

# TRAFIKKSIKKERHETSPLAN 2020-2024

TJELDSUND KOMMUNE

|   |    |
|---|----|
| 1. Forord .....   | 3  |
| 2. Sammendrag.....  | 4  |
| 3. Innledning .....   | 4  |
| 3.1 Historikk.....  | 4  |
| 3.2 Organisering av trafikksikkerhetsarbeidet i Tjeldsund kommune.....                    | 4  |
| 3.3. Samarbeidspartnere .....   | 5  |
| 4 Nasjonale og regionale føringer i trafikksikkerhetsarbeidet .....                       | 5  |
| 4.1 Meld. St. 40 (2015-2016) Trafikksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering ..... | 5  |
| 4.2 Nasjonal transportplan .....  | 5  |
| 4.2.1 Barnas Transportplan .....  | 6  |
| 4.3 Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018 – 2021 .....                    | 6  |
| 4.4 Folkehelse og trafikksikkerhet.....   | 6  |
| 4.5 Troms og finnmark fylkeskommune, Handlingsplan for folkehelsearbeid.....              | 7  |
| 4.6 Regional transportplan /Troms og finnmark fylkes trafikksikkerhetsplan. ....          | 7  |
| 4.6 Trafikksikker Kommune .....   | 7  |
| 5. Ulykkessituasjonen / -utviklingen i Tjeldsund kommune .....                            | 7  |
| 5.1 Trafikale utfordringer i kommunen .....   | 8  |
| 6. Mål og strategi for trafikksikkerhetsarbeidet i Tjeldsund kommune .....                | 8  |
| 6.1 Målsetting.....   | 8  |
| 6.2 Strategi .....  | 8  |
| 7. Kommunale tiltak .....   | 9  |
| 7.1 Risikoadferd i trafikken.....   | 9  |
| 7.1.1 Fart.....   | 9  |
| 7.1.2 Rus .....   | 10 |
| 7.1.3 Bilbeltebruk .....  | 10 |
| 7.2 Befolkningsgrupper (barn, ungdom, eldre og funksjonshemmede) .....                    | 10 |
| 7.2.1 Barn.....   | 11 |
| 7.2.2 Ungdom og unge førere .....   | 11 |
| 7.2.3 Eldre trafikanter og trafikanter med funksjonsnedsettelse .....                     | 12 |
| 7.3 Trafikantgrupper/kjøretøygrupper (gående, syklende, mc og moped, tunge kjøretøy)..... | 12 |
| 7.3.1 Innsatsområde, gående og syklende, .....  | 13 |
| 7.3.2 Motorsykkel og moped.....   | 13 |
| 7.4 kjøretøyteknologi .....   | 13 |
| 7.5 Systematisk trafikksikkerhetsarbeid i offentlig og privat sektor .....                | 14 |
| 7.6 Fysiske trafikksikkerhetstiltak.....  | 14 |
| 8. Økonomi .....  | 15 |

|                                  |    |
|----------------------------------|----|
| 9. Evaluering, rullering.....    | 15 |
| Tiltak i Tjeldsund kommune ..... | 16 |

## 1. FORORD

Trafikksikkerhetsarbeidet i Tjeldsund kommune ble i 2019 forankret i fellesnemda for den nye kommunen og i kommunestyret i den nye kommunen. Ansvar for prosessen med å utarbeide en ny trafikksikkerhetsplan for perioden 2020 – 2024 ble lagt til et politisk utvalg bestående av fire politikere fra de ulike delene av kommunen samt et sekretariat underlagt rådmannen. Tradisjonelt har dette ansvaret vært lagt til teknisk avdeling, men fellesnemda og kommunestyret i den nye kommunen så det som viktig å forankre arbeidet politisk, samt hos rådmannen, dette for å synliggjøre at alle kommunens sektorer må ta sin naturlige del av ansvaret. Det er av avgjørende betydning for arbeidet at den enkelte sektorleder sørger for at egne tiltak i planen blir gjennomført.

Tjeldsund kommune har vedtatt at folkehelseperspektivet skal ligge til grunn i alle kommunale planer. Kommunen har ansvaret for det holdningsskapende arbeidet samt ansvar for investeringer, drift og vedlikehold av det kommunale vegnettet. Troms og Finnmark fylkeskommune har ansvar for trafikksikkerhetstiltak på og langs fylkesveiene. Statens vegvesen har ansvar for trafikksikkerhetstiltak på og langs E 10. Vegeierne har et spesifikt ansvar for trafikksikkerhetstiltak.

I henhold til folkehelseloven og plan- og bygningsloven har kommunen et generelt ansvar for å forebygge skader og ulykker lokalt. Kommunene har ansvar og virkemidler som kan bidra til økt innsats i det lokale trafikksikkerhetsarbeidet. Tjeldsund kommune er en stor arbeidsgiver og kjøper av transporttjenester. I tillegg er Tjeldsund kommune eier av barnehager og skoler og er i posisjon til å gjøre et viktig holdningsskapende arbeid.

