



RANA KOMMUNE

TRAFIKKSIKKERHET I RANA

Lokal fagplan 2016-2019

Med handlingsdel



Første skoledag ved Båsmo barneskole

Innhold

1	Innledning.....	3
2	Planforankring.....	3
2.1	Nullvisjonen	3
2.2	Nasjonal handlingsplan for trafiksikkerhet.....	3
2.3	Nordland fylkes trafiksikkerhetsplan	4
2.4	Forankring i kommunale planer	4
3	Ulykkesstatistikk	5
3.1	Samfunnsøkonomiske kostnader	5
3.2	Måloppnåelse for tidligere TS-planer.....	6
4	Visjon og Målsetting	7
4.1	Delmål	7
5	Handlingsdel.....	8
5.1	Fysiske prosjekter.....	8
5.2	Holdningsskapende prosjekter.....	9
5.3	Tiltak på riks- og fylkesvei.....	10
6	Økonomi.....	10

Vedtatt av kommunestyret 14.12.2015, sak 105/15

1 Innledning

I 10-året 2005 – 2014 ble det rapportert 323 personskadeulykker i Rana kommune. 15 personer mistet livet, 31 ble alvorlig skadd og 435 ble lettere skadd.

Kommunene er gjennom nasjonal og fylkeskommunale handlingsplaner forpliktet til å ha fortløpende planer for sitt trafikksikkerhetsarbeid. Fra fylkeskommunens side er det et ufravikelig krav at kommunen har en politisk vedtatt trafikksikkerhetsplan for å komme i betraktning ved tildeling av midler.

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

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.

Generelt kan det sies at aktiv transport (gang og sykkel) er bra både for trafikksikkerhet, klima, miljø og folkehelse. Kobling mot kommunens plan for aktiv transport er derfor viktig.

Det er mange aktører 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.

2 Planforankring

2.1 Nullvisjonen

Gjennom Nasjonal Transportplan er nullvisjonen innført som overordnet prinsipp for alt trafikksikkerhetsarbeid. Visjonen medfører sterkere fokus på de alvorligste ulykkene og innebærer at ingen mennesker skal bli drept eller få varige skader på grunn av veitrafikken.



2.2 Nasjonal handlingsplan for trafikksikkerhet

Overordnede føringer for trafikksikkerhetsarbeidet i Norge blir gitt gjennom *Nasjonal tiltaksplan for Trafikksikkerhet på veg for 2014-2017*.



Kommunene har ansvar for investeringer, drift og vedlikehold av det kommunale vegnettet.

Om kommunenes trafiksikkerhetsansvar sies: «Som vegholder, har kommunen også et spesifikt ansvar for trafiksikkerhetstiltak på kommunale veger. I henhold til folkehelseloven og plan- og bygningsloven, har kommunen et generelt ansvar for å forebygge skader og ulykker lokalt. Kommunene har myndighetsområder og virkemidler som kan bidra til økt innsats i det lokale trafiksikkerhetsarbeidet. De er store arbeidsgivere og kjøpere av transporttjenester. I tillegg er de eiere av barnehager og skoler.»

2.3 Nordland fylkes trafiksikkerhetsplan

Etter vegloven har fylkeskommunen ansvar for å tilrå og samordne tiltak for å fremme trafiksikkerheten i fylket. *Nordland fylkes trafiksikkerhetsplan 2014-2017* setter rammene for dette. Planen setter konkrete mål for antallet av skadde og drepte i nordlands- trafikken. Disse mål må oppnås gjennom ulike tiltak på riks-, fylkes og kommunevei.

Om kommunenes trafiksikkerhetsansvar nevnes: «Kommunene har en svært viktig rolle i trafiksikkerhetsarbeidet og rår over mange virkemidler innenfor sitt myndighetsområde. Kommunale veger er ofte skoleveger og veger til fritidsaktiviteter, familie og venner. Kommunenes ansvar for trafiksikkerheten er derfor i stor grad knyttet til utformingen av et trygt lokalmiljø»

Nordland fylkeskommune bidrar hvert år med midler til fysiske tiltak i kommunene. Trafiksikkerhetstiltak langs skoleveg er høyt prioritert. NFTU bidrar med inntil 80 % av anleggskostnadene, kommunen må da selv bidra med de resterende 20 %.

Ut over midler til fysiske tiltak avsetter NFTU også prosjektmidler. Kommunale etater, lag og foreninger kan søke på disse midlene. Midlene kan kun brukes på prosjekter (ikke fysiske tiltak) innenfor det som er definert som fylkets satsingsområder, f.eks. holdningsskapende tiltak eller trafikantopplæring.

