

An aerial photograph of the Hamarøy archipelago in Norway, showing various islands and waterways. The image is overlaid with a semi-transparent blue rectangle that serves as a background for the text.

**Hamarøy**  
KOMMUNE

**TRAFIKKSIKKERHETSPLAN  
- LOKAL HANDLINGSPLAN  
2016-2020**

# Innhold

<b>Kapittel 1 – Trafikksikkerhet i Hamarøy kommune</b> .....	<b>3</b>
1.1 Kommunen har ansvar for trafikksikkerheten .....	3
1.2 Hvorfor skal Hamarøy kommune ha en trafikksikkerhetsplan? .....	3
1.3 Organisering.....	3
1.4 Trafikkforholdene Hamarøy kommune .....	4
1.5 Ulykkestall for Hamarøy kommune .....	4
<b>Kapittel 2 – Planprosess</b> .....	<b>6</b>
2.1 Planperiode .....	6
2.2 Medvirkning .....	6
<b>Kapittel 3 – Strategidel</b> .....	<b>7</b>
3.1 Hovedmål .....	7
3.2 Delmål.....	7
<b>Kapittel 4 – Handlingsdel - Tiltak</b> .....	<b>8</b>
4.1 Holdningsskapende tiltak .....	8
4.2 Fysiske tiltak.....	8
<b>Kapittel 5 – Administrative og budsjettmessige konsekvenser</b> .....	<b>9</b>

# Kapittel 1 – Trafikksikkerhet i Hamarøy kommune

## 1.1 Kommunen har ansvar for trafikksikkerheten

Trafikksikkerhet handler om å kunne bevege seg trygt i sitt lokalmiljø, enten man er fotgjenger, syklist eller bilist - barn, ungdom eller voksen. Kommunen har en svært viktig rolle i trafikksikkerhetsarbeidet. Kommunale veger er ofte skoleveger og veger til fritidsaktiviteter, familie og venner. Gjennom god arealplanlegging og gjennomtenkt plassering av boliger, butikker og industriområder kan kommunen bidra til bedre og tryggere ferdselsveier i lokalsamfunnene. Kommunen har også ansvaret for trafikkopplæringen i barnehager og grunnskoler og er på den måten den offentlige myndigheten som først kommer i kontakt med framtidens nye trafikanter. Videre har kommunen ansvar for trafikksikkerhet gjennom sin rolle som transportør og kjøper av transporttjenester. Utdfordringen for det kommunale trafikksikkerhetsarbeidet er å få satt temaet på den politiske dagsorden. Det er viktig å sikre at trafikksikkerhetsplanen blir fulgt opp og tiltakene gjennomført.

## 1.2 Hvorfor skal Hamarøy kommune ha en trafikksikkerhetsplan?

Nordland fylkeskommune har ansvaret for å fremme trafikksikkerheten i fylket. Gjennom Nordland fylkes trafikksikkerhetsutvalg (NFTU) kan kommunene søke om tilskudd til arbeid rettet mot trafikksikkerhet. For å kunne søke om tilskudd, er det et krav at kommunen har en politisk behandlet og vedtatt trafikksikkerhetsplan.

Trafikksikkerhetsmidlene er delt i to:

**Holdningsskapende tiltak** – for eksempel refleksmateriell/refleksdemonstrasjoner, sykkelprøver/sikker på sykkel med fokus på hjelmbruk, sikkerhet i skolebussen og arrangement av ulike slag, f.eks. temamøte med fokus på nødvendig/unødvendig bilkjøring i skoleområdet. Tilskuddene fordeles av NFTU to ganger i løpet av året, og det er en forutsetning at tiltakene blir gjennomført i inneværende år.

**Fysiske tiltak** - primært tiltak langs skoleveger og andre områder hvor barn ferdes. Midlene kan også brukes til å dekke planleggingskostnader. Søknadsfristen for tildeling av trafikksikkerhetsmidler er 1. juli.

Planen inneholder en strategidel (kapittel 3) og en handlingsdel (kapittel 4) som prioriterer rekkefølgen på tiltak i planperioden.

