



Trafikksikkerhetsplan for Vardø kommune 2023-2026

KOMMUNEDELPLAN



**VARDØ
KOMMUNE**

Kirkegata 4, 9950 VARDØ

Innhold

1 Forord	3
2 Sammendrag.....	3
3 Innledning.....	3
3.1 Bakgrunn	3
3.2 Organisering av trafikksikkerhetsarbeidet	4
3.3 Samarbeidspartnere	4
4 Nasjonale og regionale føringer i trafikksikkerhetsarbeidet.....	4
4.1 FNs bærekraftsmål	4
4.2 Nasjonal transportplan 2022-2033	4
4.3 Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025	5
4.4 Regional transportplan for Finnmark 2018–2029.....	5
4.5 Trafikksikker kommune	5
5 Ulykkessituasjonen/-utviklingen i Vardø kommune	6
5.1 Trafikale utfordringer i kommunen.....	6
5.2 Analyse av ulykkene	7
6 Mål og strategi for trafikksikkerhetsarbeidet.....	9
6.1 Mål.....	9
6.2 Strategi	9
7 Kommunale tiltak.....	9
7.1 Fart	10
7.2 Rus	10
7.3 Bilbeltebruk.....	10
7.4 Uoppmerksomhet.....	11
7.5 Barn (0-14 år)	11
7.6 Ungdom og unge førere.....	12
7.7 Eldre trafikanter og trafikanter med funksjonsnedsettelse	12
7.8 Gående og syklende	12
7.9 Møteulykker og utforkjøringsulykker.....	13
7.10 Drift og vedlikehold	13
7.11 Bruk av ny teknologi i trafikksikkerhetsarbeidet	13
7.12 Trafikksikkerhetsarbeid i offentlige virksomheter	13
7.13 Snøscooter	14
7.14 Fysiske trafikksikkerhetstiltak.....	14
8 Økonomi.....	14
9 Evaluering, rullering.....	14
10 Vedlegg: Handlingsplan fysiske tiltak 2022-2023	15

Vardø kommunes trafikksikkerhetsplan 2023–2026

10.1 Tiltaksliste for kommunale veier	15
10.2 Tiltaksliste for fylkesveier	16
10.3 Tiltaksliste for europaveier	17
10.4 Kartutsnitt for enkelte tiltak.....	18

1 Forord

Trafikksikkerhet handler om å kunne bevege seg trygt i sitt lokalmiljø, enten man er fotgjenger, syklist eller bilist – barn, ungdom eller voksen. Stortinget har vedtatt en nullvisjon om at ingen skal bli drept eller hardt skadd i veitrafikken i Norge. *Nasjonal transportplan for 2022-2033* har i denne sammenheng som etappemål at det maksimalt skal være 350 drepte og hardt skadde i veitrafikken i 2030.

Vardø kommune har som veieier ansvar for investeringer, drift og vedlikehold av det kommunale veinettet, og dette innebærer også et spesifikt ansvar for å gjennomføre trafikksikkerhetstiltak. I henhold til folkehelseloven og plan- og bygningsloven har kommunen også et generelt ansvar for å forebygge skader og ulykker lokalt. Posisjonen som en stor arbeidsgiver, kjøper av transporttjenester samt eier av barnehager og skoler, gjør at kommunen har virkemidler som kan bidra til økt innsats i det lokale trafikksikkerhetsarbeidet.

Nasjonalt og regionalt vektlegges trafikksikkerhetsarbeidet i enda større grad ovenfor kommunene. Det er nå et krav at kommunene har oppdaterte trafikksikkerhetsplaner for å kunne søke fylkeskommunale trafikksikkerhetsmidler. Videre er det et nasjonalt mål at flest mulig kommuner skal være godkjent som *Trafikksikker kommune*, en godkjenningsordning i regi av Trygg Trafikk. Vardø kommune inngikk i 2015 en intensjonsavtale sammen med Trygg Trafikk Finnmark om å jobbe for å bli en *Trafikksikker kommune*. Med denne planen settes dette arbeidet igjen på dagsorden.

Trafikksikkerhetsplanen vil utgjøre grunnlaget for Vardø kommunes trafikksikkerhetsarbeid i 2022-2025.

2 Sammendrag

Denne trafikksikkerhetsplanen viderefører kommunens tidligere arbeid og tar samtidig hensyn til nasjonale og regionale føringer. Ulykkesutviklingen i kommunen har en nedadgående trend, noe som er svært positivt. Samtidig skjer det fortsatt trafikkulykker i kommunen, og planen setter som mål at Vardø kommune ikke skal ha noen skadde eller drepte i trafikken i 2022-2025. For å oppnå dette er det utarbeidet en rekke trafikksikkerhetstiltak som kommunen skal gjennomføre. I tråd med arbeidet for å bli godkjent som *Trafikksikker kommune* er tiltakene knyttet til hele kommuneorganisasjonen, og planen har fokus på både forebyggende og fysiske tiltak.

3 Innledning

3.1 Bakgrunn

Vardø kommunes trafikksikkerhetsplan har som hovedfunksjon å være et styringsverktøy for et målrettet trafikksikkerhetsarbeid i kommunen. Planen har som formål å kartlegge kommunens trafikkmessige utfordringer, samt utgjøre et grunnlag for etablering av tiltak. Førrige trafikksikkerhetsplan i Vardø kommune ble vedtatt i 2016, og en del av tiltakene i denne planen er i ettertid gjennomført. De største utfordringene for gjennomføringen av tiltak har vært å få satt trafikksikkerhetsarbeidet på dagsorden, samt finansiering av tiltakene.

Arbeidet med Vardø kommunes trafikksikkerhetsplan for 2022–2025 har tatt utgangspunkt i den førrige trafikksikkerhetsplanen. Samtidig er planen utvidet med utgangspunkt i mal for trafikksikkerhetsplaner utarbeidet av Trygg Trafikk, samt føringer fra overordnede nasjonale og regionale planer. På denne måten sikrer man en rød tråd i arbeidet med trafikksikkerhet både over tid på lokalt nivå og fra nasjonalt til lokalt nivå.

3.2 Organisering av trafikksikkerhetsarbeidet

Trafikksikkerhetsarbeidet i Vardø kommune er forankret hos kommunedirektøren, og ansvaret for prosessen med å utarbeide en ny trafikksikkerhetsplan for 2022–2025 er tillagt kommunalsjef TNP, herunder plan- og byggesaksavdelingen. Det er likevel viktig for kommunen å forankre trafikksikkerhetsarbeidet i alle kommunens sektorer. For å komme i mål med trafikksikkerhetsarbeidet er det avgjørende at alle sektorer tar ansvar for at egne tiltak i planen blir gjennomført.

3.3 Samarbeidspartnere

Godt samarbeid med øvrige aktører er en forutsetning for Vardø kommunes trafikksikkerhetsarbeid. De viktigste samarbeidspartnere i denne sammenheng er Statens vegvesen, Troms og Finnmark fylkeskommune, Trygg Trafikk, Finnmark politidistrikt og kommunens innbyggere.

4 Nasjonale og regionale føringer i trafikksikkerhetsarbeidet

4.1 FNs bærekraftsmål

FNs bærekraftsmål er verdens felles arbeidsplan for å utrydde fattigdom, bekjempe ulikhet og stoppe klimaendringene innen 2030. De mest relevante punktene for kommunens trafikksikkerhetsarbeid innen bærekraftsmålene er:

- Mål 3 God helse og livskvalitet:
Delmål 3.6) Innen 2030 halvere antall dødsfall og skader i verden forårsaket av trafikkulykker.
- Mål 4 God utdanning:
Delmål 4.7) Innen 2030 sikre at alle elever og studenter tilegner seg den kompetansen som er nødvendig for å fremme bærekraftig utvikling [...].
- Mål 11 Bærekraftige byer og samfunn:
Delmål 11.2) Innen 2030 sørge for at alle har tilgang til trygge, tilgjengelige og bærekraftige transportsystemer til en overkommelig pris og bedre sikkerheten på veiene [...] med særlig vekt på behovene til personer i utsatte situasjoner, kvinner, barn, personer med nedsatt funksjonsevne og eldre.
- Mål 17 Samarbeid for å nå målene:
Delmål 17.17) Stimulere til og fremme velfungerende partnerskap i det offentlige, mellom det offentlige og private og i det sivile samfunn [...].

