

Kommunedelplan for trafikksikkerhet i Evenes kommune 2025-2028



Innhold

1.0 Sammendrag.....	2
2.0 Innledning.....	2
2.1 Historikk.....	2
2.2 Organisering av trafikksikkerhetsarbeidet i Evenes kommune.....	3
3.0 Overordnede føringer i trafikksikkerhetsarbeidet.....	4
3.1 FNs bærekraftsmål.....	4
3.2 Meld. St. 40 (2015-2016) Trafikksikkerhetsarbeidet - samordning og organisering.....	5
3.3 Meld. St. 20 (2020-2021) Nasjonal transportplan 2022-2033.....	5
3.3.1 Barnas transportplan.....	5
3.4 Regional transportplan Nordland 2022-2033.....	6
3.5 Folkehelse og trafikksikkerhet.....	6
3.6 Trafikksikker kommune.....	6
4.0 Ulykkessituasjonen og utviklingen i Evenes kommune.....	7
4.1 Trafikksikkerhetsutfordringer i kommunen.....	8
4.1.1 Elgfaren i trafikken.....	8
4.2 Analyse av ulykkene.....	9
5.0 Mål og strategier for trafikksikkerhetsarbeidet i Evenes kommune.....	9
5.1 Mål.....	9
6.0 Kommunale tiltak.....	9
6.1 Fart.....	10
6.2 Rus.....	10
6.3 Beltebruk og sikring av barn.....	11
6.4 Uoppmerksomhet.....	12
6.5 Barn (0-14 år).....	12
6.6 Ungdom og unge førere.....	13
6.7 Eldre trafikanter.....	14
6.8 Gående og syklende.....	14
6.9 Møteulykker og utforkjøring.....	16
6.10 Drift og vedlikehold.....	16
6.11 Bruk av ny teknologi i trafikksikkerhetsarbeidet.....	16
6.12 Trafikksikkerhetsarbeid i offentlige og private virksomheter.....	16
6.13 Styrke kunnskapsgrunnlaget.....	16
6.14 Fysiske tiltak.....	17
7. Økonomi.....	17
Vedlegg 1 – kommunale tiltak trafikksikkerhetsplan.....	18
Vedlegg 2 - Prioriteringsliste for konkrete fysiske tiltak.....	21

1.0 Sammendrag

Norge er ett av verdens mest trafikkssikre land, og har et mål om 0 drepte og 0 skadde i trafikken innen 2050.

I kommunal sammenheng er trafikkssikkerhet relevant for alle sektorer både fordi kommunen forvalter arbeidsplasser som barnehager, skoler og sykehjem, men også fordi kommunen har veimyndighet over et betydelig veinett samt premissgiver for utvikling av ny bebyggelse og infrastruktur.

I nyere tid vektes trygghet og fremkommelighet for myke trafikanter i større grad enn tidligere, og dette stiller krav for utviklingen i kommunen fremover.

Denne utgaven av trafikkssikkerhetsplanen fører med seg tidligere tiltak men også nye tiltak som etter stor sannsynlighet vil ha en positiv effekt på trafikkssikkerheten.

2.0 Innledning

Visjonen om null drepte og hardt skadde ligger til grunn for trafikkssikkerhetsarbeidet i Norge. Siden 2010 er det satt etappemål for arbeidet mot nullvisjonen, og i NTP 2022-2033 heter det: «Innen 2030 skal det maksimalt være 350 drepte og hardt skadde i veitrafikken, hvorav maksimalt 50 drepte. Ingen skal omkomme i veitrafikken i 2050.»

Trafikkssikkerhetsarbeid handler om å redusere risikoen for skader og ulykker blant alle trafikanter i alle aldre. Vår trafikkssikkerhetsplan skal ivareta de viktigste prioriteringene for å øke trafikkssikkerheten i kommunen, og vårt arbeid skal være et bidrag for å nå de nasjonale målene. Kommunen har flere roller og oppgaver som innebærer at en direkte eller indirekte har mange muligheter til å bedre trafikkssikkerheten, som:

- planmyndighet
- skole- og barnehageeier
- arbeidsgiver
- transportkjøper
- folkehelseaktør (ved å forebygge sykdom og skade hos innbyggerne)
- veieier

Kommunens trafikkssikkerhetsarbeid omfatter alle disse områdene. I henhold til folkehelseloven og plan- og bygningsloven har kommunen et generelt ansvar for å forebygge skader og ulykker. Kommunen har ansvar for investeringer, drift og vedlikehold av det kommunale vegnettet. Som veieier har kommunen et spesifikt ansvar for trafikkssikkerhetstiltak på kommunale veier iht veglova. Trafikkssikkerhetsplan for Evenes kommune 2025-2028 vil danne grunnlaget for videreføring av kommunens trafikkssikkerhetsarbeid.

2.1 Historikk

Denne planen er nr. 6 i rekken av trafikkssikkerhetsplaner for Evenes kommune.

Planene har hatt som hovedfunksjon å være et styringsverktøy for et målrettet trafikksikkerhetsarbeid i kommunen, og dette er langt på vei oppnådd. De største utfordringene har vært forankring i alle kommunens ledd, samt finansiering av ikke-fysiske tiltak.

Under utarbeidelsen av Evenes kommunes trafikksikkerhetsplaner har samordning med overordnede planer, spesielt Nordland fylkes trafikksikkerhetsplan blitt betydelig vektlagt, for å sikre en rød tråd i arbeidet, fra nasjonalt til lokalt nivå. Denne strategien vil bli videreført og forsterket, spesielt siden de nasjonale føringene er blitt tydeligere og mer konkrete, bl.a. gjennom Nasjonal transportplan, Stortingsmelding 40 og «Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg» 2022-2025.

2.2 Organisering av trafikksikkerhetsarbeidet i Evenes kommune

Trafikksikkerhetsarbeidet i Evenes kommune er forankret hos Evenes kommunestyre. Kommunedirektøren har det overordnede ansvaret for utarbeidelsen av trafikksikkerhetsplanen for perioden 2025–2028.

