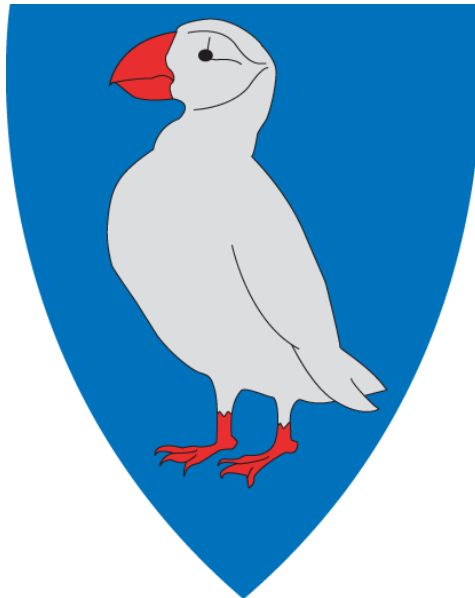


HANDLINGSPLAN FOR
TRAFIKKSIKKERHET
2010 – 2013

VÆRØY KOMMUNE



Forord

Værøy kommune har gjennom dette dokumentet utarbeidet en lokal handlingsplan for trafikksikkerhet.

Prosjektgruppen har bestått av følgende personer bidratt til utarbeidelsen:

- Trond Åmo, assisterende rådmann
- Anne Margrethe Arntsen, oppvekst og skolesjef
- Fred Roar Adolfsen, teknisk sjef
- Wendy Johansen, leder barnehage
- Lill Eilertsen, kulturkonsulent

Planen inneholder en registreringsdel, en analysedel, en tiltaksdel og en prioritering av de ulike tiltakene.

Værøy den 12. februar 2010

Ole Benum Alexandersen
Rådmann

SAMMENDRAG

Stortinget vedtok i 1996 en interpellasjon der man ber regjeringen stimulere flere kommuner til å utarbeide egne trafikksikkerhetsplaner – herunder ved å sette slike handlingsplaner som en forutsetning for å få midler til "Aksjon skolevei".

Værøy kommune startet opp arbeidet med trafikksikkerhetsplanen høsten 2009. I denne prosessen satte man seg følgende hovedmål for den fremtidige trafikksikkerhetsplanen i kommunen:

Null alvorlige skadde og drepte i trafikken i Værøy kommune

Med utgangspunkt i de registrerte ulykkene som er gjort, har kommunen valgt disse satsningsområdene:

- 1) Utforkjøringer
- 2) Møteulykker
- 3) Kryssulykker

Disse ulykkene er de typer ulykker som dominerer ulykkesstatistikken i Værøy kommune.

For å redusere antall ulykker knyttet til trafikk i henhold til vedtatte mål har prosjektgruppen utarbeidet en handlingsplan som prioriterer ulike tiltak i planperioden. Handlingsplanen er delt i tre tiltaksdeler;

- a) en for fysiske tiltak langs kommunale veier
- b) en for ikke-fysiske tiltak (atferdsendring og holdningsskapende arbeid)
- c) en tiltaksliste for riks- og fylkesveier

Et overordnet moment i prioriteringen har vært å se og bli sett. Derfor er relativt enkle tiltak som sikring av frisislinjer, fartshumper, sørge for veilys og refleks blitt vektlagt.

I valg og prioriteringer av tiltak har prosjektgruppen hatt hovedfokus på trafikksikkerhet, og ikke latt seg avlede av økonomiske forhold mv.

INNHOLDSFORTEGNELSE

Forord	Side 2
SAMMENDRAG	Side 3
1.0 INNLEDNING	Side 5
2.0 PLANPROSESSEN	Side 5
2.1 Organisering	Side 5
2.1.1 Prosjektgruppens arbeidsform	Side 6
2.2 Innspill til prosjektgruppen	Side 6
2.3 Planprosessen	Side 6
3.0 MÅLSETTING	Side 6
4.0 ANSVAR OG MYNDIGHET	Side 7
5.0 ULYKKESSITUASJON	Side 7
5.1 Begrepsavklaring	Side 7
5.2 Ulykker registrert hos politi	Side 8
6.0 GENERELT OM VÆRØY KOMMUNE	Side 8
6.1 Befolkningsutvikling	Side 8
6.2 Arealplaner	Side 9
6.3 Veisystem og trafikktall	Side 9
7.0 ANALYSE	Side 11
8.0 FORHOLDET TIL ANNEN PLANLEGGING	Side 11
9.0 ØKONOMI	Side 12
10.0 TILTAK	Side 12
11.0 EFFEKT	Side 16
12.0 REVIDERING	Side 16
13.0 FREMTIDIG ORGANISERING AV TRAFIKKSIKKERHET	Side 16



1.0 INNLEDNING

Fra og med år 2001 ble det satt krav om at en kommunal trafikkikkerhetsplan skal foreligge for å kunne få tildelt fylkeskommunale midler fra posten Trafikkikkerhetstiltak (Aksjon skolevei). Tilskuddet skal gå til sikring av skolevei på kommunale og fylkeskommunale veier. Dette er bakgrunnen for at Værøy kommune, i likhet med de aller fleste kommuner i dette landet, startet opp arbeidet med utarbeidelse av en trafikkikkerhetsplan.

