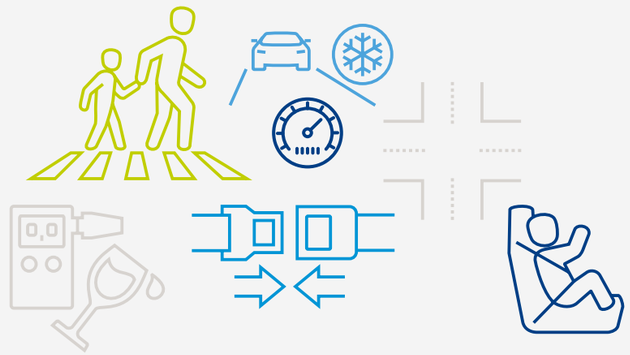
SORTLAND KOMMUNE

Trafikksikkerhetsplan 2018-2021

Sortland kommune



INNHOLD

1. Forord 4

2. Sammendrag 5

3. Innledning 5

3.1 Historikk

3.2 Organisering av trafikksikkerhetsarbeidet i Sortland kommune

3.3 Samarbeidspartnere

4. Nasjonale og regionale føringer for trafikksikkerhetsarbeidet 6

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 Regional folkehelseplan

4.5 Regional transportplan

5. Ulykkessituasjonen / -utviklingen i Sortland kommune 8

5.1 Analyse av ulykkene

5.2 Folkehelse og trafikksikkerhet

6. Trafikksikker kommune 10

7. Mål og strategier for trafikksikkerhetsarbeidet i Sortland kommune 10

7.1 Målsetting

7.2 Strategier

8. Vegsystemer, vegeiere og utfordringer i kommunen 11

9. Innsatsområder og kommunale tiltak 12

9.1 Risikoadferd i trafikken

9.1.1 Innsatsområde - fart

9.1.2 Innsatsområde – rus

9.1.3 Innsatsområde - bilbeltebruk

9.2 Befolkningsgrupper (barn, ungdom, eldre og trafikanter med funksjonsnedsettelse)

9.2.1 Innsatsområde - barn

9.2.2 Innsatsområde - ungdom og unge førere

9.2.3 Innsatsområde - eldre trafikanter og trafikanter med funksjonsnedsettelse

9.3 Trafikantgrupper (gående og syklende)

9.3.1 Innsatsområde, gående og syklende

9.4 Innsatsområde, Kjøretøyteknologi

9.5 Trafikksikre veger - Innsatsområde- fysiske trafikksikkerhetstiltak

9.6 Innsatsområde- Systematisk og samordnet trafikksikkerhetsarbeid

10. Økonomi 16

11. Evaluering /rullering 16

VEDLEGG

1 Handlingsplan fysiske tiltak 18

2 Tiltak i trafikksikkerhetsplanen med ansvarlig for gjennomføring 19

3 Vegleder Trafikksikker Kommune 22

4 Skadestatistikken 23

1 • FORORD

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

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

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

Fysiske tiltak for bedring av trafikksikkerhet vil i planperioden handle om større tiltak som, når de utføres, har komplett utførelse med alle aktuelle elementer. Forslagene til tiltak er tonet ned når det gjelder små tiltak i forhold til - tidligere da tiltakene bør ha et visst volum for at god effekt både trafikksikkerhetsmessig og i forhold til folkehelse.

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

Det er viktig å sikre at trafikksikkerhetsplanen blir fulgt opp og tiltakene gjennomført.

Kommunestyrets vedtak lyder slik:

1. Sortland kommunestyre vedtar Trafikksikkerhetsplan for 2018-2021.
2. Sortland kommune søker om tilskudd fra Nordland fylkes trafikksikkerhetsutvalg med tanke på bygging av fortau mellom Langbakken og Sigerfjord skole i 2019. Midler til prosjektering og grunnerverv tas inn i budsjettregulering 3/18, og kommunens egenandel (forutsetter tilskudd) finansieres gjennom budsjett 2019.
3. Regulering av gang-/ sykkelveg Holmstad gjennomføres. Midler til dette foreslåes tatt inn i budsjett for 2019.

Reduksjon av fartsgrense Sigerfjordkrysset - Strand II
Inntil det er bygd gang- og sykkelveg på strekninga Sigerfjordkrysset – Strand II anser kommunestyret det nødvendig å redusere fartsgrensa på denne strekninga fra 80 til 60 km/t. Kommunestyret ber om rådmann og ordfører tar kontakt med Statens vegvesen med sikte på å få gjennomslag for dette.

2 • SAMMENDRAG

Denne planen viderefører måten å organisere det kommunale trafikksikkerhetsarbeidet på i Sortland kommune. Planen bygger på trafikksikker kommune konseptet som er godt forankret hos rådmannen og hans strategiske ledergruppe. Alle kommunale instanser er gjennom dette arbeidet involvert i gjennomføring av tiltak.

Planen tar utgangspunkt i de nasjonale og fylkeskommunale føringene for trafikksikkerhetsarbeidet, og målsetningen i kapittel 7 gjenspeiler den trafikkulykkesutviklingen vi kan se på nasjonalt nivå.

Planen har som tidligere fokus på både fysiske og forebyggende tiltak, og handlingsplanen for fysiske tiltak skal årlig rulleres. Planen har i tillegg et økende fokus på forebyggende trafikksikkerhetsarbeid, utviklet gjennom et tverrfaglig arbeid i hele kommunen.

