



Trafikksikkerhetsplan Sør-Varanger kommune 2025-2028



Vedtatt av kommunestyret i
Sør-Varanger kommune
XX.XX.2025



Innhold

1. SAMMENDRAG	3
2. INNLEDNING	3
2.1 Historikk	4
2.2 Organisering av trafikksikkerhetsarbeidet i Sør-Varanger kommune	5
3. OVERORDNEDE FØRINGER	5
3.1 FNs bærekraftsmål	5
3.2 Meld. St. 40 (2015-2016) Trafikksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering..	6
3.3 Meld. St. 20 (2020-2021) Nasjonal transportplan 2022-2033	6
3.3.1 Barnas transportplan	7
3.4 Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg (2022-2025)	7
3.5 Regional transportplan	7
3.6 Folkehelse og trafikksikkerhet	8
3.7 Trafikksikker kommune	8
4. ULYKKESSITUASJONEN / -UTVIKLINGEN I SØR-VARANGER KOMMUNE	8
4.1 Trafikksikkerhetsutfordringer i kommunen	9
4.2 Analyse av ulykkene	10
4.2.1 Trafikkutvikling	10
4.2.2 Ulykkesstatistikk	11
5. MÅL OG STRATEGI FOR TRAFIKKSIKKERHETSARBEIDET	12
5.1 Mål	12
5.2 Strategi	12
6. KOMMUNALE TILTAK	13
6.1 Fart	14
6.2 Rus	14
6.3 Beltebruk og riktig sikring av barn	14
6.4 Uoppmerksomhet	14
6.5 Barn (0-14 år)	15
6.6 Ungdom og unge førere	15
6.7 Eldre trafikanter	15
6.8 Gående og syklende	15
6.9 Motorsykel, snøscooter og moped/mopedbil	16
6.10 Godstransport på vei	16
6.11 Møteulykker og utforkjøringsulykker	16
6.12 Drift og vedlikehold	16



6.13	Bruk av ny teknologi i trafikksikkerhetsarbeidet	16
6.14	Trafikksikkerhetsarbeid i offentlige og private virksomheter	16
6.15	Fysiske tiltak.....	16
7.	ØKONOMI.....	17
8.	EVALUERING, RULLERING.....	17
9.	VEDLEGG.....	17



1. SAMMENDRAG

Trafikksikkerhetsplanen er en temaplan som hører inn under kommunedelplan «Hovedplan for vei og trafikk». Planen tar utgangspunkt i nasjonale og fylkeskommunale føringer for trafikksikkerhetsarbeidet. Som tidligere har planen fokus på både fysiske og pedagogiske tiltak. I tillegg til dette fokuseres det også på bruk av teknologi.

Antall kjøretøy i kommunen vokser stadig og det er viktig at det forebyggende arbeidet med å redusere risiko for trafikkulykker i kommunen følger med i utviklingen.

Planen viderefører organiseringen av de kommunale trafikksikkerhetsarbeidet i Sør-Varanger kommune. Kommunale instanser er gjennom arbeidene involvert i utførelse av tiltak.

Det legges en strategiplan for trafikksikkerhetstiltak. Denne er organisert i tråd med nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025.

En av disse tiltakene er en rullerende handlingsplan for fysiske tiltak på vei. Denne legger grunnlag for hva kommunen skal søke fylkeskommunale trafikksikkerhetsmidler til. Handlingsplanen viderefører de tiltak som er satt i tidligere perioder, men som av ulike årsaker ikke er gjennomført.

Handlingsplanen for fysiske tiltak skal gjennomgås og ajourføres årlig. Handlingsplanen baserer seg på innspill fra trafikanter og beboere i kommunen, føringer fra andre myndigheter og ikke minst kommunens faglige vurdering av bekymringsmeldinger/hendelser og det enhetene selv observerer på veinettet.