Hovedhensikten med en trafikkikkerhetsplan er å øke og samordne kommunens innsats i trafikkikkerhetsarbeidet, for således å redusere antall ulykker og utrygghetsfølelsen, spesielt hos de myke trafikantene. For å få ned antall ulykker og alvorlighetsgraden i ulykkene, er det viktig at alle aktører deltar aktivt.

Trafikkikkerhetsplanen (TS-plan) for Værøy kommune har flere funksjoner – blant annet:

- gi en oversikt over ulykkes- og utrygghetssituasjonen i kommunen
- formidle informasjon om dagens bilde av trafikkikkerheten i kommunen
- påvirke kommunens innbyggere til å delta aktivt i det videre trafikkikkerhetsarbeidet
- forplikte til samarbeid om trafikkikkerhet ulike sektorer imellom
- gi klare strategiske retningslinjer i forhold til videre trafikkikkerhetsarbeid
- danne bedre grunnlag for budsjettmessige prioriteringer
- påvirke sentrale aktører til å engasjere seg og bevilge nødvendige midler til å gjennomføre tiltak
- prioritere fysiske trafikkikkerhetstiltak

Planen må sees i sammenheng med andre planer og tiltak innen samferdselsområdet.

Satsning på folkehelse hvor man staser på fysisk aktivitet vil foruten ha positiv betydning for miljø og helse, og også ha betydning for trafikkikkerhet.

2.0 PLANPROSESSEN

Man har valgt å lage en nøktern plan i første omgang som senere kan utvikles gjennom den årlige revideringen og det daglige trafikkikkerhetsarbeidet. For ikke å få for mange aktører i prosjektgruppen innledningsvis er det etablert en smal prosjektorganisering. Gjennom planprosessen bes det om innspill fra skole, barnehage, ungdomsråd og eldreråd. Samtidig med gjennomføringen av handlingsplanen bygger man så ut engasjementet rundt trafikkikkerhetsarbeidet i bredden med å invitere andre offentlige organer og interessegrupper – eksempelvis lag og foreninger.

2.1 Organisering

Prosjektet har vært organisert med en styringsgruppe og en prosjektgruppe.

Styringsgruppen har vært formannskapet. Prosjektets øverste administrative ansvarlig har vært rådmannen. Assisterende rådmann har ledet prosjektet.

Prosjektgruppen har bestått av:

- Trond Åmo, ass. rådmann
- Anne Margrethe Arntsen, oppvekst og skolesjef
- Fred Roar Adolfsen, teknisk sjef
- Wendy Johansen, leder barnehage
- Lill Eilertsen, kultursekretær

Tiltaket om utarbeidelse av Handlingsplan for trafikksikkerhet ble godkjent av Teknisk hovedutvalg på sitt møte 1. april 2009 i sak 005/09. Prosjektgruppen ble oppnevnt av lederteamet v/rådmannen onsdag den 09.09.2009.

2.1.1 Prosjektgruppens arbeidsform

Prosjektgruppen har hatt 4 møter. Gruppen har arbeidet seg gjennom de ulike fasene i planarbeidet;

- Å utarbeide mål
- Å finne satsningsområder
- Å vurdere dagens situasjon
- Å foreslå og å prioritere tiltak

2.2 Innspill til prosjektgruppen

Ungdomsråd og eldreråd oppfordres til å komme med forslag til tiltak som vil være viktige å prioritere i handlingsplanen. Skole og barnehage er representert i prosjektgruppen og således er innspill fra denne sektoren aktivt representert.

2.3 Planprosessen

Planprosessen kan fremstilles på følgende skjematiske måte:

- 1) Oppnevning av prosjektgruppe
- 2) Utarbeidelse av trafikksikkerhetsplan
 - a. Formulering av mål
 - b. Problemanalyse
 - c. Formulering av delmål
 - d. Innspill fra barnehage, skole, ulike råd/utvalg
 - e. Foreslå tiltak
 - f. Prioritere mellom tiltak
 - g. Utarbeide høringsforslag
- 3) Behandling av høringsforslag i styringsgruppen
- 4) Offentlig høring
- 5) Revisjon med bakgrunn i høringsuttalelsene
- 6) Politisk behandling/vedtak
- 7) Iverksetting/oppfølging
- 8) Revidering/rullering

3.0 MÅLSETTING

Handlingsplan for trafikksikkerhet for Nordland bygger på "0-visjon", som vil si null drepte og null alvorlige skadde i trafikken. Begrepet er hentet fra trafikksikkerhetsarbeidet i Sverige.

Den vanlige målsettingsstrukturen er å fastsette et hovedmål som skal bringe kommunen nærmere visjonen. I hovedmålet kan man sette seg som mål at antall drepte og skadde i trafikken skal reduseres, eller ikke overskride et visst antall personer.

Værøy kommune har satt seg følgende hovedmål i sitt trafikksikkerhetsarbeid:

Null alvorlige skadde og drepte i trafikken i Værøy kommune

For å nå målet i handlingsplanen – som baserer seg på innsamlede data om ulykker – har prosjektet valgt ut følgende tre satsningsområder:

- 1) Utforkjøringer
- 2) Møteulykker
- 3) Kryssulykker

Utforkjøringer, møteulykker og kryssulykker er de mest dominerende ulykkene i Værøy kommune.

En vurdering av ulykkesstatistikken ved hovedrullering av planen vil vise om kommunen har kommet nærmere sitt mål som er definert i denne handlingsplanen.

