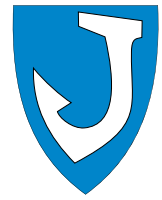


Båtsfjord kommune



Trafikksikkerhetsplan 2023-2026



Dato / revidert	28.10.2022
Versjon	03
Vedtatt	Kommunestyret 15. desember 2022

Kommunestyret vedtar at Trafikksikkerhetsplan for Båtsfjord 2023-2026 legges til grunn for trafikksikkerhetsarbeidet i Båtsfjord kommune. Midler til tiltak i handlingsplanen søkes innarbeidet som investeringstiltak i 2023 og i økonomiplanen for 2024-2026. Endelig investeringsbeslutning vedtas politisk i budsjettprosessen.



Tittel: **Trafikksikkerhetsplan for Båtsfjord kommune 2023-2026**

Oppdragsgiver: Båtsfjord kommune

Oppdragsgivers kontaktperson: Espen Nystad

Oppdragsnummer: 1003264

Oppdragsleder/forfatter: Kjell Morten Haavet, Stian Stendal

Revisjonslogg

Versjon	Dato	Kommentar
V1	27.09.2022	
V2	12.10.2022	Oppdaterte etter behandling i teknisk styre, endret prioritering av handlingsplanen, oppdatert kapittel 5.2
V3	28.10.2022	Oppdaterte etter behandling i KOS. Saksprotokollen var ikke kommet fram til vurdering i arbeidsgruppen og dermed ikke med i behandling i teknisk styre. Endringene: * forslag til TFFK i handlingsplanen: byttet ut oppgradere lysløype med etablere gang og sykkelsti langs FV 891 * punkt 3.2: la til teksten: Kommunen har egen brøyteinstruks gjeldende for kommunalt vegnett. I tillegg ble punkt 5.2: beløp kr 100 000,- ble endret til kr 70 000,- i holdningsskapende tiltak, dette i tråd med selve handlingsplanen. punkt 6: tekst endret til at alle fysiske tiltak skal behandles politisk.

Innhold

1	Innledning	4
2	Nasjonale og regionale føringer	6
3	Beskrivelse av dagens situasjon.....	9
4	Mål og strategi for trafiksikkerhetsarbeidet i Båtsfjord kommune	14
5	Innsatsområder og kommunale tiltak	15
6	Økonomi	17
7	Evaluerings / rullering	17
8	Vedlegg	18

** Alle bilder i rapporten er tatt av Gøran Nilsen, Båtsfjord kommune*

1 Innledning

Visjonen om null drepte og hardt skadde ligger til grunn for 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
- 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 ihht veglova.

Trafikksikkerhetsplan for Båtsfjord kommune 2023-2026 vil danne grunnlaget for en videreføring av kommunens trafikksikkerhetsarbeid.



Figur 1 Håpet (Foto: Gøran Nilsen)

1.1 Historikk

Denne planen er nummer tre i rekken av trafikksikkerhetsplaner for Båtsfjord kommune. Planene har hatt som hovedfunksjon å være et styringsverktøy for et målrettet trafikksikkerhetsarbeid i kommunen.

Den første planen ble utarbeidet for **perioden 2006-2009** og hadde søkelys på både til dels større og kostbare fysiske tiltak og mindre og enkle tiltak med stor effekt; slik som nedsatt hastighet med fartsdemping og holdningsskapende tiltak etc. Denne planen ble ikke fulgt opp med midler i de årlige budsjettene.

Den andre planen gjaldt for perioden **2012-2015**. Den planen ble revidert for å være i henhold til utført Sentrumsutbygging med tilhørende trafikksikkerhetstiltak. I tillegg var mange trafikksikkerhetstiltak i denne planen fokusert mot Fv. 891 på strekningene Skolegata og Fjordvegen. Disse tiltakene ble utført ved bygging av fortau fra Neptunelva og utover mot kryss Fomavegen i 2012 og 2013.

Under utarbeidelsen av Båtsfjord kommunes trafikksikkerhetsplaner har samordning med overordnede planer, spesielt Troms- og Finnmark fylkes trafikksikkerhetsplan, blitt betydelig vektlagt for å sikre en rød tråd i arbeidet fra nasjonalt til lokalt nivå. Denne strategien vil bli videreført og forsterket, spesielt siden de nasjonale føringene er blitt tydeligere og mer konkrete, bl.a. gjennom Nasjonal transportplan 2022-2033, Stortingsmelding 40 og «Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg» 2022-2025.



Figur 2 Statoilkrysset (Foto: Gøran Nilsen)

1.2 Organisering av trafikksikkerhetsarbeidet i Båtsfjord kommune

Trafikksikkerhetsarbeidet i Båtsfjord kommune er forankret hos rådmannen, og ansvaret for prosessen med å utarbeide en ny trafikksikkerhetsplan for perioden 2023 – 2026 er tillagt til enheten MUNT (Miljø, utvikling, næring og teknikk). Kommunestyret er oppdragsgiver og formannskapet er styringsgruppe.

Tradisjonelt har dette ansvaret vært lagt til teknisk avdeling, men kommunen ser det som viktig å forankre arbeidet hos rådmannen v/ Trond Henriksen 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.

