

Gratangen kommune



TRAFIKKSIKKERHETSPLAN

2022-2026

Sist revidert:

Status: Vedtatt av KST den 10.11.2022 sak 52/22

Utarb. av: Forvaltning og Utvikling Gratangen kommune

Innholdsfortegnelse:

	Trafikksikkerhet i Gratangen kommune	Side 1
1.	Innledning	3
1.1	Historikk	3
1.2	Organisering av trafikksikkerhetsarbeidet i Gratangen kommune	3
2.	Overordnede føringer	4
2.1	FNs bærekrafts mål	4
2.2	Meld.St.40 (2015-2016) Trafikksikkerhetsarbeidet-samordning og organisering	4
2.3	(Meld. St. 20 (2020-2021) Nasjonal transportplan 2022-2033	5
2.4	Barnas transportplan	5
2.5	Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei (2022-2025)	5
2.6	Holdningsskapende arbeid	6
2.7	Folkehelse og trafikksikkerhet	6
2.8	Trafikksikker kommune	6
3.	Ulykkesituasjonen / - utviklingen i Gratangen kommune	7
3.1	Hvorfor skal Gratangen kommunen ha en trafikksikkerhetsplan?	7
3.2.	Ulykestall for Gratangen kommune 2010 - 2020	7
3.3	Trafikkforholdene i Gratangen kommune	8
4.	Mål og strategi for trafikksikkerhetsarbeidet i Gratangen kommune	8
4.1.	Strategi	8
5.	Kommunale/Nasjonale tiltak	9
5.1	Fart	11
5.2	Rus	11
5.3	Beltebruk og riktig sikring av barn	11
5.4	Uoppmerksomhet	11
5.5	Barn (0-14år)	11
5.6	Ungdom og unge førere	12
5.7	Eldre trafikanter	12
5.8	Gående og syklende	12
5.9	Møteulykker og utforkjøringsulykker	12
5.10	Drift og vedlikehold	12
5.11	Bruk av ny teknologi I trafikksikkerhetsarbeidet	12
5.12	Trafikksikkerhetsarbeid i offentlige og private virksomheter	13
5.13	Styrke kunnskapsgrunnlaget	13
5.14	Fysiske tiltak	13
6.	Økonomi	13
7.	Rullering	13
8.	Tiltaksliste	14
9.	Veilister	16

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 trafikant grupper i alle aldre. Vår trafikksikkerhetsplan skal ivareta de viktigste prioriteringene for å øke trafikksikkerheten i kommunen, og vårt arbeid skal være et bidrag for å nå de nasjonale målene. Kommunen har flere roller og oppgaver som innebærer at en direkte eller indirekte har mange muligheter til å bedre trafikksikkerheten, som:

- planmyndighet
- skole- og barnehageeier
- arbeidsgiver
- transportkjøper
- folkehelseaktør (ved å forebygge sykdom og skade hos innbyggerne)
- 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 trafikksikkerhetstiltak på kommunale veier iht. veiloven.

Trafikksikkerhetsplan for Gratangen kommune 2022-2025 vil danne grunnlaget for videreføring av kommunens trafikksikkerhetsarbeid.

Kommunestyrets vedtak av.....

1.1 Historikk

Den forrige trafikksikkerhetsplanen var vedtatt i kommunestyret 10.12.2009 og gjaldt fra 2010-2013. Denne planen er derfor ingen rullering av forrige plan. Planperioden for denne planen vil bli 2022 – 2026. Det forutsettes at planen blir rullert en gang i hver kommunestyreperiode.

1.2 Organisering av trafikksikkerhetsarbeidet i Gratangen kommune

Trafikksikkerhetsarbeidet i Gratangen kommune er forankret hos administrasjonssjefen.

Fokus på trafikksikkerhet er en tverrsektoriell oppgave og det er av avgjørende betydning for arbeidet at den enkelte sektorleder bidrar og sørger for at tiltak i planen blir

gjennomført. Teknisk sektor har det overordnede ansvar for utarbeidelse av trafikksikkerhetsplan. Skoler, barnehager, lag og foreninger har kommet med innspill og utformet et forslag til plan ut fra deres ståsted i kommunal sammenheng. Ved å trekke de forskjellige grupper inn i planarbeidet er det kommet fram synspunkter på hva de legger vekt på.

