



FORSLAG TIL
TRAFIKKSIKKERHETSPLAN
2025-2029
FAUSKE KOMMUNE

Innholdsfortegnelse

2. Forord.....	3
3. Sammendrag.....	3
4. Innledning	4
4.1. Historikk.....	4
4.2. Organisering av trafikksikkerhetsarbeidet i Fauske kommune	4
4.3. Systemtenkningen	5
5. Nasjonale og regionale føringer i trafikksikkerhetsarbeidet.....	6
5.1. FNs bærekraftsmål	6
5.2. Meld. St. 40 (2015-2016) Trafikksikkerhetsarbeidet – Samordning og organisering.....	7
5.3. Meld. St. 20 (2020-2021) Nasjonal transportplan 2022-2033	8
5.3.1. Barnas transportplan.....	8
5.4. Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei (2022-2025).....	9
5.5. Regional transportplan Nordland 2022-2033.....	9
5.6. Folkehelse og trafikksikkerhet	10
5.7. Trafikksikker kommune	10
6. Trafikk og trafikkulykker i Fauske.....	11
6.1. Trafikale utfordringer i kommunen	11
6.2. Kjøretøy i Fauske	18
6.3 Trafikkulykkenes kostnader.....	18
7. Mål og strategi for trafikksikkerhetsarbeidet i Fauske kommune	19
7.1. Målsetting	19
7.2. Strategi	19
8. Kommunale tiltak.....	20
8.1. Risikoadferd i trafikken	20
8.1.1. Fart	20
8.1.2. Rus	21
8.1.3. Bilbeltebruk	21
8.1.4. Uoppmerksomhet.....	22
8.2. Befolkningsgrupper	22
8.2.1. Barn	22
8.2.2. Unge og unge førere	24
8.2.3. Eldre trafikanter	24
8.3. Trafikantgrupper/ kjøretøygrupper.....	25
8.3.1. Gående og syklende	25
8.3.2. Motorsykkel og moped	26

8.4. Systematisk trafikksikkerhetsarbeid i offentlig og privat sektor	26
8.5. Fysiske trafikksikkerhetstiltak.....	27
9. Økonomi	27
10. Evaluering, rullering	28
10.1. Samarbeidsavtale mellom Politiet og kommunen.....	28
11. Vedlegg	29
VEDLEGG 1: HANDLINGSPLAN FYSISKE TILTAK 2025-2029	29
VEDLEGG 2: TILTAK I TRAFIKKSIKKERHETSPLAN MED ANSVARLIG FOR GJENNOMFØRING OG GJENNOMFØRINGSFRISTER	30
VEDLEGG 3: TRAFIKKSIKKER KOMMUNE.....	35

2. Forord

Kommunen har ansvar for investeringer, drift og vedlikehold av det kommunale vegnettet. Som vegeier, har kommunen også et spesifikt ansvar for trafikksikkerhetstiltak 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 ansvar og virkemidler som kan bidra til økt transporttjenester. I tillegg er de eiere av barnehager og skoler.

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

Utfordringen for det kommunale trafikksikkerhetsarbeidet er å skape engasjement rundt arbeidet i administrasjonen og å få satt temaet på den politiske dagsorden. Det er viktig å sikre god forankring for tiltak og at planen blir fulgt opp og tiltakene gjennomført.

Tiltak vil være både i form av holdningsskapende tiltak, men også rent fysisk tilrettelegging. I denne planen har vi med begge typene tiltak

Trafikksikkerhetsplanen 2025-2029 vil danne grunnlaget for videreføring av trafikksikkerhetsarbeidet i Fauske kommune gjennom oppfølging av de konkrete tiltakene beskrevet i planen og gjennomføring av fysiske tiltak beskrevet i handlingsplanen.

3. Sammendrag

Denne planen viderefører måten å organisere det kommunale trafikksikkerhetsarbeidet på i Fauske kommune. Planen bygger på trafikksikker kommune konseptet som er forankret hos kommunedirektøren. Planen tar utgangspunkt i de nasjonale og fylkeskommunale føringene for trafikksikkerhetsarbeid.

4. Innledning

4.1. Historikk

Trafikksikkerhetsplanen 2025-2029 er en rullering av gjeldende plan som gikk ut i 2023. Denne planen er den tredje trafikksikkerhetsplanen for Fauske kommune. Planens hovedfunksjon er å være et styringsverktøy for et målrettet trafikksikkerhetsarbeid i kommunen. Denne planen bygger som den forrige mer på de prinsipper man ser samfunnet legger opp til gjennom tenkingen i Nasjonal Transportplan, Nasjonal tiltaksplan for Trafikksikkerhet på vei, Regional transportplan Nordland og innspill fra Trygg Trafikk. Trygg Trafikk har vært en viktig bidragsyter underveis i konstruksjonen av denne planen.

Planen har søkelys på systemtenkning for alt trafikksikkerhetsarbeidet og folkehelsearbeidet i hele kommunens organisasjon. Denne planen er derfor konstruert som en temaplan, og er tenkt som et strategisk plan i alt arbeidet rundt trafikksikkerhet innenfor alle enheter i Fauske kommune.

Trafikksikkerhetsarbeidet har vært preget av et godt planarbeid med tverrfaglig samarbeid mellom etatene i kommunen som har ført til en helhetlig tenkning rundt skoleveg, men også forhold til at Fauske kommune har tatt mål av seg for å være «*folkehelsekommunen der alle trives*».

4.2. Organisering av trafikksikkerhetsarbeidet i Fauske kommune

Trafikksikkerhetsarbeidet i Fauske kommune er forankret hos kommunedirektøren, og ansvaret for prosessen med å utarbeide en ny trafikksikkerhetsplan for perioden 2025-2029 er tillagt plan og samfunnsutvikling. Prosjektgruppa for planen har i tillegg bestått av representanter for barnehagene, VVA, oppvekst- og opplæringsjef, helse og omsorg, representant fra Faglig Trafikkforum Fauske og med sekretariat fra enhet Plan og samfunnsutvikling.

Trafikksikkerhetsplanen er utarbeidet som temaplan for trafikksikkerhet, og er forankret i kommuneplanens samfunnsdel. Det er søkt etter å finne en plattform som er i samsvar med kommuneplanens overordnede mål, men også i samsvar med Regjeringens og Fylkeskommunens ambisjoner i forhold til Nasjonal Transportplan 2025-2036, hvor målsettingen er en betydelig reduksjon av antall hardt skadde og drepte. Med tallfestet

reduksjon av skadde og drepte fra 950 i 2014 til 629 innen 2021 og ned til maks 350 innen 2030. For å gjøre planen så bærekraftig som mulig representerer den en helhetlig tenking ved at trafikksikkerhetsarbeidet ses i sammenheng med kommunens planer innenfor HMS-arbeid, folkehelse, skole, barnehage og andre kommunale planer.

Visjonen om null drepte og hardt skadde ligger til grunn for trafikksikkerhetsarbeidet i Norge. Siden 2010 er det satt etappemål for arbeidet mot nullvisjonen, og i Nasjonal transportplan 2022-2033 heter det: «*Innen 2030 skal det maksimalt være 350 drepte og hardt skadde i veitrafikken, hvorav maksimalt 50 drepte. Ingen skal omkomme i veitrafikken i 2050.*»

Vi har en visjon



4.3. Systemtenkningen

For å oppnå målene kommunen har satt for perioden og for å bedre trafikksikkerhetsarbeidet ytterligere i hele kommunen, skal hver enhet utarbeide egne planer som bygger på følgende 3 prinsipper:

1. **Sjekklistor:** Planen legger opp til å utarbeide og etablere sjekklistor for trafikksikkerhetsarbeidet, og jevnlig gjennomgang av disse spesielt i innledende periode, til systemet får satt seg innenfor alle enheter i kommunen, og at rutine om registrering og rapportering fungerer tilfredsstillende.
2. **HMS arbeidet:** Rapportering av utført sjekklistor skal etter hvert forsøkes iverksatt i kommunens HMS- system og eventuelle avvik følges opp hvert år.
3. **Ansvars- og oppgavefordeling:** Planen har en gjennomgående ansvars- og oppgavefordeling. Det ligger et klart overordnet ansvar hos Rådmannen når det gjelder gjennomføring og oppfølging av planens intensjon og arbeidsfordeling om trafikksikkerhetsarbeidet skal lykkes.

5. Nasjonale og regionale føringer i trafiksikkerhetsarbeidet

5.1. FNs bærekraftsmål

FNs bærekraftsmål er verdens felles arbeidsplan for å utrydde fattigdom, bekjempe ulikhet og stoppet klimaendringene innen 2030.

De mest relevante punktene for kommunens trafiksikkerhetsarbeid innen bærekraftsmålene er:

- Mål 3 God helse:
 - Delmål 3.6: Innen 2030 halvere antall dødsfall og skader i verden forårsaket av trafikkulykker.
- Mål 4 God utdanning:
 - Delmål 4.7: Innen 2030 sikre at alle elever og studenter tilegner seg den kompetanse som er nødvendig for å fremme bærekraftig utvikling.
- Mål 11 Bærekraftige byer og samfunn:
 - Delmål 11.2: Innen 2030 sørg for at alle har tilgang til trygge, lett tilgjengelige og bærekraftige transportsystemer til en overkommelig pris, og bedre sikkerheten på veiene (...) med særlig vekt på behovene til (...) barn (...).



Oversikt over FNs bærekraftsmålene (kilde: fn.no)

5.2. Meld. St. 40 (2015-2016) Trafikksikkerhetsarbeidet – Samordning og organisering

Regjeringen legger til grunn at Norge er verdensledende innen trafikksikkerhet på veg, som følge av målrettet, tverrsektoriell, kunnskapsbasert og langsiktig innsats. Trafikkulykker utgjør likevel et betydelig samfunnsproblem, og omfanget av tapte liv er uakseptabelt. Trafikksikkerhet må derfor fortsatt ha høy prioritet, med nullvisjonen som et av hovedmålene for transportpolitikken.

