



VARDØ KOMMUNE



Vardø sentrum - oktober 2003

TRAFIKKSIKKERHETSPLAN FOR VARDØ KOMMUNE

PLANPERIODE 2005 - 2006

Vedtatt av Vardø bystyre den 6/10/2004

FORORD

Vardø kommune startet arbeide med egen TS-plan høsten 2003. Bakgrunn for oppstart av planarbeidet var ønsket om å gjennomføre forbedringer innen trafikksikkerhet i kommunen. Statens Vegvesen Finnmark og Trygg Trafikk har vært en pådriver i arbeidet, og har bidratt gjennom planarbeidet med faglig kompetanse og innsikt i problemstillinger.

Trafikksikkerhetsplanen for Vardø kommune består av to deler- en strategidel og en handlingsplan. Strategidel i planen skal rulleres med jevne mellomrom, fortrinnsvis hvert 4. år, mens handlingsdelen rulleres hvert år i forbindelse med utarbeidelse av budsjett for kommende år.

Under planarbeidet er det innhentet materiale fra offentlig registre og publikasjoner, innspill fra kommunens befolkning samt innspill fra arbeidsgruppas medlemmer.

Trafikksikkerhetsplanen for Vardø kommune skal være Vardø kommunes redskap for å forbedre trafikksikkerheten i kommunen, og planen vil få status som kommunedelplan etter plan- og bygningsloven. Dette vil sikre en forankring av planen mot andre relevante planer samt en politisk forankring i Vardø bystyre.

For arbeidsgruppa
TS-plan for Vardø kommune

INNHOLDSFORTEGNELSE

1 INNLEDNING

1.1 Generelt	.....	side	4
1.2 Bakgrunn	.....	"	4
1.3 Deltakere i planarbeidet	.....	"	4
1.4 Medvirkning	.....	"	5
1.5 Premisser i planarbeidet	.....	"	5
1.6 Begrepsavklaring	.....	"	7

2 HISTORIKK - NÅSITUASJON

2.1 Generelt	.....	"	8
2.2 Ulykkesstatistikk	.....	"	9
2.3 Uhellsstatistikk	.....	"	11
2.4 Kjøretøyregister	.....	"	12
2.5 Lokale forhold – problemstillinger	.....	"	12

3 AKTØRER I TRAFIKKSIKKERHETSARBEIDET

3.1 Generelt	.....	"	14
3.2 Vardø kommune	.....	"	14
3.3 Trygg Trafikk	.....	"	14
3.4 Statens Vegvesen	.....	"	15
3.5 Politiet	.....	"	15
3.6 Foreldre / foresatte	.....	"	15

4 MÅLSETNINGER

4.1 Generelt	.....	"	16
4.2 Hovedmål og delmål	.....	"	16
4.3 Evaluering	.....	"	16

5 HANDLINGSPLAN

5.1 Generelt	.....	"	17
5.2 Pedagogiske tiltak	.....	"	17
5.3 Fysiske tiltak	.....	"	17

VEDLEGG

1 INNLEDNING

1.1 Generelt

Vardø kommune er en bykommune med om lag 2400 mennesker. Befolkningen bor hovedsakelig i Vardø by (ca. 90 %) og i tettstedet Kiberg ca. 12 km fra Vardø by. Veinettet i Vardø kommune består i hovedsak av europavei, riksveier, fylkesveier og kommunale veier.

I Vardø by er det i stor grad etablert separasjon mellom gående og bilister gjennom fortau langs veier og gater. Et unntak fra dette er i nyere boligområder.

1.2 Bakgrunn for planen

Vardø kommune igangsatte arbeidet med foreliggende plandokument " *Trafikksikkerhetsplan for Vardø kommune*" i november 2003.

Bakgrunn for utarbeidelse av planen er å kartlegge de trafikksikkerhetsmessige forhold i Vardø kommune, der man har vektlagt forholdene for barn og unge, samt å foreslå fysiske og pedagogiske tiltak for å forbedre trafikkmiljøet i kommunen.

På landsbasis viser statistikken for 2003 at ca. 280 mennesker mistet livet i trafikken. Antall skadde i trafikken var ca. 11 000 mennesker. Tallene for antall drept og skadde i trafikken viser en nedgang, og arbeidet med trafikksikkerhet kan sies å være en av årsakene til dette.

Ved planlegging og gjennomføring av kommunalt trafikksikkerhetsarbeide er det viktig å balansere innsatsen mellom fysiske tiltak og pedagogiske eller holdningsskapende tiltak.

Trafikksikkerhetsplanen for Vardø kommune er et ledd i å skape et bedre trafikkmiljø i kommunen, og dermed redusere risikoen for ulykker eller uhell. Ved å prioritere tiltak som retter seg inn mot å skape gode holdninger og god trafikkkultur vil sannsynligvis behovet for tyngre fysiske tiltak bli mindre. Dette vil gi en samfunnsmessig gevinst både med hensyn til menneskelige lidelser og økonomi.

1.3 Deltakere i planarbeidet

Til oppstartmøte den 18.11.2003 hadde Vardø kommune sendt invitasjon til en del lag, foreninger, organisasjoner og offentlige etater. Ved møtet var følgende personer til stede; Reidulf Ervik, Rita Steen Rasvik, Ketil Nystrøm, Anne Grete Rosta, Ingunn Teigeland, Steinar Wilhelmsen, Leif Seipæjævi, Karin Antonsen, Kari Haughom, Ann Rose Dahl, Svein-Rune Wian.

Av de fremmøtte ble det valgt ei arbeidsgruppe som skal foreslå utarbeidelse av planforslag gjennom en vurdering av alle grunnlagsdata som er fremkommet gjennom planprosessen. Arbeidsgruppa består av;

- Reidulf Ervik Vardø kommune, teknisk etat, ansvarlig for planarbeidet
- Anne Grete Rosta, Barnas representant i plansaker
- Kirsten Bergheim, Barnas representant i plansaker
- Ingunn Teigeland Byfornyelsen i Vardø
- Jon arne Kristiansen Kiberg Bygdelag
- Kari Haughom Engelsvika skole
- Steinar Wilhelmsen Vardø Politikammer

Finnmark Teknisk AS v/ Svein-Rune Wian er engasjert som sekretær gjennom planarbeidet.

