

# Formannskapet

Dato: 27.02.2024 10:00

Sted: Kommunestyresalen

Notat:

Eventuelle forfall meldes sekretæren på mobil evt.  
på e-post .  
Varamedlemmer skal ikke møte uten særskilt innkalling.

<Sted> 20.02.2024

For leder i Formannskapet,

# Saksliste

## Referatsaker

## Saker til behandling

4/24 Kommunal planstrategi og kommuneplanens samfunnsdel	3
5/24 Trafikksikkerhetsplan Berlevåg kommune 2024 - 2028	6
6/24 Søknad til næringsfond - Berlevåg Bygg AS	39
7/24 Sommerjobb for ungdom 2024	42



Berlevåg kommune  
- Hefstig og begeistret

Arkivsak-dok. 24/00073-2  
Saksbehandler Kjell Valter Sivertsen, Mathias Søreng Bråthen

Saksgang  
Formannskapet

Møtedato

## **KOMMUNAL PLANSTRATEGI OG KOMMUNEPLANENS SAMFUNNSDEL**

### **Forslag til vedtak/innstilling:**

Formannskapet vedtar at arbeidet med rullering av kommuneplanens samfunnsdel starter opp våren 2024.

Formannskapet vedtar at arbeidet med kommunal planstrategi (2024-2027) slås sammen med planprogram for kommuneplanens samfunnsdel.

### **Vedlegg:**

Ingen.

**Saksframstilling:**

Formannskapet skal i denne saken ta stilling til om utvalget vil vedta at arbeidet med rullering av kommuneplanens samfunnsdel starter opp våren 2024, og at arbeidet med kommunal planstrategi slås sammen med planprogram for kommuneplanens samfunnsdel. Alternativt skal formannskapet ta stilling til om utvalget vil vedta at arbeidet med kommunal planstrategi (2024- 2027) starter.

Kommuneplanen er kommunens viktigste overordnede plan. Den består av en samfunnsdel og en arealdel. Kommuneplanen styrer all planlegging i en kommune og er kommunens strategi for å møte fremtidens utfordringer. Formålet er å legge til rette for en langsiktig og forutsigbar politikk for samfunnsutvikling og arealbruk i kommunen. Kommuneplanen har et 10-12 års perspektiv og skal tas opp til vurdering hvert fjerde år.

Kommuneplanens samfunnsdel skal være grunnlag for sektorenes planer og virksomhet i kommunen. Den skal gi retningslinjer for hvordan kommunens egne mål og strategier skal gjennomføres i kommunal virksomhet og ved medvirkning fra andre offentlige organer og private.

Samfunnsdelen skal i handlingsdelen gi føringer for kommunens budsjett og økonomiplanlegging.

Berlevåg kommunes samfunnsdel (2020-2030) ble vedtatt i 2020.

Berlevåg kommune er en del av bygdevekstavgtale Vestre Varanger.

**Vurdering:**

Kommuneplansystemet skal være rullerende for å fange opp endringer som skjer over tid, slik at det kan vedtas planer og strategier for å fremme en samfunnsutvikling som man ønsker.

Som Statsforvalteren i Troms og Finnmark påpekte på felles kommunestyremøte for Vestre Varanger i Kirkenes januar 2024, så har en sammenslåing av kommunal planstrategi og planprogram for kommuneplanens samfunnsdel flere fordeler. Kommuneplanens samfunnsdel er et dokument som fort kan bli utdatert, og for å oppfylle sitt formål er det viktig at dokumentet er levende. Dette innebærer ikke å måtte gjøre store endringer fra gang til gang, men heller å sørge for at samfunnsdelen er oppdatert. I tillegg vil en slik sammenslåing gjøre planarbeidet i Vestre Varanger plankontor mer synkronisert, og bidra til at ressurser brukes på en mer effektiv måte. I fremtiden kan det igjen bidra til et større potensial for utarbeidelsen av mer interkommunale planer der hvor kommunene finner dette hensiktsmessig.

I Berlevåg kommune kan rådmannens innstilling, om vedtatt, etter behov innebære endringer i kommuneplanens samfunnsdel som ivaretar det nåværende kommunestyrets politikk, kommuneorganisasjonens retning og innbyggernes perspektiver. En oppdatert samfunnsdel kan bidra til sterkere eierskap blant politikere, administrasjonen, innbyggere og andre interessenter, samt øke samfunnsdelens verdi for kommunens drift og utvikling. En oppdatert samfunnsdel vil også kunne medføre mindre behov for større revisjoner i fremtiden.

Videre vil rådmannens innstilling, om vedtatt, gi en mulighet til å flette bygdevekstavtalen inn i kommuneplanens samfunnsdel i enda høyere grad, og derav styrke sammenhengen mellom disse ytterligere. En slik sammenheng er en statlig forventning, og noe regjeringen anser positivt. Med dette sagt, kan arbeidet med bygdevekstavtalen og rullering av kommuneplanens samfunnsdel styrke hverandre.

På bakgrunn av alt det ovennevnte vurderer Vestre Varanger plankontor det som hensiktsmessig å foreta en rullering av kommuneplanens samfunnsdel parallelt med arbeidet med kommunal planstrategi, og at disse to prosessene bør slås sammen jf. rådmannens innstilling.

I motsetning til en situasjon hvor det gjennomføres en kommunal planstrategi alene, for deretter å videreføre nåværende samfunnsdel uten endringer, vil rådmannens innstilling innebære et større stykke planarbeid som også avhenger av kommunen. Hvor stort omfang avhenger av hvor store endringer en til slutt lander på å gjennomføre. Den største delen av et slikt merarbeid vil nok likevel falle på Vestre Varanger plankontor.

I en situasjon hvor det gjennomføres kommunal planstrategi alene, og hvor en deretter ønsker å gjøre endringer i kommuneplanens samfunnsdel, vurderes det at dette ikke vil være tids- eller ressursbesparende sett opp mot rådmannens innstilling.

Rådmannen anbefaler at samfunnsdelen oppdateres og rulleres for å sikre at dokumentet er levende, representerer kommunens utviklingsretning, forankres hos politikere, administrasjon, innbyggere og andre interessenter, og at sammenhengen mellom bygdevekstavtalen og samfunnsdelen styrkes ytterligere.

Rådmannen anbefaler at arbeidet med kommunal planstrategi og planprogram for kommuneplanens samfunnsdel slås sammen for å unngå dobbelt arbeid. Dette gjelder blant annet informasjonsinnhenting og kartlegging.

Alternativt kan formannskapet kun vedta oppstart av arbeidet med kommunal planstrategi (2024- 2027).

### **Merknader:**



Berlevåg kommune  
- Heflig og begeistret

Arkivsak-dok. 24/00095-2  
Saksbehandler Kjell Valter Sivertsen

Saksgang  
Formannskapet

Møtedato

Kommunestyret

## **TRAFIKKSIKKERHETSPLAN BERLEVÅG KOMMUNE 2024 - 2028**

### **Forslag til vedtak/innstilling:**

Trafikksikkerhetsplan vedtas i sin helhet og godkjennes av Trygg trafikk i løpet av 2024, som et kvalitetsstempel.

### **Vedlegg:**

Utkast til Trafikksikkerhetsplan for Berlevåg kommune

## **Saksframstilling:**

Tidligere teknisk konsulent startet arbeidet med å få fram en ny plan og dette arbeidet er videre fulgt opp av teknisk sjef fram til endelig utkast.

For å kunne være i posisjon til å søke på Trafikksikkerhetsmidler, så må kommunen ha en godkjent plan for trafikksikkerhetsarbeidet.

Det har vært gjennomført møter med frivillige lag og foreninger, eldreråd og råd for funksjonshemmede. I tillegg har planen vært ute på en kort intern høring innad i kommunen. Det har også vært møter med skole og barnehage omkring utforming og innhold.

Trafikksikkerhetsplanen 2024 - 2028 for Berlevåg kommune er en kommunedelplan, og inngår i Kommuneplanens samfunnsdel (KPS), jfr. plan- og bygningslovens § 11. Trafikksikkerhetsplanen skal være et verktøy for kartlegging av trafikksikkerhetsmessige utfordringer i kommunen, og den skal etablere politiske målsettinger for tiltak som kan gjøre samfunnet tryggere for alle trafikanter.

Vi har valgt å bruke mal utarbeidet av Trygg Trafikk for å kunne kvalitetssikre vårt eget arbeid på en god måte i likhet med mange andre kommuner. Planen inneholder en del historikk angående tidligere trafikksikkerhetsarbeid, samt organisering og kriterier gitt fra Trygg Trafikk

Strategiplanen gjelder for en fireårsperiode, samtidig som det kan bemerkes at handlingsplanen rulleres hvert år i forbindelse med budsjettbehandlingen, med tanke på finansiering av valgte tiltak.

Visjonen om null drepte og hardt skadde ligger til grunn for all trafikksikkerhetsarbeidet i Norge. Siden 2010 er det satt etappemål for arbeidet mot nullvisjonen, og i NTP 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.»

Trafikksikkerhetsarbeid handler om å redusere risikoen for skader og ulykker blant alle trafikantgrupper i alle aldre. Vår trafikksikkerhetsplan skal ivareta de viktigste prioriteringene for å øke trafikksikkerheten i kommunen, og vårt arbeid skal være et bidrag for å nå de nasjonale målene.

Kommunen har flere roller og oppgaver som innebærer at en direkte eller indirekte har mange muligheter til å bedre trafikksikkerheten, som:

- planmyndighet
- skole- og barnehageeier
- arbeidsgiver
- transportkjøper
- folkehelseaktør (ved å forebygge sykdom og skade hos innbyggerne)
- vegeier.

Kommunens trafikksikkerhetsarbeid omfatter alle disse områdene. I henhold til folkehelseloven og plan- og bygningsloven har kommunen et generelt ansvar for å

forebygge skader og ulykker. Kommunen har ansvar for investeringer, drift og vedlikehold av det kommunale vegnettet. Som vegeier har kommunen et spesifikt ansvar for trafikksikkerhetstiltak på kommunale veier iht. veglova.

Trafikksikkerhetsplan for Berlevåg kommune 2024-2028 vil danne grunnlaget for videreføring av kommunens trafikksikkerhetsarbeid.

### **Bakgrunn:**

Denne planen er nr. 3 i rekken av trafikksikkerhetsplaner tidligere vedtatt i Berlevåg kommune. Den forrige planen utløp i 2019. Tidligere trafikksikkerhetsplaner omfattet årene 2009 – 2013 og 2015 – 2019. Planene har vært en del av et styringsverktøy for et målrettet trafikksikkerhetsarbeid i kommunen, og dette arbeidet videreføres og styrkes gjennom denne trafikksikkerhetsplanen.

Trafikksikkerhetsarbeid inneholder mange elementer som skal samhandle, slik at helheten ivaretas, og gode tiltak kan gjennomføres for å sikre myke trafikanter som barn -og unge, eldre osv.