Kommunens etater, spesielt teknisk sektor har et godt kjennskap til hvor det trafikkmessig er riktig å sette inn ressurser for å forebygge trafikkskader. Hovedansvaret ligger hos politikerne som skal gi retningslinjer for bruk av midler som skal benyttes for å bedre det totale trafikksikkerhetsbilde. Det er viktig at det ved rullering av planen kommer fram hva som er gjennomført, hva som ikke er gjennomført med begrunnelse. Hvilket utfordringer det har vært, og hvilke tiltak som overføres til neste periode.

2. Overordnede føringer

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

- FNs bærekrafts mål
- 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 bærekrafts mål

FNs bærekrafts mål er verdens felles arbeidsplan for å utrydde fattigdom, bekjempe ulikhet og stoppe klimaendringene innen 2030.

De mest relevante punktene for kommunens trafikksikkerhetsarbeid innen bærekrafts målene er:

- Mål 3 God helse:
 - Delmål 3.6) Innen 2030 halvere antall dødsfall og skader i verden forårsaket av trafikkulykker.
- 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.

2.2 Meld.St.40 (2015-2016) Trafikksikkerhetsarbeidet-samordning og organisering

Regjeringen legger til grunn at Norge er verdensledende innen trafikksikkerhet på vei, 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 trafikantrammede 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.

Etappe mål fram til 2030 er maksimalt 350 hardt skadde og drepte i veitrafikkulykker, 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.

2.4 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.

Regjeringen vil:

- 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.

2.5 Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei (2022-2025)

Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025 er utarbeidet av Statens vegvesen, politiet, Helsedirektoratet, Utdanningsdirektoratet, Trygg Trafikk, fylkeskommunene og åtte storbykommuner. I tillegg har en rekke øvrige statlige aktører og interesseorganisasjoner 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 prioritering er i tiltaksplanen i samsvar med Statens vegvesens handlingsprogram 2018-2023 (2029), Strategiplan for polititjeneste på veg 2016-2019, Trygg Trafikks strategi 2018-2025, fylkeskommunenes planer for prioritering innenfor trafikksikkerhetsarbeidet og de åtte storbykommunenes trafikksikkerhetsplaner.

Formålet med tiltaksplanen er å presentere et omforent og bredt spekter av faglig forankrede tiltak, i tillegg til å styrke samarbeidet mellom de sentrale trafikksikkerhetsaktørene. Tiltakene i tiltaksplanen skal sikre at vi har stø kurs mot etappemålet i NTP.

2.6 Holdningsskapende arbeid

Holdningsskapende arbeid er viktig, fordi dette setter fokus på oss sjøl når vi er en del av trafikkbildet. Holdningsskapende arbeid har som mål å påvirke folks atferd og hvordan ulike tiltak kan gjøre det tryggere å ferdes i trafikken, enten du er bilist, gående eller syklist. Vi oppnår best resultat når vi samhandler på tvers av kunnskap og erfaring, alder og kjønn, offentlig og privat næringsvirksomhet, frivillige organisasjoner og grendelag.

Holdningsskapende arbeid vil føre til gode tiltak, som sykkelprøver, fokus på hjelmbruk, refleksbruk og sikkerhet i skolebussen. Bilkjøring til/fra skole og barnehage, samt bilkjøring i skoleområdet bør være tema på foreldremøter.

2.7 Folkehelse og trafikksikkerhet

Til tross for en markant reduksjon av antallet alvorlige trafikkulykker siden 1970 vurderes trafikkulykker som et betydelig folkehelseproblem. Det er spesielt for unge mennesker at trafikkulykker utgjør en viktig årsak til tidlig død, helsetap og redusert livskvalitet.

Regjeringen vil i tråd med Meld. St. 19 (2014-2015) Folkehelsemeldingen mestring og muligheter, forsterke det tversektorielle samarbeidet for å forebygge ulykker. Det er viktig at kommunen integrerer det ulykkesforebyggende arbeidet generelt, og trafikksikkerhetsarbeidet spesielt i sitt folkehelsearbeid.

Jf. folkehelselovens § 4 skal kommunen bidra til å forebygge skade og lidelse innen de oppgaver og med de virkemidler kommunen er tillagt.

2.8 Trafikksikker kommune

Trafikksikker kommune er et organisatorisk trafikksikkerhetstiltak og ei nasjonal godkjenning 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.

3. Ulykkesituasjonen / - utviklingen i Gratangen 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 av myke trafikanter.