Arbeidsgruppen har hatt 3 møter i planprosessperioden.

1.4 Medvirkning

Arbeidsgruppa har vektlagt medvirkning fra Vardø kommunes befolkning. Det er sendt ut invitasjoner om innspill og medvirkning til skoler, barnehager, bygdelag og interesseorganisasjoner i kommunen.

Alle innspill er behandlet av arbeidsgruppen og vurdert i tiltaksoversikten.

1.5 Premisser i planarbeidet

1.5.1 Generelt

Arbeidsgruppen har valgt å vektlegge arbeidet med å fremskaffe dokumentasjon på eksisterende forhold gjennom statistikk og innsamling av lokal informasjon.

Ved prioritering av forslag til tiltak er det gjennomført vekting mellom kostnader, antatt effekt av tiltaket og geografiske/lokale forhold.

Ved utarbeidelse av TS-plan for Vardø har arbeidsgruppa lagt til grunn de retningslinjer og føringer som ligger nedfelt i *Nasjonal handlingsplan for trafikksikkerhet*. Denne planen er utarbeidet gjennom et samarbeide mellom Statens vegvesen, Trygg Trafikk og Politiet. Planen gir en oversikt over utfordringer innen ts-arbeidet, innsatsområder og tiltak.

Trafikksikkerhetsplan for Finnmark er Finnmark fylkes plan for å nå de målsetninger som er angitt i nasjonal plan. Denne planen gir utfyllende opplysninger om- og føringer til satsningsområder og tiltak som er tilpasset de utfordringer man har spesielt i Finnmark

Satsningsområder i planen er Barn 0 – 14 år og Ungdom 15 – 25 år, samt kommunalt trafikksikkerhetsarbeide.

Barn 0 – 14 år.

For denne gruppen dreier satsningen seg primært om trafikkantopplæring i tillegg til tilrettelegging gjennom fysiske tiltak. Opplæring for denne gruppen skjer gjennom spesielle tema for avgrensede målgrupper, dvs. småbarn, førskolebarn, småskolebarn m.v.

For denne gruppen er opplæring innen trafikkrelatert adferd viktig, eksempelvis kryssing av vei, bruk av sykkel og sykkelhjelm i trafikk, bruk av refleks og lignende.

Tilrettelegging og praktisk gjennomføring av slik undervisning vil i stor grad kunne gjøres i samråd med Trygg Trafikk.

Ungdom 15 – 25 år.

Med bakgrunn i erfaringer og statistikk er denne aldersgruppen spesielt viktig i trafikksikkerhetssammenheng. Ungdom er i stor grad involvert i ulykker og uhell som skyldes uvettig eller uriktig bruk av kjøretøyer.

For "å nå" denne gruppen er det viktig å kombinere tradisjonell trafikkopplæring med andre tiltak. Bevisstgjøring og kommunikasjon kan være viktige begreper i denne sammenheng for å skape gode holdninger i trafikken.

For denne aldersgruppen er det flere store utfordringer. Ungdommen går gjennom raske endringer over en relativt kort periode, og omstilling fra "myk trafikant" som barn til mopedist, skuterkjører eller bilist som ungdom er ikke alltid like enkel. I denne sammenheng er egne forventninger kombinert med kameraters påvirkning og voksnes formaninger/regler viktige

momenter.

Holdningsskapende arbeide blant ungdom bør i stor grad foregå på de unges premisser. Her kan for eksempel lokale skuterforeninger og motorsykelklubber være gode samarbeidsparter i tillegg til Trygg Trafikk og Politi.

For ungdom er følgende elementer i forhold til ts-arbeidet svært viktig å fokusere videre på:

- Høy hastighet / fart
- Kombinasjon av kjøretøyer og rus.
- Sneskuterkjøring
- Bruk av sikkerhetsutstyr
- Bruk av verneutstyr og refleks.

1.5.2 Økonomiske premisser

De økonomiske premisser i trafikksikkerhetsarbeidet er svært viktige. Dette fordi mange tiltak er relativt kostnadskrevende og fordi ansvarsområder for de ulike tiltak, satsningsområder og veigrupper er delte mellom stat, fylke og kommuner.

- Fysiske tiltak på/langs riksvei/europavei er Statens vegvesens ansvar. Dette er tiltak som for eksempel gang- og sykkelvei, veilys, busslommer, leskur. Ved prioritering av tiltak på riksvei er det trafikk- og ulykkesbelastning som danner grunnlaget.
- På fylkesveier har Finnmark fylkeskommune ansvar. Statens vegvesen har ansvar for gjennomføring av tiltak på disse veiene der det er aktuelt. Dette da fylkesveiene administreres av Statens vegvesen.
- På kommunale veier har kommunen ansvar for prioritering og gjennomføring av tiltak.

For å stimulere det lokale trafikksikkerhetsarbeidet har stat og fylke etablert tilskuddsordning til fysiske tiltak og holdningsskapende arbeide i kommunene.

Årlig tildeles ca. 3 mill.kr. i fylkeskommunale trafikksikkerhetsmidler som skal bidra til gjennomføring av lokalt ts-arbeide på fylkesveier, kommunale veier eller til trafikantrettede tiltak.

Grunnlag for tildeling av disse midlene er prioritering av tiltak gjennom kommunale trafikksikkerhetsplaner.

Når det gjelder øvrige tildelingskriterier så kan holdningsskapende tiltak dekkes med inntil 100% av kostnad, mens fysiske tiltak kan dekkes med inntil 80% av kostnad.

Tilskuddsmidler tildeles hver vår med søknadsfrist foregående høst. Prosjekter som krever egenandel må forankres i kommunens langtidsbudsjett og årsbudsjett.

Tiltakene som skal gjennomføres årlig defineres med hovedansvarlig for gjennomføringen, og med angitt kostnadsestimat. Planlegging av tiltaket med spesifikk kostnadsberegning regnes som del av tiltaket.

1.6 Begrepsavklaring

I trafikksikkerhetsarbeidet benyttes en del begreper og faguttrykk.

Felles forståelse av disse begrepene er viktige for å kunne kommunisere forståelig, og for å kunne arbeide mot felles mål.