2 Nasjonale og regionale føringer

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

- FNs bærekraftsmål
- 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

2.1 FNs bærekraftsmål

FNs bærekraftsmål 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 2020 halvere antall dødsfall og skader i verden forårsaket av trafikkulykker.
- 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 [...].
- 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 [...] med særlig vekt på behovene til [...] barn [...]. m
- 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 [...].

2.2 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 inn-sats mot de alvorligste ulykkestypene og en målrettet innsats mot risikogrupper. Det trafikantrrettede trafikksikkerhetsarbeidet skal vektlegges.

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

Det overordnede målet for Nasjonal transportplan 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.

Etappemål 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

2.3.1 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.

2.4 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 syv storbykommuner. I tillegg har en rekke øvrige aktører gitt innspill til planen.

Planen bygger på Meld. St. 20 (2020-2021) Nasjonal transportplan 2022-2033 (NTP) og Meld. St. 40 (2015-2016) Trafikksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering. Ambisjonsnivå og prioriteringer i tiltaksplanen er i samsvar med Statens vegvesens handlingsprogram 2018-2023 (2029), Strategiplan for polititjeneste på veg 2016-2019, Trygg Trafikk strategi 2018-2025, fylkeskommunenes planer for prioritering innenfor trafikksikkerhetsarbeidet og de syv 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.

2.5 Regional transportplan / fylkets trafikksikkerhetsplan

Regional Transportplan 2018 – 2029, og den siste tre-årige handlingsplanen for Finnmark fylkeskommune (2015-2018) sammen med nasjonal statistikk og tiltaksplaner er gitt plass i denne trafikksikkerhetsplanen, da disse vil utgjøre referanser for de lokale tiltakene. Finnmark fylkeskommune har vedtatt følgende handlingsplaner:

- Handlingsplan for kollektivtransport.
- Handlingsplan for fylkesveier.
- Handlingsplan for trafikksikkerhet 2015-2018.

Med handlingsplanen følger en tiltaksplan og årshjul for perioden 2015-18 som vedlegg. Denne tiltaksplanen gir ikke tiltaksbeskrivelser utover nasjonal tiltaksplan. Om trafikksikkerhetsmidler er kriteriene for bruk av midlene at:

- de skal nyttes til spesielle trafikksikkerhetstiltak og til oppfølging av gjeldende trafikksikkerhetsplan.
- I spesielle tilfeller kan det gis planleggingstilskudd til fysiske tiltak, men begrenset oppad til 5 % av beregnede bygge kostnader. Fysiske tiltak krever som hovedregel minimum 20 % egenfinansiering.
- Tilskudd til pedagogiske tiltak kan gis med 100 % dekning av beregnede kostnader, eller inngå som delfinansiering sammen med andre tilskuddsordninger.

I planperioden vil det prøves ut transportfrie skolevegsoner ved noen skoler i Finnmark, der målet er å få alle barn til å gå et stykke av skoleveien. Det skal etableres hensiktsmessige stoppesteder eller «droppsoner» for skolebussene og for foreldre som kjører barna til skolen.

2.6 Folkehelse og trafikksikkerhet - regional folkehelseplan

Til tross for en markant reduksjon av antallet alvorlige trafikkuulykker siden 1970 vurderes trafikkuulykker som et betydelig folkehelseproblem. Det er spesielt for unge mennesker at trafikkuulykker 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 tverrsektorielle 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.

2.7 Trafikksikker kommune

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 kommunedirektør.
- Kommunen har innarbeidet trafikksikkerhet i HMS/internkontrollsystemet som inneholder regler for reiser og transport i kommunens regi, og ved kjøp av transporttjenester.
- Kommunen har oppdatert oversikt over trafikkuulykker i kommunen
- Kommunen har en trafikksikkerhetsplan.
- Kommunen har oppfylt kriteriene for den enkelte sektor (oppvekst, kultur, helse, teknisk, plan, HR).

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

3 Beskrivelse av dagens situasjon

3.1 Lokale forhold

Båtsfjord kommune har pr 1. kvartal 2022 registrert 2 165 innbyggere fordelt på 1 434 km². All bosetning og administrasjon i kommunen er samlet i det store fiskeværret innerst i den 13 km lange Båtsfjorden. Kommunen ligger på nordsiden av Varangerhalvøya og grenser mot kommunene Vardø, Vadsø, Berlevåg og Tana.

Det er 2 barnehager, 1 barneskole og 1 ungdomsskole i kommunen, hvor samtlige ligger i Båtsfjord tettsted. Det jobbes for tiden med et prosjekt for å samlokalisere skolene. I tillegg ligger det en videregående skole i Båtsfjord i nærheten av Havneparken.



Figur 3 Fjordkrysset (Foto: Gøran Nilsen)

