

# LEKA KOMMUNE



## TRAFIKKSIKKERHETSPLAN m/tiltaksplan 2018

### Kilder:

- *Statens vegtilsyn-Dybdeanalyser av dødsulykker i vegtrafikken 2011- Region midt*
- *TØI (trafikkøkonomisk institutt)– Rapport 1053C/2010*
- *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet 2018-2021*
- *Ulykkesanalyse Nord-Trøndelag 2014, Statens vegvesen*
- *Null drepte og null hardt skadde - Fra visjon mot virkelighet, statens vegvesen rapporter nr 119/2012*
- *Nasjonal transportplan 2018-2029*

## Innhold

FORORD: .....	2
TRAFIKKSikkerhetsplan for Leka kommune .....	3
1.0 MÅL.....	4
1.1 Nasjonalt og regionalt .....	4
1.1.1 Regjeringens overordnede mål for transportpolitikken er: .....	4
1.1.2 Etikk. ....	4
1.1.3 Vitenskapelighet.....	4
1.1.4 Ansvar.....	5
1.2 Fylket .....	5
1.3 Leka kommune .....	6
2.0. ANSVAR.....	7
2.1 Nasjonalt nivå .....	7
2.2 Trøndelag fylkeskommune.....	7
2.3 Kommunalt nivå .....	8
3.0. SAMFUNNSØKONOMISKE BETRAKTNINGER.....	9
3.1 Ulykkeskostnader for landet .....	9
3.2 Ulykkeskostnader for Nord-Trøndelag fylke .....	9
4.0. ULYKKESANALYSE .....	10
4.1 Ulykkesanalyse for landet. ....	10
4.2 Ulykkesanalyse, generelt for fylket.....	10
4.3 Ulykkesanalyse, Leka kommune .....	12
5.0. TILTAKSPLAN 2018-2021 .....	13
Delmål 1: Utarbeide trafikksikkerhetsplan for Leka kommune.....	13
Delmål 2: Opplæring / informasjon .....	13
Delmål 3 - overvåking / kontroll.....	14
Delmål 4 - fysiske tiltak: .....	14

## **FORORD:**

I 2017 vedtok formannskapet i Leka kommune at trafikksikkerhetsplanen skulle rulleres. Rulleringen ble annonsert og sendt aktuelle høringsinstanser.

Kommunestyret oppnevnte en arbeidsgruppe som skulle legge frem et forslag til ny trafikksikkerhetsplan.

Arbeidsgruppen har bestått av: Ole Kristian Holand, leder  
Mari-Anne Hoff  
Barne og unges representant, Louise Holmberg-Holand.

Nye innspill og henvendelser som er mottatt i løpet av 2018 er tatt inn i saksframlegg og i revidert handlingsprogram.

Planen skal være et styringsverktøy for målrettet kommunalt trafikksikkerhetsarbeid, og viser blant annet hvilke områder og tiltak som skal prioriteres i kommunen. Planen fremmes for politisk behandling i trafikksikkerhetsutvalget (formannskapet) og kommunestyret.

Trafikksikkerhetsarbeid for alle trafikantgrupper er viktig folkehelseiltak. Trafikksikkerhetsplanen bidrar til å sette fokus på folkehelsearbeid.

Trøndelag Fylkeskommune krever at søknader om tildeling av fylkeskommunale trafikksikkerhetsmidler skal være forankret i en kommunal trafikksikkerhetsplan. Tiltak som forbedrer sikkerheten ved grunnskolevei i en radius på 2 km blir høyt prioritert. Prosjektene det søkes om skal være tilstrekkelig dokumentert/bekreftet.

Vi forutsetter at teknisk/miljø/landbruk ved utviklingsavdelingen / teknisk leder, får ansvar for at det arbeidet som følger av vedtatt plan blir fulgt opp, og at de vedtatte tiltak blir iverksatt.

Arbeidsgruppen har ikke tatt stilling til, eller beregnet, kostnader ved de oppførte tiltak. Vi mener at dette ligger utenfor vårt mandat, og utenfor vårt kompetanseområde.