4.2 Nasjonal transportplan 2022-2033

Meld. St. 20 (2020-2021) Nasjonal transportplan 2022-2033 (NTP) er den overordnede planen for transportsektoren i Norge for de kommende år. Planen har som overordnet mål *Et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i 2050*, med fem undermål:

- Mer for pengene.
- Effektiv bruk av ny teknologi.
- Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål.
- Nullvisjon for drepte og hardt skadde.
- Enklere reisehverdag og økt konkurranse for næringslivet.

Utviklingen i trafikksikkerhetsarbeidet går i riktig retning, og regjeringens ambisjon er at det innen 2030 maksimalt skal være 350 drepte og hardt skadde i veitrafikken, hvorav maksimalt 50 drepte. En slik utvikling vil omtrent innebære



en halvering fra dagens nivå for antall drepte. På lang sikt er målet at ingen skal omkomme i veitrafikken i 2050. NTP vektlegger også i stor grad trafikksikkerhet for barn og unge gjennom kapittelet Barnas transportplan, blant annet med en ny tilskuddsordning for å stimulere til lokalt arbeid for tryggere skoleveier og nærmiljøer.

4.3 Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025

Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025 er utarbeidet av Statens vegvesen, politiet, Helsedirektoratet, Utdanningsdirektoratet, Trygg Trafikk, fylkeskommunene og åtte storbykommuner. Planen bygger på ambisjoner og prioriteringer gitt i NTP, og har en faglig tilnærming til trafikksikkerhetsarbeidet med tiltak rettet mot 15 ulike innsatsområder. En del av disse er omtalt i kapittel 7 med tilhørende kommunale tiltak.

4.4 Regional transportplan for Finnmark 2018–2029

Regional transportplan for Finnmark 2018–2029 trekker opp den langsiktige transportpolitikken i fylket ut fra nasjonale føringer, og regionale og lokale forventninger. Planen har som mål for fylkesvei og trafikksikkerhet at *Fylkesveinettet skal gi et helhetlig veisystem som bidrar til bolyst, vekst og utvikling av næringslivet, samt ivaretar brukerens sikkerhet*. Som strategiske tiltak vektlegges blant annet:

- Bedre trafikksikkerheten for brukeren gjennom planlegging og arbeid på fylkesveinettet.
- Iverksette tiltak rettet mot gående og syklende.

Planen viser også til utfordringer i det fylkeskommunale trafikksikkerhetsarbeidet, deriblant et stort vedlikeholdsetterslep samt et begrenset økonomisk handlingsrom.

Troms og Finnmark fylkeskommune deler årlig ut fylkeskommunale trafikksikkerhetsmidler, hvor det er satt som tildelingskrav at kommuner har en gyldig trafikksikkerhetsplan. Videre legges det til grunn at prosjekter som bidrar til oppnåelse av mål i *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei*, samt kommuner som er godkjent som *Trafikksikre kommuner*, prioriteres i tildelingene.

4.5 Trafikksikker kommune

Trafikksikker kommune er et organisatorisk trafikksikkerhetstiltak og en nasjonal godkjenningsordning i regi av Trygg Trafikk. For å bli godkjent som *Trafikksikker kommune* skal kommunen ha innarbeidet rutiner og systemer for å kvalitetssikre trafikksikkerhetsarbeidet i hele virksomheten.

Godkjenningen innebærer en forpliktelse til å arbeide systematisk med trafikksikkerhet i alle relevante sektorer innenfor sitt ansvarsområde, og bygger blant annet på følgende kriterier:

- Kommunen har forankret ansvaret for trafikksikkerhetsarbeidet hos ordfører og kommunedirektør.
- Kommunen har innarbeidet trafikksikkerhet i HMS/internkontrollsystemet som inneholder regler for reiser og transport i kommunens regi, og ved kjøp av transporttjenester.
- Kommunen har oppdatert oversikt over trafikkulykker i kommunen.
- Kommunen har en trafikksikkerhetsplan.
- Kommunen har oppfylt kriteriene for den enkelte sektor (oppvekst, kultur, helse, teknisk, plan, HR).



Godkjenningen har en varighet på tre år og kommunen kan deretter godkjennes på nytt.¹

5 Ulykkessituasjonen/-utviklingen i Vardø kommune

Ulykker og skader i trafikken påfører store lidelser på menneskene som rammes, og de er også svært kostbare for samfunnet. Ifølge *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025* er de totale ulykkeskostnadene per skadetilfelle 32,2 mill. kr for en drept, 11,7 mill. kr for en hardt skadd og 774 000 kr for en lett skadd (omregnet til 2020-kr). Til sammen anslås det at personskader i veitrafikkulykker kostet samfunnet 13,2 mrd. kr i 2020. En stor del av denne regningen må tas av helse- og omsorgstjenestene i kommunene. Å arbeide for å forebygge ulykker vil dermed lønne seg utover hovedhensikten, som er å forhindre tap av liv og helse.

5.1 Trafikale utfordringer i kommunen

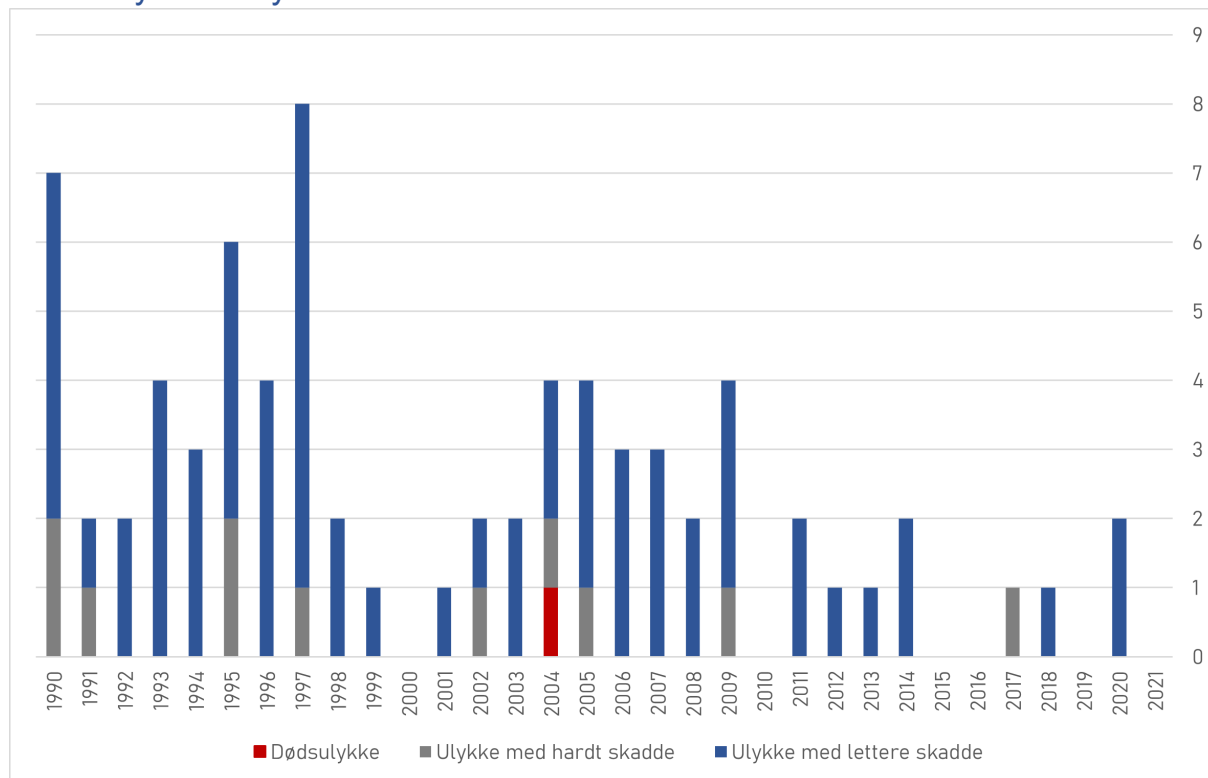
Det skjer få ulykker i Vardø kommune, og dette er svært positivt. For at denne trenden skal fortsette er det viktig å kartlegge hva slags trafikale utfordringer Vardø kommune har. Det offentlige veinettet i kommunen består ifølge SSB av 37 km europavei, 27 km fylkesvei og 62 km kommunal vei. Generelt har Vardø kommune følgende utfordringer med tanke på trafikksikkerhet:

- Stedvis manglende separering mellom biltrafikk og gående/syklende.
- Dårlige lysforhold vinterstid.
- Manglende reguleringer i veikryss, utflytende kryss.
- Anleggstrafikk gjennom bysentrum og boligområder.
- Stedvis svært dårlig veistandard, vedlikeholdsetterslep.
- Uoppmerksomhet under kjøring, økende mobilbruk.
- Stedvis dårlig parkeringsregulering.
- Snø og klima som en faktor i vintertrafikken.
- Økende bilbruk selv for transport over korte avstander.
- Økende snøskuterbruk, ulovlig ferdsel og ferdsel i ruspåvirket tilstand.