I samhandling med fylkeskommunale og Statlige etater, ideelle organisasjoner, frivillige lag -og foreninger, skal vi eniges om de gode tiltakene, samtidig som dette synliggjøres gjennom gode planer.

Planen bør rulleres årlig, hvor tiltak synliggjøres og klare prioriteringer fremkommer opp mot budsjett.

Begrensede administrative ressurser gjør at man administrativt har måttet prioritere det viktigste innholdet i forhold til detaljnivå, men allikevel mener vi planen vil gi en god retning for det videre trafikksikkerhetsarbeidet i Berlevåg kommune. Tiltak bør synliggjøres i budsjettarbeidet, slik at det gjøres gode og presise bestillinger til administrasjonen.

### **Merknader:**





Foto: Arnt Eirik Hansen

A decorative graphic composed of several blue and white icons: a heart, a car, a pedestrian, a traffic light, a keyboard, and a steering wheel, arranged in a grid-like pattern.

# Trafikksikkerhetsplan for Berlevåg kommune 2024-2028

Vedtatt av kommunestyret i Berlevåg.  
Utkast pr. 01.02.24 KVS

**Postadresse**  
Berlevåg kommune  
Rådhusgata 2  
9980 Berlevåg

**Besøksadresse**  
Rådhusgata 2  
9980 Berlevåg

**Telefon**  
78 78 20 00

**E-post**  
postmottak@berlevåg.kommune.no  
**Web**  
www.berlevag.kommune.no

**Foretaksregisteret**  
962 388 108



# 1. INNHOLD

1.	INNHold .....	2
2.	SAMMENDRAG .....	4
3.	INNLEDNING .....	4
1.1.	Organisering av trafikksikkerhetsarbeidet i Berlevåg kommune .....	6
4.	OVERORDNEDE FØRINGER.....	7
2.1.	Meld. St. 40 (2015-2016) Trafikksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering .....	7
2.2.	Meld. St. 20 (2020-2021) Nasjonal transportplan 2022-2033.....	7
2.2.1.	Barnas transportplan .....	8
2.3.	Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg (2022-2025) .....	8
2.4.	Regional transportplan for Finnmark 2018-2029 .....	8
2.5.	Folkehelse og trafikksikkerhet.....	9
2.6.	FNs bærekrafts mål .....	10
5.	ULYKKESSITUASJONEN / -UTVIKLINGEN I BERLEVÅG KOMMUNE .....	11
3.1.	Trafikksikkerhetsutfordringer i kommunen .....	12
3.2.	Analyse av ulykkene .....	13
6.	MÅL OG STRATEGI FOR TRAFIKKSIKKERHETSARBEIDET I BERLEVÅG KOMMUNE.....	15
4.1.	Mål .....	15
4.2.	Strategi .....	16
5.	KOMMUNALE TILTAK.....	16
5.1.	Fart .....	17
5.2.	Rus.....	17
5.3.	Beltebruk og riktig sikring av barn.....	18
5.4.	Uoppmerksomhet .....	18
5.5.	Barn (0-14 år) .....	18
5.6.	Ungdom og unge førere .....	20
5.7.	Eldre trafikanter og personer med funksjonsnedsettelse .....	20
5.8.	Gående og syklende .....	20
5.9.	Motorsykel, moped og ATV. ....	20
5.10.	Godstransport på veg .....	20
5.11.	Møteulykker og utforkjøringsulykker .....	20
5.12.	Drift og vedlikehold .....	21
5.13.	Bruk av ny teknologi i trafikksikkerhetsarbeidet .....	21
5.14.	Trafikksikkerhetsarbeid i offentlige og private virksomheter.....	21



5.15.	Arbeid for å styrke kunnskapsgrunnlaget.....	21
5.16.	Prioriteringsliste for Berlevåg kommune.....	21
5.17.	Fysisk prioriteringsliste for Berlevåg kommune er som følger:.....	22
6.	ØKONOMI .....	23
7.	EVALUERING, RULLERING .....	23
8.	Vedlegg .....	24



## 2. SAMMENDRAG

Trafikksikkerhetsarbeid inneholder mange elementer som skal samhandle, slik at helheten ivaretas, og gode tiltak kan gjennomføres for å sikre myke trafikanter som barn -og unge, eldre osv. I samhandling med fylkeskommunale og Statlige etater, ideelle organisasjoner, frivillige lag -og foreninger, skal vi eniges om de gode tiltakene, samtidig som dette synliggjøres gjennom gode planer.

Det har vært gjennomført møter med frivillige lag og foreninger, elderråd og råd for funksjonshemmede. I tillegg har planen vært ute på en kort intern høring innad i kommunen. Planen bør rulleres årlig, hvor tiltak synliggjøres og klare prioriteringer fremkommer opp mot budsjett.

Begrensede administrative ressurser gjør at man administrativt har måttet prioritere det viktigste innholdet i forhold til detaljnivå, men allikevel mener vi planen vil gi en god retning for det videre trafikksikkerhetsarbeidet i Berlevåg kommune. Tiltak bør synliggjøres i budsjettarbeidet, slik at det gjøres gode og presise bestillinger til administrasjonen.

Trygg Trafikk sin mal for godkjenning for en trafikksikker kommune er en meget ambisiøs mal som krever mye dokumentasjon og en del nye rutiner. Vi foreslår at planen vedtas i den form den foreligger, med målsetting om også godkjenning fra Trygg Trafikk i løpet av 2024.

## 3. INNLEDNING

Trafikksikkerhetsplanen 2024 - 2028 for Berlevåg kommune er en kommunedelplan, og inngår i Kommuneplanens samfunnsdel (KPS), jfr. plan- og bygningslovens § 11. Trafikksikkerhetsplanen skal være et verktøy for kartlegging av trafikksikkerhetsmessige utfordringer i kommunen, og den skal etablere politiske målsettinger for tiltak som kan gjøre samfunnet tryggere for alle trafikanter.

Vi har valgt å bruke mal utarbeidet av Trygg Trafikk for å kunne kvalitetssikre vårt eget arbeid på en god måte i likhet med mange andre kommuner.

Planen inneholder en del historikk angående tidligere trafikksikkerhetsarbeid, samt organisering og kriterier gitt fra Trygg Trafikk

Strategiplanen gjelder for en fireårsperiode, samtidig som det kan bemerkes at handlingsplanen rulleres hvert år i forbindelse med budsjettbehandlingen, med tanke på finansiering av valgte tiltak.

Visjonen om null drepte og hardt skadde ligger til grunn for all trafikksikkerhetsarbeidet i Norge. Siden 2010 er det satt etappemål for arbeidet mot nullvisjonen, og i NTP 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.»

Trafikksikkerhetsarbeid handler om å redusere risikoen for skader og ulykker blant alle trafikanter i alle aldre. Vår trafikksikkerhetsplan skal ivareta de viktigste prioriteringene for å øke trafikksikkerheten i kommunen, og vårt arbeid skal være et bidrag for å nå de nasjonale målene.



Kommunen har flere roller og oppgaver som innebærer at en direkte eller indirekte har mange muligheter til å bedre trafikksikkerheten, som:

- planmyndighet
- skole- og barnehageeier
- arbeidsgiver
- transportkjøper
- folkehelseaktør (ved å forebygge sykdom og skade hos innbyggerne)
- vegeier.



Kommunens trafikksikkerhetsarbeid omfatter alle disse områdene.

I henhold til folkehelseloven og plan- og bygningsloven har kommunen et generelt ansvar for å forebygge skader og ulykker. Kommunen har ansvar for investeringer, drift og vedlikehold av det kommunale vegnettet. Som vegeier har kommunen et spesifikt ansvar for trafikksikkerhetstiltak på kommunale veier iht. veglova.

Trafikksikkerhetsplan for Berlevåg kommune 2024-2028 vil danne grunnlaget for videreføring av kommunens trafikksikkerhetsarbeid.

Det finnes regelverk og veiledninger som angår trafikkskiltingen og inkluderer, men er ikke begrenset til, følgende:

### **Trafikklover og regler**

Vegtrafikkløven: lovhjemmelen for regulering av vegtrafikken med offentlige trafikkskilt, trafikksignaler og vegoppmerking med mer

Skiltforskriften: offentlige trafikkskilt, vegoppmerkinger og trafikksignaler, anordninger, regler for anvendelse -og plassering

Skiltnormalen: rettsvirkning til vedtaksmyndighetene, praktisk utføring av skilting, oppmerking og signalregulering

Plan- og bygningsloven: den viktigste loven for forvaltning og bruk av arealer i Norge

Normaler og retningslinjer

NA-rundskriv 11/7 Kriterier for fartsgrenser utenfor tettbygd strøk

NA-rundskriv 05/17 Kriterier for fartsgrenser i byer og tettsteder

Veiledning om skilting

Håndbok N300 Trafikkskilt Del 1 Fellesbestemmelser

Håndbok N300 Trafikkskilt Del 2 Fareskilt, markeringsskilt, vikeplikt- og forkjørsskilt

Håndbok V320 Planlegging og oppsetting av trafikkskilt

Håndbok V127 Gangfeltkriterier

Overordnede myndigheter ved trafikk

Vegdirektoratet/Statens Vegvesen

Troms og Finnmark fylkeskommune (TFFK)

Statsforvalteren i Troms og Finnmark



Kommunen har hjemmel til å sette opp og ta ned offentlige skilt. Kommunen vil dermed stå som skiltmyndighet. Skiltmyndigheten er fastsatt i skiltforskriften med hjemmel i vegtrafikkloven § 5.

### Historikk

Denne planen er nr. 3 i rekken av trafikksikkerhetsplaner tidligere vedtatt i Berlevåg kommune. Den forrige planen utløp i 2019. Tidligere trafikksikkerhetsplaner omfattet årene 2009 – 2013 og 2015 – 2019. Planene har vært en del av et styringsverktøy for et målrettet trafikksikkerhetsarbeid i kommunen, og dette arbeidet videreføres og styrkes gjennom denne trafikksikkerhetsplanen.



### drepte og hardt skadde

**ETIKK** - Ett hvert menneske er unikt og uerstattelig. Vi kan ikke akseptere at et stort antall mennesker blir drept eller hardt skadd i trafikken hvert år.

**VITENSKAPELIGHET** - Menneskets fysiske og mentale forutsetninger er kjent og skal ligge til grunn for utformingen av veisystemet. Kunnskapen om vår begrensede mestringsevne i trafikken og tåleevne i en

kollisjon skal legge premisene for valg av løsninger og tiltak. Veitrafikksystemet skal lede trafikantene til en sikker atferd og beskytte dem mot alvorlige konsekvenser av normale feilhandlinger. Kunnskap om trafikksikkerhetsvirkninger skal legges til grunn ved prioritering av tiltak.

