

Brønnøy kommunes trafikksikkerhetsplan

2022-2026

ANDREAS THOMASSEN SOLHEIM

1. Forord	2
2. Sammendrag	3
3. Innledning	3
3.1 Historikk	3
3.2 Organisering av trafikksikkerhetsarbeidet i brønnøy kommune	4
3.3. Samarbeidspartnere	4
4. Nasjonale og regionale føringer i trafikksikkerhetsarbeidet	4
4.1 Meld. st. 40 (2015-2016) trafikksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering	4
4.2 Nasjonal transportplan	5
4.2.1 Barnas transportplan	5
4.3 Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018 – 2021	6
4.4 Folkehelse og trafikksikkerhet	6
4.5 Nordland fylkeskommune: kilder til livskvalitet - regional folkehelseplan Nordland (2018-2025).....	6
4.6 Regional transportplan Nordland "fra kyst til marked" - handlingsprogram 2018 -2021.....	6
4.7 Trafikksikker kommune.....	7
5. Ulykkessituasjonen / -utviklingen i Brønnøy kommune	7
5.1 Trafikale utfordringer i kommunen.....	8
5.2 Analyse av ulykkene.....	8
6. Mål og strategi for trafikksikkerhetsarbeidet i Brønnøy kommune.....	10
6.1 Målsetting	10
6.2 Strategi.....	10
7. Kommunale tiltak.....	11
7.1 Risikoadferd i trafikken	11
7.1.1 Fart.....	11
7.1.2 Rus.....	12
7.1.3 Bilbeltebruk.....	12
7.2 Befolkningsgrupper (barn, ungdom, eldre og funksjonshemmede)	13
7.2.1 Barn.....	13
7.2.2 Ungdom og unge førere.....	13
7.2.3 Eldre trafikanter og trafikanter funksjonsnedsettelse	14
7.3 Trafikantgrupper/kjøretøygrupper (gående, syklende, MC og moped, tunge kjøretøy).....	14
7.3.1 Innsatsområde, gående og syklende.....	14
7.3.2 Motorsykel og moped	15
7.4 kjøretøyteknologi.....	15
7.5 Systematisk trafikksikkerhetsarbeid i offentlig og privat sektor.....	15
7.6 Fysiske trafikksikkerhetstiltak	16
8. Økonomi.....	18
9. Evaluering, rullering	18

1. Forord

Kommunene har ansvar for investeringer, drift og vedlikehold av det kommunale vegnettet. Som vegeier, har kommunen også et spesifikt ansvar for trafikkikkerhetstiltak på kommunale veger. I henhold til folkehelseoven 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 trafikkikkerhetsarbeidet. De er store arbeidsgivere og kjøpere av transporttjenester. I tillegg er de eiere av barnehager og skoler.

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

Trafikkikkerhetsplanen 2022 – 2026 vil danne grunnlaget for videreføring av trafikkikkerhetsarbeidet i Brønnøy kommune.

Fysiske tiltak for bedring av trafikkikkerhet vil i planperioden bestå av tiltak i ulike størrelsesorden. Målet med et hvert tiltak vil være å utbedre kjente ulykkespunkt, utbedre/oppruste vegstrekninger kommunen oppfatter som trafikkfarlige og generelt bidra til et tryggetrafikkbilde for alle trafikanter i Brønnøy kommune.

Brønnøy kommune har en målsetning om et mer helhetlig gang-/sykkeltilbud for sine innbyggere. Dette vil innebære utbedringer av eksisterende sykkelvegnett, mindre tiltak for å oppnå større sammenheng mellom ulike deler av eksisterende gang-/sykkelveger, samt større tiltak for å opprette gang-/ sykkelvei alternativ der det pr. i dag ikke eksisterer.

Trafikkikkerhetsarbeid for alle trafikanter er viktige folkehelseiltak. Trafikkikkerhetsplanen har søkelys på helseperspektivet som er et satsingsområde for kommunen.

Utfordringen for det kommunale trafikkikkerhetsarbeidet er å få satt temaet på den politiske dagsorden. Det er viktig å sikre at trafikkikkerhetsplanen blir fulgt opp og tiltakene gjennomført.