Det bør være et mål at trafikksikkerhetstiltak i Vardø kommune retter seg spesielt mot å redusere disse utfordringene.

¹ Mer informasjon om *Trafikksikker kommune* finnes på tryggtrafikk.no

5.2 Analyse av ulykkene



Figur 1: Antall personskadeulykker i Vardø kommune 1990–2021. Kilde: Statens vegvesens ulykkesstatistikk, trine.atlas.vegvesen.no.

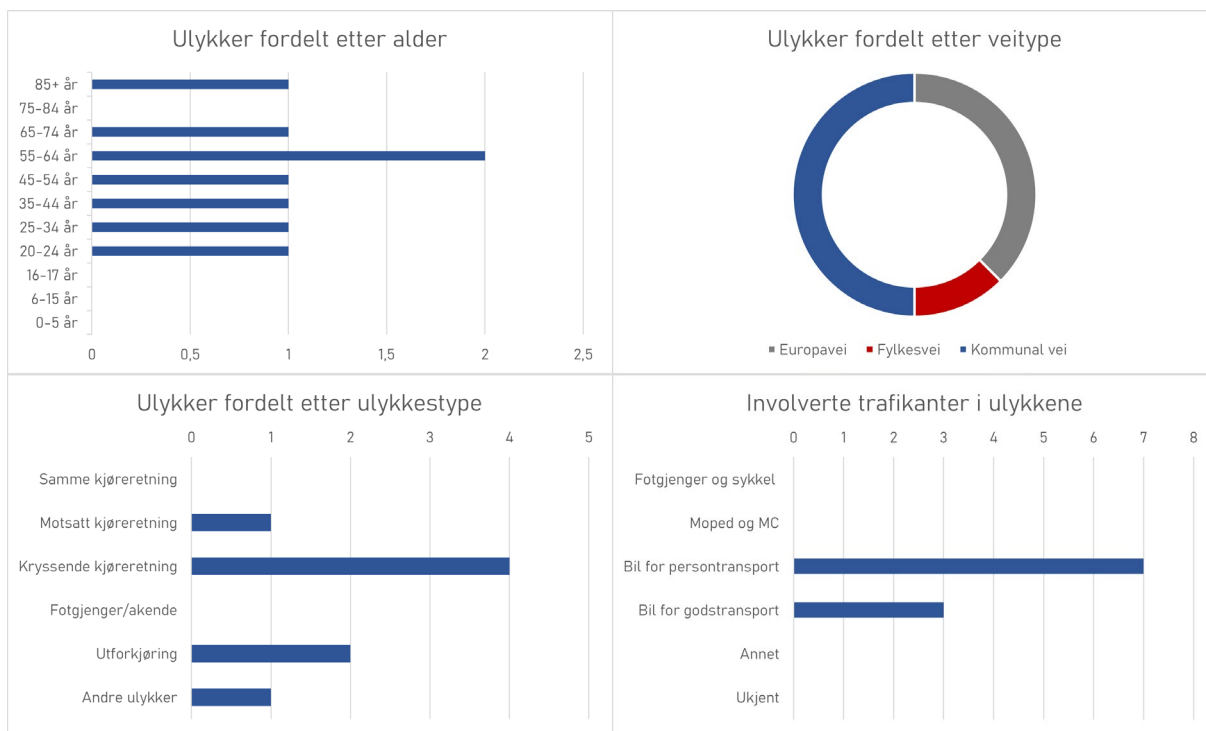
Antall personskadeulykker i Vardø kommune ser ut til å ha en nedadgående trend. Siste dødsulykke i kommunen var i 2004, og siste ulykke med hardt skadde var i 2017. Antall ulykker med lettere skadde er også redusert gjennom årenes løp. I løpet av perioden 2012-2021 er det totalt registrert 8 trafikkulykker i Vardø kommune.

Det er viktig å merke seg at statistikken fra Statens vegvesen kun omfatter politi-rapporterte veitrafikkulykker. Videre må disse ha skjedd på vei åpen for allmenn ferdsel og ha involvert minst ett kjøretøy. Dermed kan det ha forekommet flere ulykker i kommunen som ikke inngår i den offisielle ulykkesstatistikken. Spesielt kan mindre alvorlige ulykker være underrapportert.

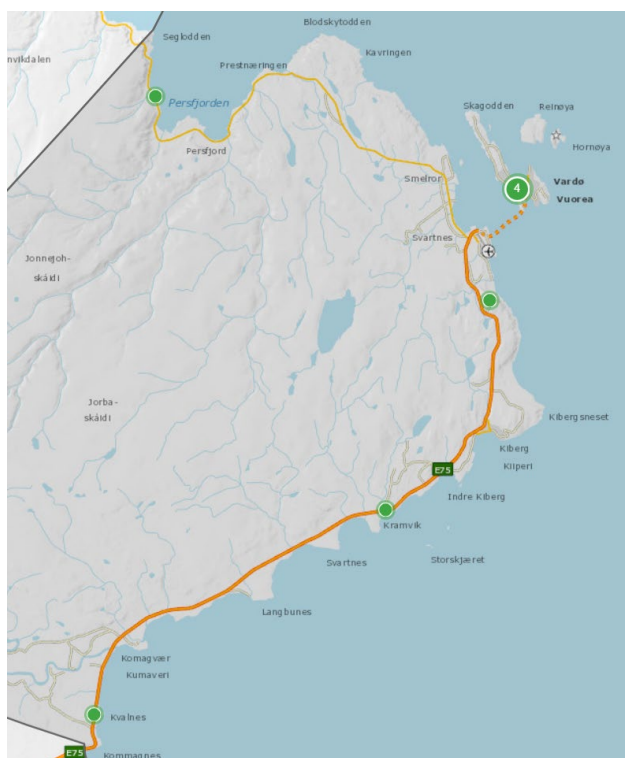
Nærmere analyse av ulykkene i perioden 2012-2021 er vist i figur 2. Tallgrunnlaget er ikke så stort, men man kan se at flertallet av ulykkene har forekommet på kommunal vei og involvert biler for persontransport. Videre er ulykker i kryssende kjøreretning den vanligste ulykkestypen, mens ulykkene har fordelt seg ganske jevnt over ulike aldersgrupper.

Figur 3 og 4 viser geografisk fordeling av ulykkene på veinettet i kommunen. Her fremkommer det at halvparten av ulykkene har forekommet i Vardø, mens de resterende er spredt utover veinettet i kommunen.

