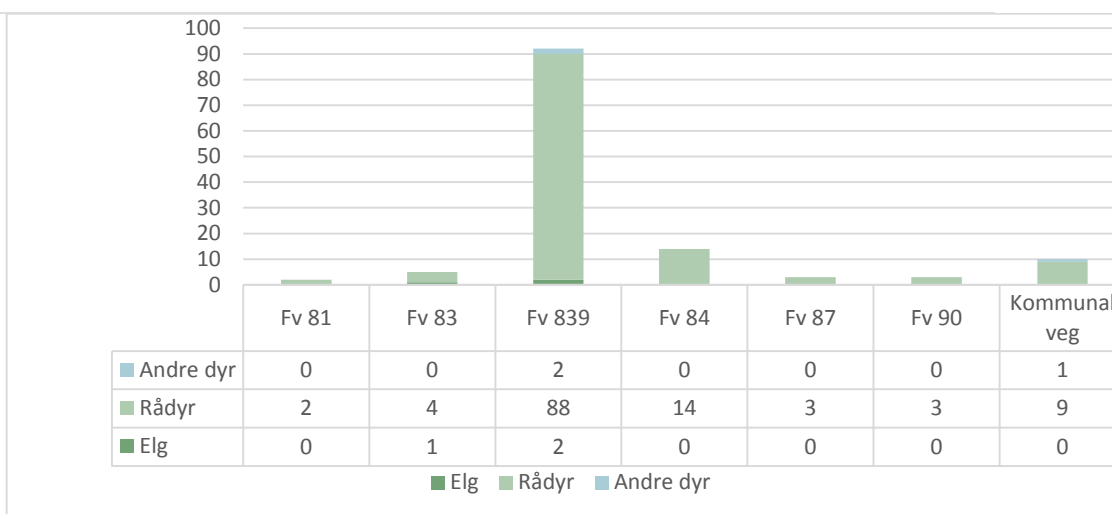
Elever som bor innenfor skyssgrensen (2 km for 1. trinn, 4 km for de øvrige) kan innrømmes gratis skoleskyss på grunn av særlig farlig eller vanskelig skolevei. Det er ikke definert hva "særlig farlig skolevei" er, men hovedregelen er at den må være så farlig at foreldre ikke tillater at barn bruker veien i fritiden. Mens den ordinære skyssen betales av fylkeskommunen, må skyss på grunn av særlig farlig skolevei betales av hver enkelt kommune. I Vega kommune får alle elever, med unntak av Gladstad sentrum, tilbud om gratis skoleskyss. Kommunen bruker dermed årlig ca. 165.000- 170.000 på skyss til elever som er innenfor skyssgrensen, som et trafikksikkerhetstiltak.

6.4. Hjortevilt påkjørsel

Statistikken under er hentet fra hjorteviltregisteret.no og viser antall hjortevilt påkjørsler på Vega siste fem år. Tabellen viser at alle påkjørsler har skjedd med bil. 2011 var et topp-år, men også i 2013 var det mange påkjørsler, kun to påkjørsler færre enn topp-året.

Fallvilt fordelt på veg Fra og med 01.01.2009 - Til og med 31.12.2013

Områder 1815 | Vega **Arter** Rådyr, Elg, Oter **Årsaker** Påkjørt av bil **Utfall** Alle utfall