Leka,

---

Ole Kristian Holand

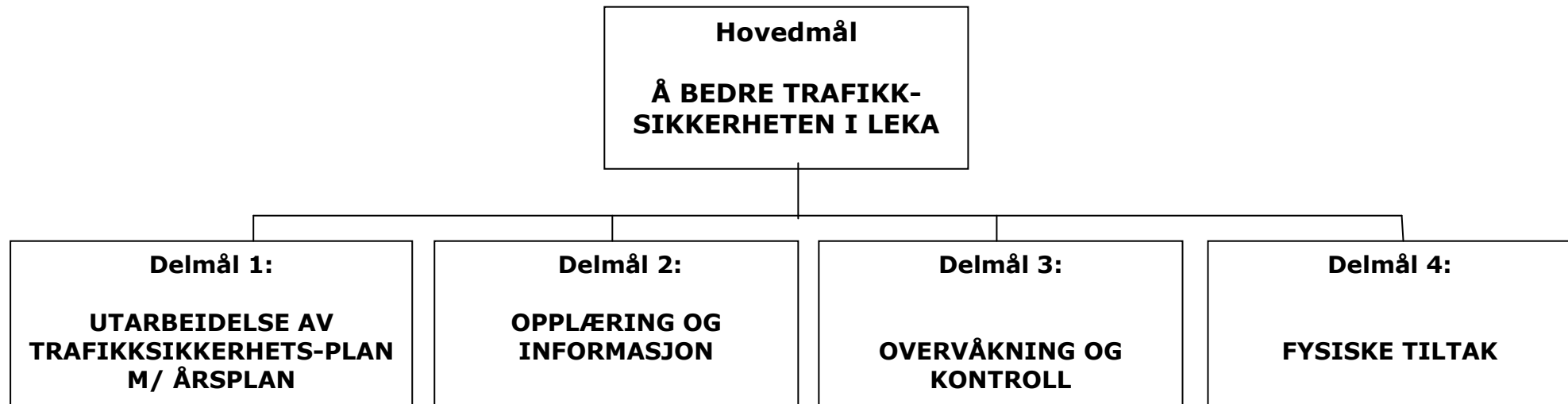
---

Mari-Anne Hoff

---

Louis Holmberg-Holand

# TRAFIKKSIKKERHETSPLAN FOR LEKA KOMMUNE



Kommentar:

En forutsetning for at trafikksikkerhetsarbeidet skal lykkes, må være at en får et «levende» trafikk-Sikkerhetsutvalg i kommune, sammensatt fra de aktuelle etater.

# 1.0 MÅL

## 1.1 Nasjonalt og regionalt

### 1.1.1 Regjeringens overordnede mål for transportpolitikken er:

«Et transportsystem som er sikkert, fremmer verdiskapning og bidrar til omstilling til lavutslippssamfunnet.»

I (NTP) Nasjonal transportplan 2018-2029 (St.meld. Nr.33), er en av hovedmålsettingene: «Transportpolitikken skal bygge på en visjon om at null drepte eller hardt skadde i transportsektoren.»

- Bedre framkommelighet for personer og gods i hele landet
- Redusere transportulykkene i tråd med nullvisjonen
- Redusere klimagassutslippene i tråd med en omstilling mot et av utslippssamfunn og redusere andre negative miljøkonsekvenser

Transportpolitikken skal bygge på en visjon om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller hardt skadde i transportsektoren – Nullvisjonen (en visjon om et transportsystem som ikke fører til tap av liv eller varig skade)

Ved Stortingets behandling av Stortingsmelding nr. 33 ble det besluttet at det som et etappemål på veg mot nullvisjonen skal settes som ambisjon at antall drepte og hardt skadde i vegtrafikken skal reduseres antall drepte og hardt skadde i vegtrafikken til maksimalt 350 i 2030 en reduksjon på 60%. I 2015 omkom 117 personer i vegtrafikkulykker-det laveset tallet siden 1947. Tilsammenlikning har tallet på hardt skadde ligget stabilt de siste 5 årene på rundt 700.

Tiltaksplanen gir en samlet framstilling av hvilke trafikksikkerhetstiltak som skal gjennomføres i Norge i perioden 2018-2029 for at antall drepte og hardt skadde i vegtrafikken skal kunne bli redusert til maksimalt 500 i 2024.

