

Trafikksikkerhetsplan 2020-2023



Innhold

- 1 Forord
 - 2 Sammendrag
 - 3 Innledning
 - 3.1 Historikk
 - 3.2 Organisering av kommunens trafikksikkerhetsarbeid
 - 3.3 Samarbeidspartnere
 - 4 Nasjonale og regionale føringer for trafikksikkerhetsarbeidet
 - 4.1 Meld. St. 40 (2015-2016) Trafikksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering
 - 4.2 Nasjonal transportplan
 - 7.2.1 Barnas transportplan
 - 4.3 Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018 – 2021
 - 4.4 Folkehelse og trafikksikkerhet
 - 4.5 Regional folkehelseplan Nordland (2018-2025)
 - 4.6 Regional transportplan Nordland (2018-2021)
 - 4.7 Trafikksikker Kommune
 - 5 Trafikkulykker og samfunnsøkonomiske kostnader
 - 5.1 Ulykkessituasjonen / -utviklingen i Rana kommune
 - 5.2 Trafikale utfordringer
 - 5.3 Analyse av ulykkene
 - 6 Mål og strategi for trafikksikkerhetsarbeidet i Rana kommune
 - 6.1 Målsettinger
 - 6.2 Strategier
 - 7 Kommunale tiltak
 - 7.1 Risikoatferd i trafikken
 - 7.1.1 Fart
 - 7.1.2 Rus
 - 7.1.3 Bilbeltebruk
 - 7.2 Befolkningsgrupper (barn, ungdom, eldre og funksjonshemmede)
 - 7.2.1 Barn
 - 7.2.2 Ungdom og unge førere
 - 7.2.3 Eldre trafikanter og trafikanter med funksjonsnedsettelse
 - 7.3 Trafikantgrupper/kjøretøygrupper (gående, syklende, mc og moped, tunge kjøretøy)
 - 7.3.1 Gående og syklende,
 - 7.3.2 Motorsykkel og moped
 - 7.4 Kjøretøyteknologi
 - 7.5 Systematisk trafikksikkerhetsarbeid i offentlig og privat sektor
 - 7.6 Fysiske trafikksikkerhetstiltak
 - 8 Økonomi
 - 9 Evaluering / Rullering
- Vedlegg
- 1 Tabelloversikt tiltak
 - 2 Veileder Trafikksikker Kommune

1. Forord

Kommunene har ansvar for investeringer, drift og vedlikehold av det kommunale vegnettet. Som vegeier, har kommunen også et spesifikt ansvar for trafikksikkerhetstiltak på kommunale veier. I henhold til folkehelseloven og plan- og bygningsloven har kommunen et generelt ansvar for å forebygge skader og ulykker lokalt.

Kommunene har ansvar og virkemidler som kan bidra til økt innsats i det lokale trafikksikkerhetsarbeidet. De er store arbeidsgivere og kjøpere av transporttjenester. I tillegg er de eiere av barnehager og skoler.

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

Trafikksikkerhetsarbeid for alle trafikantgrupper er viktige folkehelseiltak.

Trafikksikkerhetsplanen har fokus på helseperspektivet som er et satsingsområde for kommunen.

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

Trafikksikkerhetsplanen 2020 – 2023 vil danne grunnlaget for videreføring av trafikksikkerhetsarbeidet i Rana kommune.

2. Sammendrag

3. Innledning

3.1 Historikk

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

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

3.2 Organisering av trafikksikkerhetsarbeidet i Rana kommune

Denne utgaven av Rana kommunes fagplan for trafikksikkerhet er en rullering/ oppdatering av planene som gjaldt for 2009-2011 og 2012-2015. 2016-2019.

Trafikksikkerhetsplanen (herfra TS-plan) behandles som en fagplan og vedtas av kommunestyret. Planen inneholder en handlingsdel og danner grunnlag for prioritering av tiltak og budsjettering.

Planen er forankret i nasjonale og regionale trafikksikkerhetsplaner, og har nullvisjonen som underliggende grunnprinsipp.

