

Doknr.: 16/702-8
Pr 12.05.19

Trafikk- sikkerhetsplan for

VÅGAN KOMMUNE 2020-2023



1. Innledning.....	4
1.1 BAKGRUNN.....	4
1.2 VÅGAN KOMMUNES PLANVERK	4
2. Beskrivelse av de trafikale forhold i Vågan kommune	
2.1 ORGANISERING AV TRAFIKKSIKKERHETSARBEIDET I VÅGAN KOMMUNE	4
2.2 TRAFIKKULYKKER.....	5
2.2.1 PERSONSKADEULYKKER.....	5
2.2.2 MATERIELLSKADEULYKKER.....	6
2.2.3 ANSLAG FOR KOSTNADER UHELL/ULYKKER	6
2.3 PROBLEMBESKRIVELSE.....	7
2.3.1 ORGANISATORISKE FORHOLD	7
2.3.2 TRAFIKALE FORHOLD	7
2.4 HVA ER GJORT MED HENSYN TIL TRAFIKKSIKKERHET I KOMMUNEN	7
3. Visjoner for det kommunale trafikksikkerhetsarbeidet.....	8
3.1 VISJON.....	8
3.2 HOVEDMÅL/STRATEGIER FOR KOMMUNEN	8
3.3 DELMÅL	8
3.4 KRITISKE SUKSESSFAKTORER	9
4. Tilknytning til nasjonale og fylkeskommunale trafikksikkerhetsplaner	9
4.1 SAMARBEIDET MED ANDRE TRAFIKKSIKKERHETSAKTØRER (POLITI, VEGVESEN M.V.).....	9
5. Tiltak	10
5.1 ATFERDSRETTE TILTAK	10
5.2 FYSISKE TILTAK.....	11
5.3 KONKRETE FYSISKE MÅL	11
5.3.1 KONKRETE FYSISKE UTBEDRINGER LANGS DET OVERORDNEDE VEGNETTET	12
5.3.2 KONKRETE FYSISKE TILTAK LANGS DET KOMMUNALE VEGNETTET	12
5.3.2.1:PRIORITERING AV KONKRETE FYSISKE TILTAK LANGS DET KOMMUNALE VEGNETTET	14
5.4 TILTAK	15
5.4.1 DELMÅL 1:	15
5.4.2 DELMÅL 2:	16
5.4.3 DELMÅL 3:	16
5.4.4 DELMÅL 4:	16
5.4.5 DELMÅL 5:	16
6. Administrative og budsjettmessige konsekvenser/Evaluering/Rullering.....	17
6.1 KOMMUNENES ORGANISERING AV TRAFIKKSIKKERHETSARBEIDET	17
6.2 BUDSJETTMESSIGE KONSEKVENSER.....	17
6.3 PLANPERIODE/RULLERING/EVALUERING	17
Vedlegg:	19-22
VEDLEGG I: PERSONSKADEULYKKER VÅGAN	19
VEDLEGG II: MATERIELLSKADEULYKKER VÅGAN	23

Vedlegg:24-27

4.1 NASJONALT PERSPEKTIV I TRAFIKKSIKKERHETSARBEIDET
4.1.1 UTVIKLINGSTREKK.....
4.1.2 FART, FARTSGRENSER OG RISIKO.....
4.1.2.1 VIRKNING PÅ ULYKKENE.....
4.1.2.2 VIRKNING PÅ MULIGHETEN FOR Å STOPPE.....
4.1.2.3 VIRKNINGEN PÅ SKADEOMFANG VED TRAFIKKULYKKER.....
4.1.2.4 VIRKNINGEN I TIDSTAP.....
4.1.2.5 VIRKNINGEN AV NEDSATT FART- FORDELER OG ULEMPER.....
4.2 DET KOMMUNALE PERSPEKTIV TILPASSET FYLKESKOMMUNALE OG NASJONALE
PERSPEKTIV

1. INNLEDNING

1.1 Bakgrunn

Overordnet myndighet stiller som krav for kommuner som skal søke om tilskudd for ulike trafikksikkerhetstiltak, at de har oppdatert planverk for kommunens trafikksikkerhet.

Kommunestyret i Vågan vedtok i 1998 å utarbeide ”Trafikksikkerhetsplan for Vågan”, og den første planen ble godkjent av kommunestyret i 2000.

I forbindelse med rullering av planen i 2019 er skolene og FAU’ene rundt om i kommunen invitert til å komme med innspill (5.3.2), og rullering er kunngjort på kommunens hjemmeside. Videre er skadestatistikk fra Statens Vegvesen oppdatert.

Tidligere TRAST-registeret (materiell skadestatistikk) for de ulike trafikkulykkene i kommune Norge er avviklet.

1.2 Vågan kommunes planverk

Trafikksikkerhetsplanen er en del av Vågan kommunes kommuneplan.

Statens vegvesen/Nodland Fylkeskommune gjør oppmerksom på at godkjenningsordningen «Trafikksikker kommune» anbefales for et mer helhetlig arbeid med trafikksikkerhet. Mer info finnes på Trygg Trafikks hjemmesider:

<https://www.tryggtrafikk.no/tema/trafikksikker-kommune/>

2. BESKRIVELSE AV DE TRAFIKALE FORHOLD I VÅGAN KOMMUNE

2.1 Organisering av trafikksikkerhetsarbeidet i Vågan kommune

Vågan kommune har over tid jobbet med trafikksikkerhet, særlig innenfor opparbeiding av fysiske tiltak og ansvarsområdene til skoleverket.

Fra overordnet nivå kreves utarbeidet kommunale trafikksikkerhetsplaner. Dette for å få en mer helhetlig planlegging og koordinering av det arbeid som søkes utført.

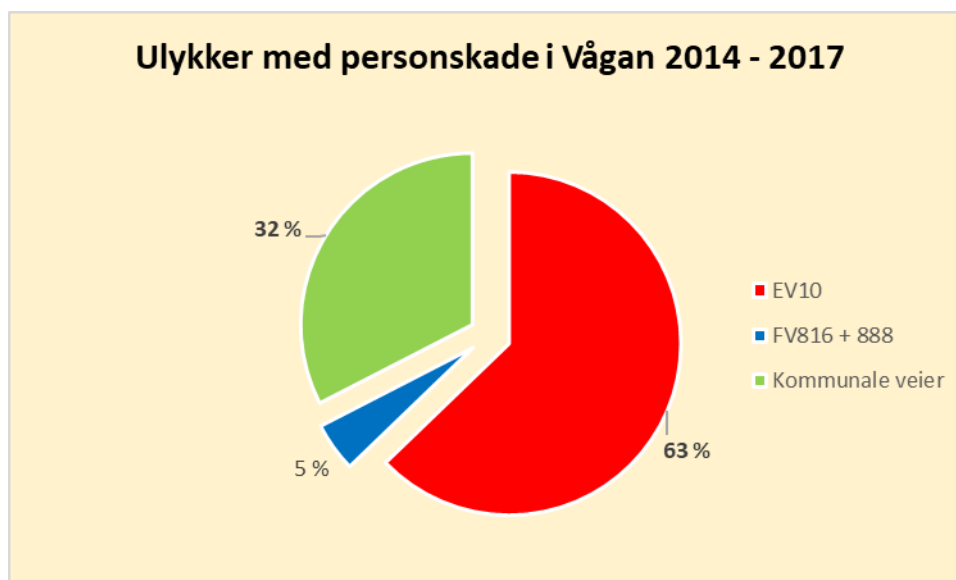
Disse planene er også en forutsetning for at det skal gis statlige tilskudd til trafikksikkerhetsarbeidet, herunder aksjon skolevei. Det at det samtidig stilles krav til politisk behandling av disse planene, sikrer at trafikksikkerhetsspørsmål i alle fall blir gjenstand for vurdering og drøftinger regelmessig en gang i året.

2.2 Trafikkulykker

Antall personskader/år er betydelig redusert siden første statistikk i 1980 forelå. I perioden 1986 til 1998 var det gjennomsnittlig 21 personskader/år, og siden år 2000 har det vært gjennomsnittlig bare halvparten så mange personskader pr år.

2.2.1 Personskadeulykker

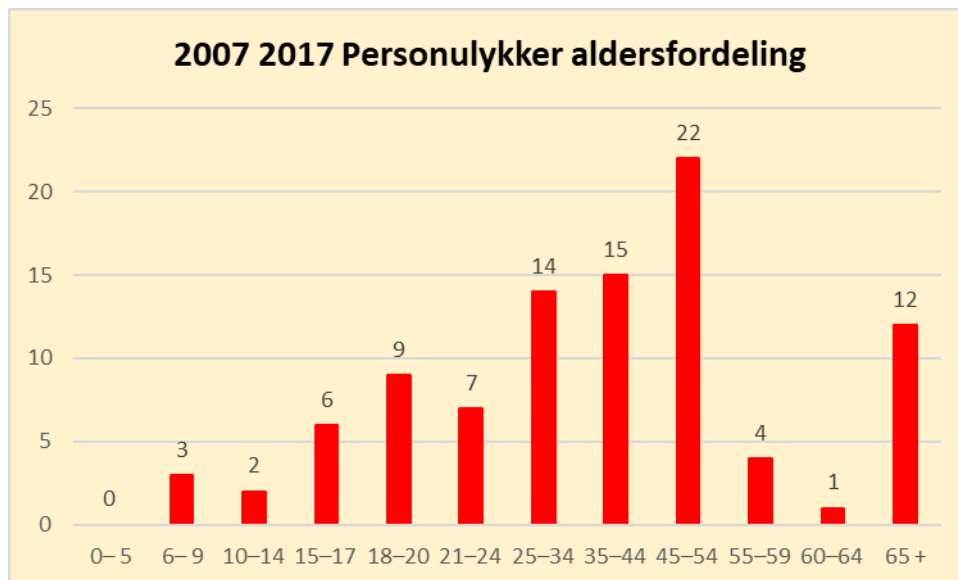
Ulykkesstatistikkene gir ikke et uttømmende bilde av situasjonen. Med tilgjengelig skadestatistikk for en periode på 40 år ser vi at de årlige antall personskadeulykker er blitt kraftig redusert i siste halvdel av denne perioden.