Tiltaksplanen er bygd opp rundt en struktur bestående av fire nivåer:

- Nivå 1 Nullvisjonen – grunnlaget for alt trafikksikkerhetsarbeid i Norge
- Nivå 2 Etappemål for maksimalt antall drepte og hardt skadde i vegtrafikken
- Nivå 3 Indikatormål, dvs. mål som må oppnås for at etappemålet skal nås
- Nivå 4 Tiltak som må gjennomføres for at indikatormålene skal nås

Nullvisjonens tre grunnpilarer er:

### 1.1.2 Etikk.

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

### 1.1.3 Vitenskapelighet.

- Menneskets fysiske og mentale forutsetninger er kjent og skal ligge til grunn for utformingen av vegsystemet.

- Kunnskapen om vår begrensede mestringsevne i trafikken og tåleevne i en kollisjon skal legges premisset for valg av løsninger og tiltak.

- Vegtrafikksystemet skal lede trafikantene til sikker atferd og beskytte dem mot alvorlige konsekvenser av normale feilhandlinger.

#### **1.1.4 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 vegsystem som tilrettelegger for mest mulig sikker atferd og beskytter mot alvorlige konsekvenser av normale feilhandlinger.
- Kjøretøyprodusentene har ansvar for å utvikle og produsere trafikksikre kjøretøy.
- Andre aktører, som for eksempel politiet og ulike interesseorganisasjoner, har ansvar for å tilrettelegge for å bidra til at trafikksikkerheten blir best mulig.

## **1.2 Fylket**

Handlingsplanen for trafikksikkerhetsarbeid i Nord- Trøndelag 2014 – 2017 er utarbeidet etter innspill, og i samarbeid med politikere, kommunepolitikere og Fylkets trafikksikkerhetsutvalg (FTU) sine konsultative medlemmer for Nord-Trøndelag. I det nye Trøndelag (FTT) er dette ikke på plass, arbeidet vil skje iløpet av 2018.

Nullvisjonen ligger til grunn for det videre arbeidet til FTT.

Overordnet mål for transportpolitikken er: Å tilby et effektivt, tilgjengelig, sikkert og miljøvennlig transportsystem som dekker samfunnets behov for transport og fremmer regional utvikling.

Hovedmålet i perioden 2014-2017: Antall drepte og hardt skadde skal innen vegtrafikken skal halveres.

FTT ønsker å bidra til å redusere de alvorligste ulykkene og vil derfor rette søkelyset mot møteutforkjøringsulykker og ulykker med fotgjengere og syklisters spesielt.

Kriterier for TFKs driftsansvar for veglyset bl.a. nærmere skole enn 2,0 km i funksjonsklasse A og B.

I fylkesveiplanen er fylkesvegen fra kommunegrensa mot Bindal t.o.m. Gutvik fergekai, og strekningen f.o.m. Skei fergekai og til Leknes klassifisert som kategori B.

### **1.3 Leka kommune**

Kommunes intensjon med planen er å følge opp sentrale og regionale mål. Det er imidlertid vanskelig å konkretisere nøyaktig tallverdi for reduksjon av trafikkulykkene i kommunen.

Hovedmålet må være: **Å BEDRE TRAFIKKSIKKERHETEN I LEKA KOMMUNE.**

Dette kan gjøres ved å:

- \* Samordne trafikksikkerhetsarbeidet i kommunen for å oppnå bedre resultat.
- \* Øke statusen på dette arbeidet i kommunen, blant annet ved å få et "levende" trafikksikkerhetsutvalg.
- \* Arbeide for å redusere trafikkulykkene og øke trygghetsfølelsen på vegnettet ( alle veier i kommunen).
- \* Bedre informasjonen og samarbeidet for økt trafikksikkerhet
- \* Trafikksikkerhetsutvalget skal fungere som et bindeledd mellom publikum og administrasjon/politikere i trafikksikkerhetssaker.
- \* Holde nøye oversikt over ulykkessituasjonen i kommunen.
- \* Være pådriver overfor offentlige etater
- \* Vurdere planlegging av gang og sykkelveger

## **2.0. ANSVAR**

### ***2.1 Nasjonalt nivå***

Samferdselsdepartementet har det overordna ansvaret, og styrer trafikksikkerhetsarbeidet gjennom Nasjonal transportplan (NTP). Oppfølging av trafikksikkerhetsarbeidet og samarbeidet på nasjonalt nivå ivaretas hovedsakelig av Kontaktutvalget for trafikksikkerhet, som er et samarbeidsorgan oppnevnt og styrt av Samferdselsdepartementet.

