

FLAKSTAD KOMMUNES TRAFIKKSIKKERHETSPLAN 2020–2024



Foto: Ørjan N. Trovåg

INNHOOLD

1. Forord	3
2. Kommunestyrets vedtak.....	3
3. Innledning	3
3.2 Organisering av trafikksikkerhetsarbeidet i Flakstad kommune	4
4 Nasjonale og regionale føringer i trafikksikkerhetsarbeidet	4
4.1 Meld. St. 40 (2015-2016) Trafikksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering	4
4.2 Nasjonal transportplan	4
4.3 Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018 – 2021	5
4.4 Folkehelse og trafikksikkerhet.....	5
4.5 Regional transportplan Nordland 2018 - 2021	6
4.6 Trafikksikker Kommune	6
5. Ulykkessituasjonen / -utviklingen i Flakstad kommune	6
5.1 Trafikale utfordringer i kommunen	7
5.2 Analyse av ulykkene.....	10
5.3 Kostnadsomfang av ulykker.....	12
6. Mål og strategi for trafikksikkerhetsarbeidet i Flakstad kommune	12
6.1 Målsetting.....	12
6.2 Strategi.....	13
7. Kommunale tiltak	13
7.1 Risikoadferd i trafikken.....	13
7.2 Befolkningsgrupper (barn, ungdom, eldre og funksjonshemmede)	15
7.3 Trafikantgrupper, Gående og syklende	16
7.4 kjøretøyteknologi,	17
7.5 Systematisk trafikksikkerhetsarbeid i offentlig og privat sektor	17
7.6 Fysiske trafikksikkerhetstiltak.....	18
8. Økonomi	18
9. Evaluering, rullering.....	18
10. Handlingsplan	19
10.1 Forebyggende tiltak.....	19
10.2 Fysiske tiltak.....	19
11. Innspill – Gjennomgang og kommentarer	20

1. FORORD

Kommunene 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 innsats i det lokale trafikksikkerhetsarbeidet. De er store arbeidsgivere og kjøpere av 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.

Trafikksikkerhetsplanen 2020 – 2024 vil danne grunnlaget for videreføring av trafikksikkerhetsarbeidet i Flakstad kommune.

2. KOMMUNESTYRETS VEDTAK

XXXX

3. INNLEDNING

3.1 HISTORIKK

Flakstad kommune fikk sin første trafikksikkerhetsplan i 2001, og denne ble revidert og videreført frem til 2012 helt til revidering av siste gjeldende plan ikke ble gjennomført. Et resultat av dette er at Flakstad kommune har vært uten trafikksikkerhetsplan siden 2012. Planene har hatt som hovedfunksjon å være et styringsverktøy for et målrettet trafikksikkerhetsarbeid i kommunen, og dette har ikke lyktes som følge av planens fravær de siste år.

E10 går gjennom kommunen og medbringer stor trafikk av både tunge kjøretøy, turister og pendlere. ÅDT gjennom kommunen ligger mellom 1000 og 2000, hvor det er høyere ÅDT på strekningene nærmest Vestvågøy, og færre på strekingene nærmest Moskenes. Ca 10% av denne trafikken er registrert som lange kjøretøy.

Generelt i kommunen er det kort avstand fra rasutsatte områder og strandsonen. Dette byr på en viss bevegelse innenfor fareområder for skred da vegnettet flere plasser ligger kloss i bratte fjellpartier. Tryggere veger med hensyn til naturkatastrofer er en naturlig del av trafiksikkerhetsbildet i kommunen.

Under utarbeidelsen av kommunens trafikksikkerhetsplaner har samordning med overordnede planer, spesielt Nordland fylkes trafikksikkerhetsplan blitt betydelig vektlagt, for å sikre en rød tråd i arbeidet, fra nasjonalt til lokalt nivå. Denne strategien vil bli videreført og forsterket, spesielt siden de nasjonale føringene er blitt tydeligere og mer konkrete, bl.a. gjennom Nasjonal transportplan, Stortingsmelding 40 og «Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg» 2018-2021.

3.2 ORGANISERING AV TRAFIKKSIKKERHETSARBEIDET I FLAKSTAD KOMMUNE

Trafikksikkerhetsarbeidet i Flakstad kommune er forankret hos rådmannen, og ansvaret for prosessen med å utarbeide en ny trafikksikkerhetsplan for perioden 2020 – 2024 er tillagt teknisk enhet. For å forankre arbeidet hos rådmannen som helhet og å synliggjøre at alle kommunens sektorer må ta sin naturlige del av ansvaret er de ulike enhetslederne invitert til å kunne påvirke tiltak generelt og i sin sektor, samt vært høringspart før vedtak. Det er av avgjørende betydning for arbeidet at den enkelte sektorleder sørger for at egne tiltak i planen blir gjennomført.

Flakstad kommune sin trafikksikkerhetsplan bygger på de nasjonale og regionale planer som er utarbeidet. Dette har resultert i at mange av tiltakene i denne planen er en videreføring av nasjonale og fylkeskommunale forventninger til det kommunale trafikksikkerhetsarbeidet; noe som sikrer en rød tråd i arbeidet, fra nasjonalt til kommunalt nivå.

4 NASJONALE OG REGIONALE FØRINGER I TRAFIKKSIKKERHETSARBEIDET

4.1 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 drept og hardt skadet 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 ulykkesundersøkelser:
- Retningslinjer for registrering av vegtrafikkulykker og økt utveksling av skade- og ulykkesdata

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.

4.2 NASJONAL TRANSPORTPLAN

Meld. St. 33 (2016-2017) Nasjonal transportplan 2018-2029

Nasjonale mål og hovedområder for innsats

Regjeringen viderefører i Meld. St. 33 (2016-2017) Nasjonal transportplan 2018-2029 nullvisjonen og legger opp til et nytt ambisiøst etappemål om maksimalt 350 drepte og hardt skadde i 2030, Regjeringen vil i planperioden rette innsatsen mot følgende fem hovedområder:

- Sikre veger
- Risikoatferd i trafikken
- Spesielt utsatte grupper i trafikken
- Teknologi
- Tunge kjøretøy

NTP og Flakstad kommune

I Nasjonal transportplan 2018-2029 er det avsatt 750 millioner kroner til rassikring i Flakstad.

Prosjektet E10 Nappstraumen – Å omfatter også sikring av syv skredpunkter mot snøskred. Utbedring av eksisterende vei er også inkludert i dette prosjektet.