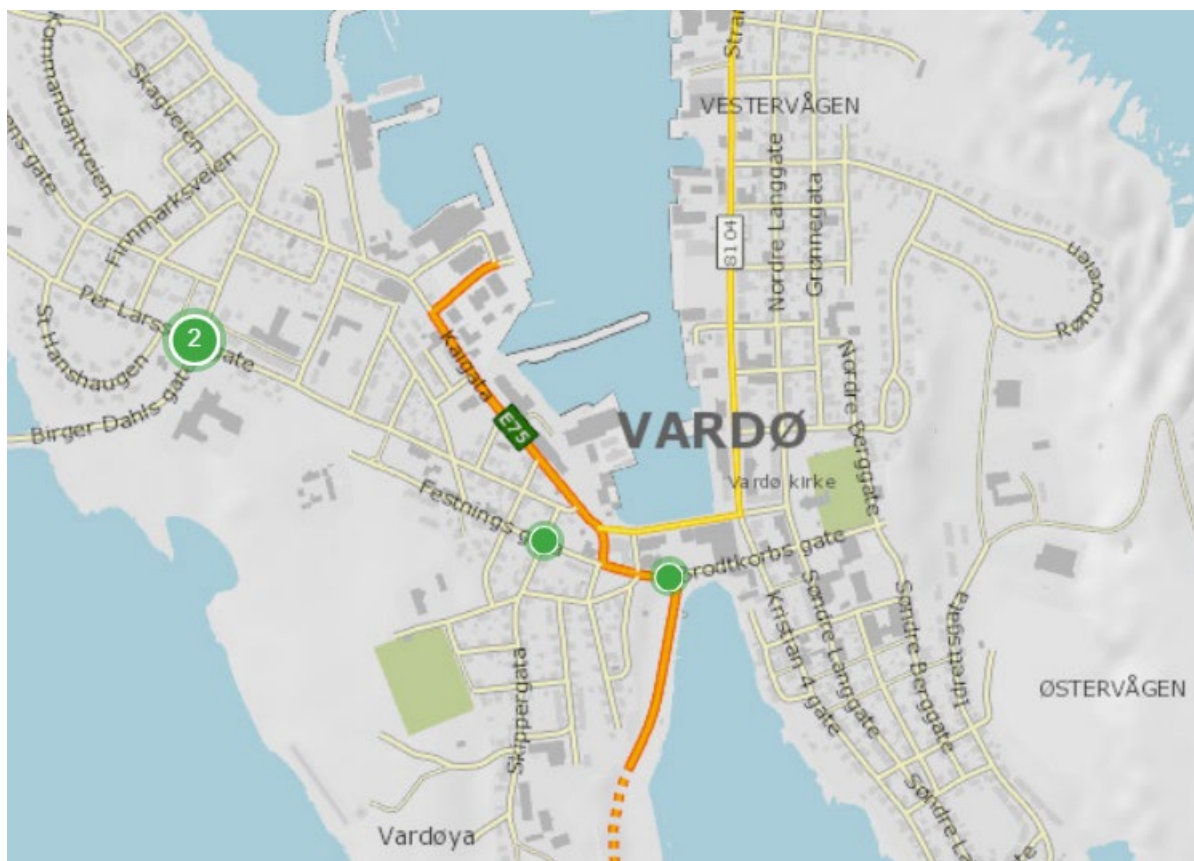
Vardø kommunes trafikksikkerhetsplan 2023–2026



Figur 2: Statistikk for personskadeulykker i Vardø kommune 2012-2021. Kilde: Statens vegvesens ulykkesstatistikk, trine.atlas.vegvesen.no.



Figur 3: Geografisk fordeling av ulykker (grønne punkt) i Vardø kommune 2012-2021. Kilde: Vegkart Statens vegvesen, vegkart.atlas.vegvesen.no.



Figur 4: Geografisk fordeling av ulykker (grønne punkt) i Vardø 2012-2021. Kilde: Vegkart Statens vegvesen, vegkart.atlas.vegvesen.no.

6 Mål og strategi for trafikksikkerhetsarbeidet

6.1 Mål

Vardø kommune arbeider etter nullvisjonen og har som mål at det skal være null drepte og skadde i trafikken i Vardø kommune i perioden 2022-2025. Siste fireårsperiode har det vært tre ulykker med lettere skadde, og målet er at dette tallet reduseres til null, i samsvar med utviklingen for antall hardt skadde og drepte.

6.2 Strategi

I *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025* er det satt opp en rekke tilstandsmål knyttet til 15 ulike innsatsområder i trafikken. Målene er formulert som måltall og er en viktig del av arbeidet med nullvisjonen. Vardø kommune skal arbeide aktivt for at vi oppnår tilstandsmålene, først og fremst på følgende områder:

- Påvirke kommunens innbyggere til å ferdes med minst mulig risiko for skade og død, uavhengig av hvor en ferdes i veitrafikken.
- Jobbe systematisk med trafikksikkerhet innenfor alle kommunens sektorer og bli godkjent som *Trafikksikker kommune*.
- Gjennomføre tiltak knyttet til organisasjon, holdninger og adferd, samt fysiske tiltak.

7 Kommunale tiltak

Dette kapittelet tar for seg kommunale tiltak knyttet til tilstandsmålene i den nasjonale tiltaksplanen. Her har vi trukket ut de innsatsområdene som det er mest relevant å jobbe med for Vardø kommune.

7.1 Fart

Nasjonale mål:

Fart	Andel av kjøretøyene som overholder fartsgrensene	60,1 % (2021)	72 % (2026)
------	---	------------------	----------------

Kommunen skal:

- som arbeidsgiver påvirke sine ansatte i tjeneste til å opptre med minst mulig risiko i trafikken.
- utarbeide retningslinjer for tjenestereiser og forankre disse i alle sektorer.
- ha trafikksikkerhet som årlig tema i kommunens arbeidsmiljøutvalg (AMU).
- stille krav til samarbeidspartnere om trafikksikker adferd (transporttjenester og vei- og vedlikeholdstjenester) som innarbeides i anbudsdocumentene.
- gjennomføre kurs/gi opplæring i Trafikksikkerhet og HMS.²

Ansvar: Assisterende kommunedirektør, AMU, Innkjøpsansvarlig.

7.2 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	0,7 % (2016/2017)	0,4 % (2026)

Kommunen skal:

- arbeide aktivt for å forhindre at ansatte er påvirket av legale eller illegale rusmidler i tjenesten.
- ved kjøp eller leasing av nye biler innarbeide alkohol som en del av anbudsgrunnlaget.

Ansvar: AMU, Innkjøpsansvarlig.

7.3 Bilbeltebruk

Nasjonale mål:

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

Kommunen skal:

- alltid velge busser med 3-punktsbelte ved leie av busser til transport i kommunal regi.
- i retningslinjene for tjenestereiser, uttrykke en tydelig forventning om at alle kommunalt ansatte bruker bilbelte ved transport i tjeneste, både i bil og buss.
- gjennom helsestasjonens virksomhet ha økt fokus på temaet barn i bil, og spesielt at barna skal sitte bakovervendt i bil til de er minst fire år.

² [Mulig å benytte Trygg Trafikk sitt e-læringskurs](#)

- i kommunale barnehager gjennomføre tiltak for å øke fokus på sikring av barn i bil.
- oppfordre til at også private barnehager følger ovennevnte tiltak.

Ansvar: Assisterende kommunedirektør, Kommunalsjef POHS, Kommunalsjef GBK.

7.4 Uoppmerksomhet

Nasjonale mål:

Uoppmerksomhet	I planperioden 2022-2025 vil aktørene fortsette og videreutvikle arbeidet for å få ned antall ulykker som skyldes uoppmerksomhet på grunn av distraksjon
----------------	--

Kommunen skal:

- i retningslinjene for tjenestereiser, uttrykke en tydelig forventning om at alle kommunens ansatte i minst mulig grad benytter utstyr som tar oppmerksomheten fra føreren.
- i retningslinjene for tjenestereiser, uttrykke en tydelig forventning om at det i størst mulig grad skal unngås å bruke mobiltelefon under kjøring. Om dette er nødvendig skal det brukes godkjent fastmontert utstyr.
- ved inngåelse av avtaler/anbud stille krav til trafikksikkerhet.

Ansvar: Assisterende kommunedirektør, Innkjøpsansvarlig

7.5 Barn (0-14 år)

Nasjonale mål:

Barn (0-14) år	Antall drepte barn (0-14 år) i trafikken	4 (2017)	0 (minst to år i 2022-2025)
	Antall drepte og hardt skadde barn (0-14 år) i trafikken	< 15 (2022-2025)	

Kommunen skal:

- vurdere rett til skoleskyss i henhold til bestemmelser for særlig farlig eller vanskelig skolevei.
- arbeide for trafikksikre soner rundt skolene, som blant annet innebærer tiltak knyttet til holdninger og adferd til både barn og voksne.³
- legge til rette for at flere kan sykle eller gå til skolen.
- oppfylle forpliktelsene som inngår i *Trafikksikker kommune* for kommunale skoler og barnehager.
- påvirke private skoler og barnehager til å få godkjenning som *Trafikksikker skole/barnehage*.
- sørge for at ansatte i barnehager og skoler har tilstrekkelig kompetanse for å gjennomføre god trafikkopplæring i tråd med gjeldende rammeverk.
- stimulere lag og foreninger til at barn og ungdom sikres best mulig og at voksne som transportører kjører med lavest mulig risiko til og fra fritidsaktiviteter.
- stimulere lag og foreninger til å innarbeide retningslinjer for transport innenfor sin virksomhet.
- i samarbeid med elevenes foresatte ha fokus på trafikksikkerhet og forebygging av ulykker, og dette skal inngå i årsplaner.
- sørge for god sykkelopplæring i tråd med kompetansemål i Kunnskapsløftet.⁴

³ Forslag fra Trygg Trafikk: [Bruk Hjertesone som metode for tryggere skolevei](#)

⁴ Forslag fra Trygg Trafikk: [Bruk sykkeltryk.no som verktøy i sykkelopplæringen fra 4. trinn](#)

- ta i bruk læringsressurser om trafikksikkerhet i barnehager og i skolen.⁵

Ansvar: Kommunalsjef GBK.