## 1.3 Organisering

Hamarøy formannskap vedtok i møte 25.05.2011 under sak 48/11 å oppnevne en styringsgruppe for utarbeiding/revisjon av trafikksikkerhetsplan for Hamarøy kommune:

Kurt Ediassen – leder i Planutvalget  
Aslak Finvik – lensmannen i Hamarøy  
Linda Kvam - Rektor/enhetsleder Ulvsvåg skole  
Astrid Aasebøstøl – familie/helse  
Arnfinn Vangen – NHO transport

Styringsgruppa – Trafikksikkerhetsutvalget – har følgende mandat:

1. Utarbeide handlingsplan for trafikksikkerhet for Hamarøy kommune
2. Være kontaktledd mellom kommunens innbyggere og politikere/administrasjon, samt Vegkontoret.
3. Være høringsinstans i trafikksikkerhetsspørsmål/-saker.
4. Være ansvarlig for fremtidige revisjoner av trafikksikkerhetsplanen.

## 1.4 Trafikkforholdene Hamarøy kommune

Hamarøy har følgende fordeling innenfor sitt vegnett:

Vegtype	Lengde i km	Prosent av totalt vegnett
E6	71	34,2 %
Fylkesveg (tidl. RV 81)	36	17,3 %
Fylkesveg (gamle fylkesveger)	55	26,4 %
Kommunale veger	46	22,1 %
<b>SUM</b>	<b>208</b>	<b>100,0 %</b>

Etter at Nordland fylkeskommune fikk overført tidligere riksveger fra og med 1. januar 2010 er det ca. 90,9 km fylkesveger tilknyttet Hamarøy. Av dette er ca. 24,8 km grusveger mens resten har fast dekke. Ansvar for vedlikehold, investeringer og drift hviler på vegholder.

I så måte har kommunen ansvaret for det kommunale vegnettet, mens Nordland fylkeskommune v/ Statens vegvesen har ansvaret for det øvrige.