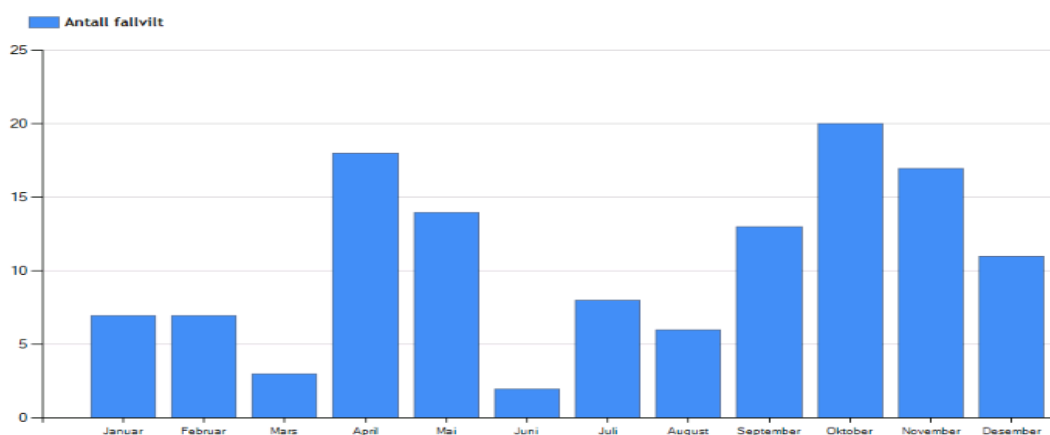


Når man ser på hjortevilt påkjørsel fordelt på vegnettet på Vega, viser statistikken at langt de fleste påkjørsler skjer på Fv 839, og Fv 84 på andre plass. Tabellen viser også at det i hovedsak er rådyr som blir påkjørt, og kun tre elger, i løpet av femårsperioden.

Fallvilt fordelt på året

Fra og med	01.01.2009
Til og med	31.12.2013
Områder	1815 Vega
Arter	Rådyr, Elg, Hjortedyr - ikke artsbestemt
Kjønn	Alle kjønn
Aldere	Alle kategorier
Årsaker	Påkjørt av bil, Påkjørt av motorsykkel e.l.
Utfall	Alle utfall

[Tilbake til kart](#)



Når man ser på vilt påkjørsler fordelt på året, viser tabellen at det skjer flest påkjørsler tidlig vår og i høstmånedene. Dette kan forklares med hjorteviltets bevegelser på våren, og med redusert sikt- og føreforhold på høsten på grunn av mørket, regnvær og glatt veibane.

7. Mål og strategi for trafikksikkerhetsarbeid i Vega kommune

7.1.Målsetting

En trafikksikkerhetsplan dekker mange sektorer i kommunen. Planen har derfor tilgrensende og overlappende mål, målgrupper og tiltak til andre planer i kommunen. Denne planen har et klart fokus på trafikksikkerhet, men må ta utgangspunkt i overordnede mål i Vegas kommuneplan.

Kommuneplan- samfunnsdelen 2007- 2020 beskriver mål og delmål for kommunen som organisasjon, som dermed har betydning for utarbeidelsen av trafikksikkerhetsplanen.

Hovedmålsetting for Vega kommune:

Innbyggerne i Vega kommune skal sikres kommunale tjenester av god kvalitet. Innenfor rammen av en bærekraftig utvikling skal aktivitetene være forebyggende og ivareta sikkerheten for menneske og samfunn. Administrasjonen skal være rasjonell og preges av god tverrfaglig organisering, forståelse og praktisering.

Innen hovedsatsingsområdet **helse, pleie og omsorg** er hovedmålet at kommunens helse-, pleie- og omsorgstjeneste skal:

- Ivareta innbyggernes verdighet og trygghet.
- Vektlegge forebyggende tiltak og tverrfaglig samarbeid.
- Organiseres rasjonelt slik at mest mulig av tilgjengelige midler nyttes til direkte bistand.

Her trekkes spesielt delmål fire frem:

- Kommunens tjenester skal stimulere til egenomsorg og til å hindre videreutvikling av helsesvikt og psykososiale problemer.

Innen hovedsatsingsområdet **oppvekst, livsutfoldelse og kultur** er hovedmålet at:

- Kvalitet, aktivitet og mangfold skal prege barn, ungdoms og innbyggernes læring, utvikling og livsutfoldelse. Dette skal stimulere til fysisk, kulturell, sosial og kunstnerisk aktivitet.

Her trekkes spesielt delmål fire frem:

- Kommunen skal legge til rette for fysisk aktivitet, mangfoldig utvikling, positive opplevelser og møteplasser.