Trafikksikkerhetsplanen for Finnmark 2002 – 2005 gir følgende definisjoner;

Trafikksikkerhet

Samsvar mellom den trygghet som oppleves og den reelle fare som trafikanten er i.

Trafikksikkerhetsarbeide

Bevisstgjøre den enkelte om faremomenter som kan forekomme i trafikken, og arbeide aktivt for å redusere faremomentene. Arbeide aktivt for at trafikkulykke eller trafikkuhell unngås.

Trygghet i trafikken

Den følelse av sikkerhet som folk føler i trafikken. Dvs. hvordan folk subjektivt opplever ulykkesrisiko i trafikken.

Trafikkulykke

Ulykke i trafikken som medfører personskader av et slikt omfang at det er rapporteringsplikt ovenfor Politiet.

Trafikkuhell

Uhell som medfører materielle skader og/eller har ubetydelige personskader.

Holdning

Den enkeltes måte å tenke, handle og føle på i forhold til den situasjonen vedkommende er oppe i. Dette ut fra interesse og behov.

2.0 HISTORIKK

2.1 Generelt

Trafikkulturen i Vardø kommune kan ikke sies å skille seg vesentlig ut fra den trafikkultur man opplever på andre steder i Finnmark. Dette innebærer at man innefor trafikkulturen finner forhold som har etablert seg "av seg selv" og der befolkningen sier " *sånn e det bare*"

Gjennom statistikk og registreringer over lang tid er det forelagt pålitelig dokumentasjon på trafikale forhold i Vardø kommune.

Statistikkene vise imidlertid ikke grad av trafikksikkerhet som gjenspeiler seg i Vardø kommune.

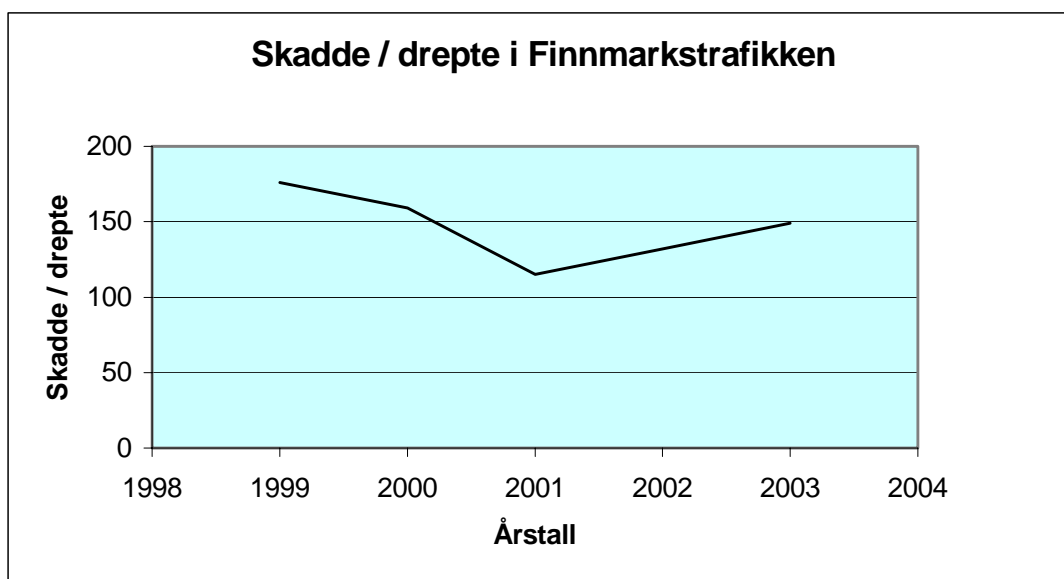
Befolkningsstatistikken fra SSB pr. 01.01.2004 viser følgende aldersfordeling av Vardø kommunes befolkning:

I alt	0	1-4	5	6-12	13-15	16-19	20-39	40-54	55-66	67-79	80-89	90-
2 396	25	122	20	190	99	101	616	522	323	269	98	11

Befolknings Tabellen for Vardø kommune viser at det pr. 01.01.2004 er ca. 425 barn (0-14 år) og ca. 300 ungdommer (15-25 år) i de prioriterte aldersgruppene for det lokale trafikksikkerhetsarbeidet.

I Finnmarkstrafikken har ulykkestallene vist en nedadgående tendens fram til 2002. Tallene for 2002 og 2003 viser imidlertid en stigende kurve, noe som gir grunn til bekymring. Dette kan imidlertid skyldes "normale" variasjoner, men gir oss en påminnelse om at arbeidet for bedret trafikksikkerhet er en langsiktig og stadig pågående kamp, og at resultatene ikke kommer av seg selv.

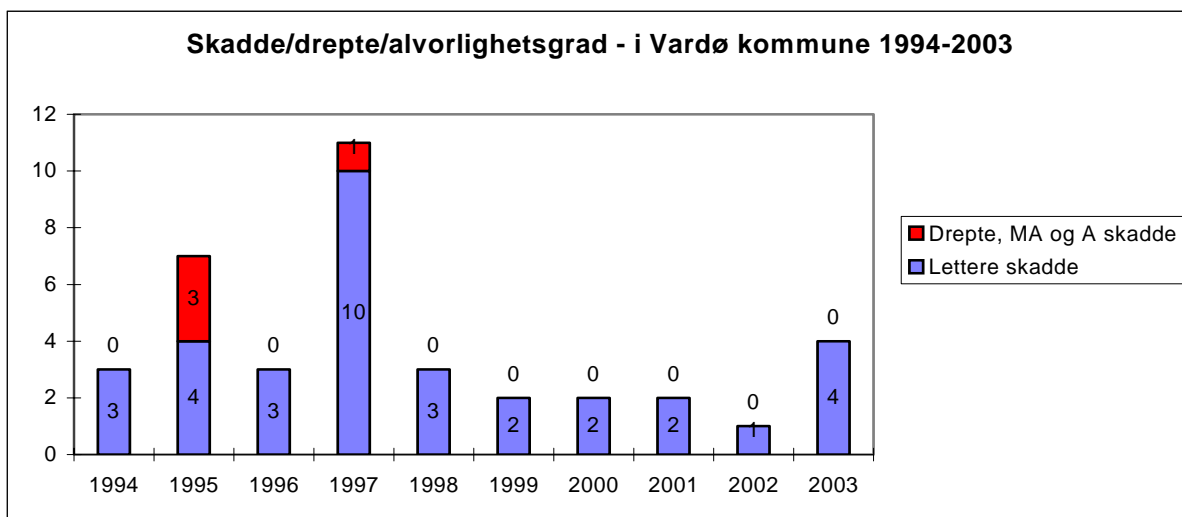
Tabell 2.1 – Antall ulykker med personskade/dødsfall i Finnmark i perioden 1999 – 2003



Når det gjelder forholdet mellom antall skadde og drepte i Finnmarkstrafikken og befolkning, så viser statistikken at tallene for Finnmark ligger under landsgjennomsnittet.