3 • INNLEDNING

3.1 HISTORIKK

Denne planen er nr. 4 i rekken av trafikksikkerhetsplaner for Sortland kommune. Planene har hatt som hovedfunksjon å være et styringsverktøy for et målrettet trafikksikkerhetsarbeid i kommunen, og dette er langt på oppnådd. De største utfordringene har vært forankring i alle kommunens ledd, samt finansiering av ikke-fysiske tiltak.

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

3.2 ORGANISERING AV TRAFIKKSIKKERHETSARBEIDET I SORTLAND KOMMUNE

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

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

3.3 SAMARBEIDSPARTNERE

Planen bygger på et tverrfaglig samarbeid mellom sektorene i kommunen. Nordland fylkeskommune og Trygg Trafikk har også vært gode samarbeidspartnere. Planen er sendt til høring i alle kommunens sektorer og kulturfabrikken. I tillegg er planen sendt til høring til Politiet og Statens vegvesen og andre aktuelle høringsinstanser.

4 • NASJONALE OG REGIONALE FØRINGER I TRAFIKKSIKKERHETSARBEIDET

4.1 MELD. ST. 40 (2015-2016) TRAFIKKSIKKERHETS-ARBEIDET - 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 overordet forankring og økt samordning av den ramtidige innsatsen.

I stortingsmeldingen presenterer regjeringen seks satsningsområder:

1) Forankring av tverrsektorielt trafikksikkerhetsarbeid på overordnet nivå:

2) Bedre utnyttelse av tilsyns- og kontrollinnsatsen gjennom styrket tverretatlig 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) Forskning på trafikksikkerhet:

6) Framtidige satsingsområder:

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

4.2 NASJONAL TRANSPORTPLAN

Meld. St. 33 (2016-2017) Nasjonal transportplan 2018-2029
Nasjonale mål og hovedområder for innsats

Regjeringen videreføre 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

4.3 NASJONAL TILTAKSPLAN FOR TRAFIKKSIKKERHET PÅ VEG 2018 - 2021

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

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

Formålet med tiltaksplanen er å presentere et omforent og bredt spekter av faglig forankrede tiltak, i tillegg til å styrke samarbeidet mellom de sentrale trafikksikkerhetsaktørene.

Tiltakene i tiltaksplanen skal sikre at vi har stø kurs mot etappemålet i NTP om maksimalt 350 drepte og hardt skadde i 2030, hvilket innebærer en reduksjon på om lag 60 prosent sammenliknet med gjennomsnittet for perioden 2012-2015.

Det er valgt ut 13 ulike innsatsområder, som vil bli viet særlig oppmerksomhet i planperioden.

I planen er det valgt ut en rekke indikatorer som vil bli brukt for å vise tilstandsutviklingen innenfor områder som har direkte betydning for antall drepte og hardt skadde.

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

https://innsyn.e-kommune.no/innsyn_nordland_politisk/wfdocument.aspx?journalpostid=2017077765&dokid=939424&versjon=1&variant=A&

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.

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

https://www.nfk.no/_f/p34/ia3628bd8-db1d-4310-81df-2c039f01ab28/regional-transportplan-2018-29.pdf

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

5 • ULYKKESSITUASJONEN / -UTVIKLINGEN I SORTLAND KOMMUNE

5.1 ANALYSE AV ULYKKENE I SORLAND KOMMUNE

I løpet av denne tiårsperioden er det i snitt ca. 9 ulykker med personskader per år i Sortland kommune. Av dette var 7 % av ulykkene drepte, meget alvorlig- eller alvorlig skadde, mens 93 % er lettere skadde. Vi har en positiv utvikling, i form av at det totalt antall skadde/drepte er redusert i siste del av perioden. Tallene på trafikkskadde er likevel høye, og det må være kommunens klare mål å redusere antall ulykker i de kommende årene.

Analysene av ulykkene for perioden 2007 – 2016 viser også andre interessante «funn»: Bilførere og –passasjerer utgjør ca. 75 % av alle drepte og skadde i perioden, mens de «myke» trafikantene (inkl. moped) utgjør ca. 25 %.

I det følgende vises visuell oversikt på hvordan ulykkene har fordelt seg på vegnettet. Det synliggjøres i hvilken periode på året ulykkene oppstod, og hva slags typer ulykker det var. Til sist vises en aldersfordeling på de personene som var berørt av trafikkulykkene i perioden.

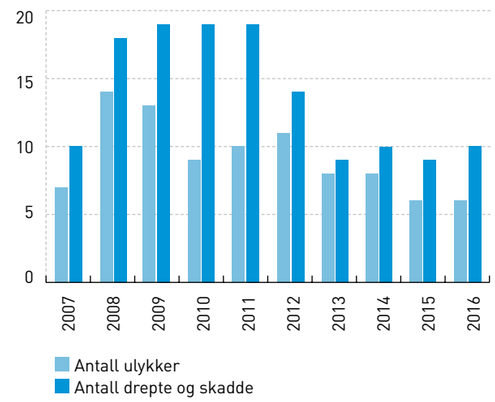
Skadestatistikken fra Statens vegvesen viser at den største ulykkesårsaken er utforkjøring, og at ca 91 % av ulykkene skjer på riks- og fylkesveg. Det er våre unge trafikanter som er mest utsatt for trafikkuhell. Det bør gjøres en nøye analyse av hvilke tiltak som kan settes inn for å redusere trafikkulykkene i disse gruppene.

