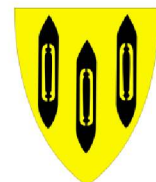




VAKSDAL KOMMUNE

TRAFIKKTRYGGLEIKSPLAN 2022 -
2025



TRYGG TRAFIKK

1. FORORD

Trafikktryggleik handlar om å kunne bevega seg trygt i lokalmiljøet sitt, anten ein er fotgjengar, syklist eller bilist – born, ungdom eller vaksen.

Trafikktryggleiksplanen 2022 – 25 vil danna grunnlaget for vidareføring av trafikktryggleiksarbeidet i Vaksdal kommune.

Denne planen avløyser trafikktryggleiksplan 2016 - 2019, og hovudgrepet for planen er den tenesteovergripande tilnærminga. Den nye planen er tydeleg på fellesansvaret mellom tenestemråda oppvekst og kultur, helse og meistring og digitalisering, innovasjon og samfunn for å nå det overordna målet om null drepne og null hardt skadde i framtida.

Trafikktryggleiksarbeid for alle trafikantgrupper er viktige folkehelseiltak. Trafikktryggleiksplanen har fokus på folkehelseperspektivet som er eit satsingsområde for kommunen.

Utfordringa for det kommunale trafikktryggleiksarbeidet er å få sett temaet på dagsorden.

I sak 88/2014 vedtok kommunestyret i Vaksdal følgjande:

Vaksdal kommune inngår intensjonsavtale med Trygg Trafikk om å bli trafikksikker kommune. Vaksdal kommune søker Hordaland fylkeskommune om sertifiseringsmidlar som trafikksikker kommune.

Rådmannen vert beden om å leggje fram sak om revidering av kommunen sin trafikksikringsplan. Revisjonen omfattar både haldningsskapande og fysiske tiltak.

Tiltaka i Trafikktryggleiksplanen 2022 – 25 er i hovudsak utleia av «Trafikksikker kommune»-konseptet, med dei føringane og satsingsområda som ligg inne her.

Det er viktig å sikra at trafikktryggleiksplanen vert følgt opp og tiltaka gjennomført.

2. INNLEIING

2.1 HISTORIKK

Denne planen er nr. 4 i rekkja av trafikktryggleiksplaner for Vaksdal kommune. Planane har heile vegen hatt som hovudfunksjon å vera eit styringsverktøy for eit målretta trafikktryggleiksarbeid i kommunen, og dette er langt på veg oppnådd. Dei største utfordringane har vore forankring i alle kommunen sine ledd, samt finansiering av ikkje-fysiske tiltak. Under utarbeidinga av Vaksdal kommune sine trafikktryggleiksplanar har samordning med overordna planar, spesielt Hordaland fylke sin trafikktryggleiksplan vorte tydeleg vektlagt, for å sikra ein raud tråd i arbeidet, frå nasjonalt til lokalt nivå. Denne strategien vil verta vidareført og forsterk, spesielt sida dei nasjonale føringane er vorte tydelegare og meir konkrete, bl.a. gjennom «Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2022 - 2025».

2.2 ORGANISERING AV TRAFIKKTRYGGLEIKSARBEIDET I VAKSDAL KOMMUNE

Trafikktryggleiksarbeidet i Vaksdal kommune er forankra på politisk nivå og kommunedirektør nivå, og ansvaret for prosessen med å revidera trafikktryggleiksplan for perioden 2022 - 2025 er lagt til tenestoområdet Oppvekst og kultur. Formannskapet er planutval i kommunen og handsamar planen.

Tradisjonelt har dette ansvaret for trafikktryggleiksplan vore lagt til teknisk avdeling, men kommunen ser det som viktig å forankra arbeidet hos kommunedirektør ved kommunalsjef for å synleggjera at alle kommunen sine sektorar må ta sin naturlege del av ansvaret. Det er av avgjerande betydning for arbeidet at den enkelte einingsleiar sørgjer for at eigne tiltak i planen vert gjennomført.

Det er utarbeida ein Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2022 – 2025, samt Regional transportplan 2022 – 2033 for Vestland fylke. Dette har resultert i at mange av tiltaka i denne planen er ei vidareføring av nasjonale og fylkeskommunale forventningar til det kommunale trafikktryggleiksarbeidet; noko som sikra ein raud tråd i arbeidet, frå nasjonalt til kommunalt nivå.

