

# Trafikksikkerhetsplan 2023-2026

Bodø kommune

Vedtatt av Bodø bystyre 7. desember 2022

## Forord

I forkant av prosessen med revisjon og utarbeidelse av Trafikksikkerhetsplanen 2023-2026, var det kommet ny Nasjonal Transportplan (NTP) 2022-2033 og Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025. Føringer i disse dokumentene gir retningslinjer for trafikksikkerhetsarbeidet på regionalt og kommunalt nivå.

I de overordnede dokumentene er det stor grad av stabilitet i satsingsområdene ved at disse bygger på føringer fra foregående plan. Men satsingene er fordelt over 15 forskjellige tema som dekker et bredt tematisk felt innen trafikksikkerhet. Til disse er det knyttet tilstandsmål/tilstandsformuleringer slik at måloppnåelse kan vurderes når arbeidet skal evalueres.

Kommunen har et bredt ansvar for trafikksikkerhet som berører samtlige sektorer. Det mest opplagte her er drift og vedlikehold av det kommunale vegnettet.

Som veieier har kommunen også et spesifikt ansvar for trafikksikkerhetstiltak på kommunale veier. I henhold til folkehelseloven og plan- og bygningsloven har kommunen et generelt ansvar for å forebygge skader og ulykker lokalt. Kommunen har ansvar og virkemidler som kan bidra til økt innsats i det lokale trafikksikkerhetsarbeidet. Den er stor arbeidsgiver og kjøper av transporttjenester.

Og som eier av barnehager og skoler påhviler det kommunen et stort ansvar når det gjelder trafikksikkerhet.

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

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

Trafikksikkerhetsplanen 2023-2026 vil danne grunnlaget for videreføring av trafikksikkerhetsarbeidet i Bodø kommune. Bodø kommune ble også re godkjent som Trafikksikker kommune av Trygg Trafikk i 2022. Arbeid og tiltak innen rammen av Trafikksikker kommune vil stå sentralt i kommunens arbeid på dette fagområdet.

Under sitt møte 8. desember 2022 vedtok Bodø bystyre følgende: Bodø bystyre vedtar Trafikksikkerhetsplan 2023-2026.

## Innledning

### Utviklingstrekk i Bodø

Bodø er en by i vekst med betydelig bygging av leilighetsbygg, hoteller og ulike typer næringsbygg. Det er kommunens utviklingsstrategi at vi skal ha fortetting i byutviklingsområdet, og spesielt i sentrum.

Konsekvensen av dette vil være at det blir betydelig mer folk spesielt i bykjernen. Dette vil bli en økende utfordring fremover når det gjelder trafikksikkerhet, i forhold til at det også vil generere mer trafikk av

ulikt slag. Selv om det skjer et viktig arbeid med sykkelplan og tilrettelegging for økt sykling, vil det totalt sett bli en økt trafikkbelastning.

På generelt grunnlag og ikke spesielt for Bodø, er det også slik, at det er grunn til å frykte et oppsving i ulykkestallene på grunn av en utvikling med høyere andel myke trafikanter og mer ferdsel i ruspåvirket tilstand samt uoppmerksomhet, høy fart mm.

I Bodø legger vi til rette for et kompakt sentrum med færre parkeringsplasser og økt satsing og tilrettelegging for myke trafikanter. Dreining over til flere myke trafikanter vil kunne føre til økt antall ulykker. Tall viser at risikoen for å bli drept eller hardt skadet er fem ganger høyere for fotgjengere og elleve ganger høyere for syklister, enn for førere av personbil. Derfor er den nevnte tilretteleggingen for disse gruppene svært viktig. Erfaringer nasjonalt er at det på kommunale veier først og fremst er disse som er utsatt.

Flere steder ser man også at økt trafikk og et mer komplekst trafikkbilde er spesielt utfordrende for enkelte trafikanter. Fortettingen i sentrum fører også med seg mange eldre beboere. I mange tilfeller er det ved alvorlige trafikkulykker i sentrum involvert eldre innbyggere. Det er også en utfordring med flere personer med fysiske funksjonsnedsettelse, kognitiv svikt, rus og sansetap, noe som delvis skyldes en aldrende befolkning. Statistikken vi viser til i dette dokumentet, underbygger ellers at de unge i aldersgruppen 15-24 år er de mest utsatte i trafikken. Bruk av ny teknologi innen mikromobilitet (elsparkesykler og andre små kjøretøyer) vil være spesielt aktuelt i denne aldersgruppen, og bidra til å gjøre dem ytterligere utsatt.

Bodø kommune har betydelig innslag av innbyggere fra andre land. Folk fra over 100 land bor i Bodø. De har i mange tilfeller med seg erfaringer fra andre trafikkkulturer. Det er viktig at vi har en beredskap i forhold til dette, og bidrar til inkludering i norsk trafikkkultur. Dette er også fremhevet som eget tema i nasjonal tiltaksplan.

Også distriktene i Bodø har sine trafikksikkerhetsutfordringer. Dette kan dreie seg om at de tekniske løsningene ikke alltid er gode nok, med eks stedvis manglende gang- og sykkelveier, men også at man opplever økt trafikk i forhold til fritidstrafikk i helger samt økt turisttrafikk.

### **Organisering av trafikksikkerhetsarbeidet i Bodø kommune**

Trafikksikkerhetsarbeidet i Bodø kommune er forankret hos kommunedirektøren, og ansvaret for prosessen med å utarbeide en ny trafikksikkerhetsplan for perioden 2023– 2026 er tillagt Nærings- og utviklingsavdelingen.

Tradisjonelt har dette ansvaret vært lagt til Teknisk avdeling, men kommunen ser det som viktig å styrke den tverrfaglige forankringen for trafikksikkerhetsarbeidet, og å synliggjøre at alle kommunens sektorer må ta sin naturlige del av ansvaret. Det er av avgjørende betydning for arbeidet at den enkelte sektorleder sørger for at egne tiltak i planen blir gjennomført.