2.4 Forankring i kommunale planer

Rullering av TS-planen er forankret i kommunens planstrategi. Det er et vedtatt mål i Kommuneplanens Strategiske del at kommunen skal sikre en god og trygg hverdag for innbyggerne.

Foruten et åpenbart ansvar for tiltak på det kommunale veinettet legges viktige premisser for trafiksikkerheten gjennom arbeidet med

arealplanlegging og lokalisering av boliger og næringsvirksomhet. *Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging av 26.09.2014* setter rammene for slik planlegging, det står bl.a.: «Planlegging av arealbruk og transportsystem skal fremme samfunnsøkonomisk effektiv ressursutnyttelse, god trafiksikkerhet og effektiv trafikkavvikling..» Således må arealbruk, transportsystem, folkehelse og trafiksikkerhet vurderes som én helhet.

2.4.1 Strategisk plan for aktiv transport

Rana kommune har pr. 18.06.2013 vedtatt «*Strategisk plan for aktiv transport – Plan for sammenhengende gang- og sykkelvegnett i Rana*». Det pågår et arbeid med å ferdiggjøre handlingsdelen til denne planen.

Gange og sykling er transportmidler med gode effekter innen, folkehelse, miljø og trafiksikkerhet. Noen tiltak som anbefales i denne TS-planen vil derfor trolig være å gjenfinne i handlingsdelen til *Plan for sammenhengende gang- og sykkelveinett*.

2.4.2 Tidligere TS-planer

Denne planen for trafiksikkerhet er en videreføring av tidligere planer. Et gjennomgående mål har vært en reduksjon i antallet av tilskadekomne/drepte på 10 % pr år.

Måloppnåelsen har generelt vært god, dette beskrives nærmere i kap. 3.2.

Tidligere TS-planer har hatt ulike delmål samt en prioritert tiltaksliste, disse oppdateres nå som følge av gjennomføring av prosjekter og nye føringer.

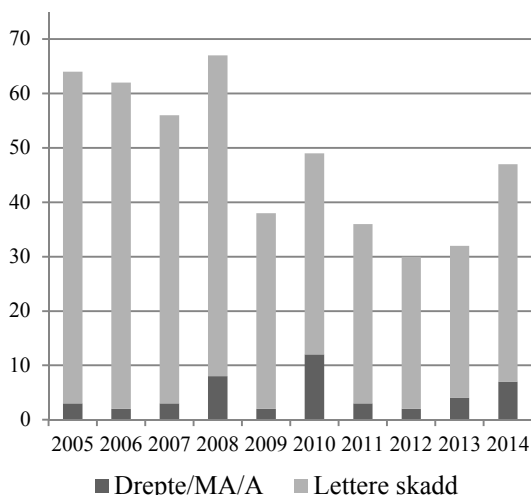
Ved tidligere rulleringer av TS-planen har fylkeskommunen påpekt at Rana kommune i for liten grad vektlegger areal- og transportplanlegging i forbindelse med relokalisering av viktige funksjoner og at de ikke blir gjort kjent med endringene.

I den forbindelse bemerkes det at Nordland fylkeskommunes sin beslutning om å samlokalisere polarsirkelen videregående skole på Mjølan ble tatt uten å ivareta slike hensyn som pekes på ovenfor. Området er heller ikke regulert for en slik samlokalisering. Nå pågår reguleringsplanarbeidet, og da vil det fra Rana kommune bli lagt vekt på nettopp slike forhold, forhold som var helt fraværende i Nordland fylkeskommunens beslutningsgrunnlag.

3 Ulykkesstatistikk

I 10-året 2005-2014 ble det rapportert 323 personskadeulykker i Rana kommune (kilde: *Nasjonal vegdatabank*). 15 personer ble drept, 31 personer ble meget alvorlig eller alvorlig skadd og 435 personer ble lettere skadd. 84 % av de tilskadekomne skyldes ulykker i gode siktforhold.