3.1 Hvorfor skal Gratangen kommune ha en trafikksikkerhetsplan?

Målet er å øke forståelse for og bevisstgjøring om trafikksikkerhet. Planen har en opplisting av prioriterte tiltak i planperioden. Planen skal være styringsverktøy for målrettet arbeid i kommunen. Planen inneholder en strategidel og en handlingsdel. Handlingsdelen består av holdningsskapende- og fysiske tiltak. Implementering av trafikksikkerhetsplan skal gjøres gjennom daglig oppfølging av mål og strategier i enhetene, og gjennom kommuneplanens handlingsdel/økonomiplan.

3.2 Ulykkestall for Gratangen kommune 2010 – 2020

	Antall ulykker	Drepte personer:	Hardt skadde personer:	Lettere skadde personer:
2010	3		3	4
2011	5	1		7
2012	1	1		
2013	2		3	4
2014	3			4
2015	1			1
2016	1			1
2017	3			3
2018	1			2
2019	0			
2020	2		3	1
Sum	22	2	9	27

Kilde: Statistisk sentralbyrå

I kommunen finnes det både statlig veg (E6), fylkesveier og kommunale veier.

I registre for Statens vegvesen er det 22 ulike personskadeulykker fra 2010 til 2020, 14 av disse var på E6, 7 på fylkesvei og 1 på kommunal vei.

Kilde: Statens vegvesen

3.3 Trafikkforholdene i Gratangen kommune

Det offentlige veinettet i Gratangen kommune:

Veitype	Lengde i km
Fylkesvei	40,7
Kommunal vei	24,37
Privat vei	10
E6	24
SUM	99,07

Det er 1kilometer med fortau/gang- og sykkelvei som kommunen forvalter. Videre er det 100 kommunale parkeringsplasser. Kommunen drifter ca.1100 gatelys langs kommunal vei. Gratangen kommune har ingen hovedplan for vei eller egne veinormer.

Den absolutt største utfordringen ligger i det store vedlikeholdsbehovet og etterslep av vedlikehold på de kommunale veiene i kommunen. Dette gjelder både veigrunn, overflate og grøfte-/dreneringssystem foruten siktproblematikk i kryss.

Fylkeskommunen har ansvar for den praktiske gjennomføringen av skoleskyss i de tilfeller der avstanden fra hjemmet til skolen er over 2 km for 1. års trinn og over 4 km for resten av grunnskolen. Innenfor disse avstandene har elevene etter grunnskoleloven krav på skyss der skoleveien er «særlig farlig». Da det ikke finnes spesifikke kriterier på hva «særlig farlig» skolevei inne bærer, har kommunen et viktig ansvar i avgjørelsen av slike saker.

4. Mål og strategi for trafikksikkerhetsarbeidet i Gratangen kommune

Gratangen kommune vil fortsette å jobbe aktivt mot den nasjonale nullvisjonen, og har som mål å redusere alle typer ulykker og skader i veitrafikken i kommunen og for sine innbyggere. Planen skal bidra til at ulykkesrisikoen i kommunen reduseres, slik at alle får en reell opplevelse av trygghet og trivsel i trafikken. Trafikksikkerhetsplan Gratangen kommune 2022 –2026 skal danne grunnlaget for videreføring av trafikksikkerhetsarbeidet i Gratangen kommune.

4.1 Strategi

I «Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025» er det satt opp en rekke tilstandsmål formulert som måltall. For å nå disse målene må det iverksettes forskjellige tiltak. Gratangen kommune skal jobbe aktivt videre for å bidra til at vi oppnår disse tilstandsmålene. Det gjelder først og fremst på disse områdene:

- 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.

5. Kommunale/Nasjonale 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/TILSTANDSFOMULERING
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 gå km).
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 gå km). - Syklister å bli drept eller hardt skadd være 25 prosent lavere enn i årene 2018 og 2019 (per sykkel km). 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).
Motorsykkel 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 person km).
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 transport systemer, der vei- og kjøretøyteknologi inngår, og tilgjengelige systemer som bedrer trafikksikkerheten, er tatt i bruk.

