

**SØR-VARANGER KOMMUNE**

**TRAFIKKSIKKERHETSPLAN 2021-2024**

**STRATEGIPLAN 2021-2024**

**HANDLINGSPLAN 2021-2022**





## INNHold

1. Forord.....	3
2. Sammendrag.....	5
3. Innledning.....	5
3.1. Bakgrunn.....	5
3.2. Historikk.....	5
3.3. Planens oppbygging.....	7
3.4. Begrepsavklaring .....	7
3.5. Kostnader og finansiering .....	7
3.6. Samarbeidspartnere.....	9
3.6.1. Statens vegvesen .....	9
3.6.2. Troms og Finnmark fylkeskommune.....	9
3.6.3. Trygg Trafikk.....	9
3.6.4. Finnmark politidistrikt .....	10
4. Nasjonale og regionale føringer i trafikksikkerhetsarbeidet .....	10
4.1. Meld. St. 40 (2015–2016) Trafikksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering 10	
4.2. Nasjonal transportplan.....	11
4.2.1. Barnas Transportplan .....	11
4.3. Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2018 – 2021 .....	11
4.4. Folkehelse og trafikksikkerhet .....	12
4.5. Regional transportplan for Finnmark 2014–2024 .....	13
4.5.1. Trafikksikkerhet i regional transportplan .....	13
4.6. Trafikksikker Kommune.....	13
5. Ulykkessituasjonen / –utviklingen i Sør-Varanger kommune .....	14
5.1. Trafikkutvikling .....	14
5.2. Ulykkesstatistikk.....	16
6. Mål og strategi for trafikksikkerhetsarbeidet i Sør-Varanger kommune .....	18
6.1. Visjon .....	18
6.2. Målsetting.....	18



6.3. Strategi.....	18
7. Kommunale tiltak.....	18
7.1. Risikoadferd i trafikken.....	20
7.1.1. Fart .....	20
7.1.2. Rus.....	21
7.1.3. Bilbeltebruk.....	21
7.2. Utsatte grupper .....	23
7.2.1. Barn .....	23
7.2.2. Ungdom og unge førere .....	24
7.2.3. Eldre trafikanter og trafikanter funksjonsnedsettelse .....	25
7.3. Trafikantgrupper/kjøretøygrupper .....	25
7.3.1. Innsatsområde, gående og syklende, .....	25
7.3.2. Motorsykkkel, moped og snøscooter .....	27
7.4. kjøretøyteknologi.....	27
7.5. Systematisk trafikksikkerhetsarbeid i offentlig og privat sektor.....	28
7.6. Fysiske trafikksikkerhetstiltak .....	28
8. Økonomi.....	30
9. Evaluering, rullering .....	30
A. Vedlegg: Handlingsplan 2021–2022 .....	31
B. Kartutsnitt.....	33



## 1. FORORD

Kommunene har ansvar for investeringer, drift og vedlikehold av det kommunale veinettet. Som veieier, har kommunen også et spesifikt ansvar for trafikksikkerhetstiltak på kommunale veier. I henhold til folkehelseloven og plan- og bygningsloven har kommunen et generelt ansvar for å forebygge skader og ulykker lokalt. Kommunene har ansvar og virkemidler som kan bidra til økt innsats i det lokale trafikksikkerhetsarbeidet. De er store arbeidsgivere og kjøpere av transporttjenester. I tillegg er de eiere av barnehager og skoler.

Stortinget har gjennom arbeidet med Nasjonal Transportplan (NTP) bedt regjeringen stimulere flere kommuner til å utarbeide handlingsplaner som en forutsetning for å tildelt Fylkeskommunale trafikksikkerhetsmidler. Det er derfor nå et krav at kommunene utarbeider trafikksikkerhetsplaner og oppdaterer dem for å kunne søke trafikksikkerhetsmidler.

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

Trafikksikkerhetsplanen 2021 – 2024 vil danne grunnlaget for videreføring av trafikksikkerhetsarbeidet i Sør-Varanger kommune.

Trafikksikkerhetsarbeid for alle trafikantgrupper er viktige folkehelseiltak. Trafikksikkerhetsplanen har fokus på helseperspektivet som er et satsingsområde for kommunen.

Utfordringen for det kommunale trafikksikkerhetsarbeidet er å få satt temaet på den politiske dagsorden. Det er viktig å sikre at trafikksikkerhetsplanen blir fulgt opp og tiltakene gjennomført.

Utvalg for plan og samferdsel i Sør-Varanger har pr 1. januar 2021 følgende representanter:

### Hovedmedlemmer

Robert Nesje (Ap)	Utvalgsleder
Margerethe Vonka (Ap)	Nestleder
Mariann Wollmann Magga (Ap)	Medlem
Øyvin S. Grongstad (Partiuvhengig)	Medlem
Sigbjørn O. Kurthi (Sp)	Varamedlem
Trude Helen Brækkan (Ap)	Varamedlem
Ulf Dæhlin (Ap)	Varamedlem
Turith Dalmeyer Nilsen (Ap)	Varamedlem
Ole K. Josefsen (Sp)	Varamedlem
Hanne Christine Holmberg Sundfær (Sp)	Varamedlem
Merete Eriksson (SV)	Varamedlem
	Varamedlem

# Trafikksikkerhetsplan for Sør-Varanger kommune 2021–2024



Jo-Andre Jørstad (SV)

Varamedlem

Egil Johansen (Frp)

Varamedlem

Sandra K. Asmyhr (Høyre)

## Representanter for administrasjon

Teknisk sjef

Tommy Salmi Nilsen

Kirkenes,

Robert Nesje

Tommy Salmi Nilsen

Leder

Teknisk sjef



## 2. SAMMENDRAG

Planen tar utgangspunkt i nasjonale og fylkeskommunale føringer for trafikksikkerhetsarbeidet. Som tidligere har planen fokus på både fysiske og pedagogiske tiltak.

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 arbeidene med trafikksikkerhet som er rotfestet i planene for tidligere perioder. Handlingsplan 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 innmeldte saker og faglige vurderinger av behovene.

## 3. INNLEDNING

### 3.1. BAKGRUNN

Siden 1970 har det vært drevet målrettet og langsiktig arbeid med trafikksikkerheten i Norge. Antall drepte i trafikken er redusert fra 560 i 1970 til om lag 100 de siste årene.