Kommuneplanen legger klare føringer for at en trafikksikkerhetsplan skal ha stort fokus på **forebyggende arbeid**, og på innbyggernes **trygghet**. Det vektlegges også tilrettelegging for **fysisk aktivitet**. Disse nøkkelordene legger grunnlaget for valg av mål, strategier og tiltak i trafikksikkerhetsplanen.

I perioden 2015 - 2018 settes det som hovedmål at det ikke skal være noen drepte og skadde i trafikken i Vega kommune.

7.2.Strategi

7.2.1. 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 sjekklistene skal være et verktøy for å kvalitetssikre kommunens trafikksikkerhetsarbeid. Å oppnå godkjenning innebærer ikke fravær av trafikkulykker, men at kommunen arbeider godt, målbevisst og helhetlig med trafikksikkerhet.

Kriterier for trafikksikker kommune:

- Kommunen har forankret ansvaret for trafikksikkerhetsarbeidet hos ordfører og rådmann. Delansvar kan ligge hos den enkelte etatsleder.
- 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 fylkets trafikksikkerhetsplan. Planen har rullerings- og rapporteringsrutiner.
- Planen ivaretar både holdningsbearbeidende/ trafikantrettede og fysiske tiltak.
- Kommunen har innarbeidet kriteriene/ sjekklistene for kommunens sektorer (HR, barnehage, skole, kultur, helse og vei).
- Kommunen påvirker lag og foreninger til å innarbeide regler for trafikksikkerhet i sin virksomhet.

Vega kommune har satt seg som mål å oppfylle alle kriteriene og bli erklært som Trafikksikker kommune innen **første halvår 2016**.

7.2.2. Nasjonale strategier

I *Nasjonal Tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg* (2014- 2017) er det satt opp en rekke tilstandsmål. For å nå disse målene må det iverksettes tiltak. Kommunen skal arbeide aktivt for å bidra til at disse tilstandsmålene nås. Dette gjelder først og fremst på følgende områder:

- Økt andel bruk av bilbelte, refleks, bakovervendt barnesikring og sykkelhjelme.
- Redusere andelen av bilister som overskrider fartsgrensene.
- Arbeide målrettet for at flere går og sykler.
- Skolen er godkjent som trafikksikker skole.
- Barnehagen er godkjent som trafikksikker barnehage.
- Kommunen er godkjent som trafikksikker kommune.

7.2.3. Aktiv transport

Det er en utvikling at vi som befolkning beveger oss stadig mindre i det daglige. Mens skoleveien tidligere var en arena for fysisk aktivitet og opplevelse, blir i dag svært mange barn skyssset til skolen i bil. Å gå eller sykle til og fra skolen vil gi barn og unge en dose daglig mosjon og vil kunne legge et grunnlag for sunne transportvaner som kan følge en gjennom hele livet. Fysisk aktivitet før undervisningen begynner, bidrar til å gjøre elevene mer opplagte og mottakelige for læring. Skoleveien kan også bety sosialt samvær og mestring. Den er en av de få arenaene i dag hvor barn ikke organiseres av voksne. Mer aktiv transport vil begrense trafikkbelastningen i skolenes nærområde, og elevene vil få mer trening i å ferdes i trafikken. Videre ligger det også en betydelig miljøgevinst i mer bruk av aktiv transport generelt, både i form av reduserte utslipp av klimagasser og mindre lokal forurensning. Den største utfordringen ligger i befolkningens transportvaner generelt og i vår samfunnsstruktur. Når foreldre selv bruker bilen til og fra jobb, vanskeliggjør dette aktiv transport for de yngste elevene som trenger følge til skolen. Det medfører også bilskyss av eldre elever som sitter på fordi foreldrene skal samme vei. Elever som ferdes i trafikken vil alltid være utsatt for en viss fare. Trafikkulykker er noe av det foreldre frykter mest, men faktorer som mye elg eller sosiale hendelser, kan også ha stor innvirkning på transportmåten. Lang skolevei er også et hinder for elever som tar buss til skolen. Et tiltak som kan vurderes, er at skolebussene stopper et stykke unna skolen for å gi busselevne mulighet til aktiv transport.