I forhold til fylkesveinettet og E 10 er det viktig at kommunen driver et aktivt påvirkningsarbeid mot stat og fylke, (Nasjonal- og regional transportplan). Videre må kommunen aktivt utnytte mulighetene til å søke trafikksikkerhetsmidler/ekstraordinære midler til disse vegene. Fysiske tiltak, se egen tabell.

Trafikksikkerhet handler om å kunne bevege seg trygt i sitt lokalmiljø, enten man er fotgjenger, syklist eller bilist – barn, ungdom eller voksen. Trafikksikkerhetsplanen 2020 – 2024 vil danne grunnlaget for videreføring av trafikksikkerhetsarbeidet i Tjeldsund kommune.

Kommunestyrets vedtak lyder slik:

1. Det vises til vedlagt Trafikksikkerhetsplan med tiltak.
2. Trafikksikkerhetsplan med tiltak vedtas som veiledende for Tjeldsund kommunes videre trafikksikkerhetsarbeid.
3. Rådmannen bes utrede kostander for de 6 høyest prioriterte tiltakene, med sikt på å søke trafikksikkerhetsmidler med søknadsfrist januar 2021.

## 2. SAMMENDRAG

Denne planen representerer en ny måte å organisere det kommunale trafikksikkerhetsarbeidet på i Tjeldsund kommune. Planen bygger på Trygg Trafikk plan-mal og trafikksikker kommune konseptet. Planen tar utgangspunkt i de nasjonale føringene for trafikksikkerhetsarbeidet. Planen har fokus på de fysiske tiltakene, og handlingsplanen for fysiske tiltak skal årlig rulleres. Planen har i tillegg et økende fokus på forebyggende trafikksikkerhetsarbeid da gjennom Trafikksikker kommune sertifiseringen.

## 3. INNLEDNING

Systematisk arbeid innenfor de ulike kommunale virkeområdene er av avgjørende betydning for å kunne følge planen og nå målet med å effektivere de anbefalte tiltakene.

### 3.1 HISTORIKK

Tjeldsund kommune er en ny juridisk enhet etter sammenslåing av de gamle kommunene Skånland og Tjeldsund. Begge disse kommunene hadde vedtatte trafikksikkerhetsplaner der rulling sto for tur. Skånland var godkjent som trafikksikker kommune. Tjeldsund manglet bare noen få elementer før også de var godkjent. Denne planen er nr. 1 i rekken av trafikksikkerhetsplaner for Tjeldsund kommune.

I Tjeldsund hadde Trafikksikkerhetsutvalget i Nordland bevilget penger til etablering av en sykkel skole i Kongsvik, en av fem i Nordland. Denne er et viktig element i trafikkopplæringen med øving i et trygt miljø.

For å sikre forankring i befolkningen allerede ved oppstart av arbeidet, ble det annonsert at gruppen ønsket innspill, utkastet lå ute på høring i perioden 01.09.20 - 01.11.19. Den politiske gruppa foretok også en befarings på veiene i kommunen, og fikk på bakgrunn av denne god kjennskap til trafikksikkerhets-utfordringene. Innspillene som kom ved starten av arbeidet ligger vedlagt. Kommunestyret legger planen ut til høring, noe som gir ny mulighet til å gi innspill/medvirkning.

Mange av tiltakene i denne planen er en videreføring av nasjonale og fylkeskommunale forventninger til det kommunale trafikksikkerhetsarbeidet; noe som sikrer en rød tråd i arbeidet, fra nasjonalt til kommunalt nivå.

Under utarbeidelsen av Tjeldsunds trafikksikkerhetsplan har samordning med regionale fylkestrafikksikkerhetsplaner blitt vektlagt. Denne strategien vil bli videreført og forsterket, spesielt siden de nasjonale føringene er blitt tydeligere og mer konkrete, bl.a. gjennom Nasjonal transportplan, Stortingsmelding 40 og «Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg».

### 3.2 ORGANISERING AV TRAFIKKSIKKERHETSARBEIDET I TJELDSUND KOMMUNE

Trafikksikkerhetsplanen skal inngå i kommunens planstrategi og rulleres av Kommunestyret hvert 4.år. Status for trafikksikkerhetsarbeidet tas opp som tema i to kommunestyremøter hvert år. Planen og søknadsfrister til ulike instanser følges administrativt opp av Rådmannen. For å skaffe et grunnlag for å gjennomføre tiltak innenfor det kommunale ansvarsområdet, settes det av et årlig beløp i budsjettet. Formannskapet får fullmakt til å disponere midlene innenfor rammene av Trafikksikkerhetsplanen.

### 3.3. SAMARBEIDSPARTNERE

Troms og Finnmark Fylkeskommune, Statens Vegvesen, Kollektivselskap, Politi, Trygg Trafikk og NAF.