Tabellen ovenfor viser prosentfordeling av ulykker på de ulike vegtypene for perioden 2014-2017, EV10 hadde 63 % av ulykkene. EV10 hadde bare 41 % i perioden 2007-2010.

I perioden 1986 til 1998 var det registrert 21 skader/år, tallet ble redusert til ca 15 skader/år i 2000 til 2005. I perioden 2006 til 2013 var det gjennomsnittlig under 8 ulykker/år. I 2014 og 2015 hadde vi en topp med samlet 28 ulykker, dette ble redusert til 10 ulykker i 2016 og så ned til 5 ulykker i 2017.

I perioden 1980 – 2009 varierer antallet skadde/drepte mellom 7 i 1980 som det laveste registrerte antall skadde/drepte personer, og 30 skadde/drepte som ble registrert i 1987 og 1990.



I perioden 2000-2005 var nærmere 30 % av de skadde/drepte er i alderen 15 – 24 år. I perioden 2007-17 utgjør gruppen 15-24 år 23 %.

Av 38 personskader i 2006-2009 utgjør bilførere/passasjerer 23 skader og fotgjengere 7 skader, og gruppen MC/moped/sykkel omfatter 8 skader.

Ulykkene er rimelig jamt fordelt gjennom året, men for den siste 4-års perioden 2014-2017 har månedene mai-juni større tall enn gjennomsnittet.

Tallene er imidlertid så lave at det er vanskelig å trekke bastante konklusjoner og beskrive klare utviklings trekk.

2.2.2 Materiellskadeulykker 1996 – 2013 (oppdateres ikke lengre).

I perioden 1996 - 2010 er det registrert i alt 6294 trafikkulykker med materiellskade i kommunen, (jfr. Finansnæringens hovedorganisasjon/-Trast. Vedlegg II). Personbilene er involvert i 85 % av disse ulykkene.

Antall materiellskadeulykker i denne perioden varierer mye fra år til år, fra 627 ulykker i 2008 til 283 ulykker i 2006. Høyeste notering er i 2013 med hele 737 skader. I snitt skjedde det 462 materiell-skadeulykker pr år i perioden.

De materielle kostnadene var 10,9 mill i 2007, 11,3 mill i 2009, 13,6 mill i 2010 og 16,6 mill i 2013. Altså en markant økning både i antall hendelser og kostnader.

2.2.3 Anslag for kostnader uhell/ulykker

Trafikkulykker innebærer store samfunnsøkonomiske kostnader i tillegg til den lidelse det medfører for den enkelte.

Det er beregnet at en dødsulykke representerer samfunnsøkonomiske kostnader på 23.3 millioner kroner. En ulykke med personskade representerer i

gjennomsnitt kostnader på to millioner kroner og en materiellskadeulykke koster i snitt 21 000 kroner (2004-tall, TØI).

For perioden 2000-2005 viser at personskadeulykker og materiellskadeulykker har kostet Vågan 338 mill kroner, 56 mill kroner pr år.

2.3 Problembeskrivelse

2.3.1 Organisatoriske forhold

Teknisk drift har siden den første planen for trafikksikkerhet ble utarbeidet, forestått den årlige oppdatering av planverket, med bla kontakt ut mot skolene og FAU. Teknisk drift besørger også fremleggelse av årlig rullering til politisk utvalg via rådmannen. NPU fungerer som trafikkfaglig utvalg.

2.3.2 Trafikale forhold

E 10 går igjennom hele kommunen og i 50 og 60 km/t-soner gjennom tettstedene Laupstad, Vestpollen, Svolvær, Kabelvåg, Ørsnes og Lyngvær. Mellom Osan i Svolvær og Åvika i Kabelvåg er det innført fartsgrense på 70 km/t.

Det er gang- og sykkelveg langs E 10 fra Lilandkrysset på Laupstad til Laupstad skole, sammenhengende i Svolvær via Åvika i Kabelvåg til sløyfa på Ørsnes.

På vestsiden av Nonshaugtunnellen er det bygget gangbro, og satt opp et gjerde som skiller gang- og sykkelvegen fra E 10.

Skolene på Laupstad, i Svolvær, Kabelvåg, på Ørsnes og i Sydalen ligger slik til, at E 10 også er en del av elevenes skoleveg.

Til skolene i Vågan kommune, med unntak av Skrova skole, er det etablert skoleskyssordning.

Målinger Statens vegvesen foretar viser at trafikkmengden i Vågan kommune er rimelig jamt fordelt over året.

På landsbasis får en et inntrykk av følgende utviklingstrekk i trafikken, som også gjør seg gjeldende hos oss:

- Trafikkveksten fortsetter i samme tempo som tidligere.
- Hastighetsnivået øker fortsatt.
- Det kjøres mer egoistisk enn tidligere.
- De fleste trafikantene er ikke klar over den aktuelle ulykkesrisiko.

2.4 Hva er gjort med hensyn til trafikksikkerhet i kommunen

Ikke fysiske tiltak:

Skolene og barnehagene har drevet med trafikkopplæring, og har fulgt fagplanene i kunnskapsløftet. Det er laget ulike prosjektet, som trafikktegninger, opplæring i hjelm og sykkelbruk. I samråd med sjåfør på skolebuss er det satt fokus på av og påstigning

ved holdeplassene, man har fulgt de ulike aksjonsdagene med tema trafikk. Trafikkskoler har bidratt sammen med skolene å sette fokus på bla refleksbruk. Årlig har man ved inngangen til høsten gjennomgått ulike rutiner for bruk av hjelm, refleks og lys.

Refleksvester, hjelmer, skolesekker osv er delt ut i perioden. Det har vært spesielt fokus ved utdeling av materiell til samtlige 1.klassinger rundt om i kommunen hvert år.

Fysiske tiltak:

Gjennom "Aksjon skoleveg" er mange prosjekt gjennomført/blir gjennomført siden det i 1995 ble bygget fortau i Meyerbakken, ombygging av kryss/av- og påstigningslomme ved Svolvær barne og ungdomsskole, gang- og sykkelveg fra E 10 til Kabelvåg barneskole, belysning av veg fra E 10 i Osan til boligfeltet Osan A, belysning ved Svolvær barne- og ungdomsskole, belysning ved Kabelvåg barneskole, ny skolevei ble bygget fra E10 til Svolvær barne- og ungdomsskole, ny gang/sykkelsti er bygget fra E 10 til Kabelvåg ungdomsskole, ny gang/sykkelsti i Svolvær, Solheim – Strømbua, samt utarbeidelse av plan for 30-soner i Svolvær og Kabelvåg og etablering av 30-soner i Svolvær og Kabelvåg ihht plan, ny gangsykkelsti Kabelvåg, E10 – Rekøya, samt fortau Lofotgata v/Amfi.

I tillegg til ovennevnte prosjekter, er det også i årene som har gått fra 2001 frem til i dag opparbeidet flere mindre parkeringsplasser, skråparkering langs Sivert Nilsens gt i Svolvær, det er innført tidsbegrensning på sentrale parkeringsplasser i Svolvær, og hovedgaten inn til Svolvær er sikret ved opphøyde gangfelt, og kjørende og gående langs Lofotgata er atskilt ved anleggelse av fysisk skille, og hovedkryss ved REMA 1000 er utformet som overkjørbar minirundkjøring for å bedre trafikkflyt.

Fra sommeren 2017 ble det nye parkeringsregimet i Svolvær sentrum satt i gang, og i dag har vi regulert parkeringsregime både i Svolvær, Kabelvåg og Henningsvær.

Flere av disse tiltakene er direkte forbedringer av trafikksikkerhet i sentrum.

3. VISJONER FOR DET KOMMUNALE TRAFIKKSIKKERHETS-ARBEIDET

3.1 Visjon

Vågan kommune vil arbeide for at ingen blir drept eller alvorlig skadet i vegtrafikken i kommunen.

3.2 Hovedmål/strategier for kommunen

Vågan kommune skal arbeide for at kommunens innbyggere og gjester opptre som ansvarlige aktører i trafikken, forbedring av fysisk infrastruktur, slik at vi i kommunen unngår trafikkulykker, uhell, og begrenser skadeomfang om ulykken skulle være ute.

3.3 Delmål

I Vågan kommune skal ingen av kommunens barn og unge bli utsatt for ulykke og skadet på veg til eller fra barnehage og skole.

Vågan kommune skal arbeide planmessig og i samarbeid med andre offentlige og frivillige organisasjoner, vedrørende trafikk sikkerhet.

Vågan kommune skal som arbeidsgiver påvirke sine ansatte (og tillitsvalgte) til trafikk sikker atferd.

