

Kommunestyret

Dato: 14.03.2024 18:00

Sted: Kommunestyresalen

Notat:

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

<Sted> 07.03.2024

For leder i Kommunestyret,

Saksliste

Saker til behandling

44/24 Kontrollutvalgets årsmelding 2023	3
45/24 Trafikksikkerhetsplan Berlevåg kommune 2024 - 2028	10
46/24 Berlevåg som omstillingskommune? Anmodning til fylkeskommunen om å avklare vilkårene	44
47/24 Flytting av Brann -og redning, samt tekniske tjenester til Krabbe bygget i havna.	50
48/24 Budsjett og økonomiplan 2024 - 2027 - Berlevåg havn KF	53



Berlevåg kommune
- Hefdig og begeistret

Arkivsak-dok. 24/00044-2
Saksbehandler Siv Efraimsen

Saksgang
Kommunestyret

Møtedato

KONTROLLUTVALGETS ÅRSMELDING 2023

Forslag til vedtak/innstilling:

Kommunestyret tar kontrollutvalgets årsmelding 2023 til orientering.

Vedlegg:

Kontrollutvalgets årsmelding 2023

Saksframstilling:

Bakgrunn:

Kontrollutvalget har i møte 23. januar 2024, sak 11/24 behandlet Kontrollutvalgets årsmelding 2023 og fattet følgende vedtak:

«Kontrollutvalget slutter seg til forslag til årsmelding 2023 og legger saken frem for kommunestyret med følgende innstilling:

Kommunestyret tar kontrollutvalgets årsmelding 2023 til orientering.»

Merknader:

KONTROLLUTVALGAN KO

Berlevåg Båtsfjord Vardø Vadsø Nesseby
Sør-Varanger Gamvik Lebesby Tana
Finnmark fylkeskommune

Årsmelding 2023

Kontrollutvalget Berlevåg kommune

Vedtatt i kontrollutvalget 23. januar 2024.

KONTROLLUTVALGAN KO

Innhold	
Om kontrollutvalget, mandat og sammensetning	3
Kontrollutvalget i Berlevåg kommune	3
Reglement for kontrollutvalget	4
Rammer for utvalgets arbeid	4
Kontrollutvalgets ressurser	4
Revisjon	4
Økonomi	5
Forvaltningsrevisjon	5
Eierskapskontroll	5
Påse-ansvar overfor revisor.....	5
Møter.....	5
Saker	5
Opplæring og faglig samarbeid	5
Avslutning.....	5

KONTROLLUTVALGAN KO

Om kontrollutvalget, mandat og sammensetning

Alle kommuner skal ha et kontrollutvalg valgt av kommunestyret. Kontrollutvalget er kommunestyrets kontrollorgan, og skal føre løpende kontroll med den kommunale forvaltning.

Kontrollutvalget i Berlevåg kommune

Kontrollutvalget i Berlevåg kommune består av 5 medlemmer.

Fram til valget høsten 2023 besto kontrollutvalget av

Medlem
1. Arild Hammeren, leder, SV/SP
2. Ingmund Amundsen, AP
3. Dan Svendsen, AP/H
4. Hilde Mathisen, Sp
5. Rita Andreassen, AP/H

Med følgende varamedlemmer:

Varamedlemmer
1. Noralf Ask, AP/H
2. Odd Børge Markussen, SV
3. Eirik Nilsen, AP/H
4. Margherita Mander, SV
5. Stein Rune Solli, SV/SP

Følgende ble valgt inn for inneværende valgperiode:

Medlem
1. Frank Tore Nygård, leder, UAH
2. Siw Andreassen, AP
3. Mikael Sivertsen, AP
4. Rita Andreassen, UAH
5. Pentti Olavi Pelkonen, UAH

Med følgende varamedlemmer:

Varamedlemmer
1. Willy Andreassen, AP
2. June Løkka Hansen, AP
3. Dan Svendsen, AP
4. Marie Olsen
5. Bjørn Pedersen

Kommunestyrerepresentant er Siw Andreassen.

KONTROLLUTVALGAN KO

Kontrollutvalget størrelse og representasjon i kommunestyret er i henhold til kravene i kommuneloven. Kravene i kommuneloven til jevn fordeling mellom kjønnene er ivaretatt.

Reglement for kontrollutvalget

Reglement for kontrollutvalget er ikke vedtatt av kommunestyret. Kommunestyret har ikke åpnet for at kontrollutvalgets møter kan gjennomføres som fjernmøter.

Rammer for utvalgets arbeid

Kontrollutvalgets hovedoppgave er å føre kontroll med den kommunale forvaltningen på vegne av kommunestyret og påse at kommunen har en forsvarlig revisjonsordning. Kontrollutvalget skal ifølge kommuneloven sørge for at følgende oppgaver blir utført:

- a) Regnskapsrevisjon – påse at kommunens regnskaper revideres på en betryggende måte, avgi uttalelse om årsregnskapet og påse at revisors påpekninger til årsregnskapet blir fulgt opp.
- b) Forvaltningsrevisjon – utarbeide plan for forvaltningsrevisjon, basert på risiko og vesentlighetsvurdering, følge og rapportere resultatet til kommunestyret.
- c) Eierskapskontroll – utarbeide plan for eierskapskontroll og føre kontroll med forvaltningen av kommunens interesser i selskaper, og rapportere resultatet til kommunestyret.
- d) Vedtak – Påse at vedtak som kommunestyret treffer ved behandlingen av revisjonsrapporter blir fulgt opp
- e) Valg av revisjonsordning – kontrollutvalget avgir innstilling om valg av revisjonsordning til kommunestyret og eventuelt innstiller på valg av revisor.
- f) Budsjett – utarbeide forslag til budsjett for kontrollarbeidet i kommunen.

Innenfor disse rammene skal kontrollutvalget utføre kontrollarbeidet på vegne av kommunestyret, for å bidra til god tjenestekvalitet, effektiv ressursutnyttelse og å sikre at politiske vedtak blir fulgt opp. I tillegg kan kontrollutvalget på eget initiativ, ta opp forhold som kan oppfattes som uønskede eller i strid med mål om en effektiv og forsvarlig forvaltning av kommunens ressurser.

Kommunestyret kan be kontrollutvalget utføre konkrete kontrolloppgaver på sine vegne. Dette har kommunestyret gjort i 2023 når de ba om eierskapskontroll i Kirkenes Storkjøkken AS.

Kontrollutvalgets ressurser

Sekretariat Kontrollutvalget har sekretariatsbistand fra Kontrollutvalgan KO, der kommunene er en av deltagerne/eierne sammen med 8 andre kommuner. Sekretariatet utreder saker, bistår kontrollutvalget i praktisk tilrettelegging og oppfølging av møter, utarbeider forslag til plan for forvaltningsrevisjon og eierskapskontroll, samt følger opp vedtak. I det løpende arbeidet er sekretariatet bindeledd mellom kontrollutvalget og revisjonsselskap, og utfører oppgaver på vegne av kontrollutvalget.

Revisjon

Kommunen er medeier i KomRev NORD IKS. Kommunen har avtale om levering av samtlige revisjonstjenester der.

KONTROLLUTVALGAN KO

Økonomi

For å kunne utføre sin lovpålagte kontrollfunksjon på en god måte er det viktig at kontrollutvalget er gitt tilstrekkelig med ressurser. Kontrollutvalget utarbeider årlig forslag til budsjett for kontroll og revisjon. Dette skal følge innstillingen til årsbudsjett til kommunestyret.

Forvaltningsrevisjon

Kontrollutvalget skal utrede behovet for, planlegge og bestille forvaltningsrevisjoner i kommunen og resultatene fra arbeidet skal rapporteres til kommunestyret. Kontrollutvalget har i mai behandlet notat om Plan- og byggesaksbehandling.

Eierskapskontroll

Kontrollutvalget skal kontrollere at selskapene som kommunen er eier i blir drevet i tråd med politiske vedtak og lovverket. Utvalget skal også føre kontroll med at formålet med eierskapet blir ivaretatt og at eierstyringen er god.

Påse-ansvar overfor revisor

Kontrollutvalget skal påse at de formelle kravene til revisor blir overholdt, for eksempel krav til utdanning, vandel, uavhengighet og objektivitet. Disse forholdene hviler det et ansvar på revisor å dokumentere, og det er etablert rutiner for at dette skjer. For å følge opp ansvaret slik det går fram av krav i forskriftene, har kontrollutvalget lagt vekt på en god dialog med revisor og løpende informasjon om det løpende revisjonsarbeidet. For regnskapsrevisjon orienterer oppdragsansvarlig revisor rutinemessig i utvalgets møter. Når det gjelder forvaltningsrevisjon er dialogen knyttet til den enkelte undersøkelse.

Møter

Kontrollutvalget har i 2023 avholdt 3 møter og behandlet 19 saker. En fullstendig oversikt over sakene som er behandlet i kontrollutvalget er vist i vedlegg.

Saker

En stor del av kontrollutvalgets saksbehandling omfatter forhold det er pålagt å arbeide med, gjennom kravene i kommunelovens del 7 (§ 23-1 t.o.m. § 23-7) og forskrift om kontrollutvalg og revisjon. Hvilket fokus som velges i de ulike arbeidsoppgavene er det i stor grad opp til utvalget å definere selv. Det vises for øvrig til vedlagte liste over saker kontrollutvalget har behandlet i 2023.