5.2 FOLKEHELSE OG TRAFIKKSIKKERHET

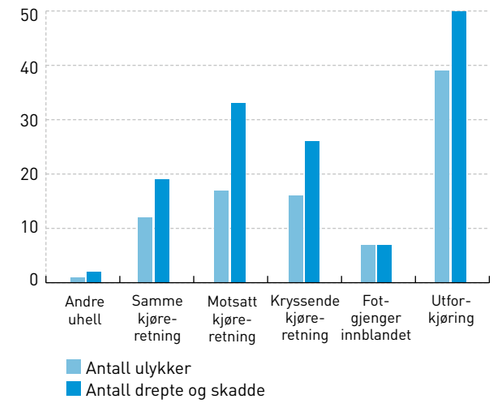
Systematisk trafikksikkerhetsarbeid er godt folkehelsearbeid. Folkehelseloven pålegger kommunene og fylkeskommunene å ivareta folkehelse innenfor de oppgaver og med de virkemidler de er tillagt. Fylkeskommunene har i tillegg et særlig ansvar for å understøtte folkehelsearbeidet i kommunene.

Trafikkulykker vurderes som en utfordring for folkehelsen, og utgjør en viktig årsak til tidlig død, helsetap og redusert livskvalitet. I folkehelseloven går det fram at folkehelsearbeidet skal forebygge skade og fremme helse, og trafikksikkerhet skal i henhold til dette inngå i folkehelsearbeidet nasjonalt, regionalt og lokalt. Samtidig vet vi at aktiv transport, som gange og sykling, er helsefremmende. Det bidrar til mindre støy- og luftforurensing og mer fysisk aktivitet i befolkningen, og kan gi den enkelte flere leveår og flere år med økt kvalitet. I lys av et folkehelseperspektiv, og i tråd med både nullvisjonen og nullvekstmålet, er det viktig med en tverrsektoriell innsats for å fremme trygg og aktiv transport. Det er viktig at kommunen integrerer det ulykkesforebyggende arbeidet generelt, og trafikksikkerhetsarbeidet spesielt i sitt folkehelsearbeid.

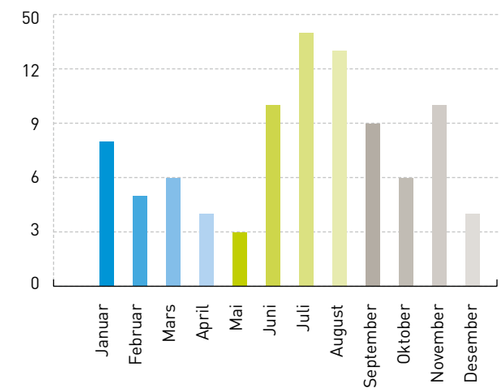
Ulykkestatistikk for Sortland kommune 2007-2016



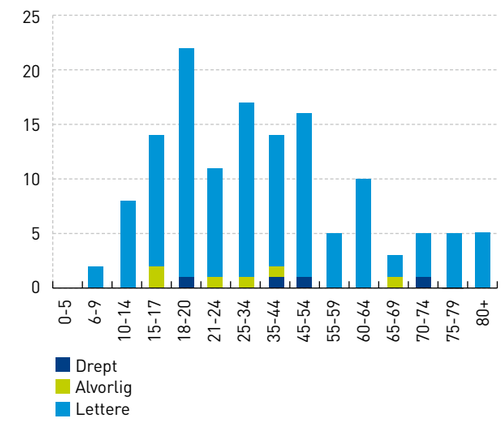
Antall ulykker fordelt på uhellskode



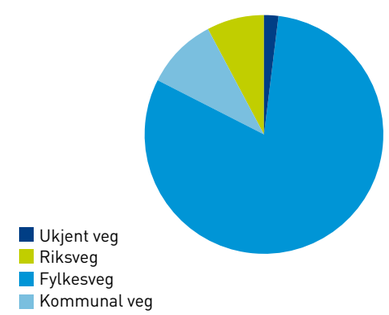
Antall ulykker fordelt på måneder



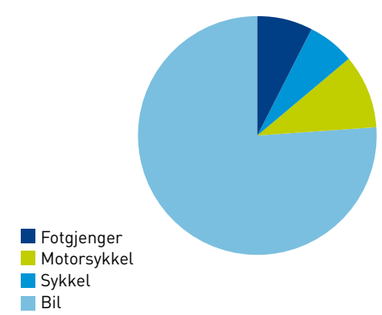
Skadegrad fordelt på alder



Antall ulykker fordelt på vegkategori



Antall ulykker fordelt etter uhellskategori



6 • TRAFIKKSIKKER KOMMUNE

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

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

For å ivareta denne helhetstenkningen er det utarbeidet kriterier for å kvalitetssikre kommunens trafikksikkerhetsarbeid. Sortland kommune har oppfylt alle kriteriene i forrige planperiode og ble godkjent som «Trafikksikker Kommune» høsten 2015. Kommunen tar sikte på å bli re-godkjent innen høsten 2018.

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

7 • MÅL OG STRATEGI FOR TRAFIKKSIKKERHETSARBEIDET I SORTLAND KOMMUNE

7.1 MÅLSETTING

I den siste fireårsperioden har vi hatt et gjennomsnitt på ca.9 skadde og drepte i trafikken per år. I perioden 2018 - 2021 skal det maksimalt være 5 ulykker per år i trafikken i Sortland kommune. Dette innebærer en reduksjon på minimum 20 % i forhold til foregående fireårsperiode, og er i samsvar med den utviklingen vi har sett i kommunen de siste fireårsperiodene.