Regjeringen bestemte i 2002 å innføre nullvisjonen som en etisk veiviser og retningslinje for det videre trafikksikkerhetsarbeidet i Norge. Transportsystemet, transportmidlene og regelverket må derfor utformes på en måte som fremmer trafikksikker atferd hos trafikantene. Det er en målsetning at menneskelige feilhandlinger ikke skal føre til alvorlige skader eller dødsfall.

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. Den skal også ligge til grunn for etablering av politiske målsettinger for tiltak som skal gjøre samfunnet tryggere for trafikantene i kommunen.

### 3.2. HISTORIKK

Sør-Varanger kommune har hatt trafikksikkerhetsplan for periodene 1999–2002, 2008–2009, 2010–2013, en revidert trafikksikkerhetsplan for årene 2017 og 2018, og perioden 2019–2020.

Denne planen er nr. 6 i rekken av trafikksikkerhetsplaner for Sør-Varanger kommune. Planene har hatt som hovedfunksjon å være et styringsverktøy for et målrettet trafikksikkerhetsarbeid i



## Trafikksikkerhetsplan for Sør-Varanger kommune 2021–2024

kommunen, og dette er langt på vei oppnådd. De største utfordringene har vært forankring i alle kommunens ledd, samt finansiering av ikke-fysiske tiltak.

Kommunen arbeider også med utarbeidelse av hovedplan for vei og trafikk. Trafikksikkerhetsplanen blir en sentral del av grunnlaget for videre arbeider med hovedplanen for vei og trafikk.



## 3.3. PLANENS OPPBYGGING

---

Trafikksikkerhetsplanen for perioden 2021–2024 er basert på foregående trafikksikkerhetsplan fra perioden 2019–2020 samt mal for trafikksikkerhetsplaner utarbeidet av Trygg Trafikk. Planen består av en strategidel og en handlingsplan.

Strategidelen inneholder målsettinger og satsingsområder for trafikksikkerhetsarbeidet og gjelder for hele perioden. Handlingsplanen justeres årlig i samsvar med kommunens økonomiplan.

Enhet for tekniske tjenester er ansvarlig for utarbeidelse av trafikksikkerhetsplanen og enheten skal også tilse at de planlagte fysiske tiltak blir gjennomført. Tiltak baserer seg på innspill fra trafikkanter og beboere i kommunen, føringer fra andre myndigheter og ikke minst kommunens faglige vurdering av bekymringsmeldinger/hendelser og det enheten selv observerer på veinettet.

Tiltak som skal gjennomføres settes opp med hovedansvarlig for gjennomføringen. Det legges til rette for medvirkning til tiltakene gjennom uttalelser i årlige møter og høringsrunder. Tiltakene godkjennes eller avvises ved disse høringene.

Planen legges frem for utvalg for trafikksikkerhet og utvalg for plan og samferdsel til sluttbehandling.

## 3.4. BEGREPSAVKLARING

---

Følgende sentrale begreper fra Trafikksikkerhetshåndboka går igjen i trafikksikkerhetsplanen:

**Holdning:** Den enkeltes måte å tenke, handle og føle i forhold til den situasjon vedkommende befinner seg i.

**Trafikksikkerhet:** Fravær av ulykker og skader i trafikken. Hvor sikker trafikken er, kan beregnes ut fra hvor mange ulykker og skader som skjer i forhold til omfanget av trafikk.

**Trafikksikkerhetsarbeid:** Bevisstgjøring om faremomenter som kan forekomme i trafikken samt aktivt arbeide mot at trafikkulykker forekommer.

**Trafikkulykke:** Ulykke som inntreffer på vei som er åpen for alminnelig ferdsel der et eller flere kjøretøy er innblandet.

**Trygghetsfølelse:** Trygghetsfølelse (subjektiv sikkerhet) er trafikantenes følelse eller opplevelse av sikkerhet, med andre ord hvordan folk opplever risikoen for ulykker.

## 3.5. KOSTNADER OG FINANSIERING

---





## Trafikksikkerhetsplan for Sør-Varanger kommune 2021–2024

All drift, vedlikehold og investeringer på kommunale veier skal gjøres med grunnlag i trafikksikkerhet. Det forutsettes 80% tilskudd av fylkeskommunale midler til mindre fysiske tiltak, og 100% tilskudd til pedagogiske tiltak. Forutsetningen tar utgangspunkt i instruks for forvaltning av fylkeskommunale trafikksikkerhetsmidler i Troms og Finnmark fylke.

For prosjekter som det ikke gis tilskudd til forutsettes det at tiltaket utsettes og medtas i neste års søknader. Alternativt fattes det vedtak om at tiltaket finansieres fullt ut av kommunen. For større tiltak medregnes lavere andel av tilskudd på grunn av begrensninger i avsatt pott.



## 3.6. SAMARBEIDSPARTNERE

---

Som et suksesskriterium for trafikksikkerhetsarbeidet forutsettes det godt samarbeid med øvrige aktører. Kapittelet tar for seg de viktigste samarbeidsaktørene for trafikksikkerhetsarbeidet i Sør-Varanger kommune.

### 3.6.1. STATENS VEGVESEN

Statens vegvesen har ansvaret for å:

- Bistå fylkeskommunene og kommunene med faglige råd om trafikksikkerhet
- Planlegge, bygge og vedlikeholde riksveiene
- Gjennomføre verkstedkontroll, ulike former for kjøretøykontroll, kontroll av kjøre- og hviletid og bilbeltekontroll
- Gjennomføre førerprøver og kjøreskoletilsyn
- Utarbeide retningslinjer og bestemmelser for veiutforming, veitrafikk, føreropplæring og kjøretøy

### 3.6.2. TROMS OG FINNMARK FYLKESKOMMUNE

Fylkeskommunen har et ansvar for å tilrå og samordne tiltak for å fremme trafikksikkerheten i fylket. Trafikksikkerhetsutvalget i Troms og Finnmark forvalter midler til tilskudd i trafikksikkerhetstiltak. Fylket har også overtatt ansvaret for fylkesveiene, og har bygget opp en egen administrasjon for forvaltning, drift og vedlikehold av disse.