**ANSVAR** – Trafikantene, myndighetene og andre som kan påvirke trafikksikkerheten, har et delt ansvar. Trafikantene har ansvar for sin egen atferd; de skal være aktsomme og unngå bevisste regelbrudd. Myndighetene har ansvar

for å tilby et veisystem som tilrettelegger for mest mulig sikker atferd og beskytter mot alvorlige konsekvenser av normale feilhandlinger. Transportkjøpere og -tilbydere har ansvar for å legge til rette for sikker transport. Kjøretøyleverandørene og -produsentene har ansvar for å tilby, utvikle og produsere trafikksikre kjøretøy. Andre aktører, som for eksempel politiet og ulike interesseorganisasjoner, har også et ansvar innenfor sine områder for å bidra til at trafikksikkerheten blir best mulig.

Figur 1: Viktige begreper (kilde: Trygg trafikk)

## 1.1. Organisering av trafikksikkerhetsarbeidet i Berlevåg kommune

Planarbeidet i trafikksikkerhetsarbeidet (TSP) i Berlevåg kommune for 2023-2026 startet med at Teknisk avdeling observerte at det ikke eksisterer en gjeldende trafikksikkerhetsplan.

Teknisk sjef har utarbeidet planen etter fastsatt planmal. Det er ikke foretatt andre endringer i målsettinger og tiltak enn rent små redaksjonsmessige justeringer.



Trygg Trafikk har laget en del kriterier som kommunen må følge for å bli en «godkjent» trafikksikker kommune. I Trygg Trafikks dokumentveileder for en trafikksikker kommune, omtales det at de relevante sektorene har en forpliktelse til å arbeide systematisk med trafikksikkerhet.

## 4. OVERORDNEDE FØRINGER

For å sikre en rød tråd i arbeidet, fra nasjonalt til lokalt nivå, er følgende styringsdokumenter vektlagt:

- Meld. St. 40 (2015-2016) Trafikksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering
- Nasjonal transportplan (NTP)
  - Barnas transportplan
- Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2022-2025
- Regional transportplan eller tilsvarende
- FNs bærekrafts mål

I tillegg kommer Trygg Trafikk sine kriterier for nasjonal godkjenning.

### 2.1. 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.

I stortingsmeldingen presenterer regjeringen seks satsningsområder hvorav ett omhandler forankring av tverrsektorielt trafikksikkerhetsarbeid på overordnet nivå.

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.

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

Det overordnede målet for Nasjonal transportplan (NTP) 2022–2033 er:  
«Et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i 2050.»

Nullvisjonen, visjonen om null antall drepte og hardt skadde i norske vegtrafikkulykker, er ett av de fem likestilte handlingsstrategiene i Nasjonal transportplan, og ligger til grunn for trafikksikkerhetsarbeidet i Norge.

Etappe mål fram til 2030 er maksimalt 350 hardt skadde og drepte i vegtrafikkulykker, hvorav maksimalt 50 drepte, samtidig som det er et mål om 0 drepte i veitrafikken innen 2050.



I Nasjonal transportplan 2022–2033 har regjeringen lagt vekt på å utvikle et godt transportsystem som gir friheter og muligheter for alle, øker livskvaliteten, bidrar til verdiskaping, beskytter og redder liv, og bidrar til bedre helse, miljø og klima.

### **2.2.1. Barnas transportplan**

Barn og unge er både dagens og framtidens trafikanter. Et godt transportsystem skal være trafikksikkert 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. Barn og unge er sårbare, og deres ferdsel i trafikken krever målrettede tiltak.

Regjeringen vil (utdrag fra Barnas transportplan):

- 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 trafikksikkerheten for barn og unge, herunder etablere en tilskuddsordning for å stimulere til lokalt arbeid for trygge skoleveier og nærmiljøer
- jobbe for nullvisjonen, det vil si at ingen mennesker skal bli hardt skadd eller drept i trafikken.

### **2.3. Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg (2022-2025)**

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

Planen bygger på Meld. St. 20 (2020-2021) 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 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 åtte 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.

### **2.4. Regional transportplan for Finnmark 2018-2029**

Den regionale transportplanen for Finnmark (RTP Finnmark) 2018-2029 har et effektmål som lyder: *Å skape et transportsystem for Finnmark som fremmer bolyst, næringsliv, innovasjon og miljø. Videre følger resultatmålet: Finnmark skal ha et sikkert, effektivt og forutsigbart transportsystem som dekker befolkningen og næringslivets behov.*

Planen viser til seksjon om fylkesveg og trafikksikkerhet. Fylkesvegnettet skal gi et helhetlig vegsystem som bidrar til bolyst, vekst og utvikling av næringslivet, samt ivaretar brukernes sikkerhet. Fylkeskommunen er eier av fylkesvegene, altså Fv. 890 i Berlevågs tilfelle, og når det gjelder vegadministrasjon og rammeavtale er Statens vegvesen fylkeskommunens vegfaglige enhet og har en





utøvende rolle i trafikksikkerhetsarbeidet. Fylkeskommunene har i henhold til vegtrafikklovens §40a et ansvar for å tilrå og samordne tiltak for å fremme trafikksikkerheten i fylket. Dette organiseres ved Finnmark fylkeskommunes konsultative trafikksikkerhetsforum, som fylkeskommunen leder.

I RTP Finnmark 2018-2029 foreligger det flere regionale strategier, planer, utredninger og politiske vedtak som har betydning for utarbeidelsen:

- Vedtak i fylkestinget og hovedutvalget for kultur, folkehelse og samferdsel
- Planveileder for Finnmark fylkeskommune
- Regional planstrategi for Finnmark 2016-2019
- Fremtidens Finnmark – RUP 2014-2023
- «Kyst til marked»-strategi
- Nærings- og godstransporter i Finnmark – status 2016
- Fylkesvegrapporten 2016, med underliggende rapporter
- Reisevaneundersøkelser på kollektiv
- Miljørapport kollektivtransport
- Strategi for kollektivtransport i Finnmark

Det kan merkes at en ny regional transportplan for 2023 – 2033 har vært på høring primo juni 2022 med høringsfrist 23. september. Viktig informasjon som nevner trafikksikkerhet, er noe Berlevåg-kommune har gjennomgått og inkludert i kommunens plan som en referanse til det langsiktige fremtidsperspektivet som kommunen har. Formålet som nevnes i den regionale transportplanen nevner Nullvisjonen, som Stortinget vedtok i 2002. Visjonen er grunnlaget for alt trafikksikkerhetsarbeid i Norge og sier at arbeidet skal gjennomføres mot en framtid hvor trafikkulykker ikke resulterer i drepte og hardt skadde. Dette er i prinsippet et ambisiøst mål, og for å nå dette målet må alle parter bidra; stat, fylkeskommuner, kommuner, organisasjoner og privatpersoner.

Videre tar regionen lignende mål fra NTP, inkludert etappemål for antall hardt skadde og drepte settes og et bredt spekter av omforente og faglig forankrede tiltak. Samtidig som NTP framstiller hvordan aktørene skal bidra til en reduksjon i antall drepte og hardt skadde i hele Norge, tar den regionale planen dette nærmere for regionen.

## **2.5. Folkehelse og trafikksikkerhet**

Til tross for en markant reduksjon av antallet alvorlige trafikkulykker siden 1970 vurderes trafikkulykker som et betydelig folkehelseproblem. 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.

Jf. folkehelselovens § 4 skal kommunen bidra til å forebygge skade og lidelse innen de oppgaver og med de virkemidler kommunen er tillagt.



## 2.6. FNs bærekrafts mål

FNs bærekrafts mål er verdens felles arbeidsplan for å utrydde fattigdom, bekjempe ulikhet og stoppe klimaendringene innen 2030.

De mest relevante punktene for kommunens trafikksikkerhetsarbeid innen bærekrafts målene er:

- Mål 3 - God helse:
  - Delmål 3.6) Innen 2030 halvere antall dødsfall og skader i verden forårsaket av trafikkulykker.



Figur 2: FNs bærekraftsmål nummer 3.

- 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 Berlevåg.



Figur 3: FNs bærekraftsmål nummer 4.

- Mål 11 - Bærekraftige byer og samfunn:
  - Delmål 11.2) Innen 2030 sørge for at alle har tilgang til trygge, lett tilgjengelige og bærekraftige transportsystemer til en overkommelig pris, og bedre sikkerheten på veiene Berlevåg med særlig vekt på behovene til barn i Berlevåg.



Figur 4: FNs bærekraftsmål nummer 11.

- Mål 17 - Samarbeid for å nå målene:
  - Delmål 17.17) Stimulere til og fremme velfungerende partnerskap i det offentlige, mellom det offentlige og private og i det sivile samfunn Berlevåg.



Figur 5: FNs bærekraftsmål nummer 17.

## 5. ULYKKESSITUASJONEN / -UTVIKLINGEN I BERLEVÅG KOMMUNE

Ulykker og skader i trafikken påfører menneskene som rammes store lidelser. De er også svært kostbare for samfunnet. Helse- og omsorgstjenestene i kommunene må ta store deler av regningen. Det lønner seg derfor å forebygge.

De nasjonale tallene for antall omkomne i vegtrafikkulykker går nedover. Antall hardt skadde har imidlertid ikke hatt like stor nedgang. De siste årene før 2021 ligger tallet for omkomne og hardt skadde i vegtrafikkulykker i Norge på rundt 700 årlig. Av disse omkom om lag 100 personer. De nasjonale målene er å redusere dette antallet til maksimalt 350 innen 2030, altså en halvering av dagens nivå, i tråd med etappemålene mot nullvisjonen.

En rapport utgitt av Trygg Trafikk viser at dekningsgraden for registrering av meget alvorlige og alvorlig ulykker bare er 37 %, og for lettere grad av skade bare er 15 %. På den bakgrunn er det grunn til å anta at disse tallene reelt sett er mye høyere på generelt nivå i Norge.

I tillegg til de alvorligste trafikkulykkene skjer et høyt antall skader på veiene som ikke inngår i den offisielle ulykkesstatistikken fordi de ikke blir rapportert til politiet. Dette gjelder spesielt for eneulykker myke trafikanter.

### Berlevåg kommune

Det har ikke vært dødsulykker i Berlevåg kommune i perioden 20 - 2014. I denne perioden til og med juli 2022 har det vært 3 ulykker i kommunen. 3 personer er i disse ulykkene skadd. Til sammenligning var det i perioden 2009 til 2014, da den tidligere trafikksikkerhetsplanen ble laget i samme periode, oppe i 9 ulykker i kommunen. 11 personer er i disse ulykkene skadd, hvorav 2 hardt skadd. Vi har også ved årsskifte hatt en ulykke med til dels alvorlig personskade lang fylkesveien til flyplassen.

Personer drept eller skadd i veitrafikkulykker ifølge SSB ([Statistikkbanken, kode 10209](#)) er følgende:

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2019	2020	2021	2022
Ulykker		1		1				1		
Dødsulykker										
Drepte (personer)										
Skadde i alt (personer)		1		1				1		
Hardt skadde (personer)										
Lettere skadde (personer)		1		1				1		
Uoppgitt skadegrad										



SSB gjør oppmerksom på at tall er foreløpige fram til endelige tall er publisert, som normalt skjer i mai påfølgende år. Det kan også være treghet i innrapporteringer.

