

Tematisk plan for trafiksikkerhet.  
Andøy kommune.  
2022 - 2025

Vedtatt i kommunestyret 13.06 2022

# ANDØY KOMMUNES TRAFIKKSikkerhetsplan 2022– 2025

## Innhold

- 1 Forord
  - 2 Sammendrag
  - 3 Innledning
    - 3.1 Historikk
    - 3.2 Organisering av kommunens trafikksikkerhetsarbeid
    - 3.3 Samarbeidspartnere
  - 4 Nasjonale og regionale føringer for trafikksikkerhetsarbeidet
    - 4.1 Trafikksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering
    - 4.2 Nasjonal transportplan
    - 4.3 Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2012 – 2025
    - 4.4 Folkehelse og trafikksikkerhet
    - 4.5 Regional folkehelseplan Nordland (2018-2025)
    - 4.6 Regional transportplan Nordland
    - 4.7 Trafikksikker Kommune
  - 5 Ulykkesituasjonen / -utviklingen i Andøy kommune
    - 5.1 Trafikale utfordringer
    - 5.2 Analyse av ulykkene
  - 6 Mål og strategi for trafikksikkerhetsarbeidet i Andøy kommune
    - 6.1 Målsettinger
    - 6.2 Strategier
  - 7 Kommunale tiltak
    - 7.1 Risikoadferd i trafikken
      - 7.1.1 Fart,
      - 7.1.2 Rus
      - 7.1.3 Bilbeltebruk
    - 7.2 Befolkningsgrupper (barn, ungdom, eldre og funksjonshemmede)
      - 7.2.1 Barn
      - 7.2.2 Ungdom og unge førere
      - 7.2.3 Eldre trafikanter og trafikanter med funksjonsnedsettelse
    - 7.3 Trafikantgrupper/kjøretøygrupper (gående, syklende, mc og moped, tunge kjøretøy)
      - 7.3.1 Gående og syklende,
    - 7.4 Kjøretøyteknologi
    - 7.5 Systematisk trafikksikkerhetsarbeid i offentlig og privat sektor
    - 7.6 Fysiske trafikksikkerhetstiltak
  - 8 Økonomi
  - 9 Evaluering / Rullering /Ansvar
- Vedlegg
- Innføring i Trafikksikker kommune for barnehagene i Andøy og Andenes skole.

## 1. FORORD

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

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

Trafikksikkerhetsplanen 2022 – 2025 vil danne grunnlaget for videreføring av trafikksikkerhetsarbeidet i Andøy kommune. Planen er en tematisk kommunedelplan for kommunen.

Fysiske tiltak er beskrevet i tiltaksliste. Tiltakslisten rulleres årlig som en del av trafikksikkerhetsarbeidet.

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

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

## 2. SAMMENDRAG

Trafikksikkerhetsarbeidet i Andøy kommune har på grunn av manglende ressurser ikke blitt fulgt opp som forutsatt av kommunestyret. TS-utvalget satte høsten 2021 i gang arbeidet med en rulling av planen med mål om endelig vedtak i kommunestyret før sommer 2022.

TS-utvalget har bedt om nye innspill til tiltak, samtidig som utvalget har tatt med seg ikke gjennomførte tiltak fra forrige vedtatte plan, og tidligere innspill som er kommet inn til kommunen i oppstarten i forrige planprosess.

Utvalgets arbeid er basert på veiledning og maler fra Trygg Trafikk og, nasjonale og regionale føringer for trafikksikkerhetsarbeidet. Statistikker er hentet ut fra vegdatabanken til statens vegvesen.

Vi har færre alvorlige ulykker enn før. Samtidig skjer det store utviklingsprosjekter på flere steder i kommunen som vil være med å øke risiko for alvorlige ulykker. Sammen med økt trafikk fra turisme vil trykket på veinettet og de myke trafikantene øke. TS-utvalget ber kommunestyret om å prioritere videre satsing på arbeidet med trafikksikkerhet og innarbeide tiltak i sitt budsjett og økonomiplan.

Forslag til tiltak som er kommet inn, er først prioritert i forhold til om de tilhører Trafikksikkerhetsutvalgets mandat for planarbeidet. Flere av innspillene som ikke passet til arbeidet med TS-planen, er sendt over til arbeidet med andre kommunale planer, som kommuneplanens arealdel, plan for idrett, kultur og friluftsliv, Trafikksikker kommune, eller til andre prosesser som også skal ivareta trafikksikkerhetsarbeidet i kommunen.

Deretter er tiltakene gitt prioritering i den rekkefølge TS-utvalget mener de bør prioriteres.

## 3. INNLEDNING

### 3.1 HISTORIKK

---

Denne planen er nr. 4 i rekken av trafikksikkerhetsplaner for Andøy kommune. Planene har hatt som hovedfunksjon å være et styringsverktøy for et målrettet trafikksikkerhetsarbeid i kommunen. De største utfordringene har vært kapasitet til oppfølging av trafikksikkerhetsplanen i praksis og forankring i alle kommunens ledd, samt finansiering av ikke-fysiske tiltak.

Under utarbeidelsen av Andøy kommunes trafikksikkerhetsplaner har samordning med overordnede planer, spesielt 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 «Nasjonalt tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg» 2018-2021.