For å bidra til dette har det vært nedsatt en arbeidsgruppe med representasjon fra avdelingene i Bodø kommune. Det har i prosessen med planen vært gjennomført workshop – møter med skolelederne og barnehagestyrene, samt ledergruppa i Barne- og familieenheten i Bodø kommune. Gjennom dette har vi ønsket å sette trafikksikkerhetsarbeidet på agendaen. Vi har også på denne måten fått mange gode innspill til planen.

## Mind- senteret

Senteret er lokalisert på Bratten i Bodø og er først og fremst et trafikksikkerhetstilbud til elever ved videregående skoler i Nordland. Senteret har som overordnet mål å bidra til å redusere antall drepte og skadde på norske veier. Ved bruk av påvirkningsprogrammer bidrar senteret til at elevene utvikler:

- Risikoforståelse
- Konsekvenstenkning
- Regulering av egen adferd
- Sosiale barrierer

## Samarbeidspartnere

Denne planen er i hovedsak utarbeidet av egne krefter; dvs. ressurspersoner fra forskjellige avdelinger i Bodø kommune. Faglig Trafikkforum Bodø (FTB), som består av representanter fra politiet, Statens vegvesen, Trygg Trafikk, SB Nordlandsbuss, kjøreskolene, forsikringsbransjen og flere avdelinger i Bodø kommune har fungert som en støttegruppe i arbeidet.

## Nasjonale føringer i trafikksikkerhetsarbeidet

I ny Nasjonal Transportplan 2022-2033 (Meld. St. 20) opprettholdes at trafikksikkerhetsarbeidet skal bygges på en visjon om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller hardt skadde i transportsektoren, 0-visjonen. Det er en ambisjon om at det innen 2030 maksimalt skal være 350 drepte og hardt skadde i veitrafikken, hvorav 50 drepte. Ingen skal omkomme i veitrafikken i 2050.

I planen fremgår det at det er sammensatte årsaker til ulykker på norske veier, og at det for å nå ambisjonsnivået, er avgjørende at velfungerende tiltak videreføres og styrkes. At økt kunnskap brukes for å utvikle nye tiltak.

Det vises til at *“Nullvisjonen innebærer en bred tilnærming i trafikksikkerhetsarbeidet, med vekt på samordnet tverrsektoriell innsats og bruk av et vidt spekter av tiltak rettet mot infrastruktur, kjøretøy og trafikanter”*.

Undersøkelser og analyser har vist at egenskaper med “vei og veimiljø” har vært en medvirkende årsak til ulykker i drøyt en fjerdedel av ulykkene nasjonalt de siste 10 årene. Med den satsingen som har vært de siste årene, med betydelige investeringer innen infrastrukturbygging, antas det at kostnadene for å få redusert antall drepte og hardt skadde, vil øke fremover. Årsaken til dette er at de mest utpregede ulykkespunktene og -strekningene allerede er utbedret.

Det vises også til eksempler på spesielle innsatsområder som kan bidra til å redusere ulykkesrisikoen i byområder. Dette handler spesielt om bygging og oppgradering av anlegg for fotgjengere og syklister, tilrettelegging og sikring for utsatte grupper som barn, unge og eldre, og å påvirke til økt bruk av sikkerhetsutstyr blant fotgjengere og syklister, som refleks, sykkelhjelme, sykkellys mm.

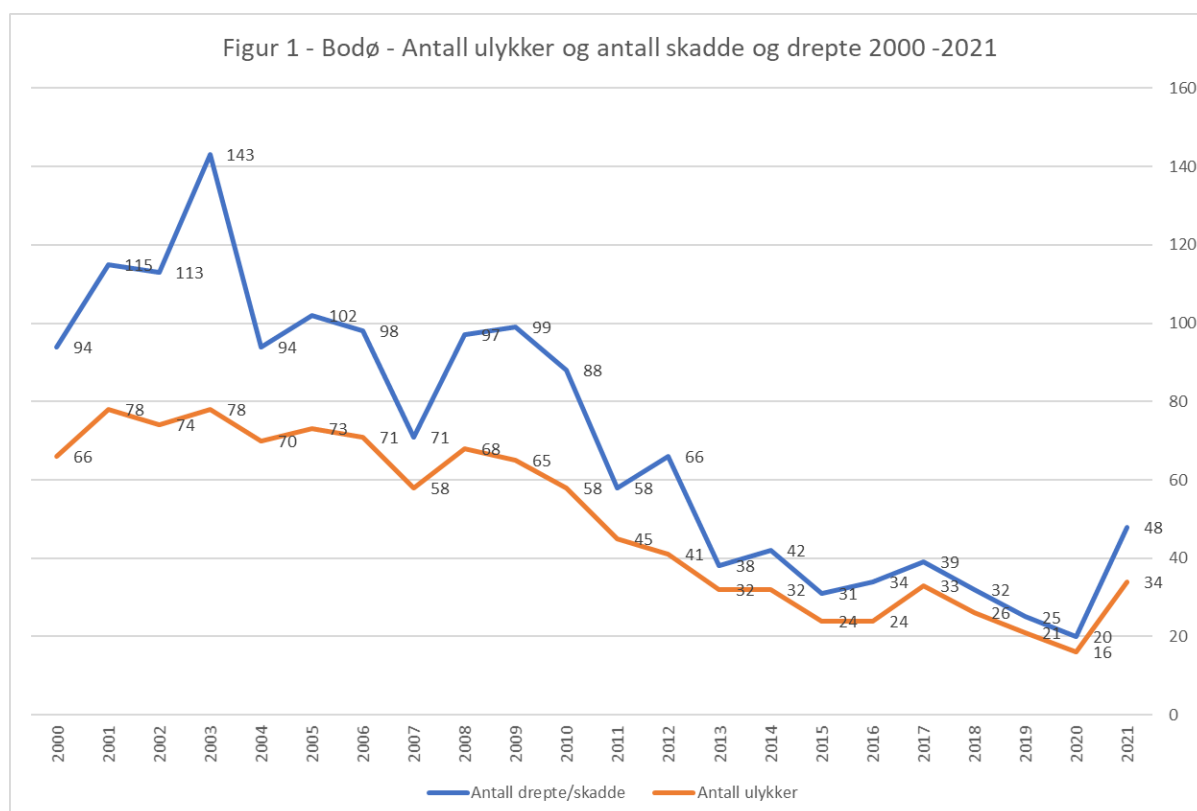
I den nye Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025, videreføres den systematiske og brede satsingen på området. Innen 15 ulike tema er det fastsatt 179 ulike tiltak med indikatorer som skal gjennomføres i perioden. Dette er i stor grad føringer fra tidligere planer. Av nyere satsinger som løftes frem særskilt, er eksempelvis tiltak mot trafikkanter med innvandrerbakgrunn, arbeid på og ved vei, påkjørsel av hjortevilt og tunnelseikkerhet.

