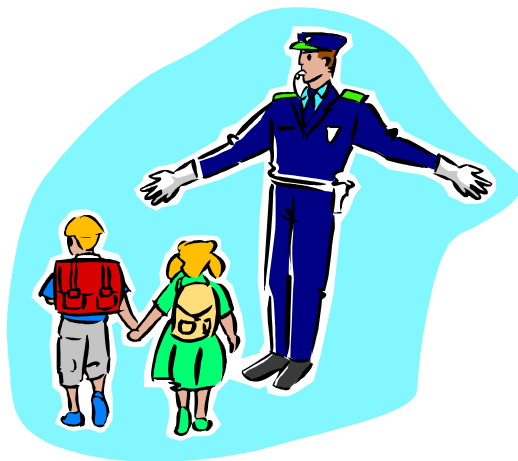
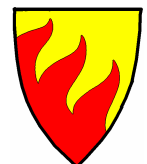


Trafikksikkerhetsplan for Sør-Varanger kommune 2010-2013



Sør-Varanger kommune

Kommunal trafikksikkerhetsplan for Sør-Varanger kommune



Godkjent av Utvalg for miljø og tekniske tjenester/Trafikksikkerhetsutvalget i Sør-Varanger kommune i møte 20.10.09, sak 011/09.

Vedtatt av Sør-Varanger kommunestyre, i møte 18.11.2009, k-sak 070/09

2009-07-20

Kommunal trafikksikkerhetsplan for Sør-Varanger kommune

Oppdragsnr.: 2090181

Oppdragsgiver: Sør-Varanger kommune
Oppdragsgivers repr.: Ivar Kaski

Oppdragsleder Rambøll: Elin Børrud
Medarbeidere: Lise Ørpen

Rev. 0
Dato 2009-07-20
Utarb. ENB
Kontroll
Godkjent

Antall sider:
Rapport 24
Vedlegg 22

Forord

I årene 2000-2008 ble 133 personer skadd eller drept i til sammen 90 trafikkulykker i Sør-Varanger kommune. 3 personer ble drept, 9 hardt skadd og 121 lettere skadd. I Norge mister rundt 300 personer livet i trafikken hvert år. Et hvert menneske er unikt og uerstattelig, og det kan ikke aksepteres at så mange mister livet eller blir hardt skadd i trafikken – verken på nasjonalt nivå eller i Sør-Varanger.

Trafikksikkerhetsutvalget i Sør-Varanger ble opprettet i 1996. Utvalgets mandat var å lage en trafikksikkerhetsplan for Sør-Varanger kommune og følge opp denne. Den første planen ble godkjent av kommunestyret i desember 1998, og gjaldt for årene 1999-2002. Neste plan ble utarbeidet for årene 2007-2009. Dette dokumentet er revidert trafikksikkerhetsplan for Sør-Varanger for årene 2010-2013.

Formålet med en kommunal trafikksikkerhetsplan er å koordinere og øke kommunens innsats i trafikksikkerhetsarbeidet. Planen er også en forutsetning for å kunne søke om fylkeskommunal støtte til trafikksikkerhetstiltak.

Trafikksikkerhetsutvalget i Sør-Varanger består av 7 politikere og barnas representant. Utvalget ledes av en politiker og virksomhetsleder FDV er sekretær. I tillegg deltar representanter fra Øst-Finnmark politidistrikt, Kirkenes taxisentral, Veolia Transport, Trygg Trafikk, Statens vegvesen og Kirkenes Trafikksenter som konsultative medlemmer.

Trafikksikkerhetsplanen for Sør-varanger kommune består av to deler, en strategidel og en handlingsplan. Strategidelen gjelder hele planperioden, mens handlingsplanen revideres hvert år.