4.0 ANSVAR OG MYNDIGHET

Vei- og veitrafikkloven regulerer ansvar og myndighet tilknyttet offentlig vei. Kommunen har ansvar og myndighet over kommunale veier. Værøy kommunestyre er kommunens planmyndighet.

Teknisk etat har det daglige ansvar for forvaltning, drift og vedlikehold av det kommunale veinettet. Etaten har også ansvar for teknisk planlegging, samt gjennomføring av trafikkikkerhetstiltak.

Statens vegvesen har ansvaret for trafikkikkerheten på riks- og fylkesveier.

Type vei	Lengde (km)	% av total veilengde
Europaveier	0	0
Riksveier	0	0
Fylkesveier	11	42
Kommunale veier	13	50
Private veier	2	8

5.0 ULYKKESSITUASJON

I underkapitlene 5.1 og 5.2 defineres og beskrives ulykke.

5.1 Begrepsavklaring

I dette underkapitlet vil handlingsplanen definere sentrale begreper som blir brukt.

Trafikkikkerhet:

Begrepet "trafikkikkerhet" brukes ofte som et mål på hvor trygt det er å ferdes i trafikken. Hva man legger i begrepet "trygt" kan variere. Denne planen forsøker å belyse to sider av begrepet trafikkikkerhet:

- trafikkulykker
- utrygghet

Ulykke:

Med ulykke forstår vi en plutselig, ufrivillig og ikke planlagt hendelse, karakterisert av en plutselig utløsning av en kraft eller påvirkning som kan medføre skade. En ulykke kan føre til skade på menneske, miljø og materiell. Mer spesifikt vil en veitrafikkulykke bli definert som; Ulykke som skjer på offentlig eller privat vei, gate eller plass som er åpen for alminnelig ferdsel – herunder også fortau og gang- og sykkelvei. Minst et kjøretøy må være innblandet og det må være i bevegelse.

Utrygghet:

Utrygghetssteder i trafikken er steder hvor folk følger seg utrygge, men hvor det nødvendigvis ikke har skjedd en ulykke enda. Utrygghetssteder kan være steder hvor det stadig forekommer nestenulykker, og det bare er et tidsspørsmål når en virkelig ulykke inntreffer. Andre ganger vil det ikke være reell ulykkesrisiko forbundet med utrygghetssteder. Ønske om gang- og sykkelveier er ofte et trykk for arenaer for bevegelse og aktivitet.

Gjennom denne planen vil ulykkessteder og utrygghetssteder bli kartlagt. Disse vil danne grunnlag for de tiltak som anbefales.

5.2 Ulykker registrert hos politi

Nordland veikontor utarbeider kommunale ulykkesstatistikker på bakgrunn av politirapporterte ulykker. Ulykkesmaterialer fra politi og vegvesen omhandler utelukkende ulykker med personskade.

Det gjøres oppmerksom på at disse statistikkene ikke gir et helhetlig bilde på ulykkesituasjonen. Trafikkskade registreringer ved sykehusene viser at veimyndighetenes statistikk fanger opp mindre enn 50 % av de som skades.

Fallulykker med gående på trafikkareal – uten at kjøretøy er innblandet – regnes i offentlig statistikk ikke som trafikkulykke, og de er derfor heller ikke rapporteringspliktig til politiet.

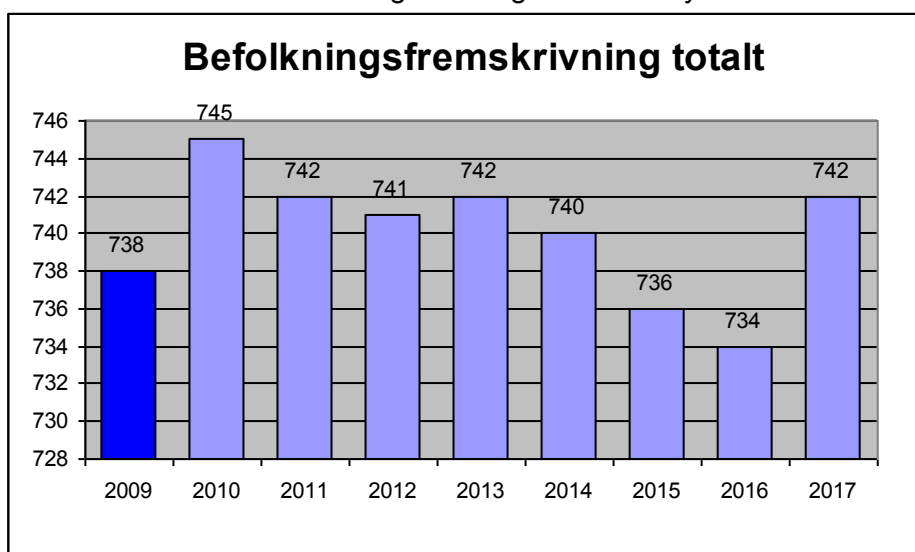
Trafikk er et samspill mellom trafikant, kjøretøy og selve veisystemet. Når en ulykke skjer skyldes det svikt i en eller annen av disse elementene, og forskning viser at over 90 % av trafikkulykkene skyldes menneskelig feil – det vil si svikt hos trafikanten – som dermed er den klart viktigste ulykkesårsaken. På bakgrunn av dette har vi tatt med ikke-fysiske tiltak i denne planen.