2. 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 2025-2036 heter det: «Innen 2030 skal det maksimalt være 350 drepte og hardt skadde i veitrafikken, 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
- Trafikksikkerhetsutvalget
- skole- og barnehageeier
- arbeidsgiver
- transportkjøper
- folkehelseaktør (ved å forebygge sykdom og skade hos innbyggerne)
- veieier

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 veinettet. Som veieier har kommunen et spesifikt ansvar for trafiksikkerhetstiltak på kommunale veier i henhold til veglova.

Trafiksikkerhetsplan for Sør-Varanger kommune 2025-2028 vil danne grunnlaget for videreføring av kommunens trafiksikkerhetsarbeid.

Kommunestyrets vedtak av xx.xx.2025.

2.1 Historikk

Denne planen er nr. 7 i rekken av trafiksikkerhetsplaner for Sør-Varanger kommune. Den forrige planen gjelder ut 2024. Planene har vært et styringsverktøy for et målrettet trafiksikkerhetsarbeid i kommunen, og dette arbeidet videreføres og styrkes gjennom denne planen.



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 premissene 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 trafiksikkerhetsvirkninger skal legges til grunn ved prioritering av tiltak.

ANSVAR – Trafikantene, myndighetene og andre som kan påvirke trafiksikkerheten, 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 trafiksikre kjøretøy. Andre aktører, som for eksempel politiet og ulike interesseorganisasjoner, har også et ansvar innenfor sine områder for å bidra til at trafiksikkerheten blir best mulig.



2.2 Organisering av trafikksikkerhetsarbeidet i Sør-Varanger kommune

I Sør-Varanger kommune er det opprettet et eget trafikksikkerhetsutvalg med et eget vedtatt mandat.

Formålet med Sør-Varanger kommunes trafikksikkerhetsplan er å koordinere og øke kommunens innsats i trafikksikkerhetsarbeidet. Planen skal fungere som et redskap for kartlegging av de trafikksikkerhetsmessige utfordringer i kommunen, og fungere som en rettesnor i administrasjonen, og trafikksikkerhetsutvalgets arbeid i perioden.

Det er teknisk drift med enhetsleder som har ansvaret for utarbeidelse av denne planen. I forlengelsen av det legges det frem årlige handlingsplaner for utvalg for plan og samferdsel/trafikksikkerhetsutvalget.

Andre kommunale enheter involveres i arbeidet når saker faller innenfor deres fag- og ansvarsområde. De ulike ansvarsområdene er beskrevet i vedlegg 1.

3. OVERORDNEDE 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

3.1 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 bærekraftsmålene er:

- Mål 3 God helse:
 - Delmål 3.6) Innen 2030 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 [...]
- 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 [...].



3.2 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 innsats mot de alvorligste ulykkestypene og en målrettet innsats mot risikogrupper. Det trafikantertede trafikksikkerhetsarbeidet skal vektlegges.

3.3 Meld. St. 20 (2020-2021) Nasjonal transportplan 2025-2036

Det overordnede målet for Nasjonal transportplan 2025–2036 er:

«Et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i 2050.»



Figur 4.1 Målene for transportsektoren

Figur 1 Bilde fra NTP 2025–2036

Nullvisjonen, visjonen om null antall drepte og hardt skadde i norske vegtrafikkulykker, er ett av de fem likestilte hovedmålene i Nasjonal transportplan, og ligger til grunn for trafikksikkerhetsarbeidet i Norge.

Etappemål fram til 2030 er maksimalt 350 hardt skadde og drepte i vegtrafikkulykker, samtidig som det er et mål om 0 drepte i veitrafikken innen 2050.

I Nasjonal transportplan 2025–2036 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.



3.3.1 Barnas transportplan

Barn og unge er både dagens og framtidens trafikanter. Et godt transportsystem skal være trafiksikkert 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 trafiksikkerheten 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.

3.4 Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på veg (2022-2025)

Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet 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.