#### Kjøretøysstatistikk

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Personbiler	388	403	404	398	418	432	427	433
Busser	0	0	0	0	0	0	0	0
Varebiler	74	77	75	89	88	92	89	91
Lastebiler	11	9	12	11	10	9	13	13
Kombinerte biler	15	11	11	10	8	6	6	5
Traktorer	33	42	45	45	46	52	57	58
Motorredskap	3	4	4	3	3	3	3	3
Mopeder	38	44	37	39	36	37	40	45
Lette motorsykler	4	2	4	5	3	3	3	6
Tunge motorsykler	34	32	31	32	30	32	31	29
Snøscooter	243	241	252	243	258	264	268	271
Tilhengere	331	341	361	366	384	396	396	413

Til tross for synkende folketall, og derigjennom økende gjennomsnittsalder (de unge, og barnefamilier flytter), er antallet kjøretøy økende. Denne trenden har også vært økende tidligere fra trafikksikkerhetsplan 2009 – 2014.

Biler er i dag allemannseie og mange husstander har som regel 2 biler og flere scootere/4-hjulinger og det er nok en stor del av forklaringen til hvorfor antall kjøretøy øker.

### 3.1. Trafikksikkerhetsutfordringer i kommunen

Berlevåg kommune har 2 tettsteder (Berlevåg og Kongsfjord) som gir en relativt samlet bosetting. Dette betyr relativt stor trafikk tetthet i sentrum og med påfølgende mulighet for trafikkulykker. Det er en god del hyttebebyggelse i kommunen, samlet til: Store Molvik, Gulgo, Kongsfjordfjellet og i Kongsfjorddalen, med stor utfart til disse områdene særlig i helgene. Hyttebebyggelsen i Kvitnes og Gulgofjorden nås gjennom snøskuter eller andre former for rekreasjonskjøring, eller med båt. Det samme gjelder mange hytter på de andre plassene på vinterstid.

De fremste og mest tydelige utfordringene for vedlikehold og drift av det offentlige vegnettet i Berlevåg, er det arbeidet som utføres med snøbrøyting og rydding av snø vinterstid. I mange tilfeller kan det komme snøfokk eller store mengder snø som gjør at det blir dårlig sikt i veien, som igjen blir viktig for rutinene i sammenheng med brøyting og snørydding. Dette kan videre medføre at det



oppstår situasjoner som er uoversiktlige og farlige, for trafikanter og de som jobber med brøyting og snørydding.

Vinterstid er det stor aktivitet med snøskuter til de ulike nevnte hytteområdene. Langs «Molvik veien» fra Berlevåg tettsted til Store Molvik og Fv. 890 fra Berlevåg tettsted til vegkryss ved Gednje og videre mot kommunens ytre grense mot Tana, kan parkering av personbil, campingvogn/bobil eller lignende anses som mulige faremomenter og ulykkesområder.

Biler med eller uten henger, samt aktivitet med på- og avlasting av snøskuter på fjellet vinterstid, kan gi ekstra utfordringer med tanke på trafikksikkerhet. Det kan være fare for møteulykker og påkjørsler.

I tillegg til snøfall og problemer som kommer med mye snø og snøfokk, eksisterer det potensielle soner med skred- og rasfare ved Fv. 890 mellom Kongsfjord og Berlevåg, samt mot Molvik i hellinger større enn 30 grader. I selve Berlevåg-tettsted har vi ikke utpregede skredsoner, men små hellinger og bergknatter hvor det samles en del snø. Varsom.no benyttes for å varsle og holde seg orientert om skredfare.

Samtidig kan det tydeliggjøres at mange av faresonene lang vei er sikret gjennom pigging av fjell med hjelp fra fylkeskommune og Statens Vegvesen, men en del gjenstår.

Problemer med belysning ved ulike områder i Berlevåg tettsted er en annen viktig utfordring, særlig i mørketida. Arbeid med belysning og pigging av fjell ved snarveien bak Rådhuset, altså Lennsmann Ellilas vei og Løberg Larsens gate, har gjort at både myke trafikanter kan komme seg gjennom på en sikrere vei som unngår hovedgaten, men også samtidig som snøbrøyting er mulig. Tidligere var denne snarveien stengt om vinteren ved første snøfall. Dette er et av alternativene som barn og unge også benyttet om sommeren og høsten, før snøen kommer og blokkerte denne stien.

Gangveien ved Kvellobergan blir nå brøytet vinterstid og her kommer det opp nye led lys i samarbeid med lokale ildsjeler (Vesterrampen).

Elevene i 8. og 9. klasse i Berlevåg kommune i 2018 har vist kompetanse rundt trafikkfarlige forhold når det gjelder fart, synlighet, kryss, skilting og behov for areal for myke trafikanter. Det kan bemerkes at fokuset har vært på hovedveien i kartleggingen om trafikkfarlige forhold på skolevei som ble gjort av klassene. Kompetansen som er fremvist og det helhetlige trafikksam arbeidet på skolen er en positiv og vel gjennomført oppfølging av kriterier som også er bekreftet av kommunens kontaktperson i Trygg Trafikk.

## 3.2. Analyse av ulykkene

Forholdene her er såpass små at vi har ikke gått inn på noen dybde analyse av registrerte ulykker. Det dreier seg om møteulykker, ake ulykke, utforkjøring og fotgjengerskader.

Totalt i trafikken 21 ulykker og 26 hendelser med skadde i tidsrommet 1999 – 2022.



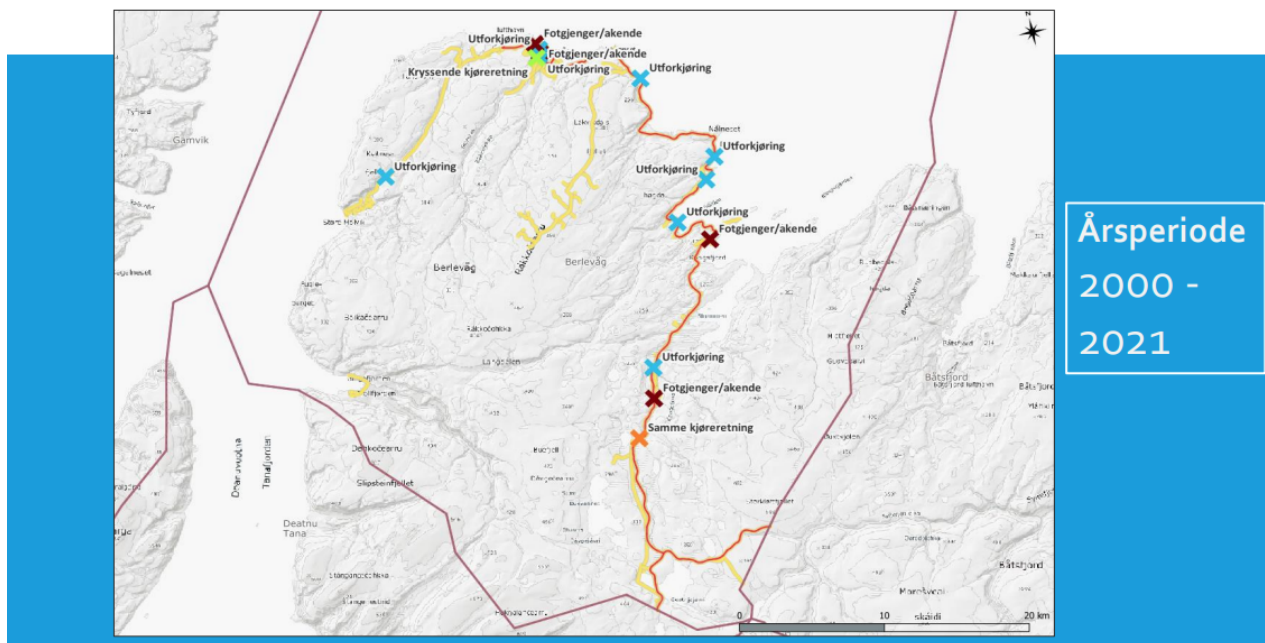
### Drepte eller skadde i trafikulykker - Berlevåg 1999 - 2022

	År	Ulykker	Dødsulykker	Drepte (pers)	Skadde i alt	Hardt skadde (p	Lettere skadde (	Uoppgitt skadegrad (personer)
C-5630 Berlevåg	1999M07	1	0	0	1	1	0	0
	2002M07	1	0	0	2	0	2	0
	2002M08	1	0	0	2	0	2	0
	2003M06	1	0	0	1	0	1	0
	2005M02	1	0	0	1	0	1	0
	2007M06	1	0	0	1	0	0	1
	2007M12	1	0	0	1	0	1	0
	2008M09	1	0	0	1	0	1	0
	2009M02	1	0	0	1	0	1	0
	2009M06	1	0	0	1	1	0	0
	2009M07	2	0	0	2	0	2	0
	2010M09	1	0	0	1	1	0	0
	2012M01	1	0	0	2	0	0	2
	2012M08	1	0	0	1	0	1	0
	2013M08	1	0	0	1	0	1	0
	2013M09	0	0	0	0	0	0	0
	2013M10	1	0	0	2	0	2	0
	2015M09	1	0	0	1	0	1	0
	2017M03	1	0	0	1	0	1	0
	2020M10	1	0	0	1	0	1	0
	2022M08	1	0	0	2	1	1	0
	<b>Summert</b>	<b>21</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>26</b>	<b>4</b>	<b>19</b>	<b>3</b>

Kilde:

Statistisk sentralbyrå

## ULYKKESSTATISTIKK





## 6. MÅL OG STRATEGI FOR TRAFIKKSikkerHETSARBEIDET I BERLEVÅG KOMMUNE

Her beskrives våre mål og strategier for trafikksikkerhetsarbeidet i Berlevåg kommune.

### 4.1. Mål

Berlevåg kommune arbeider etter nullvisjonen, og har følgende mål:

Redusere alle typer ulykker og skader i vegtrafikken og for innbyggere og besøkende.

Statens vegvesen beskriver nullvisjonen slik:

*«Nullvisjonen er en klargjøring av at det er moralsk og etisk uakseptabelt at folk blir drept eller hardt skadd i trafikkulykker. I tillegg utgjør ulykkene en kostnad ved trafikksystemet som vi ikke kan godta, på tross av de fordelene vegtrafikken gir. Nullvisjonen er altså både en etisk vegviser og en retningslinje for det videre trafikksikkerhetsarbeidet i Norge. Dette innebærer blant annet at transportsystemet, transportmidlene og regelverket for atferd skal utformes på en måte som fremmer trafikksikker atferd hos trafikantene, og i størst mulig grad medvirker til at menneskelige feilhandlinger ikke fører til alvorlige skader eller død».*

**Hovedmål 1: Ingen skal bli drept eller livsvarig skadd i Berlevåg kommune.**

Hovedmål 1 kan nås med et samarbeid mellom alle aktører i trafikksikkerhetsarbeidet der både statlige, fylkeskommunale og kommunale myndigheter har et ansvar. Samordning av tiltak og søkelys på ulykkes utsatte strekninger på veisystemet i kommunen med størst potensiale for reduksjon av trafikkulykker, må da prioriteres.