Trafikksikkerhetsarbeidet i Rana kommune er forankret hos Rådmannen, og ansvaret for prosessen med å utarbeide en ny trafikksikkerhetsplan for perioden 2020 - 2023 er tillagt Veiavdelingen. Tradisjonelt har dette ansvaret vært lagt til teknisk avdeling, men kommunen ser det som viktig å forankre arbeidet hos rådmannen v/ Robert Pettersen 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 (2020-2023) 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

Det er flere som arbeider med trafikksikkerheten i Rana, eks.: Politiet, Trygg Trafikk, Statens vegvesen, trafikkskolene, organisasjoner, forbund og lag, Nordland fylkes trafikksikkerhetsutvalg (NFTU) og Rana kommunes trafikksikkerhetsutvalg (RTU).

Det må understrekes at Rana kommune ikke har instruerende myndighet over disse aktørene. Derfor inneholder handlingsdelen av denne TS-plan utelukkende tiltak som Rana kommune har myndighet for å iverksette, dvs. tiltak på kommunal vei samt holdnings- og skapende prosjekter.

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 ulykkes undersøkelser:
- 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 trafikantertede 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 helhetstenkningen er det utarbeidet kriterier og sjekklister skal være et verktøy for å kvalitetssikre kommunens trafikksikkerhetsarbeid. Rana kommune har satt seg som mål å oppfylle alle kriteriene og gjennom en fylkeskommunal godkjenningsordning bli erklært som Trafikksikker kommune" innen 2021.

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

5. Trafikkulykker og samfunnsøkonomiske kostnader

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 i 2016 (tallene er beregnet av Transportøkonomisk Institutt - TØI). Helse- og omsorgstjenestene i kommunene må ta mye av regningen. Det lønner seg derfor å forebygge!

«Prislappen» pr. ulykke i vegtrafikken utgjør (2016 - tall):

- Dødsulykke: 30,2 mill. kr
- Hardt skadd: 12,5 mill. kr
- Lettere skadd: 725.000 kr

Det er ikke gjort noen spesifikk beregning av de samfunnsøkonomiske kostnadene for Rana kommune.

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.

5.1 Trafikale utfordringer i kommunen

Kommunalt veinettet for bilkjøring i Rana omfatter 246 km asfaltveier og 49,5 km grusveier. Fortauene i kommunen har en lengde på ca. 17,3km. Gang- og sykkelveien har en lengde på 21.3 km.

Manglende midler til sommervedlikehold har ført til et vedlikeholdsetterslep på 116,31 mill. kr, samt resultert i et investeringsbehov estimert til 51,4 mill. kr. Etterslepet omfatter grusveier, asfaltveier, fortau, G/S-veier, fotgjengerfelt, skilt, autovern, stikkrenner samt kommunale bruer.

Kommunen skal arbeide for mer tilrettelegging for myke trafikanter langs kommunale veier, men også langs riks- og fylkesveier som kommunen ikke har ansvar for, og at disse prioriteres.

Riksvei strekninger med behov for gang- og sykkelvei:

- E6 Selfors – Reinforshei
- E6 Hauknes -Dalselv
- E6 Svortdalen
- E6 Langneset kryss Redvald Knudtsens vei
- E6 Svortdalen