Det skal utarbeides en plan for fysiske tiltak som kan føre til økt trafikk sikkerhet i Vågan kommune

3.4 Kritiske suksessfaktorer

Økt trafikk sikkerhet kan bare oppnås dersom:

- trafikantene selv er bevisst sin rolle og sitt ansvar
- de besluttede organ i kommune, fylke og stat har forståelse for betydningen og konsekvenser av de vedtak som gjøres og tiltak som iverksettes.

4. TILKNYTNING TIL NASJONALE OG FYLKESKOMMUNALE TRAFIKKSIKKERHETSPLANER

Nasjonal handlingsplan for trafikk sikkerhet og Nordland fylkes trafikk sikkerhets-plan gir klare føringer for det kommunale trafikk sikkerhetsarbeidet.

Den nasjonale planen sier bla dette om hva en kommunal plan bør inneholde på det ikke-fysiske området:

- Trafikk sikkerhetsopplæring i barnehage, grunnskole og videregående skole
- Trafikk sikkerhetsarbeidet i internkontrollsystemet
- Sikkerhetskrav ved kommunens kjøp av transporttjenester
- Trafikantinformasjon
- Andre tiltak som har betydning for trafikk sikkerheten, for eksempel tiltak mot rus og kriminalitet
- Eventuelle ordninger knyttet til transport ved ungdomstiltak som reduserer bilkjøring eller gir sikrere transport

Nordland fylkes trafikk sikkerhetsutvalg legger følgende kriterier til grunn for tildeling av fylkeskommunale trafikk sikkerhetsmidler:

- Politisk vedtatt trafikk sikkerhetsplan
- Konkret og realistisk tiltaksdel
- Kommunen viser evne/vilje til å gjennomføre tiltak
- Sterkere fokus på adferds/holdningsskapende tiltak, trafikk som valgfag på u-skoletr.
- Sikre soner rundt skolene
- Årlig rullering/evaluering

4.1 Samarbeidet med andre trafikk sikkerhetsaktører (politi, vegvesen m.v.)

Det er flere aktører som arbeider med trafikk sikkerhet innen Vågan kommune. Ved siden av kommunen, har fylkeskommunen, Statens vegvesen og politiet formelt ansvar og plikter i trafikk sikkerhets-arbeidet.

I tillegg driver en rekke organisasjoner og bedrifter et betydelig trafikk sikkerhetsarbeid også i Vågan kommune. Det kan være halvoffentlige organisasjoner som Trygg Trafikk, bedrifter

som forsikringselskap og frivillige organisasjoner som motorvognorganisasjoner, innbyggerforeninger/velforeninger og idrettslag.

Vågan kommune erkjenner viktigheten av bidragene fra samtlige aktører, og vektlegger at nettopp aktørenes samvirke gir størst mulighet til å nå fram mot vår visjon.

Året gjennom har kommunen løpende kontakt både med politi og vegvesen i forbindelse med alle aktuelle trafikksikkerhetsprosjekt, inkl skiltplanlegging.

5 TILTAK

Vi kan dele de tiltak som foreslås i 2 hovedgrupper;

- atferdsretta tiltak, det vil si tiltak som tar sikte på å påvirke atferden til målgruppa
- fysiske tiltak, tiltak hvor veganlegget og/eller områdene rundt veganlegget endres

I den senere tid er arbeidet med trafikksikkerhetsarbeidet rundt omkring i kommunene dreid mer over fra fysiske tiltak (gang/sykkelstier, oppsetting av veglys med mer) og over på mer holdningsskapende tiltak.

5.1 Atferdsretta tiltak

I tillegg til kommunens rolle som vegholder, er trafikksikkerhet også knyttet til ansvar som skole- og barnehageeier, som transportør og transportkjøper og som arbeidsgiver. I motsetning til fylkets ansvar for trafikksikkerheten finnes det ingen hjemmel innen vegtrafikkloven som sier noe om kommunens ansvar på dette området.

Kommunens ansvar for trafikksikkerhet går hovedsakelig via:

- Forskrift for miljørettet helsevern
- Opplæringsloven og forskrifter
- Lov om helsetjenesten i kommunen

Helse-, miljø- og sikkerhetsarbeidet er også, i økende grad, en innfallsport til å arbeide med trafikksikkerhet både innen skoler, barnehager og ulike kommunale tjenesteytinger.

Elevene på videregående skole er en viktig gruppe å nå i forhold til holdningsskapende arbeid og trafikksikkerhet. Vågan kommune oppfordrer videregående skole, politi og Trygg Trafikk til å intensivere dette arbeidet.

I brev fra Trafikksikkerhetsutvalget i 2019 listes det opp forslag til gode tiltak som kan bidra til bedre holdninger til trafikksikkerhet:

Sykkelopplæring:

- Sykkelverksted
- Sykkeltur/sykkelløp
- Synlig syklist-aksjon
- Konkurransen om beste sykkelskole i kommunen

Refleksopplæring:

- Refleksjakt, - aksjon, - demonstrasjon, - uke eller natursti med refleks

- Refleksdag – Hvordan synes godt i trafikken?

Valgdag trafikk

Sikring av barn i bil

- Temamøte (helsestasjon, barnehager, idrettslag osv)

Trafikkseminar (Frivillige foreninger, idrettslag osv)

Aksjon skolevei – trafikksikkerhet til/fra skole

Trafikksikkerhetsdag i skolens regi

Besøke sykkelgård (Mosjøen, Brønnøysund, Bodø, Tjeldsund)

Fra FAU ved Småtrollan barnehage i Henningsvær er det liste opp en rekke forslag til fysiske tiltak.

Svolvær barnehage orienterte om at de tiltakene de hadde gjennomført i fjor også ville bli videreført i år. Barnehagen hadde integrert trafikkopplæringen i årsplanen for barnehagen. Hver høst bruker barnehagen det pedagogiske opplegget «Tarkus» utarbeidet av Trygg Trafikk. Barnehagebarna lærer om trygg ferdsel i trafikk, refleksbruk og bruk av sykkelhjelm. Barnehagens ansatte utarbeider risikovurderinger for alle utflukter og turer for å redusere risiko for uønskede hendelse og uhell når vi ferdes utenfor barnehagens område.

Barnehagebarna bruker refleksvester når de ferdes utenfor barnehagens område.

FAU'er har tidligere orientert om holdnings-skapende tiltak, som bruk av refleks langs skoleveg med infoskriv til foreldre om å sette av barna på utvalgte gunstige steder, Høstkampanjer for å sikre elevene rundt skolens område ved skolestart vil skje i samarbeid med elever, foresatte, politi og skole.

Kommunalt Råd For Funksjonshemmede har tidligere gitt uttrykk for at det er svært positivt at det legges mere vekt på holdningsskapende arbeid.

5.2 Fysiske tiltak

Vågan kommune vil gjennom et planmessig og strukturert arbeid erverve grunnlag for å kunne iverksette fysiske tiltak som effektivt kan forebygge ulykker og begrense skade.

68 % av personskadeulykkene i kommunen skjer på veger Statens vegvesen har ansvaret for (fylkesveiene og E10 i perioden 2014-2017). Dialogen med Nordland vegkontor er derfor viktig for Vågan kommune.

Vågan kommune har som mål at veibelysning som kan være til nytte for trafikksikkerheten skal opprettholdes.

5.3 Konkrete fysiske mål

Iht planen's pkt. 5.4.5 forutsettes at det skal utarbeides en plan for fysiske tiltak som kan føre til økt trafikksikkerhet i Vågan kommune.

Utarbeiding av slik plan forutsetter nødvendig finansiering/-bevilgninger, eller egen plankompetanse/kapasitet.

Som tidligere år er det gjennom Aksjon skolevei anledning til å søke konkrete prosjekter inn under denne kategori, hvor tilskudd fra Aksjon skolevei dekker inntil 80 % av kostnadene og de resterende 20 % dekkes av kommunen.

Statens vegvesen forutsetter at tiltak er prioritert i kommunal handlingsplan for trafikksikkerhet, og presiserer at følgende krav vil gjelde til søknadene:

- Kart/detaljplaner må foreligge
- Bekreftelse på ev. grunnerverv
- Realistiske kostnadsoverslag (kommunen må dekke 100 % av ev. overskridelser)
- Beskrivelse av tiltakets forventede effekt
- Det stilles spesielle krav til utførelse av veglysprosjekt
- Garanti for kommunal egenandel

Frist for innsending av søknad om tilskudd for 2020 fra kommunene er 01.juli 2019.

5.3.1 Konkrete fysiske utbedringer langs det overordnede vegnettet

I dialogen med overordnede vegmyndigheter, er det gitt uttrykk for at kommunen bør kunne øve påvirkning gjennom den kommunale trafikksikkerhetsplanen som skal rulleres fortløpende. Derved vil man kunne ha et verktøy som også sikrer rulling og oppdatering på ulike forhold og behov også på det overordnede vegnettet. Både i forhold til høring av NTP og handlingsprogrammet for fylkesveiene vil kommunens trafikksikkerhetsplan kunne brukes aktivt.

I møter mellom Vågan kommune og Statens vegvesen er en rekke prosjekt listet opp, og mange av prosjektene blir gjengangere inntil endelige avklaringer foreligger.