### ***2.2 Trøndelag fylkeskommune***

I forbindelse med forvaltningsreformen overtok fylkeskommunene ansvaret for riksvegnettet i fylket fra 1.1.2010. Innenfor samferdselssektoren innebærer regionformen en overføring av ansvaret for øvrige riksveger og øvrige riksvegfergesamband. Dette vil si et fullstendig ansvar for vegnettet, inkludert drift og vedlikehold.

Fylkets trafikksikkerhetsutvalg (FTT) er organisasjonsmessig underlagt fylkestinget, og er delegert politisk myndighet for trafikksikkerhetsarbeidet.



### **2.3 Kommunalt nivå**

Kommunestyret har det overordna politiske ansvaret for trafikksikkerhetsarbeid i kommunen. Dette ansvaret forvaltes av kommunens trafikksikkerhetsutvalg.

Kommunens ansvar er hjemlet i følgende lover:

\* Lov om vegar § 26 (veglova av 21.juni 1963, nr 23)

*«Kommunen ber utgiftene til underskjønn etter denne paragrafen.»*

\* Lov om kommunale helse- og omsorgstjenester m.m. § 3-3 (helse og omsorgstjenesteloven av 24.juni 2001, nr 30)

*«Helse- og omsorgstjenestene skal bidra i kommunens folkehelsearbeid, herunder til oversikten over helsetilstand og påvirkningsfaktorer etter folkehelseloven § 5.»*

\* Lov om planlegging og byggesaksbehandling § 3-3 (plan- og bygningsloven av 2008-06-27-71)

*«Kommunestyret skal sørge for å etablere en særskilt ordning for å ivareta barn og unges interesser i planleggingen.»*

Her er trafikksikkerhet en naturlig del av representantens oppgaver. Fremtidens trafikksystem og trafikksikkerhet er nært knyttet til den overordnede arealplanlegging; trafikksikkerhet i vegsystem, gang- og sykkelveivstander til viktige aktiviteter, attraktiv kollektivtrafikk etc.

\*Stortingsmelding nr 33 (2016-2017)

Kommunene har et stort ansvar for trafikksikkerhetsarbeidet både som vegmyndighet og gjennom sitt ansvar for bl.a. arealplanlegging.

Trafikksikkerhet inngår også i kommunenes ansvar som skole- og barnehageeier, som transportør og transportkjøper og som arbeidsgiver. Mindre enheter som en kommune, er godt egnet for planlegging, samordning og målretting av trafikksikkerhetstiltak. Særlig viktige områder er tiltak for fotgjengere og syklistene i utformingen av et trygt lokalmiljø.

\*Læreplanen for grunnskolene

I tillegg til det formelle ansvar vi her har nevnt, har kommunen også et moralsk ansvar for å drive trafikksikkerhetsarbeid.

### 3.0. SAMFUNNSØKONOMISKE BETRAKTNINGER

Trafikksikkerhetsarbeid må ikke bli et offer for interne budsjettkamper og byråkratisk sektortenkning. Her må det tenkes samfunnsøkonomi. Trafikkulykkene er ikke bare en tragedie for dem som rammes, men de utgjør et betydelig tap for samfunnet.

#### 3.1 Ulykkeskostnader for landet

De årlige kostnadene forbundet med trafikkulykker beløper seg til om lag 28 mrd. kroner jfr. Transportøkonomisk Institutt (TØI 2007-1). Ved reduksjon i trafikkskader vil en dermed spare samfunnet for både økonomiske og menneskelige belastninger.