2.2 Ulykkesstatistikk for Vardø kommune

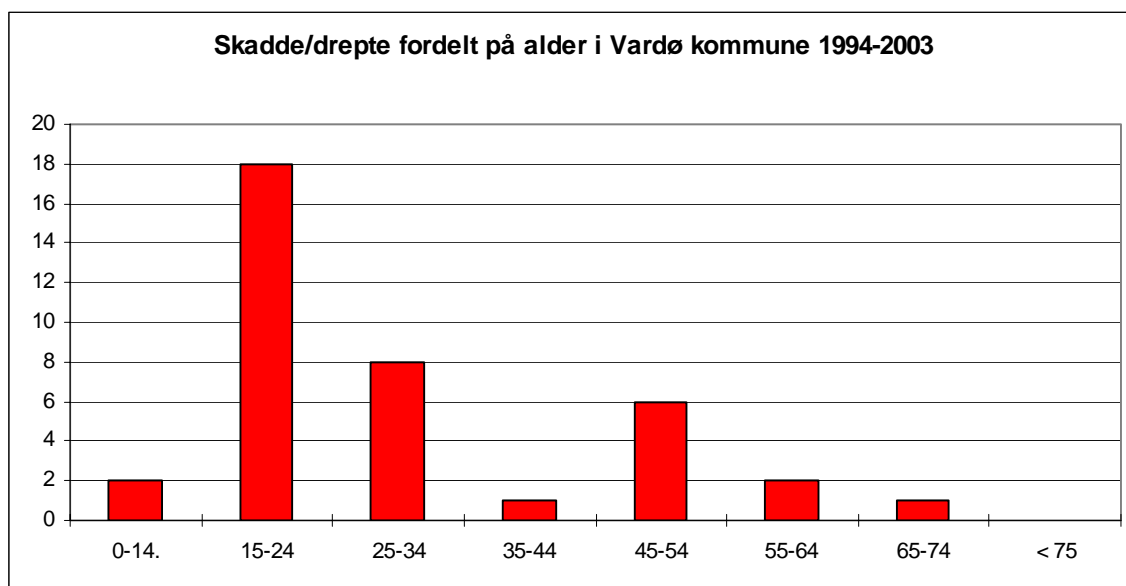
Tabell 2.2.1– Antall ulykker med personskade/dødsfall i Vardø i perioden 1994 – 2003



MA = Meget alvorlig A = Alvorlig

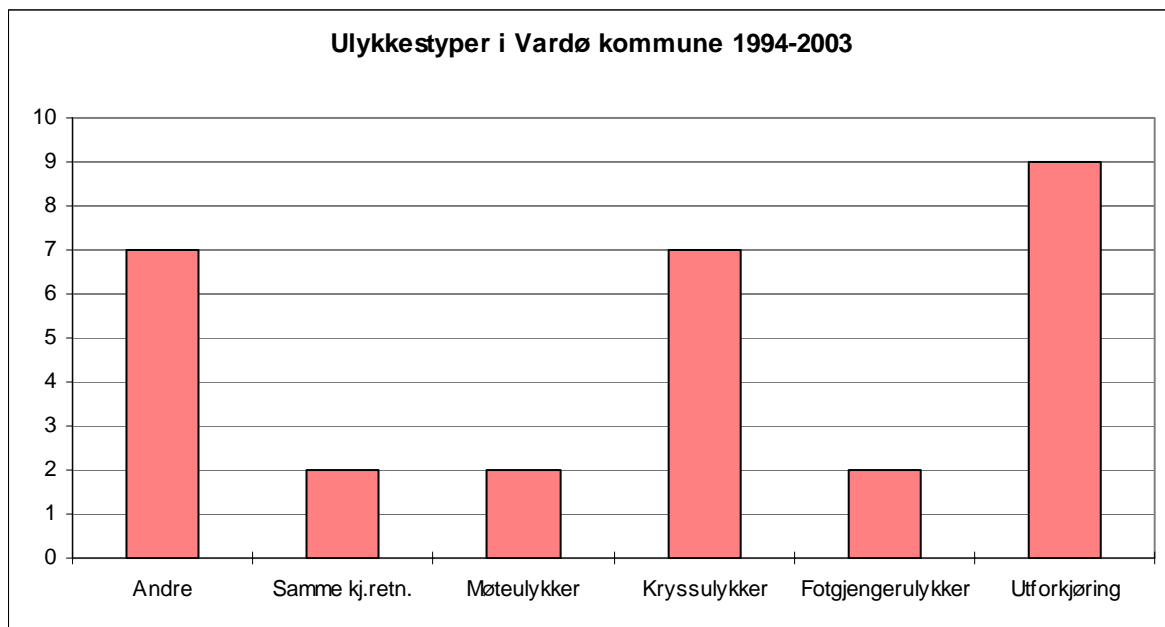
Ulykkestallene for Vardø viser at antall meget alvorlige/alvorlig skadde og drepte i trafikken de siste 10 årene er 4. Av lettere skader er det registrert 34 tilfeller. Tallene er relativt stabile med en klart topp i 1997 på 14 tilfeller.

Tabell 2.2.2 – Aldersfordeling - ulykker med personskade/dødsfall i Vardø i perioden 1994 – 2003



Aldersfordeling ved ulykkesstatistikken i Vardø følger samme tendens som for øvrige deler av fylket, dvs. at ungdom i alderen 15 – 24 år er involvert i veldig mange ulykker. Av totalt antall skadde/drepte representerer denne gruppen 47,5% Dette innebærer at trafikksikkerhetstiltak rettet mot denne aldersgruppen bør prioriteres også i Vardø kommunes trafikksikkerhetsplan.

