

Trafikksikkerhetsplan for Røst kommune 2023 - 2026



Vedtatt av kommunestyret i Røst kommune

xx.xx.20XX

Innhold

1. SAMMENDRAG	2
2. INNLEDNING	2
2.1 Organisering av trafikksikkerhetsarbeidet i Røst kommune	3
3. OVERORDNEDE FØRINGER	3
3.1 FNs bærekraftsmål	3
3.2 Meld. St. 40 (2015-2016) Trafikksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering ..	4
3.3 Meld. St. 20 (2020-2021) Nasjonal transportplan 2022-2033.....	4
3.3.1 Barnas transportplan	4
3.4 Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg (2022-2025)	5
3.5 Regional transportplan.....	5
3.6 Folkehelse og trafikksikkerhet.....	5
3.7 Trafikksikker kommune	6
4. ULYKKESSITUASJONEN / -UTVIKLINGEN I RØST KOMMUNE.....	6
4.1 Trafikksikkerhetsutfordringer i kommunen	7
5. MÅL OG STRATEGI FOR TRAFIKKSIKKERHETSARBEIDET.....	7
5.1 Mål	7
5.2 Strategi	7
6. KOMMUNALE TILTAK	7
6.1 Fart	8
6.2 Rus.....	8
6.3 Beltebruk og riktig sikring av barn.....	9
6.4 Uoppmerksomhet	9
6.5 Barn (0-14 år)	9
6.6 Ungdom og unge førere	10
6.7 Eldre trafikanter	10
6.8 Gående og syklende	10
6.9 Møteulykker og utforkjøringsulykker	10
6.10 Drift og vedlikehold	10
6.11 Trafikksikkerhetsarbeid i offentlige og private virksomheter.....	10
6.12 Arbeid for å styrke kunnskapsgrunnlaget.....	10
6.13 Fysiske tiltak	10
7. ØKONOMI	11
8. EVALUERING, RULLERING	11

1. SAMMENDRAG

2. INNLEDNING

Visjonen om null drepte og hardt skadde ligger til grunn for trafikksikkerhetsarbeidet i Norge. Siden 2010 er det satt etappemål for arbeidet mot nullvisjonen, og i NTP 2022-2033 heter det: «Innen 2030 skal det maksimalt være 350 drepte og hardt skadde i veitrafikken, hvorav maksimalt 50 drepte. Ingen skal omkomme i veitrafikken i 2050.»

Trafikksikkerhetsarbeid handler om å redusere risikoen for skader og ulykker blant alle trafikantgrupper i alle aldre. Vår trafikksikkerhetsplan skal ivareta de viktigste prioriteringene for å øke trafikksikkerheten i kommunen, og vårt arbeid skal være et bidrag for å nå de nasjonale målene. Kommunen har flere roller og oppgaver som innebærer at en direkte eller indirekte har mange muligheter til å bedre trafikksikkerheten, som:

- planmyndighet
- skole- og barnehageeier
- arbeidsgiver
- transportkjøper
- folkehelseaktør (ved å forebygge sykdom og skade hos innbyggerne)
- vegeier.



Kommunens trafikksikkerhetsarbeid omfatter alle disse områdene. I henhold til folkehelseloven og plan- og bygningsloven har kommunen et generelt ansvar for å forebygge skader og ulykker. Kommunen har ansvar for investeringer, drift og vedlikehold av det kommunale vegnettet. Som vegeier har kommunen et spesifikt ansvar for trafikksikkerhetstiltak på kommunale veier iht veglova.

Trafikksikkerhetsplan for Røst kommune 2023 - 2026 vil danne grunnlaget for videreføring av kommunens trafikksikkerhetsarbeid.

Kommunestyrets vedtak av [dato].



drepte og hardt skadde

ETIKK - Ett hvert menneske er unikt og uerstattelig. Vi kan ikke akseptere at et stort antall mennesker blir drept eller hardt skadd i trafikken hvert år.

VITENSKAPELIGHET - Menneskets fysiske og mentale forutsetninger er kjent og skal ligge til grunn for utformingen av veisystemet. Kunnskapen om vår begrensede mestringsevne i trafikken og tåleevne i en

kollisjon skal legge premisene for valg av løsninger og tiltak. Veitrafikksystemet skal lede trafikantene til en sikker atferd og beskytte dem mot alvorlige konsekvenser av normale feilhandlinger. Kunnskap om trafikksikkerhetsvirkninger skal legges til grunn ved prioritering av tiltak.