6.0 GENERELT OM VÆRØY KOMMUNE

I dette kapitlet vil handlingsplanen komme nærmere inn på tre temaer; "befolkningsutvikling", "arealplaner" og "veisystem og trafikk tall".

6.1 Befolkningsutvikling

Tabellen under viser befolkningsutviklingen for Værøy kommune:



Dataene er hentet fra SSB.

Tabellen viser en tilnærmet stabil befolkningsutvikling for den gitte periode. Barn i skolemoden alder er synkende i perioden, mens antall barn i barnehage beregnes å være rimelig stabil.

6.2 Arealplaner

Under arealplaner kommer blant annet følgende planverk:

- Kommuneplanens arealdel
- Kommunedelsplaner
- Reguleringsplaner
- Øvrig planverk

Når det gjelder arealplaner er kommuneplanens arealdel den overordnede plan for alt planverk i kommunen. Værøy kommune er i ferd med å slutføre kommuneplan for Værøy kommune – både arealdel og strategisk del. Kommuneplanen vil etter kommunestyrets godkjenning være gyldig fra 2010 til 2013 – eventuelt til ny kommuneplan foreligger.

Trafiksikkerhetsplan defineres som en kommunedelsplan.

6.3 Veisystem og trafikkfall

For Værøy kommune sin del består veisystemet av fylkesvei, kommunale veier og private veier. Fylkesveien går fra fergekai i Sørvågen til Værøy Heliport og fra krysset i Vågen til Nordland. Dette er definert som stamvei for Værøy kommune og er hovedtransportrute for trafikken. Det er Værøy kommune som har vedlikeholdsansvaret for fylkesveiene på vegne av Nordland Fylkeskommune. Nordland Fylkeskommune betaler et årlig beløp til Værøy kommune for dette arbeidet.

Som et av trafiksikkerhetstiltakene som er blitt gjort i Værøy kommune de siste 3 årene er bygging av ny egen trase for tungtransport (Tverrforbindelsen) fra Vågen til Sørlandet. Dette er blitt gjort for å få bort mest mulig av tungtransporten som frakter fisk fra Lofoten Viking og til Værøy fryselager.

Ett annet av trafiksikkerhetstiltakene som er utført i 2009 er etablering av 20 fartsdumper rundt områdene skole-barnehage-eldresenter – det som betegnes for Åtteveien og Lidarende. Dette tiltaket er det søkt om tilskudd til anleggelse og som Værøy kommune har fått høsten 2009 innvilget totalt kr 112 500,- i trafiksikkerhetstiltak fra Nordland fylke. Kommunestyret har innvilget inntil kr 226 000,- til dette tiltaket i vedtak 016/09.

Krav for videreføring av Tverrforbindelse/industrivei er lagt frem som forslag i kommunestyre i møte den 10.09.2009. Kommunestyret har i dette møtet bedt administrasjonen om å utrede kostnadene i forbindelse med en videreføring – da også som et trafiksikkerhetstiltak. En slik forlengelse er tatt med som et innspill til Kommuneplanens arealdel.

Oversikt over antall kjøretøy per 31.12.2008 for Værøy og sammenlignbare kommuner i Nordland:

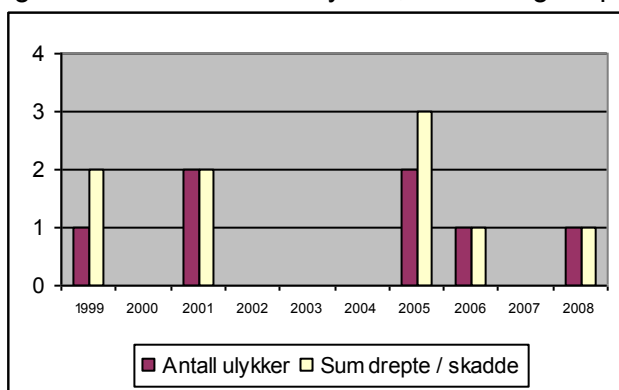
Per 31.12.08	Person bil	Buss	Kombi	Vare bil	Laste bil	Sum biler	Traktor	Motor redskap	Moped	Motor sykkel	Belte bil	Tilhenger	Sum kjøretøy
Røst	171	3	17	20	7	218	19	6	69	8	0	92	412
Værøy	245	4	14	41	19	323	13	1	27	11	2	129	506
Træna	87	0	4	11	3	105	9	2	14	6	1	41	178
Lurøy	594	4	49	79	18	744	143	3	86	37	14	393	1420
Rødøy	464	4	37	57	24	586	200	4	88	25	20	327	1250

Tallene er hentet fra Vegdirektoratets hjemmeside og forteller kjøretøybestanden registrert i kommunene per 31. desember 2008.

Tallene for Værøy kommune forteller at $(245 / 739 = 0,33)$ hver tredje person bosatt i kommunen har en personbil. Til sammenligning har mellom hver tredje og fjerde røstværing $(171 / 590 = 0,28)$ egen personbil og når det gjelder Bodø har $(20\ 860 / 47\ 000 = 0,44)$ nesten annen hver person egen personbil.