4.2.1 BARNAS TRANSPORTPLAN

Nasjonal transportplan 2018-2029 inneholder for første gang et eget kapittel om Barnas transportplan. Regjeringen vil:

- Legge til rette for at åtte av ti barn og unge skal velge å gå eller sykle til skolen
- Styrke trafikksikkerheten for barn og unge
- Legge vekt på barn og unges behov i planleggingen og utviklingen av transportsystemet
- At det skal legges vekt på hensynet til barn og unge i lokal og regional planlegging
- Følge opp transportetatene og Avinor når det gjelder hensynet til barn og unge i utviklingen av transportinfrastrukturen
- Styrke kompetansen om trafikksikkerhet i barnehage og skole

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

4.3 NASJONAL TILTAKSPLAN FOR TRAFIKKSIKKERHET PÅ VEG 2018 – 2021

Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018-2021 er utarbeidet av Statens vegvesen, 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 2018-2029* (NTP) og *Meld. St. 40 (2015-2016) Trafikksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering*. Ambisjonsnivå og prioriteringer i tiltaksplanen er i samsvar med *Statens vegvesens handlingsprogram 2018-2023 (2029)*, *Strategiplan for polititjeneste på veg 2016-2019*, *Trygg Trafikk 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, hvilket innebærer en reduksjon på om lag 60 prosent sammenliknet med gjennomsnittet for perioden 2012-2015.

4.4 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. Det er viktig at kommunen integrerer det ulykkesforebyggende arbeidet generelt, og trafikksikkerhetsarbeidet spesielt i sitt folkehelsearbeid.

4.4.1 NORDLAND FYLKESKOMMUNE, HANDLINGSPLAN FOLKEHELSEARBEID 2018 - 2025

I den regionale folkehelseplanen kommer trafikksikkerhet inn som et forebyggende tiltak i kapittel 3. I kapittel 5 – Barn og unge, er det å jobbe for at skoler, barnehager, og kommuner er trafikksikre dratt frem som et tiltak.

Kommunens arbeid med trafikksikkerhet er en naturlig del av arbeidet med folkehelse. Trafikkulykker er en stor helsetrussel for alle aldersgrupper, og er en stor forbruker av helsetjenester.

4.5 REGIONAL TRANSPORTPLAN NORDLAND 2018 - 2021

Kapittel 4 i RTP for Nordland tar for seg temaet trafikksikkerhet. Her legges det opp til et helhetlig og tverrfaglig arbeid med trafikkesikkerheten i fylket. Nullvisjonen er styrende for utformingen av handlingsprogrammet, og det legges vekt på at for at en skal kunne oppnå dette målet er tverrsektorielt samarbeid viktig.

Det påpekes at både kommuner og fylket har et felles ansvar om å jobbe tverrfaglig og strukturert for å oppnå gode resultater og å nå de målene som er satt. Flakstad kommune har de siste fem årene hatt en stabil nedgang når det gjelder antall ulykker med alvorlige skader, til tross for en fatal ulykke i 2019.

Noen tiltak som berører Flakstad er nevnt i RTP. Det gjelder utbedring av veg mellom Fugleberget og Sund, og Bottelvika. Fugleberget – Sund er ferdigregulert, og er ikke bevilget penger fremover. Utbedring av bottelvika inngår ikke i bundne prosjekter, og er estimert med en pris på 215 millioner kr (2017 valuta) i perioden 2022-2029.

4.6 TRAFIKKSIKKER KOMMUNE

Etter vegtrafikklovens § 40a har fylkeskommunen et ansvar for å tilrå og samordne tiltak for å fremme trafikksikkerheten i fylket. En viktig oppgave i denne sammenheng er å påvirke og stimulere kommunene til å arbeide målrettet og helhetlig med trafikksikkerhetsarbeidet.

Det er mange lover og forskrifter som direkte eller indirekte omtaler kommunens ansvar for ulykkesforebygging, folkehelsearbeid og trafikksikkerhet. Kommunen er pålagt et ansvar bl.a. som veieier, som eier av skole og barnehager, stor arbeidsgiver og kjøper av transporttjenester.

For å ivareta denne helhetstenkningen er det utarbeidet kriterier og sjekklister skal være et verktøy for å kvalitetssikre kommunens trafikksikkerhetsarbeid. Flakstad kommune har satt seg som mål å oppfylle alle kriteriene og gjennom en fylkeskommunal godkjenningsordning bli erklært som «Trafikksikker kommune» innen utgangen av planperioden.

5. ULYKKESSITUASJONEN / -UTVIKLINGEN I FLAKSTAD KOMMUNE

Ulykker og skader i trafikken påfører menneskene som rammes store lidelser. De er også svært kostbare for samfunnet. Ulykkeskostnadene er 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.

For Flakstad kommune forekommer det en del trafikkuhell som ikke blir registrert (ikke rapportert til politiet). Her nevnes spesielt utforkjøringer på vinterstid.

5.1 TRAFIKALE UTFORDRINGER I KOMMUNEN

Turistsesongen har de siste år blitt utvidet til også å omfatte vinterhalvåret i større grad. Tilreisende leier ofte biler og legger ut på vinterføre uten å nødvendigvis inneha tilstrekkelig erfaring eller kunnskap om forholdene man møter på veiene i Lofoten. Erfaring tilsier at usikre sjåfører gjerne kjører sakte og plasserer seg midt i veien der det ikke er midtstripe – som utgjør en større del av vegnettet i kommunen. Slik kjøring skaper kø, og kan føre til uheldige trafikale situasjoner. Bilister med lav hastighet og uheldig plassering i vegen skjer gjerne i forbindelse med at naturen drar fokuset bort fra kjøringen, eller at kjøreforholdene er krevende. Ved glatt føre forekommer det jevnlig utforkjøringer, men statistikk på dette er ikke innhentet. Disse utforkjøringene skjer som regel uten større skadeomfang da hastigheten som regel er lav som følge av krevende kjøreforhold.

På sommerhalvåret er trafikken preget av bobiler og campingturister. Store biler og smale veger kan være problematisk. Ferierende har en tendens til å stoppe på umarkerte stoppesteder – til og med midt i kjørebanelen eller i motsatt kjørefelt for å ta bilder e.l. av omgivelsene. Kommunen og trafikkbildet hadde vært tjent med bedre tilrettelegging på de mest populære uoffisielle stoppestedene, da gjerne langs E10 i Flakstadpollen. «Fototurister» kommer sommer som vinter, og parkerer gjerne der det er fint motiv, fremfor tilrettelagt stoppested. I Flakstadpollen er det skiltet med parkering forbudt, men det er allikevel flere veglommer som benyttes som stoppesteder. Her er vegen smal og svingete, og fartsgrensen er satt til 80 km/t. Det er ikke en ønskelig utvikling at veglommer langs E10 genererer økt trafikk av myke trafikanter.

Det er ikke registrert en eneste forbikjøringsstrekning i Vegvesenets database for E10 i Flakstad kommune. Erfaring tilsier at en større andel førere som ikke holder fartsgrensen ikke stopper opp eller slipper trafikk forbi på en forsvarlig måte, og det kan generere farlige situasjoner.

På Fredvang er det blitt et kjent fenomen at turister parkerer langs veg og i veglommer som ikke er ment til parkering. Dette har ført til at fastboende blir parkert inne på egen eiendom, og at man ikke kommer seg fra sted til sted. I verste fall hindrer slik villparkering nødetater med å utføre sine oppdrag, som det uheldigvis finnes eksempel på. Det jobbes med en helhetlig besøksforvaltning hvor noe av denne problematikken står sentralt. Nasjonalparken tiltrekker seg store mengder turister, og da spesielt Kvalvika og Ryten. Selfjord er også et populært turiststed hvor det ikke er tilrettelagt for større trafikk.

