

TRAFIKKSIKKERHETSPLAN BALSFJORD KOMMUNE

2022-2025

Innhold

[1. Forord 3](#_Toc118271782)

[2. Sammendrag 3](#_Toc118271783)

[3. Innledning 3](#_Toc118271784)

[3.1. Historikk 3](#_Toc118271785)

[3.2. Organisering av trafikksikkerhetsarbeidet i Balsfjord kommune 3](#_Toc118271786)

[3.3. Samarbeidspartnere / aktører i trafikksikkerhetsarbeidet 4](#_Toc118271787)

[3.4. Medvirkning i prosessen 4](#_Toc118271788)

[4. Nasjonale og regionale føringer i trafikksikkerhetsarbeidet 4](#_Toc118271789)

[4.1. Meld. St. 40 (2015-2016) Trafikksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering 4](#_Toc118271790)

[4.2. Nasjonal transportplan 5](#_Toc118271791)

[4.2.1. Barnas transportplan 5](#_Toc118271792)

[4.3. Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025 5](#_Toc118271793)

[4.4. Folkehelse og trafikksikkerhet 5](#_Toc118271794)

[4.5. Troms og Finnmark fylkeskommune: Regional transportplan 6](#_Toc118271795)

[4.6. Trafikksikker kommune 6](#_Toc118271796)

[5. Ulykkesutviklingen i Balsfjord kommune 7](#_Toc118271797)

[5.1. Trafikale utfordringer i kommunen 7](#_Toc118271798)

[5.2. Analyse av ulykkene 8](#_Toc118271799)

[6. Mål og strategi for trafikksikkerhetsarbeidet i Balsfjord kommune 12](#_Toc118271800)

[6.1. Målsetting 12](#_Toc118271801)

[6.2. Strategi 12](#_Toc118271802)

[7. Kommunale tiltak 12](#_Toc118271803)

[7.1. Risikoadferd i trafikken 12](#_Toc118271804)

[7.1.1. Fart 12](#_Toc118271805)

[7.1.2. Rus 13](#_Toc118271806)

[7.1.3. Bilbeltebruk og riktig sikring av barn 13](#_Toc118271807)

[7.1.4. Uoppmerksomhet 14](#_Toc118271808)

[7.2. Befolkningsgrupper 14](#_Toc118271809)

[7.2.1. Barn 0-14 år 14](#_Toc118271810)

[7.2.2. Ungdom og unge førere 15](#_Toc118271811)

[7.2.3. Eldre trafikanter 16](#_Toc118271812)

[7.3. Trafikantgrupper/kjøretøygrupper 16](#_Toc118271813)

[7.3.1. Gående og syklende 16](#_Toc118271814)

[7.3.2. Motorsykkel og moped 17](#_Toc118271815)

[7.3.3. Godstransport på veg 17](#_Toc118271816)

[7.4. Møteulykker og utforkjøringsulykker 18](#_Toc118271817)

[7.5. Drift og vedlikehold. 18](#_Toc118271818)

[7.6. Bruk av ny teknologi i trafikksikkerhetsarbeidet 19](#_Toc118271819)

[7.7. Trafikksikkerhetsarbeid i offentlige og private virksomheter 19](#_Toc118271820)

[7.8. Arbeid for å styrke kunnskapsgrunnlaget 20](#_Toc118271821)

[7.9. Fysiske tiltak 20](#_Toc118271822)

[8. Økonomi 20](#_Toc118271823)

[9. Evaluering, rullering 21](#_Toc118271824)

[Vedlegg 22](#_Toc118271825)

[Vedlegg 1 Handlingsplan fysiske tiltak fra 2022 22](#_Toc118271826)

[Vedlegg 2 Tiltak i Trafikksikkerhetsplanen med ansvarlig for gjennomføring 23](#_Toc118271827)

[Vedlegg 3 Trafikksikker kommune 28](#_Toc118271828)

[Vedlegg 4 Skadestatistikken 29](#_Toc118271829)

# Forord

Trafikksikkerhet handler om å kunne bevege seg trygt i sitt lokalmiljø, enten man er fotgjenger, syklist eller bilist – barn, ungdom eller voksen. Trafikksikkerhetsarbeid for alle trafikantgrupper er viktige folkehelsetiltak.

Som vegeier, har kommunen et spesifikt ansvar for trafikksikkerhetstiltak på kommunale veger. I henhold til folkehelseloven og plan- og bygningsloven har kommunen også et generelt ansvar for å fremme befolkningens helse og forebygge skader og ulykker lokalt. Kommunen har ansvar og virkemidler til å til å bedre trafikksikkerheten gjennom kommunens roller og oppgaver som planmyndighet, skole- og barnehageeier, arbeidsgiver, transportkjøper, folkehelseaktør og vegeier. På denne måten kan kommunen bidra til økt innsats i det lokale trafikksikkerhetsarbeidet.

Trafikksikkerhetsplanen 2022 – 2025 vil danne grunnlaget for videreføring av trafikksikkerhetsarbeidet i Balsfjord kommune. Det er viktig at tiltakene i trafikksikkerhetsplanen blir fulgt opp og gjennomført.

# Sammendrag

Trafikksikkerhetsplanen for Balsfjord kommune 2022-2025 retter seg etter nasjonale og regionale føringer. Planen tar utgangspunkt i en mal som er utarbeidet av Trygg Trafikk. Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet er sentral i målsettingene og utarbeidelsen av tiltakene i planen. Balsfjord kommune har som mål å bli godkjent som *Trafikksikker kommune* innen første halvdel av 2023, etter en godkjenningsordning utarbeidet av Trygg Trafikk. Godkjenningen innebærer en forpliktelse til å arbeide systematisk med trafikksikkerhet i alle relevante sektorer innenfor sitt ansvarsområde.

Målet med planen er å øke kommunens innsats i trafikksikkerhetsarbeidet, samt gi føringer for prioriteringer i videre arbeid med trafikksikkerhet. Planen er en forutsetning for statlig støtte til planlegging og gjennomføring av tiltak for økt trafikksikkerhet for kommunens innbyggere.

For å sikre et godt og helhetlig trafikksikkerhetsarbeid er tiltakene i planen sammensatt av trafikantrettede og fysiske tiltak. Fysiske tiltak er oppført i en rangert prioriteringsliste på kommunale veger, og på fylkeskommunale veger skal kommunen gå i dialog med vegeier. Enkelte tiltak krever begrensede ressurser og vil kunne gjennomføres raskt, mens andre tiltak krever mer omfattende planlegging og samarbeid.

# Innledning

## Historikk

Denne planen er nr. 2 i rekken av trafikksikkerhetsplaner for Balsfjord kommune. Planene har hatt som hovedfunksjon å være et styringsverktøy for et målrettet trafikksikkerhetsarbeid i kommunen, og dette arbeidet videreføres og styrkes i denne planen.

## Organisering av trafikksikkerhetsarbeidet i Balsfjord kommune

Denne utgaven av Balsfjord kommunes plan for trafikksikkerhet er en revidering av planen som gjaldt for perioden 2013-2016. Trafikksikkerhetsplanen behandles som en temaplan og vedtas av kommunestyret. Planen inneholder en handlingsdel og danner grunnlag for prioritering av tiltak og budsjettering. Planen er forankret i nasjonale og regionale trafikksikkerhetsplaner, og har nullvisjon som grunnleggende prinsipp.

Trafikksikkerhetsarbeidet i Balsfjord kommune er forankret hos rådmannen, og ansvaret for prosessen med å utarbeide en ny trafikksikkerhetsplan for perioden 2022-2025 er tillagt sektor for organisasjons- og samfunnsutvikling. Kommunen ser det som viktig å forankre arbeidet hos rådmannen v/Øyvind Korsberg 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.