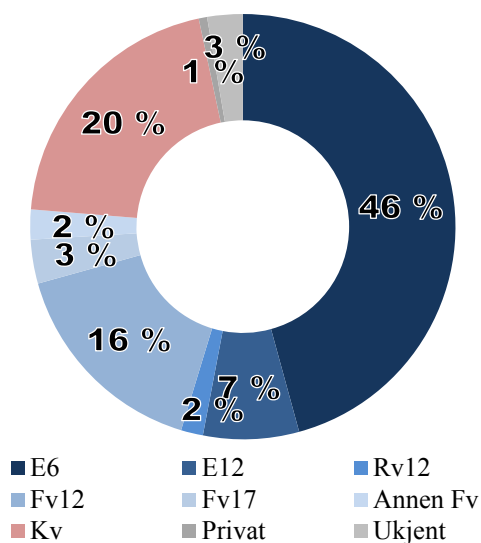
Antall skadde og drepte i Rana kommune 2005-2014



I løpet av det seneste 10-år sees en gledelig tendens til generell nedgang i antall skadde i Ranatrafikken. Altså tyder mye på at senere års TS-tiltak på riks-, fylkes- og kommuneveier har hatt den ønskede effekt.

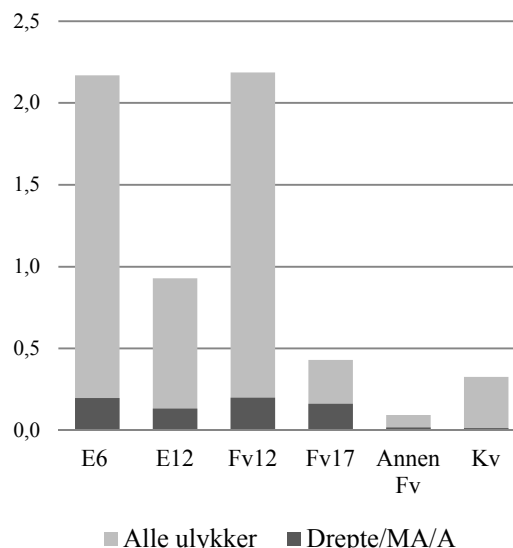
Antall drepte/alvorlig skadde er preget av enkeltbegivenheter, videre er antallet lavt. Dette gjør det vanskelig å analysere. Det må følges opp at antallet forblir lavt.

Skadde/drepte pr. vegtype i Rana kommune 2005-2014



20 % av alle tilskadekomne/drepte skyldes ulykker på Kommunale veier. Det er hhv. ca. 300 km kommunevei i Rana og ca. 330 km riks- og fylkesvei. Hvis man utelukkende betrakter antallet av alvorlig skadde og drepte skjer om lag 90 % av ulykkene på riks- og fylkesvei.

Antall ulykker pr. km vei i Rana kommune 2005-2014



Av ovenstående diagram ses det tydelig at E6 og Fv12 er de mest ulykkesutsatte veier i Rana kommune. De alvorligste ulykker inntreffer i høyest grad på riks- og fylkesvei. Det er ikke korrigert for trafikkmengde. Diagrammet viser at tiltak på riks- og fylkesveier med høy sannsynlighet vil ha den største ulykkesreducerende effekt.

Det må poengteres at Rana kommune har hverken **myndighet eller ansvar** for å iverksette tiltak på riks- og fylkesvei, men har et ansvar for å belyse og spille inn behovet for trafikk-sikkerhetstiltak på slike veier, jf. kap. 5.3.

Det bemerkes at det nå skjer en utbedring av E6 gjennom veipakke Helgeland, mens utbedringstiltak på Fv12 er fraværende for nå.

3.1 Samfunnsøkonomiske kostnader

Trafikkulykker med personskade belaster i betydelig grad samfunnet økonomisk. De samfunnsøkonomiske kostnader omfatter to komponenter:

- Realøkonomiske kostnader: Medisinske, materielle og administrative kostnader samt produksjonstap.

- Velferdseffekt: Verdien av statiske liv og lemmer, en viktig komponent for å beregne verditapet ved en ulykke.

Skadetilfelle	Kostnad 2014-kr
Drept	36 600 000
Meget alvorlig	26 830 000
Alvorlig	9 520 000
Lett	720 000