3.2 Oversikt over vegnettet

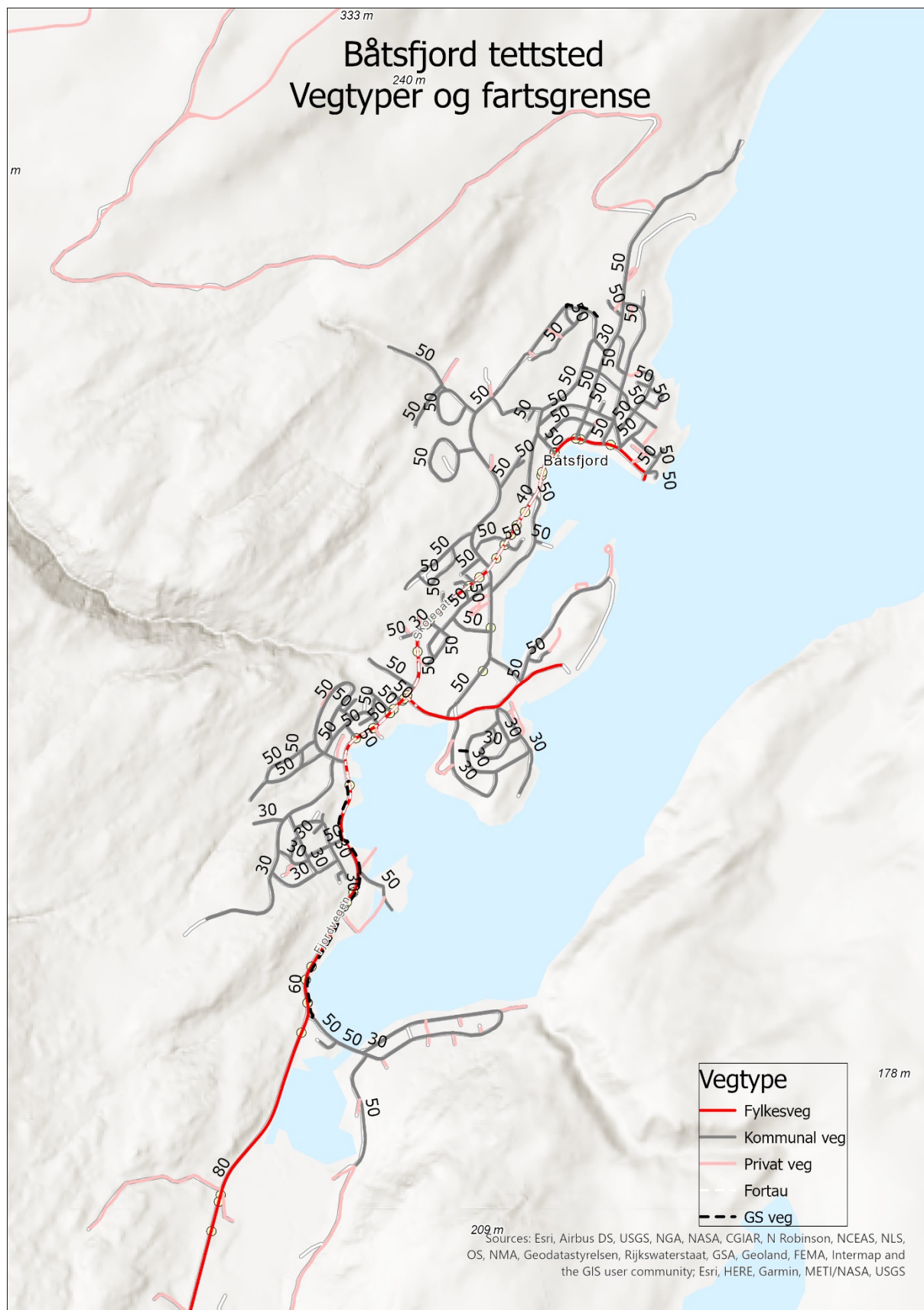
I Båtsfjord kommune er det rett over 100 km med offentlig veg, samt i overkant av 60 km med privat veg i hovedsak lokalisert i Båtsfjord tettsted. Det er kommunens ansvar å anlegge og vedlikeholde kommunale veier, og evt. gang- og sykkelveier langs disse. Det er Fylkeskommunens ansvar å anlegge og vedlikeholde fylkesveier, men kommunens ansvar å anlegge og vedlikeholde gang- og sykkelveier langs fylkesveiene. Kommunen har egen brøyteinstruks gjeldende for kommunalt vegnett.

Veistandarden i kommunen er varierende. Det vil alltid være punkter og strekninger der en kunne ha ønsket seg bedre løsninger. I prioriteringene i denne planen er det i all hovedsak pekt på tiltak for å sikre myke trafikanter i biltrafikken.

Tabellen nedenfor viser hvor mange kilometer Båtsfjord har av offentlig vei, hhv. fylkesveier (Fv.), kommunale veier (Kv.) og gang- og sykkelveier (GSv.).

Tabell 1: Oversikt over vegnettet i Båtsfjord

Offentlige veiger	Kjørevei	GSV	Fortau
Fylkesvei (Fv.)	45,4 km	1,09 km	2,54 km
Kommunal vei (Kv)	60,3 km	0,15 km	0 km



Figur 4 Kart over vegtyper og fartsgrense

3.3 Trafikale utfordringer

Båtsfjord kommune kjennetegnes ved forholdsvis høy befolkningstetthet, med ett stort senter hvor om lag all befolkning er samlet. Dette betyr relativt stor trafikk tetthet i Sentrum og med påfølgende mulighet for trafikkulykker.

Det er en del hyttebebyggelse i Syltefjord og på Båtsfjordfjellet med stor utfart til disse områdene særlig i helgene. Om vinteren er det stor aktivitet med snøscooter til de respektive hytteområdene. Parkering av personbil med henger og aktivitet med på- og avlasting av scooter på fjellet vinterstid må sees på som et mulig ulykkesområde.