Kirkenes, 20.10.2009

Sissel jensen
Leder

Ivar Kaski
Virksomhetsleder

INNHOLDSFORTEGNELSE

1.	Innledning.....	5
1.1	Bakgrunn for planen	5
1.2	Oppbygging av planen.....	5
2.	Lokal beskrivelse.....	6
2.1	Trafikksituasjonen i Sør-Varanger.....	6
2.2	Ulykkesituasjonen i Sør-Varanger.....	7
2.3	Trafikksfarlige punkter i kommunen	12
3.	Aktører i trafikksikkerhetsarbeidet.....	13
3.1	Kommunens samarbeidspartnere i trafikksikkerhetsarbeidet	13
4.	Rammer for trafikksikkerhetsarbeidet.....	15
4.1	Nasjonal handlingsplan for trafikksikkerhet 2006-2009.....	15
4.2	Trafikksikkerhetsplan for Finnmark 2006-2009	15
4.3	Kommuneplanen	15
4.4	Kunnskapsløftet	15
4.5	Kommunehelsetjenesteloven.....	15
4.6	Barnehageplan for Sør-Varanger kommune.....	16
5.	Kommunens virkemidler.....	17
5.1	Fysiske tiltak.....	17
5.2	Opplæring og informasjon	17
5.3	Organisatoriske tiltak	17
6.	Visjon og mål.....	18
6.1	Visjon	18
6.2	Mål	18
6.3	Strategier	18
6.4	Oppfølging og evaluering	18
7.	Kommunens satsingsområder	19
7.1	Barn	19
7.2	Ungdom	19
7.3	Voksne som rollemodeller for barn.....	19
7.4	Organisatoriske tiltak i kommunen.....	19
8.	Budsjett/økonomi	20
8.1	Tilskudd til trafikksikkerhetstiltak	20
8.2	Kommunale bevilgninger	20
9.	Handlingsplan for 2010 (eller 2010-2013?).....	21
9.1	Fysiske tiltak.....	21
9.2	Opplæring og informasjon	22
9.3	Organisatoriske tiltak	24

VEDLEGG

- 1) Liste med alle innkomne forslag til tiltak

1. Innledning

1.1 Bakgrunn for planen

Regjeringen har bestemt at Nullvisjonen skal være grunnlaget for trafikksikkerhetsarbeidet i Norge. I "Trafikksikkerhet på veg 2002-2011" har regjeringen sagt at:



Regjeringen ser på det store antallet skadde og drepte i vegtrafikken som et alvorlig samfunnsproblem. Derfor har vi lagt til grunn for vårt langsiktige trafikksikkerhetsarbeid en visjon om ingen drepte eller livsvarig skadde.

Nullvisjonen er ikke en visjon om null ulykker, men en visjon om at ulykker ikke skal ta liv eller gi varig skade. Nullvisjonen betrakter ulykker i et systemperspektiv, hvor alle har et ansvar. Trafikanten, kjøretøyet og vegens omgivelser er elementer som må tilpasses hverandre. Trafikantene må kunne og ville følge reglene, men har samtidig rett til å kreve et sikkert transportsystem.

Nullvisjonen bygger på vitenskaplighet. Vi vet etter hvert en del om hvilke kollisjonskrefter menneskekroppen tåler: En frontkollisjon i 70 km/t, en sidekollisjon i 50 km/t og som fotgjenger har du gode sjanser for å overleve en påkjørsel i 30 km/t. Ved økning av farten over disse grensene øker dødsrisikoen dramatisk. Vegtransportsystemet må innrettes slik at man unngår konfliktsituasjoner med høyere hastighet enn tålegrensen. Trafikantenes valg av fart i forhold til vegutforming og kjøretøyets sikkerhet, er en sentral del av samspillet i trafikken.

Et av hovedgrepene i trafikksikkerhetsarbeidet under Nullvisjonen, er å samordne de sentrale aktørenes innsats bedre. Her har både fylkeskommunen og kommunene en viktig rolle.

Kommunenes ansvar for trafikksikkerheten er i stor grad knyttet til utformingen av et trygt lokalmiljø, til beskyttelse av myke trafikanter, fotgjengere og syklister, slik at befolkningen kan bevege seg trygt i sine nabolag. I tillegg til kommunens rolle som vegholder, er trafikksikkerhet også knyttet til deres ansvar som skole- og barnehageeier, transportør, kjøper av transporttjenester og som arbeidsgiver.

Formålet med en kommunal trafikksikkerhetsplan er å koordinere og øke kommunens innsats i trafikksikkerhetsarbeidet. Planen er også en forutsetning for å kunne søke om fylkeskommunal støtte til trafikksikkerhetstiltak.

1.2 Oppbygging av planen

Planen består av to hoveddeler, en strategidel og en handlingsplan.