## Samarbeidspartnere / aktører i trafikksikkerhetsarbeidet

Trafikksikkerhetsplanen bygger på et tverrfaglig samarbeid mellom sektorene i kommunen. Viktige aktører i trafikksikkerhetsarbeidet er politiet, Troms fylkeskommune, Statens vegvesen, Trygg trafikk og brann- og redningstjenesten. Balsfjord kommune har ikke instruerende myndighet over disse aktørene, og planen inneholder derfor kun tiltak som kommunen har myndighet og ressurser til å iverksette, samt å bidra til stimulering av holdningsskapende prosjekter.

## Medvirkning i prosessen

Balsfjord kommune har under utarbeidelsen av trafikksikkerhetsplanen lagt opp til bred medvirkning for sikre et godt kunnskapsgrunnlag for prioriteringer av trafikksikkerhetstiltak i kommende periode. Aktørene kommunen har hatt kontakt med er skoler, lag, råd og foreninger som til daglig ferdes på vegnettet og vil påvirkes av det trafikksikkerhetsarbeidet kommunen foretar seg. Inkludering av innspill fra innbyggere fra de ulike sentraene og tettstedene i kommunen er viktig for å kartlegge forbedringspotensialet for trafikksikkerheten i folk sine nærområder.

Under prioriteringen av fysiske tiltak er tilbakemeldinger om områder som har særlig betydning for barn og unges skoleveg blitt vektlagt, da dette er en viktig del av trafikksikkerhetsarbeidet.

# Nasjonale og regionale føringer i trafikksikkerhetsarbeidet

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

Som følge av målrettet, tverrsektoriell, kunnskapsbasert og langsiktig innsats er Norge verdensledende innen trafikksikkerhet på veg. Likevel må trafikksikkerhet ha høy prioritet ettersom trafikkulykker utgjør et betydelig samfunnsproblem, og innsatsen må intensiveres for at omfanget av tapte liv skal reduseres ytterligere frem mot nullvisjonen.

Regjeringen vil i planperioden gjennom en bred tilnærming i trafikksikkerhetsarbeidet, føre en målrettet innsats mot de alvorligste ulykkestypene og mot risikogrupper, hvorav det trafikantrettede trafikksikkerhetsarbeidet skal vektlegges.

## Nasjonal transportplan

Meld. St 20 (2020-2021) Nasjonal transportplan 2022-2033 er en plan for hvordan man skal arbeide i retning av det overordnede og langsiktige målet i transportsektoren som er: «*Et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i 2050.*»

Etappemålet frem for 2030 er maksimalt 350 hardt skadde og drepte i vegtrafikkulykker, hvorav maksimalt 50 drepte. Innen 2050 er det mål om 0 drepte i vegtrafikken. FNs bærekraftsmål har vært retningsgivende for den overordnede målsettingen i Nasjonal transportplan.

### Barnas transportplan

Nasjonal transportplan 2022-2033 inneholder et eget kapittel om Barnas transportplan (kapittel 9). I planen vektlegges kunnskap om hva som er viktig for barn og unge og deres ferdsel som grunnlag for hvilke tiltak som bør iverksettes, hvor *effektivt, attraktivt og trygt* er retningsgivende stikkord.

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 skoleveger og nærmiljøer

## Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025

Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2022-2025 er utarbeidet av Statens vegvesen, politiet, Helsedirektoratet, Utdanningsdirektoratet, Trygg Trafikk, fylkeskommunene og åtte storbykommuner. I tillegg har en rekke øvrige aktører gitt innspill til planen.

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

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

## Folkehelse og trafikksikkerhet

I Meld. St 19 (2014-2015) Folkehelsemeldingen mestring og muligheter melder regjeringen at trafikksikkerhet, lokal luftforurensing og støy er de viktigste faktorene fra transportsektoren som har betydning for folkehelsen. Det er viktig at kommunen styrker det tverrsektorielle samarbeidet, og integrerer det ulykkesforebyggende arbeidet generelt i sitt folkehelsearbeid.

I 2020 var det for første gang siden 1947 registrert under 100 trafikkulykker med dødsfall som utfall, og siden 1970 har antall drepte i trafikken blitt redusert med 80 %. Utviklingen går altså i riktig retning, men trafikkulykker vurderes fremdeles som et folkehelseproblem. Det er spesielt for unge mennesker at trafikkulykker utgjør en årsak til tidlig død, helsetap og redusert livskvalitet, og denne trafikantgruppen er viktig fokusområde i arbeidet med trafikksikkerhet fremover.

Kommunen har også et lovpålagt ansvar gjennom folkehelseloven § 4 å forebygge skade og lidelse innen de oppgaver og med de virkemidler som tilligger kommunen.

## Troms og Finnmark fylkeskommune: Regional transportplan

Troms og Finnmark fylkeskommune slutter seg til målsettingen i Nasjonal transportplan. I tillegg legger Regional transportplan for Troms 2018-2029 fokus på reduksjon i forfall av fylkesvegene og forbedring av standarden på eksiterende infrastruktur som viktige forutsetninger for å opprettholde fremkommeligheten, effektiviteten og trafikksikkerheten i regionen. Parallelt med utarbeidelsen av trafikksikkerhetsplanen for Balsfjord kommune er også en ny regional transportplan for Troms og Finnmark 2022-2033 under arbeid, som viderefører flere av de sentrale problemstillingene som er presentert i den gjeldende transportplanen.

Etablering og videreutvikling av tettsteder og sentra er et overordnet mål for regionsutviklingen i Troms, og blant de formulerte hovedmålene for perioden er:

* Innenfor (øvrige) sentra og mellom sentra skal transportnettet være trafikksikkert og ha en god helårlig standard på vegnettet og et kollektivtilbud som ivaretar transportbehov for befolkning, skoleskyss og næringsliv.

En av hovedstrategiene for å imøtekomme nasjonale og regionale føringer vil være å søke etter effektiviseringsgevinster gjennom helhetlig fokus på hele samferdselsområde; på tvers av sektorer og nivå.

## Trafikksikker kommune

Trafikksikker kommune er et organisatorisk trafikksikkerhetstiltak og en nasjonal godkjenningsordning i regi av Trygg Trafikk. Etter vegtrafikklovens § 40a har fylkeskommunen et ansvar for å tilrå og samordne tiltak for å fremme trafikksikkerheten i fylket. En viktig oppgave i denne sammenheng er å påvirke og stimulere kommunene til å arbeide målrettet og helhetlig med trafikksikkerhetsarbeidet.

Kommunen har mulighet til å ta i bruk en rekke virkemidler for å bidra til å bli en mer trafikksikker kommune. For å bli godkjent er det utarbeidet kriterier og sjekklister som skal kvalitetssikre kommunens tverrsektorielle trafikksikkerhetsarbeid.

Balsfjord kommune har satt seg som mål å bli erklært som «Trafikksikker kommune» innen første halvdel av 2023. Godkjenningen har en varighet på tre år og kommunen må søke om regodkjenning etter dette. Oversikt over alle kriteriene som må innfris innen kommunens ledelse, barnehager, skoler, kommunalteknikk, kulturavdelingen, kommuneoverlegen og helsestasjonen ligger på Trygg Trafikk sine nettsider. [[1]](#footnote-1)

Vedlegg 3 gir en grundigere innføring i kriteriene som må oppfylles av kommunens ledelse for å bli Trafikksikker kommune.