Trafikksikkerhetsutvalget

Evenes kommune etablerte i 2014 et trafikksikkerhetsutvalg. Kommunestyre fattet slikt enstemmig vedtak i møte 9.9.2014 under sak 34/14:

- 1. Evenes kommune har som mål å bli Trafikksikker kommune, og søker om deltakelse i prosjektet "Trafikksikker kommune" i regi av Trygg Trafikk og Nordland Fylkeskommune.*
- 2. Kommunestyret vil vurdere eventuelle økonomiske konsekvenser av deltagelsen i prosjektet ved rullering av økonomiplanen.*
- 3. Kommunestyret vedtar med henvisning til kommunelovens § 10 å etablere et trafikksikkerhetsutvalg bestående av 5 medlemmer med personlige varamedlemmer. Trafikksikkerhetsutvalget er styringsgruppe for prosjektet, og rådmannen gis fullmakt til å etablere arbeidsgruppe.*
- 4. Formannskapet gis fullmakt til å oppnevne medlemmer til Trafikksikkerhetsutvalget.*

Trafikksikkerhetsutvalget har følgende medlemmer i perioden 2023 - 2027:

Navn	Funksjon	Varamedlem
Svein Nilsen	Leder	1. Pål Arne Høgås
Bjørn Herman Pedersen	Nestleder	2. Jens Fjellheim
Børge Bjørsvik	Medlem	3. Marion Pedersen
Nina Fosslund	Medlem	4. Jan Ove Sandvik
Sisilja Viksund	Medlem	5. Torill Helene Larsen

3.0 Overordnede føringer i trafikksikkerhetsarbeidet

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

- FNs bærekraftsmål
- Meld. St. 40 (2015-2016) Trafikksikkerhetsarbeidet - samordning og organisering
- Nasjonal transportplan (NTP) - Barnas transportplan
- Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2022-2025
- Regional transportplan Nordland 2022-2033

3.1 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:
 - Delmål 3.6) Innen 2030 halvere antall dødsfall og skader i verden forårsaket av trafikkulykker.
- Mål 4 God utdanning:
 - Delmål 4.7) Innen 2030 sikre at alle elever og studenter tilegner seg den kompetanse som er nødvendig for å fremme bærekraftig utvikling [...].
- Mål 11 bærekraftige byer og samfunn:
 - Delmål 11.2) Innen 2030 sørge for at alle har tilgang til trygge, lett tilgjengelige og bærekraftige transportsystemer til en overkommelig pris, og bedre sikkerheten på veiene [...] med særlig vekt på behovene til [...] barn [...].
- Mål 17 Samarbeid for å nå målene
 - Delmål 17.17) Stimulere til og fremme velfungerende partnerskap i det offentlige, mellom det offentlige og private og i det sivile samfunn [...].

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

Regjeringen legger til grunn at Norge er verdensledende innen trafikksikkerhet på veg, som følge av målrettet, tverrsektoriell, kunnskapsbasert og langsiktig innsats. Trafikkulykker utgjør likevel et betydelig samfunnsproblem, og omfanget av tapte liv er uakseptabelt. Trafikksikkerhet må derfor fortsatt ha høy prioritet, med nullvisjonen som et av hovedmålene for transportpolitikken.

I stortingsmeldingen presenterer regjeringen seks satsningsområder hvorav ett omhandler forankring av tverrsektorielt trafikksikkerhetsarbeid på overordnet nivå. Generelt vil regjeringen videreføre en bred tilnærming i trafikksikkerhetsarbeidet, en målrettet innsats mot de alvorligste ulykkestypene og en målrettet innsats mot risikogrupper. Det trafikantrettede trafikksikkerhetsarbeidet skal vektlegges.

3.3 Meld. St. 20 (2020-2021) Nasjonal transportplan 2022-2033

Det overordnede målet for Nasjonal transportplan 2022–2033 er:

«Et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i 2050.»

Nullvisjonen, visjonen om null antall drepte og hardt skadde i norske vegtrafikkulykker, er ett av de fem likestilte handlingsstrategiene i Nasjonal transportplan, og ligger til grunn for trafikksikkerhetsarbeidet i Norge.

Etappeplan fram til 2030 er maksimalt 350 hardt skadde og drepte i vegtrafikkulykker, hvorav maksimalt 50 drepte, samtidig som det er et mål om 0 drepte i veitrafikken innen 2050.

I Nasjonal transportplan 2022–2033 har regjeringen lagt vekt på å utvikle et godt transportsystem som gir friheter og muligheter for alle, øker livskvaliteten, bidrar til verdiskaping, beskytter og redder liv, og bidrar til bedre helse, miljø og klima.

3.3.1 Barnas transportplan

Barn og unge er både dagens og framtidens trafikanter. Et godt transportsystem skal være trafikksikkert og tilpasset alle, og lar barn og unge leve aktive liv i bygd og by. God trafikk- og arealplanlegging tar hensyn til de yngste og deres behov. Barn og unge er sårbare, og deres ferdsel i trafikken krever målrettede tiltak.

Regjeringen vil (utdrag fra Barnas transportplan):

- gi barn gode muligheter til å være aktive og selvstendige trafikanter
- ta hensyn til barn og unges behov i areal- og transportplanleggingen
- prioritere en ramme på 500 mill. kroner i første seksårsperiode til tiltak som bedrer trafikksikkerheten for barn og unge, herunder etablere en tilskuddsordning for å stimulere til lokalt arbeid for trygge skoleveier og nærmiljøer
- jobbe for nullvisjonen, det vil si at ingen mennesker skal bli hardt skadd eller drept i trafikken.

3.4 Regional transportplan Nordland 2022-2033

Formålet med Regional transportplan er å sikre en ønsket utvikling innen transportsystemet i fylket. Regional transportplan skal formulere ambisiøse og realistiske mål, strategier og tiltak som gir føringer for et framtidig godt transportsystem for innbyggere, reisende, næringsliv - både i byene, sentrene, tettstedene og i distriktene.