De største utfordringene for driften av det offentlige vegnettet i Båtsfjord, sett opp imot trafiksikkerhet, er det arbeidet som utføres med snøbrøyting og rydding av snø vinterstid. Ofte er det dårlig sikt når brøyting og snørydding skjer. Dette kan igjen skape uoversiktlige og farlige situasjoner både for de som ferdes ute i trafikken og for mannskaper som utfører brøyte-/snøryddingstjenesten.

3.4 Ulykkesituasjonen i Båtsfjord kommune

I dette kapitlet presenteres statistikk og analyser av trafikkulykker med personskaide i Båtsfjord kommune i perioden 2000-2022. Tallene er hentet ut fra tilgjengelig ulykkesstatistikk hos Norsk vegdatabank (NVDB).

3.4.1 Analyse av trafikkulykker

Det er registrert 20 trafikkulykker i Båtsfjord kommune fra 2000 - 2022. 14 av disse er registrert i Båtsfjord tettsted som vil analyseres videre i dette kapittelet. Tabellen nedenfor viser alle registrerte trafikkulykker i Båtsfjord tettsted i samme periode. Se figur 6 for lokalisering av disse.



Figur 5 Skolekrysset (Foto: Gøran Nilsen)

Nr	Dato	Ulykke	beskrivelse	kode	Fotgjenger involvert	Syklist involvert
1	20081028	Kryssende kjøreretning	Ulykke ved kryssende kjøreretning uten avsvingning	Uhell med uklart forløp ved kryssende kj.retn uten at noen kj.tøy svinger av		
2	20181120	Motsatt kjøreretning	Ulykke ved møting	Møting i kurve		
3	20070830	Kryssende kjøreretning	Ulykke ved kryssende kjøreretning hvor kjøretøy foretar avsvingning	Ulykke med uklart forløp ved kryssende kj.retn hvor ett el. begge kj.tøy svinger av		X
4	20101214	Fotgjenger/akende	Fotgjenger langs vegen eller i kjørebahen	Fotgjenger gikk på vegens venstre side	X	
5	20000430	Utforkjøring	Enslig kjøretøy kjørte utfor vegen	Ulykke med uklart forløp hvor enslig kjøretøy kjørte utfor vegen		
6	20020102	Andre ulykker	Andre ulykker (parkering o.l)	Ulykke med dyr innblandet		
7	20060327	Fotgjenger/akende	Fotgjenger langs vegen eller i kjørebahen	Fotgjenger gikk på vegens venstre side	X	
8	20140807	Kryssende kjøreretning	Ulykke ved kryssende kjøreretning hvor kjøretøy foretar avsvingning	Venstresving foran kjørende i motsatt retning		
9	20041008	Fotgjenger/akende	Fotgjenger langs vegen eller i kjørebahen	Fotgjenger gikk på vegens venstre side	X	
10	20061020	Fotgjenger/akende	Fotgjenger langs vegen eller i kjørebahen	Fotgjenger gikk på vegens venstre side	X	
11	20040629	Samme kjøreretning	Ulykke mellom kjøretøy med samme kjøreretning	Forbikjøring		X
12	20080327	Fotgjenger/akende	Fotgjenger langs vegen eller i kjørebahen	Fotgjenger gikk langs vegen og ble påkjørt av ryggende kjøretøy	X	
13	20090810	Kryssende kjøreretning	Ulykke ved kryssende kjøreretning uten avsvingning	Kryssende kjøreretninger (uten avsvingning)		
14	20150702	Motsatt kjøreretning	Ulykke ved møting	Ulykke med uklart forløp ved møting		X