**Hovedmål 2: Berlevåg kommune skal søke godkjennes som en trafikksikker kommune av Trygg Trafikk i løpet av planperioden 2024 - 2028.**

**Delmålene for mål nummer 2 er som følger:**

- Skolene og barnehagene skal ha trafikkopplæring med i sine årsplaner.
- Skolene og barnehagene skal ha regler og retningslinjer for trafikksikker adferd i forbindelse med transport av barn fra og til skole og barnehage og i forbindelser med utflukter til fots, sykkel og bil/buss.
- Kommunen skal ha innarbeidet trafikksikkerhet i HMS/internkontrollsystemet som inneholder regler for reiser og transport i kommunens regi, og ved kjøp av transporttjenester.
- Kommunen skal påvirke lag og foreninger til å innarbeide regler for trafikksikkerhet i forbindelse med utøvelsen av sine aktiviteter.
- Teknisk sektor skal samarbeide med skoler, barnehager og frivillige organisasjoner i arbeidet med å kartlegge aktuelle trafikksikrings tiltak. Teknisk er også adressat for innspill til forbedringer og nye tiltak som bør utredes.



## 4.2. Strategi

I Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2022-2025 er det satt opp en rekke tilstandsmål formulert som måltall. For å nå disse målene må det iverksettes tiltak. Berlevåg kommune skal arbeide aktivt for å bidra til at vi oppnår disse tilstandsmålene. Dette gjelder først og fremst på følgende områder:

- Påvirke kommunens innbyggere til å ferdes med minst mulig risiko for skade og død, uavhengig av hvor en ferdes i vegtrafikken.
- Jobbe systematisk med trafikksikkerhet innenfor alle kommunens sektorer.
- Ha gode systemer og rutiner for trafikksikkerhetsarbeid med konkrete tiltak og evaluering.
- Gjennomføre tiltak knyttet til fysiske tiltak, organisasjon, holdninger og adferd.

## 5. KOMMUNALE TILTAK

I Nasjonal Tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2022-2025 er det satt mål for tilstandsutvikling innenfor 15 områder der tilstandsendringer er av vesentlig betydning for utviklingen i antall drepte og hardt skadde:

INNSATSMÅL	TILSTANDSMÅL/TILSTANDSFOMULERING
<b>Fart</b>	Innen 2026 skal 72 prosent av kjøretøyene overholde fartsgrensen (2021 = 60,1 prosent).
<b>Rus</b>	Innen 2026 skal maksimalt: <ul style="list-style-type: none"> <li>- 0,1 prosent av trafikkarbeidet utføres under påvirkning av alkohol over 0,2 promille (2016/2017 = 0,2 prosent).</li> <li>- 0,4 prosent av trafikkarbeidet utføres under påvirkning av narkotika over straffbarhetsgrensen (2016/2017 = 0,7 prosent).</li> </ul>
<b>Beltebruk og riktig sikring av barn</b>	Innen 2026 skal: <ul style="list-style-type: none"> <li>- 98,5 prosent av alle førere og forsetepassasjerer i lette biler bruke bilbelte (2019 = 97,4 prosent).</li> <li>- 95 prosent av alle førere i tunge godsbiler bruke bilbelte (2019 = 86,5 prosent) 75 prosent av alle barn i alderen 1-3 år være sikret bakovervendt når de sitter i bil (2021 = 65 prosent).</li> <li>- 85 prosent av alle barn i alderen 1-8 år være riktig sikret i bil (2021 = 82 prosent).</li> </ul>
<b>Uoppmerksomhet</b>	- I planperioden 2022-2025 vil aktørene fortsette og videreutvikle arbeidet for å få ned antall ulykker som skyldes uoppmerksomhet på grunn av distraksjon.
<b>Barn (0-14 år)</b>	- I planperioden 2022-2025 skal det være minst to år uten omkomne barn i trafikken i alderen 0-14 år. I samme periode skal det i gjennomsnitt ikke være mer enn 15 drepte og hardt skadde barn per år.
<b>Ungdom og unge førere</b>	- I planperioden 2022-2025 skal gjennomsnittlig risiko for bilførere i alderen 18 og 19 år å bli drept eller hardt skadd være 25 prosent lavere enn gjennomsnittet for årene 2018 og 2019.
<b>Eldre trafikanter</b>	I planperioden 2022-2025 skal gjennomsnittlig risiko for: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bilførere i aldersgruppen 75+ å bli drept eller hardt skadd være 25 prosent lavere enn i årene 2018 og 2019 (per kjørte km).</li> <li>- Fotgjengere i aldersgruppen 75+ å bli drept eller hardt skadd være 25 prosent lavere enn i årene 2018 og 2019 (per gåkm).</li> </ul>
<b>Gående og sykklende</b>	I planperioden 2022-2025 skal gjennomsnittlig risiko for: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Fotgjengere å bli drept eller hardt skadd være 25 prosent lavere enn i årene 2018 og 2019 (per gåkm).</li> <li>- Syklister å bli drept eller hardt skadd være 25 prosent lavere enn i årene 2018 og 2019 (per sykkelkm).</li> </ul> <p>Innen 2026 skal: <ul style="list-style-type: none"> <li>- 75 prosent av sykklene bruke sykkelhjelm (2019 = 65,9 prosent).</li> <li>- 53 prosent av fotgjengerne bruke refleks på belyst vei i mørke (2021 = 46 prosent).</li> </ul> </p>
<b>Motorsykel og moped</b>	I planperioden 2022-2025 skal <ul style="list-style-type: none"> <li>- gjennomsnittlig risiko for å bli drept eller hardt skadd på henholdsvis moped, lett motorsykel og tung motorsykel være 25 prosent lavere enn i perioden 2017-2020 (per personkm).</li> </ul>
<b>Godstransport på vei</b>	I 2026 skal minst 30 prosent av alle godskjøretøy med tillatt totalvekt > 3,5 tonn og minst 45 prosent av alle varebiler med tillatt totalvekt ≤ 3,5 tonn hverken ha 2er eller 3er feil ved periodisk kjøretøykontroll. (2020 = 27,1 prosent > 3,5 tonn og 39,5 prosent ≤ 3,5 tonn).
<b>Møteulykker og utforkjøringsulykker</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Innen 1/1-2028 skal 60 prosent av trafikkarbeidet på riksveier med fartsgrense 70 km/t eller høyere foregå på møtiefrie veier (1/1-2021 = 53,3 prosent).</li> <li>- Det skal gjennom en systematisk tilnærming arbeides for å redusere risikoen for alvorlige utforkjøringsulykker på riksveier og fylkesveier.</li> </ul>
<b>Drift og vedlikehold</b>	I planperioden 2022-2025 vil veieierne beholde og videreutvikle det daglige trafikksikkerhetsfokus i kjerneoppgavene innen drift og vedlikehold.
<b>Bruk av ny teknologi i trafikksikkerhetsarbeidet</b>	Norge skal ligge langt framme innenfor intelligente transportsystemer, der vei- og kjøretøyteknologi inngår, og tilgjengelige systemer som bedrer trafikksikkerheten er tatt i bruk. På førersiden skal opplæring være tilpasset ny teknologi.
<b>Trafikksikkerhetsarbeid i offentlige og private virksomheter</b>	Innen 1/1-2026 skal: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Minst 200 kommuner være godkjent som Trafikksikker kommune (31/12-2021 = 130 kommuner + 1 bydel (i Oslo)).</li> <li>- Et flertall av fylkeskommunene være godkjent som Trafikksikker fylkeskommune (31/12-2021 = 2 fylkeskommuner).</li> <li>- Det finnes og være tatt i bruk verktøy for organisatorisk trafikk- sikkerhetsarbeid som er relevante for alle private virksomheter der ferdsel i veitrafikken er en sentral del av virksomheten.</li> </ul>
<b>Arbeid for å styrke kunnskapsgrunnlaget</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Det skal foreligge oppdatert og ny kunnskap som gjør oss i stand til å gjøre gode prioriteringer for å sikre en reduksjon i drepte og hardt skadde i samsvar med ambisjonsnivået i NTP 2022-2033.</li> <li>- Det skal være etablert et system for skaderegistrering som blant annet bidrar til at det i NTP 2026-2037 kan settes en ambisjon for reduksjon i drepte og hardt skadde basert på det reelle omfanget.</li> <li>- Det skal foreligge oppdaterte beregningsverktøy som grunnlag for prioriteringer gjeldende fra og med 2026.</li> </ul>





I det følgende anføres kommunens tiltak for å bidra til å nå de nasjonale tilstandsmålene jf. lista, i tillegg til aktuelle prioriteringer for fysiske trafikksikkerhetstiltak.

**Generelle prioriteringer omfatter mange tema: (neste side).**

De ulike tema er viktige elementer som transformeres gjennom prosesser fram til en plan som kan forankres lokalt og gjøres til et levende dokument innad i organisasjon og blant lag -og forening og innbyggere generelt.

## PRIORITERINGSTILTAK GENERELT

**Krav fra Trygg Trafikk:** Oppfylle så mange av kravene som Trygg Trafikk som mulig.

**Rutiner om vinteren:** Rette søkelys mot forbedring og/eller fortsettelse av gode rutiner for de som arbeider med brøytings- og snøryddingstjenester.

**Gangtilbud:** Foreslå og iverksette gangtilbud.

**Hjertesoner:** Ha særlig oppmerksomhet rettet mot skoleveg og trafikksikre soner, samt veger som er viktige for barn og unge.

**Trafikksikker kommune:** Etablere en trafikksikker skole og barnehage, ved å gjennomføre og etablere; holdningskampanje, «barnetråkk», hjertesoner. Få med barn, unge og Berlevåg Ungdomsråd.

**Universell utforming:** Kartlegge og arbeide for at det er god trafikksikkerhet i områder der eldre og personer med nedsatt funksjonsevne bruker og har fremtidig interesse for å bruke, være bosatt og/eller bevege seg: «eldretråkk». Få med Seniorrådet og Rådet for personer med nedsatt funksjonsevne.

**Fartsreduksjon:** Arbeide med å redusere fart i Berlevåg kommune, søke tilskudd og undersøke hvor trafikkskilt for lavere fartsgrense kan settes.

**Gående og syklende:** Kartlegge behov for fysisk tilrettelegging for gående og syklende.









## 5.1. Fart

Kommunen bør:

- som arbeidsgiver påvirke sine ansatte i tjeneste til å opptre med minst mulig risiko i trafikken.
- utarbeide retningslinjer for tjenestereiser og forankre disse i alle sektorer.
- ha trafikksikkerhet som årlig tema i kommunens arbeidsmiljøutvalg (AMU).
- stille krav til samarbeidspartnere om trafikksikker adferd (transporttjenester og vei og vedlikeholdstjenester) ved kjøp av transporttjenester som innarbeides i anbudsdokumentene.
- gjennomføre kurs/gi opplæring for alle ansatte i trafikksikkerhet og HMS.