Det er generelt dårlig tilrettelagt for myke trafikanter langs europaveg, fylkesveg og kommunalveg. Bebyggelsen i kommunen er spredt, og avstandene ofte store. En tilrettelegging for myke trafikanter i form av sammenhengende gang og sykkelveg kan bidra til at avstandene fremstår som mindre, og således knytter bygdene i kommunen mer sammen. Barn, unge og eldre kan bevege seg lettere og tryggere mellom steder, uten å være avhengig av skyss eller være utsatt for fare i vegbanen.

Et problem ved ras og skred i kommunen er at det stort sett bare er en tilkomstveg til bygdene rundt omkring i kommunen. Dersom en veg fysisk stenges som følge av ras eller lignende, vil dette skape en isolerende effekt for de som befinner seg/er bosatt på endepunktet. Det nevnes spesielt Vikten, Myrland, Nusfjord og Nesland (som riktig nok ikke har fastboende).

I RTP 2018-2029 for Nordland er sikring av Myrlandsfjellet og Vikten utpekt som prosjekt som medbringer for store kostnader i forhold til trafikkmengde, og er ikke prioritert fra regionalt hold.

E10 – Flakstad

Statens vegvesen leverte i 2015 KVV for ny E10 gjennom Lofoten til Samferdselsdepartementet. Planprogrammet legges ut på høring i løpet av 2020. I siste del av NTP 2018-2029 er det avsatt 750 millioner til skredsikringstiltak i Flakstad. Skredsikring vil være en stor del av arbeidet med å bedre trafikksikkerheten i kommunen. Utbedring av vegnettet, og tilrettelegging slik at vegstandarden står i stil med trafikkmengden vil være viktig.

I vegkartet til Statens Vegvesen er E10 registrert med ca 4200m vegbane som er >6m bred og ca 29 400m som har en bredde på <6m. En betydelig del av Europavegen oppfyller dermed ikke minstekravet for oppmerking av midtlinje.

De siste 5 år (01.01.15-29.04.20), har E10 vært stengt ved 92 anledninger uavhengig av årsak. Dette resulterte i 298,8 timer hvor vegforbindelsen mellom Moskenesøy og Vestvågøy stopper opp. Av disse 92 stengingene er 11 som følge av trafikkuhell. Totalt i denne perioden er det registrert 13 bilulykker på E10.

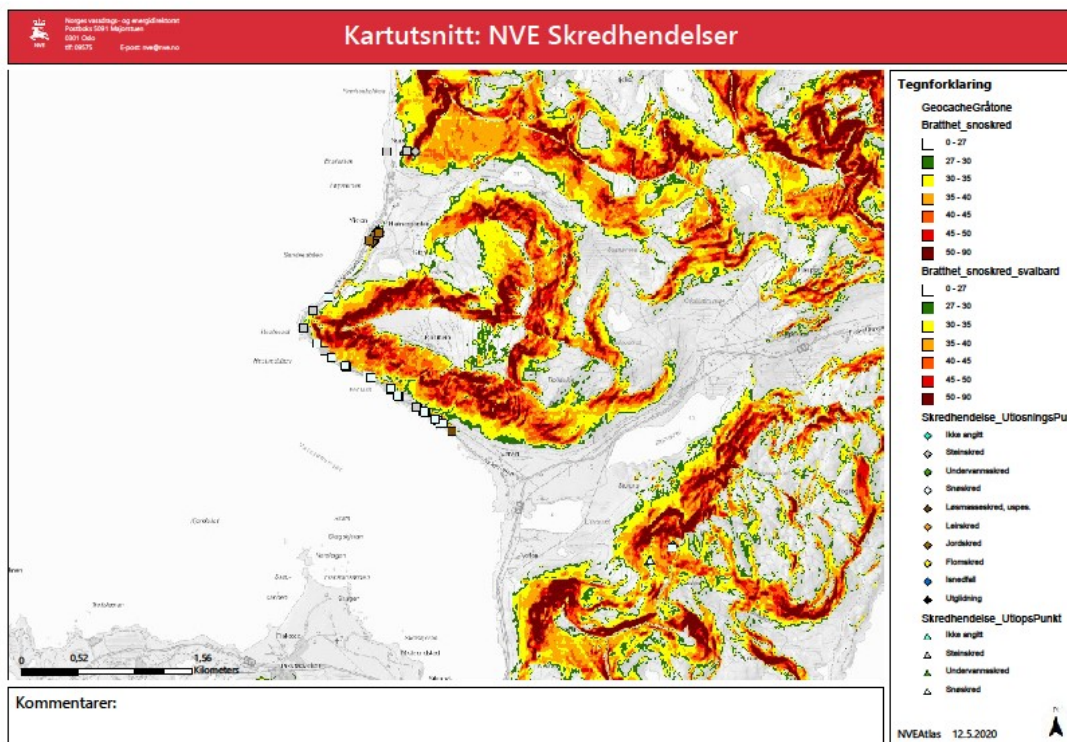
En annen viktig faktor som tidvis stenger E10 er ras, og tilstedeværelsen av faren for ras. I januar 2019 var E10 stengt 4 ganger på til sammen 82,6 timer fordi det var overhengende fare for ras. I den samme perioden var vegen stengt i 45,2 t etter at det faktisk gikk snøras. Dette var en spesiell vinter med store mengder snø, og det er ikke registrert lignende stengninger de siste 5 år.

Statistikken de siste 5 år viser at ras ikke fører til stengte veger hvert år, men når forholdene legger til rette risikerer en stengning over lengre perioder. Selv om det de siste 5 år ikke har vært regelmessig stengning av veger som følge av ras, fremkommer det en tydelig overhengende fare for ulike typer ras i kartdatabasen til NVE. Spesielt utsatte områder er Flakstadpollen, Finnbyen og fra Fjøsdaalen og videre mot Moskenes. I en tid hvor klimaet er i endring, og en forventer mer ekstremvær bør en være føre-var og tilrettelegge slik at en ikke risikerer at reisende i trafikken beveger seg i unødig fare.

Vareid – Vikten – Fv7600

Vegen til Vikten er svært rasutsatt. Det er ikke registrerte stenginger av vegen de siste 5 år, men det er skredterreng langs hele strekningen. I kartdatabasen til NVE er det for det meste registrerte snøskred og steinsprang.

Fv7600 er eneste forbindelse til Vikten, og dersom det går ras her som fysisk hindrer trafikk, eller at forholdene medbringer stor fare for skred, er Vikten uten vegforbindelse.