Kommunestyrets vedtak lyder slik:

2. Sammendrag

Denne planen bygger på «Trafikksikker kommune»-konseptet. Den er forankret hos kommunedirektøren, og alle kommunale instanser er involvert i gjennomføring av tiltak.

Planen tar utgangspunkt i nasjonale og fylkeskommunale føringer for trafikksikkerhetsarbeid. Målsetningene i pkt. 7 gjenspeiler trafikkulykkesutviklingen vi ser nasjonalt

Planens hovedfokus er fysiske tiltak, men forbyggende trafikksikkerhetsarbeid er også en viktig del av planen.

3. Innledning

3.1 Historikk

Brønnøy kommunes forrige trafikksikkerhetsplan gjaldt opprinnelig fra 2001-2004. Planen ble rullert fram til 2018. Planen har hatt som hovedfunksjon å være et styringsverktøy for et målrettet trafikksikkerhetsarbeid i kommunen, dette har planen også oppnådd. Det siste tiltaket på handlingsplanen ble gjennomført høsten 2020.

Under utarbeidelsen av Brønnøy kommunes trafikksikkerhetsplan 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 Brønnøy kommune

Trafikksikkerhetsarbeidet i Brønnøy kommune er forankret hos kommunedirektøren, og ansvaret for prosessen med å utarbeide en ny trafikksikkerhetsplan for perioden 2022 – 2026 er tillagt Plan- og utviklingsavdelingen. Tradisjonelt har dette ansvaret vært lagt til teknisk avdeling, men kommunen ser det som viktig å forankre arbeidet hos kommunedirektøren for å synliggjøre at alle kommunens sektorer må ta sin naturlige del av ansvaret. Det er av avgjørende betydning for arbeidet at den enkelte sektorleder sørger for at egne tiltak i planen blir gjennomført.

Parallelt med utarbeidelsen av kommunens plan for neste periode (2022-2026) 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 de ulike sektorene i kommunen. Gode samarbeidspartnere har vært representant fra Nordland fylkes trafikksikkerhetsutvalg (NFTU), Trygg Trafikk og Statens Vegvesen. Planene er sendt til høring i alle kommunens sektorer. Planen er også sent til høring hos Politiet og Statens vegvesen samt andre aktuelle høringsinstanser.

4. Nasjonale og regionale føringer i trafikksikkerhetsarbeidet

4.1 Meld. st. 40 (2015-2016) trafikksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering

Regjeringen legger til grunn at Norge er verdensledende innen trafikksikkerhet på veg, som følge av målrettet, tverrsektoriell, kunnskapsbasert og langsiktig innsats. Trafikkulykker utgjør likevel et betydelig samfunnsproblem, og omfanget av tapte liv er uakseptabelt. Trafikksikkerhet må derfor fortsatt ha høy prioritet, med nullvisjonen som et av hovedmålene for transportpolitikken.

Det vises til at mange av de enkle og mest effektive trafikksikkerhetstiltakene er tatt i bruk. Med et relativt lavt antall trafikkulykker blir ytterligere reduksjon i antallet drepte og hardt skadde stadig mer krevende og avhengig av økt og felles innsats fra flere offentlige aktører. Hovedinnretningen på meldingen er derfor å belyse tverrsektorielle utfordringer og behov i trafikksikkerhetsarbeidet, og bidra til bedre overordnet forankring og økt samordning av den framtidige innsatsen.

I stortingsmeldingen presenterer regjeringen seks satsningsområder:

- Forankring av tverrsektorielt trafikksikkerhetsarbeid på overordnet nivå
- Bedre utnyttelse av tilsyns- og kontrollinnsatsen gjennom styrket tverretattlig samarbeid



- Mer effektiv formidling, enklere tilgang og bedre utnyttelse av kunnskap fra ulykkesundersøkelser:
- Retningslinjer for registrering av vegtrafikkulykker og økt utveksling av skade- og ulykkesdata

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

4.2 Nasjonal transportplan

Meld. St. 33 (2016-2017) Nasjonal transportplan 2018-2029

Nasjonale mål og hovedområder for innsats

Regjeringen viderefører i Meld. St. 33 (2016-2017) Nasjonal transportplan 2018-2029 nullvisjonen og legger opp til et nytt ambisiøst etappemål om maksimalt 350 drepte og hardt skadde i 2030, Regjeringen vil i planperioden rette innsatsen mot følgende fem hovedområder:

- Sikre veger
- Risikoatferd i trafikken
- Spesielt utsatte grupper i trafikken
- Teknologi
- Tunge kjøretøy

4.2.1 Barnas transportplan

Nasjonal transportplan 2018-2029 inneholder for første gang et eget kapittel om Barnas transportplan. Regjeringen vil:

- Legge til rette for at åtte av ti barn og unge skal velge å gå eller sykle til skolen
- Styrke trafikksikkerheten for barn og unge
- Legge vekt på barn og unges behov i planleggingen og utviklingen av transportsystemet
- At det skal legges vekt på hensynet til barn og unge i lokal og regional planlegging
- Følge opp transportetatene og Avinor når det gjelder hensynet til barn og unge i utviklingen av transportinfrastrukturen
- Styrke kompetansen om trafikksikkerhet i barnehage og skole

I planen presiseres det at barn og unge er dagens og framtidens trafikanter, og dette må det tas hensyn til også i overordnede planer.



4.3 Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018 – 2021

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

Planen bygger på *Meld. St. 33 (2016-2017) Nasjonal transportplan 2018-2029 (NTP)* og *Meld. St. 40 (2015-2016) Trafikksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering*.

Ambisjonsnivå og prioriteringer i tiltaksplanen er i samsvar med *Statens vegvesens handlingsprogram 2018-2023 (2029)*, *Strategiplan for polititjeneste på veg 2016-2019*, *Trygg 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.

4.4 Folkehelse og trafikksikkerhet

Trafikkulykker vurderes som et betydelig folkehelseproblem på tross av en markant reduksjon av antallet alvorlige trafikkulykker siden 1970. Det er spesielt for unge mennesker at trafikkulykker utgjør en viktig årsak til tidlig død, helsetap og redusert livskvalitet.

Regjeringen vil i tråd med *Meld. ST. 19 (2014-2015) Folkehelsemeldingen mestring og muligheter*, forsterke det tversektorielle samarbeidet for å forebygge ulykker. Det er viktig at kommunen integrerer det ulykkesforebyggende arbeidet generelt, og trafikksikkerhetsarbeidet spesielt i sitt folkehelsearbeid

4.5 Nordland fylkeskommune: kilder til livskvalitet - regional folkehelseplan Nordland (2018-2025)

I den regionale folkehelseplanen kommer trafikksikkerhet inn som et forebyggende tiltak. I kapittel 5, Barn og ungdom, presiseres det at barnehager, grunnskoler og videregående skoler har et særlig ansvar for å fremme en helhetlig læring som bidrar til både fysisk, psykisk og sosial helse. Et av tiltakene i planen er å arbeide for at skoler, barnehager og kommuner er trafikksikre.

4.6 Regional transportplan Nordland "fra kyst til marked" - handlingsprogram 2018 - 2021

Kapittel 4 i handlingsprogrammet i Regional transportplan Nordland påpeker det felles ansvaret vi har for trafikksikkerheten. Det påpekes at både kommunene og fylket har ansvar for trafikksikkerheten på alle sine områder, og for å kunne nå nullvisjonen, må man jobbe tverrfaglig og strukturert.



Delmål:

- Det systematiske og organisatoriske trafikksikkerhetsarbeidet skal styrkes
- Det skal satses mer på opplæring og holdningsskapende arbeid for alle trafikantgrupper
- Det skal etableres flere fysiske anlegg som bedrer trafikksikkerheten

4.7 Trafikksikker kommune

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

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

For å ivareta denne helhetstenkingen er det utarbeidet kriterier og sjekklister som skal være et verktøy for å kvalitetssikre kommunens trafikksikkerhetsarbeid. Brønnøy kommune har satt seg som mål å oppfylle alle kriteriene og gjennom en fylkeskommunal godkjenningsordning bli erklært som Trafikksikker kommune.

Vedlegg 1 gir en grundigere innføring i Trafikksikker kommune-konseptet.