7.6 Ungdom og unge førere

Nasjonale mål:

Ungdom og unge førere	Risiko for bilførere i aldersgruppen 18-19 år for å bli drept eller hardt skadd per kjørte km	- 25 % (reduksjon 2022-2025 sammenliknet med 2018-2019)
-----------------------	---	---

Kommunen skal:

- stimulere lag og foreninger til å innarbeide retningslinjer for transport innenfor sin virksomhet.
- fremme saker om trafikksikkerhet for kommunens ungdomsråd.
- sørge for at kommunens ungdomsråd gis kompetanse om trafikksikkerhet.
- ta i bruk læringsressurser om trafikksikkerhet på ungdomstrinnet.⁶

Ansvar: Kommunalsjef GBK.

7.7 Eldre trafikanter og trafikanter med funksjonsnedsettelse

Nasjonale mål:

Eldre trafikanter	Risiko for bilførere i aldersgruppen 75+ for å bli drept eller hardt skadd per kjørte km	- 25 % (reduksjon 2022-2025 sammenliknet med 2018-2019)
	Risiko for fotgjengere i aldersgruppen 75+ for å bli drept eller hardt skadd i trafikkuulykker per km gått	- 25 % (reduksjon 2022-2025 sammenliknet med 2018-2019)

Kommunen skal:

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

Ansvar: Kommunalsjef TNP, koordinator Eldreråd/Råd for funksjonshemmede.

7.8 Gående og syklende

Nasjonale mål:

Gående og syklende	Risiko for fotgjengere for å bli drept eller hardt skadd per km gått	- 25 % (reduksjon 2022-2025 sammenliknet med 2018-2019)	
	Risiko for syklister for å bli drept eller hardt skadd per km syklet	- 25 % (reduksjon 2022-2025 sammenliknet med 2018-2019)	
	Andel syklister som bruker sykkelhjelme	65,9 % (2019)	75 % (2026)
	Andel fotgjengere som bruker refleks på belyst vei i mørket	46 % (2021)	53 % (2026)

⁵ Forslag fra Trygg Trafikk: [Bruk støtteressurser i barnastrafikkklubb.no for barnehager og småskoletrinn](https://brukstotterressurser.i.barnastrafikkklubb.no)

⁶ Forslag fra Trygg Trafikk: [Bruk støtteressurser for ungdomstrinnet](https://brukstotterressurser.no)

Kommunen skal:

- årlig fokusere på betydningen av at syklister og fotgjengere bruker personlig verneutstyr i trafikken, eksempelvis sykkelhjelme og refleks.

Ansvar: Kommunedirektør.

7.9 Møteulykker og utforkjøringsulykker

Nasjonale mål:

Møteulykker og utforkjøringsulykker	Andel av trafikkarbeidet på riksveier med fartsgrense 70 km/t eller høyere som foregår på møtefrie veier	53,3 % (2021)	60 % (2026)
	Det skal gjennom en systematisk tilnærming arbeides for å redusere risikoen for alvorlige utforkjøringsulykker på riksveier og fylkesveier		

Kommunen skal:

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

Ansvar: Kommunalsjef TNP.

7.10 Drift og vedlikehold

Nasjonale mål:

Drift og vedlikehold	I planperioden 2022-2025 vil veieierne beholde og videreutvikle det daglige trafikksikkerhetsfokuset i kjerneoppgavene innen drift og vedlikehold
----------------------	---

Kommunen skal:

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

Ansvar: Kommunalsjef TNP.

7.11 Bruk av ny teknologi i trafikksikkerhetsarbeidet

Nasjonale mål:

Bruk av ny teknologi i trafikksikkerhetsarbeidet	Norge skal ligge langt framme innenfor intelligente transportsystemer, der vei- og kjøretøyteknologi inngår, og tilgjengelige systemer som bedrer trafikksikkerheten er tatt i bruk
--	---

Kommunen skal:

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

Ansvar: Innkjøpsansvarlig.

7.12 Trafikksikkerhetsarbeid i offentlige virksomheter

Nasjonale mål:

Trafikksikkerhetsarbeid i offentlige virksomheter	Antall kommuner som er godkjent som <i>Trafikksikre kommuner</i>	130 (2021)	> 200 (2026)
---	--	---------------	-----------------

Kommunen skal:

- arbeide mot godkjenning som *Trafikksikker kommune* innen 2025.

Ansvar: Kommunedirektør.

7.13 Snøscooter

Snøscooter er ikke nevnt som et eget innsatsområde i den nasjonale tiltaksplanen, men det utgjør en såpass stor del av det kommunale trafikkbildet at det anses hensiktsmessig å ta det med i trafikksikkerhetsplanen.

Kommunen skal:

- bygge ut trafikksikre oppstillingsplasser ved løypestart.
- sette opp skilt ved eventuelle krysningspunkter mellom scooterløyper og vei.

Ansvar: Kommunalsjef TNP.

7.14 Fysiske trafikksikkerhetstiltak

De fysiske trafikksikkerhetstiltakene er lagt ved under kapittel 10. Her beskrives de fysiske trafikksikkerhetsutfordringer kommunen har identifisert og ønsker å rette tiltak mot. Ansvar for gjennomføring av tiltakene er tillagt Kommunalsjef TNP.

8 Økonomi

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

Kommunalsjefene har ansvaret for å innarbeide utgiftene innenfor eget budsjettområde.

Kommunen skal årlig søke om støtte til prioriterte tiltak, både gjennom fylkeskommunale trafikksikkerhetsmidler og statlige midler gjennom Statens vegvesen.

9 Evaluering, rullering

Evaluering av Vardø kommunes trafikksikkerhetsarbeid gjøres årlig, i forbindelse med kommunens årsmelding. De ulike enhetene rapporterer inn status for sine tiltak til kommunedirektøren.

Handlingsplanen revideres i utgangspunktet hvert år, men den første handlingsplanen gjelder både for 2022 og 2023. Grunnen til dette er at planen ble utarbeidet ganske sent på året med tanke på igangsettelse av tiltak, samt at planutkastet har vært retningsgivende for arbeidet så langt i 2022. Resten av planen rulleres i 2025.

10 Vedlegg: Handlingsplan fysiske tiltak 2022-2023

10.1 Tiltaksliste for kommunale veier

Prioritering	Sted	Tiltak	Estimert kostnad	Merknad
	Per Larssens gate, strekning fra barnehagene til Birger Dahls gate	Fullføre gang- og sykkelvei (del 1) med skilting og oppmerking av gangfelt		Se figur 5
	Per Larssens gate, strekning fra Birger Dahls gate til Amtmann Lilienskjolds gate	Fortsette etablering av gang- og sykkelvei fra barnehagene til skolen (del 2), flytte belysning ut fra fortau og delvis etablere ny belysning	1,14 mill. kr.	Søkes om tilskudd fra Statens vegvesen, med kommunal egenandel på 20% (0,23 mill. kr.) Se figur 6
	Per Larssens gate og Bødtkergata, strekning fra Amtmann Lilienskjolds gate til Kaigata	Fortsette etablering av gang- og sykkelvei fra barnehagene til skolen (del 3)		Se figur 7
	Kryss Bødtkergata og Kaigata	Endring av sving mot Kaigata slik at Bødtkergata går vinkelrett inn på Kaigata, nytt gangfelt over Kaigata		Berører europavei Se figur 8
	Nordre Langgate, strekning fra Fiskergata til Holmboegata	Etablering av enveiskjøring retning sørover pga. anleggstrafikk i boligområde		Se figur 9
	Kryss Brodtkorbs gate og Kristian 4 gate	Trygg skolevei, etablere gangfelt		Se figur 10
	Kryss Brodtkorbs gate og Søndre Langgate	Trygg skolevei, etablere gangfelt		Se figur 10
	Skagveien, strekning fra Kaigata til Hospitalgata	Forbedre parkeringsforholdene		Må utredes nærmere