### 3.2 ORGANISERING AV TRAFIKKSIKKERHETSARBEIDET I ANDØY KOMMUNE

---

Trafikksikkerhetsarbeidet i Andøy kommune er forankret hos rådmannen, og ansvaret for prosessen med å utarbeide en ny trafikksikkerhetsplan for perioden 2022 – 2025 er tillagt kommunens trafikksikkerhetsutvalg med teknisk avdeling som sekretær for arbeidet. Trafikksikkerhetsutvalget består av følgende:

Odd-Arne Andreassen – leder (politiker)  
Lill Pettersen – (politiet)  
Merete Olsen – barnehagefaglig rådgiver (administrasjon)  
Mille Eliassen Ra - (Ungdomsrådet)  
Robert Svendsen – sekretær (administrasjon)

Parallelt med utarbeidelsen av kommunens plan for neste periode (2022-2025) er også en ny Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhetsarbeid vedtatt. Nordland fylke hjemler sitt arbeid med trafikksikkerhet i Regional transportplan sitt handlingsprogram. Dette har resultert i at mange av tiltakene i denne planen er en videreføring av nasjonale og fylkeskommunale forventninger til det kommunale trafikksikkerhetsarbeidet; noe som sikrer en rød tråd i arbeidet, fra nasjonalt til kommunalt nivå.

### 3.3. SAMARBEIDSPARTNERE

---

Våre viktigste samarbeidspartnere er kommunens innbyggere. Vi har i løpet av planarbeidet fått mange gode innspill til fysiske tiltak for å sikre myke trafikkanter. Alle innspillene er tatt med i vurderingen. De innspillene som ikke har passet i planarbeidet er sendt videre som innspill til skoler, barnehager, politiet og andre kommunale planprosesser.

## 4 NASJONALE OG REGIONALE FØRINGER I TRAFIKKSIKKERHETSARBEIDET

### 4.1 TRAFIKKSIKKERHETSARBEIDET – SAMORDNING OG ORGANISERING

---

Regjeringen legger til grunn at Norge er verdensledende innen trafiksikkerhet på veg, som følge av målrettet, tverrsektoriell, kunnskapsbasert og langsiktig innsats. Trafikkulykker utgjør likevel et betydelig samfunnsproblem, og omfanget av tapte liv er uakseptabelt. Trafiksikkerhet må derfor fortsatt ha høy prioritet, med nullvisjonen som et av hovedmålene for transportpolitikken. Det vises til at mange av de enkle og mest effektive trafiksikkerhetstiltakene er tatt i bruk. Med et relativt lavt antall trafikkulykker blir ytterligere reduksjon i antallet drepte og hardt skadde stadig mer krevende og avhengig av økt og felles innsats fra flere offentlige aktører. Hovedinnretningen på meldingen er derfor å belyse tverrsektorielle utfordringer og behov i trafiksikkerhetsarbeidet, og bidra til bedre overordnet forankring og økt samordning av den framtidige innsatsen.

I stortingsmeldingen presenterer regjeringen seks satsningsområder:

- Forankring av tverrsektorielt trafiksikkerhetsarbeid på overordnet nivå
- Bedre utnyttelse av tilsyns- og kontrollinnsatsen gjennom styrket tverretattlig samarbeid
- Mer effektiv formidling, enklere tilgang og bedre utnyttelse av kunnskap fra ulykkes undersøkelser:
- Retningslinjer for registrering av vegtrafikkulykker og økt utveksling av skade- og ulykkes data

Generelt vil regjeringen videreføre en bred tilnærming i trafiksikkerhetsarbeidet, en målrettet innsats mot de alvorligste ulykkestypene og en målrettet innsats mot risikogrupper. Det trafikantrettede trafiksikkerhetsarbeidet skal vektlegges.

## 4.2 NASJONAL TRANSPORTPLAN

---

Meld. St. 20 (2020 – 2021) Nasjonal Transportplan 2022-2023

Det overordnede målet for [Nasjonal transportplan 2022-2033](#) er:

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

Nasjonale mål og hovedområder for innsats

Etappemål fram til 2030 er maksimalt 350 hardt skadde og drepte i vegtrafikkulykker, hvorav maksimalt 50 drepte.

Regjeringen vil i planperioden rette innsatsen mot følgende fem hovedområder:

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

### 4.2.1 BARNAS TRANSPORTPLAN

Barn og unge er både dagens og framtidens trafikanter. Et godt transportsystem skal være trafiksikkert 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 trafiksikkerheten 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.

## 4.3 NASJONAL TILTAKSPLAN FOR TRAFIKKSikkerhet på VEG 2022 – 2025

---

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

Planen bygger på *Nasjonal Transportplan 2022 – 2033*. Ambisjonsnivå og prioriteringer i tiltaksplanen er i samsvar med *Statens vegvesens handlingsprogram 2018-2023 (2029)*, *Strategiplan for polititjeneste på veg 2016-2019*, *Trygg Trafikks strategi 2018-2025*, fylkeskommunenes planer for prioritering innenfor trafiksikkerhetsarbeidet og de syv storbykommunenes trafiksikkerhetsplaner.

Formålet med tiltaksplanen er å presentere et omforent og bredt spekter av faglig forankrede tiltak, i tillegg til å styrke samarbeidet mellom de sentrale trafiksikkerhetsaktørene. Tiltakene i tiltaksplanen skal bidra til at vi har sto kurs mot ambisjonen i NTP om maksimalt 350 drepte og hardt skadde i 2030, hvorav maksimalt 50 drepte. Dette innebærer at samlet antall drepte og hardt skadde må mer enn halveres fra 2020 til 2030, mens det for antall drepte innebærer en reduksjon med 46 prosent.

---

## 4.4 FOLKEHELSE OG TRAFIKKSIKKERHET

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

---

## 4.5 NORDLAND FYLKESKOMMUNE: KILDER TIL LIVSKVALITET - REGIONAL FOLKEHELSEPLAN NORDLAND (2018-2025)

I den regionale folkehelseplanen kommer trafiksikkerhet inn som et forebyggende tiltak. I kapittel 5, -Barn og ungdom, presiseres det at barnehager, grunnskoler og videregående skoler har et særlig ansvar for å fremme en helhetlig læring som bidrar til både fysisk, psykisk og sosial helse. Et av tiltakene i planen er å arbeide for at skoler, barnehager og kommuner er trafiksikre.