Det vises til at mange av de enkle og mest effektive trafikksikkerhetstiltakene er tatt i bruk. Med et relativt lavt antall trafikkulykker blir ytterligere reduksjon i antallet drepte og hardt skadde stadig mer krevende og avhengig av økt og felles innsats fra flere offentlige aktører. Hovedinnretningen på meldingen er derfor å belyse tverrsektorielle utfordringer og behov i trafikksikkerhetsarbeidet, og bidra til bedre overordnet forankring og økt samordning av den framtidige innsatsen. I stortingsmeldingen presenterer regjeringen seks satsningsområder:

- ✓ Forankring av tverrsektorielt trafikksikkerhetsarbeid på overordnet nivå.
- ✓ Bedre utnyttelse av tilsyns- og kontrollinnsatsen gjennom styrket tverretattlig samarbeid.
- ✓ Mer effektiv formidling, enklere tilgang og bedre utnyttelse av kunnskap fra ulykkes undersøkelser.
- ✓ Retningslinjer for registrering av vegtrafikkulykker og økt utveksling av skade- og ulykkes data.
- ✓ Styrket samordning av FoU-innsatsen.
- ✓ Framtidige satsningsområder inne trafikksikkerhetsarbeidet.

Generelt vil regjeringen videreføre en bred tilnærming i trafikksikkerhetsarbeidet, en målrettet innsats mot de alvorligste ulykkestypene og en målrettet innsats mot risikogrupper. Det trafikantertede trafikksikkerhetsarbeidet skal vektlegges.

5.3. Meld. St. 20 (2020-2021) Nasjonal transportplan 2022-2033

I Meld. St. 20 (2020-2021) Nasjonal transportplan 2022-2033 presenteres følgende nasjonale mål og hovedområder for innsats: Det overordnede målet er et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i 2050. Det innebærer fem satsningsområder:

- ✓ Mer for pengene.
- ✓ Effektiv bruk av ny teknologi.
- ✓ Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål.
- ✓ Nullvisjon for drepte og hardt skadde.
- ✓ Enklere reisehverdag og økt konkurransevne for næringslivet.

Her viderefører Regjeringen nullvisjonen og legger til et ambisiøst etappemål om maksimalt 350 drepte og hardt skadde i 2030, hvorav maksimalt 50 drepte.

5.3.1. Barnas transportplan

Nasjonal transportplan 2022-2033 har et eget kapittel om Barnas transportplan. Barn og unge er både dagens og framtidens trafikanter. Et godt transportsystem skal være trafiksikkerhet og tilpasset alle, og lar barn og unge leve aktive liv i bygd og by. God trafikk- og arealplanlegging tar hensyn til de yngste og deres behov.

Regjeringen vil:

- ✓ Gi barn gode muligheter til å være aktive og selvstendige trafikanter.
- ✓ Ta hensyn til barn og unges behov i areal- og transportplanleggingen.
- ✓ Prioritere en ramme på 500 mill. kroner i første seksårsperiode til tiltak som bedrer trafiksikkerheten for barn og unge, herunder etablere en tilskuddsordning for å stimulere til lokalt arbeid for trygge skoleveier og nærmiljøer.

I planen presiseres det at barn og unge er dagens og framtidens trafikanter, og dette må tas hensyn til også i overordnede planer.

5.4. Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei (2022-2025)

Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025 er utarbeidet av Statens veivesen, politiet, Helsedirektoratet, Utdanningsdirektoratet, Trygg Trafikk, fylkeskommunene og syv storbykommuner. I tillegg har en rekke øvrige aktører gitt innspill til planen.

Planen bygger på Meld. St. 33 (2016-2017) Nasjonal transportplan 2022-2033 (NTP) og Meld. St. 40 (2015-2016) Trafikksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering. Ambisjonsnivå og prioriteringer i tiltaksplanen er i samsvar med Statens veivesens handlingsprogram 2018-2023 (2029), Strategiplan for polititjeneste på vei 2016-2019, Trygg Trafikks strategi 2018-2025, fylkeskommunenes planer for prioritering innenfor trafikksikkerhetsarbeidet og de syv storbykommunenes trafikksikkerhetsplaner.

Formålet med tiltaksplanen er å presentere et omforent og bredt spekter av faglig forankrede tiltak, i tillegg til å styrke samarbeidet mellom de sentrale trafikksikkerhetsaktørene. Tiltakene i tiltaksplanen skal sikre at vi har stø kurs mot etappemålet i NTP om maksimalt 350 drepte og hardt skadde i 2030, hvorav maks 50 drepte. Til sammenlikning er gjennomsnittet fra de siste 5 årene (2016-2020) 110 drepte og 623 hardt skadde per år.

5.5. Regional transportplan Nordland 2022-2033

Kapittel 6 i handlingsprogrammet i Regional transportplan Nordland påpeker det felles ansvaret vi har for trafikksikkerheten. Det påpekes at både kommunene og fylket har ansvar for trafikksikkerheten på alle sine områder, og for å kunne nå nullvisjonene, må man jobbe tverrfaglig og strukturert.

Delmål:

- Nordland fylkeskommune skal redusere sine samlede klimagassutslipp med 60% innen 2030, sammenliknet med 2016 (referanseår).
- Det systematiske og organisatoriske trafikksikkerhetsarbeidet skal styrkes.
- Det skal satses mer på opplæring og holdningsskapende arbeid for alle trafikantgrupper.
- Det skal etableres flere fysiske anlegg som bedrer trafikksikkerheten.
- Det skal satses mer på sikker, tilgjengelig og pålitelig mobilitet i hele Nordland.

5.6. Folkehelse og trafikksikkerhet

Trafikkulykker vurderes som et betydelig folkehelseproblem på tross av en markant reduksjon av antallet alvorlige trafikkulykker siden 1970. Det er spesielt for unge mennesker at trafikkulykker utgjør en viktig årsak til tidlig død, helsetap og redusert livskvalitet.

Regjeringen vil i tråd med Meld. ST. 19 (2014 2015) Folkehelsemeldingen mestring og muligheter, forsterke det tversektorielle samarbeidet for å forebygge ulykker. Derfor er det viktig at Fauske kommune innpasser det ulykkesforebyggende arbeidet generelt, og trafikksikkerhetsarbeidet spesielt i sitt folkehelsearbeid.

Kommunale tiltak:

- ✓ Kommunens trafikksikkerhetsarbeid skal forankres hos kommunelegen.
- ✓ Tydeliggjøre kommunelegens rolle ovenfor fastlegene i kommunen, med å løfte fram vegtrafikklovens § 34 og hvordan denne kan anvendes for å redusere risiko for trafikkulykker.

5.7. Trafikksikker kommune

Etter veitrafikklovens § 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 kommunen 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 veier, som eier av skole og barnehager, stor arbeidsgiver og kjøper av transporttjenester.

For å ivareta denne helhetstenkingen er det utarbeidet kriterier og sjekklister som skal være verktøy for å kvalitetssikre kommunens trafikksikkerhetsarbeid. Fauske kommune ble godkjent som en «Trafikksikker kommune» i september 2020, og i oktober 2023 ble kommunen regodkjent som trafikksikker kommune. Det betyr at Fauske kommune er godkjent frem til 2026. Fauske kommune har satt seg som mål å oppfylle alle kriteriene og gjennom en fylkeskommunal godkjenningsordning blir regodkjent som Trafikksikker kommune innen planperioden.

Det er vedlagt en grundigere innføring i Trafikksikker kommune-konseptet.

6. Trafikk og trafikkulykker i Fauske

Ulykker og skader i trafikken påfører selvsagt menneskene som rammes store lidelser. De er også svært kostbare for samfunnet. Ulykkeskostnadene beregnet til ca. 24,2 mrd. Kr. Helse- og omsorgstjenestene i kommunene må ta mye av regningen. Det lønner seg derfor å forebygge!

I tillegg til de alvorligste trafikkulykkene skjer det også et høyt antall skader på veiene våre som ikke inngår i den offisielle ulykkesstatistikken (fordi de ikke blir rapportert til politiet). Dette gjelder spesielt for eneulykker på sykkel. Fallulykker med fotgjengere regnes ikke som trafikkulykker, og inngår derfor ikke i statistikken.

En kartlegging viser at 2184 syklister fikk behandling bare på Oslo skadelegevakt i 2014, hvorav de aller fleste skjedde i trafikken. Samme år var det offisielle antallet sykkelulykker for hele landet «kun» 555. En tilsvarende kartlegging viser at over 6000 fotgjengere ble behandlet for skader i 1016. Svært mange av skadene skjedde på glatt føre om vinteren og kunne derfor sannsynligvis vært forebygget gjennom bedre vedlikehold på veiene våre, særlig måking og strøing.

I dette kapittelet beskrives de trafikale utfordringene i Fauske, og vi representerer statistisk over kjøretøyer, veier og trafikkulykker med personskade i Fauske kommune.