## 4 NASJONALE OG REGIONALE FØRINGER I TRAFIKKSIKKERHETSARBEIDET

### 4.1 MELD. ST. 40 (2015-2016) TRAFIKKSIKKERHETSARBEIDET – SAMORDNING OG ORGANISERING

Regjeringen legger til grunn at Norge er verdensledende innen trafikksikkerhet på veg, som følge av målrettet, tverrsektoriell, kunnskapsbasert og langsiktig innsats. Trafikkulykker utgjør likevel et betydelig samfunnsproblem, og omfanget av tapte liv er uakseptabelt. Trafikksikkerhet må derfor fortsatt ha høy prioritet, med nullvisjonen som et av hovedmålene for transportpolitikken.

Det vises til at mange av de enkle og mest effektive trafikksikkerhetstiltakene er tatt i bruk. Med et relativt lavt antall trafikkulykker blir ytterligere reduksjon i antallet drepte og hardt skadde stadig mer krevende og avhengig av økt og felles innsats fra flere offentlige aktører. Hovedinnretningen på meldingen er derfor å belyse tverrsektorielle utfordringer og behov i trafikksikkerhetsarbeidet, og bidra til bedre overordnet forankring og økt samordning av den framtidige innsatsen.

I stortingsmeldingen presenterer regjeringen seks satsningsområder, deriblant:

- Forankring av tverrsektorielt trafikksikkerhetsarbeid på overordnet nivå
- Bedre utnyttelse av tilsyns- og kontrollinnsatsen gjennom styrket tverretattlig samarbeid
- Mer effektiv formidling, enklere tilgang og bedre utnyttelse av kunnskap fra ulykkes undersøkelser
- Retningslinjer for registrering av vegtrafikkulykker og økt utveksling av skade- og ulykkes data

Generelt vil regjeringen videreføre en bred tilnærming i trafikksikkerhetsarbeidet, en målrettet innsats mot de alvorligste ulykkestypene og en målrettet innsats mot risikogrupper. Det trafikantrettede trafikksikkerhetsarbeidet skal vektlegges.

### 4.2 NASJONAL TRANSPORTPLAN

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

Nasjonale mål og hovedområder for innsats

Regjeringen viderefører i Meld. St. 33 (2016-2017) Nasjonal transportplan 2018-2029 nullvisjonen og legger opp til et nytt ambisiøst etappemål om maksimalt 350 drepte og hardt skadde i 2030.

Regjeringen vil i planperioden rette innsatsen mot følgende fem hovedområder:

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

---

#### 4.2.1 BARNAS TRANSPORTPLAN

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

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

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

---

#### 4.3 NASJONAL TILTAKSPLAN FOR TRAFIKKSikkerhet PÅ VEG 2018 – 2021

*Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på veg 2018-2021* er utarbeidet av Statens vegvesen, politiet, HelseDirektoratet, Utdanningsdirektoratet, Trygg Trafikk, fylkeskommunene og syv storbykommuner. I tillegg har en rekke øvrige aktører gitt innspill til planen.

Planen bygger på *Meld. St. 33 (2016-2017) Nasjonal transportplan 2018-2029 (NTP)* og *Meld. St. 40 (2015-2016) Trafiksikkerhetsarbeidet – 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 trafiksikkerhetsarbeidet og de syv storbykommunenes trafiksikkerhetsplaner.

Formålet med tiltaksplanen er å presentere et omforent og bredt spekter av faglig forankrede tiltak, i tillegg til å styrke samarbeidet mellom de sentrale trafiksikkerhetsaktørene. Tiltakene i tiltaksplanen skal sikre at vi har stø kurs mot etappemålet i NTP om maksimalt 350 drepte og hardt skadde i 2030, hvilket innebærer en reduksjon på om lag 60 prosent sammenliknet med gjennomsnittet for perioden 2012-2015.

---

#### 4.4 FOLKEHELSE OG TRAFIKKSikkerhet

Trafikkulykker vurderes som et betydelig folkehelseproblem på tross av en markant reduksjon av antallet alvorlige trafikkulykker siden 1970. Det er spesielt for unge mennesker at trafikkulykker utgjør en viktig årsak til tidlig død, helsetap og redusert livskvalitet. Regjeringen vil i tråd med Meld. ST. 19 (2014 2015)

Folkehelsemeldingen mestring og muligheter, forsterke det tversektorielle samarbeidet for å forebygge ulykker. Det er viktig at kommunen integrerer det ulykkesforebyggende arbeidet generelt, og trafikksikkerhetsarbeidet spesielt i sitt folkehelsearbeid.

---

#### 4.5 TROMS OG FINNMARK FYLKESKOMMUNE, HANDLINGSPLAN FOR FOLKEHELSEARBEID.

Troms og Finnmark Fylkeskommune har startet arbeidet med en felles folkehelseplan for det nye fylket.