---

## 4.6 REGIONAL TRANSPORTPLAN NORDLAND "FRA KYST TIL MARKED" - HANDLINGSPROGRAM 2018 -2021

Kapittel 4 i handlingsprogrammet i Regional transportplan Nordland påpeker det felles ansvaret vi har for trafiksikkerheten. Det påpekes at både kommunene og fylket har ansvar for trafiksikkerheten på alle sine områder, og for å kunne nå nullvisjonen, må man jobbe tverrfaglig og strukturert.

Delmål:

- Det systematiske og organisatoriske trafiksikkerhetsarbeidet skal styrkes
- Det skal satses mer på opplæring og holdningsskapende arbeid for alle trafikantgrupper
- Det skal etableres flere fysiske anlegg som bedrer trafiksikkerheten

Regional transportplan er under revisjon og er planlagt lagt fram til vedtak Q2. 2022.

---

## 4.7 TRAFIKKSIKKER KOMMUNE

Etter vegtrafikklovens § 40a har fylkeskommunen et ansvar for å tilrå og samordne tiltak for å fremme trafikksikkerheten i fylket. En viktig oppgave i denne sammenheng er å påvirke og stimulere kommunene til å arbeide målrettet og helhetlig med trafikksikkerhetsarbeidet.

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

For å ivareta denne helhetstenkningen er det utarbeidet kriterier og sjekklister skal være et verktøy for å kvalitetssikre kommunens trafikksikkerhetsarbeid. Andøy kommune har satt seg som mål å oppfylle alle kriteriene og er gjennom en fylkeskommunal godkjenningsordning blitt erklært som Trafikksikker kommune. Andøy kommune skal være re godkjent som trafikksikker kommune innen utgangen av 2022.

Vedlegg 1. gir en grundigere innføring i Trafikksikker kommune-konseptet for barnehagene og Andenes Skole.

## 5. ULYKKESSITUASJONEN / -UTVIKLINGEN I ANDØY KOMMUNE

Det ligger et betydelig faglig arbeid til grunn for fastsettelse av enhetskostnader for de ulike skadegradene. Omregnet til 2020-kr legger vi til grunn at de totale ulykkeskostnadene per skadetilfelle er 32,2 mill. kr for en drept, 11,7 mill. kr for en hardt skadd og 774 000 kr for en lett skadd. Basert på disse tallene kan vi anslå at personskader i veitrafikkulykker kostet samfunnet om lag 13,2 mrd. kr i 2020. (*Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022 – 2025*) Helse- og omsorgstjenestene i kommunene må ta mye av regningen. Det lønner seg derfor å forebygge!

I tillegg til de alvorligste trafikkulykkene skjer det også et høyt antall skader på veiene våre som ikke inngår i den offisielle ulykkesstatistikken (fordi de ikke blir rapportert til politiet). Dette gjelder spesielt for eneulykker på sykkel. Fallulykker med fotgjengere regnes ikke som trafikkulykker, og inngår derfor ikke i statistikken.

### 5.1 TRAFIKALE UTFORDRINGER I KOMMUNEN

Ulykker i trafikken i Andøy går ned. Det samme gjøres alvorligheten. Dette er svært positivt for Andøysamfunnet. Ingen hardt skadet eller drept i trafikken på nesten 10 år, er svært gode nyheter. Dette henger blant annet sammen med redusert aktivitet i kommunen. Men denne aktiviteten er i ferd med å endre seg.

Store prosjekter som The Whale, Andenes havn, landbasert oppdrett, Spaceport og industriarealer på Risøyhamn vil øke aktiviteten og også trafikken. Sammen med forventet økt turisme i regionen, vil vi få mer trafikk i kommunen, sett over ett.

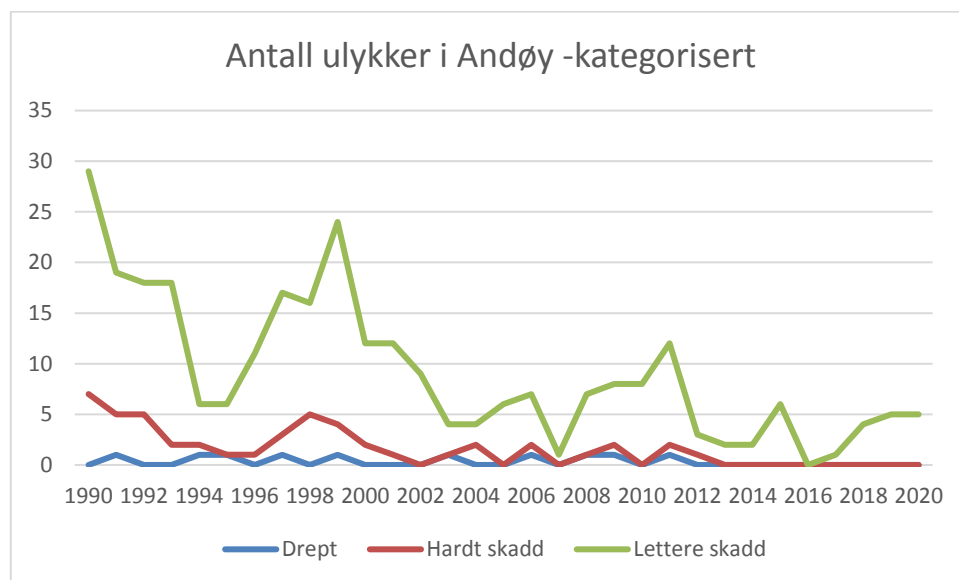
Det blir viktig å se nærmere på hvordan Andøy fortsatt kan ha lave ulykkestall med lav alvorlighetsgrad. De største utfordringene fremover er knyttet til følgende områder.