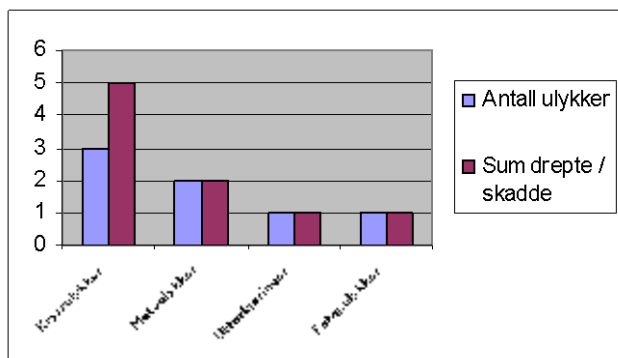
6.4 Ulykker, skadde og drepte i trafikken 1999-2008

I grafen nedenfor vises ulykker, skadde og drepte i trafikken i perioden 1999-2008.



Dataene er hentet fra Statens vegvesen.

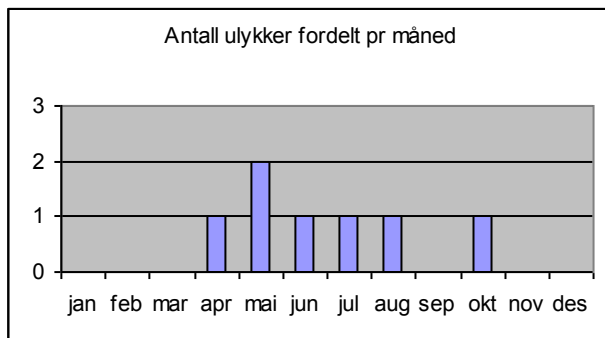
Grafen under viser skadde/drepte og ulykker i forhold til kryssulykker, møteulykker, utforkjøringer og fotgjengerulykker i perioden 1999-2008:



- 1) Kryssulykker
- 2) Møteulykker
- 3) Utforkjøringer
- 4) Fotgjengerulykke

Dataene er hentet fra Statens Vegvesen.

Grafen nedenfor viser når tid på året ulykkene inntraff i perioden 1999-2008



I denne perioden som grafene ovenfor viser, har Værøy hatt flest kryssulykker. De fleste av ulykkene har skjedd i sommerhalvåret. Statistikken er ikke fullstendig da grunnlaget kun gjelder innrapporterte ulykker med personskade. Andre trafikkulykker er ikke medtatt.

7.0 ANALYSE

Trafikkbildet i Værøy kommune viser at det forekommer ikke flere ulykker enn tilsvarende steder – selv om en ulykke er en for mye. Imidlertid viser statistikken ikke hele bildet fordi datagrunnlaget kun gir innrapporterte ulykker med personskade. I hovedsak skjer ulykker med skade i perioden april til august. Ulykkene skjer i hovedsak i kryss og møtende trafikk. De siste 4 årene har det vært flere ulykker mot tidligere år.

Trafikkbildet viser videre at det er økning i trafikken – med flere kjøretøy – noe som bidrar til økning i ulykkesstatistikken. Tettheten av antall kjøretøy er imidlertid lavere enn større steder som Bodø men betraktelig større enn steder/kommuner som Røst og Træna.

Værøy kommune har ikke statistikk over bruk av bilbelte, data over bøter pga for høy hastighet, data over kjøring i ruspåvirket tilstand eller bruk av sykkelhjelmer.

Imidlertid er det en kjensgjerning at det i Værøy kommune som andre steder/kommuner kjøres til tider for fort og at det kjøres i ruspåvirket tilstand. Værøy er i så måte ingen unntak. I de områdene som man har fått etablert fartsdumper har hastigheten blitt redusert – slik at det tiltaket har hatt sin virkning. Videre har etablering av tverrforbindelsen gitt reduksjon i tungtrafikken i sentrum på dagtid. Siden man ikke har fått koblet seg til strømmettet og fått lys i lysstolpene pga manglende kapasitet på strømmettet, har trafikken over tverrforbindelsen etter mørkets frembrudd vært begrenset.

Hovedveien fra fergekai til heliporten er smal hvor møtende trafikk og myke trafikkanter skaper risiko for ulykke. Det bør derfor foretas trafikale grep som sikrer de myke trafikkantene bedre på denne strekningen. Det inngrep som bør gjøres er å anlegge fortau langs hele strekningen fra fergekai til heliporten, samt fra rådhus og forbi skolen. I sentrum bør det anlegges fortau på begge sidene av veien hvor det er mulig.

Det bør foretas holdningsskapende arbeid i forhold til å bruke sykkelhjelmer og bilbelte. Dette arbeidet bør startes i barnehage for å påvirke barna positivt for igjen påvirke foreldrenes holdning til sykkelhjelmer og bilbelte.

Det bør videre startes med holdningsskapende arbeid i forhold til det med rus og trafikk blant ungdom og voksne. Dette må sees i sammenheng med politisk handlingsplan for rusmidler.

Skole og barnehage bør i sin planlegging implementere trafikksikkerhet som en del av sin undervisning. Det kan i denne sammenheng også vurderes å invitere politi og andre som arbeider innenfor feltet trafikksikkerhet til å bidra positivt i opplæringstilbudet.

8.0 FORHOLDET TIL ANNEN PLANLEGGING

Trafikksikkerhetsplanen defineres som en kommunedelsplan og skal være en del av den øvrige planleggingen i kommunen.