Opplæring og faglig samarbeid

Alle medlemmer i kontrollutvalget har fått tilbud om å delta i opplæring og faglig samarbeid gjennom Norges kommunerevisorforbund og Forum for kontroll og tilsyn. Utvalget har deltatt på Norges kommunerevisorforbunds samling for kontrollutvalg.

Avslutning

Årsmeldingen er en oppsummering av årets virksomhet i kontrollutvalget og utvalgets saker ligger åpent på kommunens hjemmesider.



Berlevåg kommune
- Hefdig 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



Trafikksikkerhets- plan 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



Berlevåg kommune

- Heftig og begeistret

3 av 30

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, vegoppmerking 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 Trafikks 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.



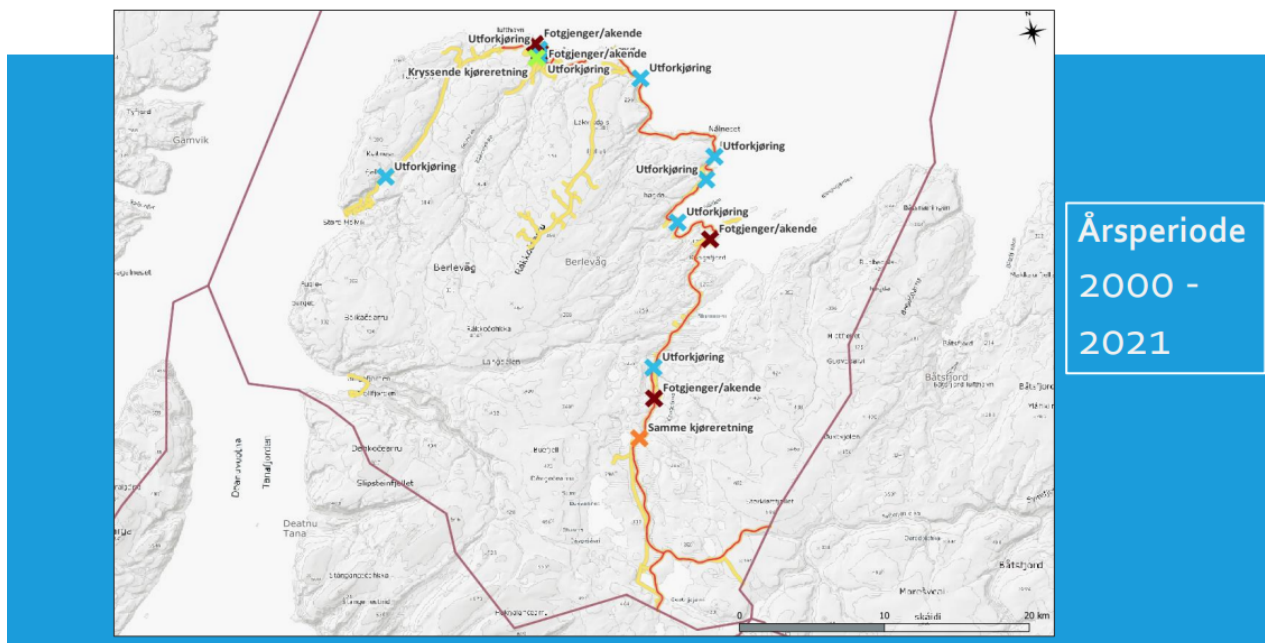
Drepte eller skadde i trafikulykker - Berlevåg 1999 - 2022

	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
	Summert	21	0	0	26	4	19	3

Kilde:

Statistisk sentralbyrå

ULYKKESTATISTIKK





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:

INNSATSOMRÅDE	TILSTANDSMÅL/TILSTANDSFORMULERING
Fart	Innen 2026 skal 72 prosent av kjøretøyene overholde fartsgrensen (2021 = 60,1 prosent).
Rus	Innen 2026 skal maksimalt: <ul style="list-style-type: none"> - 0,1 prosent av trafikkarbeidet utføres under påvirkning av alkohol over 0,2 promille (2016/2017 = 0,2 prosent). - 0,4 prosent av trafikkarbeidet utføres under påvirkning av narkotika over straffbarhetsgrensen (2016/2017 = 0,7 prosent).
Beltebruk og riktig sikring av barn	Innen 2026 skal: <ul style="list-style-type: none"> - 98,5 prosent av alle førere og forsetepassasjerer i lette biler bruke bilbelte (2019 = 97,4 prosent). - 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). - 85 prosent av alle barn i alderen 1-8 år være riktig sikret i bil (2021 = 82 prosent).
Uoppmerksomhet	- I planperioden 2022-2025 vil aktørene fortsette og videreutvikle arbeidet for å få ned antall ulykker som skyldes uoppmerksomhet på grunn av distraksjon.
Barn (0-14 år)	- 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.
Ungdom og unge førere	- 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.
Eldre trafikanter	I planperioden 2022-2025 skal gjennomsnittlig risiko for: <ul style="list-style-type: none"> - Bilførere i aldersgruppen 75+ å bli drept eller hardt skadd være 25 prosent lavere enn i årene 2018 og 2019 (per kjørte km). - Fotgjengere i aldersgruppen 75+ å bli drept eller hardt skadd være 25 prosent lavere enn i årene 2018 og 2019 (per gåkm).
Gående og sykklende	I planperioden 2022-2025 skal gjennomsnittlig risiko for: <ul style="list-style-type: none"> - Fotgjengere å bli drept eller hardt skadd være 25 prosent lavere enn i årene 2018 og 2019 (per gåkm). - Syklister å bli drept eller hardt skadd være 25 prosent lavere enn i årene 2018 og 2019 (per sykkelkm). <p>Innen 2026 skal: <ul style="list-style-type: none"> - 75 prosent av sykklene bruke sykkelhjelm (2019 = 65,9 prosent). - 53 prosent av fotgjengerne bruke refleks på belyst vei i mørke (2021 = 46 prosent). </p>
Motorsykel og moped	I planperioden 2022-2025 skal <ul style="list-style-type: none"> - 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).
Godstransport på vei	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).
Møteulykker og utforkjøringsulykker	<ul style="list-style-type: none"> - 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). - Det skal gjennom en systematisk tilnærming arbeides for å redusere risikoen for alvorlige utforkjøringsulykker på riksveier og fylkesveier.
Drift og vedlikehold	I planperioden 2022-2025 vil veieierne beholde og videreutvikle det daglige trafikksikkerhetsfokus i kjerneoppgavene innen drift og vedlikehold.
Bruk av ny teknologi i trafikksikkerhetsarbeidet	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.
Trafikksikkerhetsarbeid i offentlige og private virksomheter	Innen 1/1-2026 skal: <ul style="list-style-type: none"> - Minst 200 kommuner være godkjent som Trafikksikker kommune (31/12-2021 = 130 kommuner + 1 bydel (i Oslo)). - Et flertall av fylkeskommunene være godkjent som Trafikksikker fylkeskommune (31/12-2021 = 2 fylkeskommuner). - 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.
Arbeid for å styrke kunnskapsgrunnlaget	<ul style="list-style-type: none"> - 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. - 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. - Det skal foreligge oppdaterte beregningsverktøy som grunnlag for prioriteringer gjeldende fra og med 2026.



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		
Farlig forhold, sett kryss		
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	
	Farlig busstopp	
	Mye trafikk	
Annet		x
Forslag til løsning		Skisse, bilde eller illustrasjon av løsning
<ul style="list-style-type: none"> -Lage fortau/ markert veiskulder i Kirkebakken -Fartsdumper i veiene rundt skolen -Trygg sone ved skolen, Parkplassen -Parkeringsplasser for biler er mangelvare i Berlevåg. Elevene hadde mange forslag til områder som lett kan gjøres om til tydelige 		<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
Fart	<ul style="list-style-type: none"> - påvirke sine ansatte i tjeneste til å opptre med minst mulig risiko i trafikken. - utarbeide retningslinjer for tjenestereiser og forankret denne 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 ansatte i trafikksikkerhet og HMS2. 	HR/AMU HR/AMU HR/AMU HR HR	5.1	Årlig
Rus	<ul style="list-style-type: none"> - arbeide aktivt for å forhindre at ansatte er påvirket av legal eller illegale rusmidler i tjenesten. - ved kjøp eller leasing av nye biler innarbeide alkohol som en del av anbudsgrunnlaget. Må sees i sammenheng til type kjøretøy, bruksområde osv. 	AMU HR	5.2	
Beltebruk og riktig sikring av barn	<ul style="list-style-type: none"> - alltid velge busser med 3-punktsbelte ved leie av busser til transport i kommunal regi. - 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 da 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. <ul style="list-style-type: none"> - Bruk bilbelte - alltid 	HR HR Helse Oppvekst Alle	5.3	
Uoppmerksomhet	<ul style="list-style-type: none"> - 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. 	HR HR Innkjøp	5.4	
Barn (0-14)	<ul style="list-style-type: none"> Trafikksikre soner rundt skolen og idrettshall Legge til rette for sykling og gangvei Trafikkopplæring Opplæring som en del av undervisning - 	Oppvekst	5.5	
Ungdom og unge førere	<ul style="list-style-type: none"> Søke å tilby valgfag trafikkopplæring Aktivt benytte ungdomsrådet og engasjere unge til å komme med innspill - 	Oppvekst	5.6	



Eldre trafikanter og personer med funksjonsnedsettelse	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	
Gående og syklende	Bruk av personlig verneutstyr Generell trafikksikkerhet	Alle	5.8	
Drift og vedlikehold	Innarbeides i kjerneoppgavene til drift -og vedlikehold Oversikt og oppsyn med alle kommunale veier	Teknisk	5.12	
Fysiske tiltak, kommunal vei	Utarbeide en veiplan med status og prioriteringer for vedlikehold	Alle	5.16-17	
Fysiske tiltak riks- og fylkesvei	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 forankret ansvaret for trafikksikkerhetsarbeidet hos ordfører og rådmann . Delansvar kan ligge hos den enkelte etatsleder.
✓	Kommunen har et utvalg med ansvar for trafikksikkerhet.
✓	Kommunen har innarbeidet trafikksikkerhet i HMS/internkontrollsystemet som inneholder regler for reiser og transport i kommunens regi, og ved kjøp av transporttjenester.
✓	Trafikksikkerhet er et årlig tema i kommunens arbeidsmiljøutvalg (AMU).
✓	Kommunen har oppdatert oversikt over trafikkulykker og trafikkuhell (materiellskader) i kommunen.
✓	Trafikksikkerhet er en del av kommunens folkehelsearbeid .
✓	Kommunen har en trafikksikkerhetsplan. Planen har rullerings- og rapporteringsrutiner . Planen ivaretar både trafikanrettede og fysiske tiltak .
✓	Kommunen har et godt system for å behandle søknader om skyss pga. særlig farlig skolevei .
✓	Kommunen har oppfylt kriteriene for den enkelte sektor .