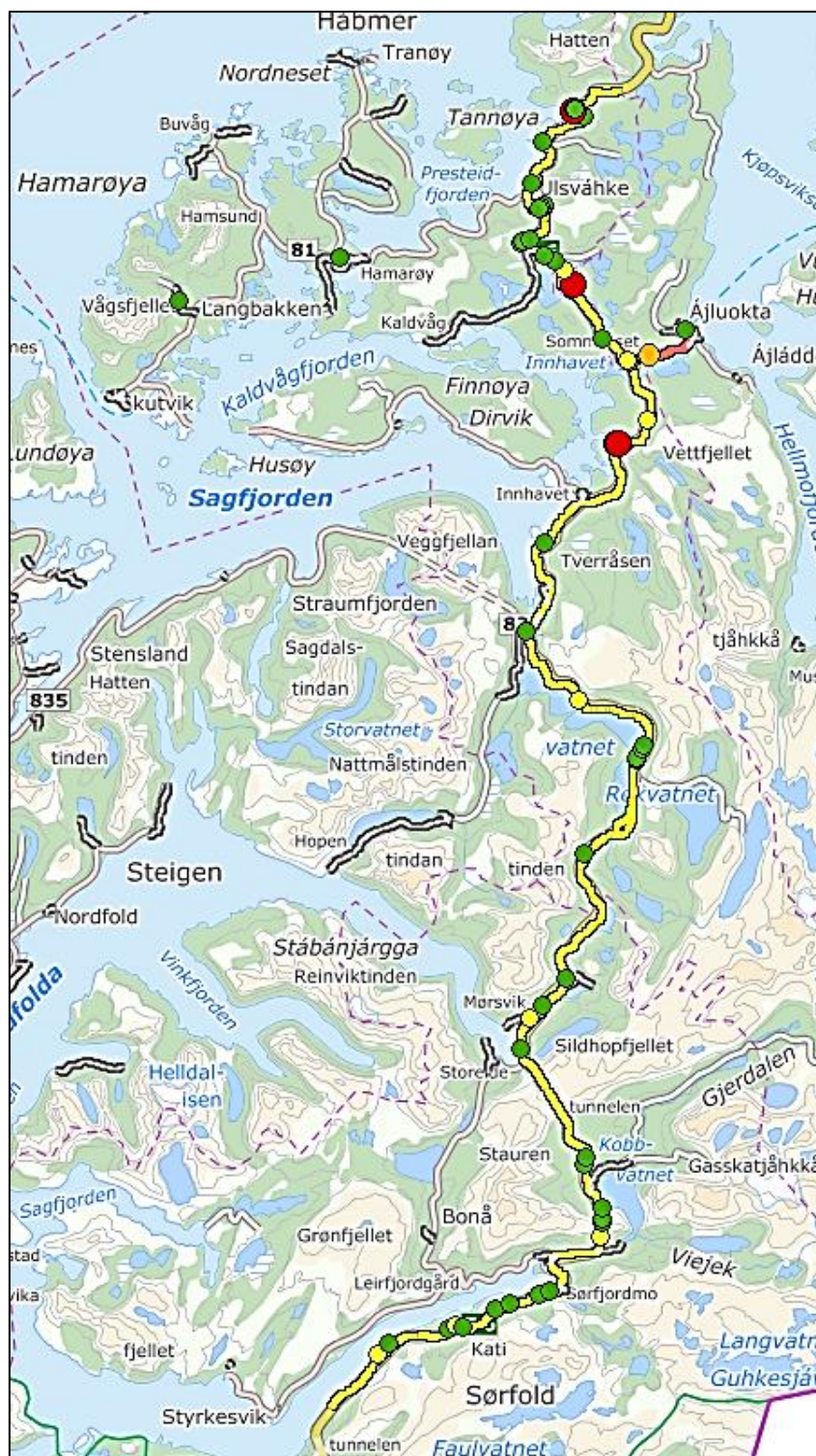
Fylkeskommunen har ansvar for den praktiske gjennomføringen av skoleskyss i de tilfeller der avstanden fra hjemmet til skolen er over 2 km for 1. årstrinn og over 4 km for resten av grunnskolen. Innenfor disse avstandene har elevene etter grunnskoleloven krav på skyss der skolevegen er "særlig farlig". Da det ikke finnes spesifikke kriterier på hva "særlig farlig" skoleveg innebærer, har kommunen et viktig ansvar i avgjørelsen av slike saker.

## 1.5 Ulykkestall for Hamarøy kommune

Tabellen nedenfor viser ulykkesstatistikken for Hamarøy kommune fra januar 2010 til oktober 2015.

År	Antall ulykker	Antall drepte	Antall alvorlig skadde	Antall lettere skadde
2010	7	1	0	8
2011	5	0	1	6
2012	6	0	0	8
2013	4	2	0	3
2014	6	0	0	9
2015	2	0	0	3
<b>SUM</b>	<b>30</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>37</b>

Kartet nedenfor gir en grafisk fremstilling av hvor ulykkene har skjedd i perioden 2007-2014.



Kart over ulykker i Hamarøy kommune. Rød – dødsulykker  
Oransje- meget alvorlig skadd, Gul – alvorlig skadd, Grønn – lettere skadd

Tabellen under viser statistikk basert på skademeldinger innlevert til forsikringsselskapene (kun materielle skader) fra 2010 til 2015 i Hamarøy kommune:

Ulykkestype	Antall skader
Kryssende kjøretøyer i kryss	34
Møtende kjøretøyer i kryss	2
Påkjørt bakfra	32
Forbikjøring	4
Møting	44
Ryggning	89
Påkjørt parkert kjøretøy	73
Eneulykke (én bil involvert)	125
Påkjørsel av fotgjenger/syklist	2
Annen ulykkestype	83
Ukjent/uoppgjort	2
<b>Sum</b>	<b>491</b>

## Kapittel 2 – Planprosess

### 2.1 Planperiode

“Trafikksikkerhetsplan – lokal handlingsplan 2012-2015” ble vedtatt av kommunestyret i møte 15.12.2011 under sak 83/11. Planens varighet er 4 år og utløper 31.12.2015.