1. Stor økning av anleggstrafikk tilknyttet prosjekter på: Andenes, Kvalnes-Fiskenes og Nordmela.
2. Økt trafikkbelastning i området Andenes havn og The Whale / Andenes sentrum.
3. Økt trafikk på vestsida FV 7702, Andenes-Bleik-Nordmela. FV 7698 Risøyhamn-Nordmela.
4. Økt trafikk på østsida FV82. Kommunegrense Sortland – Andenes knyttet til helårs ferje Andenes- Gryllefjord.

Utfordringen blir å holde den svært positive utviklingen i sjakk – på tross av økt aktivitet og økt trafikk i hele kommunen.

## 5.2 ANALYSE AV ULYKKENE

### Ulykkesstatistikk 2014-2020 Andøy. Drepte, Hardt skadd, lettere skadd.



Graf 1. Personskadeulykker i trafikken, Andøy kommune perioden 1990-2020.

Kilde: [trine.atlas.vegvesen.no](http://trine.atlas.vegvesen.no)

Trenden for ulykke er svært god i Andøy. Vi må tilbake til 2012 for å finne en ulykke med hardt skadde og tilbake til 2011 før vi finne en dødsulykke i Andøy. Dette henger sannsynligvis sammen med flere ulike forhold. Sikrere kjøretøy, negativ befolkningsutvikling og nedgang i antall unge sjåførere på veien. Mengden observasjoner i datagrunnlaget er lavt, men trenden i materialet er tydelig.

#### **Storgata Andenes.**

Det er registrert 12 ulykker mellom 1990 og 2013. Siden åpningen av ny Storgate i 2013 er det kun en (1) registrert ulykke på strekningen mellom SAS-krysset og havna.

#### **Bleiksveien – Bleikskrysset.**

Det er registrert 14 ulykker siden 1990. Det er registrert en 1 ulykke siden 2015.

#### **Dverberg.**

Det er registrert 4 ulykker på Dverberg siden 1990. Ingen siden 2015.

#### **Åse.**

Det er registrert 4 ulykker på Åse siden 1990. Det er registrert en 1 ulykke siden 2015.

#### **Bleik.**

Det er registrert 2 ulykker siden 1990. Det er ikke registrert ulykker siden 2015.

#### **Nordmela.**

Det er ikke registrert ulykker siden 1990.

#### **Risøyhamn FV 7706**

Det er ikke registrert ulykker siden 1990.



## Risøyhamn FV82

Det er registrert 7 ulykker siden 1990. Det er ikke registrert ulykker siden 2015.

Kilde: Vegkart, Statens vegvesen.

### Ulykker og vegtype.

	Dødsulykke	Ulykke med hardt skadde	Ulykke med lettere skadde	Sum
2020	0	0	2	2
2019	0	0	3	3
2018	0	0	1	1
2017	0	0	0	0
2016	0	0	0	0
2015	0	0	4	4

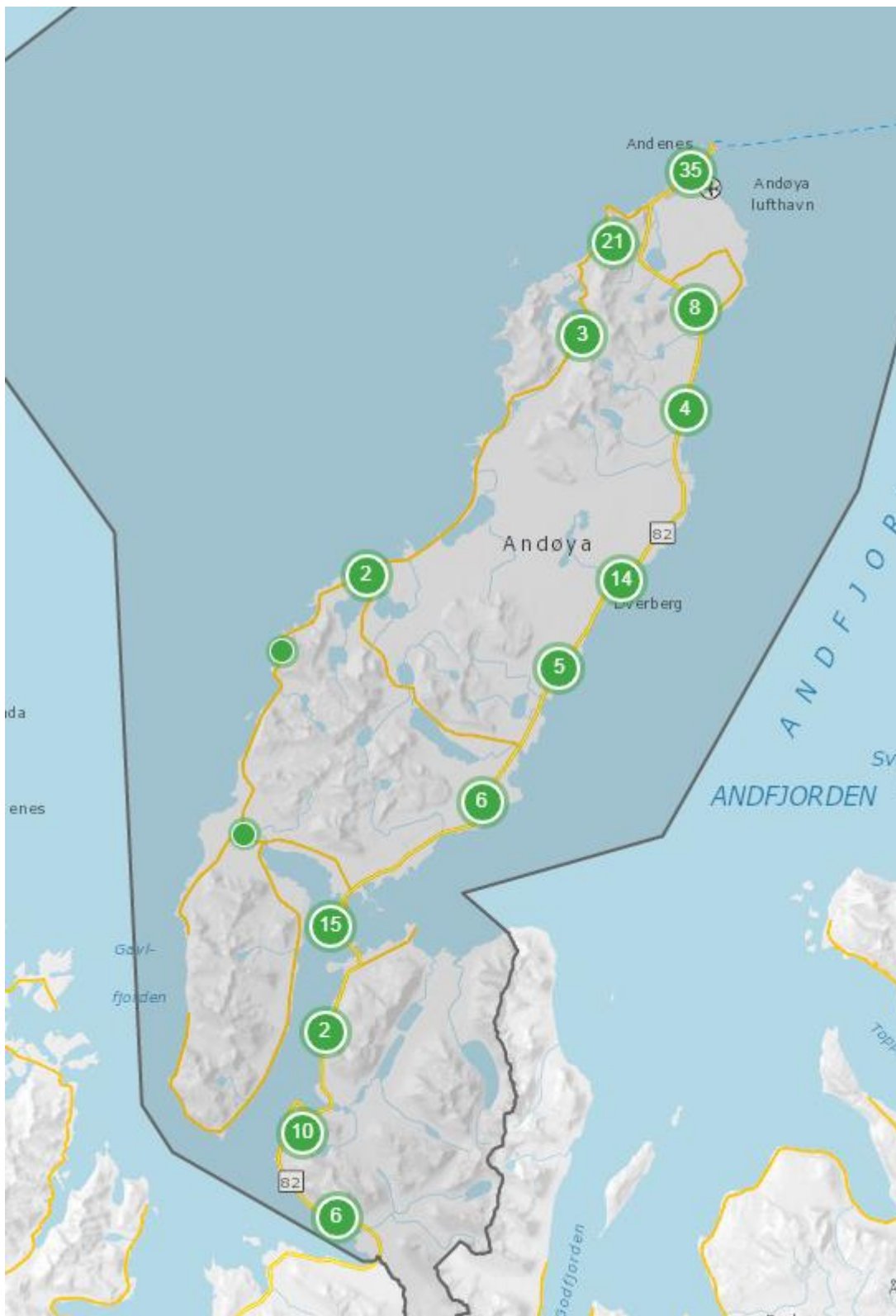
Tabell 1. Personskadeulykker i trafikken, Andøy kommune perioden 2015 – 2020 Fylkesveg.