Mandat for utarbeidelse av tiltaksplanen er gitt i *Meld. St. 20 (2020-2021) Nasjonal transportplan 2022-2033 (NTP)*. Planen bygger på ambisjoner og overordnede prioriteringer i NTP. Videre er prioriteringene i samsvar med aktørenes interne styringsdokumenter, der de mest sentrale er Statens vegvesens gjennomføringsplan 2022-2027 (33), politiets strategidokument «*Forebygging som politiets hovedstrategi 2021-2025*», Trygg Trafikks handlingsplan 2022-2023, fylkeskommunenes planer for prioritering innenfor trafiksikkerhetsarbeidet og de åtte 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.

3.5 Regional transportplan

Regional transportplan for Finnmark 2024-2036 er utarbeidet av Finnmark fylkeskommune.

Om planen sier fylkesråd for samferdsel blant annet «...Det overordna målet med Regional transportplan for Finnmark 2024-2036 er «et sikkert og forutsigbart transportsystem som legger til rette for samfunnsutvikling og det gode liv». Transportplanen skal bidra til at innbyggerne og næringslivet sine behov til framkommelighet, mobilitet og trafiksikkerhet ivaretas. Dette gjelder kortsiktige og langsiktige behov for bedre transportløsninger, framkommelighet og gode bo- og arbeidsmarkedsregioner. Infrastrukturen skal knytte Finnmark tettere sammen, og skape mulighet for vekst og utvikling gjennom et trygt, effektivt, forutsigbart og bærekraftig transportsystem.



Behovet for satsing og investeringer i Finnmark er stort. Fra oppgradering av veinettet, rassikring, bedre flytilbud, utvikling av fiskerihavnene, og bedre forbindelser til våre allierte naboland. Dette er kritiske behov som det haster å få på plass...»

3.6 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.

3.7 Trafikksikker kommune

Sør-Varanger kommune ble i 2022 godkjent som Trafikksikker kommune. I 2025 skal kommunen regodkjennes.

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 trafikkulykker 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 regodkjent.

4. ULYKKESSITUASJONEN / -UTVIKLINGEN I SØR-VARANGER 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.

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 og myke trafikanter.

Befolkningen i kommunen har sunket fra 10090 til 10063 i løpet av perioden 2014-2024 (ved inngangen av K1 begge år). Brorparten av befolkningen er bosatt på Kirkeneshalvøya i områdene Kirkenes, Hesseng, Bjørnevatn og Sandnes.

Statens vegvesen Veidirektoratet definerer unge bilførere i alderen 18-24 år som en høyrisikogruppe i trafikken. I 2019 var det 1013 personer i kommunen innenfor dette aldersintervallet, mens det i 2023 var 909 personer.

Også eldre bilførere regnes som en høyrisikogruppe. I 2019 var det 751 personer i Sør-Varanger kommune 75 år eller eldre. Dette tallet har i 2023 økt til 904.

Barn i trafikken er et satsingsområde i Nasjonal Tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2022-2025. Befolkningsgruppen av barn 0-14 år utgjorde 1570 i 2019, mens det i 2023 var 1409 personer.

4.1 Trafikksikkerhetsutfordringer i kommunen

Sør-Varanger kommune er en «bil-kommune». Det er en stor andel personer som velger bilen fremfor andre fremkomstmidler. Dette gjelder både når man skal handle, dra på jobb eller levere barn på skole eller i barnehage.

Bil-trafikk ved skoler og barnehager er et problem det må settes fokus på. Holdningsskapende arbeidet som kan være med på å redusere bilbruken til og fra skoler og barnehager, må være en aktiv del av kommunens virke.

Det må også tilstrebes praktiske løsninger som er med på å redusere antallet kjørende til områder man ønsker lite trafikk. Reduksjon av bilbruk til og fra skoler kan blant annet oppnås igjennom hjertesoner, og tilrettelegge for kiss & ride områder lengere vekk fra skolen område.

Andre ting som vil være forebyggende for å redusere bilbruken, er bedre kollektivtilbud.