8. Tiltak – Vega kommune som trafikksikker kommune

Tiltakene er i hovedsak utledet av "Trafikksikker kommune"-konseptet, med de føringene og satsingsområdene som ligger inne der. I tillegg er det gjort en vurdering av behovet for administrative og ikke- fysiske tiltak lokalt, samt behovet for fysiske tiltak som vil øke trafikksikkerheten. Vurderingene er gjort på bakgrunn av nøkkelordene **forebyggende arbeid, trygghet og fysisk aktivitet**, hentet fra kommuneplanens samfunnsdel.

8.1.Vega kommunes rolle som barnehageeier

- Innen **høsten 2015** skal den kommunale barnehagen tilfredsstille kriteriene for "Trafikksikker barnehage".
- Den kommunale barnehagen skal regelmessig og minimum hvert fjerde år ha ansatte på kompetansehevingskurs i regi av Trygg Trafikk.

8.2.Vega kommunes rolle som skoleeier

- Skolen skal innen **høsten 2015** tilfredsstille kriteriene for "Trafikksikker skole".
- Det utvikles rutiner for sikker skoleskyss/ bussvett, og etableres en dialog om en innføring av disse rutinene i alle skolebusser.
- Busselever skal få muligheten til å gå deler av skoleveien.
- Fortsatt tilbud om busskyss til elever som har særlig trafikkfarlig skolevei.
- For å sikre størst mulig trygghet rundt skolen ved skolestart om høsten videreføres "Aksjon skolestart" som et fast tiltak for elever på barnetrinnet. Det utvikles en egen beskrivelse for dette tiltaket.
- Mellomtrinnet skal fortsatt ha lærere med kompetanse innen sykkelopplæring. Lærerne skal ha deltatt på regionens sykkelopplæringskurs som utlyses 1 gang pr år i samarbeid med Trygg Trafikk.
- Kommunen skal sørge for at skolen har nødvendig kompetanse for å tilby valgfaget trafikk på ungdomstrinnet.
- Trafikkopplæring skal være en integrert del av skolens planer.
- Det gjennomføres Trygg Trafikk sin sykkelgodkjenning i 6. og 8. trinn.
- Foreldrene skal være kjent med sin betydning som rollemodeller i trafikkopplæringen.

8.3.Vega kommune som arbeidsgiver

Kommunen skal:

- innen utgangen av **våren 2015** ha utviklet og vedtatt retningslinjer for arbeidsreiser for alle kommunalt ansatte/ avdelinger og politikere.
- som utleier av sykler ved turistinformasjonen, ha rutiner for bruk av hjelm og refleksvest.
- hvert år, på den nasjonale refleksdagen (oktober) påvirke kommunens ansatte til å benytte refleks som fotgjengere i mørket, gjennom ulike aktiviteter.
- hver vår gjennomføre aktiviteter som skal stimulere flere til å sykle samt å bruke sykkelhjelmer.
- ha montert alkolås i alle kommunale kjøretøy som er anskaffet (kjøpt / leaset) i perioden.

8.4.Vega kommune som ansvarlig for innbyggernes helse og trivsel

- Helsestasjonen skal innen utgangen av 2016 ha ansatte som har gjennomgått trafikksikkerhetskurs. Kursene arrangeres av kommunen i samarbeid med Trygg Trafikk. Kursene skal gi kompetanse i sikring av barn i bil samt foreldre som rollemodeller.

- Kommunens frivillige organisasjoner skal årlig stimuleres til å implementere reisepolicy i egen virksomhet knyttet opp mot kommunens kulturstøtteordning.
- Kommunen skal fortløpende sende ut informasjon om fylkeskommunale tilskuddsordninger til relevante kommunale instanser samt frivillige organisasjoner.
- Kommunen utarbeider årlig en oversikt over trafikkulykker og trafikkskadde i kommunen. Oversikten gjennomgås i kommunens ledergruppe.