# Ulykkesutviklingen i Balsfjord kommune

Både nasjonal og lokal statistikk viser at ulykkestallene har gått nedover. En nasjonal undersøkelse utført av Trygg Trafikk viser at mange alvorlige trafikkulykker ikke inngår i den offisielle ulykkesstatistikken, fordi underrapporteringen av trafikkulykker er stor. Tall fra undersøkelsen viser at dekningsgraden av ulykkene med lettere skadde er på 15 %, og 37 % for hardt skadde. Det er derfor grunn til å tro at de faktiske ulykkestallene er høyere enn det statistikken viser, med unntak av antall drepte. Fallulykker med fotgjengere regnes ikke som trafikkulykker, og er derfor ikke inkludert i statistikken.

Ulykker og skader i trafikken påfører selvsagt menneskene som rammes store lidelser. De er også svært kostbare for samfunnet. Helse- og omsorgstjenestene i kommunene må ta mye av regningen, og det lønner seg derfor å forebygge.

## Trafikale utfordringer i kommunen

Balsfjord er en landbrukskommune preget av spredt bebyggelse og lange avstander. Topografien i kommunen og varierende klimatiske forhold gir utfordringer knyttet til tilgjengelighet og fremkommelighet. Dette stiller krav til et effektivt og trafikksikkert transportsystem og godt vedlikehold i form av utbedring av slitasje på vegnettet. Klimatiske forhold i form av nedbør fører enkelte steder til redusert fremkommelighet på vinterstid, blant annet for myke trafikanter. Vårløsningen fører også til store lokale forskjeller i standarden på vegnettet, og utgjør en trafikal utfordring for kommunen.

Det er et stort etterslep på vedlikeholdsarbeidet på de fylkeskommunale vegene i kommunen, og dette har betydning for effektiviteten og fremkommeligheten for både næringsliv og innbyggere.

I tillegg går innfartsvegen til Tromsø og Finnmark gjennom kommunen, hvor det transporteres store mengder godstransport som bidrar til slitasje. Disse vegstrekningene er av stor betydning for samfunnssikkerheten, da ulykkesstatistikken viser at de fleste trafikkulykkene i kommunen skjer på disse vegene.

Mange steder i kommunen er det risiko for møteulykker med vilt. For å forebygge denne typen ulykke er viktig å ha kunnskap om trekkruter og gode tiltak som bidrar til å redusere denne risikoen. En kombinasjon av flere tiltak som å sikre siktlinjer, tilpasset fartsgrense og å sette opp gjerder i områder med særlig stor risiko vil være en god løsning for å redusere sannsynligheten for møteulykker med vilt. God kartlegging og forvaltning av elgbestanden er også med på å holde risikoen for viltpåkjørsel på et akseptabelt nivå.

Andre trafikale utfordringer kommunen står ovenfor er knyttet til barnas skoleveg, hvor det flere steder er utrygt for barn å sykle eller gå til skolen. Trygg skoleveg for barn er et viktig fokusområde for kommunen, og vil bli prioritert i trafikksikkerhetsarbeidet fremover.

Vegsystemet i kommunen består av omtrent 7,5 mil riksveg/Europaveg, 28,6 mil fylkesveg og 10 mil med kommunal veg.

## Analyse av ulykkene

I den siste tiårsperioden 2012-2022 ble det totalt rapportert inn 80 trafikkulykker, hvorav 104 personer ble hardt eller lettere skadet, og 9 ble drept.

Tabellene og diagrammene gir en visuell oversikt over hvordan ulykkesstatistikken i Balsfjord kommune fordeler seg på vegnettet, med aldersfordeling, alvorlighetsgrad, vegkategori og ulykkeskategori. Balsfjord er en kommune med et relativt lavt folketall og lavt antall trafikkulykker, noe som gjør at det visuelle inntrykket diagrammene gir kan være feilaktig.

Statistikken inkluderer ikke ulykker med kun materielle skader.

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **År** | **Antall trafikkulykker** | **Dødsulykker** | **Ulykker med hardt skadde** | **Ulykker med lett skadde** |
| 2021 | 8 | 2 | 1 | 5 |
| 2020 | 8 | 1 | 2 | 5 |
| 2019 | 7 | 0 | 1 | 6 |
| 2018 | 5 | 0 | 0 | 5 |
| 2017 | 6 | 0 | 1 | 5 |
| 2016 | 7 | 0 | 1 | 6 |
| 2015 | 12 | 1 | 2 | 9 |
| 2014 | 8 | 0 | 2 | 6 |
| 2013 | 7 | 0 | 1 | 6 |
| 2012 | 12 | 2 | 0 | 10 |
| **Totalt** | **80** | **6** | **11** | **63** |

Figur Data hentet fra Statens vegvesen 2022

Figur Data hentet fra Statens Vegvesen 2022. trafikkulykker i perioden 2012-2021.

Tabellen viser utviklingen av antall trafikkulykker og antall skadde eller drepte den siste tiårs-perioden. Utviklingen har hatt en nedadgående trend, med et oppsving de siste to årene.

Figur Data hentet fra Statens Vegvesen 2022. Trafikkulykker i perioden 2012-2021.

Tabellen viser alvorlighetsgraden av personskadene av drepte, hardt skadde og lettere skadde. Antallet lettere skadde er høyere enn hardt skadde og drept.

Figur Data hentet fra Statens Vegvesen 2022. trafikkulykker i perioden 2012-2021.

Tabellen viser antall ulykker fordelt på aldersgrupper. Trafikkulykker har rammet flest folk i alderen 16-24 år i løpet av den siste tiårsperioden.

Figur Data hentet fra Statens Vegvesen 2022. trafikkulykker i perioden 2012-2021.

De fleste ulykker som skjer i Balsfjord kommune skjer på europaveg og fylkesveg. Trafikkulykkene som skjer på europaveg er også de farligste, med høyt antall skadde eller drepte sammenlignet med antall ulykker. Ulykkene som skjer på de andre veiene, utgjør en mindre andel av trafikkulykkene.

Figur Data hentet fra Statens Vegvesen 2022. TrafikkUlykker i perioden 2012-2021.

Diagrammet viser hvilke trafikantgrupper som har blitt drept eller skadet i trafikken det siste tiåret. Trafikantgruppene er personbil, buss, godstransport, moped og MC, fotgjenger, sykkel og annet. Personskader i personbil utgjør den største andelen av tilfellene. I perioden er det kun registrert én personskade på sykkel. I realiteten kan dette tallet være høyere, da det er lav rapporteringsgrad for sykkelulykker.

Figur Data hentet fra Statens vegvesen 2022. Trafikkulykker i perioden 2012-2022.

Dette diagrammet viser hvilke typer ulykker som forekommer oftest. Utforkjøring og ulykker med trafikk i motsatt kjøreretning har vært de vanligste årsaken til trafikkulykker de siste ti årene.

Figur Data hentet fra hjorteviltregisteret

Diagrammet viser forekomsten av møteulykker med motorkjøretøy og hjortedyr i kommunen. Fra 2012 til 2018 har det vært en økning i registrerte møteulykker, men fra 2018 har det vært en nedgang. De aller fleste tilfellene er møteulykker med elg.

# Mål og strategi for trafikksikkerhetsarbeidet i Balsfjord kommune

## Målsetting

I perioden 2018-2021 hadde vi et gjennomsnitt på 7 trafikkulykker med personskader per år, hvorav 25 % av disse var ulykker med drepte eller hardt skadet, og 75 % lettere skadet. I perioden 2022-2025 vil kommunen arbeide for at både antall ulykker og antall drepte og skadde i trafikken ytterligere reduseres, med nullvisjonen som langsiktig mål.