### 3.6.3. TRYGG TRAFIKK

Trygg Trafikk er en landsomfattende, uavhengig organisasjon for det frivillige trafikksikkerhetsarbeidet. Organisasjonen skal fungere som et bindeledd mellom frivillige aktører og offentlige myndigheter som har ansvar for trafikksikkerheten. Organisasjonen har et særskilt fokus på trafikkopplæring og informasjon.

Trygg Trafikks arbeidsområder består hovedsakelig i å:

- Gi trafikkfaglig og pedagogisk bistand til barnehager, skoler, lærerhøgskoler og foreldre
- Spre informasjon om trafikksikkerhet til forskjellige målgrupper
- Være en aktiv pådriver i trafikksikkerhetsarbeidet ovenfor beslutningstakere og myndigheter



## 3.6.4. FINNMARK POLITIDISTRIKT

Politiet har særskilt ansvar for kontroll og overvåking av trafikantenes atferd, herunder:

- Kontroll av aggressiv trafikantatferd
- Fartskontroll
- Kontroll av bruk av verneutstyr
- Ruskontroll

Politiet arbeider også med forebygging ved besøk til skoler og deltakelse i kampanjer og aksjoner. Både utrykningspolitiet og det lokale politidistriktet er viktig i trafikksikkerhetsarbeidet.

## 4. NASJONALE OG REGIONALE FØRINGER I TRAFIKKSikkerhetsarbeidet

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

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

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

I stortingsmeldingen presenterer regjeringen seks satsningsområder:

1. Forankring av tverrsektorielt trafikksikkerhetsarbeid på overordnet nivå
2. Bedre utnyttelse av tilsyns- og kontrollinnsatsen gjennom styrket tverretattlig samarbeid
3. Mer effektiv formidling, enklere tilgang og bedre utnyttelse av kunnskap fra ulykkesundersøkelser
4. Retningslinjer for registrering av veitrafikkulykker og økt utveksling av skade- og ulykkesdata
5. Styrket samordning av FoU (forskning og utvikling)
6. Framtidige satsingsområder innen trafikksikkerhetsarbeidet
  - a. Videreføring av trafikksikkerhetsarbeidet med tiltak rettet mot trafikant, veinett, kjøretøy og organisatoriske forhold



- b. Videreføring av innsats rettet mot de alvorligste ulykkestypene som møte- og utforkjøringsulykker og ulykker med fotgjengere og syklister
- c. Videreføring av innsats for å forebygge ulykker med risikogrupper i trafikken
- d. Trafikantrettet trafikksikkerhetsarbeid

Generelt vil regjeringen videreføre en bred tilnærming i trafikksikkerhetsarbeidet.

### 4.2. NASJONAL TRANSPORTPLAN

---

Meld. St. 33 (2016–2017) Nasjonal transportplan 2018–2029

Nasjonale mål og hovedområder for innsats

Regjeringen viderefører i Meld. St. 33 (2016–2017) Nasjonal transportplan 2018–2029 nullvisjonen og legger opp til et nytt ambisiøst etappemål om maksimalt 350 drepte og hardt skadde i 2030, Regjeringen vil i planperioden rette innsatsen mot følgende fem hovedområder:

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

#### 4.2.1. BARNAS TRANSPORTPLAN

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

- Legge til rette for at åtte av ti barn og unge skal velge å gå eller sykle til skolen
- Styrke trafikksikkerheten for barn og unge
- Legge vekt på barn og unges behov i planleggingen og utviklingen av transportsystemet
- At det skal legges vekt på hensynet til barn og unge i lokal og regional planlegging
- Følge opp transportetatene og Avinor når det gjelder hensynet til barn og unge i utviklingen av transportinfrastrukturen
- Styrke kompetansen om trafikksikkerhet i barnehage og skole
- I planen presiseres det at barn og unge er dagens og framtidens trafikanter, og dette må det tas hensyn til også i overordnede planer

### 4.3. NASJONAL TILTAKSPLAN FOR TRAFIKKSikkerhet PÅ VEI 2018 – 2021

---



Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2018–2021 er utarbeidet av Statens vegvesen, politiet, Helsedirektoratet, Utdanningsdirektoratet, Trygg Trafikk, fylkeskommunene og syv storbykommuner. I tillegg har en rekke øvrige aktører gitt innspill til planen.

Planen bygger på Meld. St. 33 (2016–2017) Nasjonal transportplan 2018–2029 (NTP) og Meld. St. 40 (2015–2016) Trafikksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering. Ambisjonsnivå og prioriteringer i tiltaksplanen er i samsvar med Statens vegvesens handlingsprogram 2018–2024 (2029), Strategiplan for polititjeneste på vei 2016–2019, Trygg Trafikks strategi 2018–2025, fylkeskommunenes planer for prioritering innenfor trafikksikkerhetsarbeidet og de syv storbykommunenes trafikksikkerhetsplaner.

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

#### 4.4. FOLKEHELSE OG TRAFIKKSikkerhet

---

Trafikkulykker vurderes som et betydelig folkehelseproblem på tross av en markant reduksjon av antallet alvorlige trafikkulykker siden 1970. Det er spesielt for unge mennesker at trafikkulykker utgjør en viktig årsak til tidlig død, helsetap og redusert livskvalitet. Regjeringen vil i tråd med Meld. ST. 19 (2014 2015) Folkehelsemeldingen mestring og muligheter, forsterke det tversektorielle samarbeidet for å forebygge ulykker. Det er viktig at kommunen integrerer det ulykkesforebyggende arbeidet generelt, og trafikksikkerhetsarbeidet spesielt i sitt folkehelsearbeid



## 4.5. REGIONAL TRANSPORTPLAN FOR FINNMARK 2014–2024

---

Troms og Finnmark fylke har en gjeldende regional transportplan for Finnmark for perioden 2014–2024 som fremsetter samfunns mål og resultatmål.

### Samfunns mål

Å skape et transportsystem som fremmer helse, miljø og verdiskapning og bidrar til en bærekraftig regional utvikling med attraktive byer og bygder i Finnmark.

### Resultatmål

Å skape et effektivt, trafikksikkert, miljøvennlig og tilgjengelig transportsystem som møter befolkningens og næringslivets behov for lokale, regionale, nasjonale og internasjonale transportere.