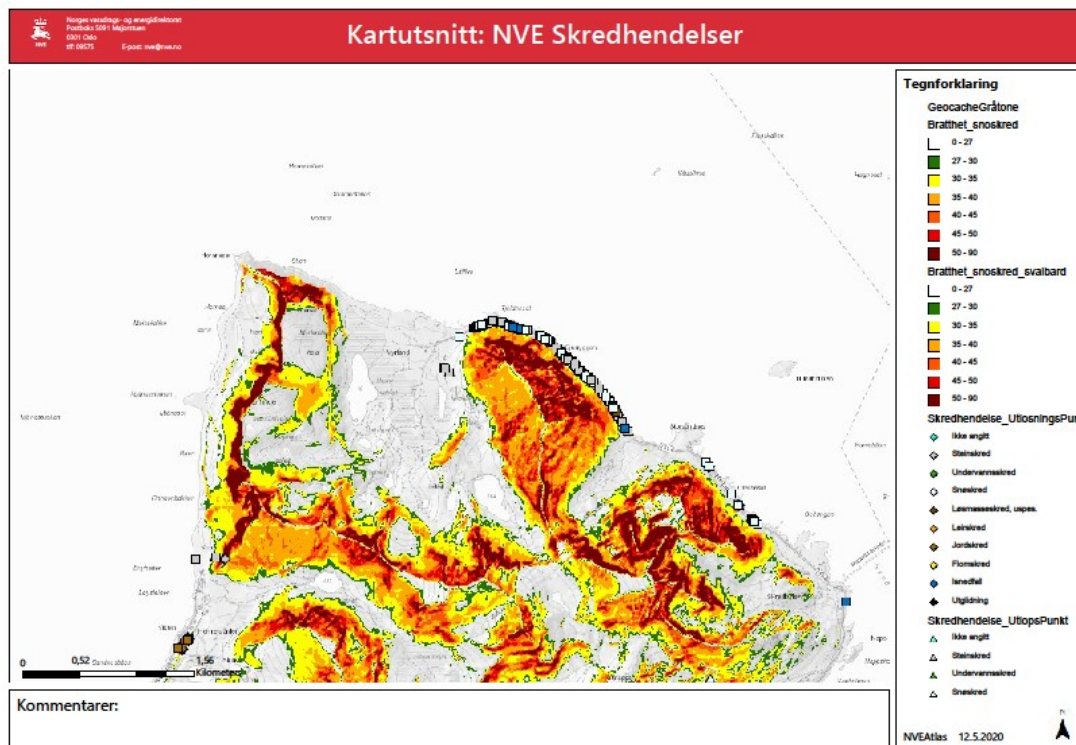
Skjelfjord - Nesland - Fv7592

Skjelfjord ligger langs Fv 7592 og strekker seg videre forbi Ytre Skjelfjord mot Nesland. Vegen ligger kloss i strandlinjen hele veien, med bratte fjellpartier på andre siden. Her er det hovedsakelig snøskredhendelser som forekommer. Vegen ut til Nesland er vinterstengt. Dette lar seg gjøre da det ikke er noen fastboende der. Tidvis er det allikevel nødvendig for at eiere må se til eiendommene sine. Det forekommer derfor en viss trafikk ut der.

Det er ikke registrert stengte veger de siste 5 år som følge av ras eller andre naturkrefter.

Napp – Myrland – Fv7594

Vegen til Myrland er også svært rasutsatt. I februar 2020 ble vegen stengt ved to anledninger på grunn av fare for ras. Veien var stengt totalt 21,1 t denne mnd. I kartutsnittet fra NVE over Fv 7594, ser en også hvor rasutsatt strekningen er. Bratte fjellpartier, og mange registrerte skredhendelser av hovedsaklig typen steinsprang, snøskred og isnedfall.

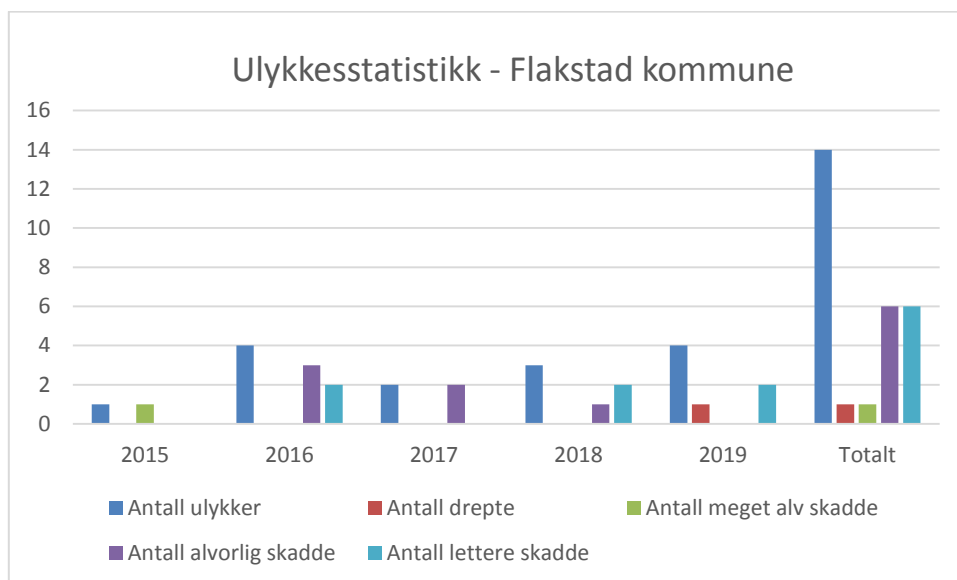


Fredvang – Krystad FV 7708

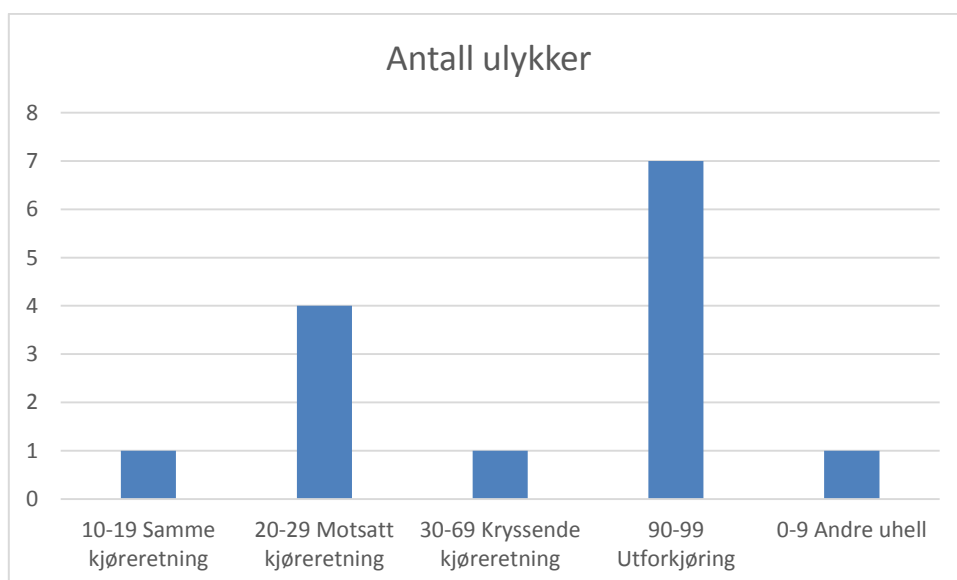
Vegen fra Fredvang ut mot krystad er smal, svingete og vegstandarden står ikke i stil med trafikkmengden. Selfjord, Krystad, Bergland, Torsfjord og ellers hvor det er plass til en bil langs FV7708 er populære stoppesteder for tilreisende som ønsker å bevege seg inn i nasjonalparken. Dette skaper til tider kaotiske forhold og en høy andel myke trafikanter i vegbanen. Fra Bergland mot Krystad er det 80 km/t, noe som burde vurderes nedsatt mht mengde trafikk – både bilister, syklistene og fotgjengere. Det jobbes med besøksforvaltning som tar for seg denne problematikken, og man prøver å tilrettelegge ved å stoppe biler på parkeringsplassen ved gamle skolen på Fredvang, og derfra gi et tilbud som frakter turister inn til innfallsportene til nasjonalparken. En konsekvens av villparkering på så smale veger kan i værste fall hindre nødetater i å utføre sitt arbeid. Trafikksikkerhetstiltak langs denne vegen går ikke bare på trafikal sikkerhet, men også sikkerheten til de som bor eller har fritidsbolig på Krystad og i Selfjorden.