7.2 STRATEGIER

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.
- Alle skoler er regodkjent som trafikksikre skoler.
- Alle barnehager er regodkjent som trafikksikre barnehager.
- Kommunen er regodkjent som trafikksikker kommune.
- Øke antallet km med gang- og sykkelveg

Kommunen skal gjennomføre trafikksikkerhetstiltak som vil bidra til å nå nasjonale tilstandsmål.

8 • VEGSYSTEMER, VEGEIERE OG UTFORDRINGER I KOMMUNEN

Det offentlige vegnettet i Sortland består av (omtrentlige tall) 16 kilometer riksveg, 83 kilometer fylkesveg og 140 kilometer kommunale veger. Det er 7 kilometer med gang- og sykkelveg som kommunen forvalter samt fortau. Videre er det 200 kommunale parkeringsplasser. Sortland kommune drifter ca. 2750 gatelys langs offentlig veg.

Sortland kommune har foreløpig ingen hovedplan for veg eller egen vegnorm. Den absolutt største utfordringen ligger i det store vedlikeholdsbehovet og etterslep av vedlikehold på de kommunale vegene i kommunen. Dette gjelder både veggrunn, overflate og grøfte-/dreneringssystem foruten siktproblematikk i kryss.

En utfordring mot andre vegeiere (fylkeskommunen og staten) er at 2 kommunale veger (Haltstranda og Steirostranda) benyttes i dag også som gang- og sykkelveger i det fylkeskommunale gang- og sykkelvegnettet fra Vikeid til Kleiva. En av disse er ikke asfaltert, og Sortland kommune har lavere krav til blant annet vintervedlikeholdet enn det fylkeskommunen har på de omliggende gang- og sykkelveger. Vegen står på prioritert plass for utbedring. Sortland kommune fikk i sin tid overdratt Sigerfjordvegen fra Nordland fylkeskommune i den stand den var da hovedvegen ble lagt i tunell/utenom Sigerfjord. Sigerfjordvegen er delvis rustet opp med ny asfalt. Det bør undersøkes mulighet for at NFK igjen kan bli eier av denne vegen som reserve-/beredskapsløsning dersom det skulle oppstå uforutsette problem med tunellen.

9 • INNSATSOMRÅDER OG 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 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.

9.1 RISIKOADFERD I TRAFIKKEN

Nullvisjonen forutsetter at trafikantene skal ta ansvar for egen atferd, gjennom å være aktsomme og unngå bevisste regelbrudd. Tall fra Statens vegvesens ulykkesanalyse-grupper, basert på dødsulykker i perioden 2005-2016, viser at:

- For høy fart har vært en sannsynlig medvirkende faktor i 42 prosent av dødsulykkene.
- Rus har vært en sannsynlig medvirkende faktor i minst 21 prosent av dødsulykkene.
- 40 prosent av de drepte i bil brukte ikke bilbelte eller var feilsikret.

Transportøkonomisk institutt (TØI) har gjort beregninger som viser at dersom alle førere fulgte fartsgrensene, kjørte uten påvirkning av rus og brukte bilbelte, ville tallet på drepte vært redusert med 47 prosent og antall hardt skadde med 41 prosent. Ut fra dette vil innsatsen for bedre trafikantatferd bli konsentrert innenfor tre områder, fart, rus og bruk av bilbelte

9.1.1 Innsatsområde - Fart

Nasjonale mål:

Fart (kapittel 4.2)	Andel av kjøretøyene som overholder fartsgrensene	59,9 % (2017)	70 % (2022)

Kommunale tiltak:

- Kommunen som arbeidsgiver skal påvirke sine ansatte i tjeneste til å opptre med minst mulig risiko i trafikken.
- Kommunen skal ha implementert en reisepolicy for sine ansatte.
- Trafikksikkerhet skal være årlig tema i kommunens arbeidsmiljøutvalg (AMU)
- Kommunen som kjøper av ulike tjenester stiller krav til samarbeidspartnere om trafikksikker adferd (transporttjenester og veg 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)

9.1.2 Innsatsområde - 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)	0,1 % (2026)

Kommunale tiltak:

- Kommunen skal arbeide aktivt for å forhindre at ansatte er påvirket av legal eller illegale rusmidler i tjenesten.
- Kommunen får installert alko-lås ved kjøp eller leasing av nye biler

9.1.3 Innsatsområde - 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 bestiller alltid busser med 3-punktsbelte ved leie av busser til transport i regi av kommunen.
- Kommunen har i sin reisepolicy forventninger om at alle kommunalt ansatte bruker bilbelte ved transport i tjeneste. Dette gjelder bil og buss.
- Kommunen gjennom 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)

9.2 BEFOLKNINGSGRUPPER

Ulykkesstatistikkene viser at risikoen for å bli drept eller hardt skadd i trafikken er ulik for ulike aldersgrupper. Gode holdninger til trafikantatferd som læres i barndommen tas med inn i ungdommen og voksenlivet. I planperioden 2018-2021 skal det rettes særlig innsats mot tre alderskategorier; barn og unge (0-14 år), ungdom / unge førere og eldre trafikanter.