Kommuneplan for trafikksikkerhet med årlige handlingsprogram er et målrettet arbeid for å redusere veitrafikkulykker. For å lykkes med de oppsatte målsetninger er man imidlertid avhengig av også å lykkes med lignende målsettinger i andre planer og tilretteleggingsoppgaver.

Følgende planarbeider er aktuelle med hensyn til trafikksikkerhet:

- Kommuneplan for Værøy – Strategisk del
- Kommuneplan for Værøy – Areal del
- Reguleringsplan industriområde

- Reguleringsplan parkområde sentrum
- Detaljplan – utformingsplan for sentrum

9.0 ØKONOMI

Gjennom kommunens budsjett og økonomiplan bør trafikkikkerhetstiltak som tenkes gjennomført i perioden tas med og beskrives. I en slik oppstilling bør det fremkomme også tenkt finansiering. Enkelte tiltak vil det kunne søkes ekstern finansiering av, mens andre vil måtte være rent kommunalt finansiert.

Ikke-fysiske tiltak som holdningsskapende arbeid innebærer ikke den store kostnaden, men er i form av forebygging som kan bidra til å spare kommunen og samfunnet for store fremtidige kostnader. Det legges vekt på holdningsskapende arbeid også ut i fra erkjennelsen av at man ikke når målene kun ved forbedringer i veinettet.

Selv om man satser på holdningsskapende tiltak må forbedringer i veinettet gjøres. Slike fysiske tiltak innebærer ofte store investeringer.

10.0 TILTAK

I tabellene under fremstilles ulike tiltak med økonomisk kostnad og hvem som innehar ansvar for gjennomføringen av de ulike tiltak. Tabellene er delt i følgende segmenter:

- a) en for fysiske tiltak langs kommunale veier
- b) en tiltaksliste for riks- og fylkesveier
- c) en for ikke-fysiske tiltak (atferdsendring og holdningsskapende arbeid)

Tabell a) Fysiske tiltak langs kommunale veier

Pri	Tiltak	Type	Ansvarlig	2009	2010	2011-2013
1	Fartsdumper	Fysisk	Teknisk	320 000		
2	Fortau	Fysisk	Teknisk			3 mill
3	Sikt langs vei	Fysisk	Teknisk	30 000	30 000	120 000
4	Industrivei	Fysisk	Teknisk			5 mill
5	Veilys	Fysisk	Teknisk			500 000
6	Merking	Fysisk	Teknisk		10 000	40 000
7	ATV-bane	Fysisk	Kultur		400 000	

Prioritet 1 Fartsdumper

I 2009 er det søkt og etablert fartsdumper rundt skole/barnehage/eldresenter. Dette tiltaket er etablert for å redusere fart og for å sikre myke trafikanter bedre – da særlig barn.

Prioritet 2 Fortau

Fortau langs kommunal vei fra Rådhus til skolen, og fra skolen til kryss ned til Austervågen med totalt 900 meters lengde. Det er smale veier på Værøy slik at når situasjoner med møtende biltrafikk og myke trafikanter oppstår, er det de myke trafikanter som må vike. Ved opparbeidelse av fortau ved siden av vei, vil de myke trafikantene få et sikrere trafikkbilde.

Prioritet 3 Sikt langs vei

Rydding av trær og fjerning av hindre langs kommunale veier for å bedre sikten langs veiene. Dette tiltaket gir bedre oversikt for trafikanter spesielt i kryss.

Prioritet 4 Industrivei

Forlengelse av dagens industrivei fra Tynesleira til fergekai for å redusere større del av dagens tungtransporttrafikk fra sentrum.

Prioritet 5 Veilys

For å sikre bedre de myke trafikantene må de kommunale veiene være opplyst. Det er også et krav i tettbebygd strøk at veier skal være opplyst.

Prioritet 6 Merking

Det skal merkes gangfelt over vei i henhold til gjeldende krav for overgang.

Tabell b) Tiltaksliste for riks- og fylkesveier

Pri	Tiltak	Type	Ansvarlig	2009	2010	2011-2013
1	Fortau	Fysisk	Teknisk			20 mill
2	Sikt langs vei	Fysisk	Teknisk	30 000	30 000	120 000
3	Skilting	Fysisk	Teknisk		30 000	120 000
4	Fotgjengerfelt	Fysisk	Teknisk			200 000
5	Veilys	Fysisk	Teknisk			500 000
6	Rassikring	Fysisk	Teknisk			10 mill

Prioritet 1 Fortau

Dagens veibredde på fylkesvei er for smal til at møtende biltrafikk og myke trafikanter kan møtes. Fylkesveien har en fartsgrense på 50 km/t. Det er i hovedsak for smalt til å kunne etablere gang- og sykkelsti langs fylkesveien fra fergeleie til heliporten på grunn av bebyggelse. Det mest hensiktsmessige er å etablere fortau langs hele fylkesveien fra fergeleie til heliporten.

Prioritet 2 Sikt langs vei

Rydding av trær og fjerning av hindre langs fylkeskommunal vei for å bedre sikten langs vei. Dette tiltaket gir bedre oversikt for trafikkanter spesielt i kryss.

Prioritet 3 Skilting

Dagens skilting skal utbedres i henhold til gjeldende krav. Dette gjelder blant annet fartsgrenser, informasjonsskilt, veiviserskilt mv.

Prioritet 4 Fotgjengerfelt

Det etableres fotgjengerfelt blant annet ved Supern, Coop'en, rådhuset og Sørlandskirken.