ANSVAR - Trafikantene, myndighetene og andre som kan påvirke trafikksikkerheten, har et delt ansvar. Trafikantene har ansvar for sin egen atferd; de skal være aktsomme og unngå bevisste regelbrudd. Myndighetene har ansvar

for å tilby et veisystem som tilrettelegger for mest mulig sikker atferd og beskytter mot alvorlige konsekvenser av normale feilhandlinger. Transportkjøpere og -tilbydere har ansvar for å legge til rette for sikker transport. Kjøretøyleverandørene og -produsentene har ansvar for å tilby, utvikle og produsere trafikksikre kjøretøy. Andre aktører, som for eksempel politiet og ulike interesseorganisasjoner, har også et ansvar innenfor sine områder for å bidra til at trafikksikkerheten blir best mulig.

2.1 Organisering av trafikksikkerhetsarbeidet i Røst kommune

Trafikksikkerhetsarbeidet i Røst kommune er forankret hos kommunedirektøren, og ansvaret for prosessen med å utarbeide en ny trafikksikkerhetsplan for perioden 2023 – 2026 er tillagt stabsleder for service- og støttetjenester.

Det er viktig å forankre arbeidet hos kommunedirektøren og hos ledergruppen for å synliggjøre at alle kommunens sektorer må ta sin del av trafikksikkerhetsansvaret. Det er avgjørende for trafikksikkerhetsarbeidet at kommunalsjefene og lederne følger opp og sørger for at planen blir gjennomført.

I forbindelse med utarbeiding av ny trafikksikkerhetsplan er det nå Røst formannskap som i tillegg er trafikksikkerhetsutvalg.

3. OVERORDNEDE FØRINGER

For å sikre en rød tråd i arbeidet, fra nasjonalt til lokalt nivå, er følgende styringsdokumenter vektlagt:

- FNs bærekraftsmål
- Meld. St. 40 (2015-2016) Trafikksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering
- Nasjonal transportplan (NTP)
 - Barnas transportplan
- Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2022-2025
- Regional transportplan eller tilsvarende

3.1 FNs bærekraftsmål

FNs bærekraftsmål er verdens felles arbeidsplan for å utrydde fattigdom, bekjempe ulikhet og stoppe klimaendringene innen 2030.

De mest relevante punktene for kommunens trafikksikkerhetsarbeid innen bærekraftsmålene er:

- Mål 3 God helse:
 - Delmål 3.6) Innen 2030 halvere antall dødsfall og skader i verden forårsaket av trafikkulykker.

- Mål 4 God utdanning:
 - Delmål 4.7) Innen 2030 sikre at alle elever og studenter tilegner seg den kompetanse som er nødvendig for å fremme bærekraftig utvikling [...].
- Mål 11 bærekraftige byer og samfunn:
 - Delmål 11.2) Innen 2030 sørge for at alle har tilgang til trygge, lett tilgjengelige og bærekraftige transportsystemer til en overkommelig pris, og bedre sikkerheten på veiene [...] med særlig vekt på behovene til [...] barn [...]
- Mål 17 Samarbeid for å nå målene
 - Delmål 17.17) Stimulere til og fremme velfungerende partnerskap i det offentlige, mellom det offentlige og private og i det sivile samfunn [...].

3.2 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.

I stortingsmeldingen presenterer regjeringen seks satsningsområder hvorav ett omhandler forankring av tverrsektorielt trafikksikkerhetsarbeid på overordnet nivå.

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

3.3 Meld. St. 20 (2020-2021) Nasjonal transportplan 2022-2033

Det overordnede målet for Nasjonal transportplan 2022–2033 er:
«Et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i 2050.»

Nullvisjonen, visjonen om null antall drepte og hardt skadde i norske vegtrafikkulykker, er ett av de fem likestilte handlingsstrategiene i Nasjonal transportplan, og ligger til grunn for trafikksikkerhetsarbeidet i Norge.

Etappemål fram til 2030 er maksimalt 350 hardt skadde og drepte i vegtrafikkulykker, hvorav maksimalt 50 drepte, samtidig som det er et mål om 0 drepte i veitrafikken innen 2050.

I Nasjonal transportplan 2022–2033 har regjeringen lagt vekt på å utvikle et godt transportsystem som gir friheter og muligheter for alle, øker livskvaliteten, bidrar til verdiskaping, beskytter og redder liv, og bidrar til bedre helse, miljø og klima.