5. Ulykkesituasjonen / -utviklingen i Brønnøy kommune

Ulykker og skader i trafikken påfører selvsagt menneskene som rammes store lidelser. De er også svært kostbare for samfunnet. Ulykkeskostnadene beregnet til ca. 24,2 mrd. kr. Helse- og omsorgstjenestene i kommunene må ta mye av regningen. Det lønner seg derfor å forebygge!

I tillegg til de alvorligste trafikkulykkene skjer det også et høyt antall skader på veiene våre som ikke inngår i den offisielle ulykkesstatistikken (fordi de ikke blir rapportert til politiet). Dette gjelder spesielt for eneulykker på sykkel. Fallulykker med fotgjengere regnes ikke som trafikkulykker, og inngår derfor ikke i statistikken.

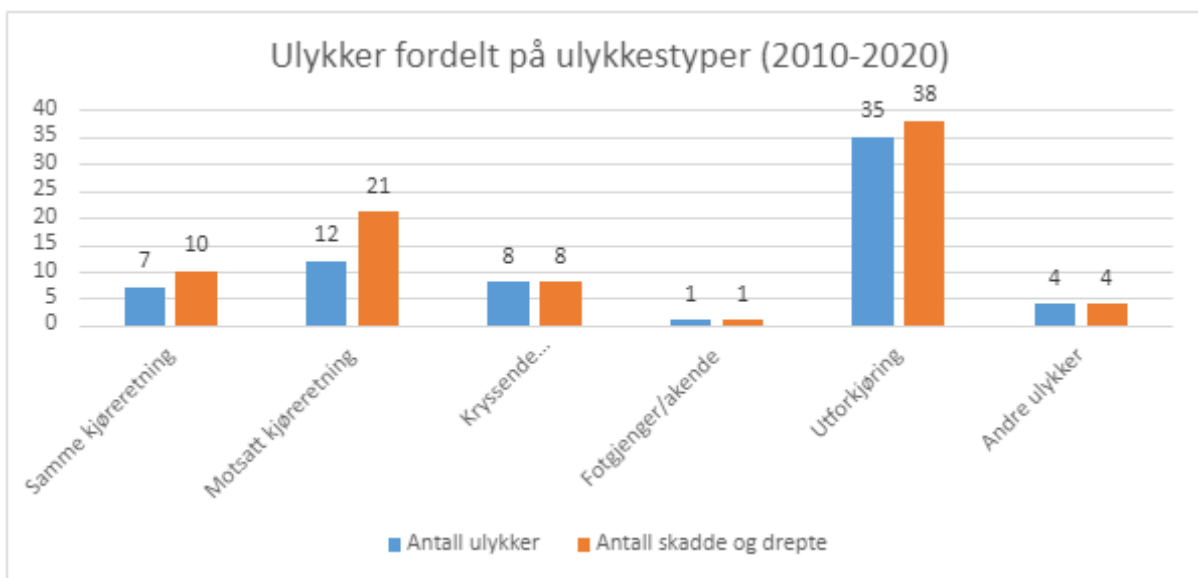
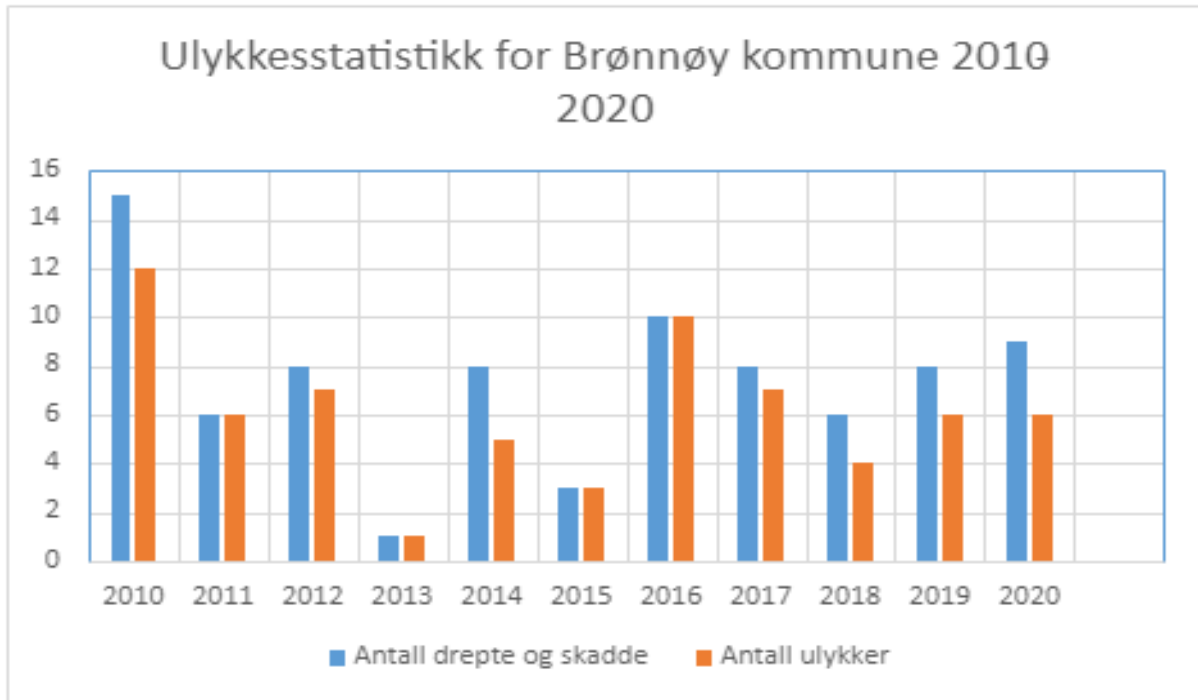
En kartlegging viser at 2184 syklistene fikk behandling bare på Oslo skadelegevakt i 2014, hvorav de aller fleste skjedde i trafikken. Samme år var det offisielle antallet sykkelulykker for hele landet «kun» 555. En tilsvarende kartlegging viser at over 6000 fotgjengere ble behandlet for skader i 2016. Svært mange av skadene skjedde på glatt føre om vinteren og kunne derfor sannsynligvis vært forebygget gjennom bedre vedlikehold på veiene våre, særlig måking og strøing.