## Ulykkesituasjonen/ulykkesutviklingen i Bodø

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

I perioden 2014-2017 var ulykkestallet (drepte og hardt skadde) på 144, noe som gjorde at måltallet for neste periode (2019-2022) ble satt til 100. Tallene for 2018-2021 ender for drepte og hardt skadde på 125. Det betyr at målet for perioden som ligger bak oss ikke helt ble nådd.

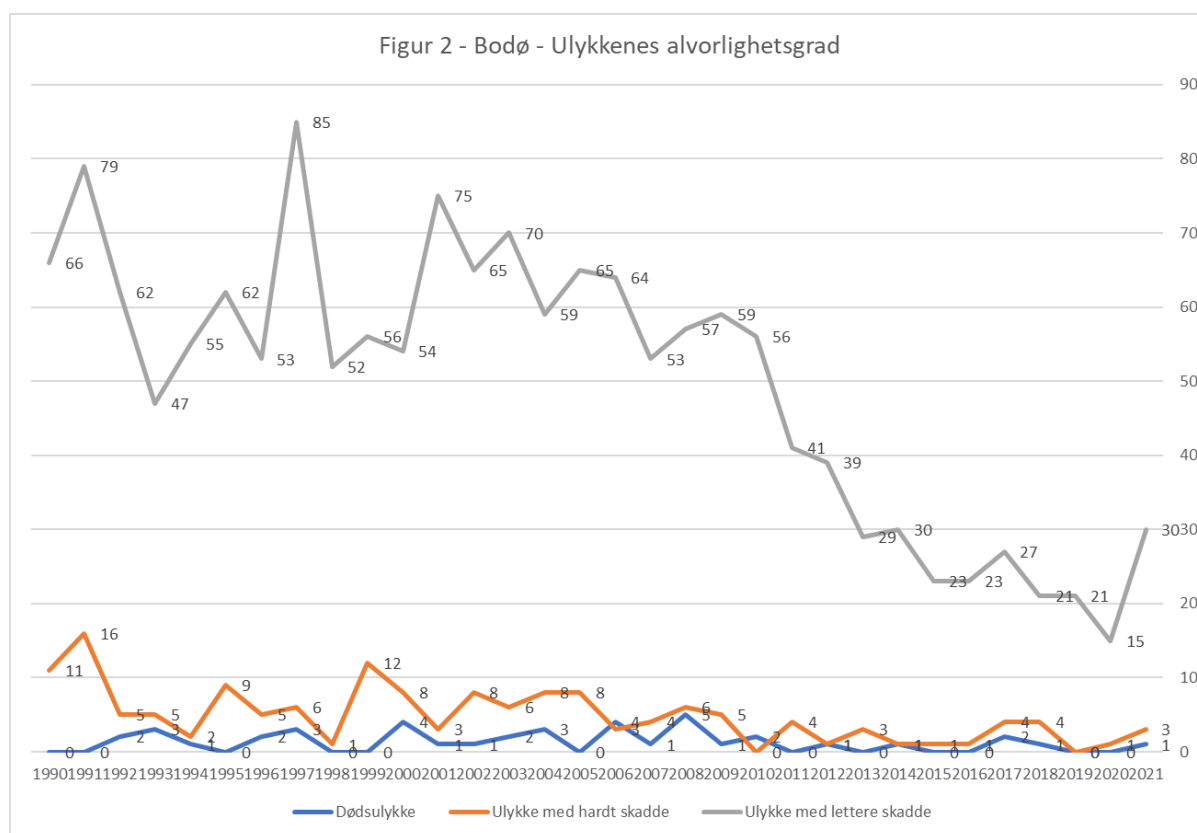
De siste ulykkestallene som vi hadde i forrige plan, var fra 2017. Disse viste en liten sving oppover. De nyeste tallene etter dette viser en svært positiv utvikling med kontinuerlig nedgang frem til 2020. Selv om det for 2020 må antas å være en pandemivirkning som spiller inn, er dette en svært positiv utvikling. Og så ga tallene for 2021 et markant oppsving igjen.