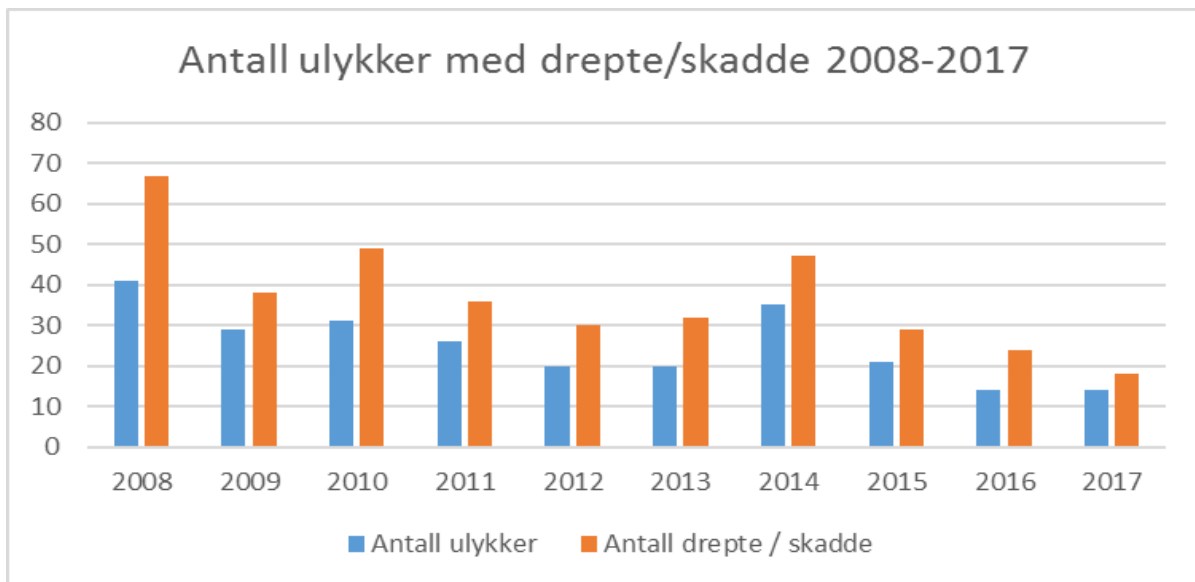
Fylkesvei strekninger med behov for gang- og sykkelvei eller i alle fall bedre tilrettelegging for gående og syklende:

- Fv 810 Fra Båsmo til ny gang- og sykkelvei til Alteren
- Fv 356 Skonsengbrua
- Fv 12 Andersmoen- Damveien.

5.2 Analyse av ulykkene

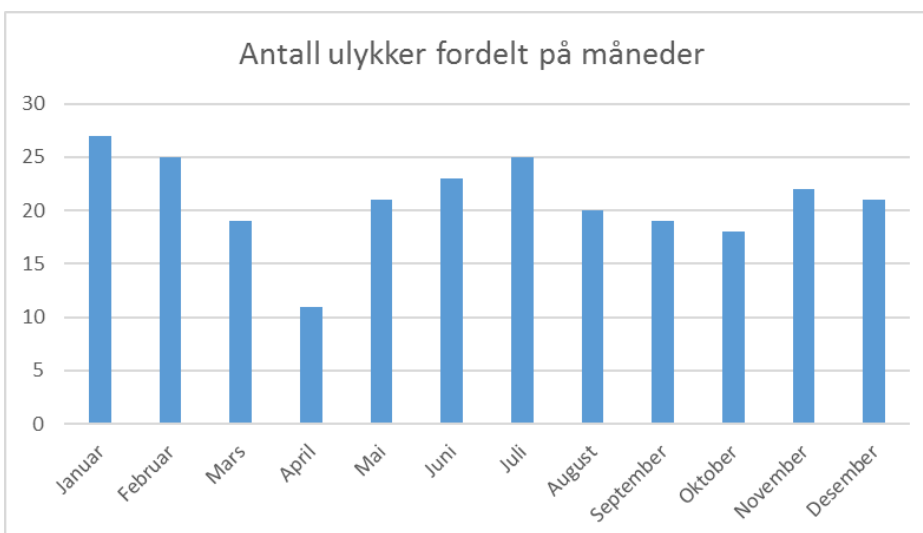
I perioden 2008-2017 ble det rapportert inn 251 personskadeulykker i Rana kommune. 17 personer mistet livet, 37 ble meget- /alvorlig skadd og 316 ble lettere skadd. På kommunal veg er antallet som mistet livet 2, antall alvorlig skadde 3 og antall lettere skadet 59.