---

#### 4.6 REGIONAL TRANSPORTPLAN /TROMS OG FINNMARK FYLKES TRAFIKKSIKKERHETSPLAN.

Troms og Finnmark Fylkeskommune har startet arbeidet med en felles trafikksikkerhetsplan for det nye fylket.

---

#### 4.6 TRAFIKKSIKKER KOMMUNE

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

Kommunen er en viktig aktør i trafikksikkerhetsarbeidet. Som veieier, barnehage- og Skoleeier, arbeidsgiver, kjøper av transporttjenester og ansvarlig for beboernes helse og trivsel, har kommunen et stort ansvar for å forebygge ulykker. Gjennom lover og forskrifter har kommunen plikt til å arbeide systematisk med ulykkesforebyggende arbeid i alle sektorer.

Godt trafikksikkerhetsarbeid gir kommunen bra omdømme, færre skader og fornøyde innbyggere. Å bli godkjent som Trafikksikker Kommune er ingen garanti for fravær av ulykker, men godkjenningene er et kvalitetsstempel for godt, målrettet og helhetlig arbeid med trafikksikkerhet. Skånland kommune ble godkjent som Trafikksikker kommune 06.09.18, og i løpet av høst 2020 vil det settes i gang en re-sertifisering slik at nye Tjeldsund kommune blir sertifisert som Trafikksikker kommune fra 2021.

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

For å ivareta denne helhetstenkingen er det utarbeidet kriterier og sjekklister skal være et verktøy for å kvalitetssikre kommunens trafikksikkerhetsarbeid. Tjeldsund kommune har satt seg som mål å oppfylle alle kriteriene og gjennom en fylkeskommunal godkjenningsordning bli erklært som Trafikksikker kommune innen utgangen av 2020.

## 5. ULYKKESSITUASJONEN / -UTVIKLINGEN I TJELDSUND KOMMUNE

Ulykker og skader i trafikken påfører selvsagt menneskene som rammes store lidelser. De er også svært kostbare for samfunnet. Ulykkeskostnadene beregnet til ca. 24,2 mrd. kr. Helse- og omsorgstjenestene i kommunene må ta mye av regningen. Det lønner seg derfor å forebygge!

I tillegg til de alvorligste trafikkulykkene skjer det også et høyt antall skader på veiene våre som ikke inngår i den offisielle ulykkesstatistikken (fordi de ikke blir rapportert til politiet). Dette gjelder spesielt for eneulykker på sykkel. Fallulykker med fotgjengere regnes ikke som trafikkulykker, og inngår derfor ikke i statistikken.

## 5.1 TRAFIKALE UTFORDRINGER I KOMMUNEN

Sikring av skoleveier er en utfordring i Tjeldsund kommune. Flere av kommunes skoler ligger i dag i tilknytting til hovedveg der det er høy fartsgrense og delvis manglende belysning. Områdene rundt flere av skolene mangler også gang- og sykkelsti, som skaper en utrygg skolevei for barn som ferdes til og fra skolen. Utbygging av gang- og sykkelsti er også viktig sett i et folkehelseperspektiv. Herunder hører også gode venteplasser for av- og påstigning knyttet til kollektivtrafikk.

En annen viktig utfordring er regulering av trafikale forhold ved skoler og barnehager, dette gjelder for eksempel parkering og sone for av- og påstigning. Regulering av trafikale forhold er også påkrevd i kommunesenteret på Evenskjer.

Videre er vedlikehold av vegnettet i kommunen en utfordring for trafikksikkerheten. Manglende brøyting og strøing på vinteren kan bidra til å skape farlige situasjoner i trafikken.

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

### 6.1 MÅLSETTING

Tjeldsund kommune slutter seg til «Nullvisjonen» som beskrevet i Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet og handlingsplan for trafikksikkerhet i Troms og Finnmark.

Visjonen er 0 drepte og 0 skadde i trafikken i Tjeldsund kommune.

Målet er bedre trafikksikkerhet for alle i Tjeldsund kommune.

### 6.2 STRATEGI

I Nasjonal Tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg er det satt opp en rekke tilstandsmål formulert som måltall. For å nå disse målene må det iverksettes tiltak.

Kommunen skal arbeide aktivt for å bidra til at vi oppnår disse tilstandsmålene. Dette gjelder først og fremst på følgende områder:

- Den kommunale trafikksikkerhetsplan er et viktig verktøy for å fremme trafikksikkerheten i kommunen.
- Tjeldsund Kommune godkjent som trafikksikker kommune.
- Kommunale areal- og reguleringsplaner skal ivareta trafikksikkerheten.