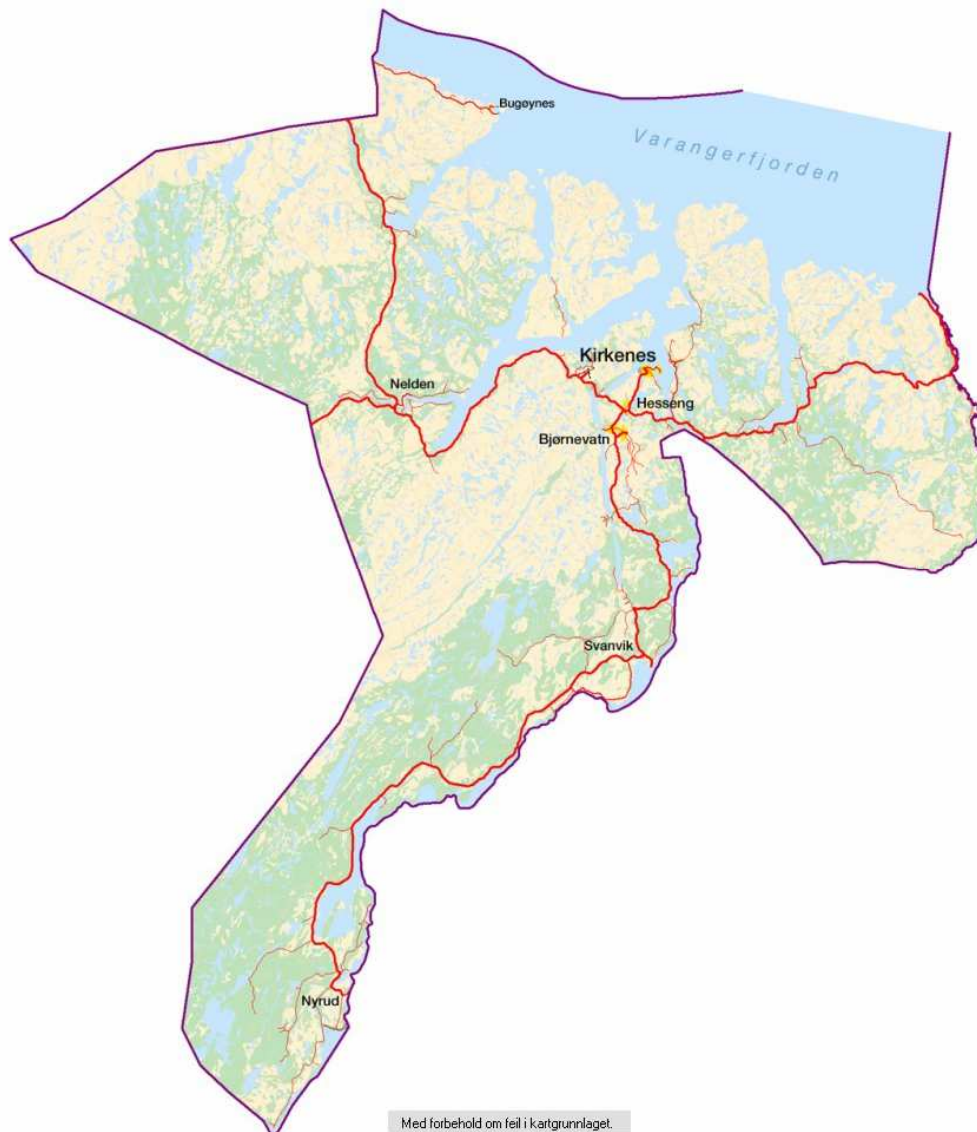
Strategidelen gjelder hele planperioden og inneholder overordnede målsettinger og satsingsområder for trafikksikkerhetsarbeidet i kommunen. Handlingsplanen er en detaljert tiltaksplan som revideres hvert år i takt med kommunens økonomiplan/budsjettarbeid.

TS-utvalget er ansvarlig for gjennomføring og oppfølging av planen.

2. Lokal beskrivelse

2.1 Trafikksituasjonen i Sør-Varanger

Sør-Varanger kommune har ca 9 500 innbyggere fordelt på 3968 km². Kommunes administrasjonssentrum er Kirkenes. Omlag $\frac{3}{4}$ av befolkningen bor på Kirkeneshalvøya, dvs Kirkenes, Hesseng, Bjørnevatn og Sandnes. Kommunen grenser både til Russland og Finland.



Figur 1: Kart over Sør-Varanger.

Hovedinnsfartsårene til Kirkeneshalvøya møtes i Hesseng, ca 4 km sør for Kirkenes. Her kommer E6 fra vest, E105 fra øst og Rv 885 fra sør. Trafikkmengdene varierer, men er naturligvis størst der befolkningstettheten er størst. E6 fra flyplassen til Hesseng har årsgjennsnitts trafikk (ÅDT) på ca 1750 kjt/døgn. Ved Hesseng øker dette til ca 7150 kjt/døgn. Trafikken nordover mot Kirkenes er ca 7100 kjt/døgn. Rv. 885 mot Sandnes/Bjørnevatn har ÅDT ca 6150 og E105 fra Hesseng og østover har ÅDT ca 1450 kjt/døgn. Utover dette er trafikken på vegnettet beskjeden, med trafikkmengder rundt 500 - 1500 kjt/døgn. Sør-Varanger har ca 480 km tilrettelagte løyper for snøscooter.