Regional transportplan for Finnmark viser til følgende utfordringer for måloppnåelse:

- Bindinger i kontrakter på kollektivtransport og i drift av fylkesveier
- Kritisk forfall på fylkesveiene og behov for oppgradering av kaianlegg
- Begrenset økonomisk handlingsrom for investering- og utviklingsprosjekter
- 

### 4.5.1. TRAFIKKSIKKERHET I REGIONAL TRANSPORTPLAN

Vedrørende trafikksikkerhet har regional transportplan som mål at det skal være trygt å ferdes på og langs veinettet i Finnmark. Følgende strategier for måloppnåelse legges til grunn:

- Prioritere fysiske tiltak mot utforkjøringer
- Tilrettelegge for gående og syklende
- Fokuserer på holdningsskapende arbeid for barn og ungdom

Planen viser til utfordringer i trafikksikkerhetsarbeidet. Herunder å opprettholde fokus på forebyggende tiltak og holdningsskapende arbeid uavhengig av ulykkesfrekvens. De økonomiske rammene som er satt for trafikksikkerhetsarbeidet er på 4 millioner kroner per år som utdeles etter søknad fra kommunene til fysiske og pedagogiske tiltak. Det stilles krav til kommunal trafikksikkerhetsplan for å få innvilget fylkeskommunale tilskuddsmidler til det kommunale veinettet.

Transportplanen viser også til satsingsområder rettet mot møteulykker, utforkjøringsulykker, ulykker med påkjørsel av fotgjengere og syklister samt kurvaturutbedringer.

## 4.6. TRAFIKKSIKKER KOMMUNE

---



Etter veitrafikklovens § 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.

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

For å ivareta denne helhetstenkningen er det utarbeidet kriterier og sjekklister som skal være et verktøy for å kvalitetssikre kommunens trafikksikkerhetsarbeid. Sør-Varanger kommune har satt seg som mål å oppfylle alle kriteriene og gjennom en fylkeskommunal godkjenningsordning bli erklært som Trafikksikker kommune” innen 2025.

## 5. ULYKKESSITUASJONEN / –UTVIKLINGEN I SØR- VARANGER KOMMUNE

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

Befolkningen i kommunen har økt fra 9738 til 10156 i løpet av perioden 2010–2019, altså en økning på 4,3%. 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. Også eldre bilførere regnes som en høyrisikogruppe. I 2019 var det 751 personer i Sør-Varanger kommune 75 år eller eldre.

Barn i trafikken er et satsingsområde i fylkeskommunens trafikksikkerhetsplan. Befolkningsgruppen av barn 0–14 år utgjør 1570 personer i 2019.

### 5.1. TRAFIKKUTVIKLING

Det har i løpet av perioden 2010–2019 vært en økning i flere kjøretøygrupper, se Tabell 5–1. Antallet personbiler har økt fra 4591 til 5844, altså en økning på 27%. Det er også økt antall varebiler i kommunen fra 874 til 1128, altså en økning på 29%.

# Trafikksikkerhetsplan for Sør-Varanger kommune 2021–2024



Tabell 5-1 Registrerte kjøretøy etter kjøretøygruppe og år

Registrerte kjøretøy	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Personbiler	4591	4735	4919	5083	5197	5401	5476	5630	5743	5844
Varebiler	874	900	966	999	1021	1037	1060	1078	1093	1128
Kombinerte biler	336	315	298	280	273	246	218	204	189	174
Lastebiler	141	131	129	122	125	121	109	100	89	76
Moped og motorsykel	536	592	644	651	669	649	655	648	594	580