Tabell 2.2.3 – Ulykkestyper - ulykker med personskade/dødsfall i Vardø i perioden 1994 – 2003



Statistikken viser at utforkjøring er største ulykkestype i perioden 1994 – 2003. Når det gjelder *hvor* ulykkene skjer, og *når* på året ulykkesfrekvensen er høyest vises det til nedenforstående tabeller.

Diagram 2.2.4 a – Ulykker fordelt på veinett

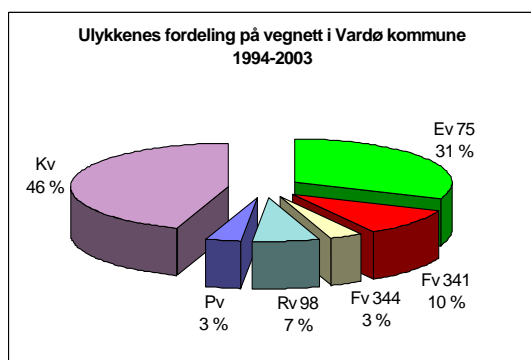
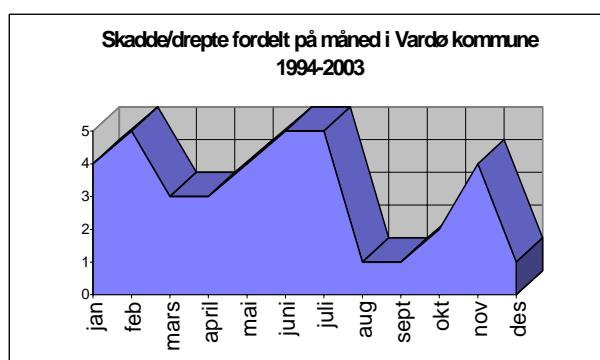


Diagram 2.2.4 b – Ulykker fordelt på måneder



De fleste ulykkene i Vardø kommune i perioden 1994 – 2003 skjedde på kommunale veier og på E75. På disse veigruppene har hhv. Vardø kommune og Statens vegvesen ansvar for trafikksikkerheten.

Antall ulykker over året er relativt jevnt fordelt, og med en topp i februar, juni og juli måneder.

2.3 Trafikkuhell i Vardø kommune

Basert på tall fra Finansnæringens Hovedorganisasjon er antallet trafikkuhell med forsikringsoppgjør i Vardø kommune i takt med tendensen i Finnmark fylke og på landsbasis; flere skader og større totalsummer.

Tabell 2.3 – Skaderegister Vardø kommune.
Kilde: Finansnæringens hovedorganisasjon
TRAST- tabeller (Veitrafikkskadestatistikken)

Årstall	Sum Uhell	Kryssende kjøretøy i kryss	Parallele kjøretøy i kryss	Påkjørt bakfra	Forbi-kjøring	Møting
2000	91	14		7		7
2001	91	13	2	3	2	4
2002	150	25		6	2	7
Årstall	Ryggning	Påkjørt parkerte kjøretøy	Eneulykke	Påkjørt av syklist	Annen Ulykkestype	
2000	26	16	6		15	
2001	19	19	13		16	
2002	28	35	19	2	26	

Med en trafikkskade menes enhver skademelding som omfattes av ansvars- og kaskodekningene på en motorvognforsikring. I praksis vil trafikkskadene omfatte alle veitrafikkulykker som meldes til forsikringsselskapene. Antallet som telles er antall skadetilfeller som motorvognulykker har resultert i.

Skadetallene for Vardø kommune viser at skader på kjøretøyer i stor grad oppstår i spesielle situasjoner. Ved ryggning, kryssende kjøretøy i kryss og påkjøring av parkerte biler er skadetallet størst. Dette er ikke overraskende da det er i disse situasjonene er store muligheter for feiltolkning av trafikkbilde, avstander eller hastigheter.

Tallene fra FHO viser for øvrig at forsikringsoppgjør på skadet materiell i forbindelse med trafikkuhell og skader i Finnmark i 2002 utgjorde ca. 90 millioner kroner fordelt på 4562 skader. Dette gir et snitt-tall på kr. 19.723,- pr. skade. Overført til antall skader i Vardø kommune vil man ved bruk av snitt-tallene anslå en kostnad på ca. 3 millioner kroner. For 2001 viser tallene 3764 skader i Finnmark og utbetaling på ca. 68 millioner kroner.

2.4 Kjøretøyer i Vardø kommune

I Vardø kommune er det etter tall oppgitt av Vegdirektoratet pr. 31.12.2003 registrert 1875 kjøretøyer.

Fordelt i ulike kjøretøygrupper er tallene som følger:

- 737 personbiler
- 519 tilhengere
- 10 busser
- 30 lastebiler
- 277 snøskutere
- 49 mopeder
- 24 traktorer
- 30 motorsykler
- 97 varebiler
- 99 kombibiler
- 3 motorredskaper

Tallene viser at samlet antall biler utgjør 973 enheter.

2.5 Lokale forhold - problemstillinger

2.5.1 Trafikkmengder og hastigheter

Ved utarbeidelse av trafikksikkerhetsplan for Vardø er en vurdering av de lokale forhold svært viktig for prioritering av tiltak i handlingsprogrammet.

Befolkningstygdepunktet i kommunen er Vardø by, og mye av trafikken i kommunen er naturlig nok ferdsel til og fra byen.

Tunnelen under Bussesundet har medført økt trafikk inn mot bykjernen av Vardø, og spesielt turisttrafikken har økt.

Ved radarmålinger er det foretatt hastighets- og mengdemålinger av trafikken i Vardø by og i Kiberg

Nedenfor er måleresultatene satt opp i tabell.