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.
---	--



✓	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:



Berlevåg kommune

- Hefdig og begeistret

29 av 30

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

For å bli godkjent må følgende dokumentasjon foreligge elektronisk:

<input type="checkbox"/>	Skriftlig dokumentasjon på hvordan kommunelegen medvirker til at
<input type="checkbox"/>	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. |

SAKSPROTOKOLL

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

Behandlet av	Møtedato	Saknr
1 Formannskapet	27.02.2024	5/24
2 Kommunestyret		

Trafikksikkerhetsplan Berlevåg kommune 2024 - 2028

Formannskapet har behandlet saken i møte 27.02.2024 sak 5/24

Møtebehandling

Berlevåg SV:

- Høring sendes ambulansetjenesten
- Innføring av 30 sone fra innkjøringen til Berlevåg og til Havblikk

Berlevåg AP:

- Merking av ambulansestasjon
- Endring av fartsgrense til flyplassen

Fartsdumpe ved innkjøringen til Berlevåg?

Votering

Enstemmig vedtatt.

Vedtak

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



Berlevåg kommune
- Heftig og begeistret

Arkivsak-dok. 24/00133-1
Saksbehandler Jørgen Holten Jørgensen

Saksgang
Kommunestyret

Møtedato
14.03.2024

BERLEVÅG SOM OMSTILLINGSKOMMUNE? ANMODNING TIL FYLKESKOMMUNEN OM Å AVKLARE VILKÅRENE

Forslag til vedtak/innstilling:

Kommunestyret vedtar teksten til anmodning slik den foreligger.

Vedlegg:

Skriv inn vedlegg her

Saksframstilling:

Av og til går en stor andel av arbeidsplassene i en kommune tapt på kort tid. I spesielle tilfeller bidrar både staten og fylkeskommunene til omstillingsarbeid i disse kommunene.

Regional omstilling er en ekstraordinær innsats for kommuner eller regioner hvor mange arbeidsplasser går tapt. Omstillingsarbeidet skal bidra til å skape nye og sikre eksisterende arbeidsplasser, og å styrke næringsgrunnlaget og utviklingsevnen i området.

Det er fylkeskommunene som har ansvar for omstillingsarbeid i eget fylke. Fylkeskommunene prioriterer hvilke områder som skal få midler og avgjør hvor mye midler disse eventuelt skal få. Kommuner med omstillingsstatus får ekstraordinære midler fra fylkeskommunen over en periode på inntil seks år. For at en kommune skal få status som omstillingskommune må kommunen først sende en anmodning til fylkeskommunen. Dette innleder *avklaringsfasen*: fylkeskommunen skal avklare hvorvidt den aktuelle kommunen fyller kriteriene for å bli omstillingskommune.

I avklaringsfasen utarbeides en konsekvensanalyse for området som vurderer å søke om midler til ekstraordinær næringsutvikling. Konsekvensanalysen skal dokumentere situasjonen for næringslivet og sysselsettingen i det aktuelle området. Det er resultatene fra konsekvensanalysen som danner grunnlag for søknaden om omstillingsmidler for kommunen eller regionen.

Avklaringsfasen er fylkeskommunens ansvar, men kommunen skal bidra med lokalkunnskap og dokumentasjon for å sikre en realistisk forståelse av situasjonen i næringslivet. Innovasjon Norge bistår både fylkeskommunen og kommunen i forbindelse med gjennomføringen av avklaringsfasen.

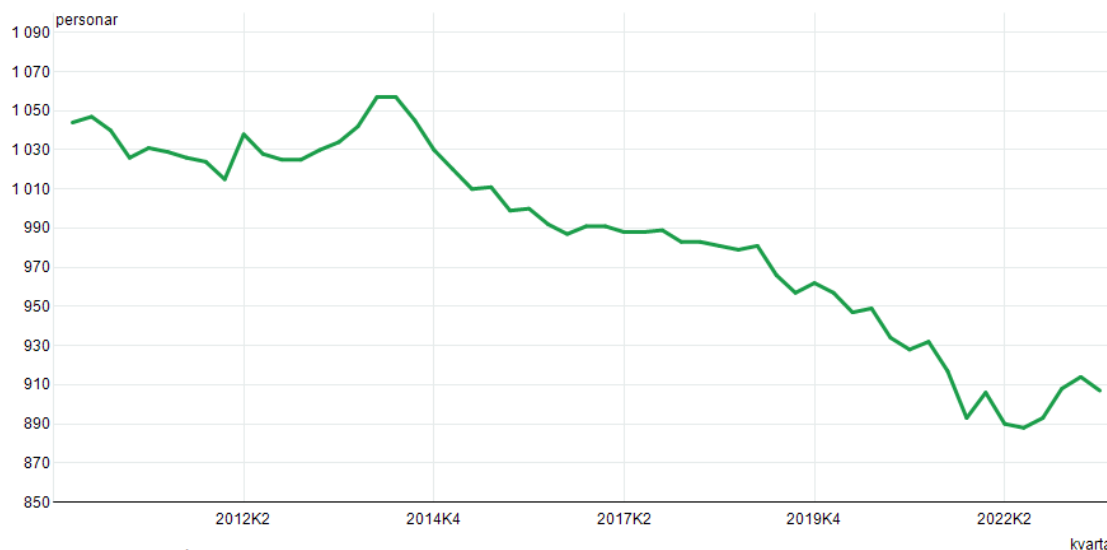
Normal gjennomføringstid for fasen er mellom to og tre måneder.

Rådmannen foreslår med dette å sende følgende anmodning til Finnmark fylkeskommune.

Berlevåg som omstillingskommune – anmodning til Finnmark fylkeskommune

Siden 1980-tallet har befolkningsutviklingen i Berlevåg stort sett gått i bratt nedoverbakke. Vi har mistet over halvparten av innbyggerne våre, og vi står nå ved et punkt der kommunen sliter med å opprettholde normale tjenester. Befolkningsutviklingen kan dermed bli selvforsterkende: færre innbyggere gir dårligere tilbud – som igjen får flere til å vurdere å pakke kofferten. Tabellen nedenfor viser utviklingen i antall innbyggertall kvartalsvis siden 2010. Berlevåg hadde en liten økning rundt 2014; neste økning var i 2023 – vel og merke fra et rekordlavt nivå.

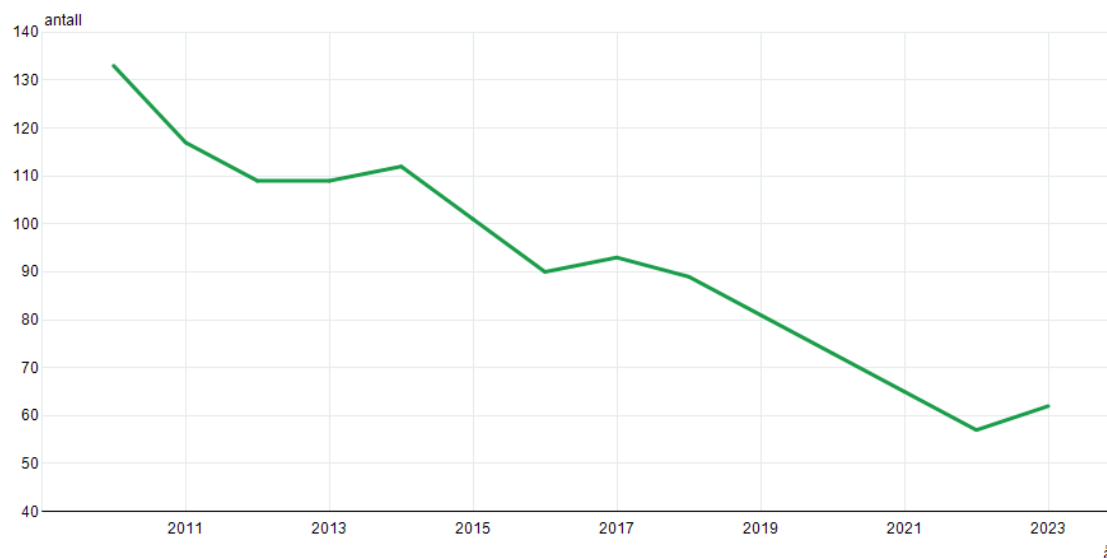
01222: Befolkning og kvartalsvise endringer, etter kvartal. Berlevåg, Befolkning ved inngangen av kvartalet.