- Kommunale areal- og reguleringsplaner skal legges frem for barnas talsperson (Barnerepresentant i plansaker)
- Tjeldsund skal spesielt rette innsats mot 6-åringene i trafikken og gjøre skoleveien sikrest mulig for alle skoleelever. Likeledes gjøre trafikforholdene sikrest mulig i barnehager og skolers umiddelbare nærhet.
- Arbeide målrettet for at flere går og sykler til skolen.
- Alle skoler er godkjent som trafikksikre skoler.
- Alle barnehager er godkjent som trafikksikre barnehager.
- Aktivt holdningsarbeid i hele befolkningen.
- Tjeldsund kommune og anleggseier skal aktivt arbeide for å legge til rette for gode trafikksikkerhetsmessige løsninger i tilknytning til eksisterende idrettsanlegg og friluftsanlegg som til tider genererer stor biltrafikk.

## 7. KOMMUNALE TILTAK

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

### 7.1 RISIKOADFERD I TRAFIKKEN

#### 7.1.1 FART

Nasjonale mål:

|                        |  |                       |                 |
|------------------------|--|-----------------------|-----------------|
| Fart<br>(kapittel 4.2) | Andel av kjøretøyene som overholder fartsgrensene  | 57,2 %<br>(2016)      | 70 %<br>(2022)  |
| Rus<br>(kapittel 4.3)  | Andel av trafikkarbeidet som utføres under påvirkning av alkohol over 0,2 promille           | 0,2 %<br>(2016/2017 ) | 0,1 %<br>(2026) |
|                        | Andel av trafikkarbeidet som utføres under påvirkning av narkotika over straffbarhetsgrensen | 0,6 %<br>(2016/2017 ) | 0,4 %<br>(2026) |

#### Kommunale tiltak:

- Kommunen som arbeidsgiver skal påvirke sine ansatte i tjeneste til å opptre med minst mulig risiko i trafikken.
- Kommunen skal ha utarbeidet retningslinjer for tjenestereiser og forankret denne i alle sektorer. Vedlegg fra AMU – retningslinjer for ansatte TK
- Trafikksikkerhet skal være årlig tema i kommunens arbeidsmiljøutvalg (AMU)
- Kommunen, som kjøper av ulike tjenester, stiller krav til samarbeidspartnere om trafikksikker adferd (transporttjenester og vei og vedlikeholdstjenester) Disse innarbeides i anbudsdokumentene.

- Kommunens ansatte gjennomfører e-læringskurs i Trafikksikkerhet og HMS.
- Utrede økt bruk av fartsreduserende tiltak i veibanen som for eksempel sjikane, opphøyde gangfelt og fartsdumper.

### 7.1.2 RUS

#### Nasjonale mål

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

#### Kommunale tiltak:

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

### 7.1.3 BILBELTEBRUK

#### Nasjonale mål

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

#### Kommunale tiltak:

- Kommunen skal alltid velge busser med 3-punktsbelte ved leie av busser til transport i regi av kommunen.
- Kommunen har, i retningslinjene for tjenestereiser, en forventning om at alle kommunalt ansatte bruker bilbelte ved transport i tjeneste. Dette gjelder bil og buss.
- Helsestasjonenes virksomhet skal ha økt fokus på temaet barn i bil og da spesielt at barna skal sitte sikret bakovervendt i bil til de er 4 år.
- Kommunen gjennom de kommunale barnehagene gjennomfører tiltak for å øke fokus på sikring av barn i bil (materiell/kampanje gjennom Trygg Trafikk)

## 7.2 BEFOLKNINGSGRUPPER (BARN, UNGDOM, ELDRE OG FUNKSJONSHEMMEDE)

---

### 7.2.1 BARN

#### Nasjonale mål

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

#### Kommunale tiltak:

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

---

### 7.2.2 UNGDOM OG UNGE FØRERE

#### Nasjonale tilstandsmål:

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

<sup>A</sup> Reduksjon i perioden 2018-2021 sammenliknet med perioden 2013-2016

#### Kommunale tiltak:

- Kommunen skal sørge for at alle ungdomsskolene har nødvendig kompetanse for å tilby valgfaget trafikk på ungdomstrinnet
- Kommunen skal tilby trafikk grunnkurs som en del av valgfag trafikk.
- Kommunen skal stimulere lag og foreninger til å innarbeide retningslinjer for transport innenfor sin virksomhet (vedlegg trafiksikkerhet på reiser, og kjøring til trening og arrangement anmodning til lag og foreninger.)

---

### 7.2.3 ELDRE TRAFIKANTER OG TRAFIKANTER MED FUNKSJONSNEDESETTELSE

Nasjonale tilstandsmål:

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

<sup>A</sup> Reduksjon i perioden 2018-2021 sammenliknet med perioden 2013-2016

#### Kommunale tiltak

- Kommunen skal legge til grunn universell utforming ved fysisk utforming av veger og gangfelt (og forlengelse av gangfelt) for å ivareta eldre trafikanter og trafikanter med funksjonsnedsettelse
- Kommunen skal stimulere pensjonistforeningene til å integrere tema trafiksikkerhet i sin virksomhet
- Kommunen, gjennom rådet for funksjonshemmede og eldrerådet, gjennomfører opplæringstiltak i Tjeldsund Sykkel- og aktivitetspark i Kongsvik.