Vardø kommunes trafiksikkerhetsplan 2023–2026

		utenfor Knut Bye Kolonial og Vitus Apotek Vardø, etablere faste parkeringsplasser for forflytningshemmede		
	Vardøhallen	Oppgradere belysning ved hallen		
	Søndre Langgate	Oppgradere belysning langs Vardø skole		
	Kryss Vardøveien og Idrettsveien, Kiberg	Montere belysning i krysset		Berører fylkesvei
	Bergstien og Hagelstrøms gate, Kiberg	Oppgradere belysning, lange strekninger er ubelyst		

10.2 Tiltaksliste for fylkesveier

Prioritering	Sted	Tiltak	Estimert kostnad	Merknad
--------------	------	--------	------------------	---------

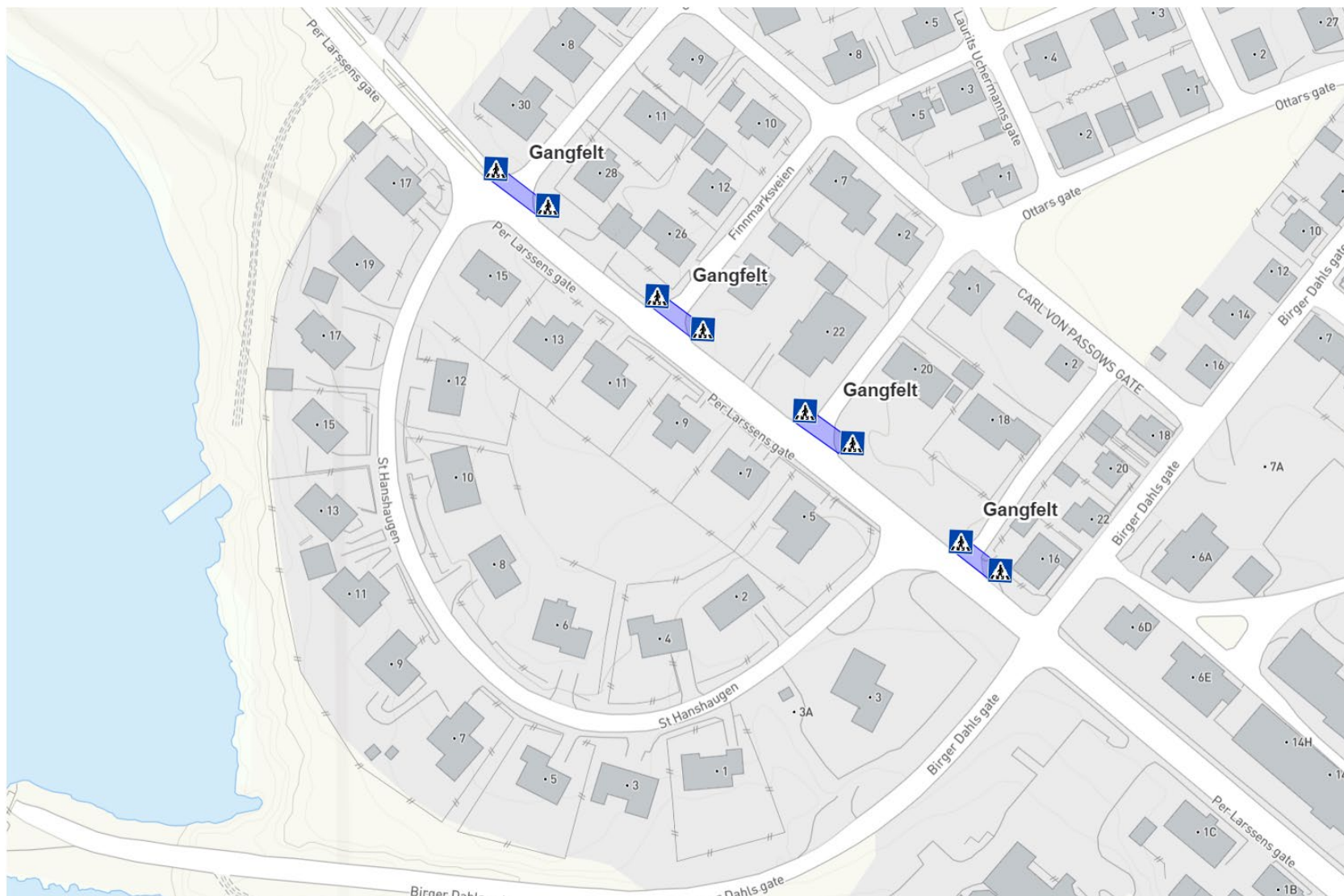
Vardø kommunes trafiksikkerhetsplan 2023–2026

	Fylkesvei 8104, Kirkegata langs valen	Etablere fortau på høyresiden langs flerbrukshuset		Se figur 10
	Fylkesvei 8104, kryss Kirkegata og Strandgata	Vedlikeholde gangfelt		Se figur 10
	Fylkesvei 8100 på Svartnes	Opprette parkeringsplass ifm. snøscooterløyper		Må utredes nærmere

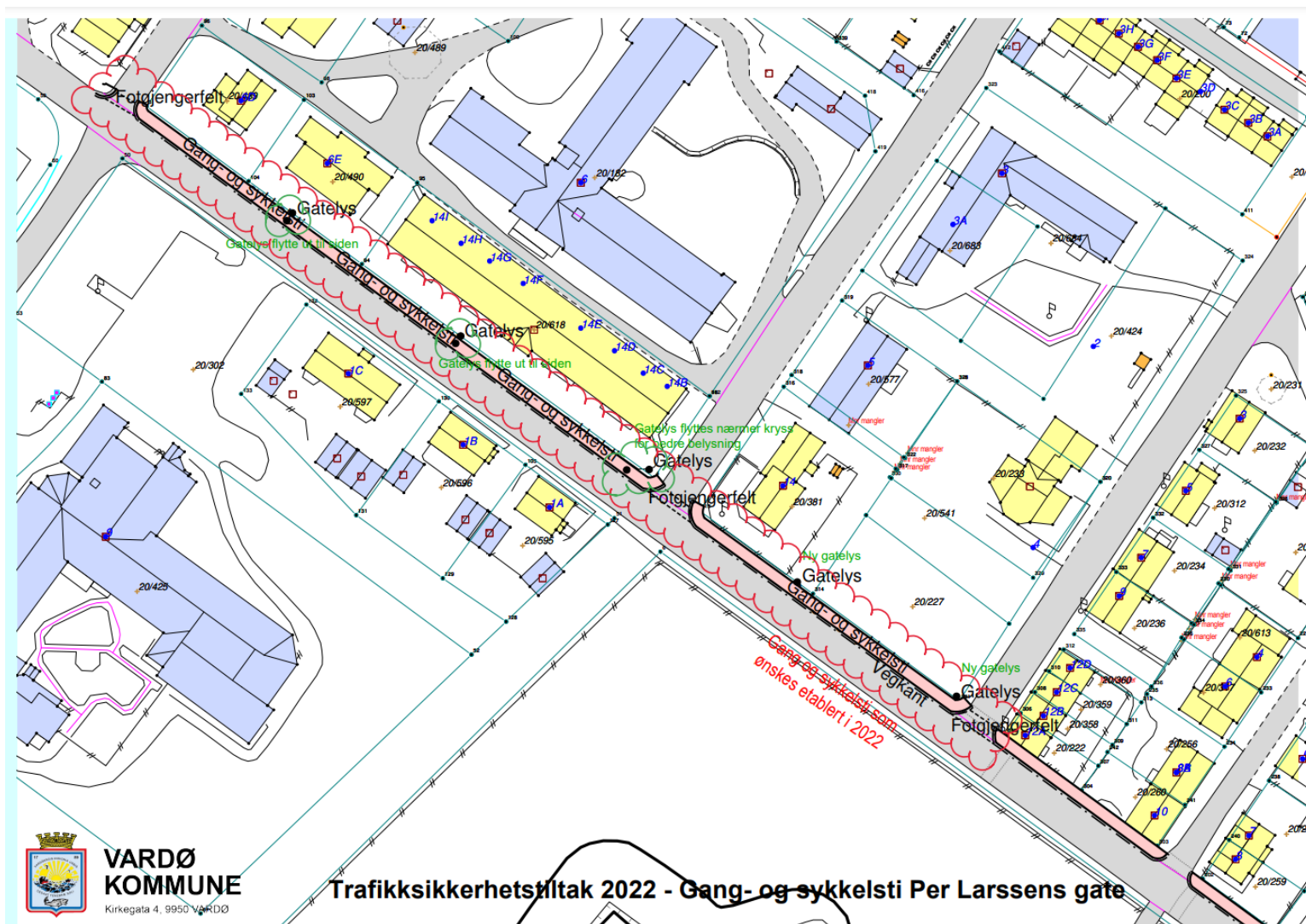
10.3 Tiltaksliste for europaveier

Prioritering	Sted	Tiltak	Estimert kostnad	Merknad
	E75 Vardøtunnelen	Tunneloppgradering		Ansvaret ligger hos Statens vegvesen
	Kryss E75 og Brodtkorbs gate	Etablere gangfelt		Se figur 10
	E75 langs Komagsletta og på nordsiden av Komagelva	Etablering av flere parkeringslommer		Må utredes nærmere