Kilde: Statistisk sentralbyrå

Befolkningsutviklingen fordeler seg svært ujevnt mellom aldersgruppene. For vår egen fremtid er det naturligvis mest interessant hvordan det står til i de yngre aldersgruppene. Figuren nedenfor viser hvor mange innbyggere vi har i alderen 6-15 år fra 2010 til i dag:

07459: Befolkning, etter år. Personer, Berlevåg, 6-15 år.



Kilde: Statistisk sentralbyrå

I seg selv vitner tallene om en kommune og et samfunn under avvikling. Berlevåg skole har i dag bare halvparten så mange elever som for ti år siden.

Skolens elevtall økte, for første gang på mange år, i 2022-2023, men slik det ser ut nå vil kun 55 elever gå på Berlevåg skole fra høsten av. Av disse er nær en fjerdedel ukrainere. Med andre ord: uten flyktingene ville elevtallet være på et historisk lavmål

som ikke ville kunnet forsvare den klassestrukturen og den lærerstanden vi har i dag. Det er uunngåelig at dette vil gå ut over læringsmiljøet. Mange vil kunne velge å flytte til større steder for å kunne tilby ungene en god oppvekst.

Kommunen har en stadig større andel fremmedspråklige. Litauiske arbeidsinnvandrere har utgjort den største gruppa de siste årene (over 70 registrerte innbyggere, reelt tall større), mens ukrainske flyktninger i dag utgjør den nest største minoriteten med i underkant av 50 personer. Erfaringsmessig er både gjestearbeidere og flyktninger her på lånt tid. Før eller siden vil de reise hjem igjen.

Berlevåg er en fiskerikommune. Rundt en tredjedel av den arbeidsføre befolkningen er direkte sysselsatt i fiskeriene – i fiskeflåten eller på den landbaserte fiskeindustrien. Siste året har kvotene i fiskeriene gått ned med 20 %, og det varsles at nedgangen vil fortsette tilsvarende hvert år mot 2027. Dette merker fiskerne våre, og ikke minst – dette merker den landbaserte fiskeindustrien, som mister viktig råvaretilgang. Vår største bedrift, Lerøy, har nylig varslet permittering av alle som jobber på filetfabrikken – rundt 25 personer. Vi frykter at disse arbeidsplassene forsvinner for godt. Dette er i så fall et hardt slag for Berlevåg-samfunnet.

Sysselsettingen er høy i Norge, normalt også i Berlevåg. Det store innslaget av gjestearbeidere gjør arbeidsmarkedet fleksibelt: ved permitteringer reiser arbeiderne hjem; når fisket tar seg opp igjen kommer de tilbake. Problemet i Berlevåg er altså befolkningsnedgangen, ikke at veldig mange går rundt uten arbeid.

Med sine lange avstander til naboene utgjør Berlevåg en egen bo- og arbeidsmarkedsregion. Pendling til nabokommunene gjøres kun i beskjeden grad. Dette gjør samfunnet vårt ekstra sårbart for lokale svingninger.

Kommunen er den største arbeidsgiveren, med ca. hundre årsverk. Andre næringsveier er knyttet til servicebransjen og ulike tjenester. De siste årene har vi opplevet en ganske betydelig butikkdød. Én av to matbutikker la ned i februar; leketøys- og sportsklesbutikken ga seg for et par år siden; Narvesen stengte for godt i 2023; en kafé/pub stengte ved siste årsskifte og flere andre butikker ser ut til å gå over i historien om kort tid. Med unntak for de tre fiskemottakene er bedriftene i Berlevåg små – oftest med knapt en håndfull ansatte. De færreste har ressurser til å drive utvikling og fornying. Mangelen på stedlig, risikovillig kapital er påfallende.

Kommunens rolle som næringsutvikler har blitt stadig mer kompleks de siste årene. Skillet mellom næringsutvikling og annen samfunnsutvikling har blitt mindre. I dag er arbeidskraft og kompetanse i langt større grad en knapphetsfaktor, og det å lykkes med næringsutvikling handler derfor om noe mer enn å bidra til å skape arbeidsplasser. Det skal være attraktivt både å jobbe og bo et sted, i en kommune og region. Hvis kommunene skal lykkes med en omstilling må kommunene være proaktive ovenfor kommunens innbyggere, lokalt næringsliv, gründere og utnytte det lokale handlingsrommet.

I Berlevåg har kommunen tatt en ledende rolle innen havneutvikling (utbygging av moderne kaier, liggehavn for småbåter, mudring av indre havnebasseng, m.m.) og den pågående etableringen av Berlevåg industripark, der kraft fra Raggovidda vindkraftverk tenkes benyttet til blant annet storskala produksjon og hydrogen og

ammoniakk. Vi er fortsatt et stykke unna investeringsbeslutningen, og kommunen har fremdeles behov for drahjelp. Derfor denne anmodningen.

Oppsummert har Berlevåg kommune i lang tid opplevd store utfordringer knyttet til flere områder:

- Demografiutviklingen med fraflytting og aldring som påvirker hele regionen
- Krevende klima med lange vintre, stengte vinterveier, dyr og sårbar transport
- Mangel på kompetent arbeidskraft og ensidig arbeidsmarked
- Muligheter for å utvikle nye næringer i kommunen
- Beholde og rekruttere fagkompetanse
- Mangel på videregående utdanning og utdanningsmuligheter for voksne
- Mangel på fritidstilbud og kulturelle møteplasser, særlig for ungdom
- Tilgang på boliger med bra kvalitet
- Attraktive kommune med god kvalitet på tjenester og effektiv ressursbruk
- Behov for strategisk planarbeid
- Behov for strategisk nærings- og utviklingsarbeid
- Utnyttelse av ny teknologi og muligheter for digitalisering

Det mangler altså ikke på utfordringer. Samtidig har diverse forsøk på å snu utviklingen blitt gjort, og vi nevner noen:

- *Tiltakssonen for Troms og Finnmark:*
Berlevåg er med i tiltakssonen. Tiltakene har blitt forsterket det siste året med gratis barnehager og økt nedskrivning av studielån. Det er for tidlig å si hvorvidt disse tiltakene vil ha merkbar effekt.
- *Bygdevektstavtale:*
Berlevåg er, sammen med kommunene Båtsfjord, Nesseby og Tana, del av en ny bygdevektstavtale mellom de nevnte kommuner og staten ved Kommunal- og distriktsdepartementet. Avtalen gjelder for årene 2023-2027 og vektlegger blant annet boligbygging, digital infrastruktur, utdanning, næringsutvikling og interkommunal tjenesteutvikling.
- *Varanger=Utvikling*
Berlevåg inngår i en konstellasjon av kommuner på Varangerhalvøya som sammen hadde prosjektet *Varanger=Utvikling*. Prosjektrapporten gir dystre utsiktscenarier for vår del av landet om ikke massiv innsats gjøres for å snu befolkningsutviklingen. Rapporten peker samtidig på et stort uutnyttet potensial innen særlig sjømat, fornybar energi og reiseliv. Prosjektet følges opp av flere tiltak innenfor disse områdene, men hvorvidt de bebudede tiltakene vil gi resultater i form av arbeidsplasser gjenstår å se.
- *Omstillingskommune:*
Berlevåg var omstillingskommune i årene 2011-2014. En egen evaluering er gjort for prosjektet. Hovedkonklusjonen synes å være at arbeidet ikke svarte til forventningene i form av arbeidsplasser og nye næringsveier, og at prosjektarbeidet ikke ble fulgt opp godt nok av kommunen i etterkant.

Flere av prosjektene er pågående, men Berlevåg kommune frykter, med god grunn, at heller ikke disse er tilstrekkelige for å oppnå en positiv befolkningsutvikling.

Berlevåg kommune ønsker med dette å rope et varsko: skal vi opprettholde et levedyktig samfunn i Berlevåg så *må* storsamfunnet stille opp. Regjeringen har stadig, og med styrke, framført at det er av nasjonal sikkerhetspolitisk betydning at befolkningen i Øst-Finnmark opprettholdes på et levedyktig nivå. Kommunene er vårt førstelinjeforsvar – da må storsamfunnet sørge for at det er mulig, og tilstrekkelig attraktivt, å bo og drive næring hos oss.

Vi ber med dette Finnmark fylkeskommune om å avklare vilkårene for at Berlevåg igjen kan bli omstillingskommune – enten alene, eller sammen med de andre kommunene i Vestre Varanger.

Bakgrunn:

Mer informasjon om ordningen med omstillingskommune kan leses på Innovasjon Norges hjemmesider: <https://regionalomstilling.innovasjon Norge.no/>

Merknader:



Berlevåg kommune
- Hefdig og begeistret

Arkivsak-dok. 24/00137-1
Saksbehandler Kjell Valter Sivertsen

Saksgang
Kommunestyret

Møtedato
14.03.2024

FLYTTING AV BRANN -OG REDNING, SAMT TEKNISKE TJENESTER TIL KRABBE BYGGET I HAVNA.

Forslag til vedtak/innstilling:

Kommunestyret i Berlevåg vedtar at Teknisk sektor med Brann -og redning får bruksrett over bygget og kan ta i bruk industribygget (kalt Krabbe bruket/Brunosten) snarest, slik at bygget kan benyttes på en god måte som beskrevet i saksutredning. Teknisk flytter over utstyr, materiell og tiltenkt infrastruktur som trengs for å ta bygget i bruk.