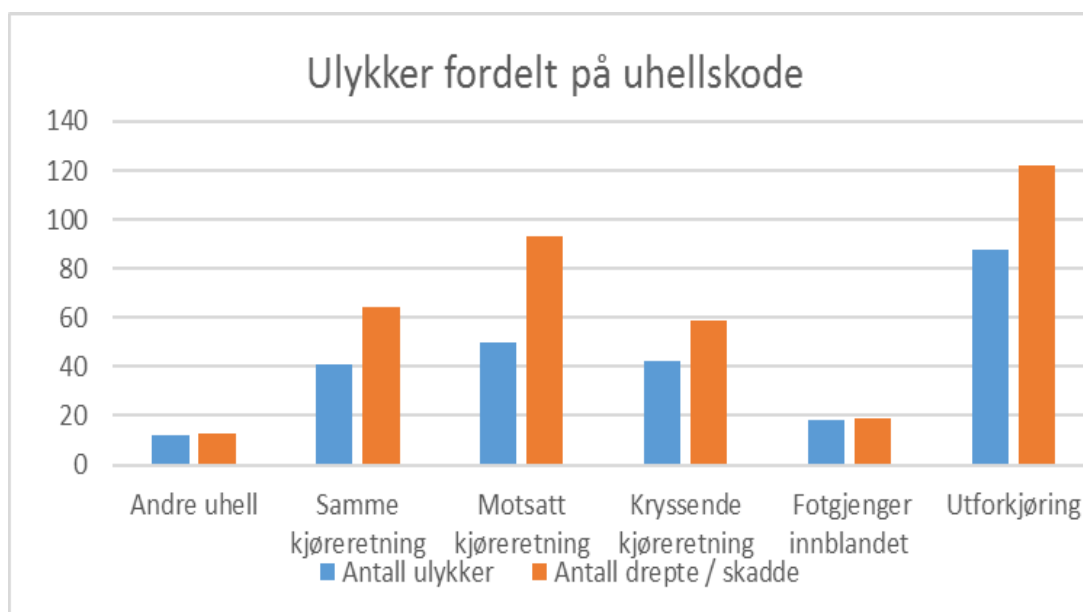
År.	Antall ulykker	Antall drepte / skadde	Antall drepte	Antall meget alv skadde	Antall alvorlig skadde	Antall lettere skadde
2008	41	67	3	0	5	59
2009	29	38	0	0	2	36
2010	31	49	4	0	8	37
2011	26	36	0	0	3	33
2012	20	30	1	0	1	28
2013	20	32	2	0	2	28
2014	35	47	2	1	4	40
2015	21	29	2	0	3	24
2016	14	24	3	0	6	15
2017	14	18	0	0	2	16
Totalt	251	370	17	1	36	316



Vegkategori.	Antall ulykker	Antall drepte / skadde	Antall drepte	Antall meget alv skadde	Antall alvorlig skadde	Antall lettere skadde
Europaveg	103	169	10	0	21	138
Fylkesveg	69	99	5	0	10	84
Kommunal veg	53	64	2	0	3	59
Privat veg	5	8	0	1	0	7
Riksveg	2	2	0	0	0	2
Ikke registrert	19	28	0	0	2	26
Totalt	251	370	17	1	36	316

Uhellskode hovedkategori.	Antall ulykker	Antall drepte / skadde	Antall drepte	Antall meget alv skadde	Antall alvorlig skadde	Antall lettere skadde
Andre uhell	12	13	0	0	2	11
Samme kjøretøyr	41	64	1	0	2	61
Motsatt kjøretøyr	50	93	10	0	19	64
Kryssende kjøretøyr	42	59	1	0	1	57
Fotgjenger innblandet	18	19	1	0	2	16
Utborkjøring	88	122	4	1	10	107
Totalt	251	370	17	1	36	316





6. Mål og strategi for trafikksikkerhetsarbeidet i Rana kommune

6.1 Målsetting

I perioden 2020-2023 er målet for kommunen å redusere ulykkestallene med 20 % sammenlignet med foregående fireårs periode