Kilde: trine.atlas.vegvesen.no

	Dødsulykke	Ulykke med hardt skadde	Ulykke med lettere skadde	Sum
2020	0	0	0	0
2019	0	0	1	1
2018	0	0	1	1
2017	0	0	0	0
2016	0	0	0	0
2015	0	0	0	0

Tabell 2. Personskadeulykker i trafikken, Andøy kommune perioden 2015 – 2020 Kommunal vei.

Kilde: trine.atlas.vegvesen.no



Kart: Registrerte trafikkulykkespunkter i Andøy 1990- 2020

Kilde: Vegkart. Statens vegvesen.

Kartet skiller ikke på ulykkestyper, men er en oppsummering av alle registrerte ulykker knyttet til trafikk.

## 6. MÅL OG STRATEGI FOR TRAFIKKSIKKERHETSARBEIDET I ANDØY KOMMUNE

### 6.1 MÅLSETTING

I perioden 2022 – 2025 skal det være 0 drepte og skadde i trafikken i Andøy kommune. Dette er i samsvar med den utviklingen vi har sett i kommunen siste fireårsperiode.

### 6.2 STRATEGI

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

- Redusere fart i/rundt tettsteder.
- Opprette hjertesoner rundt skoler og barnehager i hele kommunen.
- Øke antallet kilometer med fortau, gang og sykkelvei.
- Kommunen godkjent som trafikksikker kommune.
- Alle skoler er godkjent trafikksikre skoler.
- Alle barnehager er godkjent som trafikksikker barnehage.
- Økt andel bruk av bilbelte, refleks, bakovervendt barnesikring, sykkelhjelme
- Redusere andelen av bilister som overskrider fartsgrensene.
- Arbeide målrettet for at flere går og sykler til skolen.

## 7. KOMMUNALE TILTAK

Den nasjonale tiltaksplanen har følgende forventninger/målsetninger til kommunens trafikksikkerhetsarbeid:

Innsatsområde	Tilstandsmål/tilstandsformulering
Fart	Innen 2026 skal 72 prosent av kjøretøyene overholde fartsgrensen (2021 = 60,1 prosent).
Rus	Innen 2026 skal maksimalt: <ul style="list-style-type: none"><li>- 0,1 prosent av trafikkarbeidet utføres under påvirkning av alkohol over 0,2 promille (2016/2017 = 0,2 prosent).</li><li>- 0,4 prosent av trafikkarbeidet utføres under påvirkning av narkotika over straffbarhetsgrensen (2016/2017 = 0,7 prosent).</li></ul>
Beltebruk og riktig sikring av barn	Innen 2026 skal: <ul style="list-style-type: none"><li>- 98,5 prosent av alle førere og forsetepassasjerer i lette biler bruke bilbelte (2019 = 97,4 prosent).</li><li>- 95 prosent av alle førere i tunge godsbiler bruke bilbelte (2019 = 86,5 prosent) 75 prosent av alle barn i alderen 1-3 år være sikret bakovervendt når de sitter i bil (2021 = 65 prosent).</li><li>- 85 prosent av alle barn i alderen 1-8 år være riktig sikret i bil (2021 = 82 prosent).</li></ul>
Uoppmerksomhet	I planperioden 2022-2025 vil aktørene fortsette og videreutvikle arbeidet for å få ned antall ulykker som skyldes uoppmerksomhet på grunn av distraksjon.