2.3 SAMARBEIDSPARTNERE

Viktige bidragsytarar i trafikktryggleiksarbeidet i Vaksdal kommune er Vestland fylkeskommune, FTU, Trygg Trafikk, Statens vegvesen og Politiet. Desse styrer si verksemd basert på eigne planar og tiltak.

3. FORANKRING OG ORGANISERING AV TRAFIKKTRYGGLEIKSARBEIDET

3.1 NASJONAL TRANSPORTPLAN 2022 - 2033

Regjeringa sitt mål for planperioden er å redusera tal drepne og hardt skadde med halvparten i 2030. Dette betyr at talet skal reduserast til maksimalt 350 drepne og hardt skadde i 2030. Av dette skal det vera maksimalt 50 drepne og ingen skal omkomme i trafikken i 2050.

Byar og tettstadar bør verta meir tilrettelagt for gange, bl.a. ved at fotgjengarar vert prioritert i planlegging etter plan- og bygningslova. Det bør leggjast særleg vekt på å utvikla trygge og sikre skuleveggar, nærmiljø, annan infrastruktur og trafikk- og mobilitetsopplæring.

Målet om å få fleire til å gå og sykla må følgjast opp med tiltak for trafikktryggleik retta mot desse trafikantane. Sikring av kryssingspunkt for fotgjengarar gjennom etablering av planfrie kryssingspunkt og sikring av gangfelt, samt fartsgrenser, er et viktig verkemiddel i likskap med fysiske utbetringar av kryss og sikring av kryssingspunkt.

[Nasjonal transportplan 2022 - 2033](#)

3.2 NASJONAL SYKKELSTRATEGI 2014-2023

Sykkelstrategien har som hovudmål: Sykkelfrafikken i Noreg skal utgjera minst 8 prosent av alle reiser i 2023. I tillegg er det sett opp følgjande delmål:

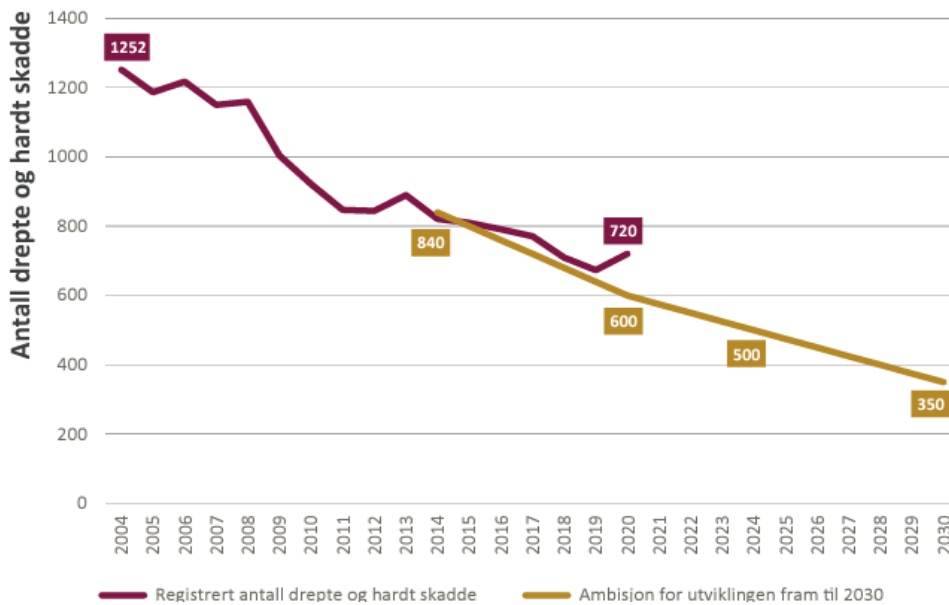
1. Fremja sykkel som transportform, sykkeltrafikken i byar og tettstader skal doblast
2. Betre framkomst og trafikktryggleik for syklistar
3. 80 prosent av born og unge skal gå eller sykla til skulen

[Nasjonal sykkelstrategi 2014 - 2023](#)

3.3 NASJONAL TILTAKSPLAN FOR TRAFIKKTRYGGLEIK PÅ VEG 2022-2025

Tiltaksplanen er bygd opp kring ein strategi i fire nivå: nullvisjonen, ambisjon for reduksjon i drepne og hardt skadde, tilstandsmål og tiltak. Det vil vera ein naturleg konsekvens i det fylkeskommunale og kommunale trafikktryggleiksarbeidet å vidareføra og forsterka dei nasjonale tilstandsmåla.