8.5.Vega kommune som veieier

Kommunen skal:

- årlig utarbeide prioriteringsliste for fysiske trafikksikkerhetstiltak på kommunal vei, og gjennomføre disse innenfor eksisterende økonomiske rammer.
- ha en prioriteringsliste for trafikksikkerhetstiltak på fylkes- og riksvei, og med årlig rullering.
- ha gode rutiner for snøbrøyting/ snørydding/ rydding av vegetasjon på skoleveier.
- kvalitetssikre reguleringsplaner i forhold til trafikksikkerhet.
- kvalitetssikre trafikksikkerheten i forbindelse med anleggsvirksomhet, både i kommunal og privat regi.
- ha god håndtering av innspill fra etater, organisasjoner eller publikum.
- ha oversikt over, og ev. søke om fylkeskommunale trafikksikkerhetsmidler.

9. Oversikt over tiltak i planperioden 2015- 2018

Oversiktene i dette kapitlet viser hva som skal gjennomføres i løpet av fireårsperioden, både av holdningsskapende arbeid og av fysiske tiltak. Arbeidsgruppen har også laget en uprioritert liste over behov for i fremtiden, etter denne planperioden. Disse tiltakene kan løftes inn i prioritert handlingsplan ved neste hovedrullering av plan.

9.1.Administrative og ikke fysiske tiltak i planperioden 2015 - 2018

Satsningsområde	Tiltak	Ansvarlig	Jf. pkt. i planen	Kostnad 2015	Kostnad 2016	Kostnad 2017
Kommunens rolle som barnehageeier	Innen høsten 2015 skal den kommunale barnehagen tilfredsstille kriteriene for "Trafikksikker barnehage".	Leder barnehage	8.1			
	Den kommunale barnehagen skal regelmessig og minimum hvert fjerde år ha ansatte på kompetansehevingskurs i regi av Trygg Trafikk.					
Kommunens rolle som skoleeier	Skolen skal innen høsten 2015 tilfredsstille kriteriene for "Trafikksikker skole".	Rektor	8.2			
	Det utvikles rutiner for sikker skoleskyss/ bussvett, og etableres en dialog om en innføring av disse rutinene i alle skolebusser.					
	Busselever skal få muligheten til å gå deler av skoleveien.					
	Fortsatt tilbud om busskyss til elever som har særlig trafikkfarlig skolevei.					
	For å sikre størst mulig trygghet rundt skolen ved skolestart om høsten videreføres "Aksjon skolestart" som et fast tiltak for elever på barnetrinnet. Det utvikles en egen beskrivelse for dette tiltaket.					
	Mellomtrinnet skal fortsatt ha lærere med kompetanse innen sykkelopplæring. Lærerne skal ha deltatt på regionens sykkelopplæringskurs som utlyses 1 gang pr år i samarbeid med Trygg Trafikk.					
	Kommunen skal sørge for at skolen har nødvendig kompetanse for å tilby valgfaget trafikk på ungdomstrinnet.					
	Trafikkopplæring skal være en integrert del av skolens planer.					
	Det gjennomføres Trygg Trafikk sin sykkelgodkjenning i 6. og 8. trinn.					
	Foreldrene skal være kjent med sin betydning som rollemodeller i trafikkopplæringen.					