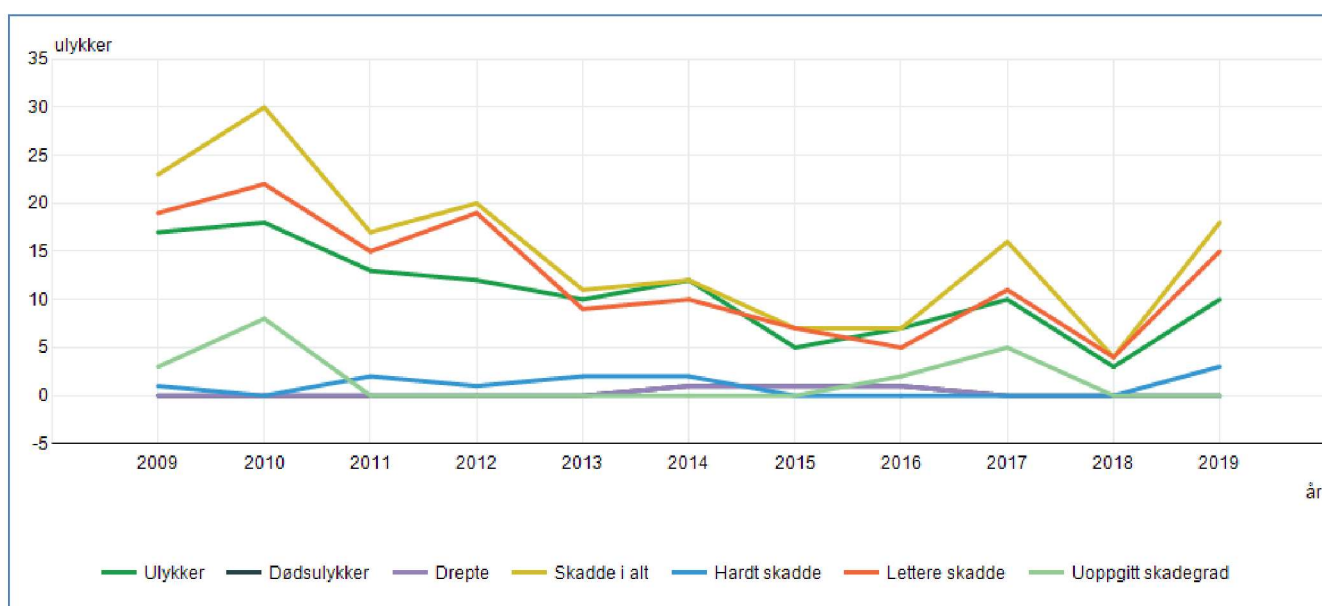


## 5.2. ULYKKESSTATISTIKK

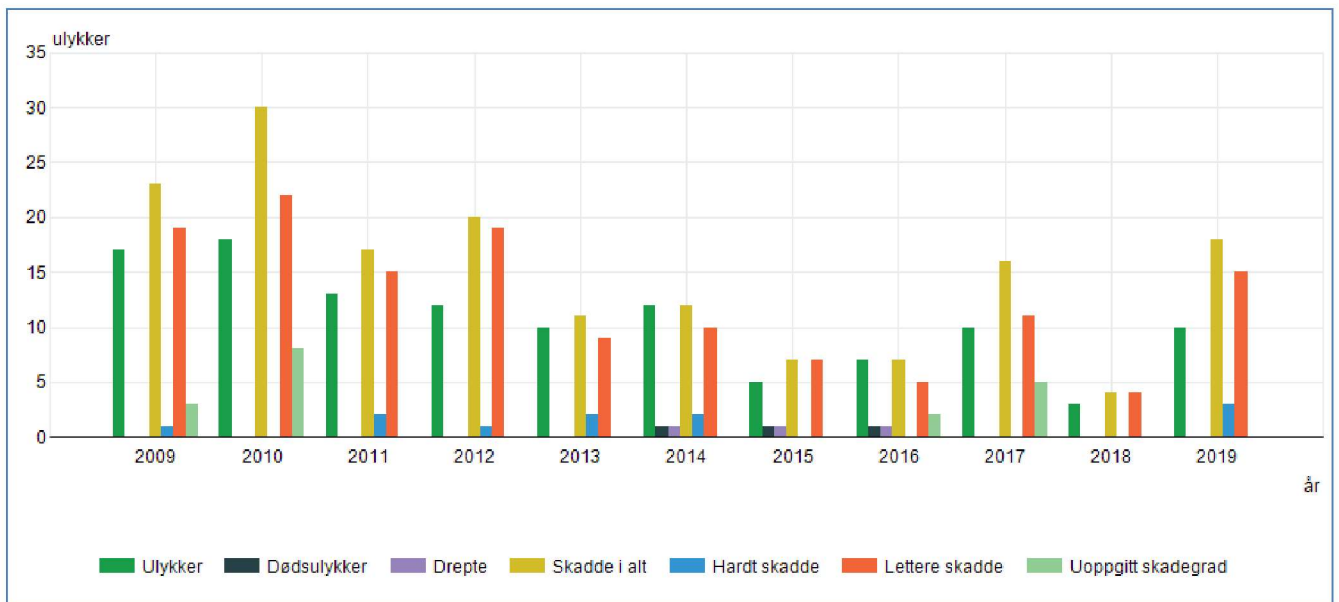
I perioden 2010–2019 forekom det totalt 117 registrerte trafikulykker med til sammen 165 skadde i kommunen, hvorav 11 hardt skadde og 3 drepte, se Tabell 5-2.

Tabell 5-2 Personer drept eller skadd i veitrafikkulykker i Sør-Varanger kommune etter skadegrad og år (kilde: SSB)

Trafikkulykker	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
<b>Ulykker</b>	18	13	12	10	12	5	7	10	3	10
<b>Dødsulykker</b>	0	0	0	0	1	1	1	0	0	0
<b>Drepte</b>	0	0	0	0	1	1	1	0	0	0
<b>Skadde i alt</b>	30	17	20	11	12	7	7	16	4	18
<b>Hardt skadde</b>	0	2	1	2	2	0	0	0	0	3
<b>Lettere skadde</b>	22	15	19	9	10	7	5	11	4	15
<b>Uoppgitt skadegrad</b>	8	0	0	0	0	0	2	5	0	0



Figur 5-1 Personer drept eller skadd i veitrafikkulykker i Sør-Varanger kommune etter skadegrad og år, linjediagram (kilde: SSB)



Figur 5–2 Personer drept eller skadd i veitrafikkulykker i Sør-Varanger kommune etter skadegrad og år, søylediagram (kilde: SSB)



## 6. MÅL OG STRATEGI FOR TRAFIKKSikkerHETSARBEIDET I SØR-VARANGER KOMMUNE

### 6.1. VISJON

Det skal være trygt å ferdes i trafikken i Sør-Varanger kommune. Ingen skal bli drept eller varig skadd som følge av trafikkulykker.

### 6.2. MÅLSETTING

Antall skadde og drepte som følger av trafikkulykker i Sør-Varanger kommune skal reduseres. I løpet av de siste fire år er det registrert 45 skadde, hvorav 3 hardt skadde. For perioden 2021–2024 er det mål om at antall skadde skal reduseres.

### 6.3. STRATEGI

I Nasjonal Tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei er det satt opp en rekke tilstandsmål formulert som måltall. For å nå disse målene må det iverksettes tiltak. Kommunen skal arbeide aktivt for å bidra til at vi oppnår disse tilstandsmålene. Dette gjelder først og fremst på følgende områder:

- Økt samarbeid med sentrale aktører i trafikksikkerhetsarbeidet.
- Økt samarbeid mellom enheter internt i kommunen.
- Økt samarbeid med befolkning i Sør-Varanger kommune.
- Gjennomføring av minimum ett fysisk trafikksikkerhetstiltak per år i perioden.
- Gjennomføring av minst én holdningskampanje ved skolene/barnehagene hvert år i perioden.
- Målrettet arbeid for å tilrettelegge for at flere går og sykler til skolen.
- Øke antallet km med fortau, gang- og sykkelvei.

Kommunen skal gjennomføre trafikksikkerhetstiltak som vil bidra til å nå nasjonale tilstandsmål.

Fylkeskommunal trafikksikkerhetsplan beskriver satsing på barn og ungdom. Samtidig skal det være helhet i trafikksikkerhetsarbeidet. Satsingsområdene fra fylkeskommunal trafikksikkerhetsplan videreføres i trafikksikkerhetsplanen for Sør-Varanger kommune.

## 7. KOMMUNALE TILTAK



## Trafikksikkerhetsplan for Sør-Varanger kommune 2021–2024

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

Tilstandsmålene er satt innenfor 13 ulike innsatsområder.

I dette kapitlet 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.