3.3.1 Barnas transportplan

Barn og unge er både dagens og framtidens trafikanter. Et godt transportsystem skal være trafikksikkert og tilpasset alle, og lar barn og unge leve aktive liv i bygd og by. God trafikk- og arealplanlegging tar hensyn til de yngste og deres behov. Barn og unge er sårbare, og deres ferdsel i trafikken krever målrettede tiltak.

Regjeringen vil (utdrag fra Barnas transportplan):

- gi barn gode muligheter til å være aktive og selvstendige trafikanter
- ta hensyn til barn og unges behov i areal- og transportplanleggingen
- prioritere en ramme på 500 mill. kroner i første seksårsperiode til tiltak som bedrer trafikksikkerheten for barn og unge, herunder etablere en tilskuddsordning for å stimulere til lokalt arbeid for trygge skoleveier og nærmiljøer
- jobbe for nullvisjonen, det vil si at ingen mennesker skal bli hardt skadd eller drept i trafikken.

3.4 Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg (2022-2025)

Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2022-2025 er utarbeidet av Statens vegvesen, politiet, Helsedirektoratet, Utdanningsdirektoratet, Trygg Trafikk, fylkeskommunene og åtte storbykommuner. I tillegg har en rekke øvrige aktører gitt innspill til planen.

Planen bygger på Meld. St. 20 (2020-2021) Nasjonal transportplan 2022-2033 (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 åtte 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.

3.5 Regional transportplan

Regional transportplan 2022-2033 ble vedtatt av fylkestinget juni 2022, og gjelder frem til 2033. Regional transportplan består av en strategisk del og et handlingsprogram.

Handlingsprogrammet er Nordland fylkeskommunes tiltaksdel for gjennomføring av regional transportplan og danner grunnlaget for de årlige budsjettprosessene. Handlingsprogrammet tar utgangspunkt i de fem plantema med hovedmål og strategier fra RTP:

- Klima og miljø.
- Fylkesvegnettet.
- Næringstransporter.
- Mobilitet og kollektivtransporter.
- Finansiering og sikre god samfunnsnytte.
- Nasjonale ansvarsområder.

I handlingsprogrammet er det konkretisert tiltak i tråd med strategiene.

3.6 Folkehelse og trafikksikkerhet

Til tross for en markant reduksjon av antallet alvorlige trafikkulykker siden 1970 vurderes trafikkulykker som et betydelig folkehelseproblem. 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.

Jf. folkehelselovens § 4 skal kommunen bidra til å forebygge skade og lidelse innen de oppgaver og med de virkemidler kommunen er tillagt.

3.7 Trafikksikker kommune

Trafikksikker kommune er et organisatorisk trafikksikkerhetstiltak og ei nasjonal godkjenningsordning i regi av Trygg Trafikk. For å bli godkjent som Trafikksikker kommune skal kommunen ha innarbeidet rutiner og systemer for å kvalitetssikre trafikksikkerhetsarbeidet i hele virksomheten.

Godkjenningen innebærer en forpliktelse til å arbeide systematisk med trafikksikkerhet i alle relevante sektorer innenfor sitt ansvarsområde, og bygger blant annet på følgende kriterier:

- Kommunen har forankret ansvaret for trafikksikkerhetsarbeidet hos ordfører og kommunedirektør.
- 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
- Kommunen har en trafikksikkerhetsplan.
- Kommunen har oppfylt kriteriene for den enkelte sektor (oppvekst, kultur, helse, teknisk, plan, HR).

Godkjenningen har en varighet på tre år og kommunen kan deretter bli regodkjent

4. ULYKKESSITUASJONEN / -UTVIKLINGEN I RØST KOMMUNE

Ulykker og skader i trafikken påfører menneskene som rammes store lidelser. De er også svært kostbare for samfunnet. Helse- og omsorgstjenestene i kommunene må ta store deler av regningen. Det lønner seg derfor å forebygge.

De nasjonale tallene for antall omkomne i vegtrafikkulykker går nedover. Antall hardt skadde har imidlertid ikke hatt like stor nedgang. De siste årene før 2021 ligger tallet for omkomne og hardt skadde i vegtrafikkulykker i Norge på rundt 700 årlig. Av disse omkom om lag 100 personer. De nasjonale målene er å redusere dette antallet til maksimalt 350 innen 2030, altså en halvering av dagens nivå, i tråd med etappemålene mot nullvisjonen.