6.1. Trafikale utfordringer i kommunen

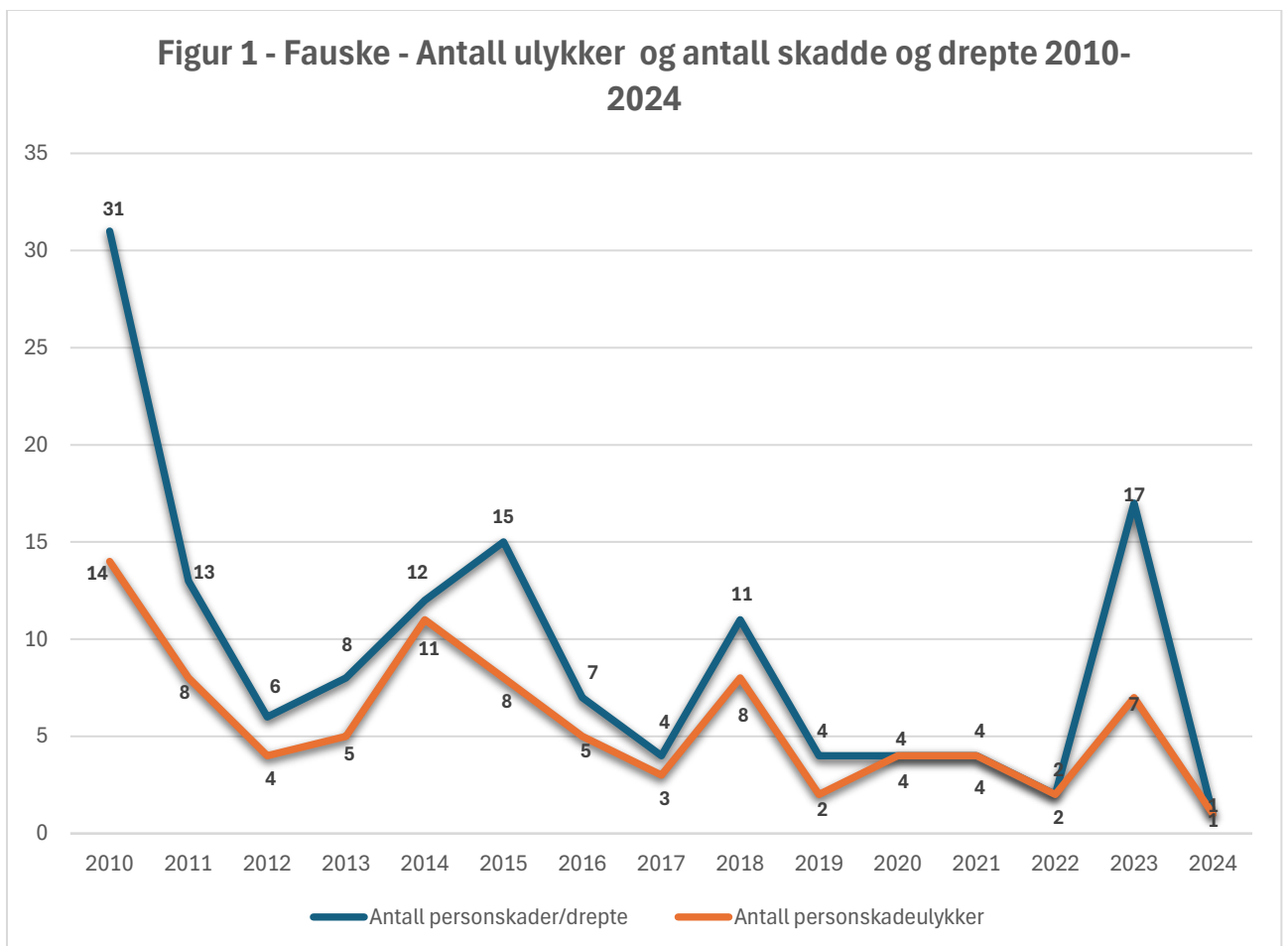
Etter at det systematiske trafikksikkerhetsarbeidet kom i gang rundt 1970 har det vært en svært stor reduksjon i antall ulykker og omkomme i veitrafikken. Også siden 2003 har det vært en stor nedgang i tallene. Dette til tross for at trafikkarbeidet (antall kjørte kilometer per år) er mer enn tre ganger høyere enn i 1970. Dette viser at målrettet trafikksikkerhetsarbeid gir resultater.

Statens vegvesens ulykkesanalysegruppe har gjennom gransking av de alvorligste ulykkene (2005-2008) konkludert med at i de fleste alvorlige ulykker er det trafikantens egne feilhandlinger som er hovedårsaken til ulykkene. Disse feilhandlinger kommer som regel av bevisste brudd på trafikkreglene gjennom f.eks. manglende førerdyktighet, brudd på fartsgrensen, ruspåvirkning og tretthet. I tillegg kunne skadeomfanget vært betydelig redusert ved bruk av påbudt personlig verneutstyr.

Manglende førerdyktighet var medvirkende årsak til så mye som 42 % av fjorårets (2023) trafikkulykker, og er med dette den aller viktigste medvirkende faktoren til at en ulykke skjer.

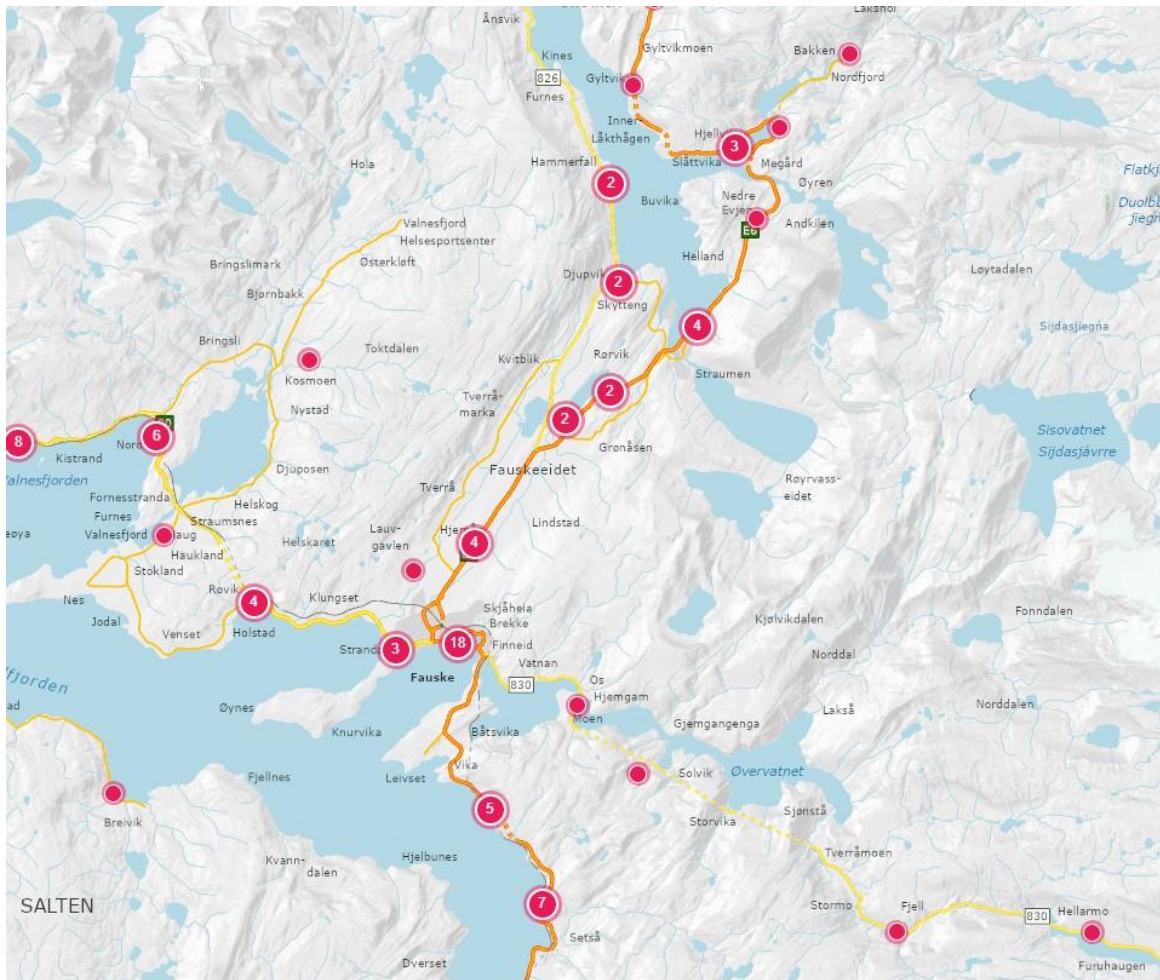
Fauske kommune har driftsansvaret for ca. 150 km, hvorav ca. 40 km er asfaltert, samt 11 bruer. Kommunen har kun ansvar for de kommunale veiene i kommunen. E6 og RV80 er statlig eide veier som Statens vegvesen har ansvar for. Fylkesveiene er det Nordland fylkeskommune som eier og har ansvar for.

I perioden 2014-2017 var 38, noe som gjorde at måltallet for neste periode (2018-2024) ble satt til 25. De siste ulykkestallene som vi hadde i forrige plan, var fra 2017. Disse viste en liten sving oppover. De nyeste tallene etter viser en svært positiv utvikling med kontinuerlig og stabil nedgang frem til 2022. Og dette er svært positiv utvikling. Men i 2023 viste tallene en svært høy sving oppover, og stor nedgang igjen i 2024.



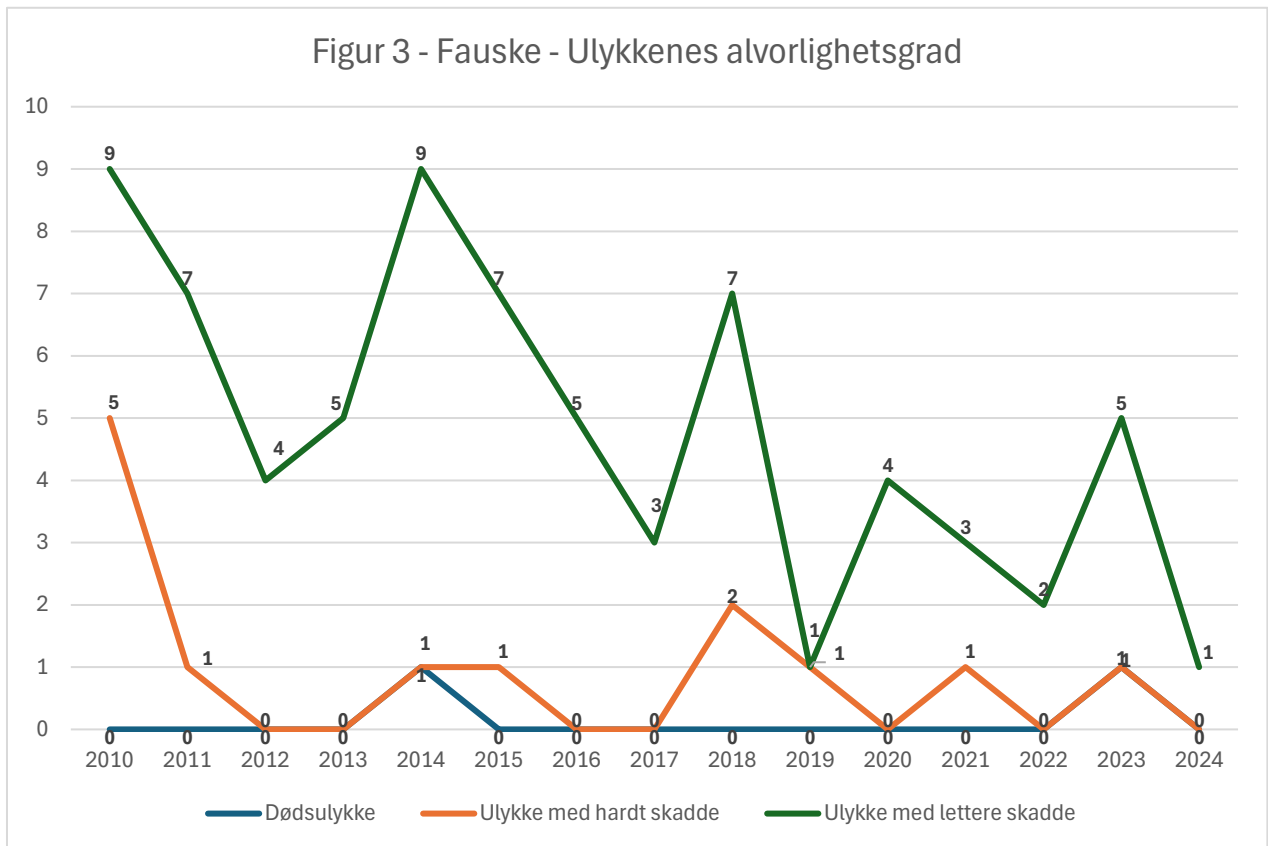
Figur 1 Kilde: Trafikkulykkeregisteret, Statens vegvesen

Kartet viser geografisk plassering av trafikkkulykker i perioden 2014-2023.