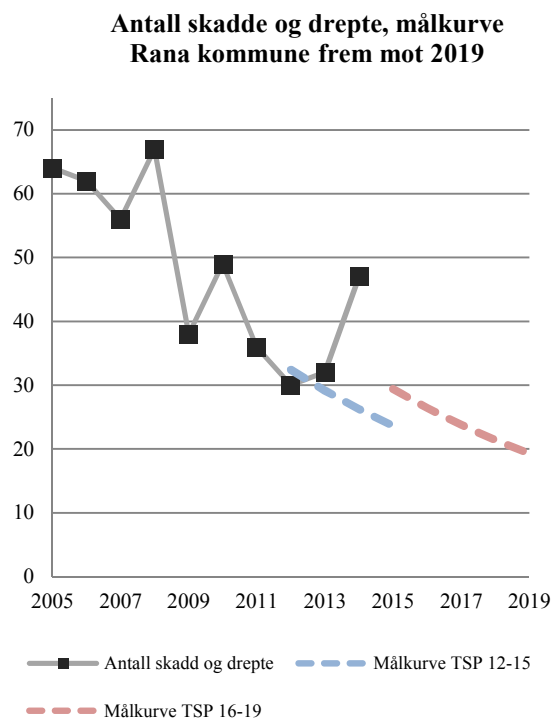
Oppregnet fra 2009-kr til 2014-kr fra TØI-rapport 1053c/2010

Gjennom 10-året 2005-2014 utgjør den samlede årlige samfunnsøkonomiske kostnad for trafikkulykkene i Rana kommune da i gjennomsnitt 117 mill. kr.

For Rana kommune sin del vil dette gjenspeile seg i bl.a. utgifter til rehabilitering, pleie og omsorg.

3.2 Måloppnåelse for tidligere TS-planer

Som nevnt i kap. 2.4.2 Har tidligere TS-planer hatt som et uttalt hovedmål å redusere antallet av tilskadekomne og drepte med 10 % årlig. Dette er et ambisiøst mål og tilsvarer en halvering av antallet av tilskadekomne og drepte ca. hvert 7. år.

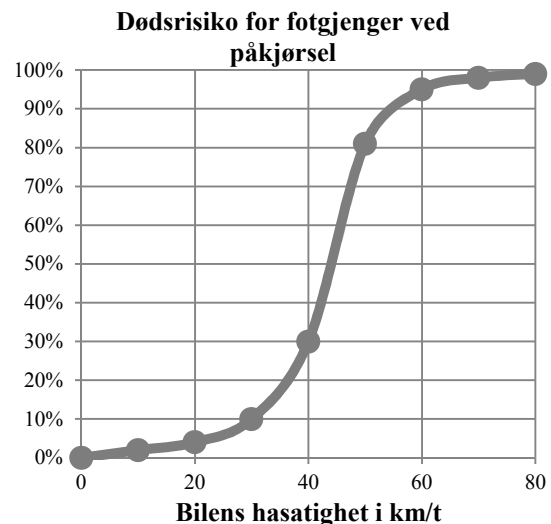


Hvis det ses bort fra 2014 registreres ganske bra måloppnåelse. Når komplett statistikk for 2015 foreligger må det naturligvis følges opp at det dårlige resultat fra 2014 ikke fortsetter.

De gode resultatene må ikke bli en hvilepute, det er viktig å opprettholde et ambisiøst mål. Den rødstiplede linje viser resultatet av en årlig nedgang i antallet av tilskadekomne på 10 %, dette med utgangspunkt i «de gode årene» 2011-2013. Med en slik målsetting må antallet av tilskadekomne/drepte ikke overstige 91 i fireårsperioden 2016-2019. Dette vil være en reduksjon på 37 % i forhold til fireårsperioden 2011-2014 hvor det var 145 drepte/tilskadekomne.

3.2.1 Fart og risiko

Tidligere versjoner av TS-planen har hatt som delmål at alle bolig- og sentrumsgater må ha en fartsgrense på 30 km/t og samleveier 40 km/t. En slik fartsgrense reduserer risikoen for alvorlige ulykker med myke trafikanter dramatisk.



Statens vegvesen HB V-128

I hovedtrekk er denne fartsgrensenedsettingen gjennomført, men det er ennå et etterslep med å få sikret alle krysningspunkter på hovedveier. Det er klart at nye boligater og samleveier må følge nevnte fartsgrenser.

Likeledes vil det bestandig være et behov for å sikre at disse fartsgrenser overholdes, dette er naturligvis en politijobb.

I mange tilfeller kan fysiske tiltak benyttes for å sikre at lave fartsgrenser overholdes. Normen gitt av Statens vegvesen tilsier at fartsdempende tiltak på veger med 30 eller 40 km/t skal settes inn dersom 15 % av kjøretøyene overskrider fartsgrensen med 5 km/t eller mer. jf. Statens vegvesen Håndbok V128 Fartsdempende tiltak. Kommunen foretar løpende trafikk- og fartsregistreringer på slike veier.

