



Trafikksikkerhetsplan 2015-2018



Foto: Erlend Haarberg

Dønna kommune

Vedtatt av
Kommunestyret i sak 43/15
23.6.2015
Arkivsak 15/323

Innhold

| | |
|---|----|
| 1. Forord | 3 |
| 2. Sammendrag | 3 |
| 3. Innledning | 3 |
| 3.1 Historikk | 3 |
| 3.2 Organisering av trafikksikkerhetsarbeidet i Dønna kommune | 3 |
| 3.3 Samarbeidspartnere | 4 |
| 4. Bakgrunn | 4 |
| 4.1 Nasjonal transportplan 2014-2023 | 4 |
| 4.2 Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2014-2017 | 4 |
| 4.3 Nasjonal sykkel- og gåstrategi 2010-2019 | 5 |
| 4.4 Nordland fylkeskommune | 5 |
| 5. Ulykkessituasjonen / -utviklingen i Dønna kommune | 7 |
| 5.1 Analyse av ulykkene | 7 |
| 5.2 Trafikkulykker og samfunnsøkonomiske kostnader..... | 9 |
| 6. Trafikksikker kommune | 10 |
| 7. Mål og strategi for trafikksikkerhetsarbeidet i Dønna kommune..... | 10 |
| 7.1 Visjon | 10 |
| 7.2 Mål | 11 |
| 8. Vegsystemer, vegeiere og utfordringer i kommunen | 11 |
| 9. Tiltak | 11 |
| 9.1 Dønna som trafikksikker kommune | 11 |
| 9.2 Kompetanseheving | 13 |
| 10. Økonomi | 14 |
| 11. Evaluering, rullering..... | 14 |

Vedlegg 1 Handlingsplan fysiske tiltak [Er ikke utarbeidet for 2015]

Vedlegg 2 Tiltak i trafikksikkerhetsplanen med ansvarlig for gjennomføring

Vedlegg 3 Trafikksikker kommune konseptet

Vedlegg 4 Statistikk forsikringskader i perioden 2010 – 2014

Vedlegg 5 Tilstandsmål

Vedlegg 6 Oversikt over uprioriterte fysiske trafikksikkerhetstiltak [Er ikke utarbeidet for 2015]

1. Forord

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

Trafikksikkerhetsplanen 2015 – 18 vil danne grunnlaget for videreføring av trafikksikkerhetsarbeidet i Dønna kommune.

Formannskapet behandlet 24.03.15 en rullering av tidligere trafikksikkerhetsplan, for å kunne søke om trafikksikkerhetsmidler for fysiske tiltak i planperioden.

Handlingsplan for fysiske trafikksikkerhetstiltak er vedlagt trafikksikkerhetsplanen. De prioriterte tiltak skal innarbeides med kommunal egenandel i de årlige økonomiplan- og budsjett slik at det årlig kan søkes om fylkeskommunale trafikksikkerhetsmidler.

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.

Dønna kommunestyre behandlet planforslaget i og fattet følgende vedtak:

.....

2. Sammendrag

Denne planen representerer en ny måte å organisere det kommunale trafikksikkerhetsarbeidet på i Dønna kommune. Planen bygger på «Trafikksikker kommune»-konseptet. Den er forankret hos rådmannen og alle kommunale instanser er involvert i gjennomføring av tiltak.

Planen tar utgangspunkt i de nasjonale og fylkeskommunale føringene for trafikksikkerhetsarbeidet, og målsetningen i kapittel 7 gjenspeiler den trafikkulykkesutviklingen vi kan se på nasjonalt nivå.

Tiltakene for planperioden er beskrevet i planens kapittel 9. Handlingsplan for eventuelle fysiske tiltak skal årlig rulleres. Planen har i tillegg et økende fokus på forebyggende og holdningsskapende trafikksikkerhetsarbeid, utviklet gjennom et tverrfaglig arbeid i hele kommunen.

3. Innledning

3.1 Historikk

Trafikksikkerhetsplaner i Dønna kommune har hatt som mål å være et styringsverktøy for et målrettet trafikksikkerhetsarbeid i kommunen. De største utfordringene har vært forankring i alle kommunens ledd, samt finansiering av tiltak.