9.2.1 Innsatsområde - 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 skoleveg
- Kommunen skal arbeide for trafikksikre soner rundt skolene
- Kommunen skal begrense muligheten for å kjøre inn på skoleområder og i tilknytning til skoler
- Tilgjengeligheten for å gå eller sykle til skolen bedres
- De kommunale barnehagene skal ha regodkjenning som «Trafikksikker barnehage»
- Kommunen skal påvirke til at alle de private barnehagene skal ha godkjenning og regodkjenning som «Trafikksikker barnehage»
- Skolene skal ha regodkjenning som «Trafikksikker skole»
- Kommunen skal påvirke til at den private skolen skal ha 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

9.2.2 Innsatsområde - Ungdom og unge førere

Nasjonale mål:

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 Reduksjon i perioden 2018-2021 sammenliknet med perioden 2013-2016*

Kommunale tiltak:
Risikoen for at ungdom skal bli drept eller hardt skadd skal reduseres

- Kommunen skal sørge for at alle ungdomsskolene har nødvendig kompetanse for å tilby valgfaget trafikk på ungdomstrinnet
- Kommunen skal tilby trafikalt grunnkurs som en del av valgfag trafikk

9.2.3 Innsatsområde - Eldre trafikanter og trafikanter med funksjonsnedsettelse

Nasjonale mål:

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

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

Kommunale tiltak:
Risikoen for at eldre og personer med funksjonsnedsettelser skal bli drept eller hardt skadd i trafikken skal reduseres

- 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

9.3 TRAFIKANTGRUPPER

Det er ulike utfordringer knyttet til de ulike trafikantgruppene. I Meld.St.33(2016-2017)Nasjonal transportplan 2018-2029 er det satt som ambisjon at målet om økt gang- og sykkeltrafikk skal nås uten at dette fører til flere drepte og hardt skadde fotgjengere og syklister. God tilrettelegging for sykling og gåing er gode trafikksikkerhetstiltak.

9.3.1 Innsatsområde - Gående og syklende

Nasjonale mål:

Gående og syklende (kapittel 6.2)	Antall km i tilknytning til riksveg og fylkesveg som tilrettelegges spesielt for gående og syklende	Samlet i planperioden: 165 km på riksveg (2018-2021) * 230 km på fylkesveg (2018-2021)

Gående og syklende (kapittel 6.2)	Andel syklister som bruker sykkelhjelm	58,8 % (2017)	70 % (2022)
	Andel fotgjengere som bruker refleks på belyst veg i mørke	40 % (2017)	50 % (2022)

Kommunale tiltak:
- Kommunen skal gjennomføre fysisk tilrettelegging og utbygging/drift for å sikre god trafikksikkerhet for gående og syklende på kommunale veger.
- Gang - og sykkelveg Sigerfjordvegen: Fortau Langbakken til Sigerfjord skole
- Åsvegen: Fortau mm fra Skolegata til Kirkåsvegen
- Kjempenhøy: Fortau mellom Strandgata og Fv 82. Krysningsløsninger
- Gang- og sykkelveg langs Vestervegen: Fra Lilleheia til Aspåsvegen
- Avkjørsel mot Prestdalen fra Fv82
- Gatelys, nye
- Kommunen skal, gjennom ulike tiltak og virkemidler, påvirke til økt bruk av sykkelhjelm og refleks.
- Kommunen skal bidra til økt sykkelopplæring i skole og barnehage samt voksenopplæringen

Sortland kommune vil arbeide med følgende tiltak i dialog med vegeier:
- Gang- og sykkelveg Holmstad
- Gang –og sykkelveg / gangbane Sortland bru (prosjekt Hålogalandsvegen)
- Gang- og sykkelveg Sortland bru til kryss Sigerfjordvegen
- Gang- og sykkelveg Maurnes til Reinsnes
- Gang- og sykkelveg Sortland bru til Holmen
- Trafikksikkerhetstiltak Fv82 Vesterålsgata

9.4 INNSATSOMRÅDE - KJØRETØYTEKNOLOGI

Trafikksikkerhet vil være et tema ved gjennomføring av de aller fleste fysiske tiltak. Ved drift og vedlikehold er det et viktig formål å opprettholde en god sikkerhetsmessig standard, mens de fleste investeringer i nye veganlegg og utbedringer av eksisterende veg vil gi økt trafikksikkerhet, selv om dette ofte ikke er hovedformålet.

Fokus når det gjelder innsatsen til målrettede trafikksikkerhetsinvesteringer vil i stor grad konsentreres om tiltak for å forhindre møteulykker, utforkjøringsulykker og ulykker med påkjørsel av gående og syklende.

Nasjonale tilstandsmål:

Kjøretøyteknologi (kapittel 8.3)	Andel av trafikkarbeidet som utføres med biler som har automatisk nødbrems (AEB)	14,4 %* (2017)	25 % (2022)
	Andel av trafikkarbeidet som utføres med biler som har feltskiftevarsler	39,2 %* (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 %* (2017)	25 % (2022)

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

Kommunale tiltak:
- Ved innkjøp av nye kjøretøy skal trafikksikkerhet vektlegges (5 stjerner i Euro-NCAP, AEB, feltskiftevarsler)

9.5 TRAFIKKSIKRE VEGER - INNSATSOMRÅDE - FYSISKE TRAFIKKSIKKERHETSTILTAK

Trafikksikkerhet vil være et tema ved gjennomføring av de aller fleste fysiske tiltak. Ved drift og vedlikehold er det et viktig formål å opprettholde en god sikkerhetsmessig standard, mens de fleste investeringer i nye veganlegg og utbedringer av eksisterende veg vil gi økt trafikksikkerhet, selv om dette ofte ikke er hovedformålet.