5.1 Trafikale utfordringer i kommunen

Brønnøy kommunes offentlige veinett består av 150 km fylkesveier og 138 km kommunale veier. Brønnøy kommune drifter 1255 lyspunkt langs kommunal vei. Statistikken viser at de fleste ulykkene skjer på fylkesveier i Brønnøy.

5.2 Analyse av ulykkene





Antall drepte og skadde fordelt på fremkomstmiddel



■ Fotgjenger og sykkel ■ Moped og MC ■ Bil

6. Mål og strategi for trafikksikkerhetsarbeidet i Brønnøy kommune

6.1 Målsetting

Fra 2016 til og med 2020 var det 33 skadde og drepte i trafikken fordelt på 41 ulykker i Brønnøy kommune. Brønnøy kommunes målsetting er å redusere disse tallene med minst 10% i inneværende femårsperiode.

I perioden 2022 – 2026 skal det maksimalt være 29 skadde og drepte i trafikken fordelt på 36 ulykker i Brønnøy kommune. Dette innebærer en reduksjon på litt over 10 % i forhold til foregående femårsperiode.

6.2 Strategi

I Nasjonal Tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg er det satt opp en rekke tilstandsmål formulert som måltall. For å nå disse målene må det iverksettes tiltak.

Kommunen skal arbeide aktivt for å bidra til at vi oppnår disse tilstandsmålene. Dette gjelder først og fremst på følgende områder:

- Økt andel bruk av bilbelte, refleks, bakovervendt barnesikring og sykkelhjelme.
- Redusere andelen av bilister som overskrider fartsgrensene.
- Arbeide målrettet for at flere går og sykler til skolen.
- Alle skoler er godkjent som trafikksikre skoler.
- Alle barnehager er godkjent som trafikksikre barnehager.



- Kommunen godkjent som trafikksikker kommune.
- Øke antallet km med gang og sykkelvei.

7. Kommunale tiltak

I den Nasjonale tiltaksplanen (2018-2021) er det satt mål for tilstandsutvikling innenfor områder der tilstandsendringer er av vesentlig betydning for utviklingen i antall drepte og hardt skadde. Tilstandsmålene er satt innenfor 13 ulike innsatsområder.