En rapport utgitt av Trygg Trafikk viser at dekningsgraden for registrering av meget alvorlige og alvorlig ulykker bare er 37 %, og for lettere grad av skade bare er 15 %.

På den bakgrunn er det grunn til å anta at disse tallene reelt sett er mye høyere.

I tillegg til de alvorligste trafikkulykkene skjer et høyt antall skader på veiene som ikke inngår i den offisielle ulykkesstatistikken fordi de ikke blir rapportert til politiet. Dette gjelder spesielt for eneulykker myke trafikanter.

4.1 Trafikksikkerhetsutfordringer i kommunen

Jf. Statens vegvesens ulykkesstatistikk har det ikke vært registrert drepte eller skadde i trafikken på Røst siden 2014. Siden 1990 har det vært en drept, seks hardt skadd og 11 lettere skadd.

5. MÅL OG STRATEGI FOR TRAFIKKSikkerHETSARBEIDET

I RØST KOMMUNE

Her beskrives mål og strategier for trafikksikkerhetsarbeidet i Røst kommune.

5.1 Mål

Røst kommune arbeider etter nullvisjonen, og har følgende mål: å redusere alle typer ulykker og skader i vegtrafikken i kommunen og for sine innbyggere.

5.2 Strategi

I Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2022-2025 er det satt opp en rekke tilstandsmål formulert som måltall. For å nå disse målene må det iverksettes tiltak. [...] kommune skal arbeide aktivt for å bidra til at vi oppnår disse tilstandsmålene. Dette gjelder først og fremst på følgende områder:

- Påvirke kommunens innbyggere til å ferdes med minst mulig risiko for skade og død, uavhengig av hvor en ferdes i vegtrafikken.
- Jobbe systematisk med trafikksikkerhet innenfor alle kommunens sektorer.
- Ha gode systemer og rutiner for trafikksikkerhetsarbeid med konkrete tiltak og evaluering.
- Gjennomføre tiltak knyttet til fysiske tiltak, organisasjon, holdninger og adferd.

6. KOMMUNALE TILTAK

I *Nasjonal Tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2022-2025* er det satt mål for tilstandsutvikling innenfor 15 områder der tilstandsendringer er av vesentlig betydning for utviklingen i antall drepte og hardt skadde:

INNSATSOMRÅDE	TILSTANDSMÅL/TILSTANDSFOMULERING
Fart	Innen 2026 skal 72 prosent av kjøretøyene overholde fartsgrensen (2021 = 60,1 prosent).
Rus	Innen 2026 skal maksimalt: - 0,1 prosent av trafikkarbeidet utføres under påvirkning av alkohol over 0,2 promille (2016/2017 = 0,2 prosent). - 0,4 prosent av trafikkarbeidet utføres under påvirkning av narkotika over straffbarhetsgrensen (2016/2017 = 0,7 prosent).
Beltebruk og riktig sikring av barn	Innen 2026 skal: - 98,5 prosent av alle førere og forsetepassasjerer i lette biler bruke bilbelte (2019 = 97,4 prosent). - 95 prosent av alle førere i tunge godsbiler bruke bilbelte (2019 = 86,5 prosent) 75 prosent av alle barn i alderen 1-3 år være sikret bakovervendt når de sitter i bil (2021 = 65 prosent). - 85 prosent av alle barn i alderen 1-8 år være riktig sikret i bil (2021 = 82 prosent).
Uoppmerksomhet	I planperioden 2022-2025 vil aktørene fortsette og videreutvikle arbeidet for å få ned antall ulykker som skyldes uoppmerksomhet på grunn av distraksjon.
Barn (0-14 år)	I planperioden 2022-2025 skal det være minst to år uten omkomne barn i trafikken i alderen 0-14 år. I samme periode skal det i gjennomsnitt ikke være mer enn 15 drepte og hardt skadde barn per år.
Ungdom og unge førere	I planperioden 2022-2025 skal gjennomsnittlig risiko for bilførere i alderen 18 og 19 år å bli drept eller hardt skadd være 25 prosent lavere enn gjennomsnittet for årene 2018 og 2019.