Tabell 2.5 Trafikkmålinger i perioden

MÅLEPUNKTER	Farts- grense	ÅDT Kjøretøy pr. døgn	Hastighet km/t		Merknader
			95% fraktil	85% fraktil	
SVARTNES – mot Kiberg	80	351	82	74	Måleperiode 2.-15.04.2004
SVARTNES – fra Kiberg	80	378	79	73	Måleperiode 2.-15.04.2004
KRAMVIK – fra Vardø/Kiberg	70	123	85	82	Måleperiode 2.-15.04.2004
KRAMVIK – mot Vardø/Kiberg	70	137	75	72	Måleperiode 2.-15.04.2004
STRANDGATA	50	2032	31/34	38/38	Målt i mai 2004.
PER LARSENS GATE	50	1351	41/48	37/43	Fra byen / Mot byen
PEDER HOLTS GATE	30	248			Ikke målt hastighet

Forklaringer:

Tabellen viser målinger i angitte perioder, og er representativ for den tidsperioden målingene er foretatt. Tabellen gir en generell indikasjon av trafikksituasjonen på målepunktet.

- Fartsgrense angir den gyldige fartsgrensen ved målepunktet i måleperioden.
- Antall kjøretøyer registrerer kjøretøyer som passerer radar mot og med radarstilling i perioden.
- Maks. hastighet angir høyeste målte hastighet i perioden
- 85% og 95% fraktilen angir det hastighetsnivå som hhv. 85% og 95% av trafikantene holder seg under.

2.5.2 Snøskuter som del av trafikken

Antall snøskutere har økt betydelig i de fleste kommuner i Finnmark – også i Vardø. Snøskuteren er blitt en viktig del av trafikk-kulturen i kommunen, og er for mange blitt en vesentlig og naturlig del ved ferdsel i naturen.

Vardø kommune har i dag om lag 72,5 km løypenett (skuterløyper og barmarksløyper) for snøskutere, og det er ikke grunn til å forvente at skuterkjøring skal bli mindre utbredt i årene som kommer.

Problematikken omkring sneskuterkjøring er ofte knyttet til ulovlig ferdsel, dvs. ferdsel utenom godkjent løypenett samt kjøring i ruspåvirket tilstand.

Med den økningen som har skjedd innenfor skuterkjøring i kommunen, er det grunn til å forvente at skadefrekvensen ved skuterkjøring vil øke.

Arbeidsgruppen ser det som formålstjenlig at det tilrettelegges for allsidig skuterkjøring i kommunen, men at dett må følges opp med pedagogiske og fysiske tiltak slik at ferdsel i naturen ikke medfører farer eller ulemper for andre brukere. Denne problemstillingen er ofte utgangspunktet for polarisering i skuterdebatten, og der de ulike brukergruppene viser liten forståelse for den annen parts standpunkter.

Med fysiske tiltak i denne sammenheng menes for eksempel tilrettelegging av skutercrossbane eller annet egnet område for skuterracing. Også her vil lokale organisasjoner eller grupper være naturlige samarbeidsparter i tillegg til naturlig aktører innen trafikksikkerhet.

2.5.3 Lokale forhold

Ved befaringer, registreringer og innspill er de lokale forhold innen trafikk dokumentert. Som vedlegg til planen er lagt de innspill og registreringer som er kommet frem gjennom planprosessen.

I Vardø kommune er den generelle problematikken innen trafikksikkerhet knyttet opp mot de samme forhold som gjør seg gjeldende i andre finnmarkskommuner.

Av viktige momenter her er;

- Stedvis manglende separering mellom biltrafikk og gående/syklende.
- Dårlige lysforhold vinterstid.
- Manglende reguleringer i veikryss, utflytende kryss
- Stedvis "parkeringskaos"
- Økende bilbruk selv for transport over korte avstander
- Sne og klima som en faktor i vintertrafikken.
- Økende sneskutербruk, ulovlig ferdsel og ferdsel i ruspåvikret tilstand.

3.0 AKTØRER I TRAFIKKSikkerHETSARBEIDET

3.1 Generelt

Trafikksikkerhetsarbeidet i Vardø kommune er et ideelt sett et kollektivt ansvar som hele kommunens befolkning bør engasjere seg i.

Det viser seg ofte at inspirasjonen til- og drivkraften i slikt arbeide ligger hos enkeltpersoner, eller kan utløses som følger av tragiske ulykker.

Når Vardø kommune velger å satse offensivt i det kommunal ts-arbeidet er det nettopp for hindre skippertaksmentalitet eller at tragiske hendelser skal skape behov for snarlige tiltak.

Generelt for alle aktører som arbeider innen trafikksikkerhet gjelder målet om å følge "Handlingsplan for trafikksikkerhet i Finnmark"

Motto for trafikksikkerhetsarbeidet i Vardø kommune må være; *"Vi har ingen å miste"*

3.2 Vardø kommune

Vardø kommune skal være pådriver i trafikksikkerhetsarbeidet gjennom tilrettelegging og gjennomføring av tiltak, aksjoner og opplæringsprogram.

Følgende konkrete oppgaver ligger hos Vardø kommune;

- Utarbeide og revidere kommunal trafikksikkerhetsplan.
- Samordne trafikkopplæring i skoleverket, barnehager, foreldreutvalg eller i ungdomsklubb, skuterforening og MC-klubb.
- Fremme ts-saker i budsjettarbeidet, søke om tilskudd til prosjekter og å gjennomføre disse.
- Ivareta trafikksikkerhetselementet ved all fysisk planlegging og tilrettelegging i Vardø kommune.

3.3 Trygg Trafikk

Trygg trafikk er en faglig instans med stor kompetanse og erfaringsbase fra trafikksikkerhetsarbeide. De kan med fordel trekkes inn i planlegging, gjennomføring og evaluering av prosjekter.

Trygg trafikk kan bidra med følgende i det lokale ts-arbeidet;

- Delta i kartlegging av trafikkrelaterte forhold i kommunen.
- Være bindeledd og koordinator mellom privat/frivillig trafikksikkerhetsarbeide og offentlig myndighet.
- Bidra i holdningsskapende og bevisstgjørende aksjoner eller programmer.
- Kompetanse og kunnskapsbase for frivillige/ private aktører så vel som for kommunen (skoleverk, teknisk etat, planavdeling) eller annen offentlig etat.

3.4 Statens vegvesen

Statens vegvesen har en sentral rolle ved planlegging, gjennomføring og evaluering av trafikksikkerhetstiltak i Finnmark fylke.

Vegvesenet er en faginstans som kan bidra med ulike typer informasjon og kartlegging av trafikale forhold i kommunen.