Utvikling i tal drepne og hardt skadde i Noreg – registrert situasjon og mål for utviklinga fram til 2030



Figur 1.2 – Utvikling i antall drepne og hardt skadde – registrert situasjon for perioden 2004-2020 og kurve som angir ambisjon for utviklingen fram til 2030.

Målkurva viser Regjeringa sin ambisjon for kor raskt vi skal nærma oss nullvisjonen. Etappemålet er ambisiøst og føreset ein målretta innsats frå alle aktørane i trafikktryggleiksarbeidet.

[Nasjonal tiltaksplan for trafikktryggleik på veg 2022 - 2025](#)

3.4 HORDALAND FYLKE, REGIONAL PLAN FOR FOLKEHELSE 2014 - 2025

Hordaland fylke sin regionale plan for folkehelse 2014 – 2025 har eit eige resultatområde om tryggleiksfremjande og skadeførebyggjande arbeid. Det vert presisert i Folkehelselova at dette arbeidet skal vera tverrfagleg.

Trafikkulukker er den største helsetrusselen for barn og unge og er ein av dei største forbrukarane av helsetenester. Det er av den grunn naturleg at kommunen sitt trafikkulukkesførebyggjande arbeid vert ein del av kommunen sitt folkehelsearbeid.

Trygge og sunne nærmiljø har god lyssetting, og er lagt til rette for å førebyggje kriminalitet og trafikkulukker. Skadeførebyggjande arbeid må òg til på mange andre område enn i trafikken, mellom anna i barnehagar og skular. Andre innsatsområde er fritid, arbeidsliv, heime og i nærmiljøet. Vi treng meir kunnskap om årsaksforhold og tiltak i det skadeførebyggjande arbeidet.

Eit delmål er å få færre skadar og ulukker gjennom å auka kunnskapen om omfanget og årsak og sikra at vurderingar knytt til helse/folkehelse er ein del av plangrunnlaget, og fremje gode tiltak for å redusera talet på skader og ulukker.

Oppvekstvilkåra vert påverka av forhold i familien, barnehagen, skulen, i fritidsaktivitetar og dei fysiske omgjevnadane i nærmiljøet. Gjennom fysisk utforming og organisering kan barnehagar og skular leggje til rette for fysisk aktivitet og sunne levevanar. Omgjevnader kan direkte og indirekte verke inn på helsa til barn og unge.

Gjennom å arbeidet med å gjennomføre nasjonale kampanjar for å få fleire til å gå eller sykle til skule/utdanning har fylkeskommune delmål om at 80 % av barn og unge skal gå eller sykle til skulen.

3.5 VESTLAND FYLKE, REGIONAL TRANSPORTPLAN 2022 – 2033

Nullvisjonen er ein visjon om eit transportsystem som ikkje fører til døde eller hardt skadde. Nullvisjonen er bygd på at trafikantane og styresmaktene har eit delt ansvar og gjensidig forplikting i høve til kvarandre. Trafikantane skal overhalde spelereglane i trafikken og dei skal vere aktsame. Styresmaktene skal sørge for at trafikksystemet er så sikkert at ei enkel feilhandling ikkje fører til døde eller hardt skadde.

Planen har fem hovudtema med kvar sine delmål og strategiar.

Hovudmål

- Vestland skal ha eit trygt, effektivt og framtidsretta transportsystem som legg til rette for klima- og miljøvenleg mobilitet og berekraftig samfunnsutvikling.

Delmål - Fylkesvegnettet

- Veksten i forfallet på fylkesvegnettet skal stoppast
- Fylkesvegnettet skal vere opent og trygt å ferdast på.
- Fylkesvegnettet skal vere sikra og tilpassa framtidige klimaendringar.