Gatestrukturen i sentrale strøk har et etterslep når det gjelder investeringer i infrastruktur som skal ivareta myke trafikanter. Dette etterslepet gjelder også universell utforming. Stort sett hele Kirkenes sentrum har en fartsgrense på 50 km/t. Reduksjon av denne kan vurderes, men det vil føre til investeringsbehov. Om farten senkes til 30 km/t stilles det blant annet krav til andre fartsreduserende tiltak. Dette kan for eksempel være fartshumper eller innsnevringar.

Andre utfordringer relatert til de sentrale gatene er parkeringssituasjonen. Utbredt gateparkering skaper problemer for vinterdriften og fører ofte til sperring av fortau blant annet. Dette igjen fører til at skolebarn og andre myke trafikanter må ta i bruk veibanen for å komme seg frem, i tillegg til at det er med på å øke drifstutgiftene for kommunen.

4.2 Analyse av ulykkene

4.2.1 Trafikkutvikling

Det har i løpet av perioden 2014-2023 vært en økning i flere kjøretøygrupper, se Tabell 4-1. Antallet personbiler har økt fra 5083 til 5893, altså en økning på 16%. Det er også økt antall varebiler i kommunen fra 999 til 1143, altså en økning på 14%.

Statistikken viser at økningen i prosent er avtagende sammenlignet med perioden 2010-2019 som ble presentert i forrige trafikk sikkerhetsplan. Årsaken kan være økte levekostnader de seneste årene.

I denne statistikken er også snøscooter tatt med siden det er en betydelig andel brukere av dette i kommunen.

Tabell 4-1 Registrerte kjøretøy etter kjøretøygruppe og år

Kjøretøy	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Personbiler	5197	5401	5476	5630	5743	5844	5878	5925	5922	5893
Varebiler	1021	1037	1060	1078	1093	1128	1163	1208	1182	1143
Lastebiler	125	121	109	100	89	76	86	79	71	69
Kombinerte biler	273	246	218	204	189	174	160	146	128	115
Mopeder	242	223	232	227	200	196	191	215	204	217
Lette motorsykler	54	54	54	53	32	36	29	28	22	24
Tunge motorsykler	373	372	369	368	362	348	337	352	278	280
Snøscooter	2823	2934	3002	3062	3053	3094	3098	3148	3032	2904



4.2.2 Ulykkesstatistikk

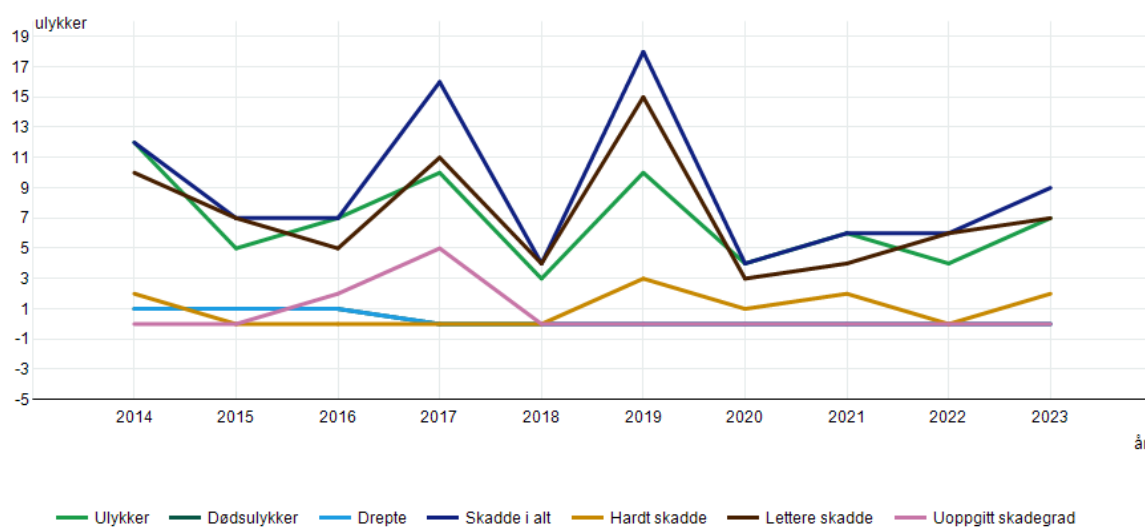
I perioden 2014-2023 forekom det totalt 68 registrerte trafikkulykker med til sammen 89 skadde i kommunen, hvorav 10 hardt skadde og 3 drepte. Se Tabell 5-2.