## 7.1. RISIKOADFERD I TRAFIKKEN

Som en forutsetning for nullvisjonen må trafikanter ta ansvar for egen atferd. Ved at trafikanter viser aktsomhet og unngår bevisste regelbrudd vil flere ulykker kunne forhindres.

Statens vegvesens ulykkesanalysegrupper (UAG) tilsier at høy fart er en sannsynlig medvirkende faktor i 42% av dødsulykker i trafikken. Kjøring i ruspåvirket tilstand er en medvirkende faktor i 21% av dødsulykkene. I 40% av dødsulykkene var det manglende eller feil bruk av bilbelte.

Kommunen vil arbeide for å bedre trafikantatferd innenfor områdene fart, rus og bilbeltebruk.

### 7.1.1. FART

Høy hastighet er blant de vanligste medvirkende forhold til at det forekommer trafikkulykker og er også en viktig faktor med hensyn på konsekvensen ved en eventuell trafikkulykke.

Fartsreducerende tiltak vurderes derfor for å være viktig både for å redusere sannsynligheten for at trafikkulykker inntreffer og for å redusere antall hardt skadde og drepte i trafikken.

Det kommunale veinettet i Sør-Varanger består hovedsakelig i adkomstveier til boligfelt og bygater hvor fartsgrensen er forholdsvis lav. Da veier og gater i boligfelt har forholdsvis stor andel av blandede trafikantgrupper som bilister, gående og syklende er det viktig at fartsgrensene overholdes for å ivareta trafikksikkerheten.

Sør-Varanger kommune vil arbeide mot at kommunen skal bidra til å nå de nasjonale målene om overholdelse av fartsgrense.

Nasjonale mål:

Fart	Andel av kjøretøyene som overholder fartsgrensene	57,2 % (2016)	70 % (2022)
------	---	------------------	----------------

Kommunale tiltak:

Kommunen skal utføre fysiske tiltak for å redusere antall fartsovertredelse på utsatte strekninger. Herunder etablering av fartshumper langs kommunale veistrekninger hvor kommunen eller andre trafikkmyndigheter registrerer gjentatte overtredelser.



### 7.1.2. RUS

Nasjonale mål:

Rus	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.

### 7.1.3. BILBELTEBRUK

Nasjonale mål:

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

Kommunale tiltak:

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





## 7.2. UTSATTE GRUPPER

Kommunens satsingsområder har tidligere vært på barn og ungdom. Disse satsingsområdene videreføres i trafikksikkerhetsplanen for perioden 2021–2024. Trafikksikkerheten for barn og unge er i hovedsak voksne og foresattes ansvar. Det krever bevissthet om foresatte som rollemodeller for barn, samt forståelse for at trafikkopplæring er en kontinuerlig prosess i barneårene og ungdomstiden.

Studier har vist at barns oppfatning av rollen som fører i stor grad er bestemt allerede ved 10–12 år. Dette tilsier at foresatte som rollemodell har en avgjørende virkning for barn og unges trafikkopplæring. Foreldres holdninger i trafikken vil i en betydelig grad overføres til deres barn.

### 7.2.1. BARN

Nasjonale mål

Barn (0–14 år)	Antall drepte barn (0–14 år) i trafikken.	4 (2017)	0 (minst ett år i 2018–2021)
----------------	---	-------------	---------------------------------

Det skilles mellom yngre (0–5 år) og eldre barn (6–14 år). Trafikkopplæringen foregår først og fremst via foreldre og barnehage for de yngste barna. I denne aldersgruppen er barn i trafikken sammen med voksne og i liten grad selvstendige trafikanter. Barn i denne alderen er ikke den mest utsatte gruppen ut ifra statistikk, men regnes som en viktig gruppe i sammenheng med trafikksikkerhetsarbeidet for grunnopplæring i trafikksikkerhet. De fleste barn som blir skadd eller drept i denne aldersgruppen er passasjerer i bil.

Eldre barn opptrer i større grad som selvstendige trafikanter. Skolene tillater sykling til skolen når barn er 10 år dersom skoleveien regnes som trafikksikker. Ut ifra et folkehelseperspektiv er det ønskelig at barn skal gå eller sykle til skolen. Barn i denne aldersgruppen læres hovedsakelig opp via skolesystemet, men det er også mulig å drive trafikksikkerhetsarbeid i idrettslag, korps, foreninger, m.m.

Kommunale tiltak:

- Kommunen skal arbeide for trafikksikre soner rundt skolene.
- Kommunen skal begrense muligheten for å kjøre inn på skoleområder og i tilknytning til skoler.
- Tilgjengeligheten for å gå eller sykle til skolen bedres.





## 7.2.2. UNGDOM OG UNGE FØRERE

På nasjonalt nivå er det mål å redusere antall hardt skadde og drepte i aldersgruppen 18–19 år med 30% i perioden 2018–2021 sammenliknet med perioden 2013–2016. Dette forutsetter innsats fra flere aktører og ulike tiltak. Det er viktig å differensiere kommunikasjonen i forhold til målgruppen og bruke forskjellige arenaer og metoder.

Nasjonale tilstandsmål:

Ungdom og unge førere	Risiko for bilførere i aldersgruppen 18–19 år for å bli drept eller hardt skadd per kjørte km	- 30 % A
-----------------------	---	-------------

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

Aldersgruppen 15–24 år er overrepresentert i statistikken for drepte og hardt skadde i trafikken. I de fleste tilfeller rammes de som passasjer eller fører av bil, moped eller motorsykkel. Av alle risikogrupper er ungdom i aldersgruppen 15–24 år den aldersgruppen som regnes for å ha desidert høyest ulykkesrisiko. Ungdom har mindre erfaring og dermed mindre grunnlag for vurdering av trafikksituasjoner.

I Finnmark er også snøscooter et populært kjøretøy. I en studie fra Transportøkonomisk institutt fremkommer det at ungdom især velger å kjøre risikofylt. Herunder vises det spesielt til kjøring over tillatt hastighet. Studien tilsier også at risikoen for personskade ved kjøring med scooter er mye høyere enn risikoen ved kjøring med bl.a. bil, motorsykkel og fritidsbåt. Det fremheves her at de yngste sjåførene er desidert mest utsatt. Funnene fra TØI er justert for kjørte personkm.