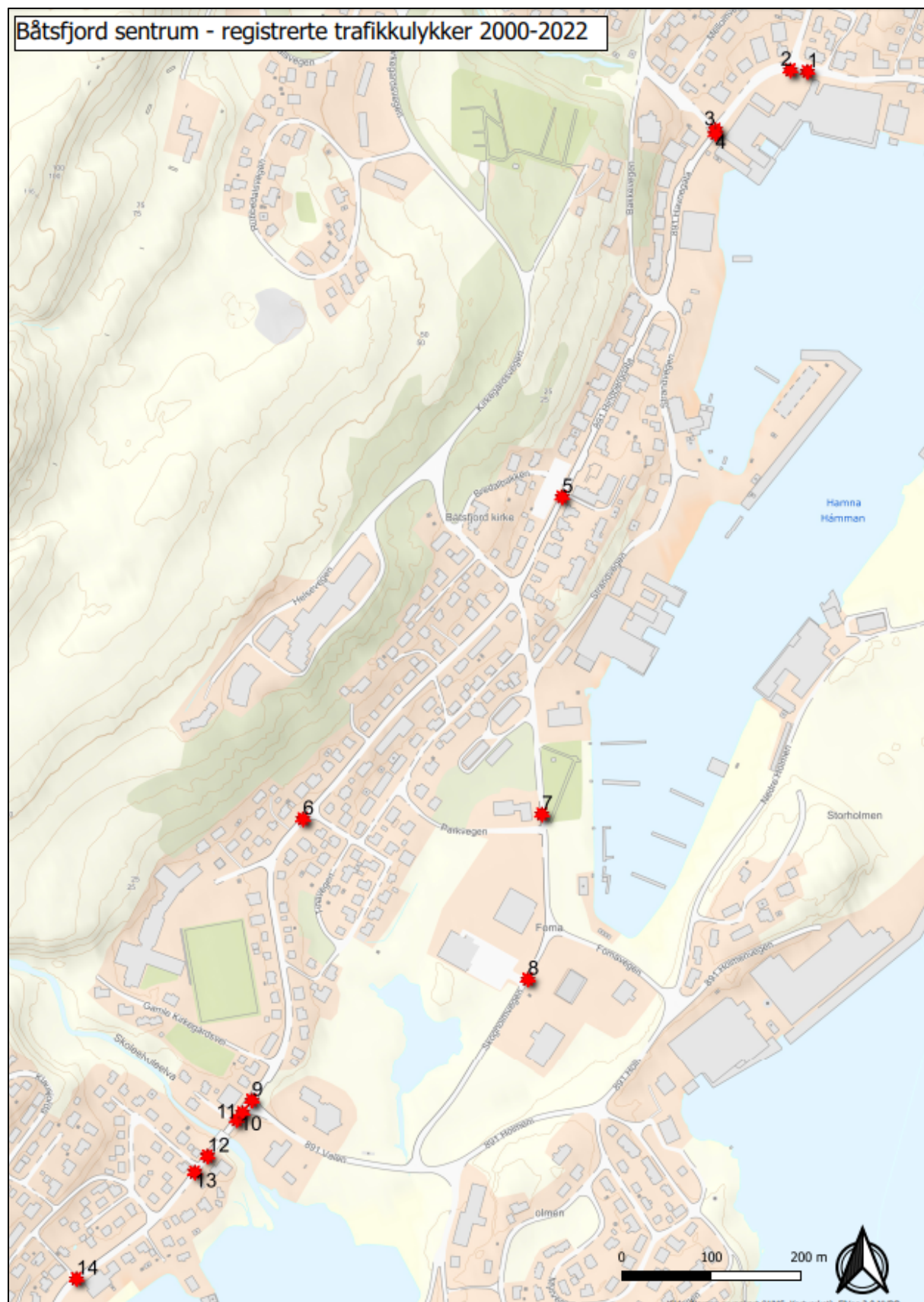
Tabell 2 Oversikt over trafikkulykker 2000-2022

Figur 6 viser at hovedtyngden av ulykkene de siste 10 årene har skjedd på Fv. 891 ved kryss Circle K (nr.9, 10, 11, 12 og 13, i tabell 2). Disse ulykkene er alle registrert mellom år 2004 og 2009. Det ble iverksatt og gjennomført trafiksikkerhetstiltak her i 2012 og 2013 som isolert til kartdataen kan sies å ha hatt en effekt på trafiksikkerheten da det ikke er registrert noen trafikkulykker her etter dette.

Ser man på ulykkesstatistikken i Båtsfjord de siste 5 årene er det kun registrert 1 trafikkulykke, i 2018, en ulykke ved møte mellom biler. Dette er en positiv trend og i tråd med kommunens mål.

Historisk sett har de fleste ulykkene i perioden 2000 – 2022 relatert til myke trafikanter vært i krysset ved Circle K (nr. 9, 10, 11 og 12). Nedgangen i trafikkulykker her har isolert sett trolig også hatt positiv effekt på trafiksikkerheten for myke trafikanter.

Med unntak av trafikkulykke nr. 7 og 8 har alle ulykkene skjedd på Fv. 891. Nr. 7 og 8 skjedde på kommunalvegen KV10500, Skogholmvegen og Fomavegen. Denne vegstrekningen er av særlig interesse for videre trafiksikkerhet på grunn av kombinasjonen mellom friareal, park og næring/industri. Et potensielt konfliktområde.



Figur 6 Trafikkulykker i Båtsfjord for perioden 2000-2022

4 Mål og strategi for trafikksikkerhetsarbeidet i Båtsfjord kommune

4.1 Mål

Båtsfjord kommune arbeider etter nullvisjonen, og har som mål å redusere alle typer ulykker og skader i vegtrafikken i kommunen og for sine innbyggere.

For perioden 2022 – 2026:

- Kommunen skal ikke ha ulykker med hardt skadde og drepte i trafikken
- Kommunen skal tilrettelegging for trygg sambruk mellom bilister, gående og syklende langs alle veier i kommunen, og spesielt ved skoler, skolevei, barnehager, offentlige bygg, næringsbygg og turistanlegg.
- Det skal etableres Hjertesoner ved skoler og barnehager¹
- Trafikksikkerhetsarbeidet i barnehager og skoler skal inngå i barnehagenes og skolenes årsplaner, og trafikksikkerhet også skal være tema for foreldre, f.eks. i foreldremøter/informasjonsbrev/informasjon på nettsider.

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. Båtsfjord 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 kommunen sektorer.
- Ha gode systemer og rutiner for trafikksikkerhetsarbeid med konkrete tiltak og evaluering.
- Gjennomføre tiltak knyttet til fysiske tiltak, organisasjon, holdninger og adferd.