## Strategi

I Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg er det satt opp en rekke tilstandsmål formulert som måltall. For å nå disse målene må det iverksettes tiltak, og kommunen skal arbeide aktivt for å bidra til at vi oppnår disse tilstandsmålene, og ha ekstra fokus på disse hovedområdene:

* Påvirke innbyggerne til å ferdes med minst mulig risiko for skade og død, uavhengig av hvor en ferdes i vegtrafikken.
* Jobbe systematisk med trafikksikkerhet innenfor alle kommunens sektorer.
* Ha gode systemer og rutiner for trafikksikkerhet med konkrete tiltak og evaluering.
* Gjennomføre tiltak knyttet til fysiske tiltak, organisasjon, holdninger og adferd.

# Kommunale tiltak

I den Nasjonale tiltaksplanen 2022-2025 er det satt mål for tilstandsutvikling innenfor områder der tilstandsendringer er av vesentlig betydning for utviklingen i antall drepte og hardt skadde. Tilstandsmålene er satt innenfor 15 ulike innsatsområder.

I dette kapittelet gjengir vi de nasjonale tilstandsmålene og de innsatsområdene kommunene finner det mest relevant å arbeide med. Under hvert av områdene har vi konkretisert våre kommunale tiltak som skal bidra til å nå de nasjonale målene. Tiltakslisten er ikke en opplisting av alle behov, men tiltak som er realistisk for kommunen å gjennomføre i kommende periode innenfor kommunens handlingsrammer.

## 7.1. Risikoadferd i trafikken

### Fart

Nasjonale tilstandsmål

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Innsatsområde | Tilstandsformulering |  |  |
| Fart  *(kapittel 6)* | Innen 2026 skal 72 % av kjøretøyene overholde fartsgrensen | 60,1 % *(2021)* | 72 % *(2026)* |

**Kommunale tiltak**

* Kommunen som arbeidsgiver skal påvirke sine ansatte i tjeneste til å opptre med minst mulig risiko i trafikken.
* Kommunen skal utarbeide retningslinjer for tjenestereiser og forankre denne i alle sektorer.
* Trafikksikkerhet skal være årlig tema i kommunens arbeidsmiljøutvalg (AMU).
* Kommunen, som kjøper av ulike tjenester, skal stille krav til samarbeidspartnere om trafikksikker adferd (transporttjenester, veg- og vedlikeholdstjenester). Disse skal innarbeides i anbudsdokumentene.
* Kommunens ansatte skal gjennomføre e-læringskurs/få opplæring i trafikksikkerhet og HMS (utviklet på KS-læring plattform av Trygg Trafikk.)

### Rus

Nasjonale tilstandsmål

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Innsatsområde | Tilstandsformulering |  |  |
| Rus  *(kapittel 7)* | Andel av trafikkarbeidet som utføres under påvirkning av alkohol over 0,2 promille | 0,2 %  *(2016/2017)* | 0,1 %  *(2026)* |
| Andel av trafikkarbeidet som utføres under påvirkning av narkotika over straffbarhetsgrensen | 0,6 %  *(2016/2017)* | 0,4 %  *(2026)* |

**Kommunale tiltak**

* Kommunen skal arbeide aktivt for å forhindre at ansatte er påvirket av legal eller illegale rusmidler i tjenesten.
* Ved kjøp eller leasing av nye biler skal alkolås innarbeides som en del av anbudsgrunnlaget.
* Kommunen skal gjennom den videregående skolen bruke metoder og læringsressurser som omhandler konsekvenser av ruspåvirket tilstand i trafikken.
* Videregående skole skal bruke metoder og læringsressurser som omhandler konsekvenser av ruspåvirket tilstand i trafikken.

### Bilbeltebruk og riktig sikring av barn

Nasjonale tilstandsmål

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Innsatsområde | Tilstandsformulering |  |  |
| Bilbelte/sikring av barn i bil  *(kapittel 8)* | Andel førere og forsetepassasjerer som bruker bilbelte i lette kjøretøy | 97,4 %  *(2019)* | 98,5%  *(2026)* |
| Andel barn i alderen 1 – 3 år som er sikret bakovervendt i bil | 65 %  *(2021)* | 75 %  *(2026)* |
| Andel førere av tunge kjøretøy som bruker bilbelte | 86,5 %  *(2019)* | 95 %  *(2026)* |
|  | Andel barn i alderen 1-8 år som er riktig sikret i bil | 82 %  *(2021)* | 85%  *(2026)* |

**Kommunale tiltak**

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

### Uoppmerksomhet

Nasjonale tilstandsmål

|  |  |
| --- | --- |
| Innsatsområde | Tilstandsformulering |
| Uoppmerksomhet  *(kapittel 9)* | I planperioden 2022-2025 vil aktørene fortsette og videreutvikle arbeidet for å få ned antall ulykker som skyldes uoppmerksomhet på grunn av distraksjon |

**Kommunale tiltak**

* Kommunen skal i retningslinjene for tjenestereiser, uttrykke en tydelig forventing om at alle kommunens ansatte i minst mulig grad bruker utstyr som tar oppmerksomheten fra føreren.
* Kommunen skal, i retningslinjene for tjenestereiser, uttrykke en tydelig forventing om at det i størst mulig grad skal unngås å bruke mobiltelefon under kjøring. Om dette er nødvendig skal det brukes godkjent fastmontert utstyr.

## Befolkningsgrupper

### Barn 0-14 år

Nasjonale tilstandsmål

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Innsatsområde | Tilstandsformulering |  |  |
| Barn (0-14 år)  *(kapittel 10)* | Antall drepte barn (0-14 år) i trafikken. | 4  *(2017)* | 0  *(minst to år i 2022-2025)* |

**Kommunale tiltak**

* Skolene skal være godkjent som «Trafikksikker skole».
* De kommunale barnehagene skal være godkjent som «Trafikksikker barnehage».
* Kommunen skal påvirke til at også de private barnehagene skal være godkjent som «Trafikksikker barnehage».
* Barnehager og skoler skal i samarbeid med foresatte ha fokus på trafikksikkerhetsarbeid og forebygging av ulykker. (Tiltak i trafikksikker barnehage og skole)
* Kommunen skal oppfordre barnehager til å ta i bruk anbefalte læringsressurser om trafikksikkerhet i barnehagen. (se vedlegg 2).
* Kommunen skal oppfordre skoler til å ta i bruk anbefalte læringsressurser om trafikksikkerhet i skolen.
* Kommunen skal gjennomføre vurdering av særlig farlig eller vanskelig skoleveg.
* Kommunen skal arbeide for trafikksikre soner rundt skolene, som blant annet innebærer tiltak knyttet til holdninger og adferd til både barn og voksne, ved bruk av hjertesoner som metode.
* Kommunen skal legge til rette for at flere kan sykle eller gå til skolen.
* Kommunen skal inkludere erfaringer fra skoler og barnehager i arbeidet med planer og målrettede trafikksikkerhetstiltak for barn og unge.
* Skolene skal sørge for god sykkelopplæring i tråd med kompetansemål i Kunnskapsløftet.
* Kommunen skal stimulere lag og foreninger til at alle barn til og fra fritidsaktiviteter sikres best mulig og at voksne som transportører kjører med lavest mulig risiko.
* Kommunen skal sørge for at ansatte i barnehager og skoler har tilstrekkelig kompetanse for å gjennomføre god trafikkopplæring i tråd med gjeldende rammeverk.
* Kommunen skal stimulere lag og foreninger til å innarbeide retningslinjer for transport innenfor sin virksomhet.