Eldre trafikanter	<p>I planperioden 2022-2025 skal gjennomsnittlig risiko for:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bilførere i aldersgruppen 75+ å bli drept eller hardt skadd være 25 prosent lavere enn i årene 2018 og 2019 (per kjørte km). - Fotgjengere i aldersgruppen 75+ å bli drept eller hardt skadd være 25 prosent lavere enn i årene 2018 og 2019 (per gåkm).
Gående og syklende	<p>I planperioden 2022-2025 skal gjennomsnittlig risiko for:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Fotgjengere å bli drept eller hardt skadd være 25 prosent lavere enn i årene 2018 og 2019 (per gåkm). - Syklister å bli drept eller hardt skadd være 25 prosent lavere enn i årene 2018 og 2019 (per sykkelkm) <p>Innen 2026 skal:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 75 prosent av syklistene bruke sykkelhjelmer (2019 = 65,9 prosent). - 53 prosent av fotgjengerne bruke reflekser på belyst vei i mørke (2021 = 46 prosent).
Motorsykkel og moped	<p>I planperioden 2022-2025 skal</p> <ul style="list-style-type: none"> - gjennomsnittlig risiko for å bli drept eller hardt skadd på henholdsvis moped, lett motorsykkel og tung motorsykkel være 25 prosent lavere enn i perioden 2017-2020 (per personkm).
Godstransport på vei	<p>I 2026 skal minst 30 prosent av alle godskjøretøy med tillatt totalvekt > 3,5 tonn og minst 45 prosent av alle varebiler med tillatt totalvekt ≤ 3,5 tonn hverken ha 2er eller 3er feil ved periodisk kjøretøykontroll. (2020 = 27,1 prosent > 3,5 tonn og 39,5 prosent ≤ 3,5 tonn).</p>
Møteulykker og utforkjøringsulykker	<ul style="list-style-type: none"> - Innen 1/1-2028 skal 60 prosent av trafikkarbeidet på riksveier med fartsgrense 70 km/t eller høyere foregå på møtefrie veier (1/1- 2021 = 53,3 prosent). - Det skal gjennom en systematisk tilnærming arbeides for å redusere risikoen for alvorlige utforkjøringsulykker på riksveier og fylkesveier.
Drift og vedlikehold	<p>I planperioden 2022-2025 vil veieierne beholde og videreutvikle det daglige trafikksikkerhetsfokus i kjerneoppgavene innen drift og vedlikehold.</p>
Bruk av ny teknologi i trafikksikkerhetsarbeidet	<p>Norge skal ligge langt framme innenfor intelligente transportsystemer, der vei- og kjøretøyteknologi inngår, og tilgjengelige systemer som bedrer trafikksikkerheten er tatt i bruk. På førersiden skal opplæring være tilpasset ny teknologi.</p>
Trafikksikkerhetsarbeid i offentlige og private virksomheter	<p>Innen 1/1-2026 skal:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Minst 200 kommuner være godkjent som Trafikksikker kommune (31/12-2021 = 130 kommuner + 1 bydel (i Oslo)). - Et flertall av fylkeskommunene være godkjent som Trafikksikker fylkeskommune (31/12-2021 = 2 fylkeskommuner). - Det finnes og være tatt i bruk verktøy for organisatorisk trafikk- sikkerhetsarbeid som er relevante for alle private virksomheter der ferdsel i veitrafikken er en sentral del av virksomheten.
Arbeid for å styrke kunnskapsgrunnlaget	<ul style="list-style-type: none"> - Det skal foreligge oppdatert og ny kunnskap som gjør oss i stand til å gjøre gode prioriteringer for å sikre en reduksjon i drepte og hardt skadde i samsvar med ambisjonsnivået i NTP 2022-2033. - Det skal være etablert et system for skaderegistrering som blant annet bidrar til at det i NTP 2026-2037 kan settes en ambisjon for reduksjon i drepte og hardt skadde basert på det reelle omfanget. - Det skal foreligge oppdaterte beregningsverktøy som grunnlag for prioriteringer gjeldende fra og med 2026.