Kommunens rolle som arbeidsgiver	Skal innen utgangen av våren 2015 ha utviklet og vedtatt retningslinjer for arbeidsreiser for alle kommunalt ansatte/ avdelinger og politikere.	Rådmann	8.3			
	Skal som utleier av sykler ved turistinformasjonen, ha rutiner for bruk av hjelm og refleksvest.	Leder turistinformasjonen				
	Skal hvert år, på den nasjonale refleksdagen (oktober) påvirke kommunens ansatte til å benytte refleks som fotgjengere i mørket, gjennom ulike aktiviteter.	Etatsledere				
	Skal hver vår gjennomføre aktiviteter som skal stimulere flere til å sykle samt å bruke sykkelhjelm.	Etatsledere				
	Skal ha montert alkolås i alle kommunale kjøretøy som er anskaffet (kjøpt / leaset) i perioden.	Teknisk sjef				
Kommunens rolle som ansvarlig for helse og trivsel	Helsestasjonen skal innen utgangen av 2016 ha ansatte som har gjennomgått trafikksikkerhetskurs. Kursene arrangeres av kommunen i samarbeid med Trygg Trafikk. Kursene skal gi kompetanse i sikring av barn i bil samt foreldre som rollemodeller.	Ledende helsesøster	8.4			
	Kommunens frivillige organisasjoner skal årlig stimuleres til å implementere reisepolicy i egen virksomhet knyttet opp mot kommunens kulturstøtteordning.	Rådmann				
	Kommunen skal fortløpende sende ut informasjon om fylkeskommunale tilskuddsordninger til relevante kommunale instanser samt frivillige organisasjoner.	IT- ansvarlig				
	Kommunen utarbeider årlig en oversikt over trafikkulykker og trafikkskade i kommunen. Oversikten gjennomgås i kommunens ledergruppe.	Teknisk sjef				
Kommunens rolle som veieier	Skal årlig utarbeide prioriteringsliste for fysiske trafikksikkerhetstiltak på kommunal vei, og gjennomføre disse innenfor eksisterende økonomiske rammer.	Teknisk sjef	8.5			
	Skal ha en prioriteringsliste for trafikksikkerhetstiltak på fylkes- og riksvei, og med årlig rullering.					
	Skal ha gode rutiner for snøbrøyting/ snørydding/ rydding av vegetasjon på skoleveier.					
	Skal kvalitetssikre reguleringsplaner i forhold til trafikksikkerhet.					
	Skal kvalitetssikre trafikksikkerheten i forbindelse med anleggsvirksomhet, både i kommunal og privat regi.					
	Skal ha god håndtering av innspill fra etater, organisasjoner eller publikum.	Sentraladministrasjonen				
	Skal ha oversikt over, og evt. søke om fylkeskommunale trafikksikkerhetsmidler.	Teknisk sjef				
SUM						

9.2.Prioritert handlingsprogram for fysiske tiltak i planperioden 2015- 2018

Handlingsprogrammet inneholder fysiske tiltak både for fylkesveier og på kommunale veier. Kommunens trafikksikkerhetsplan kan ikke styre hvilke tiltak som skal utføres på fylkesveier, men kan beskrive hva kommunen ønsker at Statens vegvesen skal prioritere.

Navn	Beskrivelse	Kostnad	Vurdering
Busstopp Fylkes og kommunale veier	Skilting av offisielle busstopp. Minst ett busstopp i hver grend.		Aktuelt for Turistinformasjonen når turister skal henvises til busskys.
Viltferdsel Fylkes og kommunale veier	Skilting som viser kryssningspunkt over vei for viltarter.		Bevisstgjøre bilisten faren for viltpåkjørsel.
Skole/ barnehage Kommunal eiendom	Sykkelskur ved hovedinngang		Legge til rette for økt fysisk aktivitet, jf "Aktiv skolevei".
Nessjøenkrysset - skole/ barnehage Fylkesveier i sentrum	Opphøyede gangfelter, maling av gangfelt. Fartsreducerende tiltak. Trafikkskilting. Jamfør Vedlegg 1 Kart.		Skilting av nedsatt hastighet hjelper dessverre sjeldent uten at man også etablerer fysiske tiltak for å sikre at regulert hastighet holdes.
Nessjøenkrysset – Langåsen Fylkesveg	Opphøyede gangfelter, maling av gangfelt. Merke i vei gåendes/ syklandes forkjørsrett på gang- og sykkelvei. Fartsreducerende tiltak. Fysisk sperre for biltrafikk på gang- og sykkelvei forbi Røde kors- huset, retning mot banken. Trafikkskilting. Jamfør Vedlegg 1 Kart.		Skilting av nedsatt hastighet hjelper dessverre sjeldent uten at man også etablerer fysiske tiltak for å sikre at regulert hastighet holdes.
Nessjøenkrysset – Grindbakken Fylkesveg	Opphøyede gangfelter, maling av gangfelt. Fartsreducerende tiltak. Trafikkskilting. Jamfør Vedlegg 1 Kart.		Skilting av nedsatt hastighet hjelper dessverre sjeldent uten at man også etablerer fysiske tiltak for å sikre at regulert hastighet holdes.
Nessjøenkrysset – Stallan Fylkesveg	Opphøyede gangfelter, maling av gangfelt. Fartsreducerende tiltak. Trafikkskilting. Jamfør Vedlegg 1 Kart. Skilting som leder tungtrafikk inn på Nordmyra utenom avkjørsel rådhus/ Burshaugen.		Skilting av nedsatt hastighet hjelper dessverre sjeldent uten at man også etablerer fysiske tiltak for å sikre at regulert hastighet holdes.
Igerøy ferjekai Fylkesveg	Merking av veibane som leder trafikk inn på veibanen fra avkjøring ferje.		Behov for å tydeliggjøre trafikkmønsteret.
Vika Fylkesveg	Fartsgrense settes ned til 60 km fra før boligfelt Vika og frem til eksisterende 60 km fartsgrense på Eidem.		Økende trafikk de siste år. Redusert hastighet vil redusere sjansen for ulykker.
Kjul Kommunal veg	Fartsgrense settes ned til 60 km fra før gårdstun Valberg/ Eidem og ut hovedvei, retning sør.		Økende trafikk de siste år. Redusert hastighet vil redusere sjansen for ulykker.
Vegstein Fylkesveg	Skilt som varsler om avstand til kryss med vikeplikt fra Hongset (kjøreretning fra Vegstein).		Behov for å gjøre billister oppmerksom.
Valla Fylkesveg	Skilt som varsler om avstand til kryss med vikeplikt fra Viksås/ Vallsjø (kjøreretning fra Risbakken).		Behov for å gjøre billister oppmerksom.