4 Visjon og Målsetting

Denne planen bygger, som nasjonale og regionale planer, på nullvisjonen. Nullvisjonen er en klargjøring av at det er moralsk og etisk uakseptabelt at folk blir drept eller hardt skadd i trafikkulykker. I tillegg utgjør ulykkene en kostnad ved trafikksystemet som vi ikke kan godta, på tross av de fordelene vegtrafikken gir. Nullvisjonen er altså både en etisk vegviser og en retningslinje for det videre trafikk-sikkerhetsarbeid.

Det er da klart at trafikk-sikkerhetsvisjonen for Rana kommune må være at **ingen skal miste livet eller bli hardt skadd i Ranatrafikken.**

For å realisere denne visjonen settes et hovedmål: **En årlig nedgang i antallet av tilskadekomne og drepte på 10 %.** Dette er en videreførelse av tidligere TS-planers hovedmål. Den tilgjengelige ulykkesstatistikk viser en generell god måloppnåelse. Med en slik målsetting vil antallet av tilskadekomne og drepte halveres hvert syvende år.

4.1 Delmål

Et steg mot oppnåelse av hovedmålet er delmål, i likhet med tidligere TS-planer nedsetter denne TS-plan følgende delmål:

1. Jobbe mot å bli *trafikksikker kommune*.
2. Oppgradering/sikring av vei, særlig rundt skolene. Eksempler på veioppgradering:
 - Skiltning/oppmerking
 - Belysning
 - Fartshumper
 - Fysisk skille

4.1.1 Trafikksikker kommune

Nordland fylkes trafikk-sikkerhetsplan 2014-2017 beskriver et mål om at 25 % av nordlandskommunene skal oppnå status som trafikksikker kommune innen 2017.

Å være trafikksikker kommune vil si å oppfylle en rekke kriterier utarbeidet av Trygg Trafikk. Flere fylker legger disse kriteriene til grunn for en godkjenningsordning for tildeling av fylkeskommunale trafikk-sikkerhetsmidler. Sentralt i prinsippet bak trafikksikker kommune er en forankring av trafikk-sikkerhetsarbeidet i kommunens øverste ledelse, dette for å sikre en sektorovergripende innsats.

Kriterier for å bli trafikksikker kommune:

1. Kommunen har forankret ansvaret for trafikk-sikkerhetsarbeidet hos ordfører og rådmann. Delansvar kan ligge hos den enkelte etatsleder.
2. Kommunen har et utvalg med ansvar for trafikk-sikkerhet.
3. Kommunen har innarbeidet trafikk-sikkerhet i HMS/internkontrollsystemet som inneholder regler for reiser og transport i kommunens regi, og ved kjøp av transporttjenester.
4. Kommunen har oppdatert oversikt over trafikkulykker og trafikkuhell (materiell-skader) i kommunen.
5. Kommunen har en trafikk-sikkerhetsplan som er forankret i fylkets trafikk-sikkerhetsplan. Planen har rullerings- og rapporteringsrutiner. Planen ivaretar både holdningsbearbeidende/trafikantrattede- og fysisk tiltak.
6. Kommunen har innarbeidet kriteriene/sjekklistene for kommunens sektorer (HR, barnehage, skole, kultur, helse og vei).
7. Kommunen påvirker lag og foreninger til å innarbeide regler for trafikk-sikkerhet i sin virksomhet.

Rana kommune oppfyller nå få av disse kriteriene. Især punktene 3, 6 og 7 er pr. i dag dårlig ivaretatt. I forbindelse med rulleringsarbeidet av denne plan har punktene 4 og 5 blitt ganske godt ivaretatt.

Det må likevel poengteres at det gjenstår en stor og sektorovergripende jobb for å bli godkjent som trafikksikker kommune innen 2017, og at det kanskje ikke rekkes. Likevel vurderes det som svært gunstig å jobbe mot en fremtidig godkjenning.

4.1.2 Oppgradering infrastruktur

Med ulike typer av allerede kjente og lavteknologiske virkemidler kan kommunen øke trafikk-sikkerheten, især for myke trafikanter. Følgende virkemidler må alltid vurderes ved særlig farlige punkter eller strekninger:

Skiltning og oppmerking av fotgjengerpassasje må vurderes etter *Statens vegvesen Håndbok V127 Gangfeltkriterier*. Rana kommune må tilstrebe at alle krysningspunkter er forskriftmessig sikret og vedlikeholdt.

Det må her poengteres at fotgjengerfelter i sig selv ikke er et trafikk-sikkerhetstiltak, men et fremkommelighetstiltak.