I det følgende anføres kommunens tiltak for å bidra til å nå de nasjonale tilstandsmålene jf. lista over (kap. 7.1-7.15), i tillegg til aktuelle fysiske trafikksikkerhetstiltak (kap. 7.16):

6.1 Fart

Kommunen skal:

- som arbeidsgiver påvirke sine ansatte i tjeneste til å opptre med minst mulig risiko i trafikken.
- utarbeide retningslinjer for tjenestereiser og forankre disse i alle sektorer.
- ha trafikksikkerhet som årlig tema i kommunens arbeidsmiljøutvalg (AMU).
- stille krav til samarbeidspartnere om trafikksikker adferd (transporttjenester og vei og vedlikeholdstjenester) ved kjøp av transporttjenester som innarbeides i anbudsdokumentene.
- Tilby kurs/gi opplæring for alle ansatte i trafikksikkerhet og HMS.

6.2 Rus

Kommunen skal:

- arbeide aktivt for å forhindre at ansatte er påvirket av legale eller illegale rusmidler i tjenesten.

6.3 Beltebruk og riktig sikring av barn

Kommunen skal:

- alltid velge busser med 3-punktsbelte ved leie av busser til transport i kommunal regi.
- i retningslinjene for tjenestereiser, uttrykke en tydelig forventning om at alle kommunens ansatte bruker sikkerhetsbelte ved transport i tjeneste. Dette gjelder både bil og buss.
- gjennom helsestasjonenes virksomhet ha økt fokus på temaet barn i bil, og spesielt at barna skal sitte sikret bakovervendt i bil til de er minst fire år.
- i kommunale barnehager gjennomføre tiltak for å øke fokus på sikring av barn i bil.
- oppfordre til at også private barnehagene følger ovennevnte tiltak.

6.4 Uoppmerksomhet

Kommunen skal:

- i retningslinjene for tjenestereiser, uttrykke en tydelig forventning om at alle kommunens ansatte i minst mulig grad bruker utstyr som tar oppmerksomheten fra føreren.
- i retningslinjene for tjenestereiser, uttrykke en tydelig forventning om at det i størst mulig grad skal unngås å bruke mobiltelefon under kjøring. Om dette er nødvendig skal det brukes godkjent fastmontert utstyr.
- ved inngåelse av avtaler/anbud stille krav til trafikksikkerhet.

6.5 Barn (0-14 år)

Kommunen skal:

- vurdere rett til skoleskyss i henhold til bestemmelser for særlig farlig eller vanskelig skolevei.
- arbeide for trafikksikre soner rundt skolene, som blant annet innebærer tiltak knyttet til holdninger og adferd til både barn og voksne.
- legge til rette for at flere kan sykle eller gå til skolen.
- oppfylle forpliktelsene som inngår i Trafikksikker kommune for kommunale skoler og barnehager.
- oppfylle forpliktelsene som inngår i Trafikksikker kommune for kommunale skoler og barnehager.
- sørge for at ansatte i barnehager og skoler har tilstrekkelig kompetanse for å gjennomføre god trafikkopplæring i tråd med gjeldende rammeverk.
- stimulere lag og foreninger til at barn og ungdom sikres best mulig og at voksne som transportører kjører med lavest mulig risiko til og fra fritidsaktiviteter.
- stimulere lag og foreninger til å innarbeide retningslinjer for transport innenfor sin virksomhet.
- i samarbeid med elevenes foresatte ha fokus på trafikksikkerhet og forebygging av ulykker, og dette skal inngå i årsplaner.
- sørge for god sykkelopplæring i tråd med kompetansemål i gjeldende læreplan.
- ta i bruk læringsressurser om trafikksikkerhet i barnehager og i skolen.

6.6 Ungdom og unge førere

Kommunen skal:

- tilby trafikkert grunnkurs i samarbeid mellom kommune, ungdom og næringsliv.
- stimulere lag og foreninger til å innarbeide retningslinjer for transport innenfor sin virksomhet.
- fremme saker om trafikksikkerhet for kommunens ungdomsråd.
- sørge for at kommunens ungdomsråd gis kompetanse om trafikksikkerhet.
- ta i bruk læringsressurser om trafikksikkerhet på ungdomstrinnet.

6.7 Eldre trafikanter

Kommunen skal:

- legge til grunn universell utforming ved fysisk utforming av veger og gangfelt for å ivareta eldre trafikanter og trafikanter med funksjonsnedsettelse.
- stimulere pensjonistforeninger til å innlemme tema trafikksikkerhet i sin virksomhet.
- legge til rette for at trafikksikkerhet blir tema i kommunens eldreråd.

6.8 Gående og syklende

Kommunale skal:

- årlig sette søkelys på betydningen av at syklister og fotgjengere bruker personlig sikkerhetsutstyr i trafikken, eksempelvis sykkelhjelm og refleks.