Figur 7 Klausjorda krysset (Foto: Gøran Nilsen)

¹ Hjertesone er et nasjonalt samarbeidsprosjekt og satsningsområde for tryggere skolevei. En Hjertesone er en definert sone rundt skolen, hvor det i hovedsak skal være bilfritt innenfor. Hjertesone er først og fremst et holdningsskapende tiltak som handler om hvordan vi ønsker å ferdes ved skolen. Tiltak kan f.eks. være knyttet til informasjon, opplæring, organisering av og stimulering til å gå eller sykle. Mindre fysiske tiltak og reguleringer på vegnettet kan også være viktige tiltak, for eksempel etablering av drop-soner, tilrettelegging for gang- og sykkel og fartsdempende tiltak. Hjertesone er ikke en ferdigoppskrift, men må tilpasses hver enkelt skole. Utformingen av Hjertesonen bør skje i et samarbeid mellom kommunen, skolen, elever og foreldrene. Les mer på www.hjertesone.no

5 Innsatsområder og kommunale tiltak

5.1 Nasjonale tilstandsmål

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

Tabell 3: Oversikt over nasjonale innsatsområder og tilstandsmål

INNSATSOMRÅDE	TILSTANDSMÅL/TILSTANDSFORMULERING
FART	Innen 2026 skal 72 prosent av kjøretøyene overholde fartsgrensen (2021 = 60,1 prosent).
RUS	Innen 2026 skal maksimalt: - 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).
BILBELTEBRUK OG RIKTIG SIKRING AV BARN	Innen 2026 skal: - 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 I TRAFIKKEN	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.
GÅENDE OG SYKLENDE	I planperioden 2022-2025 skal gjennomsnittlig risiko for: - Bilførere i aldersgruppen 75+ år bli drept eller hardt skadd være 25 prosent lavere enn i årene 2018 og 2019 (per kjørte km). - Fotgjengere i aldersgruppen 75+ år bli drept eller hardt skadd være 25 prosent lavere enn i årene 2018 og 2019 (per gåkm).
MOTORSYKKELE OG MOPED	I planperioden 2022-2025 skal gjennomsnittlig risiko for å bli drept eller hardt skadd på henholdsvis moped, lett motorsykkel og tung motorsykkel være 25 prosent lavere enn i perioden 2017-2020 (per
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	- Innen 1/1-2028 skal 60 prosent av trafikkarbeidet på riksveier med fartsgrense 70 km/t eller høyere foregå på møtefrie 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 trafiksikkerhetsfokuset i kjerneoppgavene innen drift og vedlikehold.
BRUK AV TEKNOLOGI I TRAFIKKSIKKERHETSARBEIDET	Norge skal ligge langt framme innenfor intelligente transportsystemer, der vei- og kjøretøyteknologi inngår, og tilgjengelige systemer som bedrer trafiksikkerheten er tatt i bruk. På førersiden skal opplæring være tilpasset ny teknologi.
TRAFIKKSIKKERHETSARBEID I OFFENTLIGE OG PRIVATE VIRKSOMHETER	Innen 1/1-2026 skal: - 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 trafiksikkerhetsarbeid som er relevante for alle private virksomheter der ferdsel i veitrafikken er en sentral del av virksomheten.
ARBEID FOR Å STYRKE KUNNSKAPSGRUNNLAGET	- 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.

5.2 Kommunens innsatsområder i planperioden

Uønsket adferd er utløsende eller medvirkende faktor i de fleste alvorlige ulykker. Høy fart, ruspåvirket kjøring, uoppmerksomhet og manglende bruk av bilbelte er eksempler på adferd som gir sterkt forhøyet risiko for alvorlig skade eller død. Å motvirke slik adferd er viktige innsatsområder i trafiksikkerhetsarbeidet for kommunen.

Båtsfjord kommune skal i planperioden sette av 70 000 kroner årlig til holdningsskapende tiltak. Det vil jobbes for å sette søkelys på trygg ferdsel i trafikken for gående og syklende, dette inkluderer bruk av sikkerhetsutstyr som henholdsvis sykkelhjelme og reflekser. Videre vil det fokuseres på sikker skole- og blant annet gjennom å etablere trafiksikre soner rundt skolene. I tillegg vil det gjennomføres holdningsskapende arbeid med tanke på bruk av el-sparkesykkel.

For fysiske tiltak vil det prioriteres å gjennomføre de tiltakene som er vist i Handlingsplanen. I planperiodens første år vil det legges inn en betydelig innsats i å oppdatere kunnskapsgrunnlaget. Det settes av midler til gjennomføring av flere mulighetsstudier som vil danne grunnlag for det videre trafiksikkerhetsarbeidet i kommunen. Tiltakene som bidrar til sikker adkomst til skole- og barnehage er løftet frem i denne planen. Dette inkluderer blant annet nye fortau veg Skolegata- og Kirkegårdsvegen og planlegging av nye fortau langs Idrettsvegen og Nordskogvegen. I tillegg prioriteres trafiksikkerhetstiltak i Strandvegen, gjennomføring av generelle fartsreduserende tiltak og oppgraderinger av snarveier, autovern- og rekkverk, skilting og gatebelysning. For komplett tiltaksliste vises det til Handlingsplanen.

Kommunen har en langsiktig ambisjon om å bli en trafiksikker kommune, men dette forventes ikke å nås i den kommende planperioden.

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 2023 til og med 2026

- Båtsfjord kommune får årlig invitasjon av Troms- og Finnmark fylkeskommune om å søke trafikksikkerhetsmidler til mindre tiltak. Det er viktig at det søkes innen fristen hvert år. Tiltakslista i trafikksikkerhetsplanen skal følges opp.
- Trafikksikkerhetstiltakene (skal innarbeides i økonomiplanen. Samtidig skal tiltak som går over flere år, samt tiltak med oppstart i planperioden prioriteres i budsjettet hvert år fra 2023 til og med 2026.
- Alle fysiske tiltak for Båtsfjord kommune skal politisk behandles før de eventuelt gjennomføres dersom de ikke er innarbeidet i budsjettet og økonomiplanen.
- Enhetsledere har ansvaret for å innarbeide utgiftene innenfor eget budsjettområde.