Belysning må vurderes etter *Statens vegvesen Håndbok V124 Teknisk planlegging av veg- og tunnelbelysning*. I forbindelse med ovenstående tema om gangfelt må det nevnes at det må etableres intensiv- eller forsterket belysning ved gangfelt.

Fartshumper må vurderes etter *Statens vegvesen Håndbok V128 Fartsdpende tiltak*. Fartshumper kan, ev. i kombinasjon med ovenstående tiltak, være et godt virkemiddel for å oppnå sikre passasjemuligheter for myke trafikanter.

Fartshumper kan utelukkende etableres der det ikke forhindrer tilfredsstillende vedlikehold av veien eller vesentlig forringer fremkommeligheten for busstrafikk på vinterstid.

Fysisk skille mellom biltrafikken og myke trafikanter er den mest ytterliggående virkemiddel som finnes for å sikre myke trafikanter. Fysisk skille kan enten oppnås ved gjerde (autovern, alternativ høy kantstein) eller ved å legge traséer for gange og sykling i andre korridorer end biltrafikken. Hvis bil- og gang-/sykkelvei plasseres såpass langt fra hverandre oppnås også økte rekreative kvaliteter.

4.1.3 Sikring av skolevei

I *Nordland fylkes trafikksikkerhetsplan 2014-2017* beskrives hvorledes det tillegges kommunene et særlig ansvar for å sikre skoleveier. Likeledes er det ved tildeling av fylkeskommunale trafikksikkerhetsmidler en høy prioritering av tiltak som øker trafikksikkerhetet rundt skoler.

I planperioden skal kommunen se til at den fysiske utforming av skoleveier tilfredsstillende alle dagskrav. Virkemidlene listet herover må i særlig grad benyttes rundt skolene i kommunen.

Som et steg i retning mot å bli godkjent som trafikksikker kommune må samtlige skoler og barnehager oppfylle kriteriene stilt av Trygg Trafikk. Disse kriteriene er bl.a. rutiner for å ivareta sikkerhet på turer i skoleregi, en trafikkansvarlig lærer/pedagog. Et kriterium/sjekklistepunkt er karlegging av risikofaktorer såsom krysningspunkter, belysning, vegetasjon, parkering mm.

5 Handlingsdel

Handlingsdelen til denne TS-planen deles inn i fysiske og holdningsskapende prosjekter.

5.1 Fysiske prosjekter

Gang- og sykkelvei langs Brennåsveien.

For nåværende planlegges nytt boligfelt i Brennåsen øst for Gruben. Reguleringsplan er under arbeid. Det stilles som rekkefølgekrav at det etableres gang- og sykkelvei langs Brennåsveien.

Nordland fylkeskommune kommer ikke til å bidra med TS-midler til dette prosjektet da det betraktes som en integrert del av det kommunale utviklingsprosjekt i Brennåsen.

Sikring rundt skoler og barnehager

Følgende punktsikringer på kommunale veier rundt skoler og barnehager prioriteres:

- Oppstramming av bringe-/henteparkering ved Ytteren skole og sikring av skolevei, særlig fotgjengerkryssinger av Langdalen.
- Ny bringe-/henteløsning ved Revelheia barnehage. Dagens løsning i Skolealleen og Revelheigata skaper usikker skolevei til Gruben skole.
- Fortau i Toranesgata. Toranesgata er viktig skolevei til Lyngheim skole og Mo ungdomsskole
- Skoleveg fra Fv12 opp til Utskarpen skole. Det etableres nå nytt busstopp ved Fv12. NFK har i 2016 tildelt dette prosjektet 1 mill. kr. Rana kommune bidrar med samme beløp.

Gamle Nesnaveg fra Stenneset til Fv12.

NFK bygger gang- og sykkelvei langs Fv12 fra kryss Gamle Nesnaveg mot Alteren. Gamle Nesnaveg påtenkes å fungere som sykkeltrase for Fv12 mellom Båsmoen og den nye gang- og sykkelvei. Kommunen prioriterer dette prosjektet, men forventer at fylkeskommunen vil bidra til finansieringen, jf. kap. 5.3

Følgende fysiske prosjekter inngår i planen på uprioritert bruttoliste:

- Oppgradering av gater på Gruben: Storgata, Svenskveien og Revelbakken. Dette må ses i sammenheng med og Grusveien/Storsandalsveien samt lyskryss på E6 og overordnet adkomstløsning til Gruben.
- Skoleveien fra Nerdal til Dalselv skole.