### Ungdom og unge førere

Nasjonale tilstandsmål

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Innsatsområde | Tilstandsformulering |  |  |
| Ungdom og unge førere  *(kapittel 11)* | Risiko for bilførere i aldersgruppen 18-19 år for å bli drept eller hardt skadd |  | - 25 % A |

*\*A Reduksjon i perioden 2022-2025 sammenliknet med perioden 2018-2019*

**Kommunale tiltak**

* Kommunen kan sørge for at alle ungdomsskolene har nødvendig kompetanse for å tilby valgfaget trafikk på ungdomstrinnet.
* Kommunen kan tilby trafikalt grunnkurs som en del av valgfag trafikk.
* Kommunen skal stimulere lag og foreninger til å innarbeide retningslinjer for transport innenfor sin virksomhet.
* Kommunen skal fremme saker om trafikksikkerhet for kommunens ungdomsråd.
* Kommunen skal sørge for at kommunens ungdomsråd gis kompetanse om trafikksikkerhet.
* Skolene skal ta i bruk læringsressurser for trafikksikkerhet på ungdomstrinnet.

### Eldre trafikanter

Nasjonale tilstandsmål

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Innsatsområde | Tilstandsformulering |  |  |
| Eldre trafikanter  *(kapittel 12)* | Risiko for bilførere i aldersgruppen 75+ for å bli drept eller hardt skadd (per kjørte km) |  | - 30 % A |
| Risiko for fotgjengere i aldersgruppen 75+ for å bli drept eller hardt skadd i trafikkulykker (per gåkm) |  | - 30 % A |

*\*A Reduksjon i perioden 2022-2025 sammenliknet med perioden 2018-2019*

**Kommunale tiltak**

* Kommunen skal legge til grunn universell utforming ved fysisk utforming av veger og gangfelt (og forlengelse av gangfelt) for å ivareta eldre trafikanter og trafikanter med funksjonsnedsettelse
* Kommunen skal stimulere pensjonistforeningene til å innlemme tema trafikksikkerhet i sin virksomhet
* Kommunen skal legge til rette for at trafikksikkerhet blir tema i kommunens eldreråd.

## Trafikantgrupper/kjøretøygrupper

### Gående og syklende

Nasjonale tilstandsmål:

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Innsatsområde | Tilstandsformulering |  | |
| Gående og syklende  *(kapittel 13)* | Risiko for fotgjengere å bli drept eller hardt skadd (per gåkm) |  | - 25% A |
| Risiko for syklister å bli drept eller hardt skadd (per sykkelkm) |  | -25% A |
| Andel syklister som bruker sykkelhjelm | 65,9 %  *(2019)* | 75 %  *(2026)* |
| Andel fotgjengere som bruker refleks på belyst veg i mørke | 46 %  *(2021)* | 53 %  *(2026)* |

\**A Reduksjon i perioden 2022-2025 sammenlignet med perioden 2018-2019*

Universell utforming er inkludert som et eget delkapittel i Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet 2022-2025 (13.5), hvor det påpekes at prinsippene for universell utforming skal bli lagt til grunn ved bygging av nye anlegg. Det er vegeier som er ansvarlig for å påse at dette blir utført.

**Kommunale tiltak**

* Helsestasjonen, barnehagene og skolene skal årlig fokusere på betydningen av at syklister og fotgjengere bruker personlig sikkerhetsutstyr i trafikken (sykkelhjelm, refleks).
* Kommunen skal gjennomføre fysisk tilrettelegging og utbygging/drift for å sikre god trafikksikkerhet for gående og syklende på kommunale veger.
* Kommunen skal jobbe for at alle kommunale gang- og sykkelveger møter oppdaterte standarder for trafikksikkerhet.
* Kommunen vil arbeide for å tilrettelegge for sammenhengende gang- og sykkelveger i sentrumsområder. (Nordkjosbotn, Mestervik og Storsteinnes.)
* Kommunen skal bidra til økt sykkelopplæring i skole og barnehage.
* Kommunen skal påse at prinsippet om universell utforming er ivaretatt under bygging av nye kommunale veganlegg.
* Hvert år, på den nasjonale refleksdagen (tredje torsdag i oktober), skal kommunen påvirke sine ansatte til å benytte refleks som fotgjengere i mørket.

### Motorsykkel og moped

Nasjonale tilstandsmål

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Innsatsområde | Tilstandsformulering |  |  |
| Motorsykkel og moped  *(kapittel 14)* | Risiko for å bli drept eller hardt skadd på henholdsvis moped, lett motorsykkel og tung motorsykkel (per personkm) |  | - 25 % B |

*B Reduksjon i perioden 2022-2025 sammenliknet med perioden 2017-2020.*

**Kommunale tiltak**

* Kommunen bør sørge for at skolene har nødvendig kompetanse for å tilby valgfaget trafikk på ungdomsskolen.

### Godstransport på veg

Nasjonale tilstandsmål:

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Innsatsområde | Tilstandsformulering |  |  |
| Godstransport på veg  *(kapittel 15)* | Andel godskjøretøy med tillatt totalvekt > 3,5 tonn hverken ha 2er eller 3er feil ved periodisk kjørekontroll | 27,1 %  *(2026)* | 30 %  *(2026)* |
|  | Andel varebiler med tillatt totalvekt < 3,5 tonn hverken ha 2er eller 3er feil ved periodisk kjørekontroll | 39,5 %  *(2020)* | 45 %  *(2026)* |

Statens vegvesen har ansvar for å kontrollere dette.

## Møteulykker og utforkjøringsulykker

Nasjonale tilstandsmål:

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Innsatsområde | Tilstandsformulering |  |  |
| Møteulykker og utforkjørings-ulykker  *(kapittel 16)* | Andel av trafikkarbeidet på riksveger med fartsgrense 70 km/t eller høyere som foregår på møtefrie veger | 53,3 % *(2021)* | 60 % *(2028)* |
| Det skal gjennom en systematisk tilnærming arbeides for å redusere risikoen for alvorlige utforkjøringsulykker på riksveger og fylkesveger |  |  |
| I planperioden 2022-2025 vil vegeiere beholde og videreutvikle det daglige trafikksikkerhetsfokuset i kjerneoppgavene innen drift og vedlikehold |  |  |

**Kommunale tiltak**

* Kommunen skal melde inn eventuelle behov for fysisk sikring på riksveg og fylkesveg til vegeier for å forebygge møteulykker eller utforkjøring.
* Kommunen skal samarbeide med fylkeskommunen for å redusere risikoen for møteulykker med hjortedyr.

## Drift og vedlikehold.

Nasjonale tilstandsmål:

|  |  |
| --- | --- |
| Innsatsområde | Tilstandsformulering |
| Drift og vedlikehold  (*kapittel 17*) | I planperioden 2022-2025 vil veilederne beholde og videreutvikle det daglige trafikksikkerhetsfokuset i kjerneoppgavene innen drift og vedlikehold. |

**Kommunale tiltak**

* Kommunen skal beholde og videreutvikle det daglige trafikksikkerhetsfokuset i kjerneoppgavene innen drift og vedlikehold.
* Kommunen skal følge rutiner for snøbrøyting / snørydding / strøing / rydding av vegetasjon på skoleveger.