Figur 8 Fjordkrysset (Foto: Gøran Nilsen)

7 Evaluering / rullering

Planperioden for trafikksikkerhetsplanen er satt til fire år. Hvert år skal kommunens trafikksikkerhetsarbeid oppsummeres og evalueres. Dette er viktig for å sikre at planen blir fulgt og brukt aktivt i kommunens forvaltning

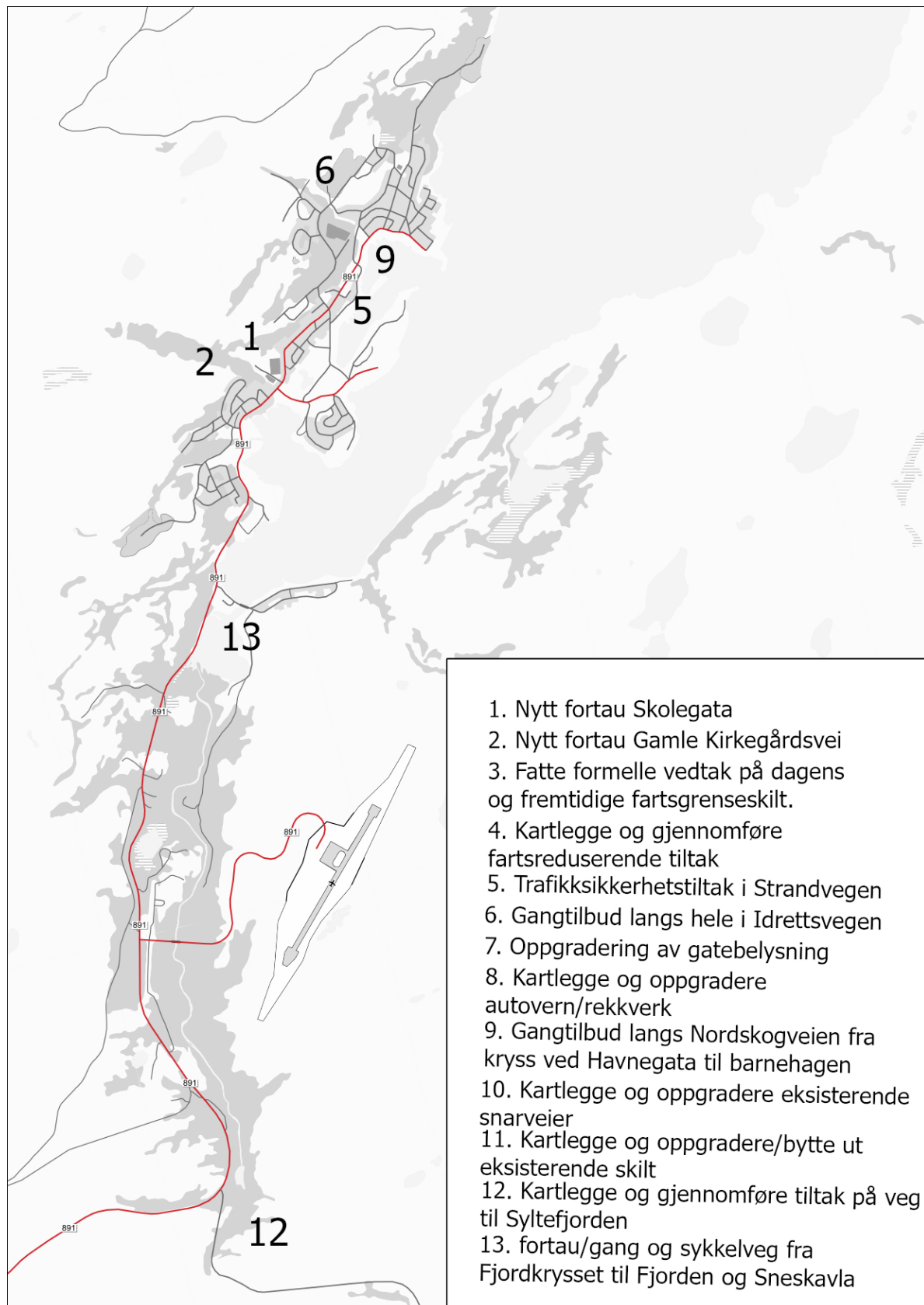
Enhetslederne rapporterer årlig på tiltak innenfor eget ansvarsområde, til plankoordinatoren, som så sammenfatter dette og legger fram en samlet rapport til rådmann. Rådmann rapporterer årlig til kommunestyret.