5.2 ANALYSE AV ULYKKENE

Statistikken for de siste 5 år, viser at det fremdeles er et stykke å gå for å nå nullvisjonen i Flakstad kommune. I RTP 2018-2029 for Nordland er det satt et mål at antall drepte og hardt skadde i 2024 maksimalt skal være 26 stk. Av bilulykkene i Flakstad ser en at over 50% av ulykkene fører til død eller alvorlige personskader. Ca 93% av ulykkene skjer på E10, hvor det også er mest trafikk.



Det er en positiv trend hvor antall alvorlig skadde i trafikkulykker har sunket jevnt de siste 5 år. Antall ulykker har derimot vært noenlunde stabilt.

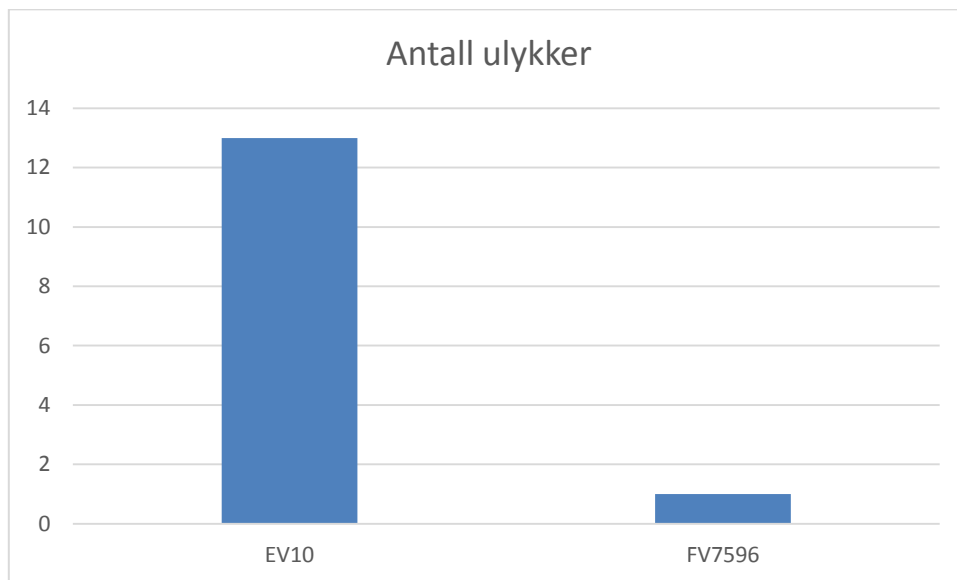


Man ser at den største andelen av ulykker i kommunen skjer mellom møtende trafikk og utforkjøringer. 50% av ulykkene er utforkjøring med enslig kjøretøy. Tallene sier ikke noe om bakgrunnen for ulykkene, men kan være en indikator på at vegene ikke er dimensjonert for den årlige ÅDT eller at hastigheten er for høy.

Ca 30% av ulykkene skjer ved møtende trafikk. Dette innebærer også ulykker knyttet til forbikjøring.

At ca 80% av ulykkene de siste 5 år skjer som utforkjøring eller i forbindelse med motgående trafikk er en god indikator på at det er forbedringspotensialer for vegnettet. Det kan ha en sammenheng med at størstedelen av vegnettet på E10 ikke har midtstripe eller trygge forbikjøringsmuligheter.

De fem siste årene har det vært et dødsfall som følge av trafikkulykker i kommunen.



Det forekommer oftest ulykker på E10, noe som har en naturlig sammenheng med trafikkmengden.

5.3 KOSTNADSOMFANG AV ULYKKER

Trafikkulykker medbringer store samfunnsøkonomiske kostnader, og i 2016 var var kostanden ved ulike skadeomfang vurdert til:

En drept – 30,2 millioner NOK

En meget alvorlig skadd – 27,1 millioner NOK

En alvorlig skadd – 9,6 millioner NOK

En lettere skadd – 730 000 NOK

Summen av de registrerte ulykkene i kommunen de siste 5 år tilsvarer ca 130 millioner i 2020 valuta. I denne statistikken er det et betydelig andel av ulykker med mindre skadeomfang som ikke er registrert, og man kan dermed gå ut ifra at tallet er en del høyere. Det tyder på at utbedringer av vegnettet og en bedre trafiksikkerhet kan frigjøre store summer for det norske samfunnet.

6. MÅL OG STRATEGI FOR TRAFIKKSIKKERHETSARBEIDET I FLAKSTAD KOMMUNE

6.1 MÅLSETTING

I perioden 2020-2024 skal det ikke være noen drepte eller alvorlig skadde i trafikken i Flakstad kommune. Dette er i tråd med den utviklingen vi har sett i kommunen de fem siste årene med noen få, men alvorlige unntak.

Trafikksikkerhetsplanen skal være styrende for arbeidet med å legge til rette og skape et vidt samarbeid med trafikksikring i kommunen.

Trafikksikkerhetsarbeidet skal være særlig rettet mot atferd og holdninger i trafikkbildet. Å jobbe forebyggende vil være viktig for en helhetlig og positiv utvikling av et trygt og velfungerende trafikkbilde.

6.2 STRATEGI

I Nasjonal Tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 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. Dette gjelder først og fremst på følgende områder:

- Økt andel bruk av bilbelte, refleks, bakovervendt barnesikring, sykkelhjelmer.
- Redusere andelen av bilister som overskrider fartsgrensene.
- Arbeide målrettet for at flere går og sykler til skolen.
- Alle skoler er godkjent som trafikksikre skoler.
- Alle barnehager er godkjent som trafikksikre barnehager.
- Kommunen er godkjent som trafikksikker kommune.