	På førersiden skal opplæring være tilpasset ny teknologi.
Trafikksikkerhetsarbeid i offentlige og private virksomheter	Innen 1/1-2026 skal: <ul style="list-style-type: none"> - Minst 200 kommuner være godkjent som Trafikksikker kommune (31/12-2021 = 130 kommuner + 1 bydel (i Oslo)). - Et flertall av fylkeskommunene være godkjent som Trafikksikker fylkeskommune (31/12-2021 = 2 fylkeskommuner). - Det finnes og være tatt i bruk verktøy for organisatorisk trafikk sikkerhetsarbeid som er relevante for alle private virksomheter der ferdsel i veitrafikken er en sentral del av virksomheten.
Arbeid for å styrke kunnskapsgrunnlaget	<ul style="list-style-type: none"> - Det skal foreligge oppdatert og ny kunnskap som gjør oss i stand til å gjøre gode prioriteringer for å sikre en reduksjon i drepte og hardt skadde i samsvar med ambisjonsnivået i NTP 2022-2033. - Det skal være etablert et system for skaderegistrering som blant annet bidrar til at det i NTP 2026-2037 kan settes en ambisjon for reduksjon i drepte og hardt skadde basert på det reelle omfanget. - Det skal foreligge oppdaterte beregningsverktøy som grunnlag for prioriteringer gjeldende fra og med 2026.

Kommunale tiltak:

5.1 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, vei og vedlikeholdstjenester) ved kjøp av transporttjenester som innarbeides i anbudsdocumentene.

5.2 Rus

Kommunen skal:

- Arbeide aktivt for å forhindre at ansatte er påvirket av legale eller illegale rusmidler i tjenesten.
- Kommunen skal arbeide aktivt med holdningsskapende tiltak knyttet til ungdom og rus.

5.3 Beltebruk og riktig sikring av barn

Kommunen skal:

- 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.

5.4 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

5.5 Barn (0-14 år)

Kommunen skal:

- vurdere rett til skoleskyss i henhold til bestemmelser for særlig farlig eller vanskelig skolevei.
- arbeide for trafikksikre 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.
- påvirke private skoler til å få godkjenning som Trafikksikker skole.
- 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.
- i samarbeid med elevenes foresatte ha fokus på trafikksikkerhet 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 trafikksikkerhet i barnehager og i skolen.

5.6 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.
- fremme saker om trafikksikkerhet for kommunens ungdomsråd.
- sørge for at kommunens ungdomsråd gis kompetanse om trafikksikkerhet.
- ta i bruk læringsressurser om trafikksikkerhet på ungdomstrinnet.

5.7 Eldre trafikanter

Kommunen skal:

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

5.8 Gående og syklende

Kommunale skal:

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

5.9 Møteulykker og utforkjøringsulykker

Kommunen skal

- melde inn eventuelle behov for fysisk sikring på riksvei og fylkesvei til veieier for å forebygge møteulykker eller utforkjøring.

5.10 Drift og vedlikehold

Kommunen skal:

- behold og videreutvikle det daglige trafikksikkerhetsfokuset i kjerneoppgavene innen drift og vedlikehold.

5.11 Bruk av ny teknologi i trafikksikkerhetsarbeidet

Kommunen skal:

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

5.12 Trafikksikkerhetsarbeid i offentlige og private virksomheter

Kommunen skal:

- godkjennes som Trafikksikker kommune.

5.13 Styrke kunnskapsgrunnet

Kommunen skal:

- i tillegg til oversikt over offentlig ulykkesstatistikk, belyse trafikksikkerhetssituasjonen med supplerende/andre opplysninger som f.eks. observert adferd og bruk av kjøretøy i kommunen.

5.14 Fysiske tiltak

Kommunen skal:

- gjennomføre de prioriterte fysiske trafikksikkerhetstiltakene på veinettet jf. tiltaksplan
- kartlegge behov for fysisk tilrettelegging for gående og syklende.

- ha særlig oppmerksomhet rettet mot skolevei og trafikksikre soner rundt skolene.

6. Økonomi

Trafikksikkerhetstiltakene i denne planen skal innarbeides i økonomiplanen.

Enhetsledere har ansvaret for å innarbeide utgiftene innenfor eget budsjettområde.

7. Rullering

Planperiode for denne planen vil bli 2022 – 2026. Det forutsettes at planen blir rullert en gang i hver kommunestyreperiode.