Oppsett av trafikkskilt for lavere fartsgrense er en måte å få ned farten på i hovedgata i Berlevåg tettsted, gjennom eksempelvis 30- og 40-sone sentralt i tettstedet. En godkjent plan vil muliggjøre dette arbeidet, hvor vi også kan søke om midler til denne type tiltak

## 5.2. Rus

Kommunen bør:

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



- ved kjøp/anskaffelse eller leasing av nye biler, vurderes det å innarbeides alkolås som en del av anbudsgrunnlaget.

### 5.3. Beltebruk og riktig sikring av barn

Kommunen bør:

- i retningslinjene for tjenestereiser, uttrykke en tydelig forventning om at alle kommunens ansatte bruker sikkerhetsbelte ved transport i tjeneste. Dette gjelder både bil og buss.
- gjennom helsestasjonenes virksomhet ha økt fokus på temaet barn i bil, og spesielt at barna skal sitte sikret bakovervendt i bil til de er minst fire år.
- i kommunale barnehager gjennomføre tiltak for å øke fokus på sikring av barn i bil.

### 5.4. Uoppmerksomhet

Kommunen bør:

- i retningslinjene for tjenestereiser, uttrykke en tydelig forventning om at alle kommunens ansatte
- i minst mulig grad bruker utstyr som tar oppmerksomheten fra føreren.
- 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.
- ved inngåelse av avtaler/anbud stille krav til trafikksikkerhet.

### 5.5. Barn (0-14 år)

Kommunen ansvar:

- arbeide for trafikksikre soner rundt skolene.
- legge til rette for arenaer hvor holdninger og adferd til både barn og voksne er tema.
- legge til rette for at flere kan sykle eller gå til skolen.
- oppfylle forpliktelsene som inngår i Trafikksikker kommune for kommunale skoler og barnehager.
- sørge for at ansatte i barnehager og skoler har tilstrekkelig kompetanse for å gjennomføre god
- trafikkopplæring i tråd med gjeldende rammeverk.
- stimulere lag og foreninger slik at barn og ungdom sikres best mulig, og at voksne kjører med lavest mulig risiko til og fra fritidsaktiviteter.
- stimulere lag og foreninger til å innarbeide retningslinjer for transport innenfor sin virksomhet.
- i samarbeid med elevenes foresatte ha fokus på trafikksikkerhet og forebygging av ulykker, og dette skal bør inngå i årsplaner i skolen.
- sørge for god sykkelopplæring i tråd med kompetansemål i Kunnskapsløftet.
- ta i bruk læringsressurser om trafikksikkerhet i barnehager og i skolen.



Tiltak som å bruke «barnetråkk» og i tillegg kommunisere med skolen omkring trafikkfarlige forhold og hvilke veier som blir benyttet, er aktive tiltak som kommunen jobber med kontinuerlig.

Et godt eksempel er programmet «Jakten på bolyst» i 2018, der elevene i 8. og 9. klasse fikk kartlagt trafikkfarlige forhold langs hovedveien. Et ønske om 40-sone langs hovedgata og 30-sone i smågatene ble tydeliggjort, med mange andre viktige punkter. Disse ble kartlagt i et dokument, som vist som et eksempel i et utsnitt i Figur 6. (neste side).

Et ønske om å ha en trygg sone for av- og påstigning, der skolen kan tas som et eksempel, var et av de viktige punktene som kommunen fulgte opp gjennom etablering av trygge dropp-soner for parkering ved skolen.

Det var lærende både for elever og målgruppen generelt, og ikke minst kommunen som planlegger og tilrettelegger. Det at ungdom selv får være med å kartlegge, gi innspill og ha en arena hvor en får sagt sin mening er svært viktig og må videreføres.

Detaljert kartlegging av ruter til og fra skolen		
Fyll ut ett skjema pr farlig forhold		
Rute nr: 2 – blå rute		
Punkt nr: E		
Veieier: Berlevåg kommune		
<b>Farlig forhold, sett kryss</b>		
Areal	Ikke eget areal for myke trafikanter	x
	Areal for myke trafikanter brukes til annet. F eks parkering	x
Synlighet	Dårlig sikt langs veien	
	Dårlig sikt i kryss og avkjørsler	x
	Ikke veilys	
Fart	Dårlige veilys	x
	Fartsgrensen er for høy	
	Fartsnivået er for høyt	x
	Det mangler fartsdemping	x
Kryss	Farlig krysningspunkt	x
	Farlig fotgjengerfelt	
	Uoversiktlig kryss	x
	Strekning med mange kryss og avkjørsler	
Annet	Farlig busstopp	
	Mye trafikk	
		x
Forslag til løsning		Skisse, bilde eller illustrasjon av løsning
<ul style="list-style-type: none"> <li>-Lage fortau/ markert veiskulder i Kirkebakken</li> <li>-Fartsdumper i veiene rundt skolen</li> <li>-Trygg sone ved skolen, Parkplassen</li> <li>-Parkeringsplasser for biler er mangelvare i Berlevåg. Elevene hadde mange forslag til områder som lett kan gjøres om til tydelige</li> </ul>		<p>Kirkebakken ned til skolen; ingen veiskulder. Glatt om vinteren.</p> <p>Trygg sone for av- og påstigning mangler. Evt. fartsdumper.</p> <p>Manglende skilting generelt (gangfelt, fartssoner, skole, parkering – evt. parkering/stopp forbudt) Trygg sone for av – og påstigning ved skolen</p>

Figur 6: Utsnitt fra kartleggingsrapporten fra programmet «Jakten på bolyst» i 2018 i Berlevåg kommune.



## 5.6. Ungdom og unge førere

Kommunen skal/bør bestrebe seg til:

- sørge for nødvendig kompetanse for å tilby valgfaget trafikk på ungdomstrinnet.
- tilby trafikalt grunnkurs som en del av valgfag trafikk.
- stimulere lag og foreninger til å innarbeide retningslinjer for transport innenfor sin virksomhet.
- fremme saker om trafikksikkerhet for kommunens ungdomsråd.
- sørge for at kommunens ungdomsråd gis kompetanse om trafikksikkerhet.
- ta i bruk læringsressurser om trafikksikkerhet på ungdomstrinnet.

## 5.7. Eldre trafikanter og personer med funksjonsnedsettelse

Kommunen skal i lag med aktuelle lag og foreninger:

- legge til grunn universell utforming ved fysisk utforming av veger og gangfelt for å ivareta eldre trafikanter og trafikanter med funksjonsnedsettelse.
- stimulere pensjonistforeninger til å innlemme tema trafikksikkerhet i sin virksomhet.
- legge til rette for at trafikksikkerhet blir tema i kommunens eldreråd.

Nåværende kommunikasjon mellom kommunen og med Seniorrådet og Rådet for personer med funksjonsnedsettelse er tiltak som kommunen viderefører. Arbeid med friluftsliv og universell utforming er gjennomført, og en oppfølging må tas når det gjelder trafikksikkerhet.

## 5.8. Gående og syklende

Kommunen skal:

- årlig sette søkelys på betydningen av at syklister og fotgjengere bruker personlig sikkerhetsutstyr i trafikken, eksempelvis sykkelhjelme og reflekser.

## 5.9. Motorsykkel, moped og ATV.

Generelle trafikkregler gjelder for nevnte kjøretøy og de er også sertifikatpliktige. Viktig at våre veier har en slik kvalitet at de på 2 hjul kan kjøre uten fare for velt osv.

## 5.10. Godstransport på veg

Parkering av godstransport for av- og pålesing av varer blir ofte gjort langs hovedgata i Berlevåg tettsted, og til ulike tider og situasjoner kan disse sperre av deler av hovedgaten. Kommunen ønsker å sette et søkelys på parkeringsområder for godstransport utover det som eksisterer pr. i dag i Berlevåg.

## 5.11. Møteulykker og utforkjøringsulykker

Kommunen skal

- melde inn eventuelle behov for fysisk sikring på riksveg og fylkesveg til veieier for å forebygge møteulykker eller utforkjøring. Her har vi en god dialog i dag.



## 5.12. Drift og vedlikehold

Kommunen bør kontinuerlig:

- beholde og videreutvikle det daglige trafikksikkerhetsfokuset i kjerneoppgavene innen drift og vedlikehold.
- Ha en oversikt over de kommunale veiene og påse at det ryddes langs vei, slik at kryss o.l. er oversiktlig.

## 5.13. Bruk av ny teknologi i trafikksikkerhetsarbeidet

Kommunen skal/bør:

- legge inn krav om automatisk nødbrems, feltskiftevarsler og fotgjengervarsel i anbud ved kjøp/leasing av nye kommunale kjøretøy. De fleste kjøretøy av nyere dato har dette sikkerhetsutstyret.

## 5.14. Trafikksikkerhetsarbeid i offentlige og private virksomheter

Kommunen skal søke:

- godkjenning som Trafikksikker kommune, eller eventuelt re-godkjennes.

## 5.15. Arbeid for å styrke kunnskapsgrunnlaget

Kommunen bør:

- i tillegg til oversikt over offentlig ulykkesstatistikk, belyse trafikksikkerhetssituasjonen med supplerende/andre opplysninger som f.eks. observert adferd og bruk av kjøretøy i kommunen.

## 5.16. Prioriteringsliste for Berlevåg kommune

Kommunen søker å:

- Gjennomføre kartlegge og prioriterte fysiske trafikksikkerhetstiltak på vegnettet som fremkommer av de vedtatte prioriteringer. Tiltak som krever utredning og finansiering bør være klar før budsjettprosess på høsten, slik at de kan spilles inn til budsjettdebatten. Klare bestillinger er viktig for å oppnå ønsket hensikt.

Prioriteringstiltakene for Berlevåg kommune deles opp i 2, hvor den 1. listen angir generelle tiltak og den 2. listen angir prioriteringsliste for vedtatte tiltak.

*Tabell 1: Prioriteringstiltak generelt*

Prioriteringstiltak generelt
Oppfylle så mange av kravene som Trygg Trafikk har klargjort for at Berlevåg kommune skal være en trafikksikker kommune.
Rette søkelys mot forbedring og/eller fortsettelse av gode rutiner for de som arbeider med brøytings- og snøryddingstjenester. Her trenger vi en dialog opp mot dagens brøytekontrakter på fylkesveien, slik at parkeringsplasser i hyttefelt blir brøytet for å hindre farlige situasjoner lang hovedfartsårene.



Ha særlig oppmerksomhet rettet mot skolevei og trafikksikre soner rundt skolene og fremover etablere en Hjertesone rundt skole og barnehage, samt veier som er viktige for barn og unge.

Etablere en trafikksikker skole og barnehage, og dermed en trafikksikker kommune, ettersom kvalitetsstempelen trafikksikker barnehage eksisterer.

Arbeide med å redusere fart i Berlevåg kommune, søke tilskudd og undersøke hvor trafikkskilt for lavere fartsgrense kan settes.

Kartlegge ytterligere behov for fysisk tilrettelegging for gående og syklende.

Dialog med innbyggere og brukere om tiltak og innspill.

Årlige møter med brukerorganisasjoner og andre omkring tema.