Kilde: Trafikkulykkesregisteret, Statens vegvesen (alle figurer)

Fordelt på ulykkenes alvorlighetsgrad, ser vi av figur 2 at det er antall ulykker med lettere skade hvor det har vært et stort fall i antall. Når det gjelder antall ulykker med alvorlig utfall, har det vært et klart fall i

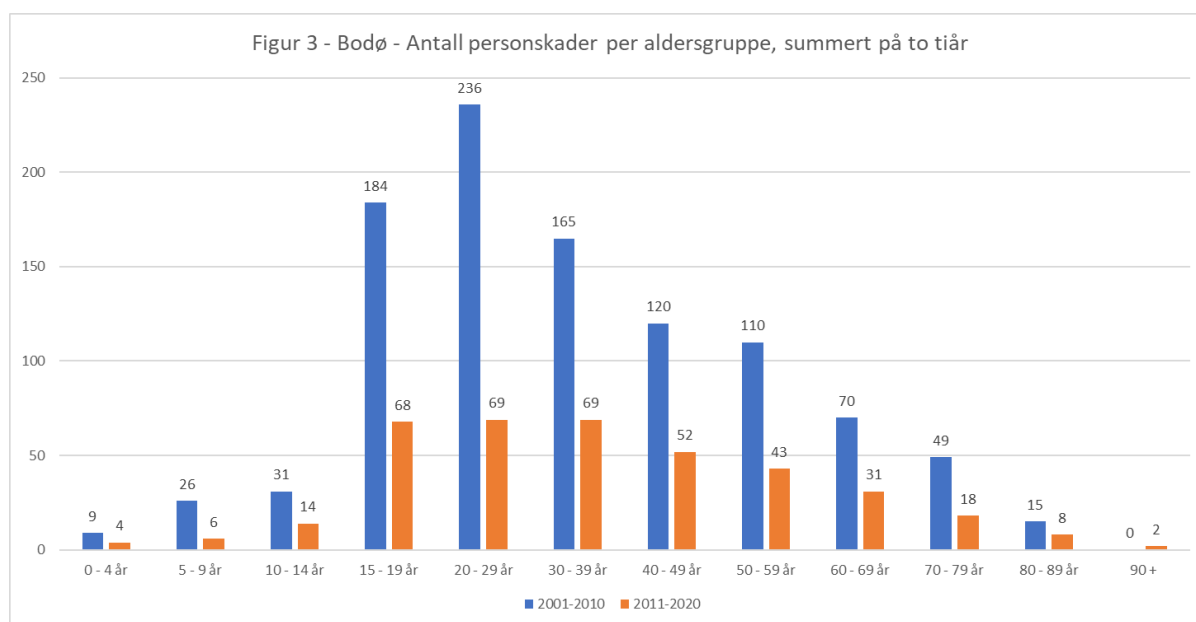
disse sett fra perioden rundt midten av 2000- tallet. De siste fire årene har dette tallet variert mellom 0 og 6. Det betyr at vi er kommet ned på et svært lavt nivå, hvor 0- visjonen nærmer seg å være innen rekkevidde, lokalt. Men 2021 ble et tilbakeslag hvor ulykkestallene svingte noe opp igjen.



I figur 3 fremgår fordeling av antall personskader per aldersgruppe summert på to tiår. Det vi kan se av denne figuren er at det har vært et betydelig fall i antall, fra 2000 årene, til 2010 årene. Det har vært fall i alle aldersgruppene og aller mest i de gruppene som hadde høyest tall i utgangspunktet, de mellom 15-19 og mellom 20-29 år.

Dette en svært positiv utvikling og viser at det har skjedd en utvikling over tid, og at store og små tiltak har virket og bidratt til høyere trafikksikkerhet.