3.2 Organisering av trafikksikkerhetsarbeidet i Dønna kommune

Trafikksikkerhetsarbeidet i Dønna kommune er forankret hos rådmannen. Ansvaret for prosessen med å utarbeide en ny trafikksikkerhetsplan for perioden 2015 – 2018 er tillagt rådmannens stab v/fokehelsekoordinator. Tradisjonelt har dette ansvaret vært lagt til teknisk avdeling, men kommunen ser det som viktig å forankre arbeidet hos rådmannen for å synliggjøre at alle kommunens sektorer må ta sin naturlige del av ansvaret. Det er av avgjørende betydning for arbeidet at den enkelte enhetsleder sørger for at egne tiltak i planen blir gjennomført.

Det tverrfaglige trafikksikkerhetsutvalget skal bestå av folkehelsekoordinator og representanter fra teknisk avdeling og skolesektoren.

Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet og Nordland fylke trafikksikkerhetsplan 2014-2017 er nylig ferdigstilt. Mange av tiltakene i denne planen er derfor en videreføring av nasjonale og fylkeskommunale forventninger til det kommunale trafikksikkerhetsarbeidet. Dette er med på å sikre den «røde tråden» i arbeidet, fra nasjonalt til kommunalt nivå.

3.3 Samarbeidspartnere

Planen er utviklet gjennom et tverrfaglig samarbeid mellom etatene i kommunen. Arbeidsgruppen i kommunen har bestått av rådmann, kommunalsjef 2, teknisk sjef, avdelingsingeniør teknisk avdeling og folkehelsekoordinator. Nordland fylkeskommune og Trygg Trafikk har også vært gode samarbeidspartnere. Trygg trafikk har bistått med verdifulle bidrag i utarbeidelsen av planen – herunder råd, veiledning, kursing og materiell. Planen er sendt til høring i alle kommunens etater. I tillegg er planen sendt til høring hos Politiet og Statens vegvesen.

4. Bakgrunn

Trafikksikkerhetsplanen i Dønna kommune er et politisk styringsdokument som skal sikre et målbevisst og helhetlig arbeid med trafikksikkerhet. Videre presenteres nasjonale og fylkeskommunale planer som har vært sentrale i utarbeidelsen av denne planen.

4.1 Nasjonal transportplan 2014-2023

Regjeringens mål for planperioden er å redusere antall drepte og hardt skadde med minst en tredel i 2020. Dette innebærer at nasjonalt skal tallet reduseres til maksimalt 775 drepte og hardt skadde i 2020.

Byer og tettsteder bør bli mer tilrettelagt for gange, bl.a. ved at fotgjengere prioriteres i planlegging etter plan- og bygningsloven. Det bør legges særlig vekt på å utvikle trygge, sikre og attraktive skoleveger i 2 km radius rundt skoler.

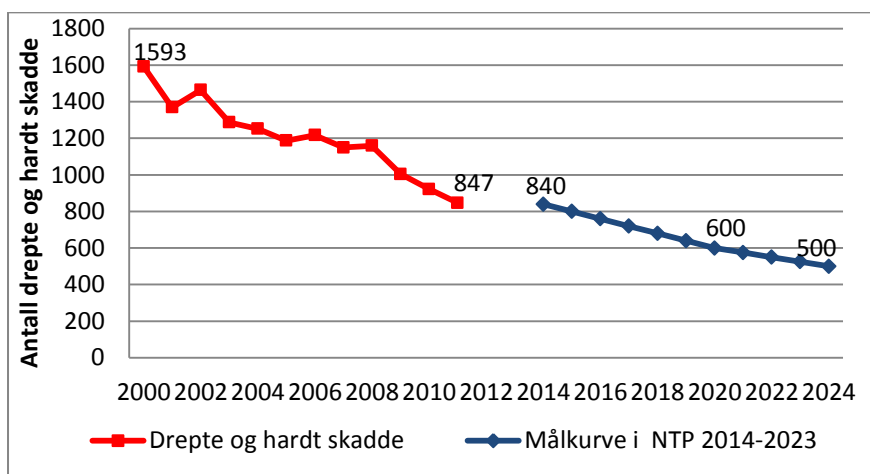
Målet om å få flere til å gå og sykle må følges opp med tiltak for trafikksikkerhet rettet mot disse trafikantene. Sikring av krysningspunkter for fotgjengere gjennom etablering av planfrie krysningspunkt og sikring av gangfelt samt fartsgrenser er et viktig virkemiddel i likhet med fysiske utbedringer av kryss og sikring av krysningspunkter

4.2 Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2014-2017

Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2014-2017 er utarbeidet av Statens vegvesen, politiet, Helsedirektoratet, Utdanningsdirektoratet, Trygg Trafikk, fylkeskommunene og syv storbykommuner. I tillegg har 19 interesseorganisasjoner gitt innspill til planen. Planen bygger på Nasjonal transportplan 2014–2023.