Prioritet 5 Veilys

For å sikre bedre de myke trafikantene må de fylkeskommunale veiene være opplyst. Det er også et krav i tettbebygd strøk at slike veier skal være opplyst. Dagens lysarmaturer oppgraderes og utbedres.

Prioritet 6 Rassikring

Skaret - overgangen mellom Sørland og Nordland er rasutsatt og har stort behov for tiltak. Den er videre smal og uoversiktlig. Tiltaket kan være rassikring med gjerde, omlegging av vei eller tunnel. Det må foretas en utredning i forbindelse med rassikring og egnede løsninger.

Tabell c) Ikke-fysiske tiltak

Pri	Tiltak	Type	Ansvarlig	2010	2011-2013
1	Trafikkdag	Holdning	Skole/Politi/Trygg trafikk	10 000	40 000
2	Trafikkdager	Holdning	Barnehage/Politi/Trygg Trafikk	10 000	40 000
3	Sikring i bil	Holdning	Skole/barnehage/Politi	10 000	40 000
4	Bilbeltekontroll	Kontroll	Politi		
5	Fartskontroll	Kontroll	Politi		
6	Alkotest	Kontroll	Politi		
7	Utredning rassikring	Utredning	Rådmann / Statens vegvesen / Nordland fylkeskommune		300 000
8	Samarbeidsmøter	Info	Rådmann	20 000	80 000
9	Sykkeldag	Holdning	Skole/Trygg Trafikk	15 000	60 000
10	Sykkelsertifikat	Holdning	Skole/Politi/Trygg Trafikk	10 000	40 000
11	Skilting	Info	Teknisk/Statens Vegvesen	120 000	120 000
12	ATV bane	Holdning	Kultur/ungdomsråd/Værøy motorsportklubb	400 000	40 000
13	Folkemøte	Holdning	Ordfører/Rådmann	10 000	40 000
14	Internkontroll	Regel	Skole/Barnehage	20 000	80 000
15	Refleks	Holdning	Skole/barnehage	10 000	40 000
16	Nyfødte i bil	Holdning	Helsesøster/lege	10 000	40 000
17	Bilbelte	Holdning	Helsesøster/lege/skole/barnehage/politi	10 000	40 000

Prioritet 1 Trafikkdag i skolen

Gjennomføring av en trafikkdag på hele skolen. Det kan være en felles dag for alle klasser, evt to adskilte dager for barnetrinn og ungdomstrinn. I henhold til alder og klassetrinn vil viktige temaer gjennomgå som: oppførsel i trafikken for fotgjengere og syklister mm, trafikkregler, refleksbruk, rus og trafikk. Her vil det være aktuelt med eksterne kursholdere som kan gi informasjon og lede praktiske øvelser ute i trafikken rundt skolen.

Prioritet 2 Trafikkdager i barnehagen

Ansvar; Barnehagestyrer

Barna læres gjennom praktisk opplæring i hvordan de skal oppføre seg i trafikken. Politi og Trygg Trafikk inviteres til deltakelse for å fortelle om ulike tema innen trafikken.

Prioritet 3 Sikring i bil

Ansvar; Bilfører

Prioritet 4 Bilbeltekontroll

Ansvar; Politi

Prioritet 5 Fartskontroll

Ansvar; Politi

Prioritet 6 Alkotest

Ansvar; Politi

Prioritet 7 Utredning rassikring

Ansvar; Rådmann, Statens vegvesen, Nordland fylkeskommune

Prioritet 8 Samarbeidsmøter

Ansvar; Rådmann

Prioritet 9 Sykkeldag

Ansvar; Skole

Det arbeides med sykkel som tema. Alle tar med sine egne sykler og lærer hva som er viktig å vedlikeholde og ha på plass på sykkelen før den trygt kan brukes i trafikken. Syklene repareres og setter i stand med praktisk råd og veiledning fra Trygg Trafikk, og andre kyndige i lokalmiljøet. Elevene skal videre lære hvordan man ferdes i trafikken med sykkel, hvilke regler gjelder og hvordan er man kan ferdes tryggere som sykkeltrafikkant. Herunder vil et tema som bruk av sykkelhjelmer være et viktig element, og hvilke skader man kan få hvis man ikke bruker hjelm. En slik dag vil det være aktuelt å lage en sykkeløype i skolegården, og la elevene øve på ferdigheter som syklist, alt i forhold til alder og klassetrinn. Dette vil være viktig forberedelse til sykkelcertifikat.

Prioritet 10 Sykkelsertifikat

Ansvar; Samarbeid mellom Trygg Trafikk, Politi, Statens vegvesen og skole
Etter at man har gjennomført sykkeldag ved skolen der elevene har lært trafikkregler og også øvet seg i praktiske ferdigheter vil det legges til rette for at elevene skal ta "sykkelsertifikat". Da må de mestre oppgitte kriterier og vise at de har tilegnet seg viktige kunnskaper om regler og oppførsel i trafikken.