Planen påpeker ved flere anledninger at en koordinering mellom kommunen, fylkeskommunen og staten er nødvendig for å håndtere utfordringer relatert til trafikksikkerhet og utvikling av infrastruktur. Evenes kommune vil gi innspill når Regional Transportplan Nordland kommer på høring.

3.5 Folkehelse og trafikksikkerhet

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

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

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

3.6 Trafikksikker kommune

Trafikksikker kommune er et organisatorisk trafikksikkerhetstiltak og ei 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, helse- og miljø tjenester, plan- og utvikling, administrasjon og økonomi).

Godkjenningen har en varighet på tre år og kommunen kan deretter bli regodkjent. Kommunen er per i dag godkjent.

4.0 Ulykkessituasjonen og utviklingen i Evenes kommune

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

De nasjonale tallene for antall omkomne i vegtrafikkulykker går nedover. Antall hardt skadde har imidlertid ikke hatt like stor nedgang. De siste årene før 2021 ligger tallet for omkomne og hardt skadde i vegtrafikkulykker i Norge på rundt 700 årlig. Av disse omkom om lag 100 personer. De nasjonale målene er å redusere dette antallet til maksimalt 350 innen 2030, altså en halvering av dagens nivå, i tråd med etappemålene mot nullvisjonen.

En rapport utgitt av Trygg Trafikk viser at dekningsgraden for registrering av meget alvorlige og alvorlig ulykker bare er 37 %, og for lettere grad av skade bare er 15 %. På den bakgrunn er det grunn til å anta at disse tallene reelt sett er mye høyere.

I tillegg til de alvorligste trafikkulykkene skjer et høyt antall skader på veiene som ikke inngår i den offisielle ulykkesstatistikken fordi de ikke blir rapportert til politiet. Dette gjelder spesielt for eneulykker myke trafikanter.

Likevel kan det nevnes at det ikke har vært registrert en fotgjengerulykke i kommunen siden 2008.

År	Drept	Hardt skadd	Lettere skadd	Sum
2024	0	1	1	2
2023	2	4	7	13
2022	0	2	4	6
2021	0	0	0	0
2020	0	0	1	1
2019	0	0	7	7
2018	0	1	4	5
2017	0	0	3	3
2016	0	0	4	4
2015	0	0	1	1
2014	0	0	0	0
2013	0	0	0	0
2012	0	0	0	0
2011	0	0	0	0
2010	0	2	6	8
Sum	2	10	38	50

Fig. 1: Alle trafikkulykker i Evenes kommune delt inn i skadegrad 2010-2024 (Statens vegvesen, 2025)

År	Samme kjøreretning	Motsatt kjøreretning	Kryssende kjøreretning	Fotgjenger/akende	Utforkjøring	Andre ulykker	Sum
2024	0	1	0	0	1	0	2
2023	0	11	0	0	2	0	13
2022	0	4	0	0	2	0	6
2021	0	0	0	0	0	0	0
2020	0	0	0	0	1	0	1
2019	2	0	0	0	3	2	7
2018	0	2	0	0	3	0	5
2017	0	1	0	0	2	0	3
2016	0	3	0	0	1	0	4
2015	0	1	0	0	0	0	1
2014	0	0	0	0	0	0	0
2013	0	0	0	0	0	0	0
2012	0	0	0	0	0	0	0
2011	0	0	0	0	0	0	0
2010	1	4	2	0	1	0	8
Sum	3	27	2	0	16	2	50

Fig. 2: Type ulykker i Evenes kommune 2010-2024(Statens vegvesen 2025)

4.1 Trafiksikkerhetsutfordringer i kommunen

4.1.1 Elgfaren i trafikken

Antallet elg/viltpåkjørslar i kommunen har i de siste årene vært økende og vurderes som et av kommunens største kilder til farer i trafikken.

Majoriteten av disse ulykkene forekommer på E10, en vei som kommunen ikke har myndighet over. Det er utfordrende å iverksette forebyggende tiltak ettersom kommunen ikke har mulighet til å iverksette fysiske tiltak på denne veistrekningen. Kommunens muligheter for å håndtere utfordringer relatert til viltpåkjørslar kan summeres til 2 tiltak:

- Dialog med Statens vegvesen (vegeier av strekninger med flest påkjørsler av vilt/elg)

- Reduksjon av elgbestanden (plan med Tjeldsund kommune)

4.2 Analyse av ulykkene

Ulykkesstatistikken viser at kommunen sjeldent er åsted for trafikkulykker som resulterer i skader. Siden 2010 har antallet ulykker blitt redusert betraktelig og i enkelte år har det ikke vært registrert en eneste ulykke.

Likevel presenteres påkjørsler av dyr (elg) som et problem med potensiale for personskader. Dette er ulykker som ofte har økonomiske konsekvenser, men få registreringer av skader/dødsfall relatert. Statens vegvesens offentlige datasett presenterer kun ulykker der skade på person er/var et resultat av en ulykke.

5.0 Mål og strategier for trafikksikkerhetsarbeidet i Evenes kommune

5.1 Mål

Evenes kommune skal fortsatt arbeide målrettet for 0-visjonens mål: 0 hardt skadde og 0 drepte. Videre har kommunen som mål å redusere alle typer ulykker og skader i vegtrafikken i kommunen.

5.2 Strategi

I *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2022-2025* er det satt opp en rekke tilstandsmål formulert som måltall. For å nå disse målene må det iverksettes tiltak. [...] kommune skal arbeide aktivt for å bidra til at vi oppnår disse tilstandsmålene. Dette gjelder 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 vegtrafikken.
- Jobbe systematisk med trafikksikkerhet innenfor alle kommunens sektorer.
- Ha gode systemer og rutiner for trafikksikkerhetsarbeid med konkrete tiltak og evaluering.
- Gjennomføre tiltak knyttet til fysiske tiltak, organisasjon, holdninger og adferd.

6.0 Kommunale tiltak

I *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2022-2025* er det satt mål for tilstandsutvikling innenfor 15 områder der tilstandsendringer er av vesentlig betydning for utviklingen i antall drepte og hardt skadde:

Dette delkapitlet vil ta for seg noen av målene kommunen vurderer som relevant. Delkapitlene som omhandler trafikantgrupper som kommunen ikke har evne til å iverksette vil ikke bli drøftet i dette delkapitlet. Målene som er satt for de øvrige trafikantgruppene vil inkludere lister med tiltak.