- 1. Det bevilges en engangssum pålydende kr. 250 000,-** for nødvendige tilpasninger finansiert ved bruk av fond.

Teknisk tilføres med budsjettregulering kr. 50 000,- (kommunale avgifter) og kr. 200 000,-(strøm). **Totalt kr.250 000,-**, for dekning av ekstra utgifter og dette innarbeides i vedtatt budsjett og økonomiplan. Dette finansieres som følger: For 2024 tilføres en engangssum fra fond pålydende hele beløpet

Vedlegg:

Skriv inn vedlegg her

Saksframstilling:

Brann og teknisk generelt har vært nedprioritert gjennom mange år. Tidligere planer om oppgradering, nytt bygg og samling av blå-lys etatene i eget bygg i Berlevåg har vært vurdert, men blitt utsatt grunnet prioriteringer til ny skole, nytt basseng m.m. Dagens forhold med garderobe for brann i Torget 4, branngarasje, spiserom, manglende garderober osv. er ikke tilfredsstillende og vurderes som til dels helsefarlig.

Teknisk er bestandig positiv og strekker seg langt for å hjelpe alle andre for å få det fint å flott og se til at ting fungerer, men internt føler flere av de ansatte seg som nedprioritert når en ser på de forhold som man lever under til daglig.

Har man vært ute og staket kloakk, så har en ingen garderobe hvor en kan skifte, dusje å ta på seg rent arbeidstøy. Altså manglende overgang fra skitten sone til ren sone. Det samme gjelder for Brann. Utstyret som er benyttet må spyles i samme garasje som vi har brannbil og utstyr for vannbehandling m.m.

Arbeidstilsynet har vært på befaring for mange år siden og en har lovet administrativt å rydde opp i forholdene, uten at det har skjedd noe.

Den 5. mars 2024 hadde vi på nytt Arbeidstilsynet på besøk og det er varlet tilsyn muntlig i etterkant av besøket.

Dette vil også være med på å påtvinge snarlige løsninger mot en godkjent hverdag for de det gjelder.

I verste fall kan vi risikere dagbøter, dersom vi ikke får gjort nødvendige grep. Størrelsesordenen kan fort bli flere hundre tusen.

Vurderinger:

Dagens situasjon i fiskerinæringen med nedgang i kvoter og større konkurranse omkring råstoff (noe som gjenspeiles gjennom økt pris på torsk til fiskerne), gjør sannsynligheten for at bygget blir leid ut eller solgt til en aktør som kommer inn utenfra for å konkurrere om råstoff, svært liten.

Den tiltenkte bruken av bygget uteblir og bygget står tomt uten aktivitet i underetasjen, med tilhørende arealer. Dette er ikke bærekraftig og bygget bør få et innhold som gir en fornuftig bruk og oppfølging av bygget og innhold.

Budsjett og økonomiplan er lagt for årene som kommer og vedtatt i kommunestyret. Dette er de styrende dokumenter for administrasjonen. Endringer av utgiftsposter, investeringer osv. vil nødvendigvis forrykke den balansen som er forankret i de vedtatt styringsdokumenter.

Hva er et mulig handlingsrom og scenario?

I dagens situasjon er ikke kommunen rustet til å ta på seg store husleieutgifter ved å ta i bruk industribygget. Berlevåg havn vil måtte bære kostnadene for renteutgifter og lån, slik som dette er rigget i dag. Det vil være svært vanskelig, for ikke å si umulig å få til en drift i bygget som gir såpass mye inntekter som kreves for å betjene lån. I dag tilføres havna penger fra kommunen, som dekker deler av det underskuddet bygget påfører havna.

Følgende tall oppgitt fra havna vedr. forsikring, strøm:

Forsikring hele bygget kr 31 326,-

Strøm kr 189 000,- (Tall fra havna)

Kommunale avgifter kr. 50 000,- (ny beregning fra Teknisk)

Teknisk vil med en budsjettregulering i størrelsesorden 250 000,-, kunne ta bygget i bruk og betale for kommunale avgifter og strøm tilknyttet det arealet som tas i bruk. Ambulanse har egen måler.

Fryse-delen vil med fordel kunne benyttes som lager for utstyr som i dag er plassert rundt om og vi vurderer det som lite sannsynlig at denne delen blir leid ut i dagens situasjon.

Dette vil gi Teknisk inkl. Brann -og redning, den hverdagen som de fortjener og ikke minst har krav på. Vi vil være bedre rustet til å ta vare på egne biler, reparere saker og ting, bedre oversikt og styring. I dag må vi ut på bygda for å få fikset egne eiendeler.

For å kunne ta bygget i bruk må det gjøres noen brukstekniske endringer (vannuttak rundt om i bygget, fiberinntak, hyllereoler, små bygningstekniske endringer, m.m., og vi bør vurdere bedre tilgang til bygget på nordsiden.

Vi ber om en engangssum på 250 000,- for å kunne gjøre det som er nødvendig. Her har vi ingen annet forslag til inndekning enn å benytte fond.

Midler benyttes til følgende:

Hyller, oppgradering port, installasjon av vann, spyleutstyr, varmtvannsbereder, varme, og garderobe for brann bekledning. Utbedring tilkomst og ROS analyse for bygget.

Vi vil få en besparelse på strøm i Torget 4, og her bør vi forsøke å kvitte oss med bygget snarest. Vi vil også spare på strøm i kjeller på rådhus og garasje. Ellers får vi søke etter innsparende tiltak gjennom året med tanke på budsjettsituasjonen generelt for kommunen.

Bakgrunn:

Teknisk er i dag lokalisert til lokaler som er uegnet til bruk og Arbeidstilsynet har tidligere varslet tilsyn, som vil resultere i avvik som må lukkes.

Merknader:



Berlevåg kommune
- Hefstig og begeistret

Arkivsak-dok. 23/00568-6
Saksbehandler Arnfinn Bønå

Saksgang
Havnestyret

Møtedato

Kommunestyret

BUDSJETT OG ØKONOMIPLAN 2024 - 2027 - BERLEVÅG HAVN KF

Forslag til vedtak/innstilling:

Det vedlagte forslaget til økonomiplan 2024-2027 fastsettes som det fremgår av eget dokument. Økonomiplan 2024-2027 gir rammer for drift og investeringer i årsbudsjett 2024. Budsjett og økonomiplan 2024-2027 vedtas med de mål og premisser for havnas tjenesteproduksjon som fremgår av budsjettdokumentet.

Havnesjefen får fullmakt til å innarbeide de økonomiske konsekvensene av det vedtatte årsbudsjettet i økonomiplanen.

Følgende spesifikke tiltak ligger i tallmaterialet: For å kunne vedta forslag til driftsbudsjett må det være balanse i budsjettet. Budsjettforslaget er gjort opp med en underdekning på kr xxx og en ber eieren Berlevåg Kommune skyte til dette beløpet da det ellers er umulig for Berlevåg Havn KF å oppnå budsjettmessig balanse.

Dette skyldes i det vesentlige to forhold.

Renteutviklingen på lån er meget stor. Foretaket har en høy gjeld og rentekostnaden er firedoblet fra ca 1 million i 2022 til forventet kostnad i 2024 på ca 4 millioner.

Brakkeriggen kan bli stående uten inntekter i 2024 da det ikke er etterspørsel etter denne type overnatting. Uten leieinntekter har bygget en kostnad i 2024 beregnet til ca 750 000. Samlet gir disse en ubalanse på inntil ca 2 100 000 i 2024. Et kommunalt tilskudd på kr xxx xxx vil utligne havnebudsjettet til balanse og på den måten oppfylle kommunelovens krav. Havnestyret ber derfor om et tilskudd på kr xxx xxx.

Havnestyret ønsker ikke å gjøre investeringer i 2024.

Vedlegg:

Økonomiplan for Berlevåg Havn KF 2024 - 2027

Saksframstilling:

Kommunestyret vedtok 15.12.2023 følgende:

Vedtaket Budsjettet utsettes til kommunestyremøte i februar 2024. Havnestyret bes om å se om det finnes andre muligheter for å få budsjettet 2024 i balanse.

Følgende endringer som er kommet som vi vet om til nå:

- Endringer i tapt leietaker kontor og sivilforsvarlager – inntil kr 100 000,-
- Fortsettelse honorar for daglig leder BB – inntil kr 20 000,-
- Kaikrane – inntil kr 20 000,-

Budsjett 2024 kan ikke balanseres bedre i den situasjonen Berlevåg Havn har.

Bakgrunn:

Merknader:



Økonomiplan 2024-2027 og årsbudsjett 2024 for Berlevåg Havn KF

Forslag til vedtak:

Det vedlagte forslaget til økonomiplan 2022-2025 fastsettes som det fremgår av eget dokument.

Økonomiplan 2022-2025 gir rammer for drift og investeringer i årsbudsjett 2022.

Budsjett og økonomiplan 2022-2025 vedtas med de mål og premisser for havnas tjenesteproduksjon som fremgår av budsjettdokumentet.

Havneshjefen får fullmakt til å innarbeide de økonomiske konsekvensene av det vedtatte årsbudsjettet i økonomiplanen.

Strategi

Berlevåg Havn KF har en strategi som å være en ansvarlig, grønn og attraktiv fiskerihavn i nord. Visjon for havna er dermed «Aktivitet i havna er aktivitet i samfunnet».