Tiltaksplanen er bygd opp omkring en strategi bestående av fire nivåer: nullvisjonen, etappemål, tilstandsmål (se vedlegg 5) og tiltak. Det vil være en naturlig konsekvens i det fylkeskommunale og kommunale trafikksikkerhetsarbeidet å videreføre og forsterke de nasjonale tilstandsmålene. Det vil være en naturlig konsekvens i det fylkeskommunale og kommunale trafikksikkerhetsarbeidet å videreføre og forsterke de nasjonale indikatormålene.

Utvikling i antall drepte og hardt skadde i Norge – registrert situasjon og mål for utviklingen fram til 2024



Målkurven viser Regjeringens ambisjon for hvor raskt vi skal nærme oss nullvisjonen. Etappemålet er ambisiøst og forutsetter en målrettet innsats fra alle aktørene i trafiksikkerhetsarbeidet.

4.3 Nasjonal sykkel- og gåstrategi 2010-2019

Sykelstrategien har som hovedmål: Sykkeltrafikken i Norge skal utgjøre minst 8 prosent av alle reiser i 2023. I tillegg er det satt opp følgende delmål:

- Fremme sykkel som transportform, sykkeltrafikken i byer og tettsteder skal doubles.
- Bedre framkommelighet og trafiksikkerhet for syklister
- 80 prosent av barn og unge skal gå eller sykle til skolen.

4.4 Nordland fylkeskommune

4.4.1 Handlingsplan folkehelsearbeid 2013- 2017

Nordland fylkes handlingsplan for folkehelsearbeid (2013-2017) har et eget resultatområde (6): «Sikkerhetsfremmende og skadeforebyggende arbeid» Sikkerhetsfremmende og skadeforebyggende tiltak kan iverksettes på flere arenaer: i barnehager og skoler, i fritid og trafikk, i arbeidsliv, hjem og i nærmiljø. Folkehelseloven pålegger kommunen et ansvar for å påvirke til bedre helse, økt fysisk aktivitet samt å forebygge ulykker. Det presiseres også i loven at dette arbeidet skal være tverrsektorielt.

Trafikkulykker er den største helsetrusselen for barn og unge og er en av de største forbrukere av helsetjenester. Det er av den grunn naturlig at kommunens trafikkulykkesforebyggende arbeid blir en del av kommunens folkehelsearbeid.

4.4.2 Nordland fylkes trafiksikkerhetsplan 2014-2017

Handlingsplanen kan lastes ned i sin helhet på følgende nettside:

<http://www.nfk.no/Filnedlasting.aspx?MId1=559&FilId=7361>

Under presenteres et utvalg av tiltak fra handlingsplanen.

Organisatoriske tiltak:

- Stimulere kommunene i Nordland til å implementere kriteriene for «Trafikksikker kommune»
- Bistå de kommuner som ønsker å utvikle sitt kommunale trafikksikkerhetsarbeid i tråd med FTUs anbefalinger gjennom veiledning, materiell og økonomisk bistand
- Mål: 25 prosent «Trafikksikre kommuner» i Nordland innen utgangen av 2017
- Mål: 50 prosent av barnehagene og skolene i Nordland skal tilfredsstillere kravene til Trafikksikker skole / barnehage innen utgangen av 2017.

Vegtiltak:

- Gi økonomisk bistand til de skolene som aktivt påvirker til mindre foreldrekjøring inn til skolens område.
- Stimulere de kommunene som ønsker å påvirke til at flere barn og voksne bruker sykkel eller gange som transportmiddel framfor bruk av motoriserte kjøretøy.
- Sikre soner rundt skolene – I forslag til nasjonal transportplan 2017 - 20 s. 157 står følgende: ”Målet om å få flere til å gå og sykle må følges opp med tiltak for trafikksikkerhet rettet mot disse trafikantene”. Fylket vil bl.a. gjennom økonomiske tilskudd, stimulere kommunene til å prioritere arbeidet med å sikre områdene rundt skolene i en radius av 2 km.