6.1 Fart

Nasjonal tilstand og mål:

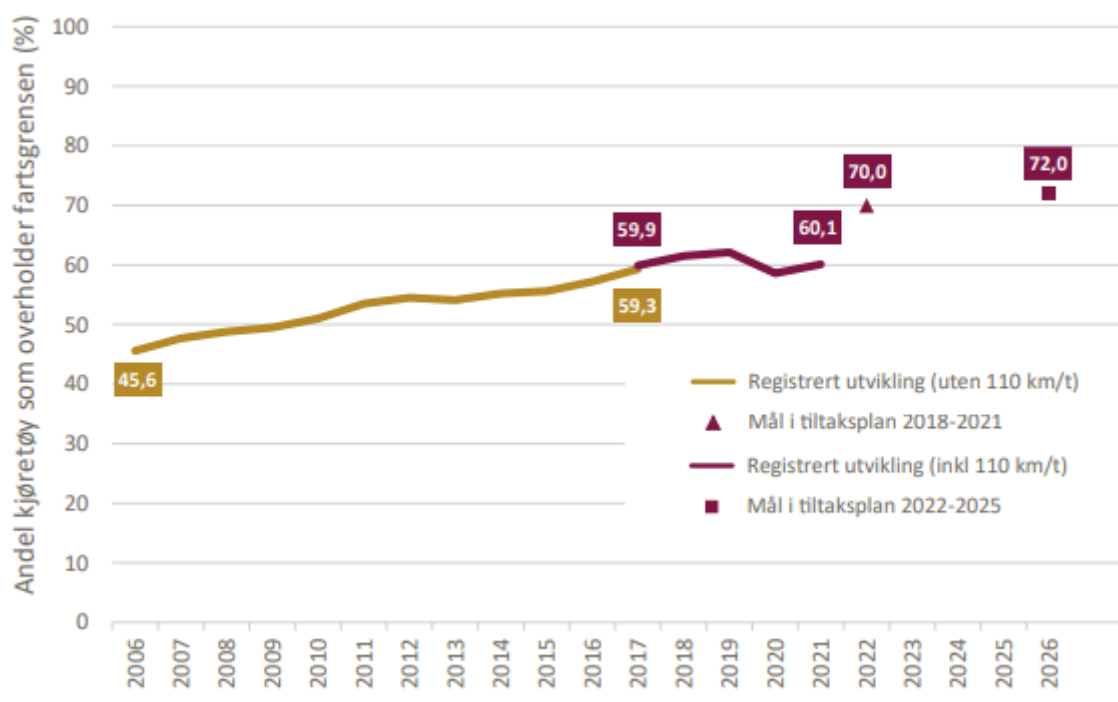


Fig. 3: Overholdelse av fartsgrensene registrert mål og utvikling (Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet 2022-2025, 2022)

Kommunale tiltak:

- Kommunen som arbeidsgiver skal påvirke sine ansatte i tjeneste til å opptre med minst mulig risiko i trafikken.
- Kommunens retningslinjer for tjenestereiser skal følges i alle sektorer.
- Trafikksikkerhets skal være et årlig tema i kommunens arbeidsmiljøutvalg.
- Kommunens ansatte gjennomfører E-læringskurs i trafikksikkerhet og HMS (Tilgjengelig på KS-Læringsplattform).
- Kommunen jobber for å få satt ned fartsgrensen på fylkesveien ved busstopp Evenes skole.

6.2 Rus

Nasjonal tilstand og mål:

	Resultater fra veikantundersøkelsen 2008/2009 ^A	Resultater fra veikantundersøkelsen 2016/2017	Mål for 2026
Alkohol	0,2 %	0,2 %	0,1 %
Narkotika	0,8 %	0,7 %	0,4 %

Fig. 4: Beregnet andel av trafikkarbeidet som utføres med rus tilsvarende 0,2 promille alkohol eller høyere (Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet 2022-2025, 2022)

Kommunale tiltak:

- Kommunen skal arbeide aktivt for å forhindre at ansatte er påvirket av legal eller illegale rusmidler i tjeneste.
- Ved kjøp eller leasing av nye biler bør alkohol vurderes som en del av anbudsgrunnlaget.

6.3 Beltebruk og sikring av barn

Nasjonal tilstand og mål:

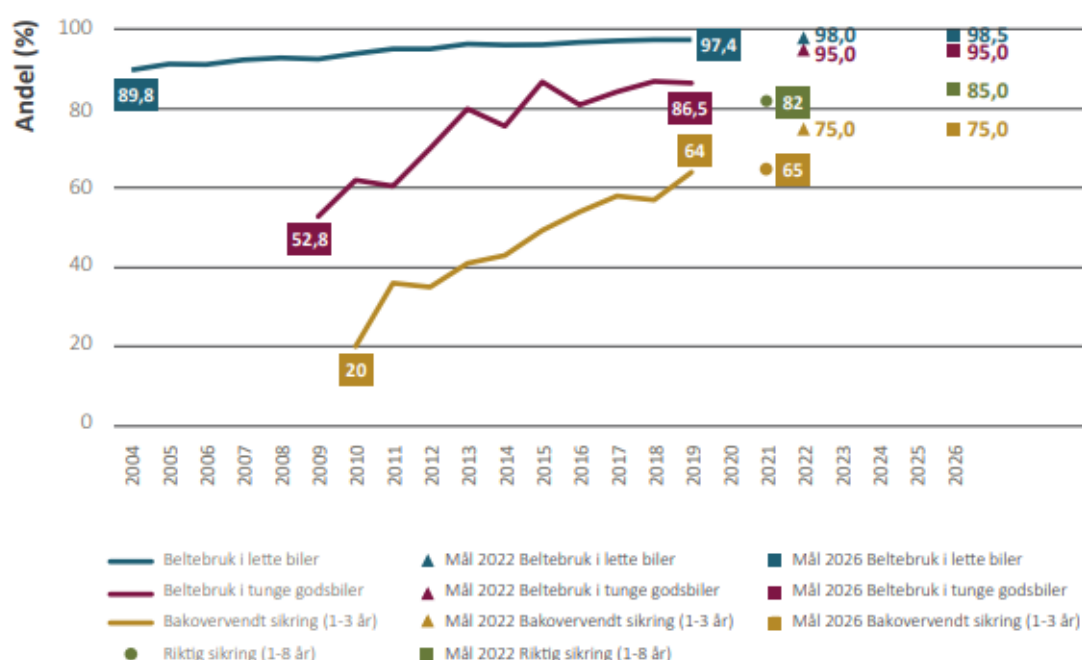


Fig. 5: Registrert utvikling og mål om bruk av belte og sikkerhetsutstyr (Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet 2022-2025, 2022)