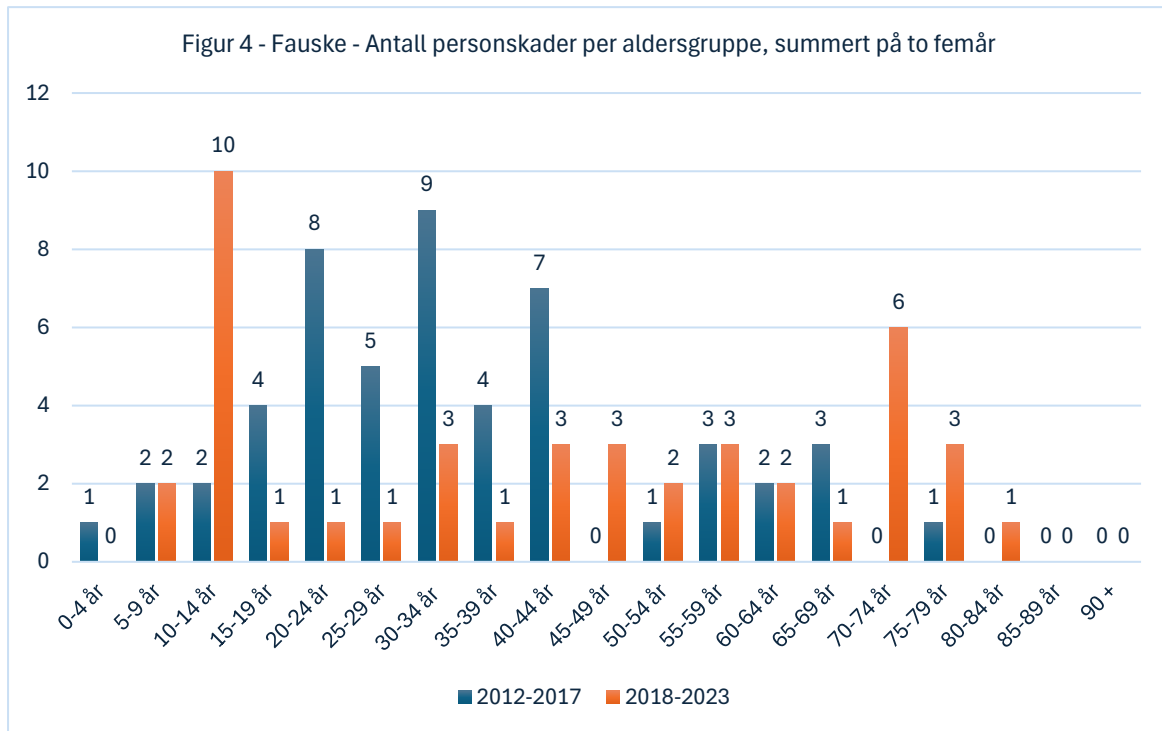
Figur 2 Geografisk plassering av trafikkkulykker i perioden 2014-2023 (kilde: <https://veikart.atlas.veivesen.no/>)

Fordelt på ulykkenes alvorlighetsgrad, ser vi av figur 3 at det er antall ulykker med lettere skade hvor det har vært et stort fall i antall, men det er fortsatt noen oppsving mellom årene. Når det gjelder ulykker med hard skadde, har det vært et klart fall i disse sett fra året 2010. De siste fire årene har dette tallet variert mellom 0 og 1. det betyr at vi er kommet ned på et svært lavt nivå, hvor 0- visjonen nærmer seg å være innen rekkevidde, lokalt.

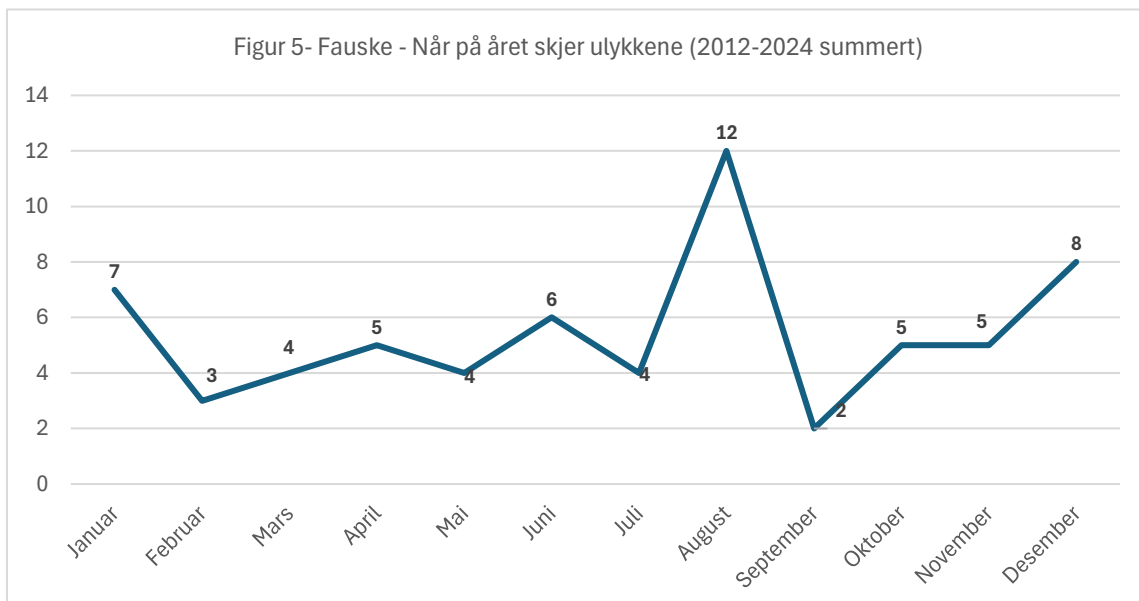


I figur 4 kommer frem fordeling av antall personskader per aldersgruppe summert på to femårs. Det vi kan se av denne figuren er at det har vært et betydelig fall i antall, fra 2018-2022. Det har vært fall i alle aldersgruppene og aller mest i de gruppene som hadde høyest tall i utgangspunktet, de mellom 20-24 år og mellom 30-34 år. Men vi ser også at det har vært økning i særlig to av gruppene, de mellom 10-14 år og de mellom 70-74 år.

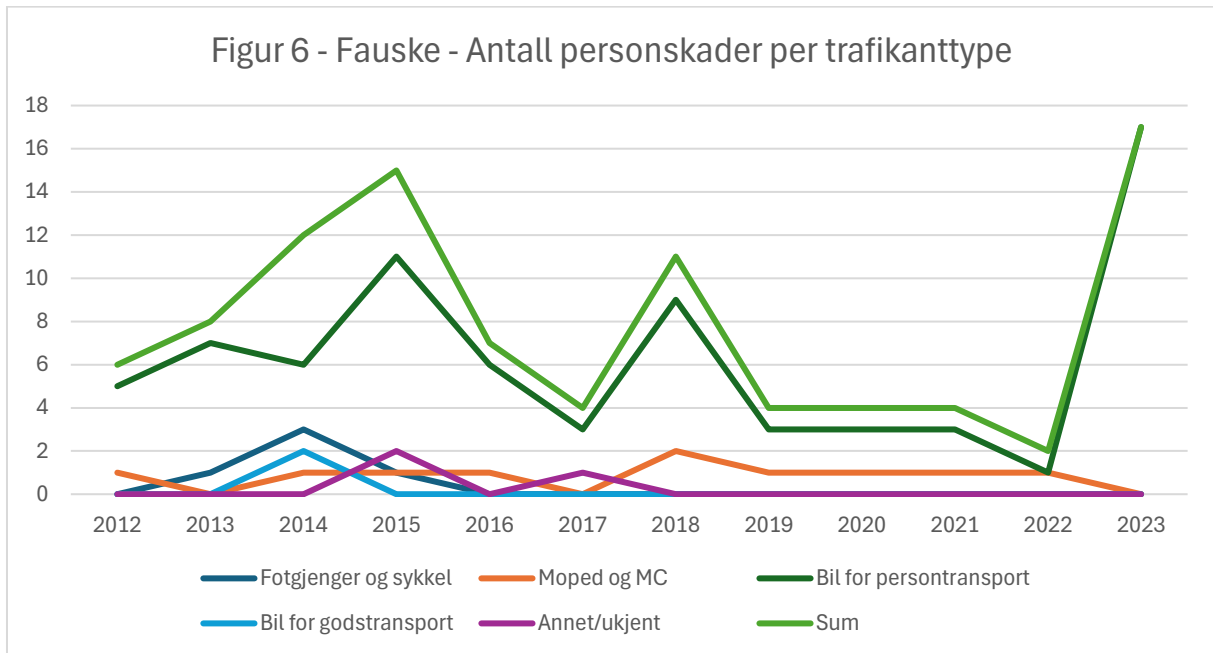
Men generelt er dette en svært positiv utvikling og viser at det har skjedd en utvikling over tid, og at store og små tiltak har virket og bidratt til høyere trafiksikkerhet.