Delmål - Mobilitet og kollektivtransport

- Vestland skal ha eit velfungerande og berekraftig mobilitetssystem for innbyggjarar og samfunn
- Fleire skal velje å gå, sykle eller nytte kollektivtransport i staden for bil

Delmål - Miljøloftet

- I Bergensområdet skal klimagassutslepp, kø, luftforureining og støy reduserast gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten vert teken med kollektivtransport, sykling og gange

Delmål - Finansiering

- Vestland skal ha ei økonomisk berekraftig forvaltning av samferdselssektoren som gir størst mogleg samfunnsnytte

Delmål - Nasjonale ansvarsområde

Vestland skal ha ein tilfredsstillande standard og tryggleik på riksveg og banenettet og på farleier

Eit utval strategiar frå RTP

Strategiar - Trafikktryggleik og drift og vedlikehald av eksisterande fylkesvegnett

- *Nullvisjonen er ein grunnleggjande føresetnad for Vestland fylkeskommune.*
- *Trafikktryggingsarbeidet skal vere retta mot dei mest alvorlege ulykkestypene og trafikantar med særleg høg risiko.*
- *Risiko for alvorlege ulykker på fylkesvegnettet skal reduserast gjennom målretta tiltak mot møte- og utforkøyringsulykker og ulykker med mjuke trafikantar.*
- *Vestland fylkeskommune skal medverke til at barn og unge kan ferdast trygt i trafikken gjennom blant anna sikring av skulevegar, nærmiljø og annan infrastruktur*
- *Vestland fylkeskommune skal sikre aktiv samhandling og kunnskapsdeling med dei ulike aktørane i trafikktryggingsarbeidet.*
- *Det systematiske, førebyggjande trafikktryggingsarbeidet retta mot kommunal planlegging og arealplansaker skal prioriterast.*
- *Vestland skal utvikle og ta i bruk nye tekniske løysingar som aukar trafikktryggleik og reduserer kostnader.*

Strategiar - Mjuke trafikantar, barn og unge og reiseliv

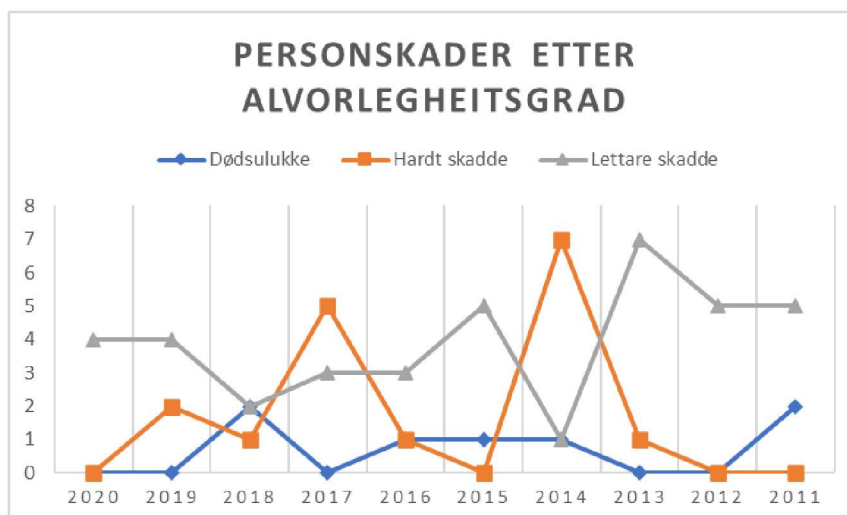
- Haldningsskapande og åtferdsretta arbeid for å få fleire til å gå, sykle eller nytte kollektivtransport skal fremjast og prioriterast
- Gjennom dialog og samarbeid med kommunar skal vi sette fokus på behova til mjuke trafikantar
- Risikoen for alvorlege ulykker med mjuke trafikantar skal reduserast gjennom målretta tiltak, for å sikre at auken i talet gåande og syklende ikkje går på kostnad av nullvisjonen.
- Prioritere sykkelinfrastruktur for reiser med potensiale for store reisestraumar, og ruter knytt til målpunkt for born og unge.
- Drift og vedlikehald av gang- og sykkelinfrastruktur skal styrkast.
- Framkome for mjuke trafikantar skal prioriterast i område med anleggsarbeid
- Prioritere trygge skulevegar, og særlege trafikksikringstiltak, slik som «Hjertesone» rundt skular.
- Born og unge sine behov for tilgjengeleg og trygg mobilitet skal prioriterast, jf. «Barnas transportplan» i NTP. Reiseliv
- Gjennom tilrettelegging kan vi bidra til at tilreisande kan nytte det ordinære rutetilbodet i fylket på ein enkel måte.