“Trafikksikkerhetsplan – lokal handlingsplan 2016-2020” er en rulling av gjeldende plan fra 2012, med oppdatering av målsettinger, strategier og innmeldte innspill.

### 2.2 Medvirkning

Oppstart av rulling av trafikksikkerhetsplanen 2016-2020 ble kunngjort i lokalavisa Nord-Salten 09.11.15 og på kommunens nettsider. Det ble lagt til rette for aktiv deltakelse fra kommunens innbyggere. I forbindelse med oppstart av planrevisjonen ble kommunens innbyggere, lag og foreninger oppfordret til å bidra med innspill – både med hensyn til trafikale problemområder, uønsket atferd fra trafikantene og forslag til løsninger/forbedringer.

# Kapittel 3 – Strategidel

## 3.1 Hovedmål

Hovedmålet for trafikksikkerhetsarbeidet i Hamarøy kommune bygger på den såkalte "0-visjonen": Ingen mennesker skal bli drept eller få varige skader på grunn av vegtrafikken i Hamarøy kommune.

Planen skal bidra til at ulykkesrisikoen i kommunen reduseres, slik at kommunens innbyggere får en reell opplevelse av trygghet og trivsel i trafikken.

## 3.2 Delmål

Fem delmål skal være styrende for de prioriteringene som blir gjort og tiltakene som blir etablert i planperioden:

### 1. Det skal være trygt å sykle langs vegene i Hamarøy.

Hamarøy kommune har gjennom flere år satsset på å øke sykkelbruken og stimulere til at flest mulig går eller sykler til og fra skole og jobb. For å få flere av Hamarøys innbyggere til å gå eller sykle, er det viktig at forholdene legges best mulig til rette for økt sikkerhet og trygghetsfølelse, gjennom utbygging av gang- og sykkelveger eller ved å redusere fartsgrensene i områder der konfliktene mellom ulike trafikantgrupper er høy (aktuelt i sentrums- og boligområder).

### 2. Alle har – og tar – ansvar for å sikre seg i trafikken.

Bruk av personlig verneutstyr (sikkerhetsbelte, barnesikringsutstyr, sykkelhjelme og refleks) reduserer trafikkulykkes omfang og alvorlighetsgrad. Bruken er større blant barn enn hos voksne, og det er derfor viktig å bevisstgjøre voksne på deres rolle som gode forbilder i trafikken. Refleksbruk er det beste - og billigste - trafikksikkerhetstiltaket for myke trafikanter. En stor del av kommunens befolkning ferdes langs veger uten belysning. Det er viktig at alle aldersgrupper påvirkes til økt bruk av refleks ved ferdsel i mørket.

### 3. Trafikksikkerhet fra (regulerings)plan til virkelighet.

Trafikksikkerheten er et viktig fokus når det utarbeides reguleringsplaner og situasjonsplaner i forbindelse med utbygginger. Noen ganger ser man imidlertid at regulerte gang-/sykkelveger og fortau blir utelatt i utbyggingsprosessen av kostnadmessige årsaker. Hamarøy kommune har en stor oppgave i å påse at intensjonen i planene blir fulgt opp – også i realiseringsfasen. Dette gjelder spesielt trafikksikkerhet for barn, unge, eldre og funksjonshemmede.

### 4. Trafikkopplæring skal integreres på alle trinn i barnehager og skoler

Barnehage og skole er viktige arenaer for å etablere gode holdninger. Trafikk som tema må innarbeides i både barnehagens rammeplan og grunnskolens læreplan på alle trinn. Hamarøy kommune har ingen instruerende myndighet ovenfor videregående skole, men vil allikevel påvirke til at temaet trafikksikkerhet inkluderes i undervisningen.