7. KOMMUNALE TILTAK

I den Nasjonale tiltaksplanen (2018-2021) er det satt mål for tilstandsutvikling innenfor områder der tilstandsendringer er av vesentlig betydning for utviklingen i antall drepte og hardt skadde. Tilstandsmålene er satt innenfor 13 ulike innsatsområder.

I dette kapittelet gjengir vi de nasjonale tilstandsmålene og de innsatsområdene kommunene finner det mest relevant å arbeide med (11 av 13). Under hvert av områdene har vi konkretisert våre kommunale tiltak som skal bidra til å nå de nasjonale målene.

7.1 RISIKOADFERD I TRAFIKKEN

7.1.1 FART

Nasjonale mål:

Fart (kapittel 4.2)	Andel av kjøretøyene som overholder fartsgrensene.	59,9 % (2017)	70 % (2022)
------------------------	--	------------------	----------------

Kommunale tiltak:

- 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.
- Trafikksikkerhet skal være årlig tema i kommunens arbeidsmiljøutvalg (AMU).
- Kommunen, som kjøper av ulike tjenester, stiller krav til samarbeidspartnere om trafikksikker adferd (transporttjenester og vei og vedlikeholdstjenester) Disse innarbeides i anbudsdokumentene.
- Kommunens ansatte gjennomfører e-læringskurs i Trafikksikkerhet og HMS (utviklet på KS-læring plattform av Trygg Trafikk).

7.1.2 RUS

Nasjonale mål

Rus (kapittel 4.3)	Andel av trafikkarbeidet som utføres under påvirkning av alkohol over 0,2 promille	0,2 % (2016/2017)	0,1 % (2026)
	Andel av trafikkarbeidet som utføres under påvirkning av narkotika over straffbarhetsgrensen	0,6 % (2016/2017)	0,4 % (2026)

Kommunale tiltak:

- Kommunen skal arbeide aktivt for å forhindre at ansatte er påvirket av legal eller illegale rusmidler i tjenesten.
- Ved kjøp eller leasing av nye biler skal alkoholås innarbeides som en del av anbudsgrunnlaget.

7.1.3 BILBELTEBRUK

Nasjonale mål

Bilbelte/sikring av barn i bil (kapittel 4.4)	Andel førere og forsetepassasjerer som bruker bilbelte i lette kjøretøy	97,2 % (2017)	98 % (2022)
	Andel barn i alderen 1 – 3 år som er sikret bakovervendt i bil	63 % (2017)	75 % (2022)
	Andel førere av tunge kjøretøy som bruker bilbelte	84,3 % (2017)	95 % (2022)

Kommunale tiltak:

- Kommunen skal alltid velge busser med 3-punktsbelte ved leie av busser til transport i regi av kommunen.

- Kommunen har, i retningslinjene for tjenestereiser, en forventning om at alle kommunalt ansatte bruker bilbelte ved transport i tjeneste. Dette gjelder bil og buss.
- Helsestasjonenes virksomhet skal ha økt fokus på temaet barn i bil og da spesielt at barna skal sitte sikret bakovervendt i bil til de er 4 år.
- Kommunen gjennom de kommunale barnehagene gjennomfører tiltak for å øke fokus på sikring av barn i bil (materiell / kampanje gjennom Trygg Trafikk).

7.2 BEFOLKNINGSGRUPPER (BARN, UNGDOM, ELDRE OG FUNKSJONSHEMMEDE)

7.2.1 BARN

Nasjonale mål

Barn (0-14 år) (kapittel 5.2)	Antall drepte barn (0-14 år) i trafikken.	4 (2017)	0 (minst ett år i 2018-2021)
----------------------------------	---	-------------	------------------------------------

Kommunale tiltak:

- Barnehager og skoler skal i samarbeid med foresatte ha fokus på trafikksikkerhetsarbeid og forebygging av ulykker. (Tiltak i trafikksikker barnehage og skole).
- Kommunen skal gjennomføre vurdering av særlig farlig skolevei.
- Kommunen skal arbeide for trafikksikre soner rundt skolene (Hjertesone).
- Kommunen skal begrense muligheten for å kjøre inn på skoleområder og i tilknytning til skoler.
- Kommunen skal legge til rette for at flere kan sykle eller gå til skolen.
- De kommunale barnehagene skal være godkjent som Trafikksikker barnehage.
- Kommunen skal påvirke til at alle de private barnehagene skal ha være godkjent som Trafikksikker barnehage.
- Skolene skal være godkjent som Trafikksikker skole.
- Kommunen skal påvirke private skoler til å få godkjenning som Trafikksikker skole.
- Skolene skal sørge for god sykkelopplæring i tråd med kompetansemål i læreplanen.
- Kommunen skal stimulere lag og foreninger til at alle barn til og fra fritidsaktiviteter sikres best mulig og at voksne som transportører kjører med lavest mulig risiko.
- 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 å innarbeide retningslinjer for transport innenfor sin virksomhet.

7.2.2 UNGDOM OG UNGE FØRERE

Nasjonale tilstandsmål:

Ungdom og unge førere (kapittel 5.3)	Risiko for bilførere i aldersgruppen 18-19 år for å bli drept eller hardt skadd per kjørte km		- 30 % ^A
---	---	--	---------------------

^A 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 trafikkalt grunnkurs som en del av valgfag trafikk.
- Kommunen skal stimulere lag og foreninger til å innarbeide retningslinjer for transport innenfor sin virksomhet

7.2.3 ELDRE TRAFIKANTER OG TRAFIKANTER FUNKSJONSNEDESETTELSE

Nasjonale tilstandsmål:

Eldre trafikanter og trafikanter med funksjonsnedsettelse (kapittel 5.4)	Risiko for bilførere i aldersgruppen 75+ for å bli drept eller hardt skadd per kjørte km		- 30 % ^A
	Risiko for fotgjengere i aldersgruppen 75+ for å bli drept eller hardt skadd i trafikkulykker per gåkm		- 30 % ^A

^A Reduksjon i perioden 2018-2021 sammenliknet med perioden 2013-2016

Kommunale tiltak

- Kommunen skal legge til grunn universell utforming ved fysisk utforming av veger og gangfelt (og forlengelse av gangfelt) for å ivareta eldre trafikanter og trafikanter med funksjonsnedsettelse
- Kommunen skal stimulere pensjonistforeningene til å integrere tema trafikksikkerhet i sin virksomhet
- Kommunen skal legge til rette for at eldre trafikanter får tilbud om oppfriskningskurset «Bilfører 65+».