Statens vegvesen har gjort en del forbedringer langs E10 gjennom Svolvær, hvor det ved 4 fotgjengeroverganger er montert ekstra belysning. Det har vært flere ulykker ved disse overgangene. Trafikken øker kraftig fra år til år, både personbiltrafikken og tungbiler. En innsender mener at særlig «turister» og de som ikke er kjent ikke er oppmerksomme på fotgjengerfeltene, særlig vinters tid, og kjører for fort. Innsenderen foreslår å etablere trafikklys med «Grøn Mann» som regulerer stopp for gangfeltene hvor de gående kan trykke på en knapp, i områder hvor han har fått bekreftelse på at der er opp til drøye 10.000 passeringer pr døgn.

5.3.2 Konkrete fysiske tiltak langs det kommunale vegnettet

Skolene, barnehagene og FAU er også i 2019 kontaktet med anmodning om å komme med innspill til den årlige rulleringen av trafikksikkerhetsplanen. I tillegg inviteres også andre til å komme med innspill, idet vi også har kunngjort rulleringen på kommunens hjemmeside.

Følgende forslag og prosjekter langs det kommunale vegnettet er meldt inn:

FAU ved Svolvær skole meldte i fjor inn behov for å unngå de store snedeponiene rundt skolen, hvor siktlinjer for bilistene blir hindret, og gatene blir smale, særlig i Nybyveien ble dette opplevd i fjor vinter som var snerik. Problemet ble opplevd også langs andre skoleveier, som bla på Stranda.

Innspill fra beboer i 2018: Fra Ørsnes oppleves Ørsnesveien som en farlig skolevei for 1. til 10. klassene pga høy hastighet i 50-sonen. Barn og ungdom som ferdes til hest i området blir også unødig sjenert av den høye hastigheten. Det er ønskelig å få plassert ut fartsdumper, og farten burde kunne senkes til 30 km/t. Særlig strekningen fra hestestallen og ned til Sjøveien er dette prekært. Parkeringen som har vært ved det tidligere verkstedet er heller ikke bra.

En beboer på Solheim i Svolvær skriver følgende: Det er p.t. skiltet "gangfelt om 100 m» på vei opp Meyerbakken fra barne og ungsomsskolen, men det er ikke markert/ oppmalt hvor dette gangfeltet faktisk er. Gangfeltet foreslås flyttes mere sentrert på bakketoppen, slik at det er enklere å foreta en vurdering av om det er trygt å ta seg over veien for myke trafikanter, og at kjørende rekker å oppfatte at det er et gangfelt lengre fram i trafikken. Svært mange skoleelever passerer i dette området med stor kjørende trafikk, og med inn- og ut- kjøring til en barnehage midt i området. Skiltene bør gjerne være markert med skilt med lysende røde punkter for å markere at det er et gangfelt slik at bilister blir gjort oppmerksom på dette. Det er et faktum at det er mørkt og snødekt vei store deler av året slik at det ikke er enkelt å få dette med seg. I tillegg så må det bli mer veibelysning slik at det blir mer oversiktlig i mørket.

Innspill fra Henningsvær FAU i Småtrollan barnehage:

FAU ønsker skilting om barnehage så at de som kjører forstår at det er barn og unge som ferdes her.

FAU ønsker flere fartsdumper i dag på strekningen ved foten av Henningsvær Bru- heilt til barnhammaren og at det kommer opp skilting om hastighet enn 20! km og de to eksisterende fartsdumperne som er der fra før av er ikke «høye» nok og har ergo ingen funksjon.

FAU ønsker flere skilt med 20! sone i Henningsvær, kun ett skilt når du kjører inn til Henningsvær. Da det også er kommen frem at det står inne i flere nybiler at det er 50 sone inne i Henningsvær, så dem som følger bilen istede for skiltkjører for fort! Samt at det er MANGE i dag inkl. busser som kjører alt før fort inne i Henningsvær

FAU ønsker skilt som forteller at her går barn og. unge på veien-VIS HENSYN.

FAU ønsker at skoleveien ved foten av Henningsvær Bru- Banhammaren har god gatebelysning i vinterhalvåret.

FAU ønsker at veien opp mot fotballbanen asfalteres og gjøres trafikksikker.

Innspill fra Henningsvær Skole v/FAU:

FAU ønsker at innkjøring til skolen skal skiltes ved hovedveien. I dag fins ikke skilt, eller noe som forteller at det er barn og unge som ferdes her.

FAU ønsker bom inn mot skolen, for å forhindre at lastebiler kommer inn i skolegården, at turister camper inne på elevenes skoleområde, eller at andre bruker skolegården som parkering både på dagtid og ettermiddag/kveldstid.

FAU ønsker vei inn til «gammelskolen» stenges for gjennomkjøring for bil, men at det holdes åpen en enkel «passasje» for syklende og gående elever fra motsatt side.

FAU ønsker flere fartsdumper i dag på strekningen ved foten av Henningsvær Bru- Henningsvær Skole, samt strekningen Henningsvær Skole- Banhammaren, vi opplever ofte at

det er høyere hastighet enn 30 km og de to eksisterende fartsdumpene som er der fra før av er ikke «høye» nok og har ergo ingen funksjon.

FAU ønsker flere skilt med 30 sone i Henningsvær, kun ett skilt når du kjører inn til Henningsvær.

FAU ønsker skilt som forteller at her går barn og unge på veien-VIS HENSYN.

FAU ønsker at skoleveien ved foten av Henningsvær Bru- Henningsvær skole, samt Henningsvær Skole- Banhammaren har god gatebelysning i vinterhalvåret.

FAU ønsker at veien opp mot skolen asfalteres og gjøres trafikksikker.

Svinøya Velforening:

I dag bor det ca. 30 barn i alderen 1-15 år, skoleveien er preget av mye og økende trafikk fra personbiler og tungransport. Det foregår stor utvikling ved de ulike industriene, det utbygges leilighets prosjekter og turistnæringen er i sterk medvind. Svinøya er preget av elendig trafikksikkerhet, dette langs veiene ut til Silda, Austerøya, Vesterøya og til moloen/Fiskerkona. Det er ingen fortau, fotgjengerfelt og til dels dårlig belysning på noen strekninger. Svinøybrua har veldig smale fortau som knapt kan benyttes av 1 person, om vinteren er disse dekt av snø og kan ikke benyttes i det hele tatt.

Svinøya Velforening ber om at følgende utbedringer vurderes:

- Svinøybrua utbedres med fortau
- Vurdere lysregulering av Svinøybrua
- Etablering av flere fartsdumper, spesielt på strekningen Gunnar Bergsvei
- Sette opp 30 sone skilt og "Barn leker" skilt langs Gunnar Bergs vei
- Etablere fortau på hele Svinøya
- Flere gatelys langs Vesterøyveien, per i dag er det kun 1 gatelys. Generell utbedring av gatelys på øya.

Fartsdumper:

Innspill om fartsdumper er det kommet fra privatpersoner i forhold til veien ut til det nye boligfeltet på Kreta hvor det pga høy fart ønskes utplassert to fartsdumper. Ute på Eidet feltet ved lekeområdet for små barn i bakken ovenfor den nyrenoverte vadeplassen ønskes en fartsdump ga høy fart.

5.3.2.1 Innmeldte prioriterte tiltak; Aksjon skolevei

Følgende tiltak prioriteres for søknad om trafikksikkerhetsmidler for 2020:

1. Gang/sykelsti Stranda i Svolvær - byggemidler:
I likhet med tidligere behandlinger er etablering av gang/sykelsti på Stranda høyest prioritert, fra Strømbua og opp Villaveien til Sommartjønna. Hele strekningen utgjør 740 m, del 1 for de første 250 m fra Strømbua og opp Larsenbakken startes opp sommer 2019. Del 2 for denne strekningen utgjør resterende del.
2. Gang/sykelsti Vesterskaret i Kabelvåg – søknad om midler til utarbeidelse av byggeplan:
I forbindelse med bygging av ny barne- og ungdomsskole for hele Kabelvåg skolekrets for samlet 320 elever i Ungdomsskoleveien 50 i Kabelvåg, og sterk boligutbygging i Kabelvåg øst, er det behov for ny gang/sykelsti til skolen i Kabelvåg øst over Vesterskaret.

3. Etablering av fartsdumper i tettbebyggelse samt tilhørende skilting:
Over tid er 30-sonene i tettstedene blitt supplert med fartsdumper, en slik dump er kostnadsberegnet til ca kr 18.000/stk. Enkelte plasser er det også behov for noe skilting for å gjøre oppmerksom på barn i området.
4. Utarbeidelse av reguleringsplan for gang/sykkelsti fra parkeringsplass/bussparkering ved Engøya til Misværholla i Henningsvær:
Økende antall turister særlig sommers tid har nødvendiggjort grep om trafikken inn til Henningsvær. Inne i Henningsvær ved Misværholla er det etablert en forholdsvis stor parkeringsplass. For å legge endra bedre til rette slik at trafikken inn til Henningsvær blir redusert, er Vågan kommune i gang med å anlegge parkering for busser og andre kjøretøyer på Engøya.
Parkering av kjøretøyer på Engøya resulterer i gangtrafikk over bruene og Hanekammen inn til Henningsvær. Her er det behov for å utarbeide reguleringsplan for ny gang/sykkelvei.
5. Utarbeidelse av reguleringsplan for trafikktiltak langs E10 ved Mølnosen i Kabelvåg:
Det er ønskelig å få utarbeidet en reguleringsplan langs E10 i dette området, som både kan løse ny avkjøring til Solbakken og legge til rette for bedre løsninger for myke trafikanter som må krysse E10 her.
6. Utarbeidelse av reguleringsplan for gang/sykkelsti på Svinøya i Svolvær:
Det er satt i gang en prosess for å få utarbeidet reguleringsplan for sikre skoleveier. Svinøybrua som forbinder Svinøya til byen er blitt en flaskehals, og bør inngå i planarbeidet med tanke på å sikre de gående inn til byen over brua og ned til Vestfjordgata.