Bør fylkesveien være forkjørsvai? Hva ønsker vi?

Merking av handicap parkering utenfor offentlige bygg.

Opphøyde gangfelt – Hvor evt.?

Kartlegge alle kommunale veier og lage beskrivelser og prioritering for vedlikehold

Asfaltering

## 5.17. Fysisk prioriteringsliste for Berlevåg kommune er som følger:

### Prioriteringer for fysiske tiltak

1. Fysisk etablere skilt for fartsreduksjon i Berlevåg tettsted. Vi ønsker 40 km fartsgrense fra innfartsvei før Revnes brua og fram til Flyplassveien. Alle kommunale veier skal ha 30 km fartsgrense. 60 sone i Kongsfjord gjøres om til 50 sone og sideveier til 30 km/t. Vurdere behov for å la fylkesveien bli forkjørsvai.
2. Gjennomgang av områdene rundt skole med tanke på fartshindringer, parkering og trafikkinns spill fra elevene i forhold til kartlegging.
3. Etablere definert parkeringsplass for barnehage, selv om det er plassmangel, så er det et problem ved barnehagen. Arealbegrensninger må løses.
4. Arbeide for snarlig oppstart i arbeidet med gang -og sykkelsti langs fylkesveien til flyplassen, samt veien til Revnes. Arealer settes av i arealplan. Det skal være asfaltert gangvei med godt lys.
5. Snørydding, strøing, feiing og annet vedlikehold av vei og brøyting av innkjørsler som utføres av aktører som har maskiner skal utføres hensynsfullt. Snø-deponi må legges slik at de ikke hindrer oversikt i kryss, utfartsvei fra skole, barnehage osv.
6. Påse at vi får gode planløsninger for sentrumstiltak i regi av fylkeskommunen. Dette er et prosjekt som er initiert av fylkeskommunen for bl.a. å definere eksisterende kryss med tanke på å få ned fart m.m., fortau til myke trafikanter.



7. **Tilrettelegge for parkering av godstransport utover det som eksisterer i Berlevåg tettsted. Definere områder for dette, slik at trafikken er oversiktlig og myke trafikanter ikke må ut i veien.**
8. **Nyetablering av asfalt på kommunale veier og sykkeløype ved skolen**
9. **Fortsette kartlegging for utskifting til Led lys for bedre sikt i kryss og gater**
10. **Fast brøyting av parkeringsplasser til hyttefelt og der scooterløype starter. Dette vil bedre sikkerhet lang fylkesveien, og da spesielt i 80 sone i Kongsfjorddalen.**
11. **Definere parkering for handikappede, ansatte parkering og publikumssoner.**

## 6. ØKONOMI

Trafikksikkerhetstiltakene i denne planen skal innarbeides i økonomiplanen. Tiltak som går over flere år og tiltak med oppstart planperioden, prioriteres i budsjettet hvert år fra 2025 til og med 2028. Enhetsledere har ansvaret for å innarbeide utgiftene innenfor eget budsjettområde. Trafikksikkerhetstiltak lang fylkesvei, spilles inn til fylkeskommunen og det søkes om trafikksikkerhetsmidler når plan og tiltak er godkjent.

## 7. EVALUERING, RULLERING

Det rapporteres årlig ved høve til formannskap/kommunestyret om status for tiltakene i planen, inkludert relevant informasjon fra de respektive sektorene.



## 8. Vedlegg

### VEDLEGG 1

Her er eksempel på en tabell som viser hvilke tiltak kommunen bør/skal gjennomføre i perioden og hvilken sektor som har ansvar for de respektive tiltakene. En slik oversikt vil synliggjøre tiltakene og de ulike sektorens ansvar. Tabellen vil være til god hjelp ved en årlig evaluering av tiltaksdelen.

Innsatsområde	Kommunens ansvar	Ansvarlig	Jf. pkt.	Når
<b>Fart</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- påvirke sine ansatte i tjeneste til å opptre med minst mulig risiko i trafikken.</li> <li>- utarbeide retningslinjer for tjenestereiser og forankret denne i alle sektorer.</li> <li>- ha trafikksikkerhet som årlig tema i kommunens arbeidsmiljøutvalg (AMU).</li> <li>- stille krav til samarbeidspartnere om trafikksikker adferd (transporttjenester og vei og vedlikeholdstjenester) ved kjøp av transporttjenester som innarbeides i anbudsdokumentene.</li> <li>- gjennomføre kurs/gi opplæring for ansatte i trafikksikkerhet og HMS2.</li> </ul>	HR/AMU HR/AMU HR/AMU HR HR	5.1	Årlig
<b>Rus</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- arbeide aktivt for å forhindre at ansatte er påvirket av legal eller illegale rusmidler i tjenesten.</li> <li>- ved kjøp eller leasing av nye biler innarbeide alkohol som en del av anbudsgrunnlaget. Må sees i sammenheng til type kjøretøy, bruksområde osv.</li> </ul>	AMU HR	5.2	
<b>Beltebruk og riktig sikring av barn</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- alltid velge busser med 3-punktsbelte ved leie av busser til transport i kommunal regi.</li> <li>- i retningslinjene for tjenestereiser, uttrykke en tydelig forventning om at alle kommunens ansatte bruker sikkerhetsbelte ved transport i tjeneste. Dette gjelder både bil og buss.</li> <li>- gjennom helsestasjonenes virksomhet ha økt fokus på temaet barn i bil og da spesielt at barna skal sitte sikret bakovervendt i bil til de er minst fire år.</li> <li>- i kommunale barnehager gjennomføre tiltak for å øke fokus på sikring av barn i bil.               <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bruk bilbelte - alltid</li> </ul> </li> </ul>	HR HR Helse Oppvekst Alle	5.3	
<b>Uoppmerksomhet</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- i retningslinjene for tjenestereiser, uttrykke en tydelig forventning om at alle kommunens ansatte i minst mulig grad bruker utstyr som tar oppmerksomheten fra føreren</li> <li>- 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.</li> <li>- ved inngåelse av avtaler/anbud stille krav til trafikksikkerhet.</li> </ul>	HR HR Innkjøp	5.4	
<b>Barn (0-14)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Trafikksikre soner rundt skolen og idrettshall</li> <li>Legge til rette for sykling og gangvei</li> <li>Trafikkopplæring</li> <li>Opplæring som en del av undervisning</li> <li>-</li> </ul>	Oppvekst	5.5	
<b>Ungdom og unge førere</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Søke å tilby valgfag trafikkopplæring</li> <li>Aktivt benytte ungdomsrådet og engasjere unge til å komme med innspill</li> <li>-</li> </ul>	Oppvekst	5.6	





<b>Eldre trafikanter og personer med funksjonsnedsettelse</b>	Legge til rette for universell utforming Gangfelt og gangvei/fortau Årlige møter med lag og foreninger hvis mulig Parkeringssoner tilrettelagt for brukergruppene	Adm./teknisk	5.7	
<b>Gående og syklende</b>	Bruk av personlig verneutstyr Generell trafikksikkerhet	Alle	5.8	
<b>Drift og vedlikehold</b>	Innarbeides i kjerneoppgavene til drift -og vedlikehold Oversikt og oppsyn med alle kommunale veier	Teknisk	5.12	
<b>Fysiske tiltak, kommunal vei</b>	Utarbeide en veiplan med status og prioriteringer for vedlikehold	Alle	5.16-17	
<b>Fysiske tiltak riks- og fylkesvei</b>	Samarbeide med og fremme forslag til prioriteringer for fylkeskommunale veier. Fokus på parkeringsplasser og gang/sykelstier, amt belysning.	Alle	5.16 -17	
	-			



## Vedlegg 2: Kriterier fra Trygg Trafikk om trafikksikker kommune – Godkjenning.

Trafikksikker kommune er et organisatorisk trafikksikkerhetstiltak og ei nasjonal godkjenningsordning i regi av Trygg Trafikk. For å bli godkjent som Trafikksikker kommune skal kommunen ha innarbeidet rutiner og systemer for å kvalitetssikre trafikksikkerhetsarbeidet i hele virksomheten.

Godkjenningen innebærer en forpliktelse til å arbeide systematisk med trafikksikkerhet i alle relevante sektorer innenfor sitt ansvarsområde, og bygger blant annet på følgende kriterier:

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

De ulike sektorene som også må ha skriftlig dokumentasjon tilgjengelig inkluderer blant annet: **barnehage, skole, teknisk avdeling, kulturavdeling** og **helsestasjon**, samt. **kommunelegen**.

I tillegg må dokumentasjon hentes fra:

Rådmann om at alle kriterier er oppfylt

Selve trafikksikkerhetsplanen må være skrevet

Rutiner for kjøp av transporttjenester

Retningslinjer for ansattes ferdsel i trafikken (i tjeneste).

Godkjenningen har en varighet på tre år og kommunen kan deretter bli re godkjent.

Her følger de ulike **sektorkriteriene** som Trygg Trafikk anbefaler Berlevåg kommune å følge, der dokumentasjonen skal sendes elektronisk til kommunens sektorleder og kommunens koordinator for Trafikksikker kommune:



## Kriterier for barnehage:

### Trafikksikkerhet i barnehagen:

✓	Barnehagens trafikkopplæring integreres som en del av omsorgs- og opplæringsarbeidet og nedfelles i barnehagens årsplan.
✓	Barnehagen stiller krav til busselskap og drosjer om belter og trafiksikker atferd ved kjøp av transporttjenester.
✓	Barnehagens ansatte kjenner rutiner for håndtering av uforutsette faresituasjoner og hendelser på turer.
✓	Barnehagen har utarbeidet rutiner for å ivareta sikkerheten på turer til fots, med bil eller kollektivtransport.

### Trafikkopplæringen i barnehagen:

✓	Barna lærer trafikkregler for fotgjengere.
✓	Barna lærer om bruk av sansene sine i trafikken.
✓	Barna lærer om bruk av bilbelte, sykkelhjelme og refleks.

### Samarbeid mellom barnehage og hjem:

✓	Barnehagen har rutiner for å ivareta barnas sikkerhet ved barnehagens parkeringsplass og port. Disse gjennomgås årlig med foreldre og ansatte.
✓	Barnehagen påvirker foreldrene til å sikre barna på vei til og fra barnehagen.
✓	Trafikksikkerhet og trafikkopplæring er et årlig tema på foreldremøter.

### For å bli godkjent må følgende dokumentasjon foreligge elektronisk:

<input type="checkbox"/>	Skriftlig bekreftelse fra styrer på at alle kriteriene er oppfylt.
<input type="checkbox"/>	Årsplan hvor trafikk er integrert.
<input type="checkbox"/>	Rutiner for turer til fots, med bil eller kollektivtransport.
<input type="checkbox"/>	Oversikt som viser at trafikk er et tema på foreldremøter.

Det kan noteres at Berlevåg kommune tidligere har vært en trafiksikker barnehage i 2020-21 og vil fortsette med å opprettholde dette.