Barn (0-14 år)	I planperioden 2022-2025 skal det være minst to år uten omkomne barn i trafikken i alderen 0-14 år. I samme periode skal det i gjennomsnitt ikke være mer enn 15 drepte og hardt skadde barn per år.
Ungdom og unge førere	I planperioden 2022-2025 skal gjennomsnittlig risiko for bilførere i alderen 18 og 19 år å bli drept eller hardt skadd være 25 prosent lavere enn gjennomsnittet for årene 2018 og 2019.
5Eldre trafikanter	I planperioden 2022-2025 skal gjennomsnittlig risiko for: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bilførere i aldersgruppen 75+ å bli drept eller hardt skadd være 25 prosent lavere enn i årene 2018 og 2019 (per kjørte km).</li> <li>- Fotgjengere i aldersgruppen 75+ å bli drept eller hardt skadd være 25 prosent lavere enn i årene 2018 og 2019 (per gåkm).</li> </ul>
Gående og syklende	I planperioden 2022-2025 skal gjennomsnittlig risiko for: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Fotgjengere å bli drept eller hardt skadd være 25 prosent lavere enn i årene 2018 og 2019 (per gåkm).</li> <li>- Syklister å bli drept eller hardt skadd være 25 prosent lavere enn i årene 2018 og 2019 (per sykkelkm).</li> </ul> Innen 2026 skal: <ul style="list-style-type: none"> <li>- 75 prosent av syklistene bruke sykkelhjelmer (2019 = 65,9 prosent).</li> <li>- 53 prosent av fotgjengerne bruke reflekser på belyst vei i mørke (2021 = 46 prosent).</li> </ul>
Motorsykel og moped	I planperioden 2022-2025 skal gjennomsnittlig risiko for å bli drept eller hardt skadd på henholdsvis moped, lett motorsykel og tung motorsykel være 25 prosent lavere enn i perioden 2017-2020 (per personkm).
Godstransport på vei	I 2026 skal minst 30 prosent av alle godskjøretøy med tillatt totalvekt >> 3,5 tonn og minst 45 prosent av alle varebiler med tillatt totalvekt ≤ 3,5 tonn hverken ha 2er eller 3er feil ved periodisk kjøretøykontroll. (2020 = 27,1 prosent >> 3,5 tonn og 39,5 prosent ≤ 3,5 tonn).
Møteulykker og utforkjøringsulykker	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Innen 1/1-2028 skal 60 prosent av trafikkarbeidet på riksveier med fartsgrense 70 km/t eller høyere foregå på møtefrie veier (1/1-2021 = 53,3 prosent).</li> <li>- Det skal gjennom en systematisk tilnærming arbeides for å redusere risikoen for alvorlige utforkjøringsulykker på riksveier og fylkesveier.</li> </ul>
Drift og vedlikehold	I planperioden 2022-2025 vil veieierne beholde og videreutvikle det daglige trafikksikkerhetsfokus i kjerneoppgavene innen drift og vedlikehold.
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. På førersiden skal opplæring være tilpasset ny teknologi.
Trafikksikkerhetsarbeid i offentlige og private virksomheter	Innen 1/1-2026 skal: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Minst 200 kommuner være godkjent som <i>Trafikksikker kommune</i> (31/12-2021 = 130 kommuner + 1 bydel (i Oslo)).</li> <li>- Et flertall av fylkeskommunene være godkjent som <i>Trafikksikker fylkeskommune</i> (31/12-2021 = 2 fylkeskommuner).</li> </ul> Det finnes og være tatt i bruk verktøy for organisatorisk trafikksikkerhetsarbeid som er relevante for alle private virksomheter der ferdsel i veitrafikken er en sentral del av virksomheten.
Arbeid for å styrke kunnskapsgrunnlaget	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Det skal foreligge oppdatert og ny kunnskap som gjør oss i stand til å gjøre gode prioriteringer for å sikre en reduksjon i drepte og hardt skadde i samsvar med ambisjonsnivået i NTP 2022-2033.</li> <li>- Det skal være etablert et system for skaderegistrering som blant annet bidrar til at det i NTP 2026-2037 kan settes en ambisjon for reduksjon i drepte og hardt skadde basert på det reelle omfanget.</li> </ul> Det skal foreligge oppdaterte beregningsverktøy som grunnlag for prioriteringer gjeldende fra og med 2026.

Tilstandsmålene vi har satt i Andøy kommuner er satt innenfor 12 ulike innsatsområder.

I dette kapittelet gjengir vi de nasjonale tilstandsmålene og de innsatsområdene kommunene finner det mest relevant å arbeide med (11 av 13) . Under hvert av områdene har vi konkretisert våre kommunale tiltak som skal bidra til å nå de nasjonale målene

## 7.1 RISIKOADFERD I TRAFIKKEN

### 7.1.1 FART,

Nasjonale mål:

Fart (kapittel 4.2)	Andel av kjøretøyene som overholder fartsgrensene	57,2 % (2016)	70 % (2022)
Rus (kapittel 4.3)	Andel av trafikkarbeidet som utføres under påvirkning av alkohol over 0,2 promille	0,2 % (2016/2017)	0,1 % (2026)
	Andel av trafikkarbeidet som utføres under påvirkning av narkotika over straffbarhetsgrensen	0,6 % (2016/2017)	0,4 % (2026)

### Kommunale tiltak:

- Kommunen som arbeidsgiver skal påvirke sine ansatte i tjeneste til å opptre med minst mulig risiko i trafikken.
- Kommunen skal ha utarbeidet retningslinjer for tjenestereiser og forankret denne i alle sektorer.
- Trafikksikkerhet skal være årlig tema i kommunens arbeidsmiljøutvalg (AMU)
- Kommunen, som kjøper av ulike tjenester, stiller krav til samarbeidspartnere om trafikksikker adferd (transporttjenester og vei og vedlikeholdstjenester) Disse innarbeides i anbudsdocumentene.
- Kommunens ansatte gjennomfører e-læringskurs i Trafikksikkerhet og HMS (utviklet på KS-læring plattform av Trygg Trafikk.
- Høy fart i Orionveien på Andenes. Oversender saken til Politiet.

### 7.1.2 RUS

Nasjonale mål

Rus (kapittel 4.3)	Andel av trafikkarbeidet som utføres under påvirkning av alkohol over 0,2 promille	0,2 % (2016/2017)	0,1 % (2026)
	Andel av trafikkarbeidet som utføres under påvirkning av narkotika over straffbarhetsgrensen	0,6 % (2016/2017)	0,4 % (2026)

### Kommunale tiltak:

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

### 7.1.3 BILBELTEBRUK

#### Nasjonale mål

Bilbelte/sikring av barn i bil (kapittel 4.4)	Andel førere og forsetepassasjerer som bruker bilbelte i lette kjøretøy	97,2 % (2017)	98 % (2022)
	Andel barn i alderen 1 - 3 år som er sikret bakovervendt i bil	63 % (2017)	75 % (2022)
	Andel førere av tunge kjøretøy som bruker bilbelte	84,3 % (2017)	95 % (2022)

#### Kommunale tiltak:

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

## 7.2 BEFOLKNINGSGRUPPER (BARN, UNGDOM, ELDRE OG FUNKSJONSHEMMEDE)

### 7.2.1 BARN

#### Nasjonale mål

Barn (0-14 år) (kapittel 5.2)	Antall drepte barn (0-14 år) i trafikken.	4 (2017)	0 (minst ett år i 2018-2021)
----------------------------------	---	-------------	---------------------------------

#### Kommunale tiltak:

- Barnehager og skoler skal i samarbeid med foresatte ha fokus på trafikksikkerhetsarbeid og forebygging av ulykker. (Tiltak i trafikksikker barnehage og skole)
- Kommunen skal gjennomføre vurdering av særlig farlig skolevei
- Kommunen skal arbeide for trafikksikre soner rundt skolene (Hjertesone)
- Kommunen skal begrense muligheten for å kjøre inn på skoleområder og i tilknytning til skoler
- Kommunen skal legge til rette for at flere kan sykle eller gå til skolen.
- De kommunale barnehagene skal være godkjent som Trafikksikker barnehage
- Kommunen skal påvirke til at alle de private barnehagene skal ha være godkjent som Trafikksikker barnehage
- Skolene skal være godkjent som Trafikksikker skole.