Fokus når det gjelder innsatsen til målrettede trafikksikkerhetsinvesteringer vil i stor grad konsentreres om tiltak for å forhindre møteulykker, utforkjøringsulykker og ulykker med påkjørsel av gående og syklende.

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 % per 1.1.18	54,1 % per 1.1.22
	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)

Kommunale tiltak:
- Kommunen skal årlig utarbeide en prioriteringsliste for fysiske trafikksikkerhetstiltak på kommunal veg, og gjennomføre disse innenfor eksisterende økonomiske rammer
- Kommunen skal ha en prioriteringsliste for trafikksikkerhetstiltak på fylkes- og riksveg med årlig rullering
- Kommunen skal følge rutiner for snøbrøyting / snørydding / strøing / rydding av vegetasjon på skoleveger
- Kommunen skal kvalitetssikre reguleringsplaner i forhold til trafikksikkerhet
- Kommunen skal ha rutiner for håndtering av innspill fra etater, organisasjoner eller publikum
- Kommunen skal ha rutiner for kvalitetssikring av trafikksikkerheten i forbindelse med anleggsvirksomhet, både i kommunal og privat regi

9.6 INNSATSOMRÅDE - SYSTEMATISK OG SAMORDNET TRAFIKKSIKKERHETSARBEID

Fylkeskommunene og kommunene er sentrale aktører i trafikksikkerhetsarbeidet, med mange oppgaver som påvirker trafikksikkerheten. Fylkeskommunene er eier av fylkevegene og har etter vegtrafikklovens § 40 a ansvar for å tilrå og samordne tiltak for å fremme trafikksikkerheten i fylket. Fylkeskommunene er også eier av videregående skoler. Kommunene er arealmyndighet, eier av kommunale veger, arbeidsgiver og eier av barnehager og skoler. Kommunene skal etter folkehelseloven fremme befolkningens helse og bidra til å forebygge skade. I tillegg kjører mange ansatte mye bil i kommunal tjeneste.

Nasjonale mål:

Systematisk og samordnet trafikksikkerhets-arbeid i fylkes-kommuner og kommuner (kapittel 9.2)	Antall kommuner som er godkjent som Trafikksikre kommuner	62 per 1/1-2018	125 per 1/1-2022

Kommunale tiltak:
- Kommunen forplikter seg til å arbeide systematisk med trafikksikkerhet i alle relevante sektorer innenfor sitt ansvarsområde.
- Kommunen skal være regodkjent som Trafikksikker kommune.
- Kommunen skal følge opp Barnas transportplan, se pkt 4.2.1.
- Kommunen skal i samarbeid med politiet drøfte trafikkforebyggende tiltak .

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 2018 til og med 2021.

Kommunalsjefene har ansvaret for å innarbeide utgiftene innenfor eget budsjettområde.

11 • EVALUERING, RULLERING

Kommunalsjefene 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.

VEDLEGG

1 Handlingsplan fysiske tiltak 18
2 Tiltak i trafikksikkerhetsplanen med ansvarlig for gjennomføring 19
3 leder Trafikksikker Kommune 22
4 Skadestatistikken 23

VEDLEGG 1 • HANDLINGSPLAN FYSISKE TILTAK FRA 2018

KOMMUNALE VEGER

Sortland kommune vil arbeide med tiltak slik at tiltak innenfor grupper med lik prioritet kan løftes frem og iverksettes når forholdene for øvrig ligger til rette. Søknad om midler skal fortrinnsvis gjøres for tiltak i pri 1 og 2.

Prioritet	Tiltak	Merknad
1	Gang- og sykkelveg Sigerfjordvegen: Fortau Langbakken til Sigerfjord skole	Grunnerverv, prosjektering, bygging
2	Åsvegen: Fortau mm fra Skolegata til Kirkåsvegen	Regulering, grunnerverv, bygging
2	Gatelys, nye	Langs kommunale veger med pri skoleveger i tråd med fremlagt liste
3	Kjempenhøy: Fortau mellom Strandgata og Fv82. Krysningsløsninger	Andel av samlet prosjekt med rundkjøring og fortau. Grunnerverv, prosjekteirng, bygging
3	Gang- og sykkelveg langs Vestervegen: Fra Lilleheia til Aspåsvegen	Komplettering av GSV. Noe grunnerverv nødvendig.
4	Avkjørsel mot Prestdalen fra Fv82	Kommunal andel av prosjektet

RIKS- OG FYLKESVEGER

Sortland kommune vil arbeide med disse tiltakene i dialog med vegeier. Slik dialog må være tydelig og hyppig. Tiltakene prioriteres ikke innbyrdes fra kommunens side.