- Flytting av lærerparkering ved Selfors skole
- Gang- og sykkelvei til Hammeren.
- Opparbeidelse av Nordlandsveien som miljøgate.

5.2 Holdningsskapende prosjekter

Denne TS-planen inneholder prosjekter/tiltak av ikke-fysisk karakter. Flesteparten av disse tiltak er foreslått i denne planen med henblikk på å arbeide mot en fremtidig godkjennelse som *trafikksikker kommune*.

Skoler og barnehager

Alle skoler og barnehager skal implementere retningslinjer i samsvar med Trygg Trafikk sin veileder for trafikksikker skole/barnehage:

Trafikksikker barnehage:

- Trafikkopplæring integreres som en del av barnehagens omsorgs- og opplæringsarbeid og nedfelles i barnehagens årsplan.
- Det stilles krav til busselskap og drosjer om belter og trafikksikker atferd ved kjøp av transporttjenester.
- Ansatte kjenner rutiner for håndtering av uforutsette faresituasjoner og hendelser på turer.
- Barnehagen har utarbeidet rutiner for å ivareta sikkerheten på turer til fots, med bil eller buss
- Barna lærer enkle trafikkregler for fotgjengere.
- Barna lærer om sikring i bil, sykkelhjelm og refleks.
- Rutiner for å ivareta barnas sikkerhet ved barnehagens parkeringsplass og port gjennomgås årlig med foreldre og ansatte.
- Det stilles "krav" til foreldre om å sikre barn på vei til og fra barnehagen.
- Trafikksikkerhet og trafikkopplæring er et integrert tema på foreldremøter.
- Foreldre involveres i barnehagens trafikksikkerhetsarbeid.

Trafikksikker skole:

- Skolen har en plan for å ivareta elevenes sikkerhet til og fra skolen, enten de går, sykler eller blir kjørt.
- Skolen har utarbeidet rutiner for å ivareta sikkerheten på turer til fots, på sykkel, i bil/buss eller med kollektivtransport i skolens regi.

- Skolen har gode rutiner for at planene blir fulgt av de ansatte og har en trafikkansvarlig lærer.
- Skolen har integrert trafikkopplæring i lokal læreplan/ årsplan i tråd med Kunnskapsløftets kompetansemål.
- Skolen legger til rette for at det blir gjennomført god trafikkopplæring (for eksempel ved innkjøp av materiell eller kursing av ansatte).
- Skolens læreplan for trafikk er årlig tema på foreldremøte.
- Foreldre blir involvert i skolens trafikksikkerhetsarbeid for eksempel gjennom Foreldrenes arbeidsutvalg (FAU). På møte den 14.12.2015 vedtok kommunestyret å tilføye et punkt til Trygg Trafikk sin sjekkliste for trafikksikker skole:
- Foreldre oppfordres til å la elevene gå til og fra skolen der skoleveien vurderes som trygg.

Rulleringsrutine

Det legges med denne TS-planen opp til en fireårig rulleringsperiode. Rulleringsarbeidet av denne plan ble påbegynt sommeren 2015, dette var for sent, det anbefales at utarbeidelsen av neste TS-plan (2020-2023) påbegynnes vesentlig tidligere, ikke senere enn høsten 2018.

Likeledes foreslås det et årlig møte når samlet ulykkesstatistikk fra året foreligger. På et slikt møte kan samtlige personskaulykker i kommunen gjennomgås. Videre finnes det gjennom kommunens budsjett, årlig rullerte investeringsplan og avdelingenes årlig rullerte virksomhetsplaner en løpende oppdatering av prioriterte tiltak.

Transportpolicy i kommunen.

Rana kommunes virksomhet medfører et stort trafikkarbeid. Dette trafikkarbeid skjer både i kommunens egne kjøretøyer, men i utpreget grad også i private biler. Videre kjøper kommunen transporttjenester fra eksterne aktører.

Det er viktig at kommunen går foran som et godt eksempel, og setter fokus på trafikksikkerhet i forbindelse med kommunens virksomhet.

Derfor anbefales det at det i planperioden vedtas en transportpolicy i kommunen. En slik policy kan sette fokus på:

- Sjøfæropplæring og trafikksikker kjøremåte

- Kjøretøyenes tekniske stand
- Trafikksikkerhetskrav ved kjøp av tjenester

• Krav om kollektivreise hvis dette er mulig
Denne transportpolicyen må følges i alle kommunens avdelinger.

Trafikksikkerhet i lag og foreninger.