- Kommunen skal påvirke private skoler til å få godkjenning som Trafikksikker skole
- Skolene skal sørge for god sykkelopplæring i tråd med kompetansemål i Kunnskapsløftet
- Kommunen skal stimulere lag og foreninger til at alle barn til og fra fritidsaktiviteter sikres best mulig og at voksne som transportører kjører med lavest mulig risiko.
- Kommunen skal sørge for at ansatte i barnehager og skoler har tilstrekkelig kompetanse for å gjennomføre god trafikkopplæring i tråd med gjeldende rammeverk.
- Kommunen skal stimulere lag og foreninger til å innarbeide retningslinjer for transport innenfor sin virksomhet.
- Andenes. Skilting av enveiskjøring Kong Hans gate mot Haugenesveien til området er bygget ut i henhold til reguleringsplan for området.
- Barnehager og skoler skal følge Trygg Trafikks anbefalinger rundt reise med barn i buss

## 7.2.2 UNGDOM OG UNGE FØRERE

Nasjonale tilstandsmål:

Ungdom og unge førere (kapittel 5.3)	Risiko for bilførere i aldersgruppen 18-19 år for å bli drept eller hardt skadd per kjørte km		- 30 % <sup>A</sup>
---	---	--	---------------------

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

### Kommunale tiltak:

- Kommunen bør sørge for at alle ungdomsskolene har nødvendig kompetanse for å tilby valgfaget trafikk på ungdomstrinnet
- Kommunen skal stimulere lag og foreninger til å innarbeide retningslinjer for transport innenfor sin virksomhet

## 7.2.3 ELDTRE TRAFIKANTER OG TRAFIKANTER FUNKSJONS- NEDSETTELSE

Nasjonale tilstandsmål:

Eldre trafikanter og trafikanter med funksjonsnedsettelse (kapittel 5.4)	Risiko for bilførere i aldersgruppen 75+ for å bli drept eller hardt skadd per kjørte km		- 30 % <sup>A</sup>
	Risiko for fotgjengere i aldersgruppen 75+ for å bli drept eller hardt skadd i trafikkulykker per gå/km		- 30 % <sup>A</sup>

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

### Kommunale tiltak

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

## 7.3 TRAFIKANTGRUPPER/KJØRETØYGRUPPER (GÅENDE, SYKLENDE, MC OG MOPED, TUNGE KJØRETØY)

### 7.3.1 INNSATSOMRÅDE, GÅENDE OG SYKLENDE,

Nasjonale tilstandsmål:

Gående og syklende (kapittel 6.2)	Antall km i tilknytning til riksveg og fylkesveg som tilrettelegges spesielt for gående og syklende	Samlet i planperioden: 165 km på riksveg (2018-2021) <sup>A</sup> <b>230 km på fylkesveg</b> (2018-2021)	
	Andel syklistere som bruker sykkelhjelme	58,8 % (2017)	70 % (2022)
	Andel fotgjengere som bruker refleks på belyst veg i mørke	40 % (2017)	50 % (2022)

Kommunale tiltak:

- Helsestasjonen, barnehagene og skolene skal årlig fokusere på betydningen av at syklistere og fotgjengere bruker personlig verneutstyr i trafikken (sykkelhjelme, refleks)

## 7.4 KJØRETØYTEKNOLOGI,

Nasjonale tilstandsmål:

Kjøretøyteknologi (kapittel 8.3)	Andel av trafikkarbeidet som utføres med biler som har <i>automatisk nødbremse</i> (AEB)	14,4 % <sup>D</sup> (2017)	25 % (2022)
	Andel av trafikkarbeidet som utføres med biler som <i>har feltskiftevarsler</i>	39,2 % <sup>D</sup> (2017)	52 % (2022)
	Andel av trafikkarbeidet som utføres med biler som har automatisk nødbremse for å forhindre kollisjon med fotgjengere og syklistere (fotgjenger-AEB)	14,4 % <sup>D</sup> (2017)	25 % (2022)

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

Kommunale tiltak:

- Kommunen skal i anbudsreglementet, ved kjøp / leasing, legge inn krav om automatisk nødbremse, feltskiftevarsler, fotgjengervarsler og alkoholås.



## 7.5 SYSTEMATISK TRAFIKKSIKKERHETSARBEID I OFFENTLIG OG PRIVAT SEKTOR

Nasjonale tilstandsmål:

Systematisk og samordnet trafikkisikkerhetsarbeid i fylkeskommuner og kommuner (kapittel 9.2)	Antall kommuner som er godkjent som <i>Trafikksikre kommuner</i>	62 <sup>E</sup> per 1/1-2018	125 per 1/1-2022
--	--	---------------------------------	---------------------

### Kommunale tiltak:

- Kommunen skal være godkjent som Trafikksikker kommune.
- Kommunen skal se helhetlig og tverrsektorielt på trafikkisikkerhet. Trafikkisikkerhetsplanen skal legges til grunn i kommunal planlegging og samfunnsutvikling.