7.3 TRAFIKANTGRUPPER, GÅENDE OG SYKLENDE

Nasjonale tilstandsmål:

Gående og syklende (kapittel 6.2)	Antall km i tilknytning til riksveg og fylkesveg som tilrettelegges spesielt for gående og syklende	Samlet i planperioden: 165 km på riksveg (2018-2021) ^A 230 km på fylkesveg (2018-2021)	
	Andel syklister som bruker sykkelhjelme	58,8 %	70 %

		(2017)	(2022)
	Andel fotgjengere som bruker refleks på belyst veg i mørke	40 % (2017)	50 % (2022)

Kommunale tiltak:

- Helsestasjonen, barnehagene og skolene skal årlig fokusere på betydningen av at syklister og fotgjengere bruker personlig verneutstyr i trafikken (sykkelhjelme, refleks)

7.4 KJØRETØYTEKNOLOGI,

Nasjonale tilstandsmål:

Kjøretøy- teknologi (kapittel 8.3)	Andel av trafikkarbeidet som utføres med biler som har <i>automatisk nødbrems</i> (AEB)	14,4 % ^D (2017)	25 % (2022)
	Andel av trafikkarbeidet som utføres med biler som har <i>feltskiftevarsler</i>	39,2 % ^D (2017)	52 % (2022)
	Andel av trafikkarbeidet som utføres med biler som har automatisk nødbrems for å forhindre kollisjon med fotgjengere og syklister (fotgjenger-AEB)	14,4 % ^D (2017)	25 % (2022)

^D Estimert andel i 2017 basert på beregninger gjort i 2015 (TØI-rapport 1450/2015 Førerstøttesystemer – Status potensial for framtiden).

Kommunale tiltak:

- Kommunen skal i anbudsreglementet, ved kjøp / leasing, legge inn krav om automatisk nødbrems, feltskiftevarsler og fotgjengervarsler.

7.5 SYSTEMATISK TRAFIKKSIKERHETSARBEID I OFFENTLIG OG PRIVAT SEKTOR

Nasjonale tilstandsmål:

Systematisk og samordnet trafiksikkerhetsarbeid i fylkeskommuner og kommuner (kapittel 9.2)	Antall kommuner som er godkjent som <i>Trafikksikre kommuner</i>	62 ^E per 1/1-2018	125 per 1/1-2022
--	--	---------------------------------	---------------------

Kommunale tiltak:

- Kommunen skal være godkjent som Trafikksikker kommune.

7.6 FYSISKE TRAFIKKSIKKERHETSTILTAK

Nasjonale tilstandsmål

Møteulykker og utforkjøringsulykker (kapittel 7.2)	Andel av trafikkarbeidet på riksveger med fartsgrense 70 km/t eller høyere som foregår på møtefrie veger	49,3 % pr 1/1-2018	54,1 % pr 1/1-2022
	Antall km riksveg med fartsgrense 70 km/t eller høyere som er gjennomgått og som tilfredsstiller minstestandarden i NTP med tanke på å forhindre alvorlige utforkjøringsulykker		1500 km (utbedres i 2018-2023) c

KOMMUNALE TILTAK:

- Årlig utarbeide prioriteringsliste for fysiske trafikksikkerhetstiltak på kommunal vei, og gjennomføre disse innenfor eksisterende økonomiske rammer.
- Innarbeide rutiner for snømåking og rydding av vegetasjon.
- Søke om fylkeskommunale trafikksikkerhetsmidler for å gjennomføre tiltak iht til trafikksikkerhetsplanen.
- Etablere et system/rutiner for å håndtere innspill på trafikale forhold fra ulike aktører.

8. 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 fra 2020 til og med 2024.

Enhetsledere har ansvaret for å innarbeide utgiftene innenfor eget budsjettområde.

9. EVALUERING, RULLERING

Enhetslederne rapporterer årlig på tiltak innenfor eget ansvarsområde, til plankoordinatoren, som så sammenfatter dette og legger fram en samlet rapport til rådmannen. Rådmannen rapporterer årlig til kommunestyret.

I utgangen av 2024 skal det foreligge vedtak av revidert/ny trafikksikkerhetsplan for neste periode.

10. HANDLINGSPLAN

10.1 FOREBYGGENDE TILTAK

	Målgruppe	Tiltak	Ansvar	Kostnad	År	Prioritet
1.	Elever og barnehagebarn	Holdningsskapende opplæring i trafikken	Rektor og ledere i BHG	Egeninnsats - tid	Årlig	1
2.	Alle	Reflekskampanje	Skole, BHG og Enhetsledere	Egeninnsats - tid + innkjøp av reflekser	Årlig på høsten	1
3.	Elever	Sykelopplæring	Rektor	Tid	Årlig/ved behov	2
4.	Eldre bilister	Oppfriskingskurs i samråd med Eldrerådet («Bilfører 65+»)	Rådmannen	Egenbetaling pr deltager	Årlig/ved behov	2
5.	Foresatte	Fokus på sikring av barn i bil	Ass. Rådmann	Tid, plakater/digital markedsføring	Årlig/ved behov	2
6.	Alle	Kampanje mot rus i trafikken.	Ass. Rådmann, Enhetsledere	Egeninnsats, plakater/digital markedsføring	Årlig	2
7.	Alle	System for registrering av saker til TSU	Formannskapet (TSU)	Tid	Årlig	3

10.2 FYSISKE TILTAK

De mest trafikkerte vegene i Flakstad kommune er riks- og fylkesveger, og er således disse veger som har behov for mest utbedringer. Flakstad kommune som vegeier råder over mindre trafikkerte og sidesliggende veger, men vil jobbe for at NFK og SVV som største vegeier i kommunen bidrar til en bedre trafikal løsning hvor det er behov.

	Tiltak	Ansvar	Kostnad	År	Prioritet	Merknad
1.	G/S-veg Ramberg (E10)	FK/SVV	10-15 millioner	2021/2022	1	Prosjektering er i gang
2.	G/S veg Nappskaret - E10 Reguleringsarbeid	FK/SVV	500 000	Påbegynt innen 2024	1	FK jobber for at ønsket utbedringer prioriteres
3.	Utbedring/Rassikring E10	SVV	750 millioner	2024	1	FK jobber for at ønsket utbedringer prioriteres
4.	Overgangsfelt v/Ramberg Gjestegård (E10)	FK		2021/2022	2	Skolebarn og andre krysser vegen. Er en uoversiktlig løsning.
5.	Belysning v/overgangsfelt og bussholdeplasser	FK		2021	2	For å trygge skolevegen til barn og unge.

6.	Belysning, Ramberg-Skjelfjord (E10, FV7592)	SVV/FK/NFK		2022	2	
7.	Utbedring av veg i Sund (FV7598, KV) (Skolebakken)	FK/NFK		2022	2	<i>FK jobber for at ønsket utbedringer prioriteres</i>
8.	Utbedre krysset mellom E10 og Sirilundveien	FK/SVV		2023	2	
9.	G/S-veg E10-Sund (FV7598) Reguleringsarbeid	NFK/FK	500 000	Påbegynt innen 2024	3	<i>FK jobber for at ønsket utbedringer prioriteres</i>
10.	G/S-veg Ramberg-Skjelfjord (E10, FV7592) Reguleringsarbeid	SVV/FK/NFK	500 000	Påbegynt innen 2024	3	<i>FK jobber for at ønsket utbedringer prioriteres</i>
11.	Vegetasjonsrydding langs kommunale og fylkeskommunale veger	FK		Årlig	4	
12.	Brøyting/strøing	FK	2 300 000	Årlig/ved behov	4	
13.	Opprettholde vegstandard (Hull, teler etc.)	FK/NFK/SVV	1 000 000	Årlig/Ved behov	4	<i>FK jobber for at ønsket utbedringer prioriteres</i>
14.	Merke, skilte og informere ved snuplasser og parkeringsplasser	FK/NFK/SVV		Årlig/ved behov	4	Bidra til at busser o.l. får snu der de skal, samt hindre fielparkering.