Prioritet	Tiltak	Merknad
	Gang- og sykkelveg, Holmstad	Fra skolen og nordover. Regulering, grunnerverv, prosjektering, bygging
	Gang- og sykkelveg/gangbane Sortland bru	Forventes realisert som del av prosjekt Hålogalandsvegen
	Gang- og sykkelveg Sortland bru til kryss Sigerfjordvegen	Er regulert. Forventes realisert som del av prosjekt Hålogalandsvegen
	Gang- og sykkelveg Maurnes til Reinsnes	Er regulert. Ikke avklart tid for bygging.
	Gang- og sykkelveg Sortland bru til Holmen	Er regulert. Ikke avklart tid for bygging.
	Fv82 Vesterålsgata	Trafikksikkerhetstiltak

VEDLEGG 2 • TILTAK I TRAFIKKSIKKER-HETSPLANEN MED ANSVARLIG FOR GJENNOMFØRING

Sortland kommunes rolle som barnehageeier	Ansvar
Innen utgangen av 2018 skal alle kommunale barnehager ha regodkjenning som «Trafikksikker barnehage»	Kommunalsjef oppvekst
Innen utgangen av 2019 skal kommunen påvirke til at alle private barnehager har godkjen-ning og regodkjenning som «Trafikksikker barnehage»	Kommunalsjef oppvekst
Alle ansatte skal i løpet av planperioden ha deltatt på kurs i regi av Trygg trafikk innen trafikkopplæring i tråd med rammeplan for barnehagen.	Kommunalsjef oppvekst
Skal gjennom de kommunale barnehagene gjennomføre tiltak for økt fokus på sikring av barn i bil (materiell / kampanje gjennom trygg trafikk)	Kommunalsjef oppvekst
Ha oversikt over og oppfordre til å søke om fylkeskommunale trafikksikkerhetsmidler	Kommunalsjef oppvekst

Sortland kommunes rolle som skoleeier	Ansvar
Alle skolene skal innen utgangen av 2018 ha regodkjenning som «Trafikksikker skole».	Kommunalsjef oppvekst
Innen utgangen av 2019 skal kommunen påvirke til at den private skolen får godkjenning som «Trafikksikker skole»	Kommunalsjef oppvekst
Det utvikles rutiner for sikker skoleskyss / bussvett, og etableres en dialog med om inn-føring av disse rutinene i alle skolebusser.	Kommunalsjef oppvekst
For å sikre størst mulig trygghet rundt skolen ved skolestart om høsten skal «Aksjon skole-start» være et fast tiltak ved alle skoler med elever på barnetrinnet.	Kommunalsjef oppvekst
Skolene skal sørge for god sykkelopplæring i tråd med kompetansemål i Kunnskapsløftet. Alle skolene med elever på mellomtrinnet skal ha lærere med kompetanse innen sykkelop-plæring. Lærerne skal ha deltatt på kommunens sykkelopplæringskurs som utlyses 1 ganger pr år i samarbeid med Trygg Trafikk.	Kommunalsjef oppvekst
Kommunen skal sørge for at alle ungdomsskolene har nødvendig kompetanse for å tilby valgfaget trafikk på ungdomstrinnet og tilby trafikalt grunnkurssom en del av valgfaget.	Kommunalsjef oppvekst
Kommunen skal gjennomføre vurdering av trafikksikker skoleveg	Kommunalsjef oppvekst
Kommunen skal arbeide for trafikksikre soner rundt skolene	Kommunalsjef oppvekst
Ha oversikt over og oppfordre til å søke om fylkeskommunale trafikksikkerhetsmidler	Kommunalsjef oppvekst

Sortland kommunes rolle som ansvarlig for innbyggernes helse og trivsel	Ansvar
Helsestasjonen oppdaterer sine planer for virksomheten med hensyn til trafikksikkerhets-budskap (overfor foreldre og elever)	Kommunalsjef helse og omsorg
Helsestasjonen skal ha økt fokus på temaet barn i bil og spesielt at barna skal sitte bakover-vendt i bil til de er 4 år	Kommunalsjef helse og omsorg
Kommunen skal fortløpende sende ut informasjon om fylkeskommunale tilskuddsordninger til relevante kommunale instanser samt frivillige organisasjoner.	Kommunalsjef helse og omsorg
Kommunen utarbeider årlig en oversikt over trafikkulykker og trafikkskadde i kommunen. Oversikten gjennomgås i kommunens ledergruppe.	Kommunalsjef helse og omsorg
Kommunen skal i samarbeid med politiet drøfte trafikkforebyggende tiltak eks i Politirådet.	Rådmann
Kommunens frivillige organisasjoner skal årlig stimuleres til å implementere reisepolicy i egen virksomhet	Direktør kulturfabrikken
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	Folkehelsekoordinator

Sortland kommunes rolle som vegeier (omfatter også fortau og gang- / sykkelveger)	Ansvar
Årlig utarbeide prioriteringsliste for fysiske trafikksikkerhetstiltak på kommunal , og gjen-nomføre disse innenfor eksisterende økonomiske rammer	Kommunalsjef teknisk
Ha en prioriteringsliste for trafikksikkerhetstiltak på fylkes og riks, og med årlig rullering.	Kommunalsjef teknisk
Ha utarbeidet skriftlige rutiner for snøbrøyting / snørydding / strøing / rydding av vegetasjon på skoleer.	Kommunalsjef teknisk
Ha rutiner for å kvalitetssikre reguleringsplaner i forhold til trafikksikkerhet	Kommunalsjef teknisk
Ha rutiner for kvalitetssikring av trafikksikkerheten i forbindelse med anleggsvirksomhet, både i kommunal og privat regi	Kommunalsjef teknisk
Ha utarbeidet rutiner for håndtering av innspill fra etater, organisasjoner eller publikum	Kommunalsjef teknisk
Søke om fylkeskommunale trafikksikkerhetsmidler	Kommunalsjef teknisk
Kommunen som kjøper av ulike tjenester stiller krav til samarbeidspartnere om trafikksikker adferd (transporttjenester og og vedlikeholdstjenester) Disse innarbeides i anbudsdokumen-tene	Kommunalsjef teknisk
Kommunen skal begrense muligheten for å kjøre inn på skoleområder og i tilknytning til skoler	Kommunalsjef teknisk
Kommunen skal legge til grunn universell utforming ved fysisk utforming av er og gangfelt	Kommunalsjef teknisk