Tabell 4-2 Personer drept eller skadd i veitrafikkulykker i Sør-Varanger kommune etter skadegrad og år (kilde: SSB)

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Ulykker	12	5	7	10	3	10	4	6	4	7
Dødsulykker	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0
Drepte	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0
Skadde i alt	12	7	7	16	4	18	4	6	6	9
Hardt skadde	2	0	0	0	0	3	1	2	0	2
Lettere skadde	10	7	5	11	4	15	3	4	6	7
Uoppgitt skadegrad	0	0	2	5	0	0	0	0	0	0

Figur 4-1 Personer drept eller skadd i veitrafikkulykker i Sør-Varanger kommune etter skadegrad og år, linjediagram (kilde: SSB)

12044: Personer drept eller skadd i veitrafikkulykker, etter statistikkvariabel og år. Sør-Varanger.



Kilde: Statistisk sentralbyrå



5. MÅL OG STRATEGI FOR TRAFIKKSIKKERHETSARBEIDET

Her beskrives mål og strategier for trafikksikkerhetsarbeidet i Sør-Varanger kommune.

5.1 Mål

Sør-Varanger kommune arbeider etter nullvisjonen, og har følgende mål: å redusere alle typer ulykker og skader i vegtrafikken i kommunen og for sine innbyggere.

5.2 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. Sør-Varanger 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 veitrafikken.
- 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.



6. 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: - 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: - 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: - 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 syklende	I planperioden 2022-2025 skal gjennomsnittlig risiko for: - 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) Innen 2026 skal: - 75 prosent av syklistene bruke sykkelhjelme (2019 = 65,9 prosent). - 53 prosent av fotgjengerne bruke refleks på belyst vei i mørke (2021 = 46 prosent).
Motorsykel og moped	I planperioden 2022-2025 skal - 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	- 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 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: - 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	- 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 over (kap. 7.1-7.15), i tillegg til aktuelle fysiske trafikksikkerhetstiltak (kap. 7.16):

6.1 Fart

Kommunen skal:

- 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.
- Kunne tilby kurs/gi opplæring for alle ansatte i trafikksikkerhet og HMS.

6.2 Rus

Kommunen skal:

- arbeide aktivt for å forhindre at ansatte er påvirket av legale eller illegale rusmidler i tjenesten.

6.3 Beltebruk og riktig sikring av barn

Kommunen skal:

- 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 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.
- oppfordre til at også private barnehagene følger ovennevnte tiltak.

6.4 Uoppmerksomhet

Kommunen skal:

- 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.



6.5 Barn (0-14 år)

Kommunen skal:

- vurdere rett til skoleskyss i henhold til bestemmelser for særlig farlig eller vanskelig skolevei.
- arbeide for trafiksikre soner rundt skolene, som blant annet innebærer tiltak knyttet til holdninger og adferd til både barn og voksne.
- legge til rette for at flere kan sykle eller gå til skolen.
- oppfylle forpliktelsene som inngår i Trafikksikker kommune for kommunale skoler og barnehager.
- påvirke til at private barnehager skal være godkjent som Trafikksikker barnehage.
- 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 til at barn og ungdom sikres best mulig og at voksne som transportører 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 trafiksikkerhet og forebygging av ulykker, og dette skal inngå i årsplaner.
- sørge for god sykkelopplæring i tråd med kompetansemål i Kunnskapsløftet.
- ta i bruk læringsressurser om trafiksikkerhet i barnehager og i skolen.