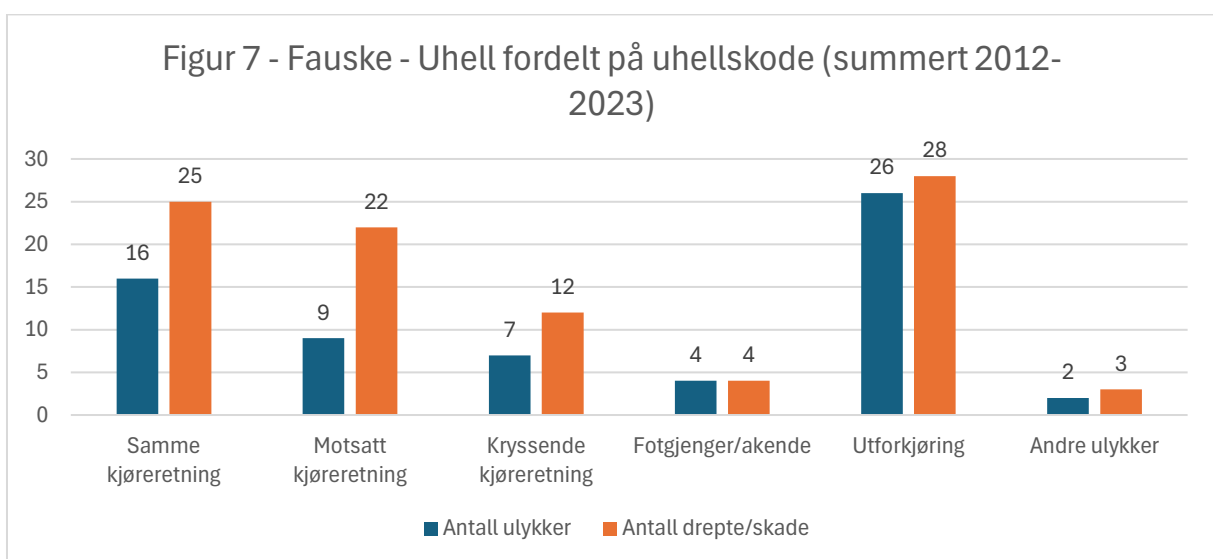
Når det gjelder tidspunkt på året for når ulykkene skjer, viser figur 5 at det er på seinsommeren og på høsten når mørket setter inn at det helt klart er flest ulykker. Dette underbygger også at det er viktig å gjennomføre kampanjer for trafiksikkerhet og bruk av refleks på denne årstiden. Figuren viser også at det oppstår en topp i desember og tiden mot jul og nyttår. Det kan se ut som om vegnettet og førerne ikke helt klarer av den økte trafikkmengden uten at risikoen øker betraktelig.



Figur 6 viser at det i hovedsak er innen personbiltransport at skadetallene er redusert fram til 2022. I 2023 skjedde alle ulykkene innen personbiltransport. For de andre transportformene ligger det nokså jevnt.

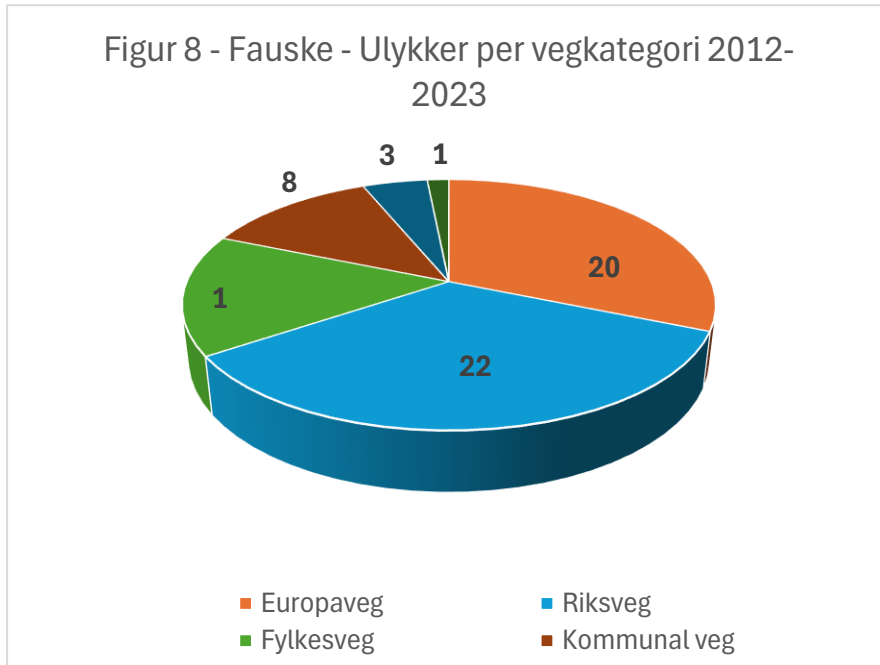


I forhold til hvilke typer ulykker det dreier seg om viser figur 7 at samme kjøreretning, møteulykkene og utforkjøringer representerer de mest vanlige ulykkestypene, og det er disse ulykkestypene som utgjør størst risiko for tap av liv og helse og dermed også de største kostnadene for kommunen og samfunnet ellers.

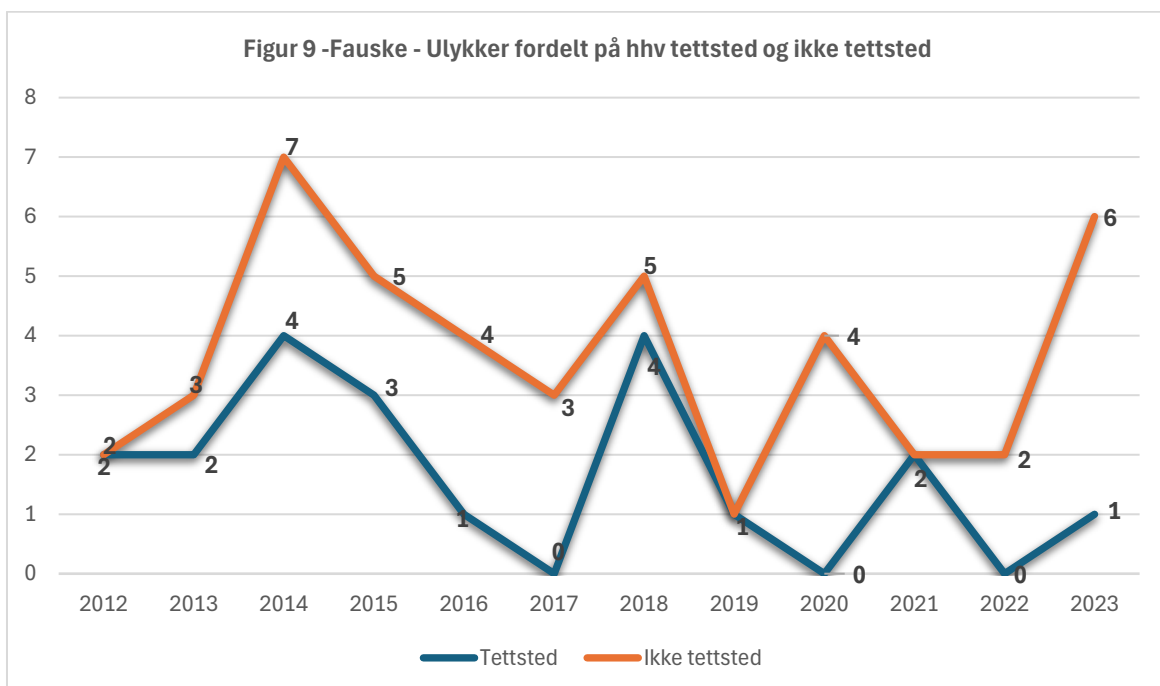


I forhold til hvilken type vei ulykker skjer på, ser vi at ulykker på europaveg, fylkes- og riksveger utgjør 47 av de 55 ulykkene.

Ulykker på kommunal vei utgjør 8 av de totale 55 ulykkene som er registrert i kommunen fra perioden mellom 2012-2023.



Når det gjelder fordeling av ulykker på tettsted og ikke tettsted, har disse de siste årene vært nokså jevnt fordelt, med en klar sving nedover for ulykker i tettsted i 2019, 2020 og 2022. For 2020 må dette antas å henge sammen med pandemien og i 2021 var tallene litt opp igjen, men i 2022 var tallene nede igjen. Mens i 2023 fikk tallene opp igjen for ulykker på ikke tettsted.



6.2. Kjøretøy i Fauske

Antallet registrerte kjøretøy i Fauske kommune har økt med over 1400 på 12 år. Spesielt har antallet registrerte personbiler, varebiler, snøskutere og traktorer (inkl. ATV og UTV) økt.

Kjøretøy type	2011	2023
Personbiler	4972	6007
Ambulanser	1	4
Busser	20	3
Varebiler	630	727
Kombinerte biler	183	50
Lastebiler	153	97
Mopeder	237	270
Lette motorsykler	33	63
Tunge motorsykler	340	376
Snøscooter	1090	1162
Traktorer	526	907
Motorredskaper	25	16
Sum	8210	9682

Tabell 1: Registrerte kjøretøy i Fauske kommune (kilde: SSB, tabell 07849)

6.3 Trafikkulykkenes kostnader

Konsekvensene av trafikkulykker kan føre til store lidelser og økte kostnader til livsopphold, noe som også bidrar til redusert livskvalitet. Den enkeltes pårørende får også ulemper av både praktisk og psykisk karakter. I tillegg påføres samfunnet store kostnader knyttet til medisinsk behandling, tapt arbeidsinnsats og materielle skader.

De samfunnsøkonomiske kostnadene: Trafikkulykker er beregnet mellom 11 og 21 millioner kroner (2020-kr) per personskadetilfelle (Transportøkonomisk institutt 2024).

7. Mål og strategi for trafikksikkerhetsarbeidet i Fauske kommune

7.1. Målsetting

I 11-årsperioden 2012-2023 var det 2 drepte og 7 hardt skadde i trafikken i Fauske. På vei mot nullvisjonen har Fauske kommune et mål om å redusere antall hardt skadde med 25% sammenlignet med perioden 2012-2023. Det innebærer at i planperioden 2025-2029 skal det være 0 drepte og maksimalt 1 hardt skadde i trafikken i Fauske kommune.

Visjonen «*sammen om et fremtidsrettet Fauske- for god velferd, vekst og utvikling*» skal inspirere oss til å skape et levende lokalsamfunn, sammen. Dette inkluderer alle felleskap i Fauske, Sulitjelma og Valnesfjord.