SKADEGRAD	Ulykkeskostnader (2009 kr) pr skadetilfelle etter skadegrad
Dødsfall	30.220.000,-
Meget alvorlig ulykke (varig men)	22.930.000,-
Hardt skade	10.590.000,-
Alvorlig skade	8.140.000,-
Lettere skade	614.000,-
Kun materiell skade	30.000,-

Kilde: TØI – Rapport 1053C/2010

I Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018 – 2021, er det gitt 152 tiltak som skal bidra til en fortsatt nedgang i antall drepte og hardt skadde.

Fortsatt er unge bilførere, mopedister på 16 og 17 år, og unge syklister spesielt utsatte grupper.

#### 3.2 Ulykkeskostnader for Nord-Trøndelag fylke

Gjennomsnittlig ulykkeskostnad i perioden 2000 – 2007 ligger på om lag 600 mill. kroner – med registrering i 2002 med 800 mill. kroner, og laveste registrering i 2003 med 480 mill. kroner.

## 4.0. ULYKKESANALYSE

### 4.1 Ulykkesanalyse for landet.

Jfr. vegvesenets dybdeanalyse TS2008:5, er de viktigste medvirkende faktorene til skadeomfanget, dvs. at ulykkene fikk dødelig utgang, er dels knyttet til trafikantene, og dels vegen og vegmiljøet. Dette er først og fremst: UAG Nasjonal årsrapport 2007/ 34.

### 4.2 Ulykkesanalyse, generelt for fylket.

Statens vegvesen Nord-Trøndelag distrikt, seksjon for trafikksikkerhet og vegforvaltning har utarbeidet en rapport – Ulykkesanalyse Nord-Trøndelag 2014. Analysen viser en del hovedtrekk av utviklingen i Nord-Trøndelag for perioden 2005 – 2008, sammenlignet med perioden 2001 – 2004. Rapporten konkluderer med følgende:

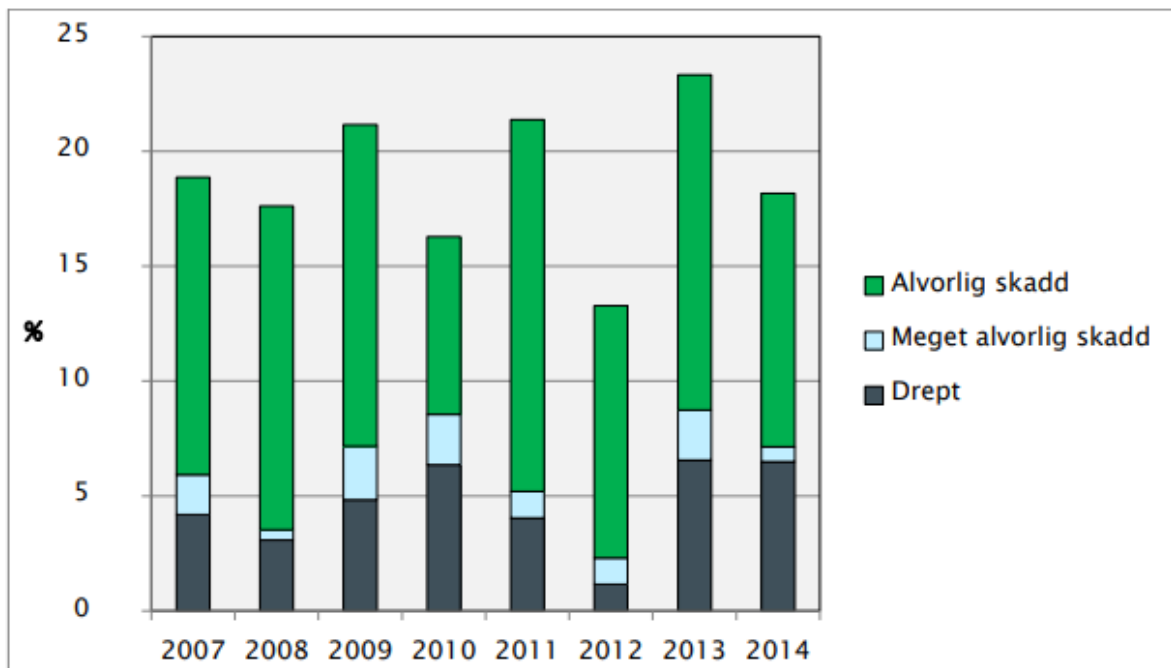
- Sjansen for å bli involvert i en personskadeulykke i Nord-Trøndelag er redusert med om lag 55 % i løpet av de siste 29 år
- I løpet av de siste 8 år har 76 mennesker mistet livet i trafikkulykker.
- Det er ikke registrert nye ulykkespunkt for perioden 2004-2008.
- Kommunene Steinkjer, Levanger og Verdal har flest antall skadde og drepte.
- Andel drepte eller hardt skadde i utforkjøringsulykker har økt fra 36,4 % i perioden 2001-2004 til 48 % i perioden 2005-2008.
- Andel drepte eller hardt skadd i møteulykker har gått ned fra 35,2 % i perioden 2001-2004 til 30,7 i perioden 2005-2008.
- Om lag 80 % av de alvorligste personskadene skjer på riks- og europavegene.