[Regional transportplan 2022 – 2033 for Vestland \(RTP\)](#)

4. ULUKKESITUASJONEN / -UTVIKLINGA I VAKSDAL KOMMUNE

4.1 ANALYSE AV ULUKKENE

Grafen under viser tal skadde og omkomne i trafikkulukker på vegnettet i Vaksdal dei siste 10 åra (t.o.m. 31.12.2020). Tala er henta frå Statens vegvesen, TRINE.



(Oversikta viser ikkje personar heimehøyrande i Vaksdal kommune som er forulykka på vegar i andre kommunar.)

Tabellen under viser trafikkulukker i Vaksdal dei siste 10 åra (t.o.m. 31.12.2020). Tala er henta frå Statens vegvesen, TRINE.

	Same køyreretning	Motsatt køyreretning	Kryssande køyreretning	Fotgjengar/akande	Utforkøyring	Andre ulukker	Sum
2020	2	0	0	0	1	0	3
2019	0	2	1	0	2	0	5
2018	0	0	1	0	3	0	4
2017	2	1	0	0	2	0	5
2016	0	2	0	0	1	2	5
2015	0	0	0	1	4	1	6
2014	0	2	0	0	1	0	3
2013	1	0	1	0	3	0	5
2012	1	2	0	0	2	0	5
2011	0	4	0	0	2	0	6
Sum	6	13	3	1	21	3	47

Statens vegvesen har gjort tilgjengeleg sanntidsdata frå vegnettet og via lenkja under, NVDB, finn ein eit inter aktivt kart med oversikt over trafikkulukker i Vaksdal kommune

[Nasjonale vegdatabank \(NVDB\)](#)

4.2 TRAFIKKULUKKER OG SAMFUNNSØKONOMISKE KOSTNADAR

Dei ulukkeskostnadane som i dag vert brukt i blant anna nytte-/kostnadsanalysar er berekna av Transportøkonomisk institutt (TØI) og omfattar medisinske kostnadar, produksjonsbortfall, materielle kostnadar, administrative kostnadar og verdsetjing av velferdstap ved trafikkulukker. Kostnadane ved vegtrafikkskadde i 2014-priser, rekna pr. skada person, er vist nedanfor. Kostnadstala for personskadar gjeld pr. politirapporterte skada person. Ved berekning av kostnadane er det tatt utgangspunkt i dei politirapporterte ulukkene. Kostnadane er imidlertid justert opp på bakgrunn av underrapportering slik at kostnadane gjeld for alle skadar, både dei som vert politirapportert og dei urapporterte.

Skadetilfelle

Kostnadar i 2014-kr:

Drept	35 600 000,-
Meget alvorleg skadd	26 830 000,-
Alvorleg skadd	9 520 000,-
Lettare skadd	720 000,-

Om vi tek utgangspunkt i at fleire ulukker med personskade skjer i Vaksdal, vil dei samfunnsøkonomiske kostnadane i Vaksdal gjenspegla seg bl.a. i auka utgifter til rehabilitering samt auka ressursar til pleie og omsorg.

5. TRAFIKKSIKKER KOMMUNE

Etter vegtrafikklova § 40 a har fylkeskommunen eit ansvar for å tilrå og samordna tiltak for å fremja trafikktryggleiken i fylket. Ei viktig oppgåve i denne samanhengen er å påverka og stimulera kommunane til å arbeida målretta og heilskapleg med trafikktryggleiksarbeidet.

Det er mange lovar og forskrifter som direkte eller indirekte omtalar kommunen sitt ansvar for ulukkesførebygging, folkehelsearbeid og trafikktryggleik. Kommunen er pålagt eit ansvar bl.a. som vegeigar, som eigar av skule og barnehagar, leverandør av helsetenester, stor arbeidsgjevar og kjøpar av transporttenester.

For å ivareta denne heilskapstenkinga er det utarbeida kriterier og sjekklister som skal vera eit verktøy for å kvalitetssikra kommunen sitt trafikktryggleiksarbeid. Vaksdal kommune har sett seg som mål å oppfylle alle kriteria og gjennom ei fylkeskommunal godkjenningsordning vera ein «Trafikksikker kommune».