Trafikantiltak:

- Trafikk som valgfag på ungdomstrinnet – Fylket vil i perioden stimulere kommuner til å gi tilbud om trafikk som valgfag gjennom informasjon og økonomisk støtte til videreutdanning av lærere slik at de oppnår de formelle kompetansekrav til å tilby valgfaget som trafikalt grunnkurs.

4.4.3 Handlingsprogram for aktiv transport 2013-2016

Utarbeidelsen av Nordland fylkeskommunes Handlingsprogram for aktiv transport ble vedtatt under fylkestingets behandling av Transportplan Nordland. Begrepet aktiv transport er relativt nytt og omfatter alle reiser og transport som uansett skal gjennomføres, gjennomføres for egen kraft gjennom gåing, sykling m.m.

Handlingsprogrammet er utarbeidet med utgangspunkt både nasjonal og regional politikk og føringer samt kunnskapsbaserte data om det fysiske aktivitetsnivået blant både barn og voksne, reisevaner i Nordland, klimautfordringer m.m.

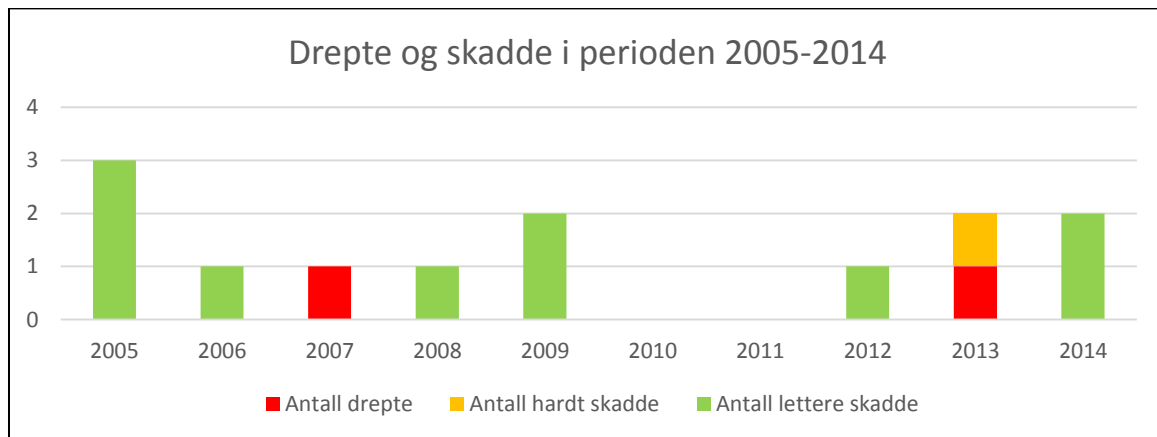
Hovedmålet er at aktiv transport skal være det foretrukne og enkle transportmiddelet på kortere avstander.

5. Ulykkesituasjonen / -utviklingen i Dønna kommune

Trafikkulykker er hendelser som hvert år medfører lidelser både for den som utsettes for en trafikkulykke og for pårørende. I tillegg koster trafikkulykker samfunnet flere millioner kroner hvert år. Grafene nedenfor gir et bilde av ulykkesutviklingen i Dønna kommune og hvor på veinettet ulykkene skjer.

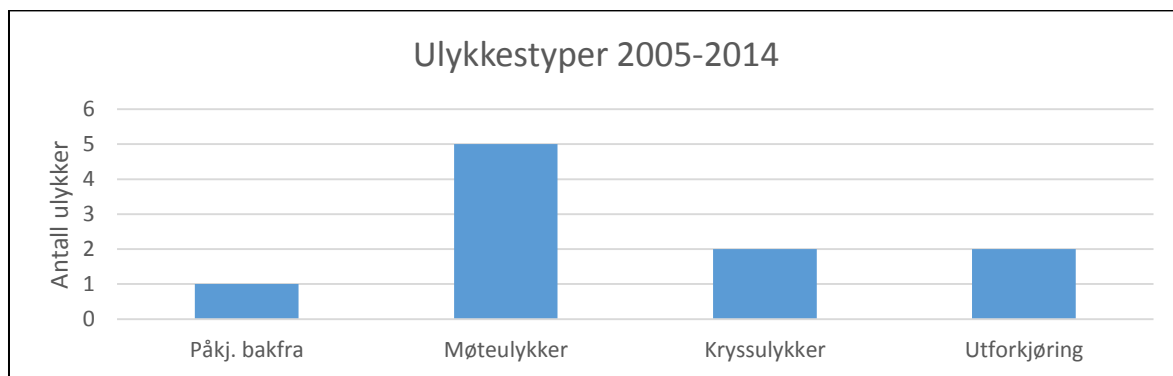
5.1 Analyse av ulykkene

I resten av landet ser vi en markant nedgang i antall ulykker mens det i Dønna kommune ser ut til at antall ulykker med personskader ikke har endret seg.