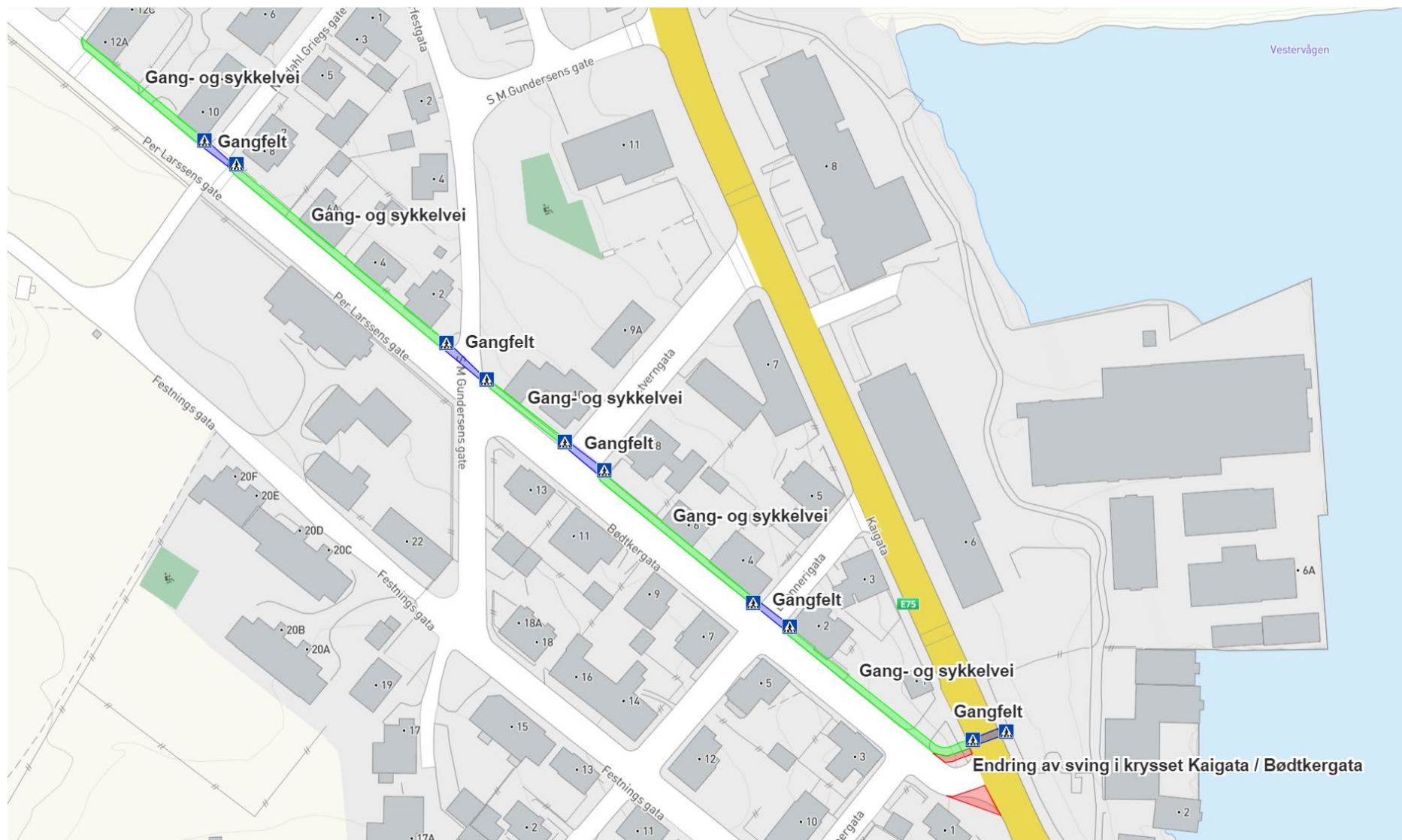
10.4 Kartutsnitt for enkelte tiltak



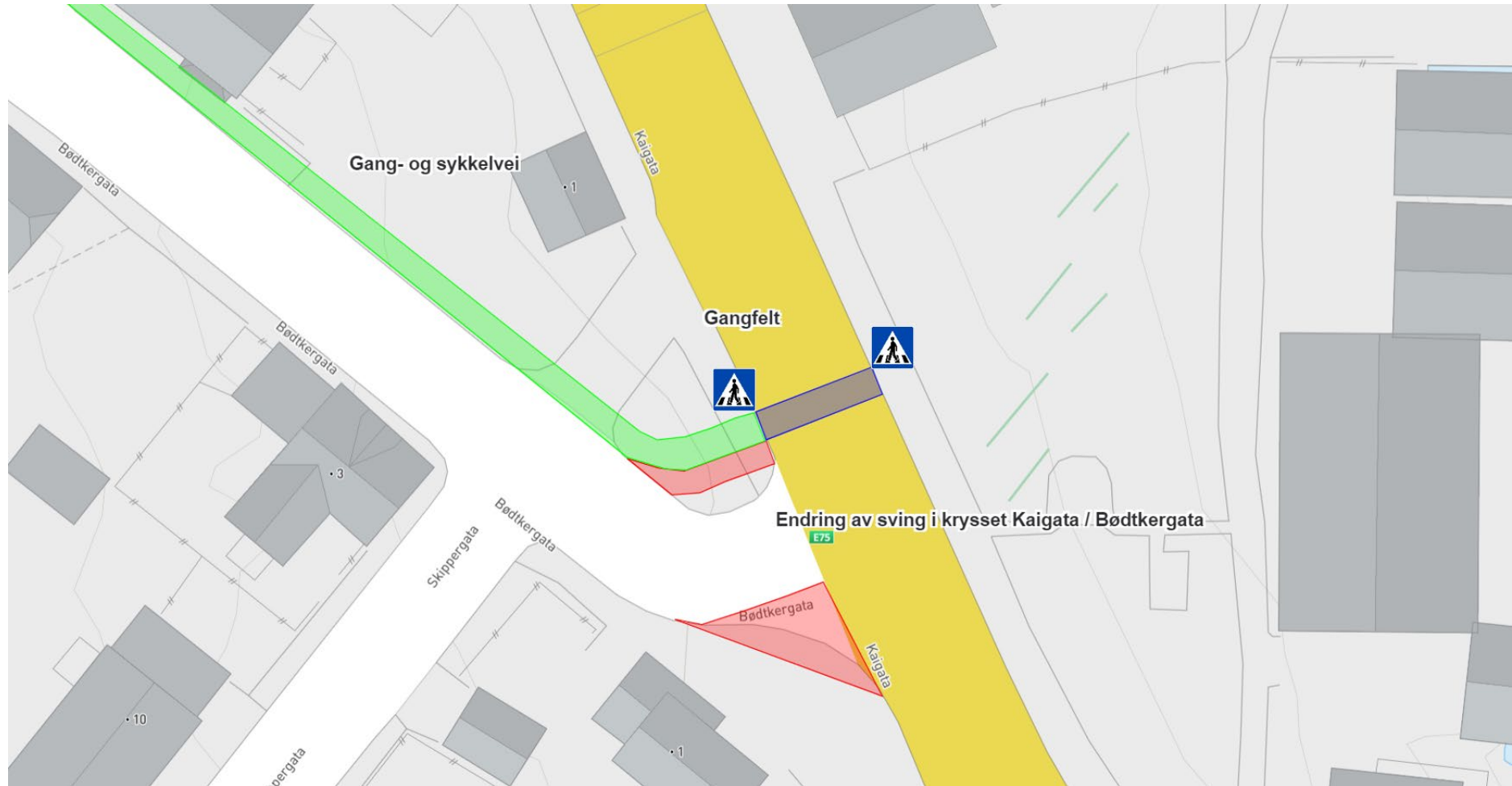
Figur 5: Gang- og sykkelvei Per Larssens gate (del 1)