## Bruk av ny teknologi i trafikksikkerhetsarbeidet

Nasjonale tilstandsmål

|  |  |
| --- | --- |
| Innsatsområde | Tilstandsformulering |
| Kjøretøy-teknologi  *(kapittel 18)* | Norge skal ligge langt framme innenfor intelligente transportsystemer, der veg- og kjøretøyteknologi inngår, og tilgjengelige systemer som bedrer trafikksikkerheten er tatt i bruk.  På førersiden skal opplæring være tilpasset ny teknologi. |

**Kommunale tiltak**

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

## Trafikksikkerhetsarbeid i offentlige og private virksomheter

Nasjonale tilstandsmål:

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Innsatsområde | Tilstandsformulering |  |  |
| Trafikksikkerhetsarbeid i offentlige og private virksomheter  *(kapittel 19)* | Antall kommuner som er godkjent som *Trafikksikker kommune* | 130  *per 1/1-2021* | 200  *per 1/1-2026* |
| Et flertall av fylkeskommunene skal være godkjent som *Trafikksikker fylkeskommune* | 2  *per 1/1 2021* |  |
| Det skal være tatt i bruk verktøy for organisatorisk trafikksikkerhetsarbeid som er relevante for alle private virksomheter der ferdsel i vegtrafikken er en sentral del av virksomheten. |  |  |

**Kommunale tiltak**

* Kommunen skal godkjennes som Trafikksikker kommune.
* Kommunen forplikter seg til å arbeide systematisk med trafikksikkerhet i alle relevante sektorer innenfor sitt ansvarsområde.
* Kommunen skal følge opp Barnas transportplan, se pkt 4.1.1.
* Kommunen skal sikre at hensynet til trafikksikkerhet er ivaretatt i reguleringsplaner.
* Kommunen skal ha rutiner for håndtering av innspill fra etater, organisasjoner eller publikum.
* Kommunen skal ha rutiner for kvalitetssikring av trafikksikkerheten i forbindelse med anleggsvirksomhet, både i kommunal og privat regi.

## Arbeid for å styrke kunnskapsgrunnlaget

Nasjonale mål:

|  |  |
| --- | --- |
| Innsatsområde | Tilstandsformulering |
| Arbeid for å styrke kunnskaps-grunnlaget  (*kapittel 20*) | 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 2022-2032 |
| 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**

* Kommunen skal ha oversikt over offentlig ulykkesstatistikk i planarbeid og utarbeiding av trafikksikkerhetstiltak.

## Fysiske tiltak

Kommunale tiltak

* Kommunen skal årlig utarbeide en prioriteringsliste for fysiske trafikksikkerhetstiltak på kommunal veg, og gjennomføre disse innenfor eksisterende økonomiske rammer.
* Kommunen skal ha en prioriteringsliste for trafikksikkerhetstiltak på fylkesveg og kommunal veg med årlig rullering.

Se vedlegg 1 for fysiske trafikksikkerhetstiltak.

# Økonomi

Trafikksikkerhetstiltakene i denne planen skal innarbeides i økonomiplanen. Samtidig skal tiltak som går over flere år, samt tiltak med oppstart i handlingsplanperioden prioriteres i budsjettet hvert år fra 2022 til 2025.

Enhetsledere har ansvaret for å innarbeide utgiftene innenfor eget budsjettområde.

# Evaluering, rullering

Enhetsledere rapporterer årlig tiltak innenfor eget ansvarsområde, til plankoordinatoren, som så sammensetter dette og legger fram en samlet rapport til rådmannen.

Rådmannen rapporterer årlig til kommunestyret.

# Vedlegg

## Vedlegg 1 Handlingsplan fysiske tiltak fra 2022

Trafikksikkerhet vil være et tema ved gjennomføring av de aller fleste fysiske tiltak. Ved drift og vedlikehold er det et viktig formål å opprettholde en god sikkerhetsmessig standard, mens de fleste investeringer i nye veganlegg og utbedringer av eksisterende veg vil gi økt trafikksikkerhet, selv om dette ofte ikke er hovedformålet.

Kommunale veger

Balsfjord kommune vil arbeide med tiltak som skal iverksettes når forholdene ligger til rette. Søknad om midler rangeres i en prioriteringsliste.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Prioritet** | **Sted** | **Tiltak** |
| 1 | Kjørveidalen, Storsteinnes. | Trafikksikkerhetstiltak. |
| 2 | Kryss Skogveien, Nordkjosbotn. | Utbedre fotgjengerfelt |
| 2 | Skogveien, Nordkjosbotn. Mellom Nordkjosbotn skole og Sentrumsvegen. | Etablere G/S. |
| 3 | Solhav boligfelt. | Etablere bussholdeplass i sørgående kjøreretning. |
| 4 | Moanveien, ved Kjørveidalen, Storsteinnes. | Etablere gangfelt fra Kjørvegdalen til gang- og sykkelveg. |
| 4 | Moanveien, Storsteinnes. | Etablere fartsdumper. |

Riks- og fylkesveger

Kommunen vil arbeide med disse tiltakene i dialog med vegeier. Kommunen har ikke myndighet til å føre tiltakene i prioritert rangering.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Prioritet** | **Sted** | **Tiltak** |
|  | Grønnvoll-krysset, Storsteinnes. | Trafikksikkerhetstiltak. |
|  | Laksvatnveien, Laksvatn. Mellom bussholdeplass og innkjørsel skole. | Etablere gang- og sykkelveg, og gangfelt. |
|  | Kryss Sagelvvassveien / Petersborgveien, Storsteinnes. | Bedre trafikkavvikling for alle trafikantgrupper. |
|  | Fv 858 ved Tømmerelv. | Etablere fotgjengerfelt. |
|  | Fv 858 fra Felleskjøp til Hølkrysset. | Sette ned fartsgrense. |
|  | Nordbyneset. | Etablere busslomme. |
|  | Strandveien fv 858, fra «bankkrysset» til trafikkskolen REFLEX. | Etablere fortau / gang- og sykkelveg. |
|  | Strandveien fv 858, fra «bankkrysset» til trafikkskolen REFLEX, ved boliger. | Etablere støyskjerm. |

## Vedlegg 2 Tiltak i Trafikksikkerhetsplanen med ansvarlig for gjennomføring

|  |  |
| --- | --- |
| **Balsfjord kommunes rolle som barnehageeier** | **Ansvar** |
| Innen første halvdel av 2023 skal alle kommunale barnehager ha godkjenning som «Trafikksikker barnehage». | Kommunalsjef kultur og oppvekst |
| Kommunen skal påvirke til at også de private barnehagene skal være godkjent som «Trafikksikker barnehage». | Kommunalsjef kultur og oppvekst |
| Kommunen skal, gjennom de kommunale barnehagene, gjennomføre tiltak for å øke fokus på sikring av barn i bil (materiell/kampanje gjennom Trygg Trafikk) | Enhetsleder |
| Kommunen skal oppfordre til at også private barnehager har fokus på riktig sikring av barn i bil, deriblant at barn sitter bakovervendt til de er fire år. | Kommunalsjef kultur og oppvekst |
| Kommunen skal oppfordre barnehagene til å ta i bruk anbefalte læringsressurser om trafikksikkerhet i barnehagen. [[2]](#footnote-2) [[3]](#footnote-3) | Kommunalsjef kultur og oppvekst |
| Kommunen skal sørge for at ansatte i barnehager har tilstrekkelig kompetanse for å gjennomføre god trafikkopplæring i tråd med gjeldende rammeverk. | Kommunalsjef kultur og oppvekst |
| Barnehagene skal årlig fokusere på betydningen av at syklister og fotgjengere bruker personlig sikkerhetsutstyr i trafikken (sykkelhjelm, refleks). | Enhetsleder |