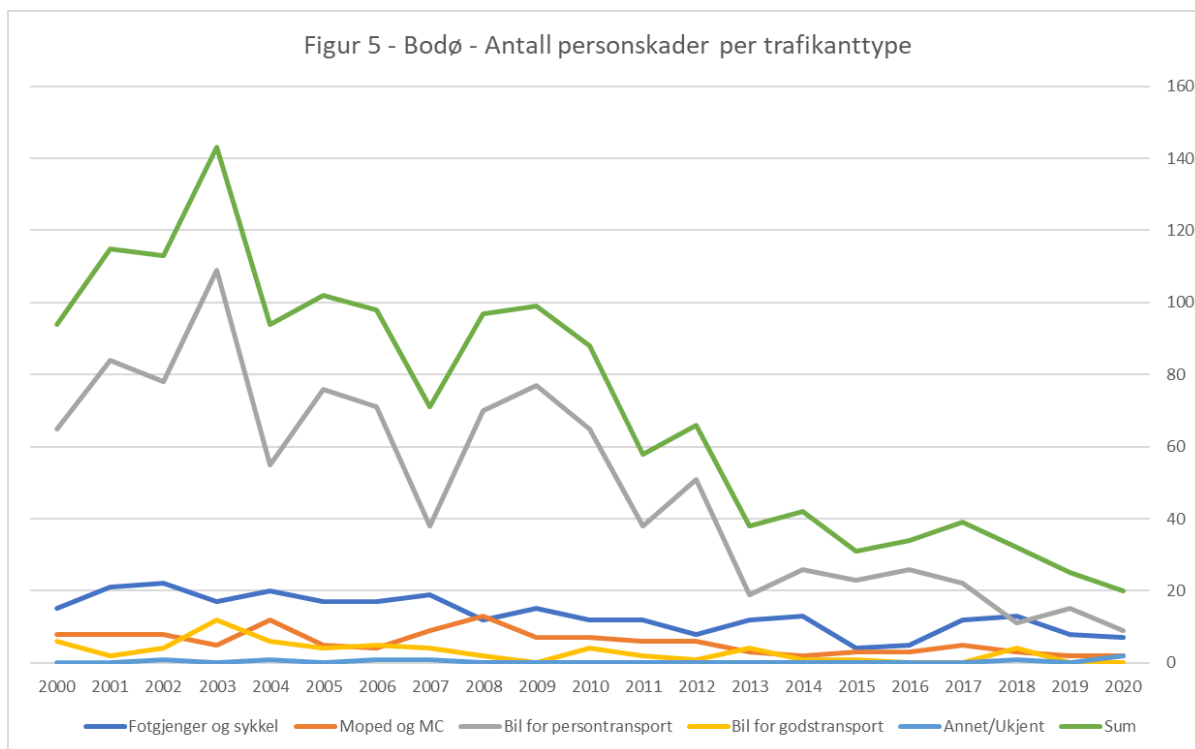
## Trafikksikkerhetsplan 2023-2026



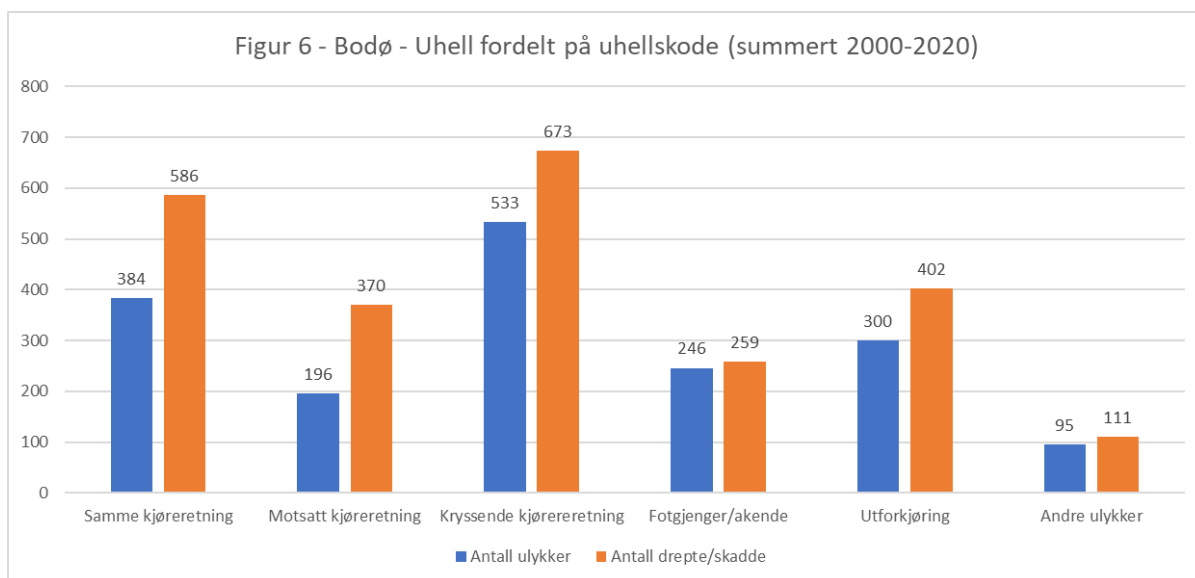
Når det gjelder tidspunkt på året for når ulykkene skjer, viser figur 4 at det er på høsten når mørket setter inn at, at det helt klart er flest ulykker. Dette underbygger også at det er viktig å gjennomføre kampanjer for trafikksikkerhet og bruk av refleks på denne årstiden. Figuren viser også at det oppstår en topp tidlig på sommeren. Det må antas å skyldes at det blir et oppsving i bilbruk og mer utfart.



Materialet viser også at det i hovedsak er innen personbiltransport at skadetallene er redusert. For de andre transportformene ligger det nokså jevnt.

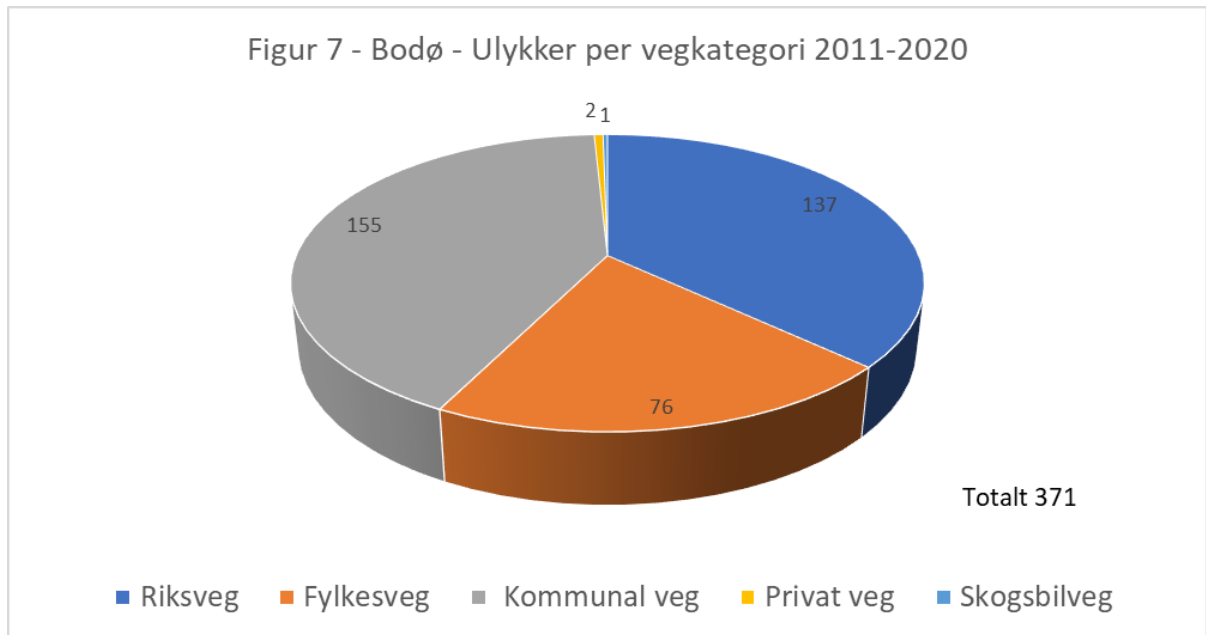


I forhold til hvilke typer ulykker det dreier seg om viser figur 6 at ulykkene fordeler seg på flere ulike typer hendelser.