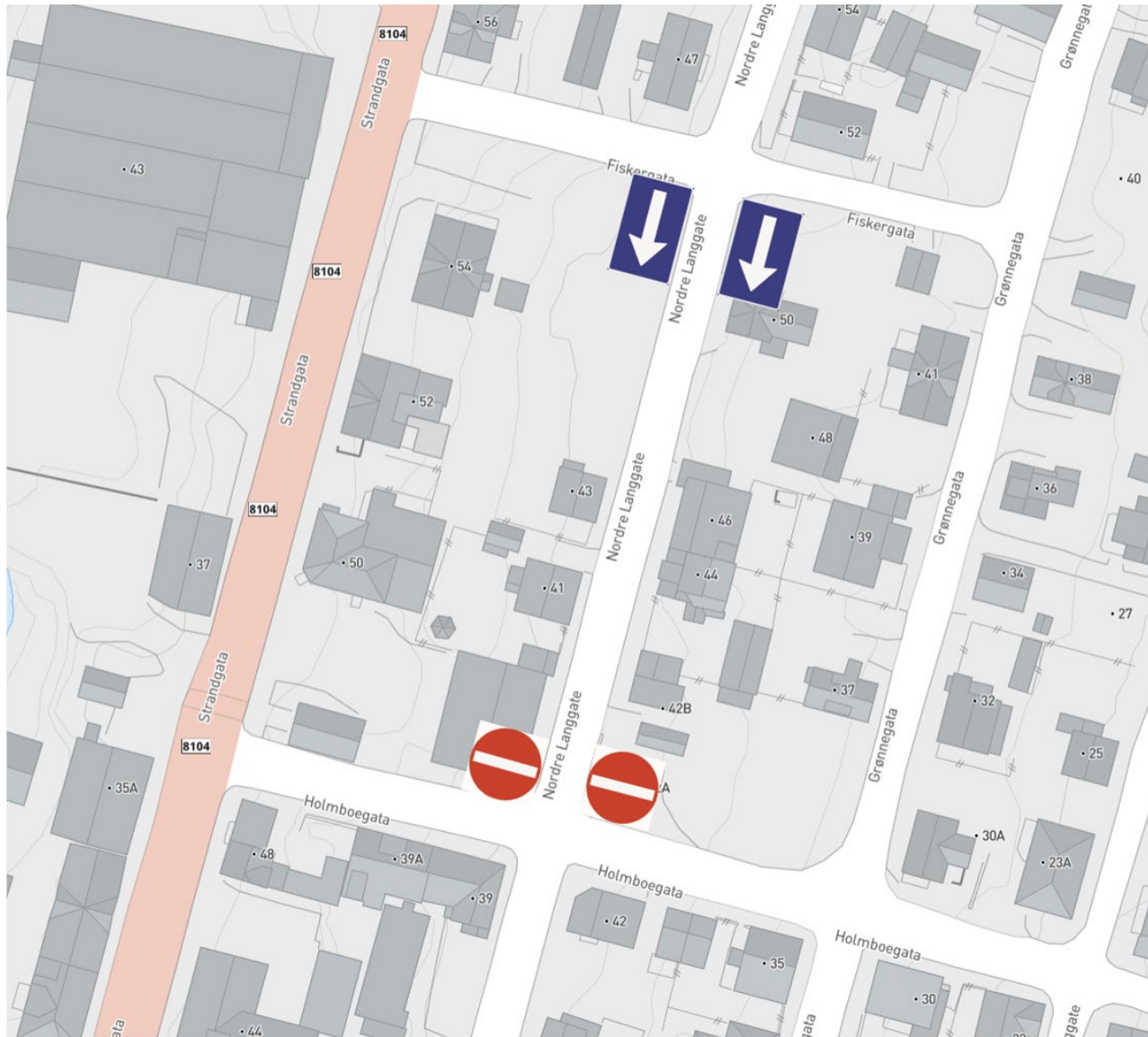
Figur 6: Gang- og sykkelvei Per Larssens gate (del 2)



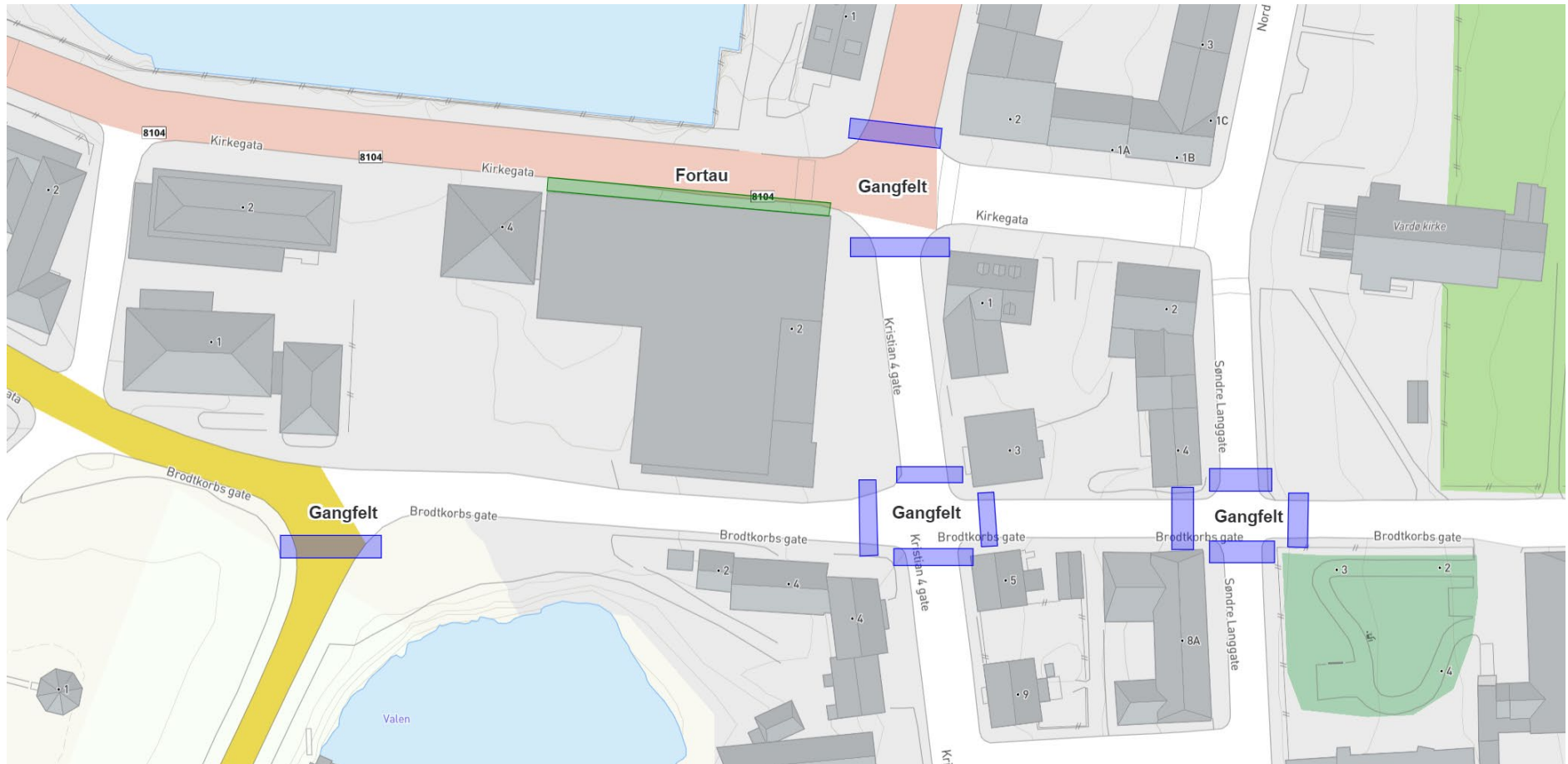
Figur 7: Gang- og sykkelvei Per Larssens gate og Bødtkergata (del 3)



Figur 8: Kryss Bødtkergata og Kaigata



Figur 9: Enveiskjøring Nordre Langgate



Figur 10: Gangfelt og fortau i sentrum