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 all transport i tjeneste.
- 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.
- Kommunens barnehager gjennomfører tiltak for å øke fokuset på sikring av barn i bil.

6.4 Uoppmerksomhet

Kommunale tiltak:

- Kommunen skal i retningslinjene for tjenestereiser, uttrykke en tydelig forventning om at alle kommunens ansatte skal ikke bruke utstyr som tar oppmerksomheten fra føreren. Det bør være pålagt/minimumskrav at det er handsfree i nye biler.
- Kommunen skal 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.
- Kommunen skal ved inngåelse av avtaler/anbud vurdere krav til trafikksikkerhet.

6.5 Barn (0-14 år)

Nasjonal tilstand og mål:

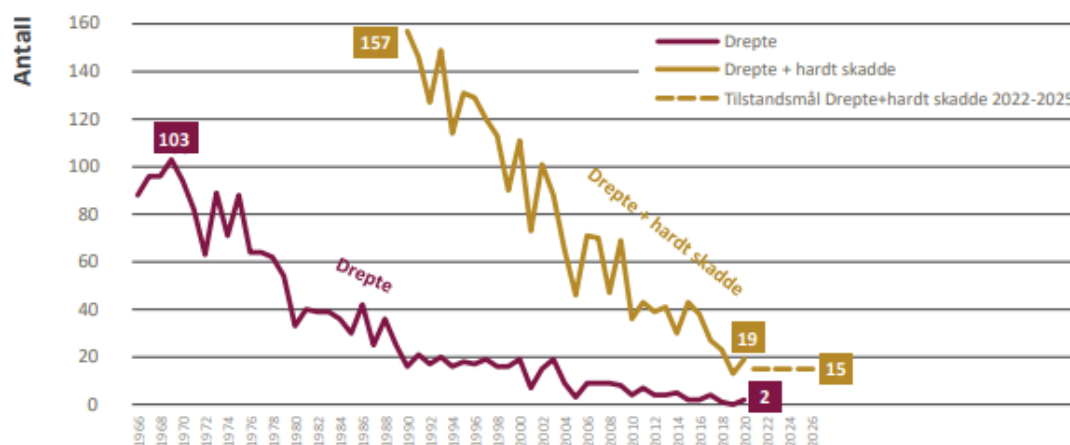


Fig. 6: Utvikling i antall drepte og hardt skadde barn (0-14 år) (Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet 2022-2025, 2022)

Kommunale tiltak:

- Barnehager og skoler skal i samarbeid med foresatte ha fokus på trafikksikkerhetsarbeid og forebygging av ulykker (Tiltak inkluderes i arbeidet med trafikksikker barnehage og skole)
- Kommunen gjennomfører kontinuerlig kartlegginger og vurderinger av aktuelle strekninger knyttet til myke trafikanter.
- Kommunen arbeider for trafikksikre soner – hjertesoner -rundt skolen.
- Kommunen begrenser muligheten for å kjøre inn på skoleområdet og i tilknytning til skolen.
- Kommunen skal legge til rette for at flere kan sykle eller gå til skolen.
- De kommunale barnehagene skal være godkjent som Trafikksikker barnehage.
- Skolen skal være godkjent som Trafikksikker skole.

- Skolen skal sørge for god sykkelopplæring i tråd med kompetansemål i Kunnskapsløftet.
- Kommunen skal stimulere lag og foreninger til at alle barn til og fra fritidsaktiviteter sikres best mulig og at voksne som transportører kjører med lavest mulig risiko.
- Kommunen skal sørge for at ansatte i barnehager og skolen har tilstrekkelig kompetanse til å gjennomføre god trafikkopplæring i tråd med gjeldene rammeverk.
- Kommunen skal stimulere lag og foreninger til å innarbeide retningslinjer for transport innenfor sin virksomhet.

6.6 Ungdom og unge førere

Nasjonal tilstand:

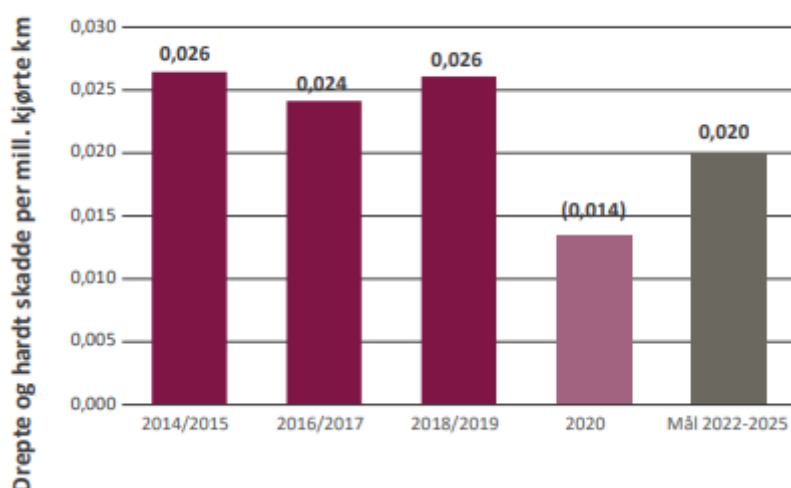


Fig. 7: Risiko for å bli drept eller hardt skadd per mill. kjørte km for bilførere i alderen 18 og 19 år - Utvikling og mål (Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet 2022-2025, 2022)

Kommunale tiltak:

- Sørge for nødvendig kompetanse for å tilby valgfaget trafikk på ungdomstrinnet.
- Tilby trafikalt grunnkurs som en del av valgfag trafikk.
- Stimulere lag og foreninger til å innarbeide retningslinjer for transport innenfor sin virksomhet.
- Fremme saker om trafiksikkerhet for kommunens ungdomsråd.
- Ta i bruk læringsressurser om trafiksikkerhet på ungdomstrinnet.