År.	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Gj snitt
Ulykker	184	153	166	139	121	133	118	141	146
Skadd/drept	286	227	207	181	173	173	137	154	192
Drept	12	7	10	11	7	2	9	10	9

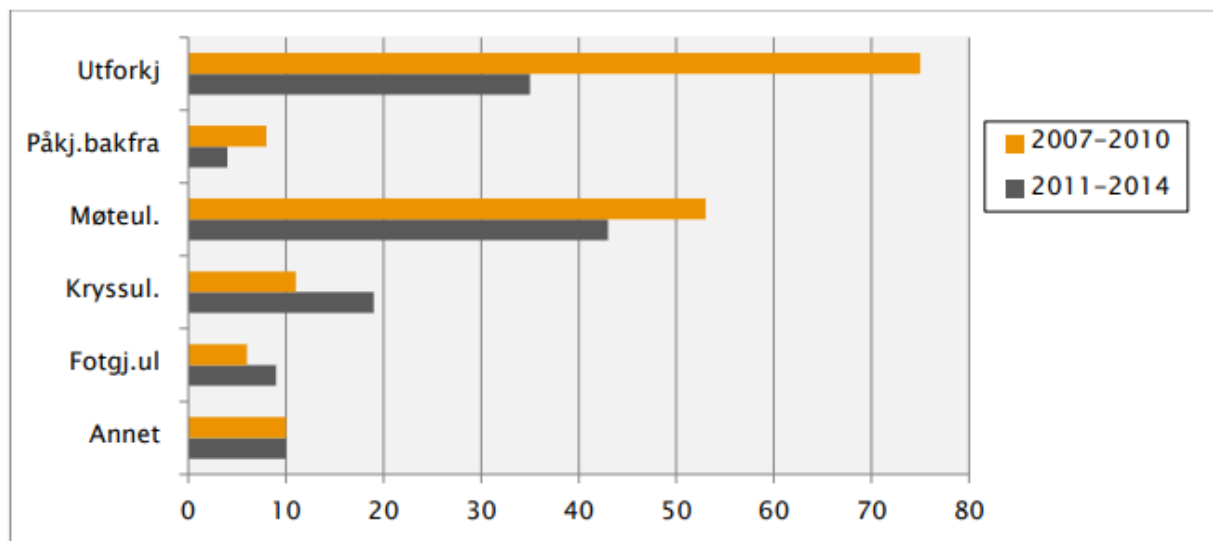
Ulykkesenes alvorlighetsgrad:

År	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Snitt
Drepte	12	7	10	11	7	2	9	10	8,5
Hardt skadet	42	33	33	15	30	21	23	18	27
Drepte eller hardt skadet	54	40	43	26	37	23	32	28	35

Ulykkesutviklingen i perioden 2007-2014 viser en positiv trend, fra 54 drepte og hardt skadde i 2007 til 28 drepte og hardt skadde i 2014.



Drepte og hardt skadde fordelt på ulykkestyper.



Både utforkjøringer og møteulykkene som er de dominerende ulykkestypene, har gått ned de i de siste fireårsperiode.

### **4.3 Ulykkesanalyse, Leka kommune**

Ulykkestallene for Leka kommune er små og det er endel usikkerheter med ulykkesrapporteringen, samtidig som tallene gledelig nok blir små for Lekas vedkommende. At tallene er små, gjør og at det er vanskelig å trekke konklusjoner ut fra tallene.