7.2. Strategi

I Nasjonal Tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei er det satt opp en rekke tilstandsmål formulert som måltall. For å nå disse målene må det iverksettes tiltak. Kommunen skal arbeide aktivt for å bidra til at vi oppnår disse tilstandsmålene.

I overnevnte plan er det satt tiltak for å nå disse tilstandsmålene. Kommunen skal arbeide aktivt for å nå disse målene. Tiltakene kommunen iverksetter kommer frem i kapittel 8.

Dette gjelder først og fremst på følgende områder:

- ✓ Økt andel bruk av bilbelte, refleks, bakovervendt barnesikring og sykkelhjelme.
- ✓ Redusere andelen av bilister som overskrider fartsgrensene.
- ✓ Redusere ruspåvirket ferdsel på vann og med ATV, UTV og snøskuter.
- ✓ Arbeide målrettet for at flere går og sykler til skolen.
- ✓ Bruk av ulike tiltak innen fysisk tilrettelegging for økt trafikksikkerhet.
- ✓ Generelt søkelys på holdningsskapende arbeid for økt trafikksikkerhet.
- ✓ Ta del i fylkets ambisjoner i forhold til reduksjon i ulykkestallene.

8. Kommunale tiltak

I dette kapittelet gjengir vi de nasjonale tilstansmålene til de innsatsområdene som Fauske kommune prioriterer å arbeide med. Bak hvert innsatsområde står henvisningen til omtale i Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025. Under hvert av områdene har vi konkretisert kommunale tiltak som skal bidra til å nå de nasjonale målene.

8.1. Risikoadferd i trafikken

Nullvisjonen forutsetter at trafikantene skal ta ansvar for egen atferd, gjennom å være aktsomme og unngå bevisste regelbrudd.

Transportøkonomisk institutt (TØI) har gjort beregninger som viser at dersom alle førere fulgte fartsgrensene, kjørte uten påvirkning av rus og brukte bilbelte, ville tallet på drepte vært redusert med 28 prosent og antall hardt skadde vært redusert med 19 prosent. I tillegg til høy fart, rus og manglende bruk av bilbelte er også uoppmerksomhet en viktig risikofaktor.

8.1.1. Fart

Nasjonale mål:

Fart	Andel av kjøretøyene som overholder fartsgrensene	60 % (2022)	72 % (2026)
------	---	----------------	----------------

Kommunale tiltak:

- ✓ Trafikksikkerhet skal være årlig tema i kommunens arbeidsmiljøutvalg (AMU).
- ✓ Kommunen som arbeidsgiver, skal påvirke sine ansatte i tjeneste til å opptre med minst mulig risiko i trafikken.
- ✓ Kommunen skal ha utarbeidet retningslinjer for tjenestereiser og forankret denne i alle sektorer.
- ✓ Kommunens ansatte gjennomfører e-læringskurs i trafikksikkerhet og HMS (utviklet på KS-læring plattform av Trygg Trafikk).

- ✓ Kommunen, som kjøper av ulike tjenester, stiller krav til samarbeidspartnere om trafiksikker adferd (transporttjenester og vei og vedlikeholdstjenester). Disse innarbeides i anbudsdocumentene.

8.1.2. Rus

Nasjonale mål:

Rus	Andel av trafikkarbeidet som utføres under påvirkning av alkohol over 0,2 promille	0,2 % (2022)	0,1% (2026)
	Andel av trafikkarbeidet som utføres under påkjøring av narkotika over straffbarhetsgrensen	0,6 % (2022)	0,4 % (2026)

Kommunale tiltak:

- ✓ Kommunen skal arbeide aktivt for å forhindre at ansatte er påvirket av legale eller illegale rusmidler i tjenesten.

8.1.3. Bilbeltebruk

Nasjonale mål:

Bilbelte/sikring av barn i bil	Andel førere og forsetepassasjerer som bruker bilbelte i lette kjøretøy	98% (2022)	98,5 % (2026)
	Andel barn i alderen 1-3 år som er sikret bakovervendt i bil	63% (2022)	75% (2026)
	Andel førere av tunge kjøretøy som bruker bilbelte	84% (2022)	95% (2026)

Kommunale tiltak:

- ✓ Kommunen skal alltid velge busser med 3-punktbelte ved leie av busser til transport i regi av kommunen.
- ✓ Kommunen har i retningslinjene for tjenestereiser forventninger om at alle kommunalt ansatte bruker bilbelte ved transport i tjeneste. Dette gjelder bil og buss.

- ✓ Helsestasjonens virksomhet skal ha økt fokus på temaet barn i bil, og spesielt at barna skal sitte sikret bakovervendt i bil til de er 4 år.
- ✓ Kommunen skal gjennom de kommunale barnehagene gjennomføre tiltak for økt fokus på sikring av barn i bil (materieill / kampanje gjennom trygg trafikk). De private barnehager skal oppfordres til samme tiltak som de kommunale.
- ✓ Bruke egne informasjonskanaler som nettside og Facebook til å oppfordre til bruk av bilbelte og korrekt sikring i bil.

8.1.4. Uoppmerksomhet

Nasjonale mål:

Uoppmerksomhet	I planperioden 2022-2025 vil aktørene fortsette og videreutvikle arbeidet for å få ned antall ulykker som skyldes uoppmerksomhet på grunn av distraksjon.
----------------	---

Kommunale tiltak:

- ✓ Kommunen skal i retningslinjene for tjenestereiser, uttrykke en tydelig forventning om at alle kommunens ansatte i minst mulig grad bruker utstyr som tar oppmerksomheten fra føreren.
- ✓ Kommunen skal i retningslinjene for tjenestereiser, uttrykke en tydelig forventning om at det i størst mulig grad skal unngås å bruke mobiltelefon under kjøring. Om dette er nødvendig skal det brukes godkjent fastmontert utstyr.

8.2. Befolkningsgrupper

Ulykkesstatistikkene viser at risikoen for å bli drept eller hardt skadd i trafikken varierer mellom ulike aldersgrupper. Gode holdninger til trafikkatferd som læres i barndommen tas med inn i ungdommen og voksenlivet.

Det er særlig rettet innsats mot tre alderskategorier som vist under:

8.2.1. Barn

Nasjonale mål:

Barn 0-14 år	Antall drepte barn i trafikken	0 (minst ett år i 2018-2021)	0 (minst to år i 2022-2025)
	Antall drepte barn og hardt skadde barn i trafikken - maksimalt per år		15 (2026)

Kommunale tiltak:

- ✓ Kommunen skal vurdere rett til skoleskyss i henhold til bestemmelser for særlig farlig eller vanskelig skolevei.
- ✓ Kommunen skal arbeide for trafikksikre soner rundt barnehagene og skolene, som blant annet innebærer tiltak knyttet til holdninger og adferd til både barn og voksne.
- ✓ Kommunen skal legge til rette for at flere kan sykle eller gå til barnehagen og skolen.
- ✓ Kommunen skal oppfylle forpliktelsene som inngår i Trafikksikker kommune for kommunale skoler og barnehager.
- ✓ Kommunens skal påvirke til at private barnehager skal være godkjent som Trafikksikker barnehage.
- ✓ Kommunen skal påvirke private skoler til å få godkjenning som Trafikksikker skole.
- ✓ Kommunen skal sørge for at ansatte i barnehager og skoler har tilstrekkelig kompetanse for å gjennomføre god trafikkopplæring i tråd med gjeldende rammeverk.
- ✓ Kommunen skal stimulere lag og foreninger til at alle barn og ungdom til og fra fritidsaktiviteter sikres best mulig, og at voksne som transportører kjører med lavest mulig risiko.
- ✓ Kommunen skal stimulere lag og foreninger til å innarbeide retningslinjer for transport innenfor sin virksomhet.
- ✓ Kommunen skal i samarbeid med barnehagebarnas og elevenes foresatte sette søkelys på trafikksikkerhet og forebygging av ulykker, og dette skal inngå i kommunale barnehager og skoles årsplaner.
- ✓ Skolene skal sørge for god sykkelopplæring i tråd med kompetansemål i Kunnskapsløftet.
- ✓ Kommunen skal ta i bruk læringsressurser om trafikksikkerhet i barnehager og i skolen.

8.2.2. Unge og unge førere

Nasjonale mål:

Ungdom og unge førere	Risiko for bilførere i aldersgruppen 18-19 år for å bli drept eller hardt skadd per kjørt km		-25% *
-----------------------	--	--	--------

* Reduksjon i perioden 2018-2021 sammenliknet med perioden 2013-2016

Kommunale tiltak:

- ✓ Kommunen skal sørge for at alle ungdomsskolene har nødvendig kompetanse for å tilby valgfaget trafikk på ungdomstrinnet.
- ✓ Kommunen skal tilby trafikalt grunnkurs som en del av valgfag trafikk.
- ✓ Kommunen skal drive holdningsskapende arbeid rettet mot ungdommer på ungdomsskolen. Dette blant annet med adferdsendrende aksjoner/stunt.
- ✓ Kommunen skal stimulere lag og foreninger til å innarbeide retningslinjer for transport innenfor sin virksomhet.

8.2.3. Eldre trafikanter

Nasjonale mål:

Eldre trafikanter og trafikanter med funksjonsnedsettelse	Risiko for bilførere i aldersgruppen 75+ for å bli drept eller hardt skadd per kjørte km		-25% *
	Risiko for fotgjengere i aldersgruppen 75+ for å bli drept eller hardt skadd i trafikkulykker per km		-25% *

*Reduksjon i perioden 2018-2021 sammenliknet med perioden 2013-2016

Kommunale tiltak:

- ✓ Kommunen skal legge til grunn universell utforming ved fysisk utforming av veier og gangfelt (og forlengelse av gangfelt) for å ivareta eldre trafikanter og trafikanter med funksjonsnedsettelse.
- ✓ Kommunen skal stimulere pensjonistforeninger til å integrere tema trafiksikkerhet i sin virksomhet.
- ✓ Kommunen skal oppfordre frivillige organisasjoner som pensjonistforeninger eller andre til å gjennomføre oppfriskningskurs for eldre bilførere.