5.4 Delmål og tiltak

5.4.1 Delmål 1:

I Vågan kommune skal ingen av kommunens barn og unge bli utsatt for ulykke og skadet på veg til eller fra barnehage og skole.

5.4.1.1 Tiltak:

Alle kommunale og private barnehager skal integrere trafikkopplæring i sine utviklingsplaner. Barnehagene skal også integrere trafiksikkerhet i sine respektive internkontrollsystemer (jfr forskrift av 1997).

Ansvar: Styrer i barnehagene

5.4.1.2 Tiltak:

Grunnskolen i Vågan skal integrere trafikkopplæring på hvert klassetrinn i henhold til den nye læreplanen "Kunnskapsløftet" (synliggjøres i skolens utviklingsplaner). Behov for kompetanseheving for skolens ansatte innenfor trafiksikkerhetsarbeid meldes inn til den kommunale opplæringsplanen.

Ansvar: Rektor

5.4.1.3 Tiltak:

Hver barnehage og hver skole i kommunen skal ha foretatt en kartlegging av skolens nærområde og skoleveg.

Ansvar: Rektor/FAU/Elevråd

5.4.1.4 Tiltak:

Hver 1.klassing tildeles skolesekk m/refleks gratis.

Ansvar: Rektor

5.4.2 Delmål 2:

Vågan kommune skal arbeide planmessig og i samarbeid med offentlige og frivillige organisasjoner vedrørende trafikksikkerhet.

5.4.2.1 Tiltak:

NPU fungerer som trafikkfaglig utvalg, og tar ved behov kontakt med representanter for Politiet, Statens Vegvesen, kommunens adm., skoleverket, trafikkpedagogisk kompetanse. NPU skal være rådgivende- og høringsorgan for kommunen i saker om omfatter trafikkfaglige problemstillinger.

5.4.3 Delmål 3:

Som informasjonsgrunnlag, for planmessig oppfølging av kommunens trafikksikkerhet, skal rapportering og statistikker vedrørende trafikkrelaterte ulykker være i henhold til gitte kriterier.

5.4.4 Delmål 4:

Vågan kommune skal som arbeidsgiver påvirke sine ansatte (og tillitsvalgte) til trafikksikker adferd.

5.4.4.1 Tiltak:

Motivere for økt refleksbruk. Voksne fotgjengere er målgruppe på den årlige refleks-dagen, samt for bruk av skoleelever som deltar i vårrydeaksjonen/Snusken rundt om i kommunen.

Ansvar: Rådmannen

Kostnad: 10 000 kroner

5.4.5 Delmål 5:

Det bør på sikt utarbeides en plan for fysiske tiltak som kan føre til økt trafikksikkerhet i Vågan kommune, hvor innspill fra FAU legges til grunn og videre plan utarbeidet i dialog med skoler, barnehager og FAU.

5.4.5.2 Tiltak:

Fartsdempende tiltak søkes prioritert løpende ihht fysisk plan gjennom Aksjon skolevei.

Ansvar: Teknisk drift

Kostnad: Kommunal andel "Aksjon skoleveg"

5.4.5.3 Tiltak:

Det er etablert soner både i Svolvær og Kabelvåg med fartsgrense 30 km/t i bolig- og sentrums områder.

Ansvar: Teknisk drift

Kostnad: avventer fysisk plan

6. Administrative og budsjettmessige konsekvenser/Evaluering/Rullering

6.1 Kommunenes organisering av trafikksikkerhetsarbeidet

Vågan kommune vil organisere trafikksikkerhetsarbeidet i kommunen slik at vi sikrer oss en helhetlig planlegging og koordinering av arbeidet. NPU fungerer som trafikkfaglig utvalg.

6.2 Budsjettmessige konsekvenser

Denne plan innarbeides i kommunens handlings-/økonomiplan.

Vågan kommune avsetter årlig i økonomiplan 500 000 kroner til kommunal egenandel ved søknad om trafikksikkerhetsmidler, den såkalte "Aksjon skoleveg". Kommunestyret har i vedtatt investeringsprogram ført opp følgende investeringsutgifter til Aksjon skoleveg/-trafikksikkerhetsmidler:

ØKONOMIPLAN	2020	2021	2022	2023
Trafikksikkerhetsmidler	500.000	500.000	500.000	500.000

Det søkes årlig å avsette på budsjettet midler til gjennomføring av tiltak innen for ansvarsområde, jfr. pkt. 5.4. Handlingsplan for trafikksikkerhet for 2014-2017 for Nordland, foreslår prioritering ved å sikre soner rundt skolene (kap 5.3.1). På denne bakgrunn foreslås utarbeidning av plan for fysiske tiltak rundt skolene i 2015, og videre fysisk gjennomføring i 2016-18.

Budsjett		2020	2021	2022	2023
5.3.2.1	Fysiske trafikksikkerhetstiltak	450.000	490.000	490.000	490.000
5.4.4.3	Refleksmaterieell til ansatte/tillitsvalgte	10.000	10.000	10.000	10.000
5.4.5.1	30 km/t-soner ved skolene, ev supplering med fartsdumper		Aktuelt	Aktuelt	Aktuelt
	SUM:	500.000	500.000	500.000	500.000

6.3 Planperiode/rullering/evaluering

Planen gjelder for perioden 2020 – 2023. Planen rulleres årlig i samband med kommunestyrets budsjettbehandling.

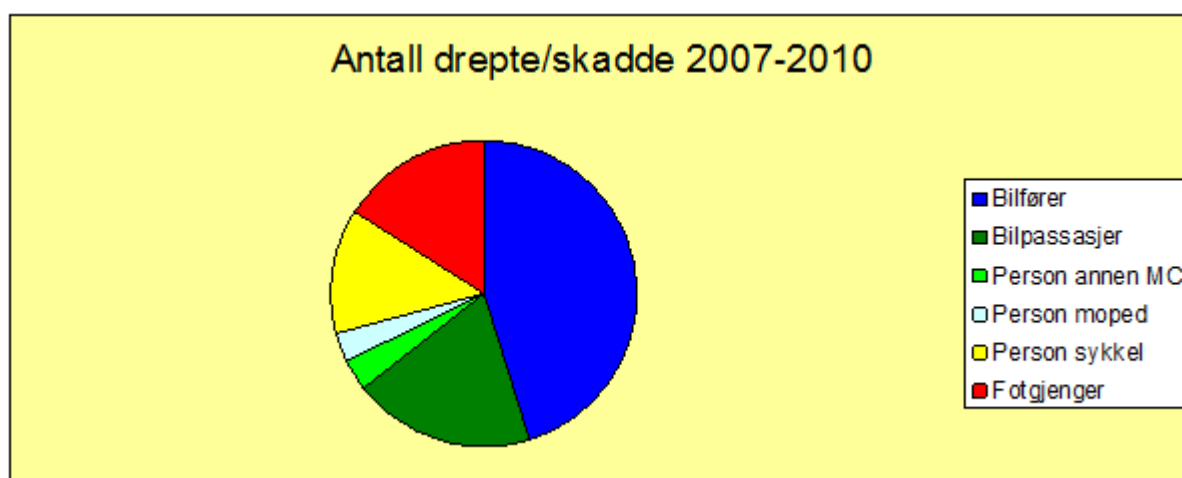
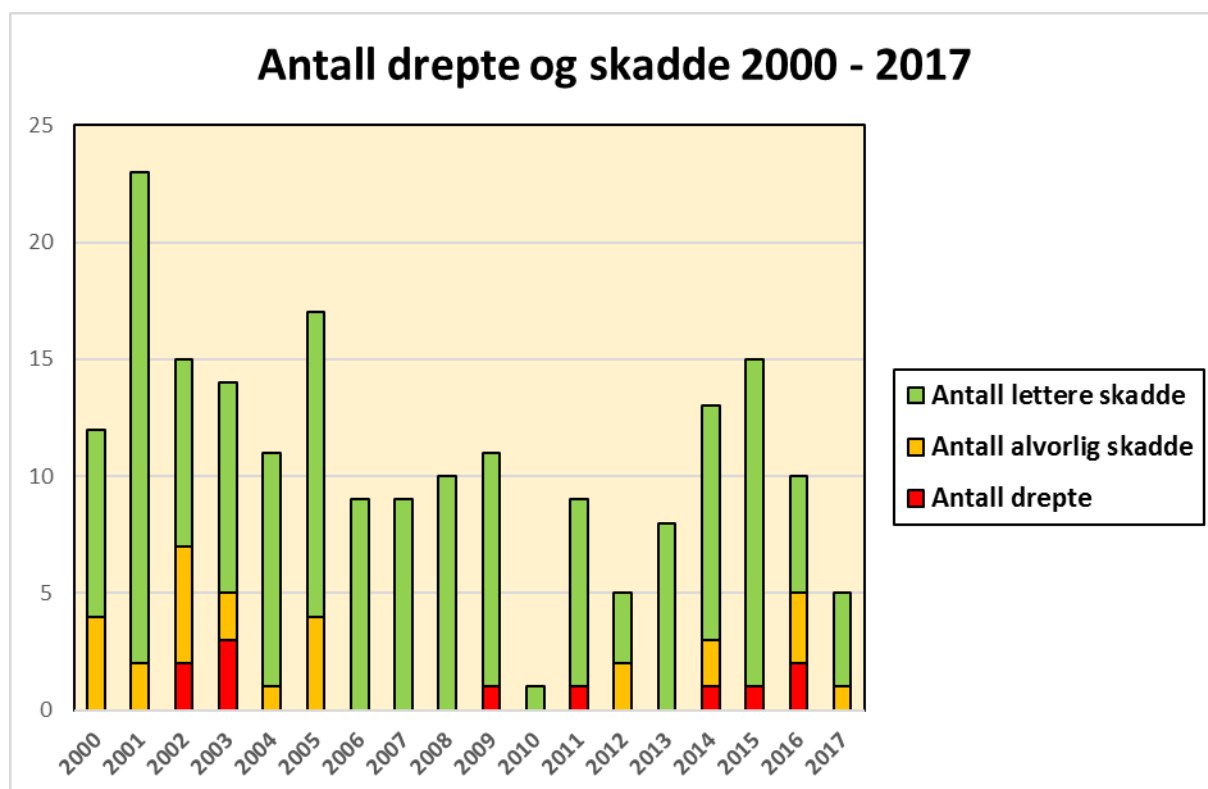
2020 Av samlet kommunalt beløp på kr 500.000 avsettes kr 10.000 til innkjøp av refleksvester (årlig).