Det er for små tall til at en kan kalle dette spesielt ulykkesbelastede strekninger. Tar en med de ulykkene med materiell skade som en er kjent med så er det noen steder som fremhever seg.

Dette er følgende området / strekninger:

- \* Husbysvingen
- \* Lekneskrysset
- \* Madsøybrua
- \* Sving v/ ferjeleiet i Gutvik
- \* Vegkrysset på Skei

## 5.0. TILTAKSPLAN 2018-2021

### *Delmål 1: Utarbeide trafikksikkerhetsplan for Leka kommune*

TILTAK	ANSV.	KOSTN.	TIDSROM
Utarbeide planutkast m/ forslag til prioriteringer	Formannskap		2018
Politisk behandling av planen m/ prioritering av tiltak	Kommunen.		2018
Iverksettelse av de prioriterte tiltak	Teknisk avdeling		Hele året
Årlig evaluering av tiltaksdel / rullering av planen hvert 4 år	Trafikksikkerhets utvalget		Årlig før budsjett
Følge opp målsetningene til FTT	Trafikksikkerhets utvalget		Hele året

### *Delmål 2: Opplæring / informasjon*

TILTAK	ANSV.	Kostn.	Tidsrom
<b>LEKA BARNEHAGE OG SKOLE:</b>			
Øke bruk av hjelm, bilbelte og refleks Trafikk som tema m/ besøk av politiet	Barnehage /skole Politi		Årlig på høsten
Oppførsel i trafikken, gående og syklist	Kommunen		Årlig
Øke bruk av refleks (holdninger)	Barnehage/skole/politi		Årlig på høsten
<b>KAMPANJER:</b>			
Aktuelle kampanjer	Politi / skole/barnehage		Årlig Aug/sept.

### **Delmål 3 - overvåking / kontroll**

TILTAK	ANSV.	KOSTN.	TIDSROM
Samarbeide med Politiet bør styrkes	Politiet		Hele året

### **Delmål 4 - fysiske tiltak:**

TILTAK	ANSV.	KOSTN.	TIDSROM
Bilfritt skoleområde / underskilting til skoleplassen; <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: 5px 0;"><i>Mandag-fredag 08-17. Gjelder ikke handicap / varetransport.</i></div>	Teknisk avdeling		2018
Lyssetting gangvei fra NTE bygg til Barnehagen	Teknisk avdeling		2018-2021
Brøting strøing på vinter			Hvert år
Innkjøring forbudt skilt gangvei NTE bygg til Barnehagen i begge ender			2018
Vegbelysning Skei Husbykrysset	TF		2019
Oppjustere / flytte leskur v/ bussholdeplassene.	Teknisk avdeling / skole		Hvert år Før skolestart
Gjennomføre fartsreduksjon jfr. vedtak Unngå hyppige endringer i hastighetsbegrensningene.	Teknisk avdeling		2018
Haugsveien-Vassdalsveien (kv12) jfr. f.sak 14/05 og k.sak 31/05, skiltes.	Teknisk avdeling		2018
Flytte innkjøring, kommunalt bolighus ved skolen, til nedenfor huset fra parkeringsplassen.	Teknisk avdeling		
<b>STREKNINGER / KRYSS - TILTAK:</b>			
Husbysvingen, tiltak for bedre sikt	TF		2019
Madsøybrua, Lysregulering og fartsreduksjon	TF		2018/19
Flere møteplasser fylkesveg	TF		2019
Regrusing av veiskulder	TF		Årlig
Bedre sikt , oppfordre til beskjæring av busker og trær som hindrer sikt	Kommunen		Årlig
Sving før fergeleie Gutvik, Gutvikveien, fartsreduksjon/ gang og sykkelveg	TF		2018
Skilting hurtibåtkai/anvisning parkeringsplasser	TF/Kommunen		2018
Fartsreduksjon Gongstøveien, Gårdstunskilt, fartsdump	Kommunen		2018
Flytting avkjørsel Gongstøveien* se kart s 15	TF/Kommunen		2019

Kart over foreslått omlegging av innkjørsel Gongstøveien