8.3. Trafikantgrupper/ kjøretøygrupper

8.3.1. Gående og syklende

Nasjonale mål:

Gående og syklende	I planperioden 2022-2025 skal gjennomsnittlig risiko for: - Fotgjengere å bli drept eller hardt skadd være 25% lavere enn i årene 2018 og 2019 (per gåkm). - Syklister å bli drept eller hardt skadd være 25% lavere enn i årene 2018 og 2019 (per sykkelkm).		
	Andel syklister som bruker sykkelhjelm	70% (2022)	75% (2026)
	Andel forgjengere som bruker refleks på belyst vei i mørke	50% (2022)	53% (2026)

Kommunale tiltak:

- ✓ Helsestasjonene, barnehagene og skolene skal årlig fokusere på betydningen av at syklister og fotgjengere bruker personlig verneutstyr i trafikken (sykkelhjelm, refleks).

- ✓ Kommunen skal bruke sine informasjonskanaler til å oppfordre til bruk av refleksspesielt i forbindelse med refleksdagen i oktober, men også ellers.
- ✓ Kommunen skal gjennomføre en rekke tiltak som fortau, gatebelysning og andre trafiksikkerhetstiltak langs veger i kommunen. Kommunen vil også samarbeide med statlig og fylkeskommunal vegeier om tiltak på deres veger.

8.3.2. Motorsykkel og moped

Nasjonale mål:

Motorsykkel og moped	Risiko for å bli drept eller hardt skadd for MC- og mopedførere per kjørte km	-30 % *
----------------------	---	---------

*Reduksjon i perioden 2018-2021 sammenliknet med perioden 2013-2016

Kommunale tiltak:

- ✓ Bruke kommunens informasjonskanaler til å rette oppmerksomheten mot regelverk og sikkerhet rundt bruk av moped/ATV/UTV i skoletiden og til/fra skole.

8.4. Systematisk trafiksikkerhetsarbeid i offentlig og privat sektor

Nasjonale mål:

Systematisk og samordnet trafiksikkerhetsarbeid i fylkes-kommuner og kommuner	Antall kommuner som er godkjent som <i>Trafikksikre kommuner</i>	187 (2024)	200 (2026)
---	--	---------------	---------------

Kommunale tiltak:

- ✓ Innen utgangen av 2026 skal kommunen sikre at alle barnehager og skoler har regodkjenning som trafiksikker barnehage.
- ✓ Innen utgangen av 2028 skal arbeidet med rullering av kommunens trafiksikkerhetsplan være fullført.

- ✓ Innen utgangen av 2026 skal kommunen ha søkt om regodkjenning som trafikksikker kommune.
- ✓ Årshjulet for trafikksikkerhetsarbeid tas i bruk som et praktisk hjelpemiddel, og kan tilpasses den enkeltes behov. Målet er å innarbeide trafikksikkerhet i de daglige rutinene ute i organisasjonen.

8.5. Fysiske trafikksikkerhetstiltak

Nasjonale mål:

Møteulykker og utforkjøringsulykker	Andel av trafikkarbeidet på riksveier med fartsgrense 70 km/t eller høyere som foregår på møtefrie veier	54,1% (2022)	60% (2028)
-------------------------------------	--	-----------------	---------------

Kommunale tiltak:

- ✓ Alle foreslåtte fysiske tiltak er beskrevet i vedlegg 1 Handlingsplan for fysiske trafikksikkerhetstiltak.

9. Økonomi

Trafikksikkerhetstiltakene i denne planen skal innarbeides i økonomiplanen. Samtidig skal tiltak som går over flere år, samt tiltak med oppstart i handlingsplanperioden prioriteres i budsjettet hvert år.

Enhetsledere har ansvaret for å innarbeide utgiftene innenfor eget budsjettområde.

En gyldig trafikksikkerhetsplan legger godt til rette for, og øker sjansen for å få tildelt midler til trafikksikkerhetstiltak gjennom Statens Vegvesen. Planen åpner også for å søke om tilskudd til kampanjer og strategisk arbeid gjennom fylkeskommunen.

For å få igangsatt utbygging finansiert av fylket, kan det være nødvendig at kommunen selv tar de innledende kostnadene til planlegging og prosjektering av de områder hvor utbedringene ønskes gjennomført. Dette for å oppnå høyere prioritert av fylket og på grunn av fylkeskommunens rutiner i forhold til tildeling av slike midler.

I alle tiltak som ønskes gjennomført kan det bli satt krav til en kommunal egenandel.

10. Evaluering, rullering

Enhetslederne rapporterer årlig på tiltak innenfor eget ansvarsområde, til teknisk sjef, som så sammenfatter dette og legger fram en samlet rapport til kommunedirektøren.

Kommunedirektøren rapporterer til kommunestyret gjennom en årlig kommunestyresak.

Handlingsplanen legger opp til at trafikksikkerhetsarbeidet i løpet av perioden blir en del av kommunens daglige rutiner, og det ansvaret må bæres av alle de ulike aktørene og lederne innenfor sitt område, slik at tiltak blir iverksatt for å få etablert rapporteringsrutiner som er integrert i kommunens styringssystemer og HMS-rutiner.

Kommunens ansatte bør «gå foran» som gode eksempler som aktører i lokaltrafikken, slik at arbeidet i det å bli ansatt som en «Trafikksikker kommune», merkes av kommunens befolkning og ikke bare fremstår som tomme ord.

Innbyggernes opplevelse av utrygghet i forhold til lokaltrafikken varierer gjennom livet fra det å være barn til ungdom og voksen og det å måtte sende sine egne barn ut i et stadig voksende trafikkmiljø. De eldre og de funksjonshemmedes daglige vansker ved ferdsel i lokaltrafikken må heller ikke glemmes, men at vi i felleskap jobber for en kommune det virkelig føles trygt og bo i uansett hvor vi befinner oss i livet. Trafikksikkerhetsplanen er ment som et fundament for en slik trygg utvikling av trafikkmiljøet i Fauske kommune i tiden fremover.

10.1. Samarbeidsavtale mellom Politiet og kommunen

Nivå	Sted/ enhet og ansvar	Oppgave
Politisk	Formannskapet Ansvar: Ordfører	Redegjør for planer for inneværende år (Trafikksikkerhet)
Kommunalt ledernivå	Møte med: Kommunedirektør, kommunalsjefer og utpekte enhetsledere Ansvar: Kommunedirektør	Tema avtales før hvert møte (Trafikksikkerhet)
Enhetsnivå	Skolene og barnehagene	Refleksdemonstrasjon/ markering sammen med Faglig Trafikkforum Fauske. Årlig.

11. Vedlegg

VEDLEGG 1: HANDLINGSPLAN FYSISKE TILTAK 2025-2029

Kommunale veger

Fauske kommune vil arbeide med tiltak slik at tiltak innenfor grupper med lik prioritet kan løftes frem og iverksettes når forholdene ellers ligger til rette.

Prioritet	Tiltak	Meknad
1	Farvikveien	Veg, belysning og fortau
2	Kosmovassveien	Gang/sykkelvei med belysning
3	Terminalveien	Etablere gang/sykkelvei med belysning ca. 145 m.
4	Furnesveien	Oppgradering gatelys

Riks- og fylkesveger

Fauske kommune vil arbeide med disse tiltakene i dialog med vegeier. Slik dialog må være tydelig og hyppig. Tiltakene prioriteres ikke innbyrdes fra kommunens side.

Prioritet	Tiltak	Merknad
	KVU for transportløsninger i Nord-Norge	I utredningsfase. All transport, både veg, jernbane, sjøfart og luftfart inngår i utredningen.
	Rv. 80 Sandvika-Sagelva	I prosjekteringsfase. Skred- og ulykkesbelastet strekning på 4,95 km mellom Bodø og Fauske. Strekningen skal skredsikres, og vegen skal utbedres med slakere svinger, og bredere vegbane.
	Småby Nord	I utredningsfase. Attraktive, miljøvennlige, trafikksikre og god mobilitet for alle småbyer.
	Tunneloppgradering i Nordland	E6 Kværnflogtunnelen er oppgradert.

VEDLEGG 2: TILTAK I TRAFIKKSIKKERHETSPLAN MED ANSVARLIG FOR GJENNOMFØRING OG GJENNOMFØRINGSFRISTER

POLITISK NIVÅ

Oppgaver	Tid/ Frister
1. Det politiske nivå har overordnet myndighet og ansvar for prioriteringer og bevilgninger til trafikksikkerhetsarbeid og tiltak	Årlig
2. Det politiske nivå har ansvar for at trafikksikkerhetstiltak er innarbeidet i alle planer som godkjennes	Kontinuerlig
3. Som overordnet myndighet og vegeier har det politiske nivå ansvar for å prioritere og gjennomføre trafikksikkerhetstiltak på eget vegnett	Kontinuerlig
4. Det politiske nivå har ansvar for å øve påtrykk mot overordnede veg- myndigheter for gjennomføring av trafikksikkerhetstiltak på fylkesveger og riksveger	Kontinuerlig
5. Som overordnet myndighet har det politiske nivå også ansvar for det holdningsskapende arbeidet i kommunen	Kontinuerlig

KOMMUNEDIREKTØREN

Oppgave	Tid/ Frist
1. Kommunedirektøren har det overordnede administrative ansvaret for gjennomføring av «systemtenkningen» i trafikksikkerhetsplanen.	Kontinuerlig
2. Kommunedirektøren har ansvar for at trafikksikkerhetsarbeid blir en del av kommunens «styringssystem og rapportering»	Årlig
3. Kommunedirektøren har ansvar for at «sjekklistekontrollen» blir fulgt opp gjennom kommunens årlige vernerunde i HMS-systemet	Årlig
4. Kommunedirektøren har ansvar for iverksetting av vedtatte tiltak innen trafikksikkerhetsarbeid	Kontinuerlig
5. Det er kommunedirektørens oppgave å fremme forslag på tiltak og bevilgninger i økonomiplanen hvert år	Årlig
6. Det påhviler også kommunedirektøren et overordnet ansvar for at trafikksikkerhetsarbeid med jevne mellomrom settes på «agendaen» i kommunens lederforum	Kontinuerlig
7. Kommunedirektøren har ansvaret for at rollen som «Barnas talsmann» blir godt ivaretatt i kommunen	Kontinuerlig
Ansvaret for at alle enheter innenfor kommunen tilfredsstiller kriteriene til «Trafikksikker kommune» for regodkjenning som trafikksikker kommune innen desember 2026	Innen desember 2026