Det foregår et betydelig transportarbeid i kommunens lag og foreninger.

Kommunen ønsker å bevisstgjøre lag- og foreningsledere på det ansvaret de har for å legge til rette for trafikksikker transport til og fra ulike stevner, samlinger, kamper etc. Det skal utarbeides en mal som lag/foreninger kan tilbys som hjelp.

5.3 Tiltak på riks- og fylkesvei

Om lag 75 % av alle personskader det seneste 10-året i Rana kommune er inntruffet på riks- eller fylkesvei.

Kommunen mener at følgende trafikksikkerhetsprosjekter på riks- og fylkesvei bør prioriteres i planperioden:

G/S-vei på strekningen langs Gamle Nesnaveg vil fortsatt mangle når fylkeskommunens planlagte tiltak er fullført. På strekningen er det ikke planlagt bygging G/S-vei langs Fv12 ettersom en har regnet med at slikt tilbud kan etableres langs den parallelle kommunale vegen. G/S-vei på strekningen er en forutsetning for å åpne for ny boligbygging langs Gamle Nesnaveg. Kommunen er positiv til å samarbeide med fylkeskommunen om anlegg av G/S-vei på strekningen. Kommunen understreker fylkeskommunens ansvar for bygging av G/S-vei langs viktige innfartsveger til byer og tettsteder. Fylkeskommunen forventes å bidra til finansiering av G/S-vei langs den kommunale vegen – så fremst en slik løsning anses tilstrekkelig for den aktuelle fylkesvegstrekningen.

Brua over Ranelva i Skonseng binder bygda sammen og er en viktig skolevei. Brua er gammel og har bare en kjørebane. Det er G/S-veg på begge sider, men ikke på selve brua, brua er således en flaskehals.

Rana kommune mener det må anlegges en ny bru som ivaretar myke trafikanters sikkerhet, det er stort politisk engasjement for dette.

Fv12 over Bustneslia har en dårlig veigeometri. Dette kombinert med høy andel

næringstransport med tunge kjøretøyer gir dårlig trafikksikkerhet.

Rana kommune mener ny veiløsning her er viktig for å øke trafikksikkerheten på Fv12.

Mjølankrysset (Fv12) ved ny samlokalisert polarsirkelen videregående skole tilfredsstillende trolig ikke fremtidig behov. Dette antas avklart gjennom igangværende reguleringsplanprosess. Kryssutbedring kan stilles som rekkefølgekrav.

Videre vil Rana kommune påpeke behovet for nye G/S-veger:

Langs E12 til Helgeland lufthavn

Langs E6 i Svordalen

Langs E6 mellom Selfors og Åenget

Langs E6 mellom Mo og Dalselv

Foreslåtte prosjekter på riks- og fylkesvei er også gitt som innspill til Regional Transportplan 2017-2028.

6 Økonomi

Kostnadene for de anbefalte fysiske tiltak vil trolig variere mellom få tusen kroner til mange millioner kroner for etablering av f.eks. gang- og sykkelvei langs Brennåsveien.

I budsjettet til bydrift er det fra 2016 foreslått avsatt 750.000 kr til TS-tiltak. Disse midler kan med hell og dyktighet bli til 3,75 mill. kr med tilskudd fra Nordland fylkeskommune.

Bydrift har gitt klar tilbakemelding at det ikke er rom i veivedlikeholdelsesbudsjettet til ytterligere trafikksikkerhetstiltak. Dersom større prosjekter skal gjennomføres er det således nødvendig med spesifikt avsatte midler.

Det er i denne planen (i motsetning til tidligere TS-planer) ikke estimert anleggskostnader for anbefalte tiltak, dette grunnet stor usikkerhet i slike estimater. Bydrift melder at anleggskostnadene for veiprosjekter de seneste årene har økt voldsomt.

Det må selvsagt estimeres kostnader for de enkelte prosjektene i den innledende prosjektfase og i forbindelse med søknad av fylkeskommunale tilskudd.

Kostnadene forbundet med holdningsskapende tiltak er likeledes svært vanskelige å estimere.

Typisk vil kostnadene til slike tiltak fordeles i kommunens avdelinger og bli en del av den vanlige ressursbruk i avdelingene.

I denne planen er det foreslått at kommunen skal jobbe mot en fremtidig godkjenning som *trafikksikker kommune*. En del av arbeidsbyrden i en slik prosess kan trolig tas internt i kommunen allerede, men det står klart at hvis kommunen for alvor ønsker å fremskynde prosessen må det også her avsettes midler.