6.7 Eldre trafikanter

Nasjonal tilstand og mål:

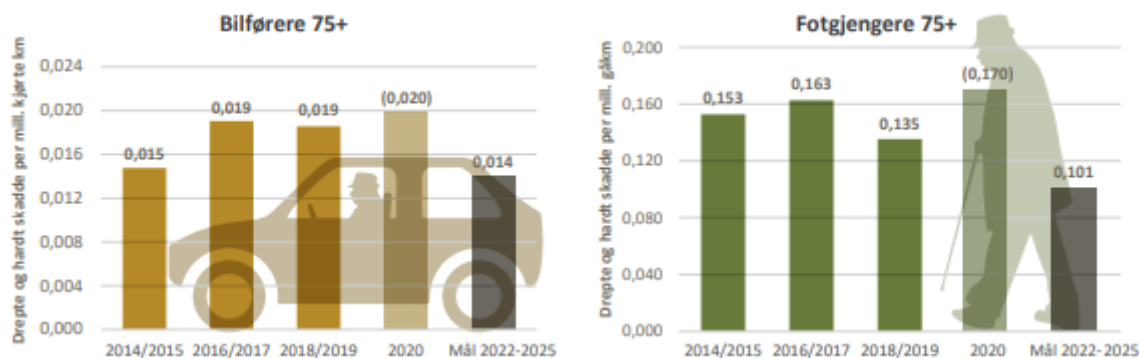


Fig. 8: Risiko for å bli drept eller hardt skadd per mill. km for aldersgruppen 75+ - Utvikling og mål. Bilførere i venstre del av figuren og fotgjengere i høyre del av figuren (Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet 2022-2025, 2022)

Kommunale tiltak:

- Kommunen legger til grunn universell utforming ved fysisk utforming av veier og gangfelt for å ivareta eldre trafikanter og trafikanter med funksjonsnedsettelse.
- Kommunen skal stimulere pensjonistforeningene til å integrere tema trafiksikkerhet i sin virksomhet.
- Kommunen skal legge til rette for at trafiksikkerhet blir tema i kommunens eldreråd.

6.8 Gående og syklende

Nasjonal tilstand og mål:

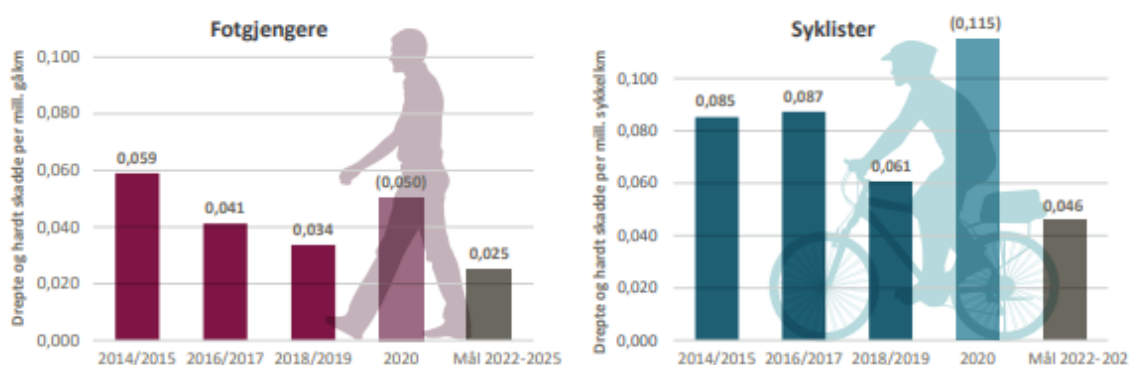


Fig. 9: Risiko for å bli drept eller hardt skadd per mill. km for henholdsvis fotgjengere (venstre del av figuren) og syklister (høyre del av figuren) (Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet 2022-2025, 2022)