Viksås Kommunal veg	Flytte vei ut av gårdstun Sørgården.		Økende trafikk de siste år.
Holand, Nes, Vallsjøen, Brandsvik, Sundsvoll, Trøan, Gullsvåg, Åsen, Floa, Eidem, Rørøy, Hongset, Ylvingen Fylkes og kommunale veger	Ingen spesielle tiltak		
Bussholdeplass Gladstad Kommunal eiendom/fylkesveg	Det skal legges til rette for sikker ferdsel for busspassasjerer til og fra skolen/VBU og i kommunesentret Gladstad jf. K-sak 61/13.		Iflg. Kommunestyrets vedtak er busslommer/bussholdeplass Gladstad vedtatt som 1. prioritet i trafikksikkerhetsarbeidet, og er planlagt plassert på kommunal tomt vest for Coop.

9.3. Uprioritert liste over langsiktige behov for fysiske tiltak, ut over planperioden

Navn	Beskrivelse	Vurdering
Gang- og sykkelvei Rørøy – Kirkøy Fylkesveger	Det må legges til rette for sikker ferdsel dersom mål for Aktiv Transport skal nås. Økende sykkelkultur gir behov for økt fokus på trafikksikkerhet.	Det medfører uforholdsmessige store kostnader å bygge gang- og sykkelvei etter dagens krav. Alternativer må vurderes, som for eksempel sykkeltrasé utenom eksisterende bilvei.

10. 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 2015 til og med 2017.

Enhetsledere har ansvaret for å innarbeide utgiftene innenfor eget budsjettområde.

11. Evaluering, rullering

Enhetslederne rapporterer årlig på tiltak innenfor eget ansvarsområde i kommunens system for årsmeldinger. Disse blir lagt frem av rådmannen for kommunestyret.

Trafikksikkerhetsplanen bør behandles i hver kommunestyreperiode. I forbindelse med rulleringen bør planen evalueres og samtidig bør det foretas en ny vurdering av trafikksikkerhetssituasjonen i kommunen. Det bør da vurderes om kommunen gjennom eksisterende tiltak har nådd sine mål. Vurderingen bør legges til grunn for rullering av planen, og være bestemmende for hvorvidt det er behov for endringer i tiltaks- og virkemiddelapparatet.

Vedlegg 1 Kart

Kartutsnittet viser fysiske tiltak i planperioden for Gladstad sentrum.