Sortland kommunes rolle som arbeidsgiver	Ansvar
Innen utgangen av 2021 ha implementert / forankret retningslinjene arbeidsrelatert ferdsel i trafikken (inkl.arbeidsreiser) i alle kommunens avdelinger	Kommunalsjef HR
Trafikksikkerhet skal være årlig tema i kommunens arbeidsmiljøutvalg (AMU)	Kommunalsjef HR
Hvert år, på den nasjonale refleksdagen (oktober) påvirke kommunens ansatte til å benytte refleks som fotgjengere i mørket, gjennom ulike aktiviteter	Folkehelsekoordinator
Hver vår gjennomføre aktiviteter som skal stimulere flere til å sykle samt å bruke sykkelhjelm	Folkehelsekoordinator
Alle kjøretøy som kommunen kjøper/leaser (nye leasingavtaler) ha montert alkohollås	Kommunalsjefer, innkjøpsansvarlig
Arbeide aktivt for å forhindre at ansatte er påvirket av legal eller illegale rusmidler i tjenesten	Kommunalsjefer
Ved innkjøp av nye kjøretøy skal trafikksikkerhet vektlegges (5 stjerner i Euro-NCAP, AEB, feltskiftevarsler)	Kommunalsjefer, innkjøpsansvarlig

Sortland kommunes rolle som arbeidsgiver	Ansvar
Trafikksikkerhetstiltak innarbeides i strategisk plan for kompetanseheving	Kommunalsjef HR
Det skal gjennomføres trafikksikkerhetskurs for ansatte som bruker motorisert kjøretøy i sitt daglige virke. Alle ansatte som med motorisert kjøretøy kjører over 3000 km i året i tjeneste, skal få tilbud om å gjennomføre et HMS trafikkurs og et førstehjelpskurs hvert tredje år	Alle kommunalsjefområder
Alle barnehagene skal i planperioden innen 2021 ha hatt alle ansatte på kurs i trafikksikkerhet. Kursene vil ha fokus på Forskrift om miljørettet helsevern i barnehager og skoler, Trafikkop-plæring mm.	Kommunalsjef oppvekst
Alle skolene skal i planperioden innen 2021 ha hatt minimum 50 % av de ansatte på kurs i trafikksikkerhet. Kurset vil ha fokus på kunnskapsløftets kompetansemål med hensyn på trafikk, forskrift om miljørettet helsevern i barnehager og skoler, sykkelopplæring mm.	Kommunalsjef oppvekst
Alle ansatte ved kommunens helsestasjoner skal innen 2021 ha gjennomført trafikksikkerhet-skurs innenfor området «sikring i bil»	Kommunalsjef helse- og omsorg
Kommunens ansatte gjennomfører e-læringskurs i trafikksikkerhet og HMS (utviklet på KS-læring plattform av Trygg Trafikk som blir tilgjengelig ved årsskiftet 2018/2019)	Kommunalsjef HR

VEDLEGG 3 • TRAFIKKSIKKER KOMMUNE

KRITERIER FOR TRAFIKKSIKKER KOMMUNE

Trafikksikker kommune er en godkjenningsordning som blant annet bygger på følgende kriterier:

- 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 i kommunen (person skadeulykker og ulykker med kun materielle skader).
- Kommunen har en trafikksikkerhetsplan som er forankret i fylkets trafikksikkerhetsplan.
- Kommunen har oppfylt kriteriene for den enkelte sektor (oppvekst, kultur, helse, teknisk, plan, HR).

VEDLEGG 4 • SKADESTATISTIKKEN

SKADDE/DREPTE PÅ VEGNETTET I SORTLAND KOMMUNE 2007-2016

År	Drepte/MA/A	Lette skader
2007	3	7
2008	1	17
2009	2	17
2010	1	18
2011	0	19
2012	2	12
2013	0	9
2014	0	10
2015	1	8
2016	0	10
Sum	**10**	**127**

ULYKKER FORDELT PÅ MÅNED I SORTLAND KOMMUNE 2007-2016

Måned	Antall
januar	8
februar	5
mars	6
april	4
mai	3
juni	10
juli	14
august	13
september	9
oktober	6
november	10
desember	4
Sum ulykker	**92**

ULYKKESTYPER I SORTLAND KOMMUNE, 2007-2016

Type	Antall
Andre uhell	1
Samme kjøreretning	12
Møteulykker	17
Kryssulykker	16
Fotgjenger ulykker	7
Utforkjøring	39
Sum ulykker	**92**

SKADDE/DREPTE FORDELT PÅ ALDER I SORTLAND KOMMUNE 2007-2016

Alder	Antall
0 - 14 år	10
15 - 24 år	47
25 - 34 år	17
35 - 44 år	14
45 - 54 år	16
55 - 64 år	15
65 - 74 år	8
< 75	10
Sum ulykker	**137**

ULYKKER FORDELT PÅ MÅNED I SORTLAND KOMMUNE 2007-2016

Veg	Antall
Fylkesveg	113
Riksveg 85	11
Kommunal veg	10
Ukjent	3
Sum	**137**

Sortland kommune
Vesterålsgt. 57
Postboks 117
8401 Sortland

Sortland kommune