Kr 450.000 foreslås nyttet som egenandel til fysisk tiltak som hvert år legges frem for NPU. Kr 200.000 foreslås nyttet til engasjement av konsulent for utarbeidelse av plan for fysiske trafikksikkerhetstiltak generelt rundt om i kommunen ved nærområdene til skolene, i nært samarbeid med skolene og FAU'ene. Det forutsettes at det blir gitt tilskudd fra NFTU. Kommunal egenandel kr 40.000.

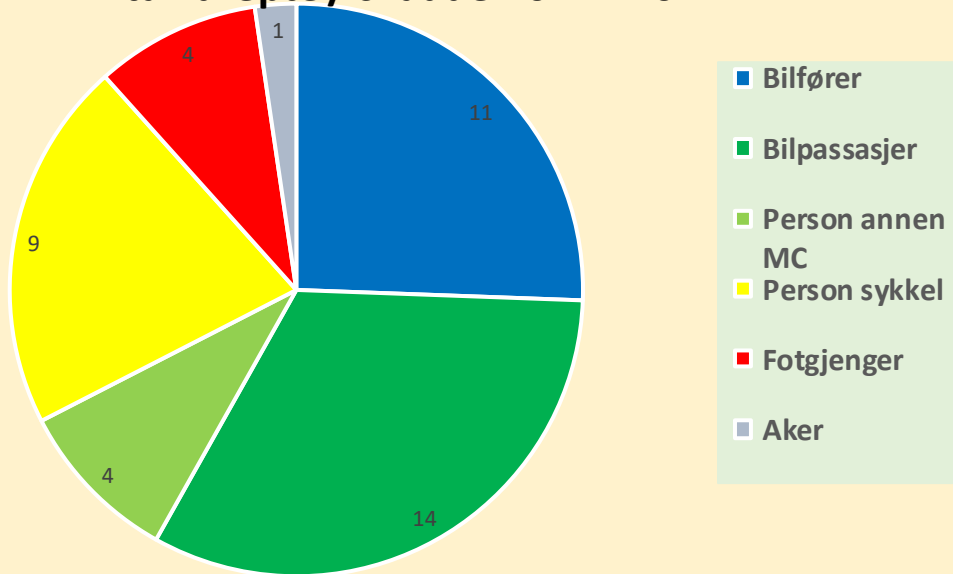
2016-18 Av samlet kommunalt beløp på kr 500.000 avsettes kr 10.000 til innkjøp av refleksvester (årlig).

Kr 490.000 foreslås nyttet som egenandel til fysisk tiltak som hvert år legges frem for NPU. Tiltak rundt skolene kostnadsregnes og prioriteres sammen med andre forslag til trafikksikkerhetstiltak.

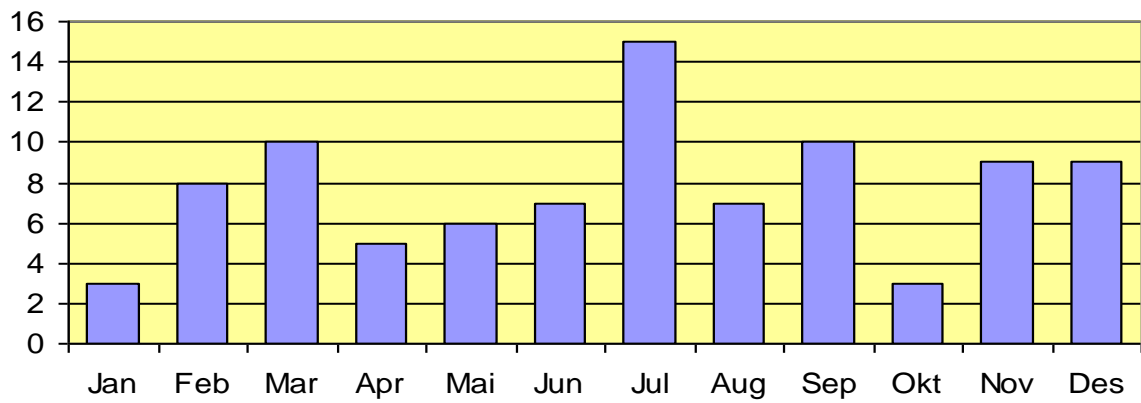
Vedlegg I: Personskadeulykker Vågan



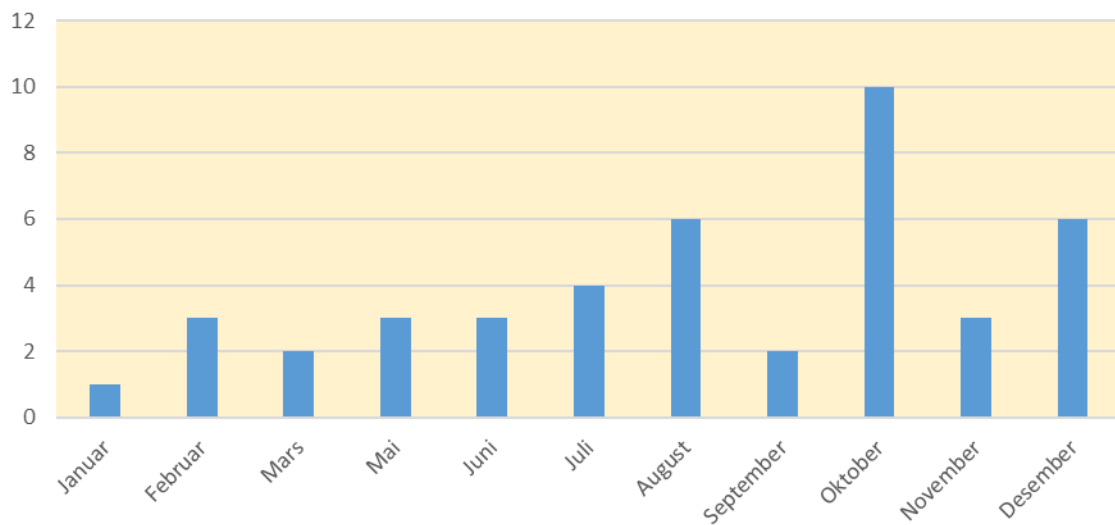
Antall drepte / skadde 2014 - 2017



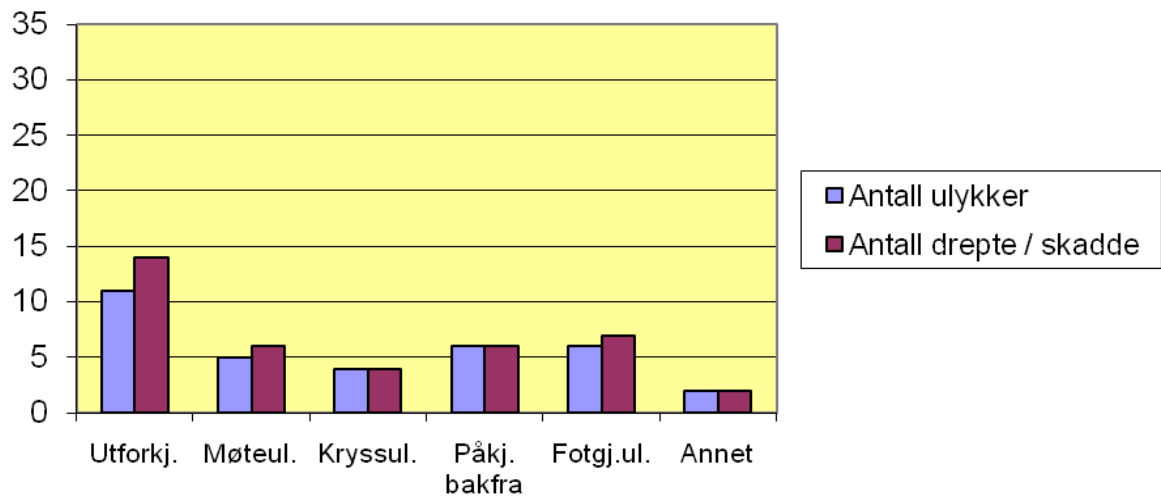
Antall drepte / skadde fordelt over året (2000-2005)