### 7.3.1 INNSATSOMRÅDE, GÅENDE OG SYKLENDE,

Nasjonale tilstandsmål:

|                                      |   |   |                |
|--------------------------------------|---|---|----------------|
| Gående og syklende<br>(kapittel 6.2) | Antall km i tilknytning til riksveg og fylkesveg som tilrettelegges spesielt for gående og syklende | Samlet i planperioden:<br>165 km på riksveg<br>(2018-2021) <sup>A</sup><br>230 km på fylkesveg<br>(2018-2021) |                |
|                                      | Andel syklister som bruker sykkelhjelm  | 58,8 %<br>(2017)  | 70 %<br>(2022) |
|                                      | Andel fotgjengere som bruker refleks på belyst veg i mørke  | 40 %<br>(2017)  | 50 %<br>(2022) |

Kommunale tiltak:

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

### 7.3.2 MOTORSYKKELE OG MOPED

|                                       |   |  |                     |
|---------------------------------------|---|--|---------------------|
| Motorsykel og moped<br>(kapittel 6.3) | Risiko for å bli drept eller hardt skadd for MC- og mopedførere per kjørte km |  | - 30 % <sup>B</sup> |
|---------------------------------------|---|--|---------------------|

<sup>B</sup> Reduksjon i perioden 2018-2021 sammenliknet med perioden 2013-2016.

**Kommunale tiltak:**

Se punkt 7.2.2 Ungdom og unge førere

## 7.4 KJØRETØYTEKNOLOGI

Nasjonale tilstandsmål:

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

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

#### Kommunale tiltak:

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

### 7.5 SYSTEMATISK TRAFIKKSIKKERHETSARBEID I OFFENTLIG OG PRIVAT SEKTOR

Nasjonale tilstandsmål:

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

#### Kommunale tiltak:

- Kommunen skal være godkjent som Trafikksikker kommune.

### 7.6 FYSISKE TRAFIKKSIKKERHETSTILTAK

Nasjonale tilstandsmål

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

#### Kommunale tiltak:

### 8. ØKONOMI

Trafikksikkerhetstiltakene i denne planen skal innarbeides i økonomiplanen. Tiltak som går over flere år, samt tiltak med oppstart i handlingsplanperioden prioriteres i budsjettet hvert år fra 2020 til og med 2024

Enhetsledere har ansvaret for å innarbeide utgiftene innenfor eget budsjettområde.

### 9. EVALUERING, RULLERING

Enhetslederne rapporterer årlig på tiltak innenfor eget ansvarsområde til Rådmannen. Rådmannen sammenfatter rapportene som legges samlet fram til kommunestyret.

## Tiltak innen opplæring og holdningsskapende arbeid

| Tiltak:   | Pri | Økonomi | Ansvarlig      |
|---|-----|---------|----------------|
| <p>Aktivt holdningsarbeid i hele befolkningen;<br/>Brosjyre trafiksikkerhet; gående, syklende, kjørende, reisende</p> <p>Kommunen godkjent som trafiksikker kommune.<br/>Skysst til Tjeldsund sykkel- og aktivitetspark for barnehager, skoler og institusjoner</p> <p>Alle barnehager godkjent som trafiksikre barnehager;</p> <p>Alle skoler godkjent som trafiksikre skoler</p> <p>Mopedopplæring i samarbeid med politi og trafikkskoler.</p> <p>Utvidet ordning med skoleskysst for elever med særlig farlig skolevei.</p> <p><b>Risikoadferd i trafikken</b></p> <p>Kommunen, som kjøper av ulike tjenester, stiller krav til samarbeidspartnere om trafiksikker adferd (transporttjenester og vei og vedlikeholdstjenester) Disse innarbeides i anbudsdocumentene.<br/>Kommunens ansatte gjennomfører e-læringskurs i Trafiksikkerhet og HMS</p> <p><b>RUS</b></p> <p>Ved kjøp eller leasing av nye biler skal alkoholås innarbeides som en del av anbudsgrunnlaget</p> <p><b>Bilbeltebruk</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kommunen skal alltid velge busser med 3-punktsbelte ved leie av busser til transport i regi av kommunen.</li> <li>• Helsestasjonenes virksomhet skal ha økt fokus på temaet barn i bil og da spesielt at barna skal sitte sikret bakovervendt i bil til de er 4 år.</li> </ul> <p><b>Barn</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Skolene skal sørge for god sykkelopplæring i tråd med Fagfornyelsen i grunn- og videregående skole.</li> <li>• Kommunal veileder for å stimulere lag og foreninger til at alle barn til og fra fritidsaktiviteter sikres best mulig og at voksne som transportører kjører med lavest mulig risiko.</li> </ul> <p><b>UNGDOM og UNGE FØRERE</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kommunen skal sørge for at alle ungdomsskolene har nødvendig kompetanse for å tilby valgfaget trafikk på ungdomstrinnet</li> </ul> |     |         | <b>Rådmann</b> |