8.Tiltaksliste Trafikksikkerhetsplan Gratangen kommune 2022-2026

Ansvar: Gratangen kommune og Fylkeskommunen

Problem/Utfordring:	Tiltak	Når:	Kostnader:
Uoversiktlig kryss i Gratangsbotn	Følges opp av Fylkeskommunen.	2022-23	Usikker
Fartsdempende tiltak ved Gratangsbotn skole	Søknad til Fylkeskommunen	2022-23	Ingen
Ny bru over Storelva – gang/sykelsti	Planen er regulert, samarbeid med Fylkeskommunen. Erverv av areal.	2022-25	Usikker
Gang/-sykelsti Kalmeryggen boligfelt til Gratangsbotn til skole + Gratangsbotnskole til bru ved Storelva	Planen er regulert, samarbeid med Fylkeskommunen. Erverv av areal.	2022-25	Usikker
Nedsatt fartsgrense til 30 ved Gratangsbotn skole + fra verksted Granstrøm til bru nr. 2 ved G/Bnr 42/27	Søknad til Fylkeskommunen	2022-23	Ingen
Innkjørsel Miljøstasjon Bedre parkeringsforhold utenom FV 7808	Vei inn til miljøstasjonen er lagt om, så ingen blir stående etter hovedveien.Parkeringsforholdene er utvidet.	Utført i løpet av Okt.2022	Kostnadene er fordelt mellom HRS og kommunen. Kr.150 000,-
Årstein bru, krysset mellom fylkesvei 7808 og 825	Tas opp med fylket	2022-23	
Avkjørsel til Gratangen kommunehus og boligfelt uoversiktlig.	Veien blir utbedret okt 2022.	Utført 2022	
FV 7806 -veien er smal med stupbratte fjellsider.	Tas opp med Fylkeskommunen.		
Rekkverk mellom Nord-Gratangen skole og fylkesvei 7806	Tas opp med Montessori.	2022-23	
Nedsatt fartsgrense – 60 sone fra Hellarbogen til Tjuvskjær p.g.a skoleskyss, næring, myke trafikanter	Søknad til fylkeskommune.	2022-23	
Gang/-Sykelsti Nord-Gratangen skole	Tas opp med Montessori.	2022-23	
Veilys	Det jobbes med en avtale og anbud mellom veilyslagene og kommunen.	2022-2025	Ca.5 mill.
Smale bruer – Moanveien, fylkesveiene og kommunale veier + Kvernmo	Bru Kvernmo er utbedret. Må ses i sammenheng med gang- og sykkelsti.	2022 2022-25	
Vedlikehold av kommunalt veinett	Årlig vedlikehold.	2022	Ca.2 mill. hvert år.

Problem/Utfordring:	Tiltak:	Når:	Kostnader:
Myrlandshaugen gamle kai bør det settes opp rekkverk – fare for utkjøring i sjøen.	Tas opp med fester.	2022-23	
Snuplass for buss Årstein ved innkjøring vest for Gratangsheimen, utvidelse av skulder.	Tas opp med Fylkeskommunen når arbeidet med fylkesveien starter. (Fylkesveiløftet)	2022	
Utbedring av FV 7806, segg i vei ved Hammaren-Selnes	Det er vedtatt penger gjennom Fylkesveiløftet.	2022-2024	
FV 7806 Årstein-Selnes økt standard heile strekningen.	Det er vedtatt penger gjennom Fylkesveiløftet.	2022-2024	
Ny busslomme Elvenes.	Tas opp med Fylke.	2022-23	
Siktrydding av skog langs kommunal og fylkesvei i kryss.	Årlig rydding, samarbeid med Fylkeskommunen.	Årlig.	30000,-
Tiltak - Elgpåkjørsler	Forvaltningsplan er under godkjenning. Større uttak av dyr i området hvor påkjørsel skjer.	2022	Ingen
Tiltak opp mot skolebussen ved på/avstigning av skoleunger (tiltak er at overgangen til 50 sonen blir flyttet og starter ved krysset ved Storfossen.)	Søknad til Fylket.	2022-23	
Nedsatt fartsgrense på utsatte veistreknings (f.eks Elvenes og Årstein)	Søknad til Fylkeskommunen.	2022-23	
Oppgradering og vedlikehold av veilys fra Foldvikøya til Tjuvskjær	Det jobbes med en avtale og anbud mellom veilyslagene og kommunen.	2022-2025	
Opprette veilys langs fylkesvei fra Hellarbogen- Tjuvskjær.	Tas opp med Fylkeskommune.	2022-25	
Skilting av krysset i Foldvika evt. Varsellys/fartsdump ved nytt gangfelt.	Samarbeid med Ungdomslaget i Foldvik og kommunen.	2022-23	40000,-
Nye skilt som er lesbar etter gammelveien i Foldvika	Samarbeid med Ungdomslaget i Foldvik og kommunen.	2022-23	20000,-
Barn Leker-skilt etter gammelveien i Foldvika	Samarbeid med Ungdomslaget i Foldvik og kommunen.	2022-23	
Parkeringsplassen utenfor Årstein barnehage, liten snuplass og små trafikanter	Samarbeid med barnehagen og kommune.	2022-23	Usikker.
Veilys ved kryss E6 Gratangen Hotell	Samarbeid med Fylkeskommunen.		
Viltpåkjørsel må ned	Kommunal målsetting for hjorteviltforvaltning 2022-2025 er under arbeid.	2022	