I sitt forretningsida skal Berlevåg havn sørge for en rasjonell og effektiv havnedrift, føre tilsyn med trafikken i havnedistriktet og forvalte havnens eiendommer, innretninger og andre aktiva med sikte på en best mulig ressursutnyttelse for havnens brukere og kommunen. Berlevåg Havn kan også delta aktivt i næringsutvikling til det beste for Berlevåg havn og Berlevåg Kommune herunder deltagelse i andre selskaper. Foretaket skal sørge for sikkerhet og fremkommelighet i berlevåg kommunes sjøområde, og drifte og utvikle havner på en effektiv og sikkert måte ved bruk av digitalisering og atomisering. Videre skal havna foreta nødvendige investeringer i havneinfrastruktur, samt forretningsmessige investeringer innenfor havnerelatert næring som skaper vekst for Berlevåg Kommune. Berlevåg Havn skal ta en aktiv rolle i utviklingen av Berlevåg Industripark. Berlevåg Havn skal bidra med havnefaglig kompetanse i utviklingen av Berlevåg Industripark samt andre prosjekter som vil være havneavhengige. Sist ikke minst skal Berlevåg Havn kontinuerlig jobbe for å integrere miljøfremmede tiltak og aktiviteter som en del av sitt samfunnsansvar

Overordnede mål

Det overordnede målet for Berlevåg Havn KF er at foretaket skal være samfunnsansvarling, kyndig, smart og markedsorientert.

Havna skal være **samfunnsansvarlig** gjennom utvikling av gode kaier og uteområder, vedlikehold av havnas områder og eiendommer og sitt bidrag til å gjøre Berlevåg til et attraktivt sted til å bo, besøke og drive næring.

Å være **kyndig** gjelder formidling av informasjon og styrke omdømme, sikring av kompetanse om havn og havnedrift, sikring av funksjonell tilrettelegging for håndtering av passasjerer/gods/aktiviteter for ulike fartøygrupper som fiskebåter, godsbåter og Kystruten, og utvikling av fremtidige havneareal for fremtidige behov.

Å være **smart** innebærer å være bærekraftig og fremtidsrettet, å tilrettelegge for digitalisering og automatisering, å legge til rette for håndtering av passasjerer og varer og å gjøre miljøvennlig drivstoff tilgjengelig.

Markedsorientering dreier seg om tilrettelegging for at fartøy kommer tilbake til Berlevåg, å være bindeleddet som gjør helhetsopplevelsen av et havnebesøk i Berlevåg positivt, å se brukerens på sjø og land etter sine behov og å bidra til å få nye båter til å etablere seg i berlevåg kommune.

Handlingsplan:

Det er viktig at havna skal alltid delta i oppgaver som kan gi ekstra inntekter til havna.

INDUSSTRIHAVN REVNES: Berlevåg Havn KF skal delta aktivt i utviklingen av Berlevåg Industripark. Det skal foretas vurdering av utdyping av havna og vurdering av kapasitet på dampskipskaia. Det skal sikres tilgang på areal i forbindelse med industrietablering. Havna skal også bidra til at havna har kontroll på kaikanten gjennom eierskap.

VEDLIKEHOLD: Berlevåg Havn KF skal foreta vedlikehold på sine eiendeler (for eks. kaier, bygninger og maskiner)

SØPPEL: Havna skal holde arealer ryddig med formidling av informasjon til brukere om hvor søppel skal disponeres, samling av søppel fra fartøyer som besøker havna og oppfølging av miljøstasjon.

HMS: Foretaket skal alltid ha HMS som høyeste prioritet for både ansatte og brukere av havna. Sikring av dampskipskaia og industriområder, bom løsning og laging av samarbeidsplan hvert år er viktige for i denne forbindelsen.

DIALOG MED NÆRINGSUTØVER: Berlevåg Havn KF skal holde dialog med havnas næringsutøvere for å forstå behov og legge til rette for deres behov. Dette skal gjøres med informasjonsskriv om Berlevåg Havn og hvilken service som ytes til både hjemmeflåte og besøkende flåte.

TILRETTELEGGE FOR GRØNNE OMRÅDER: Havna skal være med å legge til rette for plasser der turister/fastboende kan oppholde seg i havnas arealer.

Økonomisk status for Berlevåg Havn KF

Hovedinntektskildene er hus- og arealleie, havnetjenesten til Hurtigruten, vederlag og leie av kaier og flytebrygger, samt frakt som utgjør mer enn 70 % av total salgsinntekt på kr 12 mill. (eks. salg av diesel).

Brutto driftsresultat

Brutto driftsresultat gir uttrykk for foretakets evne til å betjene gjeld, finansiere investeringer samt evne til å avsette midler til framtidig bruk. Det fremkommer som alle inntekter minus alle driftsutgifter (ekskludert finansutgifter). Bortsett fra 2018, klarte foretaket å dekke de løpende utgiftene med den løpende inntekten de siste fem årene. I 2021 var brutto driftsresultatet på 1,9 mill.

Netto driftsresultat

Netto driftsresultat blir sett på som den viktigste enkeltindikatoren for å vurdere den økonomiske situasjonen i foretaket og viser foretakets økonomiske handlefrihet. Netto driftsresultat viser hvor mye som kan benyttes til finansiering av investeringer eller avsettes til senere bruk etter at foretaket har dekket årets finansutgifter. Det anbefalte nivået for netto driftsresultat som prosent av salgsinntekter bør ligge på minst 1,75 % for å ha en sunn økonomi i kommunesektoren.

Foretakets evne til å dekke finans- og investeringsutgiftene er svak og man må derfor være svært tilbakeholden med investeringer i årene som kommer.

Gjeld og finansutgifter

Gjeldsgraden viser hvor mye lånegjeld foretaket har i forhold til inntekter. Dersom et kommunalt foretak har høy gjeld, fører dette til høye årlige utgifter til renter og avdrag i lang tid framover. Det blir dermed mindre penger til ordinær drift og fremtidige investeringer. Anbefalt nivå på gjeldsgraden for kommunesektoren er 80 %. Gjeldsgraden ligger nå på ca. 1000 %. Hovedgrunnen til dette er betydelige investeringer i de siste årene som har ført til økning i langsiktig lånegjeld med nesten 300 %, fra kr 46 mill. i 2016 til KR 135 mill. i 2022.

Foretakets lånegjeld ved utgangen av 2022 var kr 135 mill. 2022 er med det blitt det året siden 2016 med laveste investeringsnivå. I 2023 er det ikke investert noe og en sikter mot å ha høy terskel for

investeringer i årene som kommer da det å få gjelden ned er svært viktig. Ikke minst er dette viktig når rentenivået har krøpet markant oppover.

Ca 2/3 av lånebeløpet er i KLP og ca 1/3 i Kommunalbanken. Av dette er ca ¼ på flytende rente og ¾ på fast rente. I tillegg skylder foretaket kommunen kr 3 mill. i likviditetslån som forfalt i oktober 2021 jf. kommunestyret sak 68/20 og 3 års rentefritt lån på KR 2,35 mill. for inndekning av merforbruk fra 2018 jf. kommunestyret sak 102/20.

Investeringsutgifter

Siden 2016 til 2022 har foretaket investert ca. NOK 174 millioner. Det er ikke investert og tatt opp ny gjeld i 2023 og slik planlegges det for hele økonomiplanperioden 2024-2027.

Disposisjonsfond, likviditet osv.

Foretaket har ingen reserver i form av disposisjonsfond utover en fordring hos Berlevåg Bunkers AS på kr 1,8 mill. Berlevåg Bunkers AS. Det selskapet skal nå likvideres og driften flyttes over i havneforetaket.

Budsjett 2024-2027

De overordnede målene og handlingsplanen for Berlevåg Havn KF er diskutert i begynnelsen av rapporten. Økonomistyringen må være i fokus og det skal økes forutsigbarhet og gjennomsiktighet ved forbedring av økonomiske rutiner og formidling av informasjon. Følgende er spesifikke mål og premisser for planperioden.

Målsettinger og premisser:

	2024	2025	2026	2027
Fokus på økonomistyring i drifta	X	X	X	X
Delta aktivt i utviklingen av industriparken	X	X	X	X

Driftsbudsjett:

Berlevåg Havn KF er en del av Berlevåg Kommune som konsern (juridisk enhet). Dette innebærer at økonomibestemmelser i kommuneloven gjelder også for foretaket. Økonomibestemmelsene i kommuneloven bygger på prinsippet om at løpende utgifter skal finansieres av løpende inntekter. Hensynet bak denne grensedragningen er at foretaket ikke skal legge seg på et høyere aktivitetsnivå i den løpende driften enn det som kan finansieres av løpende inntekter. Det vil si at sum driftsutgifter bør være lavere enn sum driftsinntekter slik at foretaket får et positivt driftsresultat.

Økonomiplanen skal omfatte hele foretakets virksomhet og gi en realistisk oversikt over sannsynlige inntekter, forventede utgifter og prioriterte oppgaver i perioden.

Budsjettallene viser at Berlevåg Havn KF ikke har evne til å dekke sine utgifter med løpende inntekter i planperioden. Basert på forutsetningen om at lånene til kommunen fortsatt utsettes, legges det frem et budsjettforslag som har et netto driftsresultat ute av balanse i planperioden. Det betyr både at det ikke planlegges med netto avsetninger til disposisjonsfond og at eier må skyte til gapet mellom balanse og merforbruk. Det er derfor avgjørende for havna at en reduserer driftsutgifter der det er mulig og øker inntekt der det er mulig.