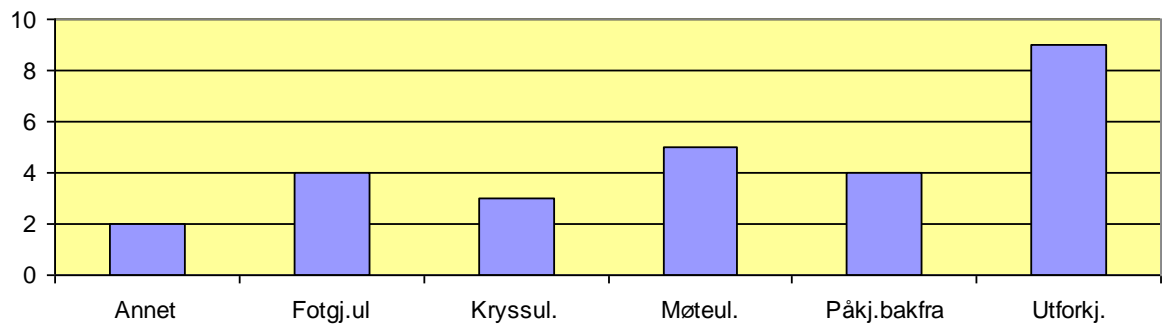
Antall drepte / skadde 2014 - 2017

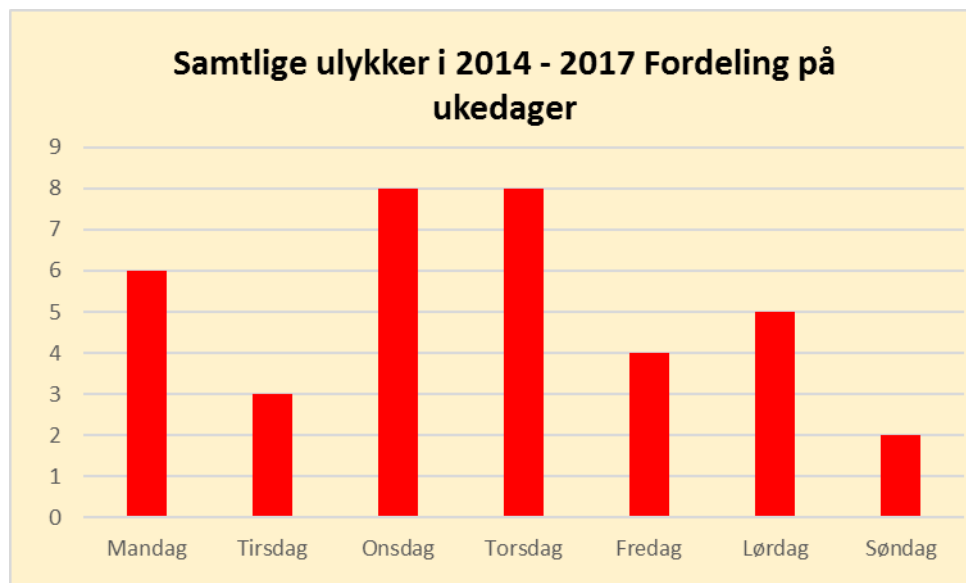
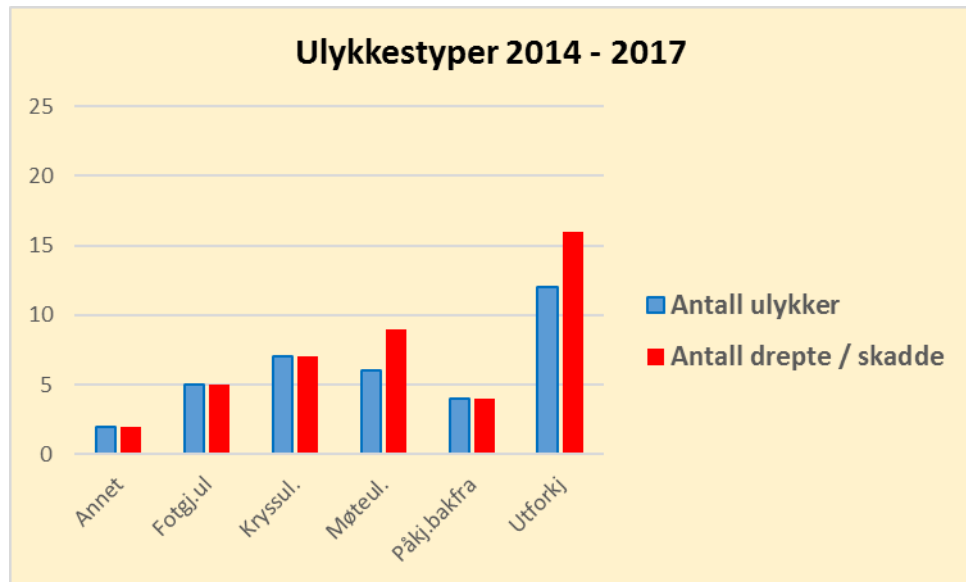


Ulykkestyper 2006-2009



Antall ulykker 2007-2010





Tall fra "Straks-registeret" Nordland vegkontor.

Vedlegg II: Materiellskadeulykker Vågan

Antall skader fordelt på kjøretøytype

	Totalt	Personbil v. (under 3,5 t)	lastebil v. (over 3,5 t)	lastbil (over 3,5 t)	Motorcykel	Lett motorcykel v. (over 3,5 t)	Motorcykel v. (under 3,5 t)	Tung motorcykel	Andre kjøretøy	Ukjent
1996	479	389	28	7				5	47	4
1997	567	463	55	4				4	41	1
1998	393	322	44	2				6	19	
1999	333	270	38	4	2			2	16	1
2000	317	269	21	2				6	14	4
2001	345	299	20	4	2			2	15	3
2002	316	276	16		2			6	16	
2003	353	299	28					3	23	
2004	451	393	31	10	3				15	
2005	470	423	30		2			2	12	3
2006	284	243	24	2	2				9	5
2007	472	390	52	2	2			2	22	2
2008	627	541	48	3				6	27	2
2009	419	374	26						19	
2010	466	413	20		4			4	24	1
2011	620	557	30	4					27	2
2012	662	608	17	2				1	27	
2013	737	677	25					2	3	
	3311	7206	553	46	19	0	3	58	403	28
nitt pr år	462	400	31	3	1	0	0	3	22	2

Antall skader fordelt på Ulykkesart

ÅR	SUM	Kryssende kjøretøyer i kryss	Møtende kjøretøyer i kryss	Parallele kjøretøyer i kryss	Påkjørt bakfra	Forbi- kjøring	Møting	Ryggning	Påkjørt parkert kjøretøy	En- ulykke	åkjørsel av tjenger/syk- klist	Ukjent ulykkes- type	Ukjent/ joppgjort
2005	472	71			38	7	48	75	91	74		67	1
2006	283	41	2		28	11	20	49	44	41	2	43	2
2007	473	69	5	2	45	9	53	80	85	68		55	2
2008	627	66	7	4	61	16	41	113	124	116		79	
2009	418	23	4		44	12	20	87	64	102		53	9
2010	467	64	8	2	32	6	46	84	96	82		42	5
2011	621	56	7		60	9	41	92	117	135		95	9
2012	661	44	6		57	9	47	117	135	162	2	79	3
2013	737	41	8	3	79	4	27	127	136	208		90	14

VEDLEGG: OVERORDNEDE PERSPEKTIV OG UTVIKLINGSTREKK

TILKNYTNING TIL NASJONALE OG FYLKESKOMMUNALE TRAFIKKSIKKERHETSPLANER

4.1 Nasjonalt perspektiv i trafikksikkerhetsarbeidet

4.1.1 Utviklingstrekk

De siste ti årene har gjennomsnittlig 300 mennesker mistet livet årlig i veitrafikken i Norge. Mer enn 11 000 mennesker skades årlig i trafikken, av disse er det om lag 1350 som blir meget alvorlig skadd (livstruende) eller alvorlig skadd, det vil si at de opplever et varig tap av helse.

I tillegg viser Personskaderegisteret til Statens Institutt for folkehelse at det er svært mange mindre alvorlige trafikkulykker som ikke rapporteres til politiet. Det fremgår av dette registeret at over 25 000 personer årlig oppsøker legevakt/sykehus for behandling av skader etter trafikkulykker.

Norge har en god trafikksikkerhet sammenlignet med andre land som har omlag samme antall biler per innbygger som oss (dersom vi legger trafikkmengden til grunn for sammenlikningen).

Utviklingen i trafikksikkerhet har vært positiv de siste tiårene. Antallet drepte i trafikken er redusert fra omkring 500 årlig på 1970-tallet til omkring 400 i 1980-årene og omkring 300 drepte årlig på 1990-tallet.

Bilførere og -passasjerer utgjør ca. to tredjedeler av alle trafikkdrepte. 61-64 prosent av disse er bilførere, de øvrige er passasjerer.

Motorsyklister står for en uforholdsmessig stor del av ulykkene, sett i forhold til deres andel av den totale trafikken. I femårsperioden stod motorsyklistene for 0,7 prosent av trafikken, men 7 prosent av antallet drepte, og 5 prosent av de skadde i trafikken. Av totalt 36 personer som ble drept på motorsykel i 1998 var 25 under 30 år.