|  |  |
| --- | --- |
| **Balsfjord kommunes rolle som skoleeier** | **Ansvar** |
| Innen første halvdel av 2023 skal alle skolene ha godkjenning som «Trafikksikker skole» | Kommunalsjef kultur og oppvekst |
| Skoler skal i samarbeid med foresatte ha fokus på trafikksikkerhetsarbeid og forebygging av ulykker. (Tiltak i trafikksikker skole) | Enhetsleder |
| Kommunen skal gjennomføre vurdering av særlig farlig eller vanskelig skoleveg.[[4]](#footnote-4) | Kommunalsjef kultur og oppvekst / rådgiver |
| Kommunen skal legge til rette for at flere kan sykle eller gå til skolen. | Enhetsleder |
| Kommunen skal arbeide for trafikksikre soner rundt skolene, som blant annet innebærer tiltak knytet til holdninger og adferd til både barn og voksne, ved bruk av hjertesoner som metode.[[5]](#footnote-5) | Enhetsleder |
| Kommunen skal inkludere erfaringer fra skoler og barnehager i arbeidet med planer og målrettede trafikksikkerhetstiltak for barn og unge. | Kommunalsjef kultur og oppvekst |
| Skolene skal sørge for god sykkelopplæring i tråd med kompetansemål i Kunnskapsløftet, gjennom bruk av læringsportalen sykkeldyktig.no [[6]](#footnote-6) | Enhetsleder |
| Videregående skole skal oppfordres til å bruke metoder [[7]](#footnote-7) og læringsressurser [[8]](#footnote-8) som omhandler konsekvenser av ruspåvirket tilstand i trafikken. | Enhetsleder |
| Kommunen bør sørge for at ungdomsskolene har nødvendig kompetanse for å tilby valgfaget trafikk på ungdomstrinnet. | Enhetsleder |
| Kommunen bør tilby trafikalt grunnkurs som en del av valgfag trafikk. | Enhetsleder |
| Kommunen skal sørge for at kommunens ungdomsråd gis kompetanse om trafikksikkerhet. | Rådgiver oppvekst |
| Skolen skal oppfordres til å bruke læringsressurser om trafikksikkerhet på ungdomstrinnet. [[9]](#footnote-9) [[10]](#footnote-10) | Enhetsleder |
| Skolene skal årlig fokusere på betydningen av at syklister og fotgjengere bruker personlig sikkerhetsutstyr i trafikken (sykkelhjelm, refleks). | Enhetsleder |

|  |  |
| --- | --- |
| **Balsfjord kommunes rolle som ansvarlig for innbyggernes helse og trivsel** | **Ansvarlig** |
| Helsestasjonene skal ha økt fokus på temaet barn i bil og da spesielt at barna skal sitte sikret bakoverlent i bil til de er fire år. | Enhetsleder |
| Helsestasjonene skal årlig fokusere på betydningen av at syklister og fotgjengere bruker personlig sikkerhetsutstyr i trafikken (sykkelhjelm, refleks). | Enhetsleder |
| Kommunen skal stimulere lag og foreninger til at alle barn til og fra fritidsaktiviteter sikres best mulig og at voksne som transportører kjører med lavest mulig risiko. | Kommunalsjefer |
| Kommunen skal stimulere lag og foreninger til å innarbeide retningslinjer for transport innenfor sin virksomhet. | Kommunalsjefer |
| Kommunen skal stimulere pensjonistforeningene til å innlemme tema trafikksikkerhet i sin virksomhet. | Kommunalsjef helse og omsorg |
| Kommunen skal legge til rette for at trafikksikkerhet blir tema i kommunens eldreråd. | Kommunalsjef helse og omsorg |

|  |  |
| --- | --- |
| **Balsfjord kommunes rolle som planmyndighet** | **Ansvarlig** |
| Kommunen skal godkjennes som trafikksikker kommune innen første halvdel av 2023. | Rådmann |
| Kommunen forplikter seg til å arbeide systematisk med trafikksikkerhet i alle relevante sektorer innenfor sitt ansvarsområde. | R-team |
| Kommunen skal sikre at hensynet til trafikksikkerhet er ivaretatt i reguleringsplaner. | Enhetsleder |
| Kommunen skal ha rutiner for håndtering av innspill fra etater, organisasjoner eller publikum. | Enhetsleder |

|  |  |
| --- | --- |
| **Balsfjord kommunes rolle som vegeier** | **Ansvar** |
| Kommunen skal legge til grunn universell utforming ved fysisk utforming av veger og gangfelt (og forlengelse av gangfelt) for å ivareta eldre trafikanter og trafikanter med funksjonsnedsettelse. | Vegansvarlig |
| Kommunen skal gjennomføre fysisk tilrettelegging og utbygging/drift for å sikre god trafikksikkerhet for gående og syklister på kommunale veger. | Vegansvarlig |
| Kommunen skal jobbe for at alle kommunale gang- og sykkelveger møter oppdaterte standarder for trafikksikkerhet. | Vegansvarlig |
| Kommunen skal arbeide for å tilrettelegge for sammenhengende gang- og sykkelveger i sentrumsområder. (Nordkjosbotn, Mestervik og Storsteinnes.) | Vegansvarlig |
| Kommunen skal samarbeide med fylkeskommunen for å redusere risikoen for møteulykker med hjortedyr. | Rådgiver vilt |
| Kommunen skal melde inn eventuelle behov for fysisk sikring på riksveg og fylkesveg til vegeier for å forebygge møteulykker eller utforkjøring. | Fagansvarlig vei |
| Kommunen skal beholde og videreutvikle det daglige trafikksikkerhetsfokuset i kjerneoppgavene innen drift og vedlikehold. | Enhetsledere |
| Kommunen skal følge rutinger for snøbrøyting / snørydding / strøing / rydding av vegetasjon på skoleveger. | Vegansvarlig /kommunalteknikk |
| Kommunen skal ha rutiner for kvalitetssikring av trafikksikkerheten i forbindelse med anleggsvirksomhet, både i kommunal og privat regi. | Enhetsledere |
| Kommunen skal årlig utarbeide en prioriteringsliste for fysiske trafikksikkerhetstiltak på kommunal veg, og gjennomføre disse innenfor eksisterende økonomiske rammer. | Vegansvarlig |
| Kommunen skal ha en prioriteringsliste for trafikksikkerhetstiltak på fylkesveg og kommunal veg med årlig rullering. | Vegansvarlig |

|  |  |
| --- | --- |
| **Balsfjord kommunes rolle som arbeidsgiver** | **Ansvar** |
| Kommunen som arbeidsgiver skal påvirke sine ansatte i tjeneste til å opptre med minst mulig risiko i trafikken. | Enhetsledere |
| Kommunen skal ha utarbeidet retningslinjer for tjenestereiser og forankret denne i alle sektorer. | Personal |
| Trafikksikkerhet skal være et årlig tema i kommunens arbeidsmiljøutvalg (AMU). | Personal |
| Kommunen, som kjøper av ulike tjenester, stiller krav til samarbeidspartnere om trafikksikker adferd (transporttjenester og veg og vedlikeholdstjenester). Disse skal innarbeides i anbudsdokumentene. | Innkjøpsforum |
| Kommunens ansatte gjennomfører e-læringskurs i Trafikksikkerhet og HMS (utviklet på KS-læringsplattform av Trygg Trafikk.)[[11]](#footnote-11) | Personal |
| Arbeide aktivt for å forhindre at ansatte er påvirket av legal eller illegale rusmidler i tjenesten. | Enhetsledere |
| Ved kjøp eller leasing av nye biler skal alkolås innarbeides som en del av anbudsgrunnlaget. | Innkjøpsforum |
| Hvert år, på den nasjonale refleksdagen (tredje torsdag i oktober) skal kommunen påvirke ansatte til å benytte refleks som fotgjengere i mørket. | Enhetsledere / folkehelsekoordinator |
| Hver vår gjennomføre aktiviteter som skal stimulere flere til å sykle samt bruke sykkelhjelm. | Enhetsledere / kommunalsjefer |
| Kommunen skal alltid velge busser med 3-punktsbelte ved leie av busser til transport i regi av kommunen. | Enhetsledere |
| Kommunen skal, i retningslinjene for tjenestereiser, ha en forventning om at alle ansatte bruker bilbelte ved transport og tjeneste ved transport i bil og buss. | Personal / enhetsleder |
| Kommunen skal, i retningslinjene for tjenestereiser, uttrykke en tydelig forventing om at alle kommunens ansatte i minst mulig grad bruker utstyr som tar oppmerksomheten bort fra føreren. | Personal / enhetsleder |
| Kommunen skal, i retningslinjene for tjenestereiser, uttrykke en tydelig forventing om at det i størst mulig grad skal unngås å bruke mobiltelefon under kjøring. Om nødvendig skal det brukes godkjent fastmontert utstyr. | Personal / enhetsleder |
| Kommunen skal ved inngåelse av avtaler/anbud stille krav til trafikksikkerhet. | Innkjøpsforum |
| Kommunen skal legge inn krav om nødbrems, feltskiftevarsler og fotgjengervarsel i anbud ved kjøp/leasing av nye kommunale kjøretøy. | Personal / enhetsleder |