Økonomisk oversikt drift etter budsjett- og regnskapsforskriften § 5-6	Regnskap	Budsjett	Budsjett	Budsjett	Budsjett	Budsjett
	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Overføringer og tilskudd fra andre	-2 377 758	-2 609 000	-1 103 000	-835 000	-197 000	-197 000
Salgs- og leieinntekter	-12 531 582	-12 782 000	-13 507 000	-13 507 000	-13 507 000	-13 507 000
Sum driftsinntekter	-14 909 340	-15 391 000	-14 610 000	-14 342 000	-13 704 000	-13 704 000
Lønnsutgifter	3 733 138	2 941 000	2 938 000	2 938 000	2 938 000	2 938 000
Sosiale utgifter	330 430	284 000	486 000	486 000	486 000	486 000
Kjøp av varer og tjenester	3 720 751	3 069 000	3 151 000	3 151 000	3 151 000	3 151 000
Overføringer og tilskudd til andre	53 997					
Avskrivninger	4 836 542					
Sum driftsutgifter	12 674 858	6 294 000	6 575 000	6 575 000	6 575 000	6 575 000
Brutto driftsresultat	-2 234 482	-9 097 000	-8 035 000	-7 767 000	-7 129 000	-7 129 000
Renteinntekter	-118 170	-20 000	-120 000	-120 000	-120 000	-120 000
Utbytter	-8 067	-7 000	-7 000	-7 000	-7 000	-7 000
Renteutgifter	2 045 083	4 376 000	5 574 000	5 140 000	4 770 000	4 598 000
Avdrag på lån	4 563 316	4 748 000	4 262 000	4 687 000	4 324 000	4 324 000
Netto finansutgifter	6 482 162	9 097 000	9 709 000	9 700 000	8 967 000	8 795 000
Motpost avskrivninger	-4 836 542					
Netto driftsresultat	-588 863	0	1 674 000	1 933 000	1 838 000	1 666 000
Disponering eller dekning av netto driftsresultat						
Overføring til investering						
Avsetninger til bundne driftsfond						
Bruk av bundne driftsfond						
Avsetninger til disposisjonsfond		8 000				
Bruk av disposisjonsfond						
Dekning av tidligere års merforbruk	588 863					
Sum disponeringer eller dekning av netto driftsresultat	588 863	8 000	0	0	0	0
Fremført til inndekning i senere år (merforbruk)	0	8 000	1 674 000	1 933 000	1 838 000	1 666 000

Tiltaksliste : Havnestyrets budsjettforslag 8. desember

Rapportnavn : Tiltaksliste

Havnestyrets budsjettforslag 8. desember	2024	2025	2026	2027
Avdragsutsettelse (014)	-486 250	0	0	0
Avvikling av Schenker-avtale (012)	60 000	60 000	60 000	60 000
Fjerne (Vakant) økonomimedarbeider (015)	-312 700	-312 700	-312 700	-312 700
Innsparing medarbeider bunkers (011)	-70 800	-70 800	-70 800	-70 800
Nytt kaileie-regime (009)	-650 000	-650 000	-650 000	-650 000
Nytt utleieprodukt - garasje for tankbrannbil (016)	-75 000	-75 000	-75 000	-75 000
Redusere post for salg av tjenester til private (007)	75 000	75 000	75 000	75 000
Øke inntekt på bunkers (010)	-250 000	-250 000	-250 000	-250 000
Øke tillegg hjullaster på ØFAS (013)	-60 000	-60 000	-60 000	-60 000
Øke leie i flytebryggeanlegg (008)	-150 000	-150 000	-150 000	-150 000

Lønn

Det er budsjettert med 5,13 faste årsverk (men der 50 % stilling som økonomikonsulent holdes vakant). I tillegg er det budsjettert med lønn til renholder. Lønnsveksten fra 2023 til 2024 følger kommunal- og moderniseringsdepartementets anslag. Det er derfor lagt inn en lønnsvekst på 4,9% i 2024.

Kjøp av varer og tjenester

Det er budsjettert med ca. KR 2,5 mill. til kjøp av varer og tjenester i daglig drift. Hovedkostnadene er frakt, strøm og vedlikehold og budsjettall står på kr 1 000 000, kr 564 000 og kr 170 000. Det er forventet noe økning i driftskostnader i budsjettperiode sammenliknet med budsjett 2023 da det har vært høy prisstigning gjennom 2023. I tillegg er det lagt inn kjøp av tjenester fra KomRev Nord med kr 125 000, og fra Berlevåg Kommune (økonomiavdelingen) med kr 50 000.

Finansutgifter

Den sterke gjeldsveksten betyr at foretaket er sårbart for framtidige økninger i rentenivået. Foretaket har tidligere hatt stor hjelp i at renteutgiftene har vært historisk lave. Styringsrenten har fortsatt å øke vesentlig gjennom 2023 og det forventes at renteutgifter, særlig på lån med flytende rente vil gi foretaket store kostnadsøkninger i de neste årene. En stor del av lånene er sikret med fastrente, men disse går etter hvert over til flytende rente og når det skjer vil rentekostnaden kjønnnes.

Etter dette budsjetteres det med 5,57 mill i rentekostnad og 4,23 mill i avdrag for 2024.

Avdragsbetalingen er i budsjettet for første gang redusert med avdragsutsettelse ned mot nivået for såkalte minimumsavdrag etter bestemmelsen i kommuneloven § 14-18 første ledd.

Litt ut i planperioden vil to lån være nedbetalt og dette kan øke handlingsrommet noe, men en har ikke funnet det riktig å omsette denne handlefriheten i konkrete budsjetteringsgrep nå fordi det fortsatt er så mye usikkerhet både innenlands og internasjonalt med krig i Europa, dyrtid og inflasjon. Det tas derfor sikte på å revidere opp disse størrelser bedre når dette viser seg mer klart.

Investeringsbudsjett:

Rapportnavn : Bevilgningsoversikt investering jf. §5-5 første ledd

Beskrivelse	Regnskap 2022	Budsjett 2023	Budsjett 2024	Budsjett 2025	Budsjett 2026	Budsjett 2027
Berlevåg havn kf						
Investeringer i varige driftsmidler	0	0	0	0	0	0
Tilskudd til andres investeringer	0	0	0	0	0	0
Investeringer i aksjer og andeler i selskaper	0	0	0	0	0	0
Utlån av egne midler	0	0	0	0	0	0
Avdrag på lån	0	0	0	0	0	0
SUM INVESTERINGSUTGIFTER	0	0	0	0	0	0
Kompensasjon for merverdiavgift	0	0	0	0	0	0
Tilskudd fra andre	0	0	0	0	0	0
Salg av varige driftsmidler	0	0	0	0	0	0
Salg av finansielle anleggsmidler	0	0	0	0	0	0
Utdeling fra selskaper	0	0	0	0	0	0
Mottatte avdrag på utlån av egne midler	0	0	0	0	0	0
Bruk av lån	0	0	0	0	0	0
SUM INVESTERINGSINNTEKTER	0	0	0	0	0	0
Videreutlån	0	0	0	0	0	0
Bruk av lån til videreutlån	0	0	0	0	0	0
Avdrag på lån til videreutlån	0	0	0	0	0	0
Mottatte avdrag på videreutlån	0	0	0	0	0	0
NETTO UTGIFTER VIDEREUTLÅN	0	0	0	0	0	0
Overføring fra drift	0	0	0	0	0	0
Avsetninger til bundne investeringsfond	0	0	0	0	0	0
Bruk av bundne investeringsfond	0	0	0	0	0	0
Avsetninger til ubundet investeringsfond	0	0	0	0	0	0
Bruk av ubundet investeringsfond	0	0	0	0	0	0
Dekning av tidligere års udekket beløp	0	0	0	0	0	0
Sum overføring fra drift og netto avsetninger	0	0	0	0	0	0

Berlevåg Havn KF har ikke planlagt noen nye investeringer i planperioden.

Utvikling - gjeld og finansutgifter

Gjeldsgraden er i 2023 på ca. 1000 %. Det er i dette budsjettet lagt til grunn vesentlige tiltak for å skaffe balanse i økonomien. Et kraftig utvidet salg av tjenester og ingen investeringer. Videre er det viktig å holde kontroll på inntekter og utgifter. Alle tiltak må være strengt vurdert og vedlikeholdet utsettes så langt det er forsvarlig.

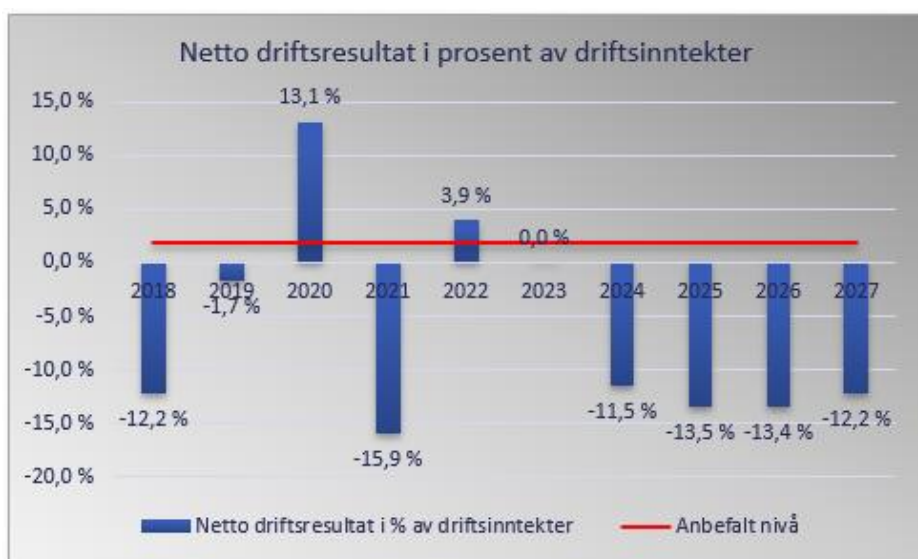
Utvikling - netto driftsresultat

Anbefalt nivå over tid er at netto driftsresultat bør være på 1,75 % eller høyere for at foretaket skal sitte igjen med tilstrekkelige midler til investeringer og ha en sunn økonomi på sikt. I foretakets budsjettforslag ligger resultatgraden under handlingsregelen i hele planperioden.