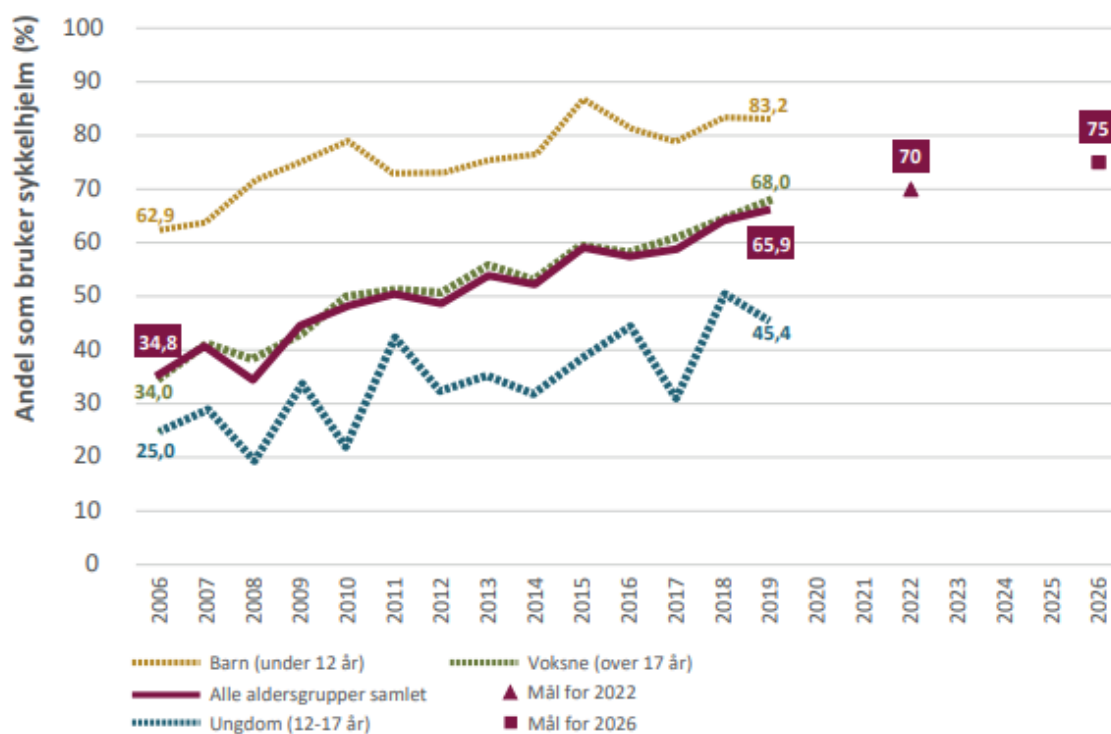


Fig. 10: Bruk av sykkelhjelme – Registrert tilstand og mål (Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet 2022-2025, 2022)

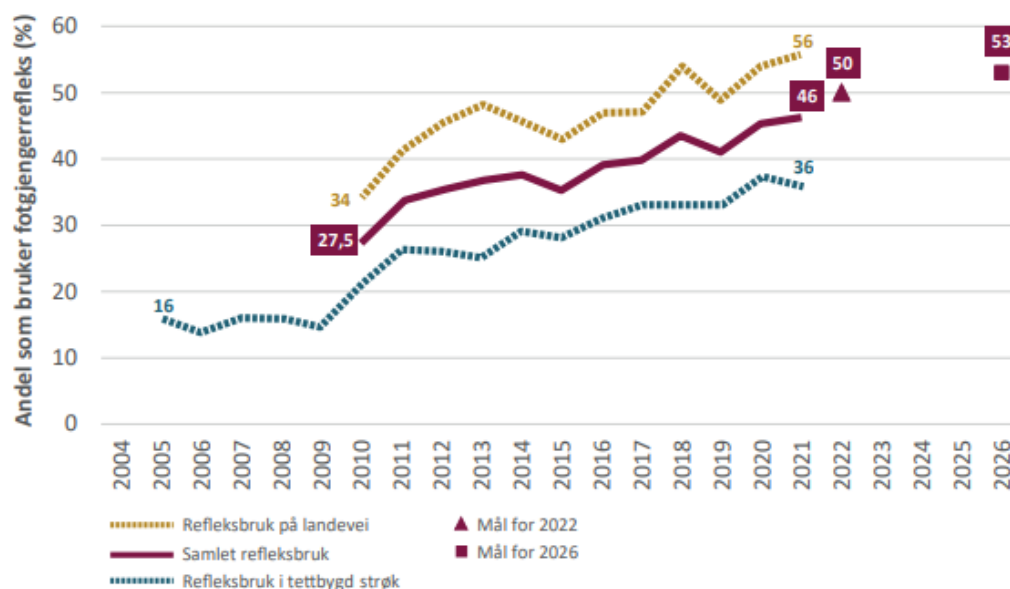


Fig. 11: Bruk av fotgjengerrefleks – Registrert tilstand og mål (Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet 2022-2025, 2022)

Kommunale tiltak:

- Helsestasjonen, barnehagene og skolen skal årlig fokusere på betydningen av at syklister og fotgjengere bruker personlig verneutstyr i trafikken som sykkelhjelme og refleks.
- Vurdere strekninger for forsterkede fysiske tiltak som muligheter for gang og sykkelvei.
- Økt krav om utredning av g/s i nye reguleringsplaner.

6.9 Møteulykker og utforkjøringer**Kommunale tiltak:**

- Kommunen melder inn eventuelle behov for fysisk sikring på riksveg og fylkesveg til vegeier for å forebygge møteulykker, utforkjøringer viltpåkørsler.

6.10 Drift og vedlikehold**Kommunale tiltak:**

- Kommunen beholder og videreutvikler det daglige trafikksikkerhetsfokuset i kjerneoppgavene innen drift og vedlikehold.
- Det skal ryddes skog, kratt, kantklipping og gress for å gjøre tiltak slik at sikten forbedres for trafikksikkerheten.

6.11 Bruk av ny teknologi i trafikksikkerhetsarbeidet**Kommunale tiltak:**

- Kommunen skal vurdere krav om automatisk nødbrems, feltskiftevarsler og fotgjengervarsel ved anskaffelse av nye kommunale kjøretøy.

6.12 Trafikksikkerhetsarbeid i offentlige og private virksomheter**Kommunale tiltak:**

- Kommunen regodkjennes som trafikksikker kommune.
- Kommunen kan ta initiativ til et treffpunkt hvor det er fokus på at vi er en trafikksikker kommune mellom offentlige og private virksomheter.

6.13 Styrke kunnskapsgrunnlaget**Kommunale tiltak:**

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

6.14 Fysiske tiltak

Kommunale tiltak:

- Kommunen gjennomfører de prioriterte fysiske trafikksikkerhetstiltakene på vegnettet jf. vedlegg 2.
- Kommunen jobber aktivt med å kartlegge behov for fysisk tilrettelegging for gående og syklende.
- Kommunen skal ha særlig ivareta sikkerhetstiltak rettet mot skolevei og soner rundt skolen.
- Kommunen skal i samarbeid med Tjeldsund kommune redusere bestanden av elg.

7. Økonomi

Trafikksikkerhetstiltakene i denne planen skal innarbeides i økonomiplanen. Tiltak som går over flere år og tiltak med oppstart planperioden, prioriteres i budsjettet hvert år fra 2025 til og med 2028.

Enhetsledere har ansvaret for å innarbeide utgiftene innenfor eget budsjettområde.