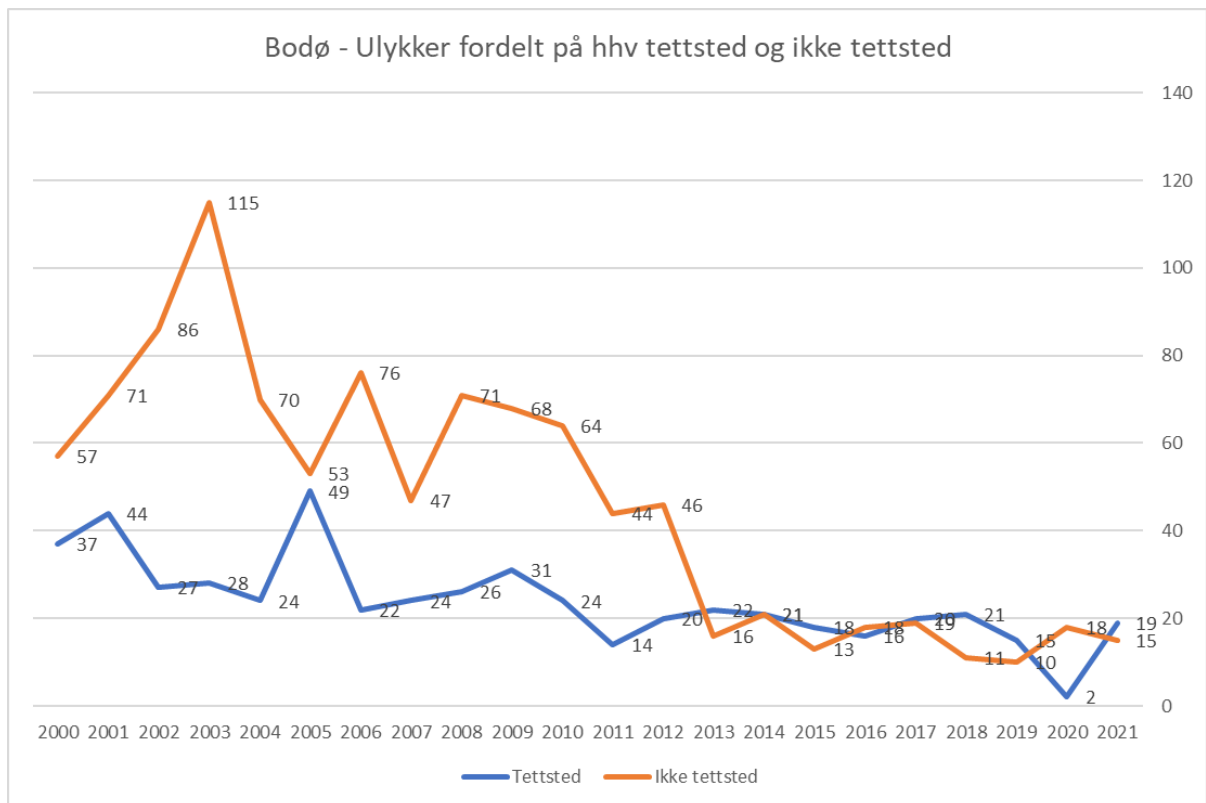


I forhold til hvilken type vei ulykker skjer på, ser vi at det er en overvekt av kommunale veier, deretter riksvei og fylkesvei.





Når det gjelder fordeling av ulykker på tettsted og ikke tettsted, har dette de siste årene vært nokså jevnt fordelt, med et klart sving nedover for ulykker i tettsted i 2019 og 2020. For 2020 må dette antas å henge sammen med pandemien og i 2021 var tallene litt opp igjen.



## Trafikksikker kommune

Å være trafikksikker kommune, bygger på en godkjenningsordning, og Bodø kommune ble første gang godkjent som trafikksikker kommune i 2016 og ble re godkjent i mars 2022.

**“Å bli godkjent betyr ikke at det ikke skjer ulykker, men godkjenningen er et kvalitetsstempel for godt, målbevisst og helhetlig arbeid med trafikksikkerhet”.**

Trygg Trafikk har utarbeidet kriterier for en trafikksikker kommune, og disse skal ligge til grunn i kommunens systematiske arbeid med trafikksikkerhet.

For kommunen overordnet betyr dette at trafikksikkerhet må være forankret på overordnet nivå, er integrert i internkontrollsystem, er årlig tema i arbeidsmiljøutvalg, er integrert i folkehelsearbeidet, at man har en oppdatert trafikksikkerhetsplan og at arbeidet er integrert i og oppfylt for den enkelte sektor.

For skoler og barnehager betyr dette eksempelvis at temaet må være nedfelt i tjenestenes årsplaner og rutiner, og at tenkningen legges til grunn i den daglige aktivitet. Dokumentasjon på flere av disse forholdene må foreligge elektronisk.

For teknisk avdeling må det være utarbeidet prioriteringsliste for fysiske trafikksikkerhetstiltak på kommunal vei, at kommunen har rutiner for å søke på midler til fysiske tiltak, har rutiner for å sikre trygg skolevei og har rutiner for å kvalitetssikre trafikksikkerhet i forbindelse med anleggsvirksomhet i kommunen.

Helsestasjonene skal ha utarbeidet dokumentasjon for hvordan trafikksikkerhet integreres i møte med foreldre og barn.

I tillegg til det konkrete arbeidet med Trafikksikker kommune, er det mange lover og forskrifter som direkte eller indirekte omtaler kommunens ansvar for ulykkesforebygging, folkehelsearbeid og trafikksikkerhet. Kommunen er pålagt et ansvar bl a som veieier, som eier av skole og barnehager, stor arbeidsgiver og kjøper av transporttjenester.