Statens vegvesen, vegkontoret, øst-Finnmark distrikt, kontaktes ved spørsmål av faglig art i trafikksikkerhetssaker. Gjennom saksbehandling er vegvesenet en viktig part i forhold til tildeling av tilskuddsmidler til fylkes- og kommunale veier.

Vegvesenet har også FDV-ansvar på europaveier, riksveier og fylkesveier.

3.5 Politi

Politiet er en etat som også innehar stor kompetanse og innsikt om trafikksikkerhet og problematikken knyttet til adferd i trafikken.

Tjenestefolkene ved Vardø politistasjon har gjennom erfaringer opparbeidet seg bred kompetanse på analyse av atferdsmønster, og kan bidra både med forebyggende, opplysende og kontrollerende bistand.

Politiet har tradisjonelt sette et nært samarbeide med skoler og barnehager, og kan derigjennom bistå barn ved trafikkopplæring.

For å nå frem til ungdom, som er definert som risikogruppe nr. 1, må politiet ofte benytte utradisjonelle eller spektakulære virkemiddel i arbeidet. I dette arbeidet ser Vardø kommune lokale motororganisasjoner som svært viktige samarbeidsparter.

God dialog og forståelse kombinert med lokal tilrettelegging for motorinteressert ungdom, gir ofte gode miljøer der trafikksikkerhet settes i fokus. Dette kan gi en positiv effekt ovenfor annen ungdom i kommunen.

3.6 Foreldre / foresatte

I forebyggende arbeide innen trafikksikkerhet er det viktig å være bevisst at den holdning og adferd som voksne viser i trafikken lett overføres til barn og unge. Dette innebærer at voksne som rollemodeller har et særdeles stort ansvar.

Ved mangelfull bruk av sykkelhjelm og refleks vil voksne ubevisst gi signaler om at dette ikke er så viktig – altså en direkte motarbeidelse av trafikksikkerhetstiltak. At dette skjer ubevisst er noe som de andre aktørene i ts-arbeidet bør ta til etterretning, og kampanjer for / opplysninger om bruk av sikkerhetsutstyr, bør derfor rettes også mot voksne og de voksnes ansvar som rollemodeller.

Foreldre / foresatte har for øvrig ansvar for at utstyr og sikkerhetsutstyr som barn/ungdom benytter i trafikken er i forsvarlig stand og tilpasset brukeren. Dette gjelder sykler, sykkelhjelmer, mopeder, sparkesykler og lignende som benyttes til lek og transport i trafikkområder.

4.0 MÅLSETNINGER

4.1 Generelt

Hovedvisjonen for det lokale trafikksikkerhetsarbeidet i Vardø kommune er;

" Ingen drepte eller skadde i trafikken i Vardø kommune "

Denne målsetningen kan sies å være ideell, men arbeidet for trafikksikkerhet kan ikke være mindre ambisiøs enn dette.

På veien mot dette målet er det flere faser og delmål som må oppfylles, og gjennom en erkjennelse av at - ting tar tid - så velger Vardø kommune å se hovedmålsetningen i trafikksikkerhetsarbeidet over en tiårsperiode.

4.2 Hovedmål og delmål i trafikksikkerhetsarbeidet

Hovedmålsetningen for trafikksikkerhetsarbeidet i Vardø kommune i neste tiår er;

" Å redusere antall drepte eller skadde i forhold til perioden 1994 – 2003 "

Delmål for planperioden er som følger;

- Det skal arbeides aktivt med holdningsskapende arbeide rettet mot barn og unge.

I dette arbeidet skal lag, foreninger, foreldre, eldre og bevegelseshemmede inviteres til å delta.

- I skoleverk og barnehager skal det stimuleres til prosjektrettet arbeide mot barn og trafikk. Etablering av skolebarnas trafikkklubb prioriteres.

- Det skal gjennomføres minst 2 fysiske trafikksikkerhetstiltak i Vardø kommune i planperioden.

4.3 Evaluering

Evaluering av Vardø kommunes trafikksikkerhetsarbeide skal gjøres årlig. Evalueringen skal skje som del kommunens årsmelding. Her vil statistikk og ulykkesdata være viktige parametre, men også befolkningens følelse av reell trafikksikkerhet vil være nytting å registrere.

5.0 HANDLINGSPLAN

5.1 Generelt

Handlingsplanen er fremstilt som et skjematisk oppsett av tiltak i prioritert rekkefølge.

For hvert av tiltakene er det synliggjort hvilken veitype tiltaket er planlagt, hvem som har ansvaret. De fysiske tiltakene er satt opp med stipulerte kostnader

For 2005 vil det bli bevilget 3. millioner kroner til fylkeskommunale trafikksikkerhetsmidler, til fordeling på kommunene.

KV= Kommunal vei, FV= Fylkesvei, RV= Riksvei, EV= Europavei, SVV= Statens Vegvesen, TT= Trygg Trafikk, VK= Vardø kommune, FFK=Finmark fylkeskommune

5.2 Pedagogiske tiltak

PRIO.	BESKRIVELSE	VEI-TYPE	ANSVAR	KOSTNAD/ÅR	MERKNAD
1	Etablering av skolebarnas trafikklubb i Vardø og Kiberg		VK	kr. 0 – hvert år	Samarbeide mellom VK , TT, FFK og SVV
2	Snøskuteropplæring		VK	kr. 20.000 2006	Samarbeide med trafikkskole
3	Årlige trafikksikkerhetsaksjoner	Alle	VK		Bruk av refleks, lys, bilbelter. Samarbeide med TT og SVV

5.3 Fysiske tiltak

PRIO.	BESKRIVELSE	VEI TYPE	ANSVAR	KOSTNAD/ÅR	MERKNAD
1	Enveiskjøring Vårbergveien fra Rømoveien. Belysning Rømoveien – Idrettsgt	KV	VK	Kr: 190.000,- 2005	
2	Endring av fartssoner i Kiberg	KV/FV	VK/SV	kr. 10.000,- 2005	
3	Fysisk skjerming av lekearealer mot trafikkert områder ved kommunens skoler og barnehager	KV	VK	ca. 500.000,- 2007	Plan for det enkelte området utarbeides i samråd med foreldretvalg og elever
4	Gang og sykkelvei langs Per Larsens gate	KV	VK	ca. 2 mill. 2008	
5	Bedre samband i Vardøtunellen	EV	SVV	ca. 1 mili.	Ikke tidssatt SVV ansvar
6	Regulering av parkeringsforhold i Strandgata	FV	SVV/VK	ca. 1.5 mill.	Ikke tidssatt fylkeskommunen /SVV ansvar Gjennomføres i samarbeide med Vardø byfornyelse