Vedlegg 1 – kommunale tiltak trafikksikkerhetsplan

Innsatsområde	Kommunal tiltak	Ansvarlig	Jf. pkt. i planen	Kostnad	Gjennomføres
Fart	- Kommunen som arbeidsgiver skal påvirke sine ansatte i tjeneste til å opptre med minst mulig risiko i trafikken. - Kommunens retningslinjer for tjenestereiser skal følges i alle sektorer. - Trafikksikkerhets skal være et årlig tema i kommunens arbeidsmiljøutvalg. - Kommunens ansatte gjennomfører E-læringskurs i trafikksikkerhet og HMS (Tilgjengelig på KS-Læringsplattform).	HR/AMU HR/AMU HR/AMU Enhetsleder	6.1		Årlig
Rus	- Kommunen skal arbeide aktivt for å forhindre at ansatte er påvirket av legal eller illegale rusmidler i tjeneste. - Ved kjøp eller leasing av nye biler bør alkohol vurderes som en del av anbudsgrunnlaget.	AMU Enhetsleder	6.2		
Beltebruk og riktig sikring av barn	- 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 all transport i tjeneste. - Helsestasjonenes virksomhet skal ha økt fokus på temaet barn i bil, da spesielt at barna skal sitte sikret bakovervendt i bil til de er 4 år. - Kommunens barnehager gjennomfører tiltak for å øke fokuset på sikring av barn i bil.	Enhetsleder HR Helse Enh.Leder Bhg.	6.3		

Uoppmerksomhet	Kommunen skal i retningslinjene for tjenestereiser, uttrykke en tydelig forventning om at alle kommunens ansatte i minst mulig grad bruker utstyr som tar oppmerksomheten fra føreren.	HR	6.4			
	Kommunen skal 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.	HR				
	Kommunen skal ved inngåelse av avtaler/anbud vurdere krav til trafikksikkerhet.	Enh.leder				
Barn (0-14 år)	- Barnehager og skoler skal i samarbeid med foresatte ha fokus på trafikksikkerhetsarbeid og forebygging av ulykker (Tiltak inkluderes i arbeidet med trafikksikker barnehage og skole) - Kommunen gjennomfører kontinuerlig vurderinger av farlige skoleveier. - Kommunen arbeider for trafikksikre soner rundt skolene. - Kommunen begrenser muligheten for å kjøre inn på skoleområdet og i tilknytning til skolen. - Kommunen skal legge til rette for at flere kan sykle eller gå til skolen. - De kommunale barnehagene skal være godkjent som Trafikksikker barnehage. - Skolen skal være godkjent som Trafikksikker skole. - Skolen skal sørge for god sykkelopplæring i tråd med	Enh.leder Skole&bhg.	6.5	43	—	
		Enh.leder Skole/PLU				
		Enh.leder Skole/PLU				
		Enh.leder Skole/PLU				
		Enh.leder Skole				
		Enh.leder bhg				
		Enh.leder Skole				
		Enh.leder Skole				

kompetansemål i Kunnskapsløftet.

- Kommunen skal stimulere lag og foreninger til at alle barn til og fra fritidsaktiviteter sikres best mulig og at voksne som transportører kjører med lavest mulig risiko. Kultur
- Kommunen skal sørge for at ansatte i barnehager og skolen har tilstrekkelig kompetanse til å gjennomføre god trafikkopplæring i tråd med gjeldene rammeverk. Enh.leder Skole&bhg.
- Kommunen skal stimulere lag og foreninger til å innarbeide retningslinjer for transport innenfor sin virksomhet. Kultur

Ungdom og unge førere

- Sørge for nødvendig kompetanse for å tilby valgfaget trafikk på ungdomstrinnet. Enh.leder Skole 6.6
- Tilby trafikalt grunnkurs som en del av valgfag trafikk. Enh.leder Skole
- Stimulere lag og foreninger til å innarbeide retningslinjer for transport innenfor sin virksomhet. Enh.leder Skole
- Fremme saker om trafiksikkerhet for kommunens ungdomsråd. Enh.leder Skole
- Ta i bruk læringsressurser om trafiksikkerhet på ungdomstrinnet. Enh.leder Skole

Eldre trafikanter

- Kommunen legger til grunn universell utforming ved fysisk utforming av veier og gangfelt for å ivareta eldre trafikanter og trafikanter med funksjonsnedsettelse. PLU 6.7
- Kommunen skal stimulere pensjonistforeningen til å integrere tema trafiksikkerhet i sin virksomhet. Eldrerådet
- Kommunen skal legge til rette for at trafiksikkerhet blir tema i kommunens eldreråd. Eldrerådet

Gående og syklende	Helsestasjonen, barnehagene og skolen skal årlig fokusere på betydningen av at syklister og fotgjengere bruker personlig verneutstyr i trafikken som sykkelhjelme og refleks.	Enh.leder Skole&bhg/HR	6.8
	Vurdere strekninger for forsterkede fysiske tiltak som muligheter for gang og sykkelvei.	PLU	
	Økt krav om utredning av gang- og sykkelveier i nye reguleringsplaner.	PLU	
Drift og vedlikehold	Kommunen beholder og videreutvikler det daglige trafiksikkerhetsfokus i kjerneoppgavene innen drift og vedlikehold.	PLU	6.10
Fysiske tiltak	Kommunen gjennomfører de prioriterte fysiske trafiksikkerhetstiltakene på vegnettet.	PLU	6.14
	Kommunen jobber aktivt med å kartlegge behov for fysisk tilrettelegging for gående og syklende.	PLU	
	Kommunen skal ha særlig ivareta sikkerhetstiltak rettet mot skolevei og soner rundt skolen.	PLU	
	Kommunen skal i samarbeid med Tjeldsund kommune redusere bestanden av elg.	PLU	

Vedlegg 2 - Prioriteringsliste for konkrete fysiske tiltak

Prioritering	Tiltak	Ansvarlig	Oppstart
1.	Skogrydding langs kommunale veger	PLU	Påstartet
2.	Flyplasskrysset	SVV/Evenes kommune	2024
3.	Nedsatte fartsgrenser	Evenes kommune/NFK/SVV	Påstartet
4.	Bedre forhold for gående/syklende langs veinettet	SVV/NFK/Evenes kommune	