6.9 Møteulykker og utforkjøringsulykker

Kommunen skal:

- melde inn eventuelle behov for fysisk sikring på riksveg og fylkesveg til vegeier for å forebygge møteulykker eller utforkjøring.

6.10 Drift og vedlikehold

Kommunen skal:

- beholde og videreutvikle det daglige trafikksikkerhetsfokuset i kjerneoppgavene innen drift og vedlikehold.

6.11 Trafikksikkerhetsarbeid i offentlige og private virksomheter

Kommunen skal:

- godkjennes som Trafikksikker kommune, eller eventuelt regodkjennes.

6.12 Arbeid for å styrke kunnskapsgrunnlaget

Kommunen skal:

- i tillegg til oversikt over offentlig ulykkesstatistikk, belyse trafikksikkerhetssituasjonen med supplerende/andre opplysninger som f.eks. observert adferd og bruk av kjøretøy i kommunen.

6.13 Fysiske tiltak

Kommunen skal:

- gjennomføre de prioriterte fysiske trafikksikkerhetstiltakene på vegnettet.
- kartlegge behov for fysisk tilrettelegging for gående og syklende.

- ha særlig oppmerksomhet rettet mot skolevei og trafikksikre soner rundt skolene
- (f.eks. Hjertesoner).

7. ØKONOMI

Trafikksikkerhetstiltakene i denne planen skal innarbeides i økonomiplanen. Enhetsledere har ansvaret for å innarbeide utgiftene innenfor eget budsjettområde.

8. EVALUERING, RULLERING

Det rapporteres årlig til formannskapet om status for tiltakene i planen, inkludert informasjon fra de respektive sektorene.

Her er eksempel på en tabell som viser hvilke tiltak kommunen skal gjennomføre i perioden og hvilken sektor som har ansvar for de respektive tiltakene. En slik oversikt vil synliggjøre tiltakene og de ulike sektorers ansvar. Tabellen vil være til god hjelp ved en årlig evaluering av tiltaksdelen.

Innsatsområde	Kommunen skal	Ansvarlig	Jf. Pkt.	Når
Fart	<ul style="list-style-type: none"> - påvirke sine ansatte i tjeneste til å opptre med minst mulig risiko i trafikken. - utarbeide retningslinjer for tjenestereiser og forankret denne i alle sektorer. - ha trafikksikkerhet som årlig tema i kommunens arbeidsmiljøutvalg (AMU). - stille krav til samarbeidspartnere om trafikksikker adferd (transporttjenester og vei og vedlikeholdstjenester) ved kjøp av transporttjenester som innarbeides i anbudsdokumentene. - gjennomføre kurs/gi opplæring for alle ansatte i trafikksikkerhet og HMS. 	HR/AMU	6.1	Årlig
		HR/AMU	6.1	
		HR/AMU	6.1	
		HR	6.1	
		HR	6.1	
Rus	<ul style="list-style-type: none"> - arbeide aktivt for å forhindre at ansatte er påvirket av legal eller illegale rusmidler i tjenesten. 	AMU	6.2	
Beltebruk og riktig sikring av barn	<ul style="list-style-type: none"> - alltid velge busser med 3-punktsbelte ved leie av busser til transport i kommunal regi. - i retningslinjene for tjenestereiser, uttrykke en tydelig forventning om at alle kommunens ansatte bruker sikkerhetsbelte ved transport i tjeneste. Dette gjelder både bil og buss. - gjennom helsestasjonenes virksomhet ha økt fokus på temaet barn i bil og da spesielt at barna skal sitte sikret bakovervendt i bil til de er minst fire år. - i kommunale barnehager gjennomføre tiltak for å øke fokus på sikring av barn i bil. - oppfordre til at også private barnehagene følger ovennevnte tiltak. 	HR	6.3	
		HR	6.3	
		Helse	6.3	
		Oppvekst	6.3	
Uoppmerksomhet	<ul style="list-style-type: none"> - i retningslinjene for tjenestereiser, uttrykke en tydelig forventning om at alle kommunens ansatte i minst mulig grad bruker utstyr som tar oppmerksomheten fra føreren 	HR	6.4	