Begrense salting på veiene. Rein trekker ned til E6.	Samarbeid med Fylkeskommunen og Statens vegvesen.	2023	
Gjerde langs veiene, Bukkemyra(Gratangsfjellet), Moanveien, FV825- Foldvik/Grovfjord. Sauer som beiter i veiområde.	Samarbeid med Fylkeskommunen, Statens vegvesen, grunneiere og sankerlag.	2023	
Snuplass for lokalbussen på Årstein.	Samarbeid med fylkeskommune.	2023	

9. Veilister inndelt i roder med veinummer:

Rode	Vei	Navn	Meter	Merknad
1	101	Langmyra XE6 - Kvernmo	2950	fast dekke
	102	Grat.Hotell - XE6	500	fast dekke
	103	Øse XE6 - Vassøse	1520	
	104	Storfossen X825 - Dalslettbakken	940	fast dekke
	105	Kvernmoveien - Pelsdyrefarm	820	
	106	Kvernmoveien - Holtås	400	

Rode	Vei	Navn	Meter	Merknad
2	207	Elvenes X825 - Elveneshaug	1400	Meget bratt traktor
	208	Elvenes X825 - vannrenseanlegg	280	Fast dekke
	209	Elvenes X825 - Tannklinikk -E.Jakobsen	800	fast dekke
	210	Stikkvei til Tom Børre	50	fast dekke
	211	Elvenes X825 - Eliborg	150	
	212	Brannmo X825 - Osevoll	370	
	213	Stenli X825 - Bjørkli	400	
	214	Høgebakken Kirkegård	120	fast dekke
	215	Botn, Renseanlegg	80	fast dekke
	216	Kalmeryggen XFV142 - Boligfelt	340	fast dekke
	217	Fjordbotn XFV142 – Gratangsbotn skole	50	fast dekke
	218	Fjordbotn XFV142 - Boligfelt	150	fast dekke
	219	Brannstasjonen	50	fast dekke
	220	Barnehagen Gratangsbotn	150	fast dekke
	221	Museet	340	fast dekke
	222	Vei til slamavskiller/plumpest. i Vespen.	100	

Rode	Vei	Navn	Meter	Merknader
3	322	Laberdalen-snuplass V/Silje Stemland	1000	fast dekke 2021
	323	Vei til Laberg Kirkegård	500	
	324	Sortebekken boligfelt	460	fast dekke 2020
	325	Hellarbogen næringsområde	180	fast dekke
	326	X825- Foldvik- x825	2980	fast dekke
	327	Kai I Foldvik	100	fast dekke
	328	Foldvik Brygge	50	fast dekke

Rode	Vei	Navn	Meter	Merknader
4	429	X825- Hilleshamn – x825	1500	Fast dekke

Rode	Vei	Navn	Meter	Merknader
5	530	Årstein boligfelt	1400	fast dekke
	531	Årstein x848-Kirka	230	fast dekke
	532	Årstein x848- boligfelt Vest/barnehagen	300	fast dekke
	533	Årstein x848- kommunehuset	50	fast dekke

	534	Gratangsheimen	100	fast dekke
	535	Legekantor/Fysioterapi/Omsorgsboliger	150	fast dekke
	536	Kirkegården på Årstein	100	fast dekke
	537	Teknisk lager Ul Idun	50	
	538	X848 – vei til Åkenes	400	
	539	Skifte x848 – Øvre Skifte	460	Fast dekke

Rode	Vei	Navn	Meter	Merknader
6	641	Nord Gratangen skole		fast dekke
	642	FV 141 Saga og kirkegård Myrlandshaugen	1000	fast dekke til saga ca 500m
	643	Myrlandshaugen barnehage	120	
	644	Hans Olaihaugen X141 boligfelt	210	
	645	Løvdal xFV142 Eldrebolig	70	