### Kriterier for skole:

✓	Skolen gir, i samarbeid med FAU, anbefalinger til foresatte om sykling til skolen.
---	--



## Berlevåg kommune

- Hefdig og begeistret

28 av 30

✓	Skolen har utarbeidet rutiner for å ivareta sikkerheten på turer til fots, på sykkel, i bil og med kollektivtransport i skolens regi.
✓	Skolen har gode rutiner for at planene blir fulgt av de ansatte.

### Trafikkopplæringen i skolen:

✓	Skolen har integrert trafikkopplæring i lokal læreplan/ årsplan i tråd med Kunnskapsløftets kompetansemål.
---	--

### Samarbeid mellom skole og hjem:

✓	Skolens læreplan for trafikk er årlig tema på foreldremøte.
✓	Foreldre blir involvert i skolens trafikksikkerhetsarbeid for eksempel gjennom Foreldrenes arbeidsutvalg (FAU).

### For å bli godkjent må følgende dokumentasjon foreligge elektronisk:

<input type="checkbox"/>	Skriftlig bekreftelse fra rektor på at alle kriteriene er oppfylt
<input type="checkbox"/>	Årsplan hvor trafikk er integrert
<input type="checkbox"/>	Rutiner for turer til fots, med sykkel, bil og kollektivtransport
<input type="checkbox"/>	Oversikt som viser at trafikk er et tema på foreldremøter

### Kriterier for teknisk drift:

✓	Kommunen har utarbeidet prioriteringsliste for fysiske trafikksikkerhetstiltak på kommunal vei.
✓	Kommunen har utarbeidet prioriteringsliste for trafikksikkerhetstiltak på fylkes- og riksvei.
✓	Kommunen har rutiner for å søke fylkeskommunale midler til fysiske trafikksikkerhetstiltak.
✓	Kommunen har rutiner for rydding av snø og fjerning av vegetasjon på skoleveien.
✓	Kommunen har rutiner for å kvalitetssikre trafikksikkerheten i forbindelse med anleggsvirksomhet i kommunen.
✓	Kommunen har utarbeidet rutiner for håndtering av innspill på trafikksikkerhetstiltak fra andre etater, organisasjoner og publikum.

### For å bli godkjent må følgende dokumentasjon foreligge elektronisk:



<input type="checkbox"/>	Trafikksikkerhet skal vurderes og vektlegges for alle nye byggeområder ved utarbeidelse av kommuneplanens arealdel.
<input type="checkbox"/>	Trafikksikkerhet skal vurderes og vektlegges ved behandling av reguleringsplaner.

Kriterier for planavdeling:

<input checked="" type="checkbox"/>	Trafikksikkerhet skal vurderes og vektlegges for alle nye byggeområder ved utarbeidelse av kommuneplanens arealdel.
<input checked="" type="checkbox"/>	Trafikksikkerhet skal vurderes og vektlegges ved behandling av reguleringsplaner.

**For å bli godkjent må følgende dokumentasjon foreligge elektronisk:**

<input type="checkbox"/>	Skriftlige rutiner for hvordan trafikksikkerhet ivaretas i arbeidet med kommuneplanens arealdel og ved behandling av reguleringsplaner.
--------------------------	---

Kriterier for kulturavdeling:

<input checked="" type="checkbox"/>	Kommunen stimulerer frivillige lag og foreninger til å innarbeide retningslinjer for sikker transport innenfor egen virksomhet.
-------------------------------------	---

**For å bli godkjent må følgende dokumentasjon foreligge elektronisk:**

<input type="checkbox"/>	Skriftlig oversikt for hvordan kommunen skal påvirke lag og foreninger til å integrere trafikksikkerhet i virksomheten.
--------------------------	---

Kriterier for kommunelege:

<input checked="" type="checkbox"/>	Kommunelegen er kjent med kommunens trafikksikkerhetsarbeid.
<input checked="" type="checkbox"/>	Kommunelegen medvirker til at kommunes fastleger har tilstrekkelig kjennskap til vegtrafikklovens § 34 og hvordan denne kan anvendes for å redusere risiko for trafikkulykker.

**For å bli godkjent må følgende dokumentasjon foreligge elektronisk:**

<input type="checkbox"/>	Skriftlig dokumentasjon på hvordan kommunelegen medvirker til at fastlegene får tilstrekkelig kjennskap til veitrafikklovens § 34.
--------------------------	--

Kriterier for helsestasjon:

<input checked="" type="checkbox"/>	Helsestasjonene har utarbeidet dokumentasjon for når og hvordan trafikksikkerhet integreres i møte med foreldre og barn.
-------------------------------------	--



**For å bli godkjent må følgende dokumentasjon foreligge elektronisk:**

- |                          |  |
|--------------------------|--|
| <input type="checkbox"/> | Skriftlig oversikt over hvordan helsestasjonene integrerer trafiksikkerhet |
| <input type="checkbox"/> | i sitt arbeide.  |



Berlevåg kommune  
- Hefstig og begeistret

Arkivsak-dok. 24/00052-2  
Saksbehandler Siv Efraimsen

Saksgang  
Formannskapet

Møtedato

## **SØKNAD TIL NÆRINGSFOND - BERLEVÅG BYGG AS**

### **Forslag til vedtak/innstilling:**

Berlevåg Bygg AS gis et tilskudd fra næringsfondet i henhold til vedtektene §§ 1 og 2 på inntil 50 % av investeringen som utgjør kr 139 146,- for etablering av ny hovedinngang med ny innkjøringsvei, samt etablering av parkeringsplass i forbindelse med oppstart av Post i butikk.

Innvilget tilskudd utbetales etter at tiltaket er gjennomført og utgiftene betalt.

Anmodning om utbetaling skal sendes Berlevåg kommune med:

- Rapport om prosjektet
- Prosjektregnskap
- Dokumentasjon på at særlige vilkår stilt i tilsagnet oppfylt

Dersom prosjektet bare gjennomføres delvis, reduseres støtten forholdsmessig. Det gjøres oppmerksom på at det delvis utbetaling (før prosjektet er gjennomført) ikke er mulig. Unntak her er ved spesielle tilfeller, og hvor det framgår i vedtaket at forskudd tillates.

Tilskudd som ikke benyttes innen 6 måneder tilbakeføres til fondet. Det kan søkes om lengre frist for innløsning av støttebeløp.

Vedtaket kan påklages i henhold til forvaltningslovens bestemmelser.

**Vedlegg:**  
Søknad.

**Saksframstilling:**

Berlevåg Bygg AS skriver i sin søknad:

Hastesøknad for næringsutvikling Post i Butikk.

Først vil jeg beklage denne hastige søknaden, da jeg fikk forespørsel for en uke siden om vi i Berlevåg Bygg AS hadde mulighet til å tegne avtale med posten.

Som dere ser så har vi jobbet en del med dette, der vi ser på denne mulighet som i et ledd i vår bedriftsutvikling. For å få dette på plass, så innser vi at trafiksikkerheten for våre besøkende i butikken, og postkunder blir for farlig da dette tilsier stor økning av besøkende.

Med dette ønsker vi å flytte hovedinngangen på siden mot Kvitbrakka der det etableres parkering og innkjøringsvei. Videre så har Post nord et ønske om at vi kan ta hånd om deres tilbud til Berlevågs Befolkning, noe vi også er villig til hånd over. Ang lagerplass til post nord, så er vi nødt til å etablere et varme lager i deler av stor lagret ( vegg mot Butikk ) noe som krever bygningsmessige omgjøring.

Hvis dette blir en realitet så øker vi bemanningen med en 50% stilling som blir å anse som en fast ansettelse. I tillegg til dette så får 2 personer til opplæring på post i butikk.

Grunnet årstiden så tenker vi å flytte hovedinngangen på andre siden til våren 2024 ,og at vi overtar posten den 17 02 24. I mellomtiden fram til våren må befolkningen ha forståelse for at vi ønsker at postbesøkende parkerer på utsiden av bommen (i den grad det er mulig)

Overskuddet vi får fra drift med posten ønsker vi å investere videre på vårt framtidige materiallager, noe som på sikt øker vårt salg av trelast på vinteren.

Budsjett: sum inkl mva 278,292,00

Gravearbeider Berlevåg Maskin 65 ,000 ekskl mva

Bygningsmessige arbeider 136,634 Ekskl mva

Estimat EI arbeider. 21,000 ekskl mva

I h.h.t. vedtekter for forvaltning av næringsfondet kan det etter § 5 tildeles støtte med inntil 50 % av prosjektets totalkonstand, som i dette tilfelle utgjør kr 139 146,-.

I h.h.t. vedtekter for forvaltning av næringsfond § 1 skal næringsfond benyttes til initiering og etablering av nye arbeidsplasser, samt bidra til å videreutvikle eksisterende arbeidsplasser. I dette tilfellet vil det bl.a. øke bemanningen med 50 % stilling.

I h.h.t. § 2 – investering i bedrift, kan det gis tilskudd til investeringer som styrker/videreutvikler realkapitalgrunnlaget i virksomheten, dvs. utbyggingstiltak, innkjøp av maskiner/produksjonsutstyr og øvrige kapitalvarer som bidrar til effektivisering.

Berlevåg Bygg AS har lagt ved skatteattest uten anmerkninger.

**Bakgrunn:**

Berlevåg Bygg AS har i brev av 29/1-24 søkt næringsfondet om kr 139 146,- til etablering av ny hovedinngang med ny innkjøringsvei, samt etablere ny



parkeringsplass i forbindelse med oppstart av Post i butikk. Dette pga. trafiksikkerhet.

**Merknader:**



Berlevåg kommune  
- Hefdig og begeistret

Arkivsak-dok. 24/00086-1  
Saksbehandler Siv Efraimsen

Saksgang  
Formannskapet

Møtedato

## **SOMMERJOBB FOR UNGDOM 2024**

### **Forslag til vedtak/innstilling:**

Berlevåg kommune setter av kr 150 000,- fra næringsfondet til tilskudd til bedrifter som ansetter ungdom i sommerjobb sommeren 2024.

Tilskuddet gis i henhold til vedtekter for forvaltning av næringsfond § 2 pkt. 3 og § 3. pkt. 2.

### **Vedlegg:**

Ingen.

**Saksframstilling:**

Ungdom i sommerjobb er et svært positivt tiltak for bedriftene i Berlevåg kommune. I 2023 var det 6 bedrifter som benyttet seg av tilbudet og hadde til sammen 14 ungdommer i jobb.

I 2022 var det 4 bedrifter som benyttet seg av tilbudet med til sammen 10 ungdommer, så en oppgang fra 2022 – 2023.

I tillegg til bedriftene hadde Berlevåg kommune 7 ungdommer i sommerjobb, 4 på Helsesenteret, 2 i barnehagen og 1 på teknisk etat.

Helse- og omsorgstjenesten har i tillegg ungdommer i sommerjobb som er over 18 år i sommervikariat.

Tilskuddet gis i henhold til vedtekter for forvaltning av næringsfond § 2 pkt. 3.

**Bakgrunn:**

Det ble ikke satt av penger til ungdom i sommerjobb i budsjettet for 2024.

**Merknader:**