I dette kapittelet gjengir vi de nasjonale tilstandsmålene og de innsatsområdene kommunene finner det mest relevant å arbeide med. Under hvert av områdene har vi konkretisert våre kommunale tiltak som skal bidra til å nå de nasjonale målene.

7.1 Risikoadferd i trafikken

7.1.1 Fart

Nasjonale mål

Fart (kapittel 4.2)	Andel av kjøretøyene som overholder fartsgrensene	57,2 % (2016)	70 % (2022)
Rus (kapittel 4.3)	Andel av trafikkarbeidet som utføres under påvirkning av alkohol over 0,2 promille	0,2 % (2016/2017)	0,1 % (2026)
	Andel av trafikkarbeidet som utføres under påvirkning av narkotika over straffbarhetsgrensen	0,6 % (2016/2017)	0,4 % (2026)

Kommunale tiltak:

- Kommunen som arbeidsgiver skal påvirke sine ansatte i tjeneste til å opptre med minst mulig risiko i trafikken.
- Kommunen skal ha utarbeidet retningslinjer for tjenestereiser og forankret denne i alle sektorer.
- Trafikksikkerhet skal være årlig tema i kommunens arbeidsmiljøutvalg (AMU)
- Kommunens ansatte gjennomfører e-læringskurs i Trafikksikkerhet og HMS (utviklet på KS-læring plattform av Trygg Trafikk)



7.1.2 Rus

Nasjonale mål

Rus (kapittel 4.3)	Andel av trafikkarbeidet som utføres under påvirkning av alkohol over 0,2 promille	0,2 % (2016/2017)	0,1 % (2026)
	Andel av trafikkarbeidet som utføres under påvirkning av narkotika over straffbarhetsgrensen	0,6 % (2016/2017)	0,4 % (2026)

Kommunale tiltak:

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

7.1.3 Bilbeltebruk

Nasjonale mål

Bilbelte/sikring av barn i bil (kapittel 4.4)	Andel førere og forsetepassasjerer som bruker bilbelte i lette kjøretøy	97,2 % (2017)	98 % (2022)
	Andel barn i alderen 1 – 3 år som er sikret bakovervendt i bil	63 % (2017)	75 % (2022)
	Andel førere av tunge kjøretøy som bruker bilbelte	84,3 % (2017)	95 % (2022)

Kommunale tiltak:

- Kommunen skal alltid velge busser med 3-punktsbelte ved leie av busser til transport i regi av kommunen.
- Kommunen har, i retningslinjene for tjenestereiser, en forventning om at alle kommunalt ansatte bruker bilbelte ved transport i tjeneste. Dette gjelder bil og buss.
- Kommunen gjennom de kommunale barnehagene gjennomfører tiltak for å øke fokus på sikring av barn i bil (materiell / kampanje gjennom Trygg Trafikk)



7.2 Befolkningsgrupper (barn, ungdom, eldre og funksjonshemmede)

7.2.1 Barn

Nasjonale mål

Barn (0-14 år) (kapittel 5.2)	Antall drepte barn (0-14 år) i trafikken.	4 (2017)	0 (minst ett år i 2018-2021)
----------------------------------	---	-------------	---------------------------------

Kommunale tiltak:

- Barnehager og skoler skal i samarbeid med foresatte ha fokus på trafikksikkerhetsarbeid og forebygging av ulykker. (Tiltak i trafikksikker barnehage og skole)
- Kommunen skal gjennomføre vurdering av særlig farlig skolevei
- Kommunen skal arbeide for trafikksikre soner rundt skolene (Hjertesone)
- Kommunen skal begrense muligheten for å kjøre inn på skoleområder og i tilknytning til skoler
- Kommunen skal legge til rette for at flere kan sykle eller gå til skolen.
- De kommunale barnehagene skal være godkjent som Trafikksikker barnehage
- Kommunen skal påvirke til at alle de private barnehagene skal ha være godkjent som Trafikksikker barnehage
- Skolene skal være godkjent som Trafikksikker skole.
- Kommunen skal påvirke private skoler til å få godkjenning som Trafikksikker skole
- Skolene skal sørge for god sykkelopplæring i tråd med kompetansemål i Kunnskapsløftet
- Kommunen skal stimulere lag og foreninger til at alle barn til og fra fritidsaktiviteter sikres best mulig og at voksne som transportører kjører med lavest mulig risiko.
- Kommunen skal sørge for at ansatte i barnehager og skoler har tilstrekkelig kompetanse for å gjennomføre god trafikkopplæring i tråd med gjeldende rammeverk
- Kommunen skal stimulere lag og foreninger til å innarbeide retningslinjer for transport innenfor sin virksomhet