8 Vedlegg

8.1 Vedlegg 1: Handlingsplan for fysiske trafikksikkerhetstiltak på kommunal veg

ID	Tiltak	Kostnad	Gjennomføres
1	Nytt fortau Skolegata – adkomst til skole (Skoleprosjektet)	750 000	2023
2	Nytt fortau Gamle Kirkegårdsvei (Skoleprosjektet)	350 000	2023
3	Fatte formelle vedtak på dagens og fremtidige fartsgrenseskilt.	-	2022-2023
4.0	Mulighetsstudie fartsreducerende tiltak, kartlegging av behov for fartsreducerende tiltak på kommunal veg	100 000	2023
4.1	Fartsreducerende tiltak (sekkepost)	Avklares i mulighetsstudien	Årlig
5.0	Mulighetsstudie trafikksikkerhetstiltak i Strandvegen	100 000	2023
5.1	Trafikksikkerhetstiltak i Strandvegsen Trinn 1 - Opprydding i parkering, parkering forbudt med Båtsfjord Brygge - Vurder en reduser fartsnivået til 30 km/t	100 000/ avklares i mulighetsstudie	2023
5.2	Trafikksikkerhetstiltak i Strandvegen Trinn 2 - Fartshumper - Gangfelt - Oppmerking	500 000/ avklares i mulighetsstudie	2023-2024
5.3	Trafikksikkerhetstiltak i Strandvegen Trinn 3 - Fortau (er regulert forbi Båtsfjord brygge)	Ca. 2-3 mill Må kostnads-vurderes	2025-2026
6	Gangtilbud langs hele i Idrettsvegen (mangler ca. 170 meter)	Avklares i reguleringsplan for ny barnehage	2023
7	Mulighetsstudie belysning	100 000	2023
7.1	Oppgradering av gatebelysning	Avklares i mulighetsstudien	Årlig 2023-2026
8.0	Mulighetsstudie autovern/rekkverk, utrede behov, kostand og gjennomføringsstrategi for autovern/rekkverk	100 000	2023
8.1	Oppgradere/bytte ut autovern/rekkverk	Avklares i mulighetsstudien	Årlig 2023-2026
9	Gangtilbud langs Nordskogveien fra kryss ved Havnegata til barnehagen	Avklares i reguleringsplan for ny barnehage	2024-2025
10.0	Mulighetsstudie snarveier, gjennomføre kartlegging av status på eksisterende snarveier	100 000	2024
10.1	Oppgradering av snarveier	Avklares i mulighetsstudien	Årlig 2024-2026
11.0	Mulighetsstudie skilting (skiltplan), kartlegge standard på eksisterende skilt. Etablere tidsmål for utskifting.	100 000	2023
11.1	Oppgradere og bytte ut eksisterende skilt	Avklares i mulighetsstudien	Årlig 2023-2026
12.0	Mulighetsstudie veg til Syltefjord, Kartlegge behov for trafikksikkerhetstiltak	100 000	2024
12.1	Gjennomføre TS-tiltak på veg til Syltefjord	Avklares i mulighetsstudien	2025-2026
13.0	Mulighetsstudie: Fortau/Gang og Sykkelsti fra Fjordenkrysset til Fjorden og Sneskavla	100 000	2025
13.1	Etablering av fortau/Gang og Sykkelsti fra Fjordenkrysset til Fjorden og Sneskavla	Avklares i mulighetsstudien	2026 -

8.1.1 Tiltak stedfestet i kart



8.2 Vedlegg 2 Fysiske trafikksikkerhetstiltak på Fylkeskommunal veg

Tiltak	Ansvar
Etabler opphøyd gangfelt til skole	TFFK
Etablere fortau fra fv. 891 til Skogholmveien/Fagervikveien.	TFFK
Unngå spredt parkering langs fylkesvegen over fjellet, og da særlig på vinteren. Etablere flere spredte parkeringsplasser langs fylkesvegen. Bytte ut langsgående parkering Ordo med p-plass og definert avkjørsel	TFFK
Bytte ut langsgående parkering ved Adamsvannet med p-plass og definert avkjørsel.	TFFK
Etablere fartssone 40 km/t gjennom hele Båtsfjord tettsted., skilt for gjennomgående 40 km/t langs fv. 891	TFFK
Skilt for forkjørsvveg på fv. 891 samt nødvendige vikepliktskilt.	TFFK
Fartstavle tidlig etter at man har kommet inn i tettstedet.	TFFK
Oppgradere krysset ved Circle K og Gamle Kirkegårdsveg med fokus på myke trafikanter/skolebarn. Oppstramming av kryssområdet (trafikkøy), etablere fartshump og gangfelt over fylkesvegen for å sikre de som går fra Holmen. Etablere gangfelt over Gamle Kirkegårdsveien.	TFFK
Etablere gangfelt ifbm. ny skoleveg. Der Gamle kirkegårdsvei treffer Fv.891 og over veien mot FOMA. Sikre trygg gangforbindelse fra skole, over fylkesveg mot viktige målepunkt.	TFFK
Etablere gang og sykkelsti langs FV 891 fra krysset i fjorden til bommen i dalen.	TFFK

8.3 Vedlegg 4 Handlingsplan for innsatsområder

Tiltak	Kostnad	Gjennomføres
Holdningsskapende arbeid (for barn og ungdom 12 - 18 år/foreldre) i forhold til el sparkesykkel	20 000	Årlig
Årlig sette søkelys på betydningen av at syklist og fotgjenger bruker personlig sikkerhetsutstyr i trafikken, eksempelvis sykkelhjelme og refleks, gjennomføring av sykkeldag	15 000	Årlig
Holdningskampanje mot foreldre om "utfordring" ved bringing og henting av barn i skole og barnehage. Arbeide for trafikksikre soner rundt skolene, som blant annet innebærer tiltak knyttet til holdninger og adferd til både barn og voksne	15 000	Årlig