Tallene er usikre og de dekker over store variasjoner mellom aldersgrupper. Blant førere av snøscooter og motorsykkel har ungdom svært mye høyere risiko enn andre grupper. Risikotallet for snøscooter er derfor svært påvirket av alderssammensetningen i utvalget.<sup>1</sup>

Det settes hovedfokus på følgende punkter for målgruppen:

- Høy hastighet
- Kjøring i ruspåvirket tilstand
- Snøscooterkjøring
- Bruk av personlig verneutstyr
- Generell trafikksikkerhetsopplæring

---

<sup>1</sup> Bjørnskau, T. & Ciccone, A. (2017). *Bruk av snøscooter i Norge – Atferd, holdninger uhell og risiko*. TØI-rapport 1564/2017. Oslo: Transportøkonomisk institutt

Kommunale tiltak



### 7.2.3. ELDRE TRAFIKANTER OG TRAFIKANTER FUNKSJONSNEDESETTELSE

Risikoen for at eldre og personer med funksjonsnedsettelser skal bli drept eller hardt skadd i trafikken skal reduseres jf. nasjonale tilstandsmål.

Nasjonale tilstandsmål:

Eldre trafikanter og trafikanter med funksjonsnedsettelser	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 km	– 30 % A

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

Kommunale tiltak

- Kommunen skal legge til grunn universell utforming ved fysisk utforming av veier og gangfelt (og forlengelse av gangfelt) for å ivareta eldre trafikanter og trafikanter med funksjonsnedsettelser .
- Kommunen skal stimulere pensjonistforeningene til å integrere tema trafikksikkerhet i sin virksomhet.

## 7.3. TRAFIKANTGRUPPER/KJØRETØYGRUPPER

### 7.3.1. INNSATSOMRÅDE, GÅENDE OG SYKLENDE,

Nasjonale tilstandsmål:

Gående og syklende	Antall km i tilknytning til riksvei og fylkesvei som tilrettelegges spesielt for gående og syklende	Samlet i planperioden: 165 km på riksvei (2018–2021) <sup>A</sup> 230 km på fylkesvei (2018–2021)	
	Andel syklistene som bruker sykkelhjelme	58,8 % (2017)	70 % (2022)
	Andel fotgjengere som bruker refleks på belyst vei i mørke	40 % (2017)	50 % (2022)

Kommunale tiltak:

Det gjennomføres reflekskampanjer i samarbeid med skolene årlig.





### 7.3.2. MOTORSYKKEL, MOPED OG SNØSCOOTER

Nasjonale tilstandsmål:

Motorsykkel og moped	Risiko for å bli drept eller hardt skadd for MC- og mopedførere per kjørte km	- 30 % B
----------------------	---	-------------

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

Kommunale tiltak:

Sør-Varanger har ca. 480 km tilrettelagte løyper for snøscooter. Utbygging av trafikksikre oppstillingsplasser ved løypestart og god skilting av krysningsspunkter mellom scooterløyper og veier er tiltak kommunen ønsker å iverksette.

### 7.4. KJØRETØYTEKNOLOGI

Nasjonale tilstandsmål:

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

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

Kommunale tiltak:

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



## 7.5. SYSTEMATISK TRAFIKKSIKKERHETSARBEID I OFFENTLIG OG PRIVAT SEKTOR

Kommunen har krav om HMS-planer innenfor all virksomhet. For de fleste ordinære arbeidstakere er trafikken det området hvor de utsettes for høyest risiko i løpet av arbeidsdagen. Dette må gjenspeiles i HMS-arbeidet.

Kommunens helsetjeneste skal fremme helse og forebygge sykdom, skade og lyte, som regulert i kommunehelsetjenesteloven. Ulykkesforebyggende arbeid inngår som en del av helsevernet. Trafikksikkerhetsarbeidet i kommunen må dermed gjennomføres i sammenheng med kommunens helsearbeid.

Flere av kommunens ansatte reiser i arbeidssammenheng. I denne sammenheng har kommunen mulighet til å stille krav til reisene som gjennomføres. F.eks. valg av transportmiddel, fokus på bruk av bilbelte, etterlevelse av fartsgrense, krav om kollisjonssikkerhet for tjenestekjøretøy, vurdering av værforhold, m.m. Kommunen bør utarbeide en reisepolicy med krav til reisemåte, kjøretøy og atferd i trafikken.

Nasjonale tilstandsmål:

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

Kommunale tiltak:

Kommunen skal arbeide mot godkjenning som Trafikksikker kommune.

## 7.6. FYSISKE TRAFIKKSIKKERHETSTILTAK

Nasjonale tilstandsmål

Møteulykker og utforkjøringsulykker	Andel av trafikkarbeidet på riksveier med fartsgrense 70 km/t eller høyere som foregår på møtefrie veier	49,3 % <i>pr 1/1-2018</i>	54,1 % <i>pr 1/1-2022</i>
	Antall km riksvei med fartsgrense 70 km/t eller høyere som er gjennomgått og som tilfredsstillende minstandard i NTP med tanke på å forhindre alvorlige utforkjøringsulykker		1500 km (utbedres i 2018–2024) C



## Trafikksikkerhetsplan for Sør-Varanger kommune 2021–2024

Beskrivelser av kommunens prioriteringer de neste årene samt kostnader synliggjøres i egen tabell. Utfordringer på veier med staten eller fylkeskommunen som veieier beskrives særskilt. Tiltakslisten må ikke være en opplisting av alle behov, men hvilke tiltak som er realistisk for kommunen å få gjennomført i kommende planperiode med bakgrunn i kommunens økonomiske rammer.



## 8. 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 2021 til og med 2024. Enhetsledere har ansvaret for å innarbeide utgiftene innenfor eget budsjettområde.

## 9. EVALUERING, RULLERING

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

Den første handlingsplanen i trafikksikkerhetsplanen gjelder for både 2021 og 2022. Dette siden planen er noe forsinket, og utkastet har vært retningsgivende for arbeidet så langt i 2021.