|   |  |  |  |
|---|--|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>Kommunen skal tilby trafikkalt grunnkurs som en del av valgfag trafikk.</li> </ul> <p><b>ELDRE TRAFIKKANTER OG TRAFIKKANTER MED FUNKSJONSNEDESETTELSE</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Kommunen skal legge til grunn universell utforming ved fysisk utforming av veger og gangfelt for å ivareta eldre trafikanter og trafikanter med funksjonsnedsettelse</li> <li>Kommunen skal stimulere Rådet for funksjonshemmende og Eldrerådet til å integrere tema trafiksikkerhet</li> </ul> <p><b>Kjøretøyteknologi</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Kommunen skal i anbudsreglementet, ved kjøp / leasing, legge inn krav om alkolås, automatisk nødbrems, feltskiftevarsler og fotgjengervarsler</li> </ul> |  |  |  |
|---|--|--|--|

#### Tiltak på kommunale veier

| Mindre tiltak:  | Pri | Økonomi | Ansvarlig |
|---|-----|---------|-----------|
| Skjærranveien – redusert fartsgrense 30 km/t  | 4   |         |           |
| Revegårdsveien - utkjøring mot FV832 - fotgjengerovergang   | 5   |         |           |
| Ved skoler og barnehager - få på plass merking av gangfelt, på snuplass og område for av-/påstigning (kryssing av vei). Hjertesone. | 1   |         |           |
| Kjønna - utbedring sving i Rundebakken, 150 m nord for Grendehuset.   | 6   |         |           |
| Ballstadveien – permanent adkomst direkte fra veien til busslomme ved E10.  | 2   |         |           |
| Hårvik boligfelt – utbedre/asfaltere adkomst fra Haugbakk-veien til busslomme ved E10.  | 3   |         |           |
| Sandstrand - Bjønnshågen - utkjøring til FV825 stenges for biler.   | 7   |         |           |
|   |     |         |           |
| <b>Større tiltak</b>  |     |         |           |
| Evenskjer sentrum - opprydding av parkeringsforhold/fysisk skille, bedre belysning.   | 1   |         |           |
| Møteplasser Klungnesveien/Kongsvikdalveien  | 2   |         |           |

#### Tiltak på fylkesveger

| Mindre tiltak:  | Pri | Økonomi | Ansvarlig |
|---|-----|---------|-----------|
| Fv 832 – Opphøyd fotgjengerovergang ved Isbadestranda   | 8   |         |           |
| Fv 8240 – Videreføre forkjøringsvei fra Landsholmen til Lasletta  | 1   |         |           |
| Fv 7550 - Etablere bussholdeplass med leskur ved innkjøring til Norges brannskole. Viktig mtp trafiksikkerhet. Må ta høyde for opptil 60 kurselever samtidig. | 4   |         |           |
| Fv 8240 – Ramsund - fotgjengerovergang ved skolen og ved Lundeveien ned mot butikken  | 5   |         |           |

|  |   |  |  |
|--|---|--|--|
| Fv 825 - Rekkverk i Lavika   | 2 |  |  |
| Fv 825 - Tovik – fartsreduserende tiltak forbi lekeplass   | 7 |  |  |
| Fv 7550 - Møteplasser på vei -nedre Fjelldal   | 6 |  |  |
| Fv 7550 - Ny bro over Lonelva  | 3 |  |  |
|  |   |  |  |
| Større tiltak  |   |  |  |
| Fv 825 – busslommer på strekningen Tennevik til Djupvik  | 7 |  |  |
| Fv 825 – kjettingplass på Renså  | 8 |  |  |
| Fv 825 – Renså til Grov - store sprekker, hull, telehiv. Risiko for både sjåførere og myke trafikanter at veiene er så dårlige at tungtransporten kjører på feil side av veien for å unngå dårlig vei, manglende asfalt, groper og hull, sig eller telehiv. Felger, dekk og biler ødelegges. | 6 |  |  |
| Fv 115 - Evenskjer sentrum - opprydding av parkeringsforhold/fysisk skille, bedre belysning, fartsreduserende tiltak   | 1 |  |  |
| Fv 8240 – Ramsund – ny bru med gangareal over Storelva i samhandling med Forsvaret.  | 4 |  |  |
| Fv 8240 – Rambøbakken – utglidning av vei/utbedre jordmasser som ikke er stabile: samhandling med Forsvaret.   | 5 |  |  |
| Fv 825 – Tennevikelva - ny bruløsning med gangareal siden den er smal og trafikkfarlig. Forslag midlertidig tiltak: etablere skilt hvor trafikk fra en side har forkjørsrett.  | 2 |  |  |
| Fv 825 – Tovik – ny bruløsning over Harebakkelva med gangareal. Må ses i sammenheng med grunnutfordringer fra brua til krysset ved Staruphågen.  | 3 |  |  |