I hele perioden er netto driftsresultatet budsjettert med merforbruk. Dette er da betydelig lavere enn anbefalt nivå på minst 1,75%. Låneporteføljen vil når avdragskapasiteten og handlingsrom finnes dreies over til de lån med høyest rente.

Foretakets disposisjonsfond planlegges for denne planperioden å være uten avsetninger. Slik det er nevnt ligger det likevel flere usikkerheter og antatt framtidig valgfrihet i siste del av perioden som en forventer kan gi grunn for avsetningsmuligheter likevel kan finnes.

Berlevåg Havn KF har ikke planlagt noen nye investeringer i planperioden.



Detaljbudsjett per ansvar:

Bevilgningsoversikt drift A (KF/IKS) budsjett- og regnskapsforskriften § 5-4, 2. ledd	Regnskap 2022	Budsjett 2023	Budsjett 2024	Budsjett 2025	Budsjett 2026	Budsjett 2027
1000 - Berlevåg Havn	-3 727 966	-4 457 000	-3 395 000	-3 127 000	-2 489 000	-2 489 000
1020 - Renovasjon	-13 496	-13 000	-13 000	-13 000	-13 000	-13 000
1030 - Landstrøm	-362 100	-374 000	-374 000	-374 000	-374 000	-374 000
1040 - Kjøp og videresalg av varer	-17 600	10 000	10 000	10 000	10 000	10 000
1050 - Pumpehus	157 844					
1060 - Transport	-661 632	-1 039 000	-1 039 000	-1 039 000	-1 039 000	-1 039 000
1075 - Utleiebygg	-2 446 076	-3 224 000	-3 224 000	-3 224 000	-3 224 000	-3 224 000
	-7 071 026	-9 097 000	-8 035 000	-7 767 000	-7 129 000	-7 129 000

Andre pliktige oversikter etter kommuneloven

Bevilgningsoversikt drift A (KF/IKS) etter budsjett- og regnskapsforskriften § 5-4	Regnskap 2021	Budsjett 2022	Budsjett 2023	Budsjett 2024	Budsjett 2025	Budsjett 2026
Sum bevilgninger drift, netto	-3 384 000	-6 549 000	-8 597 000	-8 281 000	-8 458 000	-7 661 000
Avskrivninger	4 573 000					
Sum netto driftsutgifter	1 189 000	-6 549 000	-8 597 000	-8 281 000	-8 458 000	-7 661 000
Brutto driftsresultat	1 189 000	-6 549 000	-8 597 000	-8 281 000	-8 458 000	-7 661 000
Renteinntekter	-32 000	-20 000	-20 000	-20 000	-20 000	-20 000
Utbytter	-6 000	-7 000	-7 000	-7 000	-7 000	-7 000
Renteutgifter	1 495 000	2 100 000	4 226 000	3 910 000	3 798 000	3 364 000
Avdrag på lån	4 186 000	4 468 000	4 398 000	4 398 000	4 687 000	4 324 000
Netto finansutgifter	5 643 000	6 541 000	8 597 000	8 281 000	8 458 000	7 661 000
Motpost avskrivninger	-4 573 000					
Netto driftsresultat	2 259 000	-8 000	0	0	0	0
Disponering eller dekning av netto driftsresultat						
Overføring til investering		3 000				
Avsetninger til bundne driftsfond						
Bruk av bundne driftsfond						
Avsetninger til disposisjonsfond		8 000				
Bruk av disposisjonsfond		-365 000				
Dekning av tidligere års merforbruk						
Sum disponeringer eller dekning av netto driftsresultat	-362 000	8 000	0	0	0	0
Fremført til inndekning i senere år (merforbruk).	1 897 000	0	0	0	0	0

SAKSPROTOKOLL

Arkivsak-dok. 23/00568
Arkivkode
Saksbehandler Arnfinn Bønå

Behandlet av	Møtedato	Saknr
1 Havnestyret	29.02.2024	1/24
2 Kommunestyret		

Budsjett og økonomiplan 2024 - 2027 - Berlevåg havn KF

Havnestyret har behandlet saken i møte 29.02.2024 sak 1/24

Møtebehandling

Kommunestyret gjorde ved sin budsjettbehandling vedtak om å be havnestyret se om det finnes andre muligheter for å få budsjettet 2024 i balanse.

Styret har ikke kunnet finne slik mulighet og situasjonen er forverret ved at den leietakeren som man hadde budsjettet leieinntekt på i krabbemottaket kastet kortene og unnlot å inngå avtale. Dette forverrer budsjettet med 1 153 000,- og gjør at ny underdekning har gått fra å være 1 674 199 til å bli 2 827 199,-. Berlevåg Havn står uten leieinntekt på krabbemottaket. Det samme gjelder brakkerigg.

Styret vil påpeke at det er gjeldsbyrde og løpende drift knytta til de to objektene brakkerigg og krabbemottak som gjør havneforetaket ute av stand til å levere budsjettforslag i balanse.

Styret har fått forslag fra rådmann om tiltak som en vil se nærmere på. Dette gjelder at havna skal ta kutt på linje med det kommunen gjør, det vil si holde stillinger vakante og om det er mulig å ha en felles pool med arbeidstakere som dekker opp ved sykdom. Videre om det er mulig å lage en avtale om uttak av arbeidstid i stedet for overtid og om turnus kan vris til å speile at behovet for vedlikehold som snømåking er større om vinteren.

For tida har kommunen vannvogna parkert i krabbemottaket. Rådmannen ønsker med bakgrunn i pålegg fra Arbeidstilsynet vurdert om det kan lages en avtale om midlertidig disposisjon av krabbemottaket til brann og driftsavdeling. En vanlig leieavtale er ikke mulig da kommunen ikke har midler for slikt, men styret er positive til dette og ber administrasjonen utarbeide et utkast som inkluderer at dette dekker driftsutgifter og ansvar for å ha løpende tilsyn og vedlikehold.

Det vedlagte forslaget til økonomiplan 2024-2027 fastsettes som det fremgår av eget dokument. Økonomiplan 2024-2027 gir rammer for drift og investeringer i årsbudsjett 2024.

Budsjett og økonomiplan 2024-2027 vedtas med de mål og premisser for havnas tjenesteproduksjon som fremgår av budsjettdokumentet. Havnesjefen får fullmakt til å innarbeide de økonomiske konsekvensene av det vedtatte årsbudsjettet i økonomiplanen.

Følgende spesifikke tiltak ligger i tallmaterialet: For å kunne vedta forslag til driftsbudsjett må det være balanse i budsjettet. Budsjettforslaget er gjort opp med en underdekning på kr 2 827 199,- og en ber eieren Berlevåg Kommune skyte til dette beløpet da det ellers er umulig for Berlevåg Havn KF å oppnå budsjettmessig balanse.

Dette skyldes i det vesentlige to forhold.

Renteutviklingen på lån er meget stor. Foretaket har en høy gjeld og rentekostnaden er firedoblet fra ca 1 million i 2022 til forventet kostnad i 2024 på ca 4 millioner. Brakkeriggen kan bli stående uten inntekter i 2024 da det ikke er etterspørsel etter denne type overnatting. Uten leieinntekter har bygget en kostnad i 2024 beregnet til ca 750 000.

Et kommunalt tilskudd på kr 2 827 199,- vil utligne havnebudsjetten til balanse og på den måten oppfylle kommunelovens krav. Havnestyret ber derfor om et tilskudd på 2 827 199,-.

Havnestyret ønsker ikke å gjøre investeringer i 2024.

Votering

Enstemmig vedtatt.

Vedtak

Havnesjefen får fullmakt til å innarbeide de økonomiske konsekvensene av det vedtatte årsbudsjettet i økonomiplanen.

Følgende spesifikke tiltak ligger i tallmaterialet: For å kunne vedta forslag til driftsbudsjett må det være balanse i budsjettet. Budsjettforslaget er gjort opp med en underdekning på kr 2 827 199,- og en ber eieren Berlevåg Kommune skyte til dette beløpet da det ellers er umulig for Berlevåg Havn KF å oppnå budsjettmessig balanse.

Dette skyldes i det vesentlige to forhold.

Renteutviklingen på lån er meget stor. Foretaket har en høy gjeld og rentekostnaden er firedoblet fra ca 1 million i 2022 til forventet kostnad i 2024 på ca 4 millioner. Brakkeriggen kan bli stående uten inntekter i 2024 da det ikke er etterspørsel etter denne type overnatting. Uten leieinntekter har bygget en kostnad i 2024 beregnet til ca 750 000.

Et kommunalt tilskudd på kr 2 827 199,- vil utligne havnebudsjetten til balanse og på den måten oppfylle kommunelovens krav. Havnestyret ber derfor om et tilskudd på 2 827 199,-.

Havnestyret ønsker ikke å gjøre investeringer i 2024.