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 bilstol, barnesikring og sykkelhjelm.
- 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 fortau, 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 (11 av 13). 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)
- Kommunen, som kjøper av ulike tjenester, stiller krav til samarbeidspartnere om trafikksikker adferd (transporttjenester og vei og vedlikeholdstjenester) Disse innarbeides i anbudsdokumentene.
- 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.
- Ved kjøp eller leasing av nye biler skal alkoholås innarbeides som en del av anbudsgrunnlaget

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.
- Helsestasjonenes virksomhet skal ha økt fokus på temaet barn i bil og da spesielt at barna skal sitte sikret bakovervendt i bil til de er 4 år.
- Kommunen gjennom de kommunale barnehagene gjennomfører tiltak for å øke fokus på sikring av barn i bil (materieell / 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.
- Kommunen skal stimulere lag og foreninger til å innarbeide retningslinjer for transport innenfor sin virksomhet

7.2.3 ELDRE TRAFIKANTER OG TRAFIKANTER FUNKSJONSNEDESETTELSE

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 gå 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 veier og gangfelt, fortau og gang- sykkelveier for å ivareta eldre trafikanter og trafikanter med funksjonsnedsettelse
- Kommunen skal stimulere Funksjonshemmedes fellesorganisasjon og pensjonistforeningene til å integrere temaet trafikksikkerhet 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 syklist 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 MOTORSYKKELE OG MOPED

Nasjonale tilstandsmål:

Motorsykel 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.

Kommunale tiltak:

Her må Rana kommune vurdere om man skal har tiltak eller har planer om å iverksette tiltak. Dette kan være mopedopplæring i skolen eller innføre Trafikk valgfag på ungdomstrinnet

7.4 kjøretøyteknologi,

Nasjonale tilstandsmål:

Kjøretøyteknologi (kapittel 8.3)	Andel av trafikkarbeidet som utføres med biler som har feltskiftevarsler	39,2 % ^D (2017)	52 % (2022)
	Andel av trafikkarbeidet som utføres med biler som har automatisk nødbrems for å forhindre kollisjon med fotgjengere og syklister (fotgjenger-AEB)	14,4 % ^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 skal i anbudsreglementet, ved kjøp / leasing, legge inn krav om automatisk nødbrems, feltskiftevarsler og fotgjengervarsler.

Nasjonale tilstandsmål:

Systematisk og samordnet trafikksikkerhetsarbeid i fylkeskommuner og kommuner (kapittel 9.2)	Antall kommuner som er godkjent som <i>Trafikksikre kommuner</i>	62 ^E per 1/1-2018	125 per 1/1-2022
--	--	---------------------------------	---------------------

Kommunale tiltak:

- Rana kommune skal være godkjent som Trafikksikker kommune.

7.6 Fysiske trafikksikkerhetstiltak

Nasjonale tilstandsmål

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

Fysiske prosjekter (i tilfeldig rekkefølge)

- Gang- og sykkelveg Brennåsveien fra Hallveien- Granåsen.
- Fortau i øvre del av Toranesgata.
- Nordlandsveien nedre del, fra Per Helleviksgate – Skolegata.
- Nordlandsveien øvre del, fra Skolegata – Nedre Idrettsvei.
- Fortau Selforsveien, fra Hugbergveien – Sjøforsgata.
- Sikring av fortau Revelbakken.
- Fortau i Gamle Nesnavei, fra Bergmannsveien- Stenneset.
- Etablering av miljøgate Lars Meyersgate.
- Fortau Kongsveien fra Per Helleviksgate – rundkjøring Sørlandsveien.

Sikring rundt skoler og barnehager

Følgende skoler og barnehager prioriteres.

- Ytteren barneskole
- Lyngheim barneskole
- Båsmo barneskole
- Barnas hus barnehage

Kommunale tiltak:

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 2020. 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 rådmannen. Rådmannen rapporterer årlig til kommunestyret/bystyret.

VEDLEGG

- 1 Tabelloversikt tiltak
- 2 Veileder Trafikksikker kommune