VEDLEGG**VEDLEGG 1****BEFARINGSNOTAT**

Registreringer gjennomført 18.11.2003 i samarbeide med Vardø kommune

STED	BESKRIVELSE	MERKNAD
Søndre Langgate	Mangler belysning på strekning forbi barneskole	
Søndre Langgate	Parkeres på begge sider av gata – dårlige siktforhold vinterstid	Benyttes av lærere
X Skolegata-Brodt-Korbs gate	Barn sykler/springer over veien fra skolen mot byen. Mangler lys, gangfelt og skilting	Oppstår lett farlige situasjoner
Vardø videregående	Kaotisk parkeringsforhold inne på skoleområde. Mulig parkeringsplass øst for skolen.	
Vardø Idrettshall	Dårlig belysning ved idrettshall og adkomstvei til hallen	Generelt behov for bedre belysning
Kommunal veg fra Rømoveien til Idrettsgata	Mangler belysning langs veien. Benyttes ofte til gangtrafikk for barn/ungdom til/fra idrettshallen	
Vestervågen	Veibelysning ”brukbar”, må skifte noen lys, en del mørke felt	Må vurdere sanering av lyspunkter
Strandgata	Belysning på en side – bør være tosidig i sentrum	Byfornyelse
Strandgata	Parkering i/langs gata må reguleres bedre	Byfornyelse
Bødtkersgate/ Per Larsens vei	Lysstolper er plassert midt på fortau langs deler av strekningen. Må flyttes ut til fortauskant	Kan planlegges i sammenheng med g/s-veg
Per Larsens vei	Mangler fortau fra X Birger Dahls gate. Overgang til g/s-vei der det er bredde til etablering. Ellers bredere fortau.	
Per Larsens vei	”g/s-vei” i del av veien. Mangler lys og fast dekke	Er fysisk adskilt fra vei
Engelsvika skole	Dårlig lys ved inngang til SFO / 1.klasse	
Tåkeluren barnehage	Dårlig lys mot Peder Holts gate	En del biltrafikk og parkering.
Overgang Skagveien – Ulrik Olsensgate	Mangler lys og opparbeidet gangvei fra Skagveien til Ulrik Olsens gate ned mot Engelsvika skole	
Skagveien	Overgang til smal gate ved Pomorgata. Dårlig belysning og vertikal-horizontalkurvatur.	Potensielt ulykkessted
X Oscar Grasmoes gt – Ulrik Olsens gt	Dårlige siktforhold i kryss. Bakketopp og lite belysning	
Skagveien	Dårlige p-forhold ved kolonial K.Bye. Mangler fast plass til bevegelsehemmede	Post i tillegg til kolonial
Vardø kulturhus	Dårlig belysning ved p-plasser	
X Kaigata – Kirkegt – Bødtkersgate.	Utflytende kryss med dårlig avgrensning	Har vært utredet som rundkjøring
X Vardøveien – Idrettsveien, Kiberg	Mangler lys	
Hagelstrømsgate	Mangler lys i ½ parten av armaturer samt lang del av vei	
Fylkesvei til skolen	Ønsker fartshumper langs veien	
Fylkesvei	Feil i fartssoneinndeling ut av 50-sone forbi Kirkegård	50 – 80 – 70
E75 indre Kiberg	Mangler busstopp / utkjørsel	
E75 Domshytta	Parkering langs vei, mange biler parkert vinterstid, ikke p-plass eller utkjørsel	
Fylkesvei	Parkering ved Aarsætheranlegg på Svartnes, skaper mye snø. Egen parkeringsplass	

VEDLEGG 2

FRA TÅKELUREN BARNEHAGE

Personalet ved Tåkeluren barnehage ønsker at arbeidsgruppen skal drøfte muligheten for å ta med følgende tiltak i planarbeidet;

- fartsdumper i forbindelse med barnehager og skoler
- tydelig oppmerkede fotgjengerfelt med skilting
- forsvarlig inngjerding av utearealer / lekeplass ved barnehagene (sørge for oppsetting av gjerde hvor dette mangler, samt kontrollere/utbedre eksisterende.)
- hyppige fartskontroller der hvor barn ferdes til og fra barnehager/skoler
- igangsette holdningsskapende arbeide i forhold til trafikkultur (trafikkregler, refleksbruk m.m.)

VEDLEGG 3

ARBEIDSGRUPPENS DRØFTING.

Gjennom gruppearbeid på oppstartmøtet skulle deltakerne på møtet selv peke på ulike forhold vedrørende TS-arbeidet i kommunen.

Følgende ble foreslått:

- ***Hvilke tiltak er det behov for i Vardø?***
- Sikre skoleveien til Engelsvika skole (g/s-vei, fortau e.l.)
- Bedre refleksbruk blant folk
- Tiltak for å sette ned farten
- Bedre skilting
- Flere fartssoner
- Bevisstgjøring
- Fysiske tiltak, dvs. fartshumper m.v.
- Redusere trafikken ved barnehager og skole
- Merke gangfelt
- Bedre trafikkultur gjennom bilbruk, parkering, adferd m.v.

- ***Hva kan vi fokusere på innenfor egen bedrift?***
- Holdningsskapene arbeide, for eksempel tema barn og trafikk
- Fartshumper i Kiberg
- Bedre gatemiljø i Vardø – Vardø Byfornyelse
- Bruk av opplæringsmidler i skole og barnehage
- Bilbruk og parkeringskultur i jobbsammenheng

- ***Hvilken prosess bør vi ha videre?***
- Befaring og kartlegging
- Arbeidsgruppe som utarbeider møteplan og fremdriftsplan
- Engasjere vardøværingene eks. skoleelever, barnehagebarn, funksjonshemmede, eldre eller andre med synspunkter innen ts-arbeidet.