Lenke til Trafikksikker kommune på fremsiden gir nærmere informasjon om ordningen.

## Mål for trafikksikkerhetsarbeidet i Bodø kommune

### Målsetting

I de to foregående trafikksikkerhetsplanene har det vært til dels ambisiøse mål om nedgang i ulykkestall, og disse målene har i stor grad også vært nådd. For siste planperiode må denne måloppnåelsen også antas å henge sammen med, og være begunstiget av virkninger av pandemien. Det har vært mindre trafikk av alle slag på grunn av dette. Tallene for 2021 viste dessverre et betydelig tilbakeslag i forhold til de foregående år, noe som gjør at måltallet likevel ikke blir nådd.

For kommende planperiode forlenges derfor måltallet om at ikke flere enn 100 personer i kategorien skadet/alvorlig skadet i Bodø kommune i fireårsperioden. I tillegg fastsetter vi for første gang et mål om at ingen skal bli drept i trafikken i Bodø i fireårsperioden. Ved neste rullering av planen som vil skje i 2026, vil data for årene 2022-2025 foreligge, og måltallet vil derfor gjelde for disse årene.

Hovedmålene i plansystemet i Bodø kommune ligger i samfunnsplanen, og hentes derfra nedover i underliggende planer. I disse fastsettes egne delmål. Tiltak i temaplaner kan videre importeres direkte inn i økonomiplanen gjennom styringsystemet Framsikt som Bodø kommune bruker

### **Strategi**

I Nasjonal Tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei, er det satt opp en rekke tilstandsmål formulert som måltall. Vi vil lokalt i de fleste tilfeller ikke ha tall for dette, men må likevel innrette den lokale innsatsen til å støtte opp om nasjonale mål. Økonomiske virkemidler og incentiver vil også være rettet inn mot disse.

Lokalt vil vi arbeide inn mot følgende områder:

- Økt andel bruk av bilbelte, refleks, bakovervendt barnesikring og sykkelhjelme
- Arbeide målrettet for at flere går og sykler til skolen
- Utvikle konseptet hjertesoner rundt utvalgte skoler samt generell styrking av trafikksikkerhet rundt skoler
- Bruk av ulike tiltak innen fysisk tilrettelegging for økt trafikksikkerhet
- Generelt fokus på holdningsskapende arbeid for økt trafikksikkerhet

### **Spesielle satsingsområder i Bodø kommune**

Nullvekstmålet i vegtrafikken medfører redusert bilbruk; flere skal gå eller sykle. I tillegg kommer det på markedet stadig nye typer mikromobilitet som elsparkesykler ol. Dette vil medføre økt antall ulykker i disse trafikantgruppene. Derfor blir disse gruppene viet oppmerksomhet i planen.

#### *Gange*

Fotgjengere må være spesielt oppmerksomme i trafikken. En stor utfordring er kryssing av vegen i gangfelt. Uppmerksomme fotgjengere, eks. som krysser gata med lyd på øret og med fokus på mobiltelefonen utsetter seg for en stor risiko, og de påfører andre trafikanter et stort ansvar.

#### *Sykling/mikromobilitet*

Med stadig nye teknologiske løsninger har vi fått en stor og uensartet gruppe mikromobile trafikanter som representerer forskjelligartede utfordringer. Konflikten mellom brukergrupper har økt, og regelverket har slitt med å henge med. Forskjellen i hastighet kan være stor, og dette medfører økt risiko siden de ofte bruker de samme arealene. De nye typene kjøretøy har vist seg å øke risikoen både for seg selv og spesielt fotgjengere.

#### *Hjertesone*

En hjertesone er et område rundt skolen hvor barna skal kunne gå og sykle så trygt som mulig. Det skal være mest mulig bilfritt, og barn som kjøres må slippes av på markerte stopp- og hentesteder utenfor denne sonen. I tillegg til fysisk tilrettelegging må dette følges opp med bevisstgjøring både av elever, lærere og foresatte.

## Mål

Hovedmål	Delmål
Folkehelse og mangfold	3.3 Satsing på helsefremmende arbeid i barnehage og skole bidrar til god helse, trivsel, læring og gode holdninger for barn, elever og ansatte.
	Ingen skal omkomme i trafikken i Bodø i planperioden
	Det skal ikke bli flere enn 100 som blir alvorlig skadet i trafikken i Bodø i planperioden
Bærekraftig byutvikling	4.5 Det skal være fokus på fremtidsrettet infrastruktur og mobilitetsløsninger. Løsninger for fotgjengere, syklistene og kollektivtrafikk skal prioriteres foran privatbilisme, og trygg skolevei skal prioriteres aller høyest.

## Trafikksikkerhetstiltak i Bodø kommune

### Tiltak

Navn	Hovedmål	Delmål
Opprettholde status som trafikksikker kommune	Folkehelse og mangfold	
Etablering av tverrfaglig arbeidsgruppe for trafikksikkerhet i Bodø kommune	Folkehelse og mangfold	
Informasjonskampanjer om trafikksikkerhet	Folkehelse og mangfold	
Etablere møteplass for erfaringsdeling av trafikksikkerhetstiltak (best practice)	Folkehelse og mangfold	
Trafikksikkerhet som tema i arbeidsmiljøutvalgene	Folkehelse og mangfold	
Regionalt og nasjonalt kompetansesenter	Folkehelse og mangfold	
Sykkelgårdene i Bodø og Nordland	Folkehelse og mangfold	
Hjertesone - trafikksikre soner rundt skolene	Folkehelse og mangfold	
Sykkelopplæring 4-7 trinn	Folkehelse og mangfold	
Trafikksikker skole	Folkehelse og mangfold	
Trafikksikker barnehage	Folkehelse og mangfold	
Trafikksikkerhet for elever og foresatte	Folkehelse og mangfold	
Sikker skolevei	Folkehelse og mangfold	
Trafikksikkerhetskurs til alle 10. klassinger	Folkehelse og mangfold	
Demensvennlig samfunn	Folkehelse og mangfold	
Redusere generell fartsgrense i Bodø by	Folkehelse og mangfold	
Gjennomføring av e-læringskurs for ansatte	Folkehelse og mangfold	

Navn	Hovedmål	Delmål
Universell utforming og aldersvennlig samfunn	Bærekraftig byutvikling	
Kartlegge byrom	Bærekraftig byutvikling	

### Opprettholde status som trafikksikker kommune

Bodø kommune ble re godkjent som Trafikksikker kommune i 2022. Det må jobbes systematisk videre på mange fagområder for å oppfylle kravene dette medfører. Trafikksikkerhetsgruppa skal møtes jevnlig for å sette dette på dagsorden.