### VEDLEGG

- A. Handlingsplan 2021–2022
- B. Veileder Trafikksikker kommune



## A. VEDLEGG: HANDLINGSPLAN 2021–2022

Tabell A-1 Tiltaksliste for kommunale veier

Nr.	Tiltak	Beskrivelse	Estimert kostnad
1	Etablere rekkverk langs Vaggeveien	Etablering av 650 meter med rekkverk langs Vaggeveien, samt brurekkverk på ca. 100 meter.	1.125.000*
2	Etablere fartshumper ved Nybrottsveien	Det etableres 9 stk. fartshumper på Nybrottsveien. (utført)	200.000
3	Etablere fartshumper ved Einerveien	Det etableres 2 stk. fartshumper på Einerveien. (utført)	48.000*
4	Oppgradere snarvei ved Nosteveien til GS-vei	Snarveien til Nosteveien oppgraderes med asfaltering og belysning	300.000
5	Etablere fartshumper ved Åsveien	Det etableres 6 stk. fartshumper ved Åsveien	225.000
6	Utbedring av bussholdeplass på Prestøya	Bussholdeplass på Prestøya utbedres iht. Statens vegvesens håndbok V123 Kollektivhåndbokas retningslinjer for kantstopp.	240.000
7	Utbedring av bussholdeplass på Jakobsnes	Bussholdeplass på Jakobsnes må vurderes for utbedring	260.000
8	Reflekskampanje i skoler og barnehager	Sør-Varanger kommune har tidligere gjennomført reflekskampanjer ved barnehager og skoler i samarbeid med FAU og Trygg Trafikk og skal videreføre dette tiltaket.	50.000
9	Frisikt ved avkjørsler	Det er tidligere utarbeidet en informasjonsside om skjøtsel av vegetasjon i private avkjørsler. Denne siden må løftes frem og kommuniseres bedre i de årstider den er relevant.	–

\*) Tiltak hvor det er tildelt fylkeskommunale trafikksikkerhetsmidler i 2021

Tabell A-2 Tiltaksliste for Europa-, riks-, og fylkeskommunale veier

Nr.	Tiltak	Myndighet
1	Tilrettelegging for gående og syklende fra Håbeth	Fylkeskommunen
2	Tilrettelegging for myke trafikanter ved Hans Væggers vei	Fylkeskommunen



## Trafikksikkerhetsplan for Sør-Varanger kommune 2021–2024



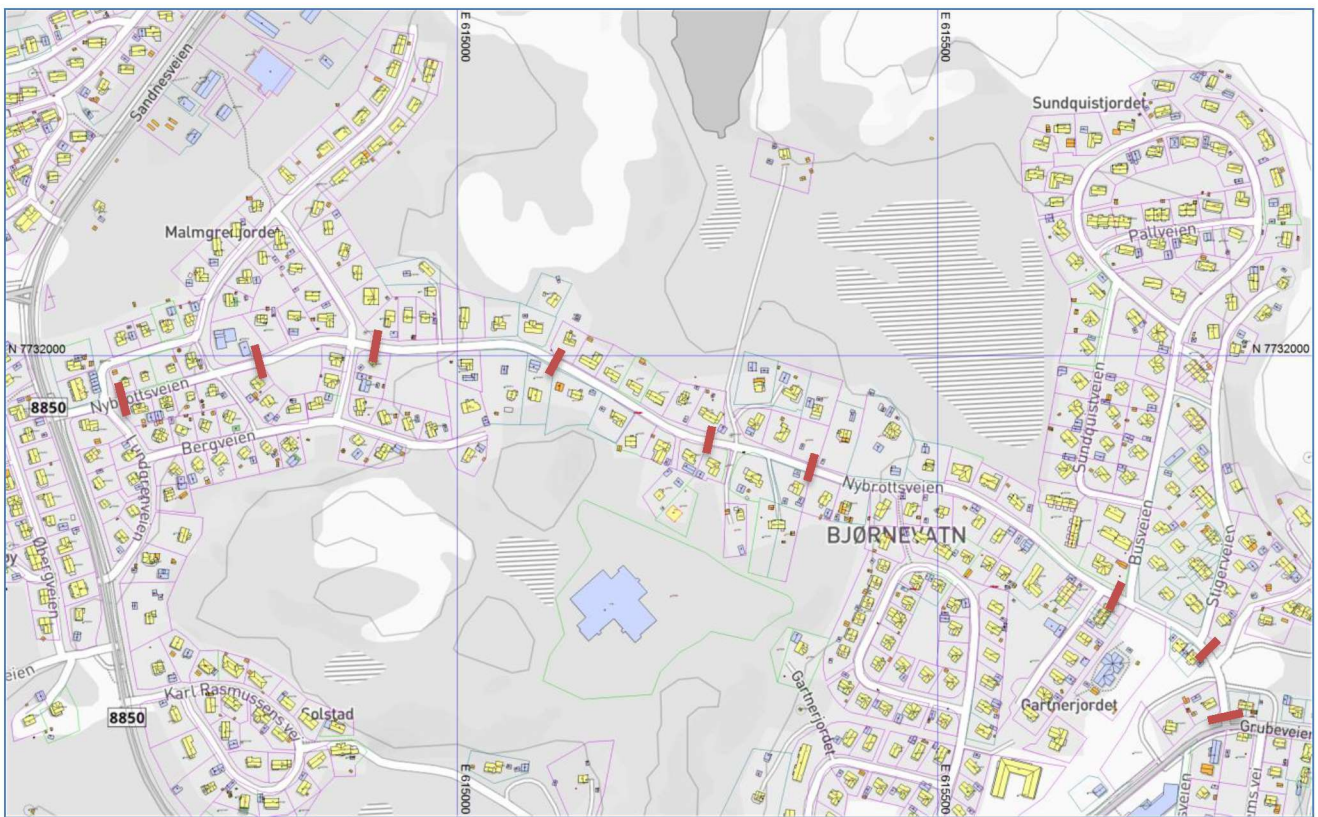
3	Ferdigstilling og asfaltering av GS-vei langs E105 Storskog mot grensestasjon	Statens vegvesen
4	Oppgradering av GS-vei langs Johan Knudtzens gate	Statens vegvesen
5	Skilting av GS-veier i Sør-Varanger	Statens vegvesen, Fylkeskommunen



## B. KARTUTSNITT



Figur B-1 Kartutsnitt for snarvei ved Nosteveien



Figur B-2 Kartutsnitt for fartshumper ved Nybrottsveien