Figur: Oversikt over antall drepte, hardt skadde og lettere skadde i perioden 2005-2014.

Den dominerende ulykkestypen i Dønna er møteulykker.



Figur: Oversikt over ulykkestyper i Dønna kommune i perioden 2005-2014

Fylkesveiene er mest ulykkesutsatt, samtidig ser vi også at det skjer ulykker på kommunale vegger.

| Veg | Ulykker | Drepte | Hardt skadde | Lettere skadde |
|-------|---------|--------|--------------|----------------|
| FV189 | 1 | | | 3 |
| FV809 | 5 | 1 | | 5 |
| FV828 | 2 | 1 | | 1 |
| KV | 2 | | 1 | 1 |

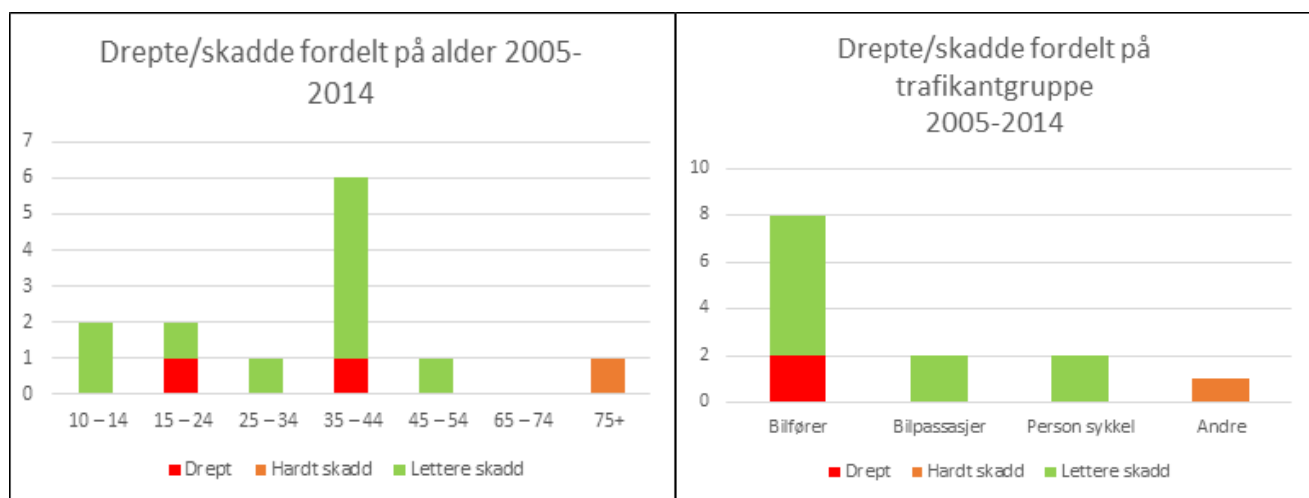
Tabell: Skadde/drepte i perioden 2005-2014 fordelt på vegnettet i Dønna kommune



Figur: Kart som viser hvor ulykkene har skjedd og omfanget av ulykkene i perioden 2005-2010.

Rød: Ulykke med dødsfall, Gul: Ulykke med hardt skadd, Grønn: Ulykke med lettere skadd

Det er voksne i alderen 35-44 år som er mest ulykkesutsatt. I aldersgruppen 15-24 år, 35-44 år og 75+ har det vært ulykker med alvorlig utfall. Bilførere og -passasjerer utgjør over 75 prosent av alle drept og skadde i perioden, mens «myke» trafikanter (inkl. moped) utgjør i underkant av 25 prosent.