Ansvarlig: Nærings- og utviklingsavdelingen

### Etablering av tverrfaglig arbeidsgruppe for trafikksikkerhet i Bodø kommune

Det nedsettes en arbeidsgruppe med representasjon fra alle avdelingene i kommunen. Gruppa skal jobbe løpende med å sette trafikksikkerhet på agendaen i kommunen og i de enkelte avdelinger.

Ansvarlig: Nærings- og utviklingsavdelingen

### Informasjonskampanjer om trafikksikkerhet

Administrasjonen skal publisere ut informasjonsmateriell og kampanjer om trafikksikkerhet til ansatte og innbyggere.

Ansvarlig: Nærings- og utviklingsavdelingen

### Etablere møteplass for erfaringsdeling av trafikksikkerhetstiltak (best practice)

MIND-senteret deltar i Nasjonalt forum for holdningsskapende trafikksikkerhetsarbeid. Dette skal utvikles til å bli en viktig arena for å dele og overføre kunnskap mellom kommuner.

Ansvarlig: Mind senteret

### Trafikksikkerhet som tema i arbeidsmiljøutvalgene

I tråd med kriteriene for å være Trafikksikker kommune, skal kommunen årlig ta opp trafikksikkerhet som tema i arbeidsmiljøutvalgene.

Ansvarlig: Nærings- og utviklingsavdelingen

### Regionalt og nasjonalt kompetansesenter

Etablere MIND-senteret som et regionalt og nasjonalt kompetansesenter for trafikksikkerhet og opplæring.

Ansvarlig: MIND-senteret

### **Sykkelgårdene i Bodø og Nordland**

MIND- senteret skal ta ansvaret for sykkelgården i Bodø og koordineringsansvaret for sykkelgårdene i Nordland.

Ansvarlig: MIND-senteret

### **Hjertesone - trafikksikre soner rundt skolene**

Fortsette etableringen av Hjertesone - trafikksikre soner rundt skolene. Rektor initierer behov til barnehage- og skolesjefen og Teknisk avdeling gjennomfører.

Ansvarlig: Samarbeid mellom flere avdelinger

### **Sykelopplæring 4-7 trinn**

Fortsette arbeidet med sykkelopplæring for 4-7 trinn.

Ansvarlig: rektorer

### **Trafikksikker skole**

Følge opp forpliktelsene i Trafikksikker skole. Regodkjenning.

Ansvarlig: rektorer

### **Trafikksikker barnehage**

Etablere trafikker barnehage i alle barnehager. Regodkjenne de som er trafikksikker barnehage.

Ansvarlig: barnehage- og skolesjef

### **Trafikksikkerhet for elever og foresatte**

Trafikksikkerhet for elever og foresatte - FAU må følge opp.

Ansvarlig: rektor

### **Sikker skolevei**

Kartlegge skoleveier hvor man må tilby skyss for særlig farlig skolevei. Barnehage og skolekontoret melder til Teknisk avdeling.

Ansvarlig: Barnehage- og skolekontoret, Teknisk avdeling

### **Trafikksikkerhetskurs til alle 10. klassinger**

Gjennomføring av pilotforsøk på Løpsmark og Saltvern skoler.

Ansvarlig: MIND-senteret

### **Demensvennlig samfunn**

Tiltak i demensplanen forutsetter et samarbeid med Nasjonalforeningen for folkehelsen. Tverretattlig arbeid og bedre forståelse for personer med kognitiv svikt i samfunnet, enklere å ta hensyn.

Ansvarlig: Helse- og omsorgsavdelingen

### **Redusere generell fartsgrænse i Bodø by**

Det gjennomføres en utredning om konsekvensene ved en reduksjon av den generelle fartsgrænse fra 50 til 40 km/t på kommunale veier og gater i Bodø by, med 30 km/t som et utgangspunkt for strekninger med blandet trafikk. Utredningen skal synliggjøre behovet for eventuelle unntak fra disse fartsgrænse.

Utredningen skal også grovt estimere kostnader en slik endring vil medføre, bl a til skilting mm.

Faglig Trafikkforum Bodø involveres som rådgivende organ i arbeidet med utredningen

Ansvarlig: Teknisk avdeling

### **Gjennomføring av e-læringskurs for ansatte**

HR-kontoret skal oppfordre alle ansatte til å ta e-læringskurset Trygg Trafikk - Risiko i trafikken (15 min). Kurset består av tre moduler som omhandler det å være oppmerksom i trafikken som: - fotgjenger, - syklist og - bilist.

Ansvarlig: HR-kontoret

### **Universell utforming og aldersvennlig samfunn**

Sikre universell utforming og tilrettelegging i alle uteområder, fra planstadiet til gjennomføring.

Ansvarlig: Teknisk avdeling

### **Kartlegge byrom**

Kartlegge byrom i forhold til aldersvennlig samfunn og universell utforming - prosjekt sommer 2022 og oppfølging i etterkant.

Ansvarlig: Teknisk avdeling