## 7.6 FYSISKE TRAFIKKSIKKERHETSTILTAK

Nasjonale tilstandsmål

Møteulykker og utforkjøringsulykker (kapittel 7.2)	Andel av trafikkarbeidet på riksveger med fartsgrense 70 km/t eller høyere som foregår på møtefrie veger	49,3 % pr 1/1-2018	54,1 % pr 1/1-2022
	Antall km riksveg med fartsgrense 70 km/t eller høyere som er gjennomgått og som tilfredsstillende minstepandarden i NTP med tanke på å forhindre alvorlige utforkjøringsulykker		1500 km (utbedres i 2018-2023) <sup>C</sup>

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

## Kommunale tiltak:

### Kommunal vei:

Prioritet	Vegtype	Sted	Tiltak	Estimert kostnad
1	Kommunal vei	Prærien	Reguleringsplan GS-vei Industriveien	250.000
2	Kommunal vei	Prærien	Gatebelysning Industriveien	200.000
3	Kommunal vei	Bleik	Fartsdumper Midnattssol camping	20.000
4	Kommunal vei	Andenes sentrum	Prosjektering fortau Andrikken - Andenes skole	60.000
5	Kommunal vei	Andenes	Skiltvedtak og skilting av 30-soner, Andenes	600.000
6	Kommunal vei	Andenes	Asfaltering av GS-stubb Vestbyen	50.000

### Fylkeskommunal vei:

Prioritet	Vegtype	Sted	Tiltak	Estimert kostnad
1	Fylkesvei	Dverberg	Reguleringsplan GS-vei Dverberg	500.000
2	Fylkesvei	Åse	Reguleringsplan. GS-vei Åse - Vøling auto.	500.000
3	Fylkesvei	Toften	Prosjektering av GS-vei Toften- AndøyaSpace	50.000
4	Fylkesvei	Bleik	Tiltaksplan for trafikksikkerhet Bleik. 30-sone, fysiske fartshindre, sikre overganger, fortau, busstopp ved skole. Prosjektering av tiltak.	50.000
5	Fylkesvei	Stave	Fartsreducerende tiltak -sesong, Stave	50.000
6	Fylkesvei	Nordmela	Tiltaksplan for trafikksikkerhet Nordmela. Prosjektering av tiltak i forbindelse med utbygging av Andøya Space Port.	50.000
7	Fylkesvei	Åse	Reguleringsplan. Åse skole - 60-sone.	500.000

8	Fylkesvei	Risøyhamn	Tiltaksplan for trafikkisikkerhet Risøyhamn. Prosjektering av tiltak.	50.000
9	Fylkesvei	Forfjord/Medby/ Fornes	Busstopp/holdeplass FV82	?

**Andre tiltak:**

Prioritet	Vegtype	Sted	Tiltak	Estimert kostnad
1	Andre tiltak	Skoler -offentlige og private	Opprette hjertesoner for alle skoler. Offentlige og private.	0
2	Andre tiltak	Skoler -offentlige og private	Tiltak i Hjertesoner	200.000 i økonomiplanperioden
3	Andre tiltak	Stave	Endre snuplass for skolebuss. Forespørsel sendes Nordland Fylkeskommune.	0
4	Andre tiltak	Andøy	Gatelysplan for Andøy	300.000
5	Andre tiltak	Bleik	Gatebruksplan "Torget" Bleik	50.000
6	Andre tiltak	Kjølhågen	Opplysning om varsling av stengt vei Kjølhågen, til kryss Bjørnskinn og Ånes	?
7	Andre tiltak	Breivika	Busstopp og leskur	?
8	Andre tiltak	Risøyhamn	50-sone hele Withs vei	?
9	Andre tiltak	Breivika	Nedsetting av fart til 60km/t	?
10	Andre tiltak	Stave	Busslomme ved Stave Camping	?

## 8. ØKONOMI OG FINANSIERING

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

De større tiltakene skal delfinansieres gjennom støtte for gjennomføring av tiltak. Mindre tiltak og mindre planarbeid kan gjennomføres ved egeninnsats og bruk av intern kompetanse i kommunen. Kommunen skal årlig søke om støtte til prioriterte tiltak. Det er viktig at Andøy kommune utnytter de tilskuddsordninger som finnes for trafikksikkerhet – både fylkeskommunale men også statlige ordninger som den nye ordningen i regi av Statens vegvesen:

<https://www.vegvesen.no/fag/fokusomrader/trafikksikkerhet/tilskudd-til-tryggere-skoleveier-og-narmiljoer/>

Enhetsledere har ansvaret for å innarbeide utgiftene innenfor eget budsjettområde.

## 9. EVALUERING, RULLERING, ANSVAR

Årlig rapportering:

Enhetsledere rapporterer årlig på tiltak innenfor eget ansvarsområde, til trafikksikkerhetsutvalget, som så sammenfatter dette og legger fram en samlet TS-rapport til rådmannen.

Rullering:

Rådmannen rapporterer årlig til kommunestyret via rullering av tiltaksplanen for trafikksikkerhet.

Planrevisjon: Plan for trafikksikkerhet i Andøy kommune rulleres i 2025. Ny planperiode skal gjelde fra 2026 – 2030. Planrevisjonen legges inn i kommunens planstrategi.

Ansvar:

Hva	Hvem
Årlig rapportering og prioritering av tiltakslista	Trafikksikkerhetsutvalget v/leder
Rullering av plan for trafikksikkerhet	Rådmannen iverksetter planarbeid i henhold til kommunens planstrategi.
Trafikksikker kommune – godkjenningsordningen Barnetråkk Hjertesoner	Barnehagefaglig/Skolefaglig rådgiver
Trafikksikkerhet i planleggingen	Kommuneplanlegger
Trafikksikkerhet i kommunale byggeprosjekter	Prosjektleder bygg
Trafikksikkerhet i det daglige	Teknisk sektor

VEDLEGG

Vedlegg 1. gir en grundigere innføring i Trafikksikker kommune-konseptet for barnehagene og Andenes Skole.