Prioritet 11 Skilting

Ansvar; Teknisk

Prioritet 12 ATV bane

Ansvar; Værøy Motorsportklubb

Prioritet 13 Folkemøte om trafikk og trafikksikkerhet

Ansvar; Ordfører/rådmann

Prioritering 14 Internkontroll

Skole og barnehage har ansvaret for barnas sikkerhet i skole- og barnehagetiden. Det er således viktig at virksomheten har trafikksikkerhet som en del av sitt internkontrollsystem slik at det innarbeides gode rutiner for å unngå skade og ulykker. Som en del av skolens og barnehagens internkontroll innføres følgende:

- rutiner for trafikksikkerhet innarbeides i internkontrollsystemet
- virksomhetens rutiner for trafikksikkerhet gjennomgås årlig for foreldre og ansatte, eventuelt hyppigere ved behov
- det skal stilles krav til busselskaper og drosjeselskaper om trafikksikker atferd ved kjøp av transporttjenester

Prioritering 15 Refleks

Bruk av refleks i mørke er den enkleste, billigste og beste trafikksikkerhetstiltaket myke trafikanter kan bruke. En stor del av kommunens befolkning går langs veiene i kommune, enkelte av disse veiene er mindre bra opplyst slik at refleks bidrar til at den myke trafikanten blir lettere synlig for bilister. Det er viktig at alle aldersgrupper påvirkes til økt bruk av refleks ved ferdsel i mørket. Refleksvester er det beste alternativet for å være synlig, men også refleksbrikker og refleksbånd er gode alternativer. Refleksbrikker og refleksbånd kan fås eksempelvis i bank eller forretninger – ofte som reklameartikler. Kommunen vil årlig delta i markeringen av den nasjonale refleksdagen (torsdag i uke 42) med ulike tiltak og virkemidler.

Prioritering 16 Nyfødte i bil

Ansvar; Helsesøster/lege

Prioritering 17 Bilbelte

Ansvar; Helsesøster/lege/skole/barnehage/politi

11.0 EFFEKT

Den effekt som handlingsplan for trafikksikkerhet legger opp til gjennom de ulike tiltakene, er ofte vanskelig å måle eller å forutsi.

De kunnskaper som man har om nytten av tiltak fremkommer for en stor del fra forskning. Forskningen sier noe om de ulike tiltakene og effekten av tiltakene – blant annet:

Dersom eksisterende fartsgrense settes ned, går som regel alltid antallet personskadeulykker ned. På brede og rette veier i boligområder er det ikke alltid nok å skilte for fartsreduksjon. Det må også rettes fysiske tiltak inn for å bedre resultatene.

En før- og etterundersøkelse av gang- og sykkelsti viser at antall registrerte ulykker langs riksveiene ble redusert med 16 %.

Etablering av busslommer vil bedre forholdene både for kjørende i bil og busspassasjerer. En busslomme gir ventende passasjerer god sikring mot passerende trafikk og høy framkommelighet for denne.

Informasjon og kampanjer kan føre til endret atferd, selv om det ofte er vanskelig å påvise en slik sammenheng for det enkelte informasjonstiltaket.

Det er videre nære koblinger mellom andre samfunnsforhold og trafikkulykkestallene. Den generelle økonomiske utviklingen i samfunnet påvirker for eksempel bilbruk og bilhold.

Det er ikke foretatt noen nytte-kostnadsvurdering av de prioriterte tiltakene.

Som vist tidligere er det ikke ubetydelige kostnader forbundet med trafikkulykker hvor det har oppstått personskade og materielle skader. Potensialet med hensyn til effekt av tiltak og fremtidig reduksjon i kostnader i forbindelse med ulykker vil for samfunnet anslagsvis ligge på titalls millioner. Lykkes man med målsettingen for ulykkesreduksjon, er det helt klart store effekter å hente ut.

12.0 REVIDERING

Trafikksikkerhetsplanen skal revideres hvert 4. år, og skal rulleres årlig. Med dette menes at det skal gjennomføres en fullstendig revidering av planen hver kommunestyreperiode. Videre skal planen rulleres årlig med tanke på mulighet for søking av trafikksikkerhetsmidler fra fylket. Med rullering menes at man skal prioritere tiltakene ut fra behov og ønsket utvikling. De elementer som er gjennomført, og som ikke skal videreføres, tas ut av planen. En liste over elementer/tiltak med forslag til prioritering skal behandles politisk hver år – denne listen vil være rulleringen av planen. Listen skal bestå av en kortsiktig og en langsiktig del hvor ulike tiltak med kostnad beskrives.

13.0 FREMTIDIG ORGANISERING AV TRAFIKKSIKKERHET

Den fremtidige organiseringen av trafikksikkerhet bestemmer hvem som er ansvarlig for gjennomføringen av de ulike tiltakene.

Kommunestyret er det overordnede organ for trafikksikkerhet i kommunen. Kommunestyret gir retningslinjer gjennom vedtak – her innstilling og godkjenning av trafikksikkerhetsplan og bevilgning av ressurser i form av økonomi og bemanning.

Kommunestyret har også delegeringsmyndighet ovenfor de øvrige politiske og administrative organene i kommunen.

Formannskapet er det politiske organ som innstiller i forhold til kommunestyret vedrørende blant annet plansaker og økonomi.

Rådmannen gir sitt forslag til innstilling til politisk behandlende organ – i dette tilfelle til formannskapet – basert på blant annet faktainnsamling, utredning, analyser og saksbehandling.

Kommunestyret kan delegere til rådmannen ansvar for gjennomføring av godkjent planverk og gitt økonomisk ramme. Rådmannen kan videre delegere ansvar for gjennomføringen til underliggende organ/etat/avdeling.