6. MÅL OG STRATEGI FOR TRAFIKKTRYGGLEIKSARBEIDET I VAKSDAL KOMMUNE

6.1 MÅLSETTING

I perioden 2022 - 2025 skal det maksimalt vera null drepne og null hardt skadde i trafikken i Vaksdal kommune. Dette inneber ein reduksjon i høve til føregåande planperiode.

6.2 STRATEGI

I Nasjonal tiltaksplan for trafikktryggleik på veg er det sett opp ei rekkje tilstandsmål formulert som måltal. For å nå desse måla må det setjast i verk tiltak.

Kommunen skal arbeida aktivt for å bidra til at vi oppnår desse tilstandsmåla. Dette gjeld først og fremst på følgjande områder:

- Auka del bruk av bilbelte, refleks, bakover vendt barnesikring, sykkelhjelm
- Redusera delen av bilistar som overskrid fartsgrensene
- Arbeida målretta for at fleire går og sykklar til skulen
- Alle skular er godkjent som trafikksikre skular
- Alle barnehagar er godkjent som trafikksikre barnehagar
- Kommunen godkjent som trafikksikker kommune

Der kor det er naturleg og mogeleg skal det gjerast før- og ettermålingar for å sjå effekten av dei tiltaka som vert sett i verk.

7. VEGSYSTEM, VEGEIGARAR OG UTFORDRINGAR I KOMMUNEN

Vaksdal kommune eig og driftar 81 km kommunale vegar, i tillegg til gang-/sykkelvegar og fortau. Dette er i hovudsak bustadvegar/gater i tettstader og grendavegar.

Det er eit mål at vegstandarden skal gje tilfredsstillande framkomst, trafikktryggleik og trivsel. Driftsrutinar for sommar- og vinterdrift er i vedlegg.

Dei alvorlege ulykkene i kommunen er knytt til fylkesvegnettet og E16. Fylkesvegnettet utgjer nær 100 km og E16 drygt 30 km. Dette utgjer over 60 % av offentleg veg i kommunen, og for innbyggjarane er dette «lokalvegar» som vert nytta dagleg. Dette er eit viktig argument for å setje fokus på nødvendige tiltak i fylkesvegnettet og E16 i kommunen, i tillegg til eige trafikktryggleikstiltak.

Skildring av kommunen sine prioriteringar av fysiske tiltak, samt kostnader, vert årleg lagt fram for formannskapet i økonomiplan og budsjett.

8. TILTAK

Desse tiltaka er i hovudsak utleia av «Trafikksikker kommune»-konseptet, med dei føringane og satsingsområda som ligg inne her. Det er eit mål at alle tiltaka skal vera universelt utforma.

8.1 VAKSDAL SOM TRAFIKKSIKKER KOMMUNE

VAKSDAL KOMMUNE SI ROLLE SOM BARNEHAGEEIGAR

- Alle kommunale barnehagar skal i planperioden tilfredsstilla kriteria for «Trafikksikker barnehage»
- Alle kommunale barnehagar skal jamleg ha tilsette på kompetansehevingskurs i regi av Trygg Trafikk

VAKSDAL KOMMUNE SI ROLLE SOM SKULEEIGAR

- Alle skulane skal i planperioden tilfredsstilla kriteria for «Trafikksikker skule»
- Det vert revidert rutinar for sikker skuleskyss / bussvett, og vi opprettheld dialog med Modalen - Eksingedalen rutebillag, Tide og drosjane i Vaksdal om innføring av desse rutinane i all skuleskyss.
- For å sikra størst mogeleg tryggleik rundt skulen ved skulestart om hausten vert det vidareført «Aksjon skulestart» som eit fast tiltak ved alle skulane med elevar på barnetrinnet. Det vert utvikla ei eiga skildring for dette tiltaket.
- Barnetråkk vert gjennomført på på skulane ved behov for å sikre at infrastruktur og nye gang- og sykkelveggar vert teke i bruk
- Alle skulane med elevar på barnetrinnet skal ha lærarar med kompetanse innan sykkelopplæring
- Ungdomstrinnet ved Dale skule og Dalekunst har tema trafikktryggleik kvart år
- Kommunen skal sørge for at ungdomstrinnet har nødvendig kompetanse for å tilby valfaget trafikk
- Brannvesenet deltek i valfag trafikkopplæring (t.d. 2 timar)