7.2.2 Ungdom og unge førere

Nasjonale tilstandsmål:

Ungdom og unge førere (kapittel 5.3)	Risiko for bilførere i aldersgruppen 18-19 år for å bli drept eller hardt skadd per kjørte km		- 30 % ^A
---	---	--	---------------------

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

Kommunale tiltak:

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



7.2.3 Eldre trafikanter og trafikanter funksjonsnedsettelse

Nasjonale tilstandsmål:

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

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

Kommunale tiltak

- Kommunen skal legge til grunn universell utforming ved fysisk utforming av veger og gangfelt (og forlengelse av gangfelt), så langt det er praktisk mulig, for å ivareta eldre trafikanter og trafikanter med funksjonsnedsettelse.
- Kommunen skal stimulere pensjonistforeningene til å innlemme tema trafiksikkerhet i sin virksomhet

7.3 Trafikantgrupper/kjøretøygrupper (gående, syklende, MC og moped, tunge kjøretøy)

7.3.1 Innsatsområde, gående og syklende

Nasjonale tilstandsmål:

Gående og syklende (kapittel 6.2)	Antall km i tilknytning til riksveg og fylkesveg som tilrettelegges spesielt for gående og syklende	Samlet i planperioden: 165 km på riksveg (2018-2021) ^A 230 km på fylkesveg (2018-2021)	
	Andel syklister som bruker sykkelhjelme	58,8 % (2017)	70 % (2022)
	Andel fotgjengere som bruker refleks på belyst veg i mørke	40 % (2017)	50 % (2022)

Kommunale tiltak:

- Helsestasjonen, barnehagene og skolene skal årlig fokusere på betydningen av at syklister og fotgjengere bruker personlig verneutstyr i trafikken (sykkelhjelme, refleks)



7.3.2 Motorsykkel og moped

Motorsykkel og moped (kapittel 6.3)	Risiko for å bli drept eller hardt skadd for MC- og mopedførere per kjørte km		- 30 % ^B
--	---	--	---------------------

^B Reduksjon i perioden 2018-2021 sammenliknet med perioden 2013-2016.

7.4 Kjøretøyteknologi

Nasjonale tilstandsmål:

Kjøretøy-teknologi (kapittel 8.3)	Andel av trafikkarbeidet som utføres med biler som har <i>automatisk nødbrems (AEB)</i>	14,4 % ^D (2017)	25 % (2022)
	Andel av trafikkarbeidet som utføres med biler som <i>har feltskiftevarsler</i>	39,2 % ^D (2017)	52 % (2022)
	Andel av trafikkarbeidet som utføres med biler som har <i>automatisk nødbrems for å forhindre kollisjon med fotgjengere og syklister (fotgjenger-AEB)</i>	14,4 % ^D (2017)	25 % (2022)

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

Kommunale tiltak

- Kommunen bør i anbudsreglementet, ved kjøp/leasing, vurdere behov om automatisk nødbrems, feltskiftevarsler og forgjengervarsler.

7.5 Systematisk trafikksikkerhetsarbeid i offentlig og privat sektor

Nasjonale tilstandsmål:

Systematisk og samordnet trafikksikkerhetsarbeid i fylkeskommuner og kommuner	Antall kommuner som er godkjent som <i>Trafikksikre kommuner</i>	62 ^E per 1/1-2018	125 per 1/1-2022
---	--	---------------------------------	---------------------



(kapittel 9.2)			
----------------	--	--	--

Kommunale tiltak:

- Kommunen skal være godkjent som Trafikksikker kommune.