Figur: Skadde/drepte i Dønna kommune fordelt på alder i perioden 2005-2014

Figur: Skadde/drepte i Dønna kommune fordelt på trafikantergruppe i perioden 2005-2014

I perioden 2010-2014 var det registrert 488 ulykker med bare materielle skader i Dønna kommune. Forsikringsutbetalingene for disse ulykkene var totalt 7,5 millioner kroner (se vedlegg 4 for nærmere beskrivelse av årsak).

| Forsikringskader 2010-2014 | Antall | Erstatningsbeløp (NOK) |
|-----------------------------|------------|------------------------|
| Personbil m.v. (under 3,5t) | 446 | 6 420 000 |
| Lastebil m.v. (over 3,5t) | 9 | 467 000 |
| Buss (over 3,5t) | 9 | 0 |
| Moped | 9 | 48 000 |
| Lett motorsykkel | 0 | 0 |
| Tung motorsykkel | 0 | 0 |
| ATV | 0 | 0 |
| Snøscooter | 2 | 42 000 |
| Andre kjøretøyer | 12 | 530 000 |
| Totalt | 488 | 7 507 000 |

Tabell: Antall forsikringskader og erstatningsbeløp i Dønna kommune i perioden 2010-2014

5.2 Trafikkulykker og samfunnsøkonomiske kostnader

De ulykkeskostnadene som i dag brukes i blant annet nytte-/kostnadsanalyser er beregnet av Transportøkonomisk institutt (TØI) og omfatter medisinske kostnader, produksjonsbortfall, materielle kostnader, administrative kostnader og verdsetting av velferdstap ved trafikkulykker. Kostnadene ved vegtrafikkskader i 2014-priser, regnet pr. skadet person, er vist nedenfor. Kostnadstallene for personskader gjelder pr. politirapporterte skadet person. Ved beregning av kostnadene er det tatt utgangspunkt i de politirapporterte ulykkene. Kostnadene

er imidlertid justert opp på bakgrunn av underrapportering slik at enhetskostnadene gjelder for alle skader, både de som politi rapporteres og de urapporterte.

| Skadekostnader 2005-2014 | | | |
|---------------------------------|------------------|----------------|----------------------|
| | Enhetspris (NOK) | Antall i Dønna | Skadekostnader (NOK) |
| Drept | 35 600 000 | 2 | 71 200 000 |
| Meget alvorlig skadd | 26 830 000 | 0 | 0 |
| Alvorlig skadd | 9 520 000 | 1 | 9 520 000 |
| Lettere skadd | 720 000 | 10 | 7 200 000 |
| Sum | | | 87 920 000 |

Om vi tar utgangspunkt i at trafikkuulykkene i Dønna kommune de neste ti år skjer i samme omfang som forrige tiårsperiode, vil de samfunnsøkonomiske kostnadene i dette perspektivet beløpe seg til 87 920 000 NOK. For Dønna kommune vil dette blant annet gjenspeile seg i økte utgifter til rehabilitering samt økte ressurser til pleie og omsorg.

6. 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 skal være et verktøy for å kvalitetssikre kommunens trafikksikkerhetsarbeid. Dønna kommune har satt seg som mål å oppfylle alle kriteriene og gjennom en fylkeskommunal godkjenningsordning bli erklært som «Trafikksikker kommune» innen utgangen av 2018.

Vedlegg 3 gir en grundigere innføring i Trafikksikker kommune-konseptet.

7. Mål og strategi for trafikksikkerhetsarbeidet i Dønna kommune

7.1 Visjon

Dønna kommunes visjon i trafikksikkerhetsarbeidet skal være en nullvisjon. Det betyr at vi har en visjon om et transportsystem der ingen blir drept eller hardt skadd i trafikken. Denne nullvisjonen danner også grunnlaget for alt trafikksikkerhetsarbeidet nasjonalt som er forankret i Nasjonal transportplan 2010-2019. I tillegg vil vi satse på holdningsskapende arbeid hvor vi også vil jobbe mot en nullvisjon når det gjelder holdninger: Ingen kjører uten bilbelte, ingen sykler uten sykkelhjelm, ingen går ute i mørket uten refleks, ingen kjører i ruspåvirket tilstand og ingen kjører for fort.

Nullvisjonen er en visjon og ikke et mål, og skal være noe å strekke seg etter.

7.2 Mål

I Nasjonal Tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg er det satt opp en rekke tilstandsmål (se vedlegg 5) formulert som måltall. For å nå disse målene må det iverksettes tiltak.

Dønna kommune 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, 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.

Der hvor det er naturlig og mulig skal det foretas før- og ettermålinger for å se effekten av de tiltakene som iverksettes. Hvis det allerede finnes tall som viser nå-situasjonen kan de brukes som utgangspunkt for å se måloppnåelsen.