Nesten halvparten av alle *fotgjengere* som blir drept er i aldersgruppen over 65 år. Eldres skaderisiko som fotgjengere er betydelig høyere enn deres risiko som bilførere.

Sykkelykker er i stor grad underrapportert i politiets ulykkesregistrering, som viser 25 drepte og i underkant av 1000 drepte og skadde syklister årlig. Folkehelsas personskaderegister viser at det er omtrent 9 100 skader i Norge per år av trafikkulykker hvor sykkel er involvert. Ca 80 prosent av trafikkulykkene hvor syklister er innblandet er eneulykker. Når det gjelder skadegrad resulterer mange av ulykkene bare i mindre alvorlige skader, men ca. 6 prosent av syklisterne får alvorlige skader, og 27 prosent får moderate skader. 30 prosent av skadene rammer hode/ansikt. Skaderaten er spesielt høy i aldersgruppen 5 – 14 år, denne aldersgruppen er ca. 6 ganger mer utsatt enn syklister over 25 år.

4.1.2 Fart, fartsgrenser og risiko

I Nasjonal transportplan (NTP), som ble framlagt høsten 1999 er det signalisert økt bruk av fartsgrense 30 km/t og 70 km/t. Det foregår også en del forsøkvirksomhet med økt bruk av soneskilting. Også i dag har kommunen og vegvesenet mulighet til å i større grad enn nå til å bruke 30 og 70 km/t fartsgrenser. Dersom utvidet bruk av lavere fartsgrenser vedtas sentralt vil det være et signal om at dette bør gjøres også lokalt. Det forutsettes i NTP at det følges opp av økt grad av overvåkning.

4.1.2.1 Virkning på ulykkene

Forskning viser at reduksjon i fartsgrensene har god effekt mht reduksjon i personskadeulykkene. Transportøkonomisk institutt viser til at en reduksjon i fartsgrensen fra 50 til 30 fører til en reduksjon av personskadeulykker på 67 %.

4.1.2.2 Virkning på muligheten for å stoppe

Stoppplengden bestemmes av reaksjonstid og bremselengde. Reak-sjonstiden er relativt konstant og settes ofte til ett sekund. Bremselengden varierer med hastighet og friksjon.

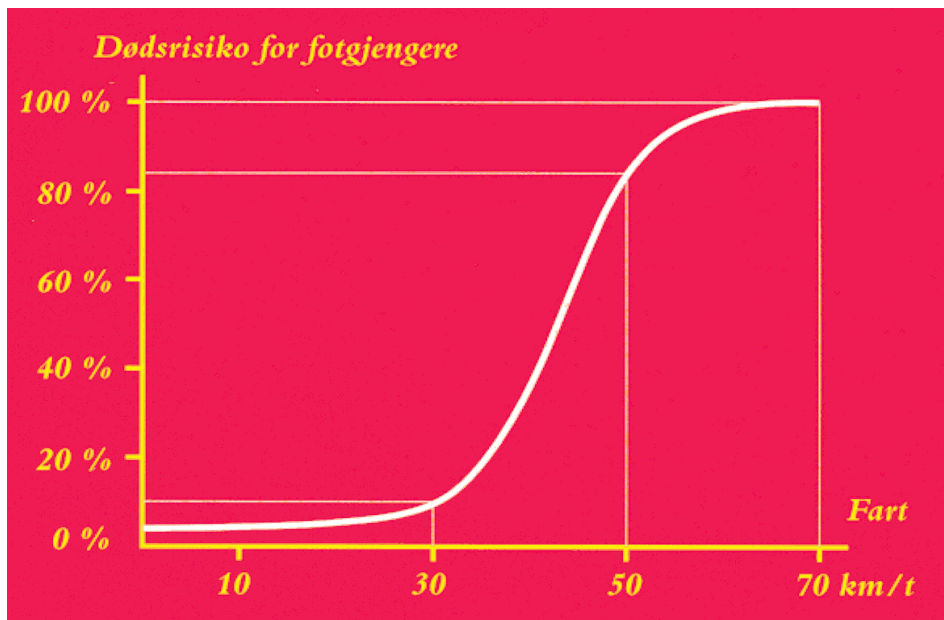
Kjøring i forhold til et tenkt hinder i veibanen:	Alle 8 kolonner i km/t:							
	1*	2	3	4	5	6	7	8
Du klarer å stanse med -	30	30	50	60	70	80	80	90
Hvis du hadde kjørt i -	40	50	60	70	80	90	100	100
ville du ha kollidert i -	35	45	40	45	45	50	70	75

* Eksempel fra kolonne 1; Tenk deg at du kjører i 30 km/t og møter en hindring et stykke frem i veien som du akkurat klarer å stoppe for. Tenk så videre at du øker farten til 40 km/t, da vil du treffe det samme hinderet i en fart av 35 km/t.

Forutsetninger for utregningene er tørr asfalt og en reaksjonstid på 1 sekund.

4.1.2.3 Virkningen på skadeomfang ved trafikkulykker

Diagrammet nedenfor viser fotgjengeres dødsrisiko som funksjon av hastighet ved påkjørsel i forskjellige hastigheter, eller med andre ord konsekvensen av hastigheten i kollisjonsøyeblikket.



Diagrammet viser at de fleste myke trafikanter overlever en påkjørsel av et motorisert kjøretøy i 30 km/t. Dersom farten øker, øker dødsrisikoen dramatisk. I eksempelet i avsnitt 4.1.2.2 vil en person som blir påkjørt i 30 km/t ha en dødsrisiko på 8 %, mens en påkjørsel i 50 km/t vil gi personen en dødsrisiko på 80 %.

Tilsvarende sammenhenger gjelder mellom biler i kryss og møteulykker.

Det viser seg at de fleste overlever en sidekollisjon i 50 km/t og en frontkollisjon i 70 km/t.

Dersom dødsrisiko alene skulle legges til grunn for fastsettelse av fartsgrense, vil dette ha gitt følgende fartsgrenser:

- 30 km/t der det er konflikter mellom gående/ syklende og bilister
- 50 km/t der det er fare for sidekollisjon (i kryss, rundkjøringer).
- 70 km/t der det er fare for frontkollisjon

4.1.2.4 Virkningen i tidstap

De fleste kjøreturer innen Vågan kommunes bolig- og sentrums områder er korte.

Kan man kjøre opp mot høyeste tillate hastighet gjennom hele turen, vil det ta 6 minutter å kjøre en tur på 3 km med fartsgrense 30 km/t, mens turen ville ta 3 minutter og 36 sekunder om man kjørte i 50 km/t. Tidstapet er altså 2 minutter og 24 sekunder.

På grunn av nødvendige stopp for vikeplikt i kryss, annen trafikk, vegen og forholdene rundt vegen, vil forskjellen i gjennomsnittshastighet ved de to fartsgrensene bli vesentlig lavere.

4.1.2.5 Virkningen av nedsatt fart- fordeler og ulemper

Nedsatt fartsgrense er et tiltak som griper mest inn i trafikantenes hverdag, både for gående, syklende og kjørende.

På den ene side vil det være et tiltak som vil bidra mest til å redusere risiko for ulykke og redusere skadeomfanget ved ulykke, og dermed skape trygghet for alle trafikantgrupper.

På den andre siden vil det være både et reelt og følt tidstap for motoriserte trafikantgrupper.

For kommunens del vil det oppstå et etisk dilemma hvis dagens fartsnivå opprettholdes. Da vil man i realiteten akseptere en økt ulykkesrisiko og et alvorligere skadeomfang, for at bilisten skal oppnå minimale gevinster i form av redusert tidsforbruk.

I så fall vil det være det eneste område i samfunnet vi er villige til å akseptere at uskyldige personer blir utsatt for tap av liv og helse.

4.2 Det kommunale perspektiv tilpasset fylkeskommunale og nasjonale perspektiv

Visjonen for trafikksikkerhetsarbeidet nasjonalt og fylkeskommunalt, er en tenkt framtid der ingen mennesker blir drept eller alvorlig skadd i veitrafikken.

Tap av liv og helse i veitrafikken ses på som like grunnleggende uakseptabelt som innenfor flytrafikk, togtrafikk, skipsfart og arbeidsliv.

Utviklingen i skadetall i vegtrafikken må sees i et folkehelseperspektiv - der hver enkelt ulykke er like uakseptabel - ikke som en naturlig konsekvens av trafikkveksten. Helse, miljø og sikkerhet er sentrale stikkord innefor arbeids- og næringslivets stasing på å forebygge ulykker i arbeidslivet.

Med utgangspunktet at mange nestenulykker og mindre alvorlige ulykker før eller senere vil gi alvorlige ulykker, er det viktig å forebygge nesten ulykker i arbeidslivet blant annet ved å innarbeide rutiner som minimaliserer mulighet for å begå feil.

Samtidig vet man at de fleste aktiviteter har et element av risiko og mulighet for at ulykke kan oppstå, og det er derfor et poeng at man også har innarbeidet rutiner, som kan være med på å begrense skadeomfanget både på personell og materiell.

Vågan kommunes visjon og hovedmål i trafikksikkerhetsarbeidet gir uttrykk for at begge disse innfallsvinkler kan brukes, og at målsetningen nås ved en parallell bruk av begge strategier.

Vågan kommune gjør et verdivalg; vi prioriterer barn, eldre og funksjonshemmede, og de behov disse gruppene har. De forutsetninger barn, eldre og uføre har for å mestre, legger vi til grunn for hvordan vi ønsker å organisere trafikken i våre bolig- og sentrumsområder