6.6 Ungdom og unge førere

Kommunen skal:

- 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 trafiksikkerhet for kommunens ungdomsråd.
- sørge for at kommunens ungdomsråd gis kompetanse om trafiksikkerhet.
- ta i bruk læringsressurser om trafiksikkerhet på ungdomstrinnet.

6.7 Eldre trafikanter

Kommunen skal:

- legge til grunn universell utforming ved fysisk utforming av veger og gangfelt for å ivareta eldre trafikanter og trafikanter med funksjonsnedsettelser.
- stimulere pensjonistforeninger til å innlemme tema trafiksikkerhet i sin virksomhet.
- legge til rette for at trafiksikkerhet blir tema i kommunens eldreråd.

6.8 Gående og syklende

Kommunale enheter skal:

- årlig sette søkelys på betydningen av at syklister og fotgjengere bruker personlig sikkerhetsutstyr i trafikken, eksempelvis sykkelhjelme og reflekser.



6.9 Motorsykkel, snøscooter og moped/mopedbil

Kommunen skal:

- stimulere lag, klubber og foreninger til å innarbeide retningslinjer for sikker ferdsel innenfor sin virksomhet og medlemsmasse.
- Motivere brukere av slike kjøretøy til å melde inn utrygge forhold til respektive vei-eiere og løype-eiere.

6.10 Godstransport på vei

Kommunen skal:

- Jobbe for at rett type kjøretøy brukes ved transport av gods i sentrumsområdene. Dette skal være med på å minske bruken av tunge kjøretøy i sentrumsgater som sperrer veier, står på fortau og rygger inn i gågater.

6.11 Møteulykker og utforkjøringsulykker

Kommunen skal:

- melde inn eventuelle behov for fysisk sikring på riksveg og fylkesveg til vegeier for å forebygge møteulykker eller utforkjøring.

6.12 Drift og vedlikehold

Kommunen skal:

- beholde og videreutvikle det daglige trafiksikkerhetsfokus i kjerneoppgavene innen drift og vedlikehold. Kvaliteten på vei-drift skal ikke reduseres.

6.13 Bruk av ny teknologi i trafiksikkerhetsarbeidet

Kommunen skal:

- legge inn krav om automatisk nødbrems, feltskiftevarsler og fotgjengervarsel i anbud ved kjøp/leasing av nye kommunale kjøretøy.

6.14 Trafiksikkerhetsarbeid i offentlige og private virksomheter

Kommunen skal:

- godkjennes som Trafiksikker kommune, eller eventuelt regodkjennes.

6.15 Fysiske tiltak

Kommunen skal:

- Legge frem forslag til fysiske tiltak i handlingsplan på Europa, riks, fylkes og kommunal vei i Sør-Varanger kommune og gjøre disse kjent for de respektive vei-eiere.
- gjennomføre de prioriterte fysiske trafiksikkerhetstiltakene på vegnettet jf. vedlegg 2 - Handlingsplan.
- kartlegge behov for fysisk tilrettelegging for gående og syklende.
- ha særlig oppmerksomhet rettet mot skolevei og trafiksikre soner rundt skolene (f.eks. Hjertesoner).



7. 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.

Når det gjelder tiltak i handlingsplanen forutsettes det at det tildeles fylkeskommunale trafikksikkerhetsmidler. Det forutsettes 80% tilskudd av fylkeskommunale midler til fysiske tiltak. Forutsetningen tar utgangspunkt i retningslinjer for fylkeskommunale trafikksikkerhetsmidler i Finnmark fylke.

I de tilfellet større tiltak ønskes utført skal disse vedtas igjennom politisk behandling, om de ikke er medtatt i økonomiplanen.

Enhetsledere har ansvaret for å innarbeide utgiftene innenfor eget budsjettområde.

8. EVALUERING, RULLERING

Det rapporteres årlig til kommunestyret om status for tiltakene i planen, inkludert informasjon fra de respektive sektorene.

9. VEDLEGG

- Vedlegg 1 - Innsatsområder/ Ansvarsmatrise
- Vedlegg 2 - Rullerende tiltaksplan