8. Vegsystemer, vegeiere og utfordringer i kommunen

Det offentlige veinettet i Dønna (omtrentlige tall) består av 110 km fylkesvei og 55 km kommunal vei. Det er 2,9 km med gang- og sykkelvei som fylkeskommunen forvalter. Videre er det 6 kommunale parkeringsplasser. Dønna drifter ingen gateløys langs offentlig vei men har noen få lyspunkt ved kommunale parkeringsplasser.

Det kommunale veinettet består i hovedsak av smale grusveier med et kjørefelt. De kommunale veiene tilfredsstiller ikke de utformingskrav som omtales i Statens vegvesens håndbok N100 – Veg- og gateutforming, datert juni 2014. Det er nylig vedtatt en asfalteringsplan i kommunestyremøte 28. april 2015. Denne planen tar for seg asfaltering og reasfaltering av tilsammen 4 km kommunal vei i et 10-årsperspektiv.

9. Tiltak

Tiltakene er i hovedsak utledet av trafikksikker kommune-konseptet, med de føringer og satsningsområder som ligger her. Tiltakene vil bidra til at Dønna kommune reduserer risikoen for fremtidige ulykker og fremstår som trafikksikker kommune. Det ligger et betydelig ansvar på rådmannen og enhetsledere for gjennomføring av tiltakene i planperioden.

9.1 Dønna som trafikksikker kommune

9.1.1 Dønna kommunes rolle som barnehageeier

Tiltak:

- Innen utgangen av 2016 skal alle kommunale barnehager tilfredsstille kriteriene for «Trafikksikker barnehage».
- Innen utgangen av 2017 skal kommunen påvirke til at alle private barnehager tilfredsstiller kriteriene for «Trafikksikker barnehage».
- Alle kommunale barnehager skal minimum hvert andre år ha ansatte på kompetansehevingskurs i regi av Trygg Trafikk

9.1.2 Dønna kommunes rolle som skoleeier

Tiltak:

- Alle skolene skal innen utgangen av skoleåret 2016/2017 tilfredsstillende kriteriene for «Trafikksikker skole».
- Det utvikles rutiner for sikker skoleskyss / bussvett, og etableres en dialog med om innføring av disse rutinene i alle skolebusser. Tiltakene gjennomføres i løpet av skoleåret 2015/2016
- For å sikre størst mulig trygghet rundt skolen ved skolestart om høsten innføres «Aksjon skolestart» som et fast tiltak ved alle skoler med elever på barnetrinnet. Det utvikles en egen beskrivelse for dette tiltaket. Tiltaket gjennomføres i hele planperioden.
- Alle skolene med elever på mellomtrinnet skal ha lærere med kompetanse innen sykkelopplæring. Lærerne skal ha deltatt på kommunens sykkelopplæringskurs som utlyses 1 gang pr år i samarbeid med Trygg Trafikk. En egen rulleringsplan for dette skal være ferdig til skoleåret 2016/2017
- Kommunen skal sørge for at en ungdomsskolen har nødvendig kompetanse for å tilby valgfaget trafikk på ungdomstrinnet i løpet av skoleåret 2016/2017

9.1.3 Dønna kommune som ansvarlig for innbyggernes helse og trivsel

Tiltak:

- Helsestasjonen oppdaterer sine planer for virksomheten med hensyn til trafikksikkerhetsbudskap (overfor foreldre og elever) i 2015.
- Kommunen skal fortløpende sende ut informasjon om fylkeskommunale tilskuddsordninger til relevante kommunale instanser samt frivillige organisasjoner i hele planperioden 2015 - 2018
- Kommunen utarbeider årlig en oversikt over trafikkulykker og trafikkskade i kommunen. Oversikten gjennomgås i kommunens ledergruppe i hele planperioden 2015 – 2018.
- Kommunens frivillige organisasjoner skal årlig stimuleres til å implementere reisepolicy i egen virksomhet i hele planperioden 2015 – 2018.