	<ul style="list-style-type: none"> - i retningslinjene for tjenestereiser, uttrykke en tydelig forventning om at det i størst mulig grad skal unngås å bruke mobiltelefon under kjøring. Om dette er nødvendig skal det brukes godkjent fastmontert utstyr. - ved inngåelse av avtaler/andud stille krav til trafiksikkerhet. 	HR	6.4	
		Innkjøp	6.4	
Barn (0-14)	<ul style="list-style-type: none"> - vurdere rett til skoleskyss i henhold til kriterier for særlig farlig eller vanskelig skolevei. - arbeide for trafiksikre soner rundt skolene, som blant annet innebærer tiltak knyttet til holdninger og adferd til både barn og voksne. - legge til rette for at flere kan sykle eller gå til skolen. - oppfylle forpliktelsene som inngår i Trafiksikker kommune for kommunale skoler og barnehager. - oppfylle forpliktelsene som inngår i Trafiksikker kommune for kommunale skoler og barnehager. - sørge for at ansatte i barnehager og skoler har tilstrekkelig kompetanse for å gjennomføre god trafikkopplæring i tråd med gjeldende rammeverk. - stimulere lag og foreninger til at barn og ungdom sikres best mulig og at voksne som transportører kjører med lavest mulig risiko til og fra fritidsaktiviteter. - stimulere lag og foreninger til å innarbeide retningslinjer for transport innenfor sin virksomhet. - i samarbeid med elevenes foresatte ha fokus på trafiksikkerhet og forebygging av ulykker, og dette skal inngå i årsplaner. - sørge for god sykkelopplæring i tråd med kompetansemål i gjeldende læreplan. - ta i bruk læringsressurser om trafiksikkerhet i barnehager og i skolen. 	Oppvekst	6.5	
		Oppvekst	6.5	
		Oppvekst	6.5	
		Oppvekst	6.5	
		Oppvekst	6.5	
		Oppvekst	6.5	
		Kultur	6.5	
		Kultur	6.5	
		Oppvekst	6.5	
		Oppvekst	6.5	
		Oppvekst	6.5	
Ungdom og unge førere	<ul style="list-style-type: none"> - tilby trafikal grunnkurs i samarbeid mellom kommunen, ungdom og næringsliv. - stimulere lag og foreninger til å innarbeide retningslinjer for transport innenfor sin virksomhet fremme saker om trafiksikkerhet for kommunens ungdomsråd. - sørge for at kommunens ungdomsråd gis kompetanse om trafiksikkerhet. - ta i bruk læringsressurser om trafiksikkerhet på ungdomstrinnet. 	Folkehelsekoordinator	6.6	
		Folkehelsekoordinator	6.6	
		Oppvekst	6.6	
		Oppvekst	6.6	
Eldre trafikanter	<ul style="list-style-type: none"> - legge til grunn universell utforming ved fysisk utforming av veier og gangfelt for å ivareta eldre trafikanter og trafikanter med funksjonsnedsettelse. - stimulere pensjonistforeninger til å innlemme tema trafiksikkerhet i sin virksomhet. - legge til rette for at trafiksikkerhet blir tema i kommunens eldreråd. 	Kommunalteknikk	6.7	
		Eldrerådet	6.7	
		Koordinator eldreråd	6.7	
Gående og syklende	<ul style="list-style-type: none"> - årlig sette søkelys på betydningen av at syklister og fotgjengere bruker personlig sikkerhetsutstyr i trafikken, eksempelvis sykkelhjelme og reflekser. 	Oppvekst / Helsestasjon / HR	6.8	

<p>Drift og vedlikehold</p> <p>Fysiske tiltak, kommunal vei (uprioritert rekkefølge)</p>	<ul style="list-style-type: none"> - beholde og videreutvikle det daglige trafikksikkerhetsfokus i kjerneoppgavene innen drift og vedlikehold. - Etablere nye veglys - Asfaltering veger - Utarbeide asfaltplan - Vurdere utskifting av autovern - Evaluere trafikksikkerhetsløsning ved Røst oppvekstsenter - Oppmaling og vedlikehold av gangfelt, gang og sykkel felt og egne parkeringssoner for el-sparkesykkel. - tilrettelegging for oppbevaring av sykler ved oppvekstsenteret 	<p>Kommunalteknikk</p>	<p>6.10</p>	
<p>Fysiske tiltak riks- og fylkesvei</p>	<p>Brupakke Røst. 3 korte bruer med lav Bruksklasse</p>	<p>Fylkeskommunene Statens vegvesen</p>	<p>6.13 6.13</p>	