#### Tiltak på E10

| Tiltak:  | Pri | Økonomi | Ansvarlig |
|--|-----|---------|-----------|
| E10 - Leskur i busslommene ved R. Jacobsen(begge sider), ved YX Kongsvik, i Ulvik, på Sæter og Hårvik sør. | 5   |         |           |
| E10 - Kongsvik skole - overgang/undergang til YX Kongsvik.   | 2   |         |           |
| E10 - Fotgjengerovergang fra gang- og sykkelsti til Kongsvik Båthavn                                       | 3   |         |           |
| E10 – Kongsvik - fysisk skille mellom veibane og fortau  | 4   |         |           |
| E10 - Belysning Kongsvik skole til Hårvik  | 1   |         |           |

#### Gang/sykkelveier/fortausløsninger - fylkeskommunale veier

| Tiltak:  | Pri | Økonomi | Ansvarlig |
|--|-----|---------|-----------|
| Fv 832 - Skånland skole til X Bøveien                | 2   |         |           |
| Fv 832/8240 - X Bøveien til Elvemokrysset/E10        | 3   |         |           |
| Fv 825 - Sandstrand oppvekstsenter til X Fagerligata | 4   |         |           |

|   |    |                |  |
|---|----|----------------|--|
| Fv 825 - Sandstrand - X Fagerligata til Langeberget   | 11 |                |  |
| Fv 825 - Sandstrand oppvekstsenter til Skjærmarka   | 10 |                |  |
| Fv 825 – Tovik – X Staruphågen til bru over Harebakkelva. Må ses i sammenheng med grunnutfordringer for eksisterende veibane. | 6  |                |  |
| Fv 825 – Tovik - Harebakkelva til X Kirkebakken – asfaltering eksisterende GS-sti (flyttes til veivedlikeholdsplan?)          |    |                |  |
| Fv 825 – Tovik – kryss Kirkebakken til ungdomshuset. Må ses i sammenheng med grunnutfordringer for eksisterende veibane.      | 7  |                |  |
| Fv 825/Fv8290 - Grov skole til X Kirkeveien   | 1  |                |  |
| Fv 825 - Grov skole til Grovfjord MV  | 5  |                |  |
| Fv 825 – Grovfjord MV til Madsvikneset  | 14 |                |  |
| Fv 8290 - Grov - X Kirkeveien til Løvmoen   | 13 |                |  |
| Fv 7550 - Stornakken boligfelt til Fjelldal omsorgssenter   | 9  |                |  |
| Fv 7550 – Fjelldal - Kryss Sjøveien til Kalshågen boligfelt   | 12 |                |  |
| Fv 8240 – Fortau Ramsund skole til Bankbygget (igangsatt vår 2020)  |    | Refusjon søkes |  |
| Fv 8240 – Biscaya og Ramsund – ses i sammenheng med utbedring av veien.   | 8  |                |  |

#### Gang/sykkelveier/fortausløsninger - E10

| Tiltak:   | Pri | Økonomi | Ansvarlig |
|---|-----|---------|-----------|
| E10 - Kongsvik skole til Sæter  | 2   |         |           |
| E10 - Sæter til boligfelt i Hårvik  | 3   |         |           |
| E10 - Gangbro over Kongsvikelva<br>Etablere fotgjengerbru over Kongsvikelva for å binde sammen gang-sykkelvei Staksvoll med gang-sykkelvei Kongsvik | 1   |         |           |
| E10 - Kryss Fv 832 til kryss Steinslandsveien sør   | 4   |         |           |
| E10 – Tjeldsundbrua Hotell til Grovfjordkrysset (Fv825)   | 5   |         |           |

#### Opplæring

| Tiltak:  | Økonomi | Ansvarlig |
|--|---------|-----------|
| Jfr Fagfornyelsen (gjeldene fra 2020) i grunn- og videregående skoler. Erstatte Kunnskapsløftet. |         |           |

#### Brøyting/strøing

| Tiltak:                         | Økonomi | Ansvarlig |
|---------------------------------|---------|-----------|
| Jfr regler for anbudsinnhenting |         |           |

#### Asfaltering

| Tiltak:   | Økonomi | Ansvarlig |
|---|---------|-----------|
| Se egen plan for vedlikehold av kommunale veier |         |           |

**Fartsreduserende tiltak**

| Tiltak:   | Økonomi | Ansvarlig |
|---|---------|-----------|
| Utrede økt bruk av fartsreduserende tiltak i veibanen som for eksempel sjikane, opphøyde gangfelt og fartsdumper. |         |           |

**Belysning**

| Tiltak:   | Økonomi | Ansvarlig |
|---|---------|-----------|
| Se egne retningslinjer for veibelysning i kommunen. |         |           |