10.3 OVERSIKT OVER TILTAK I PLANPERIODEN 2020-2024

11. INNSPILL – GJENNOMGANG OG KOMMENTARER

NAPPSKARET, TUNELL

Det er kommet tre innspill på ny løsning av E10 gjennom Nappskaret. Det er ønskelig at vegen legges som tunell gjennom skaret, og at vegtraséen som går i dag blir benyttet til adkomst til boligfelt og skole. Farten nedsettes til 30 km/t. Det vises til krevende forhold over skaret på vinterstid, og trafikk i forbindelse med utsiktspunktet.

Kommentar: SVV har levert KVV for ny E10, og dette medgår ikke i planene som er lagt frem. Tiltaket slik det er lagt frem i innspillet vil tilrettelegge og frigjøre større deler av Napp, slik at det kan etableres nye boligfelt. Det holder på å reguleres ny skole i området, og således vil mindre trafikk i området være positivt for disse planene. Mindre trafikk og bedre muligheter til å etablere boligfelt i nær tilknytning til skolen som planlegges vil være en gunstig løsning og tilrettelegge for vekst på

Napp. Planprogrammet for ny E10 legges ut på høring i løpet av 2020. Innspillet tas ikke til følge ved denne planperioden, men tas til etterretning.

GATELYS OG UTBEDRING AV VEG, SUND

Innspill i området Sund går på gatebelysning i vegkrysset ved E10 og Fv 810. Det påpekes her at det spesielt ved vinterføre og mørketid kan være et krevende kryss som kommer brått på. Det er også ønskelig med belysning fra Bulia til Skjenfjorden da det ferdes myke trafikanter langs vegen her.

«Skolebakken» er bratt og uoversiktlig. Det er mye tungtrafikk på fv 810 i forbindelse med næringen i bygda, og dette medbringer et ønske om mer oversiktlig og bedre vegforhold. Det foreslås å rette ut den øverste svingen slik at en får mer oversikt i bakken. Det er også et ønske at det etableres G/S-veg fra E10 inn til Sund.

Strekningen mellom museumet i Sund og Blomsterøya er preget av mye tungtrafikk, og smal veg. Det er ønskelig for beboerne langs denne strekningen at vegen utbedres da det ikke er plass til myke trafikanter. Vegen går i tillegg helt inntil boligene som ligger der.

Kommentar: Innspillet tas delvis til følge.

TILTAK MOT PARKERING PÅ YTRESAND

Det er kommet innspill på parkeringsproblematikk ved snuplassen på Ytresand. En følge av villparkering og camping i området med parkeringsforbud har ført til at skolebussen må rygge nærmest 1 km for å kunne snu. Det er ytret bekymring over at vegen er smal og delvis uoversiktlig, samtidig som det bor barn i området.

- Oppmerkede parkeringsplasser som ligger utenfor snuplassen.
- Tydelig informasjon om antall parkeringsplasser.
- Merke i vegbanen at det er parkering forbudt på snuplassen.

Kommentar: Innspillet tas delvis til følge. Det fremstår som enkelt og effektivt tiltak å tydelig markere oppstillingsplassene som er der.

INNSPILL PÅ G/S-VEG OG LAVERE HASTIGHET GJENNOM RAMBERG

Det fremmes et ønske om at G/S-veg mellom Ramberg og Jusnes skal ferdigstilles. Det fremheves også et ønske om at fartsgrensen gjennom Ramberg burde nedsettes til 30 km/t.

Kommentar: Innspillet tas delvis til følge. G/S-veg på Ramberg prosjekteres, og er høyt på prioriteringslisten. Dette vil planlegges gjennomført i løpet av planperioden. Når det gjelder fartsgrenser er dette noe som settes ut ifra nøye vurderte kriterier som reguleres av SVV.

INNSPILL V/BARNAS REPRESENTANT

Det er kommet et generelt innspill på ivaretagelse av barn og unge i trafikkbildet, og særlig opp imot skoleveg. Det oppfordres til en tilrettelegging slik at barn og unge som er innenfor en radius til skolen på 4 km, kan gå/sykle trygt frem og tilbake. Presiseres at det er viktig å medregne skolen i Nappskaret som er under regulering.

Det trekkes frem at det er viktig at fotgjengeroverganger blir godt belyst, og at det burde vurderes nødvendigheten av fartsdumper gjennom bygdene for å sikre at bilister holder lav hastighet.

Kommentar: Innspillet tas til orientering.

INNSPILL V/UNGDOMSRÅDET

Fremmet ønske om G/S-veg gjennom Ramberg, og at vegstrekningen mellom Ramberg og Skjelfjord blir belyst. Det trekkes frem at ungdommer ved flere anledninger har tatt taxi fremfor å gå/sykle på denne strekningen ettersom det føles utrygt å ferdes langs vegen. Barn og unge føler seg ikke trygg når de ferdes til og fra skoleområdet, butikk og kunstgressbane.

Ungdomsrådet er også pådriver for forebyggende tiltak. Deriblandt sykkelopplæring og reflekskampanje.

Kommentar: G/S-veg gjennom Ramberg er under arbeid, og er høyt på prioriteringslisten. Belysning mellom Ramberg og Skjelfjord er et godt tiltak som legger opp til økt aktivitet hos barn og unge. Innspillet tas til følge.

INNSPILL V/FLAKSTAD ELDRERÅD

Det er fremmet innspill med en rekke tiltak som begrunnes med en uro for den økende trafikkmengden og mangel på tiltak som imøtekommer utviklingen. Det er ønskelig med G/S- veg på generell basis i hele kommunen, men fremhever G/S-veg gjennom Ramberg. Ønsker at fartsgrenser gjennom tettbebygde strøk settes ned til 50 km/t. Det er ønskelig at E10 utbedres og faktisk har standarden som burde kreves av en eruopaveg. Parkeringsproblematikken på Fredvang trekkes frem, og det er ønskelig at det etableres en parkeringsløsning som hindrer villparkering på vegen ut mot Krystad. I Kilan er det ønskelig at vegbredden utvides slik at man blir kvitt noen «flaskehalser» på E10. holdningsskapende opplæring i skoler og barnehager trekkes frem som vitkige punkter, samt praktisk opplæring vedrørende sykkel og refleks.

Kommentar: Det trekkes frem og vises til viktige punkter som berører flere tiltak som er inkludert i handlingsplanen – både fysiske tiltak og forebyggende tiltak. Innspillet tas til følge.