9.1.4 Dønna kommune som veieier (omfatter også fortau og gang-/sykkelveier)

Tiltak:

- årlig utarbeide prioritierungsliste for eventuelle fysiske trafikksikkerhetstiltak på kommunal vei, og gjennomføre disse innenfor eksisterende økonomiske rammer i hele planperioden 2015 – 2018
- ha en prioritierungsliste for eventuelle trafikksikkerhetstiltak på fylkes og riksvei, og med årlig rullering i hele planperioden 2015 – 2018.
- ha utarbeidet skriftlige rutiner for snøbrøyting / snørydding / rydding av vegetasjon på skoleveier i løpet av 2016.
- ha rutiner for å kvalitetssikre reguleringsplaner for trafikksikkerhet.
- ha rutiner for kvalitetssikring av trafikksikkerheten i forbindelse med anleggsvirksomhet, både i kommunal og privat regi i løpet av 2016

- ha utarbeidet rutiner for håndtering av innspill fra etater, organisasjoner eller publikum i 2016
- Ha oversikt over og eventuelt søke om fylkeskommunale trafikksikkerhetsmidler i hele planperioden 2015 – 2018.

9.1.5 Dønna kommune som arbeidsgiver

Tiltak:

- innen utgangen av 2016 ha utviklet og vedtatt retningslinjer for arbeidsreiser for alle kommunalt ansatte og politikere.
- innen utgangen av 2017 ha implementert / forankret retningslinjene for arbeidsreiser i alle kommunens avdelinger.
- hvert år, på den nasjonale refleksdagen (oktober) påvirke kommunens ansatte til å benytte refleks som fotgjengere i mørket, gjennom ulike aktiviteter i hele planperioden 2015 – 2018
- hver vår gjennomføre aktiviteter som skal stimulere flere til å sykle samt å bruke sykkelhjelm i hele planperioden 2015 - 2018
- Fra 01.01.2017 skal alle kjøretøy som kommunen kjøper/leaser (nye leasingavtaler) ha montert alkohollås

9.2 Kompetanseheving

I forbindelse med utarbeidelse av ny trafikksikkerhetsplan har kommunen en intensjon om å styrke det ulykkesforebyggende arbeidet. Dette utløser et behov for kompetanseheving i kommunens ulike sektorer og bør inngå i kommunens strategiske plan for kompetanseheving.

Tiltak:

- Alle kommunens ledere og mellomledere skal innen utgangen av 2016 ha gjennomført ½ dags kurs i trafikksikkerhet
- Det skal gjennomføres trafikksikkerhetskurs for ansatte som bruker motorisert kjøretøy i sitt daglige virke. Alle ansatte som med motorisert kjøretøy kjører over 3000 km i året i tjeneste, skal få tilbud om å gjennomføre et HMS trafikkurs og et førstehjelpskurs hvert tredje år. Rutinene skal etableres i 2016.
- Alle barnehagene skal i planperioden innen 2017 ha hatt minimum to fra det pedagogiske personalet på kurs i trafikksikkerhet. Kursene vil ha fokus på Forskrift om miljørettet helsevern i barnehager og skoler, Trafikkopplæring mm.
- Alle skolene skal i planperioden innen 2018 ha hatt minimum 2 av skolens lærere på kurs i trafikksikkerhet. Kurset vil ha fokus på kunnskapsløftets kompetansemål med hensyn på trafikk, forskrift om miljørettet helsevern i barnehager og skoler, sykkelopplæring mm.
- Alle ansatte ved kommunens helsestasjoner skal innen 2015 ha gjennomført trafikksikkerhetskurs innenfor området «sikring i bil»

- Kursene arrangeres av kommunen i samarbeid med Nordland Fylkeskommune og Trygg Trafikk. Trygg Trafikk arrangerer kursene, som i hovedsak vil finne sted i kommunen. De respektive ledere legger til rette for deltakelse ved de aktuelle kursene. Kursene finansieres av Nordland Fylkeskommune, og deltakernes tidsbruk dekkes av kommunen.

10. Økonomi

Trafikksikkerhetstiltakene i denne planen skal innarbeides i økonomiplanen. Samtidig skal tiltak som går over flere år og tiltak med oppstart i handlingsplanperioden prioriteres i budsjettet hvert år fra 2015 til og med 2018. Kommunalsjefene/enhetsledere har ansvaret for å innarbeide utgiftene innenfor eget budsjettområde.

11. Evaluering, rullering

Enhetslederne rapporterer årlig på tiltak innenfor eget ansvarsområde til folkehelsekoordinator. Deretter vil dette sammenfattes og legger fram en samlet rapport til rådmannen. Rådmannen rapporterer årlig til kommunestyret.