### 5. Hamarøy kommune skal oppnå status som «Trafikksikker kommune»

Trygg Trafikk har utarbeidet kriterier for en trafikksikker kommune. Kriteriene skal bidra til at det arbeides godt, målbevisst og helhetlig med trafikksikkerhet. Kommunen skal blant annet forankre trafikksikkerhetsarbeidet i kommunens øverste ledelse, arbeide sektorovergripende og utvikle gode rapporteringsrutiner med klar ansvarsfordeling.

## Kapittel 4 – Handlingsdel - Tiltak

I dette kapittelet foreslås det trafikksikkerhetstiltak i to hovedgrupper: *Holdningsskapende og fysiske tiltak*. Holdningsskapende og fysiske tiltak må tilpasses hverandre. Bare slik kan vi nærme oss den visjonen som er lagt til grunn for denne planen og nå de delmålene som er formulert. Sagt med andre ord: Når kommunens skoleelever lærer om trygg skoleveg og trenes i ulike trafikksituasjoner, forutsetter dette at skolevegen er utformet på en trafikksikker måte.

### Utførte fysiske tiltak fra forrige planperiode (2012-2015):

- **Oppeid:** Gangforbindelse fra gangveg Hamarøy sentralskole, over Skolevegen og til bibliotek/videregående skole
- **Oppeid:** Skilting i Skolevegen og ved Hamarøyhallen
- **Oppeid:** Enveiskjøring og skilting ved vei fra Fv. 81 mellom Bia Blomster/Mix-kiosken til Tranøyvegen
- **Presteid-Finvik:** Rassikring ved Anneholla
- **Skutvik:** Veisikring ved Skutvik sentralskole; autovern langs deler av vei til Jektvik.
- **Innhavet:** Fartsreducerende tiltak
- **Ulvsvåg:** Oppjustering av krysset E6/Fv.81

### 4.1 Holdningsskapende tiltak

- Tiltak 1: Trafikkopplæring skal integreres i undervisningen på alle trinn i alle barnehager og på 1.-10. klassetrinn. Kommunen skal påvirke til at trafikk blir integrert i undervisningen i videregående skole.
- Tiltak 2: Kommunen skal være pådriver for å bedre forholdene i trafikken for eldre og funksjonshemmede.
- Tiltak 3: Kommunen skal arbeide for at personlig verneutstyr brukes av alle grupper – i alle trafikksituasjoner gjennom for eksempel sykkelkontroll, fokus på hjelmbruk osv.
- Tiltak 4: Kommunen skal hver høst skaffe tilveie refleks til alle kommunens ansatte og folkevalgte. Brikkene skal være tilgjengelige på alle kommunale arbeidsplasser.
- Tiltak 5: Kommunen skal gjennom handlingsplanperioden i ulike kanaler øke voksnes bevissthet som forbilder innenfor trafikksikkerhetsområdet.

### 4.2 Fysiske tiltak

- Tiltak 6: Kommunen skal foreta en kartlegging av elevenes skoleveg med særlig tanke på å vurdere om skolevegen kan betraktes som "særlig farlig". (Dette var et mål for planen fra 2003-2007, fra 2006-2010 og fra 2012-2015, men er ennå ikke gjennomført.)
- Tiltak 7: Kommunen skal i planperioden gjennomføre fysiske tiltak i henhold til prioriteringslisten i vedlegg 1.



## Kapittel 5 – Administrative og budsjettmessige konsekvenser

Hamarøy kommune skal årlig avsette kr. 50.000,- øremerket trafiksikkerhetstiltak på sitt budsjett. En gjør oppmerksom på at tilnærmet alle trafiksikkerhetstiltak innebærer en økning i kommunens driftsutgifter. Dette gjelder bl.a. brøyting, strømutfgifter, vedlikehold etc. Dette forutsetter derfor at driftsbudsjettet økes tilsvarende.

Midlene som avsettes årlig til trafiksikkerhetstiltak disponeres av Trafiksikkerhetsutvalget. Midlene brukes i tråd med de vedtak som er gjort i medhold av denne planen med hensyn til iverksetting av planens tiltak.