## Vedlegg 3 Trafikksikker kommune

**Kriterier for Trafikksikker kommune**

Trafikksikker kommune er en godkjenningsordning som blant annet bygger på følgende kriterier. Kommunens ledelse har ansvar for at:

* Kommunen har forankret ansvaret for trafikksikkerhetsarbeidet hos ordfører og rådmann. Delansvar kan ligge hos den enkelte etatsleder.
* Kommunen har et utvalg med ansvar for trafikksikkerhet.
* Kommunen har innarbeidet trafikksikkerhet i HMS/internkontrollsystemet som inneholder regler for reiser og transport i kommunens regi, og ved kjøp av transporttjenester.
* Trafikksikkerhet er årlig tema i kommunens arbeidsmiljøutvalg (AMU).
* Kommunen har oppdatert oversikt over trafikkulykker i kommunen og trafikkuhell (materiellskader) i kommunen.
* Trafikksikkerhet er en del av kommunens folkehelsearbeid.
* Kommunen har en trafikksikkerhetsplan. Planen har rullerings- og rapporteringsrutiner. Planen ivaretar både trafikantrettede og fysiske tiltak.
* Kommunen har et godt system for å behandle søknader om skyss pga. særlig farlig skoleveg.
* Kommunen har oppfylt kriteriene for den enkelte sektor.

## Vedlegg 4 Skadestatistikken

Antall trafikkulykker og antall skadde/drepte

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| År | Antall skadde/drepte | Antall ulykker |
| 2021 | 10 | 8 |
| 2020 | 16 | 8 |
| 2019 | 7 | 7 |
| 2018 | 5 | 5 |
| 2017 | 7 | 6 |
| 2016 | 9 | 7 |
| 2015 | 14 | 12 |
| 2014 | 16 | 8 |
| 2013 | 8 | 7 |
| 2012 | 21 | 12 |

Tabell . data hentet fra https://trine.atlas.vegvesen.no/

Personskader fordelt på alvorlighetsgrad

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| År | Drept | Hardt skadet | Lettere skadet |
| 2021 | 3 | 2 | 5 |
| 2020 | 1 | 3 | 12 |
| 2019 | 0 | 1 | 6 |
| 2018 | 0 | 0 | 5 |
| 2017 | 0 | 1 | 6 |
| 2016 | 0 | 1 | 8 |
| 2015 | 2 | 2 | 19 |
| 2014 | 0 | 3 | 13 |
| 2013 | 0 | 1 | 7 |
| 2012 | 3 | 0 | 18 |

Tabell . dATA HENTET FRA https://trine.atlas.vegvesen.no/

Ulykker fordelt etter alder

|  |  |
| --- | --- |
| Alder | Antall ulykker |
| 0-5 | 0 |
| 6-15 | 3 |
| 16-24 | 27 |
| 25-34 | 21 |
| 35-44 | 17 |
| 45-54 | 10 |
| 55-64 | 10 |
| 65-74 | 11 |
| 75-84 | 2 |
| 85 + | 3 |

Tabell 3. Data HENTET FRA HTTPS://TRINE.ATLAS.VEGVESEN.NO/

Ulykker fordelt etter vegkategori

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Veg | Antall skadde/drepte | Antall ulykker |
| Europaveg | 68 | 45 |
| Riksveg | 0 | 0 |
| Fylkesveg | 33 | 26 |
| Kommunal veg | 3 | 3 |
| Privat veg | 6 | 3 |
| Annet | 3 | 3 |

Tabell 4. data hentet fra https://trine.atlas.vegvesen.no/

Ulykker fordelt etter enhetskategori

|  |  |
| --- | --- |
| Kategori | Antall ulykker |
| Personbil | 72 |
| Buss | 10 |
| Godstransport | 12 |
| Moped og MC | 13 |
| Fotgjenger | 2 |
| Sykkel | 1 |
| Annet | 3 |

Tabell . Data hentet fra HTTPS://TRINE.ATLAS.VEGVESEN.NO/

Ulykker fordelt etter ulykkestype

|  |  |
| --- | --- |
| Ulykkestyper | Antall ulykker |
| Samme kjøreretning | 9 |
| Motsatt kjøreretning | 22 |
| Kryssende kjøreretning | 6 |
| Fotgjenger/akende | 2 |
| Utforkjøring | 39 |
| Andre ulykker | 2 |

Tabell . data hentet FRA HTTPS://TRINE.ATLAS.VEGVESEN.NO/

Antall møteulykker med hjortedyr

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| År | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 |
| Hjortedyr påkjørt av motorkjøretøy | 4 | 5 | 5 | 14 | 8 | 12 | 16 | 13 | 9 | 6 |

Tabell . Data hentet fra https://hjorteviltregisteret.no/

1. [Kriterier • Trygg Trafikk](https://www.tryggtrafikk.no/opplaering/trafikksikker/kriterier/) [↑](#footnote-ref-1)
2. Lenke til barnas trafikklubb: <https://www.tryggtrafikk.no/opplaering/barnehage/barnas-trafikklubb/> [↑](#footnote-ref-2)
3. Lenke til trafikkaktiviteter i barnehagen: <https://www.tryggtrafikk.no/opplaering/barnehage/trafikkaktiviteter/> [↑](#footnote-ref-3)
4. Veileder til vurdering av særlig farlig eller vanskelig skoleveg: <https://www.tryggtrafikk.no/skole/skoleveien/saerlig-farlig-skolevei/> [↑](#footnote-ref-4)
5. Veileder hjertesone: <https://www.tryggtrafikk.no/skole/hjertesone/> [↑](#footnote-ref-5)
6. Læringsportal: <https://sykkeldyktig.no/> [↑](#footnote-ref-6)
7. Prosjekt forebyggende fyllekjøringskampanje for videregående skole: <https://ungitrafikken.no/deathtrip/> [↑](#footnote-ref-7)
8. E-læringskurs om rus i trafikken for videregående skole: <https://ungitrafikken.no/e-laeringskurs-om-rus-i-trafikken/> [↑](#footnote-ref-8)
9. Digital lærebok for 10.trinn for trafikkopplæring: <https://www.tryggtrafikk.no/skole/undervisningsmateriell/underveis/> [↑](#footnote-ref-9)
10. Undervisningsmateriell 8.-10. trinn: <https://www.tryggtrafikk.no/skole/undervisningsmateriell/8-10-trinn/> [↑](#footnote-ref-10)
11. Trygg Trafikks e-læringskurs: <https://www.kslaring.no/local/course_page/home_page.php?id=19287&start=0> [↑](#footnote-ref-11)