7.6 Fysiske trafikksikkerhetstiltak

Nasjonale tilstandsmål

Møteulykker og utforkjøringsulykker	Andel av trafikkarbeidet på riksveger med fartsgrense 70 km/t eller høyere som foregår på møtefrie veger	49,3 % pr 1/1-2018	54,1 % pr 1/1-2022
(kapittel 7.2)	Antall km riksveg med fartsgrense 70 km/t eller høyere som er gjennomgått og som tilfredsstillers minstestandarden i NTP med tanke på å forhindre alvorlige utforkjøringsulykker		1500 km (utbedres i 2018-2023) ^c

Fylkesveger:

Gang-/sykkelveg Skogmo - Fv17

		Kostnad
Prosjektering/byggeplan	(2022-2023)	2 916 000
Utførelse (Alle parseller)	(2023-2026)	19 440 000

Kostnadsoverslaget baserer seg på en løpemetertpris på kr 7200. Løpemetertprisen er basert på erfaringstall for liknende arbeider tidligere. Dette er et meget grovt overslag i påvente av mer detaljerte beregninger. Feilmargin på overslaget settes til +/- 40%.

Rundkjøring, kulvert og tilstøtende gang-/sykkelveger på Salhus - Fv76

Utførelse	(2024-2026)	30 182 071
-----------	-------------	------------

Kostnadsoverslag fra 2016, inkl. kulvert, var på kr. 26 733 456. Det er lagt til 12,9% på dette overslaget, da dette er endringen i byggekostnadsindeksen for veganlegg fra 1. kvartal 2016 til 1. kvartal 2022. Feilmargin på overslaget settes til +/- 10%.

Mosheimkrysset – Skillevik: Økt vegbredde med adskilt gang-/ sykkelveg – Fv17

Reguleringsplan	(2022-2023)	-
Prosjektering/byggeplan	(2023)	7 236 000
Utførelse	(????-????)	48 240 000

Dette er et prosjekt som først ble nevnt i 2015 i «Handlingsplan for sykkelvegnettet i Brønnøysund og omeng». Brønnøy kommune har også meldt inn «Breddeutvidelse Skarsåsen» som innspill til Regional transportplan. Tiltaket er ikke nærmere beskrevet enn at det er behov for fullverdig vegbredde med adskilt gang-/ sykkelveg langs hele strekningen. Under arbeid med reguleringsplan og forprosjektering må det tas beslutninger om hvilke delstrekninger



som er høyest prioritert slik at man kan gjennomføre prosjektet i etapper. Det settes ikke noe tidsperspektiv på utførelse før omfanget er grundigere utredet. Feilmargin på overslaget settes til +/- 40%.

Gang-/sykkelveg og ny bru – «Flyplassveien – Fv778

Prosjektering/byggeplan	(2025)	2 874 000
Utførelse	(2025-2026)	19 160 000

Dette er et tiltak som har vært oppe i flere omganger. Det ble i sin tid prosjektert ny bru av statens vegvesen, men utførelsen kom aldri i gang grunnet manglende budsjett. Behovet er fortsatt der da dette er vegen til en av kommunens mest brukte fritidsområder, samt vegen til Brønnøy Lufthavn. Prosjektet er også spilt inn i Regional transportplan. Feilmargin på overslaget settes til +/- 40%.

Kommunale veger:

Gang-/sykkelveg Laukholmen – Kv3150

Prosjektering/byggeplan	(2024)	1 512 000
Utførelse	(2024-2026)	10 080 000

I ny reguleringsplan for Strømmen/Laukholmen vedtatt i 2022 er det regulert inn fortau langs store deler av Laukholmveien. Dette er i tråd med «Handlingsplan for sykkelvegnettet i Brønnøysund og omeng» som ble vedtatt i 2015. Feilmargin på overslaget settes til +/- 40%.



8. Økonomi

Trafikksikkerhetstiltakene i denne planen skal innarbeides i økonomiplanen. Samtidig skal tiltak som går over flere år, samt tiltak med oppstart i handlingsplanperioden prioriteres i budsjettet hvert år fra 2022 til og med 2026..

Enhetsledere har ansvaret for å innarbeide utgiftene innenfor eget budsjettområde.

9. Evaluering, rullering

Enhetslederne rapporterer årlig på tiltak innenfor eget ansvarsområde, til plankoordinatoren, som så sammenfatter dette og legger fram en samlet rapport til kommunedirektøren. Kommunedirektøren rapporterer årlig til kommunestyret.