VAKSDAL KOMMUNE SOM ANSVARLEG FOR INNBYGGARANE SI HELSE OG TRIVSEL

- Alle planar og tiltak som gjeld areal i Vaksdal vert vurdert i høve sjekklister for nye tiltak i Vaksdal
- Helsestasjonen skal ha tilsette som har gjennomgått trafikktryggleikskurs. Kursane vert arrangert av kommunen i samarbeid med Trygg Trafikk. Kursane skal gje kompetanse i sikring av barn i bil, samt foreldre som rollemodellar.
- Kulturskulen skal ha rutinar for ha med seg barn på reiser
- Kommunen sine frivillige organisasjonar skal stimulerast til å implementera reisepolicy i eigen verksemd. Avdeling kultur og inkludering inviterer til årleg møte med Musikkråd i Vaksdal og Idrettsrådet i Vaksdal for hjelpe i arbeidet.
- Kommunen skal fortløpande sende ut informasjon om fylkeskommunale tilskotsordningar til relevante kommunale instansar samt frivillige organisasjonar

- Kommunen utarbeider årleg ei oversikt over trafikkulukker og trafikkskadde i kommunen. Oversikta vert gjennomgått i kommunen si leiargruppe
- Oppfordring til innbyggjarane til klippe hekken ol til skulestart
- Fast sak i politirådet
- Kommunen nyttar sosiale media for å nå innbyggjarane med informasjon jamleg

VAKSDAL KOMMUNE SOM VEGEIGAR (ØG FORTAU OG GANG-/SYKKELVEGAR)

Kommunen skal:

- årleg utarbeide prioriteringsliste for fysiske trafikktryggleikstiltak på kommunal veg, og gjennomføra desse innanfor eksisterande økonomiske rammer
- ha ei prioriteringsliste for trafikktryggleikstiltak på fylkes og riksveg, og med årleg rullering
- ha utarbeida skriftlege rutinar for snøbrøyting / snø rydding / rydding av vegetasjon på skuleveggar
- ha rutinar for å kvalitetssikre reguleringsplanar i høve til trafikktryggleik
- ha rutinar for kvalitetssikring av trafikktryggleik i samband med anleggsområde, både i kommunal og privat regi
- ha utarbeida rutinar for handtering av innspel frå etatar, organisasjonar eller publikum
- ha oversikt over, og ev. søkje om fylkeskommunale trafikktryggleiksmidlar

VAKSDAL KOMMUNE SOM ARBEIDSGJEVAR

Kommunen skal:

- ha retningslinjer for arbeidsreiser for alle kommunalt tilsette og politikarar
- forankra retningslinjene for arbeidsreiser i alle kommunen sine avdelingar
- gjennomføre køyrekurs for tilsette som køyrer tenestebil
- kvart år, på den nasjonale refleksdagen (oktober), påverke kommunen sine tilsette og innbyggjarar til å nytte refleks som fotgjengarar i mørket
- kommunen si HR-avdeling har ansvar for å utarbeida eigen plan for kompetanseheving innanfor temaet trafikktryggleik
- ta initiativ overfor næringslivet til dialogmøte om trafikktryggleik

KOMPETANSEHEVING

- Det skal årleg gjennomførast kurs i livreddande fyrstehjelp, skadestadsbehandling m.m. for tilsette i kommunen
- Det skal gjennomførast relevante kurs for barnehagetilsette, lærarar og helsepersonell etter ein oppsett plan

9. ØKONOMI

Trafikktryggleikstiltaka i denne planen skal innarbeidast i økonomiplanen. Samtidig skal tiltak som går over fleire år, samt tiltak med oppstart i handlingsplanperioden, prioriterast i budsjettet kvart år frå 2023 til og med 2026.

Einingsleiar har ansvaret for å innarbeida utgiftene innanfor eige budsjettområde.

10. EVALUERING, RULLERING

Einingsleiarane rapportera årleg på tiltak innanfor eige ansvarsområde, til kommunalsjef Oppvekst og kultur, som så samanfattar dette og legg fram ein samla rapport til kommunedirektøren.

Kommunedirektøren rapportera årleg til kommunestyret.