Fauske kommunes rolle som barnehageeier	Ansvar	Tid / Frister
Innen utgangen av 2026 skal alle kommunale barnehager ha regodkjenning som «Trafikksikker barnehage»	Oppvekst	Kontinuerlig
Innen utgangen av 2026 skal kommunen påvirke til at alle private barnehager har godkjenning og regodkjenning som «Trafikksikker barnehage»	Oppvekst	Kontinuerlig
Alle ansatte skal i løpet av planperioden ha deltatt på kurs i regi av Trygg trafikk innen trafikkopplæring i tråd med rammeplan for barnehagen	Oppvekst	Kontinuerlig
Skal gjennom de kommunale barnehagene gjennomføre tiltak for økt søkelys på sikring av barn i bil (materiell / kampanje gjennom trygg trafikk)	Oppvekst	Kontinuerlig
Ha oversikt over og oppfordre til å søke om fylkeskommunale trafikksikkerhetsmidler	Oppvekst	Kontinuerlig

Fauske kommunes rolle som skoleeier	Ansvar	Tis /Frister
Skolene skal være regodkjent som Trafikksikker skole innen desember 2026	Oppvekst	
Skolene skal i samarbeid med foresatte ha trafikksikkerhetsarbeid og forebygging av ulykker i fokus	Oppvekst	Årlig
Skolen gir, i samarbeid med FAU, anbefalinger til foresatte om sykling til skolen	Oppvekst	Årlig
Skolen har utarbeidet rutiner for å ivareta sikkerheten på turer til fots, på sykkel, i bil og med kollektivtransport i skolens regi	Oppvekst	Årlig
Skolene skal sørge for god sykkelopplæring i tråd med kompetansemål i Kunnskapsløftet	Oppvekst	Årlig
Skolen har integrert trafikkopplæring i lokal læreplan/ årsplan i tråd med Kunnskapsløftets kompetansemål	Oppvekst	Årlig
Skolens læreplan for trafikk er årlig tema på foreldremøte	Oppvekst	Årlig
Foreldre blir involvert i skolens trafikksikkerhetsarbeid for eksempel gjennom Foreldrenes arbeidsutvalg (FAU)	Oppvekst	Årlig
Kommunen skal sørge for at ansatte i skolen har tilstrekkelig kompetanse for å gjennomføre god trafikkopplæring i tråd med gjeldende rammeverk	Oppvekst	Årlig
Kommunen skal sørge for at ungdomsskolen har nødvendig kompetanse for å tilby valgfaget trafikk på ungdomstrinnet	Oppvekst	Årlig
Kommunen skal sørge for utdeling av reflekser til elever og barnehagebarn i forbindelse med refleksdagen hvert år	Oppvekst	Årlig i oktober

Kommunen skal se på mulighetene for å gjeninnføre valgfaget trafikk på ungdomstrinnet, og tilby trafikalt grunnkurs som en del av dette faget	Oppvekst	Årlig
Årlig sette søkelys på betydningen av at syklister og fotgjengere bruker personlig verneutstyr i trafikken (sykkelhjel, refleks)	Oppvekst	Årlig

Fauske kommunes rolle som ansvarlig for innbyggernes helse og trivsel	Ansvar	Tid/ Frister
Helsestasjonen oppdaterer sine planer for virksomheten med hensyn til trafikksikkerhetsbudskap (overfor foreldre og elever)	Helse og omsorg	Årlig
Helsestasjonenes virksomhet skal ha økt søkelys på temaet barn i bil og da spesielt at barna skal sitte sikret bakovervendt i bil til de er 4 år	Helse og omsorg	Årlig
Følge retningslinjer for bruk og kjøring med offentlige kjøretøyer	Helse og omsorg	
Utarbeide en oversikt over trafikkulykker og trafikkskadde i kommunen. Oversikten gjennomgås i kommunens ledergruppe	Helse og omsorg	Kontinuerlig
Sette søkelys på betydningen av at syklister og fotgjengere bruker personlig verneutstyr i trafikken (sykkelhjel, refleks). (Gjelder spesielt Helsestasjon).	Helse og omsorg	Årlig

Fauske kommunes rolle som veieier (omfatter også fortau og gang-/sykkelveger	Ansvarlig	Tid/ Frister
Utarbeide prioriteringsliste for fysiske trafikksikkerhetstiltak på kommunal veg, og gjennomføre disse innenfor eksisterende økonomiske rammer	VVA (Vei, vann og avløp)	Årlig
Ha en prioriteringsliste for trafikksikkerhetstiltak på fylkesveg og riksveg	VVA	Årlig
Enheten har som oppgave å gjennomføre vedlikeholds- og utbedringstiltak som blir vedtatt på politisk nivå	VVA	Kontinuerlig
Ha utarbeidet skriftlige rutiner for snøbrøyting / snørydding / strøing / rydding av vegetasjon på skoleveger	VVA	Daglig ved behov
Kommunen skal arbeide for å etablere hjertesoner rundt alle skoler og barnehager.	VVA	Årlig
Kommunen skal legge til grunn universell utforming ved fysisk utforming av veger og gangfelt	VVA	Kontinuerlig
Søke om fylkeskommunale trafikksikkerhetsmidler	VVA	Årlig
Ha rutiner for å kvalitetssikre reguleringsplaner i forhold til trafikksikkerhet	VVA	Kontinuerlig
Ha rutiner for kvalitetssikring av trafikksikkerheten i forbindelse med anleggsvirksomhet, både i kommunal og privat regi	VVA	Kontinuerlig
Kommunen skal begrense muligheten for å kjøre inn på skoleområder og i tilknytning til skoler	VVA	Kontinuerlig

Fauske kommunes rolle som arbeidsgiver	Ansvar	Tis/ Frister
Kommunen skal innarbeide trafikk sikkerhet i HMS/ internkontrollsystemet og utarbeide krav til samarbeidspartnere ved kjøp av transporttjenester, samt vei og vedlikeholdstjenester	HR/AMU	Årlig
Utarbeide retningslinjer for tjenestereiser og forankret denne i alle sektorer	HR/AMU	Årlig
Trafikk sikkerhet skal være årlig tema i kommunens arbeidsmiljøutvalg (AMU)	HR/AMU	Årlig
Gjennomføre kurs/gi opplæring for alle ansatte i trafikk sikkerhet og HMS	HR	Årlig
Kommunens ansatte gjennomfører e-læringskurs i trafikk sikkerhet og HMS (utviklet på KS læring plattform av Trygg Trafikk)	HR	Årlig
Arbeide aktivt for å forhindre at ansatte er påvirket av legal eller illegale rusmidler i tjenesten	Kommunalsjefer/AMU	Kontinuerlig
Alle kjøretøy som kommunen kjøper/leaser (nye leasingavtaler) ha montert alkohollås	Kommunalsjefer, innkjøpsansvarlig	Kontinuerlig
Ved inngåelse av avtaler/ anbud still krav til trafikk sikkerhet	Innkjøpsansvarlig	Kontinuerlig

Fauske kommunes rolle som planlegger og samfunnsutvikler	Ansvarlig	Tid/ Frister
Enheten har et planleggingsansvar der trafikk sikkerhetstiltak blir vektlagt i alle planer som legges fram	Plan og samfunnsutvikling	Kontinuerlig
Enheten har også et ansvar for å påpeke «kritiske» tilfeller innen trafikk sikkerhetsarbeidet	Plan og samfunnsutvikling	Kontinuerlig
Følge opp kommunens styringssystem og sjekklister- kontroller	Plan og samfunnsutvikling	Årlig
Neste rullering av Trafikk sikkerhetsplan	Plan og samfunnsutvikling	Hvert 4. år/ 2029

Kampanjer og holdningsarbeid

I løpet av planperioden innføre systemtenkning i kommunens planverk rundt trafikksikkerhet med følgende underpunkter:

- a. Utarbeide sjekklister for trafikksikkerhetsarbeid i alle enheter. Enhetene har selv ansvar for å utarbeide egne sjekklister og rutiner for sitt område og arbeid.
- b. Trafikksikkerhetsarbeidet inngår som en del av den årlige vernerunden i HMS-systemet, men nødvendige sjekkpunkter. Enhetene må årlig rapportere trafikksikkerhetsarbeid i kommunes styringssystem og følge dette opp i årsrapporteringen.
- c. Enhetene må årlig rapportere trafikksikkerhetsarbeid i kommunens styringssystem og følge dette opp i årsrapporteringen.
- d. Kommunedirektøren har ansvaret for å oppmuntre dette i rapportering.
- e. Avvik må lukkes snarest mulig og tilbakemeldes. Større avvik som krever økonomisk bevilging, rapporteres til det politiske nivå for behandling.
- f. Fysiske tiltak må behandles en gang årlig på bakgrunn av ikke gjennomførte tiltak, samt nye innkomne tiltak, må legges fram politisk nivå for vurdering og prioritering.

VEDLEGG 3: TRAFIKKSIKKER KOMMUNE

KRITERIER FOR TRAFIKKSIKKER KOMMUNE

Trafikksikker kommune er en godkjenningsordning som blant annet bygger på følgende kriterier:

- Kommunen har forankret ansvaret for trafikksikkerhetsarbeidet hos ordfører og kommunedirektør. Delansvar kan ligge hos den enkelte etatsleder.
- Kommunen har et utvalg med ansvar for trafikksikkerhet.
- Kommunen har innarbeidet trafikksikkerhet i HMS/internkontrollsystemet som inneholder regler for reiser og transport i kommunens regi, og ved kjøp av transporttjenester.
- Trafikksikkerhet er et årlig tema i kommunens arbeidsmiljøutvalg (AMU).
- Kommunen har oppdatert oversikt over trafikkulykker og trafikkuhell (materiellskader) i kommunen.
- Trafikksikkerhet er en del av kommunens folkehelsearbeid.
- Kommunen har en trafikksikkerhetsplan. Planen har rullerings- og rapporteringsrutiner. Planen ivaretar både trafikanrettede og fysiske tiltak.
- Kommunen har et godt system for å behandle søknader om skyss pga. særlig farlig skolevei.
- Kommunen har oppfylt kriteriene for den enkelte sektor (oppvekst, kultur, helse, teknisk, plan, HR).