Kommunens fordeling på ulike typer kjøretøy er slik:

Type kjøretøy	Antall pr 31/12-2006	Antall pr 31/12-2008
Personbiler	3855	4270
Busser	49	35
Kombinerte biler	412	365
Varebiler	567	716
Lastebiler	143	133
Traktorer	266	301
Motorredskaper	25	35
Mopeder	187	191
Motorsykler	174	258
Beltemotorsykler (snøscooter)	2024	2443
Tilhengere	3148	3705

Det er 10 barneskoler i kommunen: Bjørnevatn skole, Bugøynes skole, Bøkfjord skole, Fossheim skole, Hesseng flerbrukssenter, Kirkenes skole, Pasvik skole, Sandnes skole, Skogfoss skole og Tårnet skole. I Sør-Varanger får 27,5 % av elevene skoleskys.

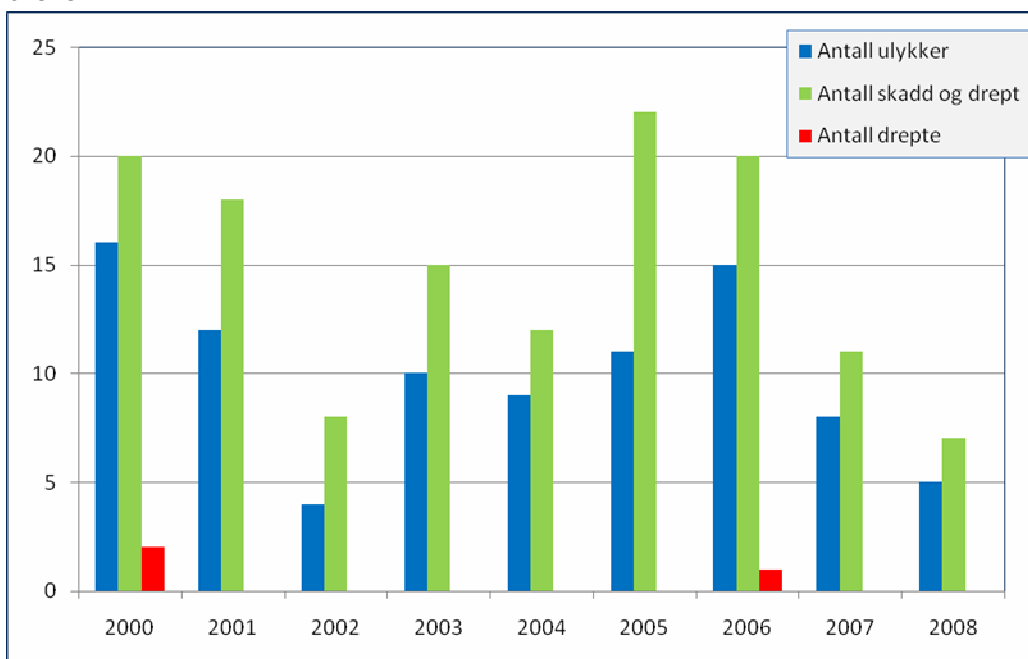
Det er 18 barnehager i kommunen, disse er i; Bugøynes, Neiden, Hesseng, Sandnes, Bjørnevatn, Elvenes, Jakobsnes, Svanvik, Skogfoss, Kirkenes, Prestefjellet og Prestøya.

2.2 Ulykkessituasjonen i Sør-Varanger

Ulykkestallene er hentet fra Statens vegvesens STRAKS-ulykkesregister som inneholder alle politirapporterte personskadeulykker. Ulykker med kun lettere skade og ulykker med kun ett kjøretøy innblandet (f. eks sykkelulykker eller ulykker med moped) blir ofte ikke meldt til politiet, og er derfor underrapportert i dette datagrunnlaget. For ulykker med høy alvorlighetsgrad, som Nullvisjonen fokuserer på, er rapporteringsgraden høy.

I årene 2000-2008 ble 133 personer skadd eller drept i til sammen 90 trafikkulykker i Sør-Varanger kommune. 3 personer ble drept, 9 hardt skadd og 121 lettere skadd. Alle figurene i dette kapittelet, baserer seg på dette datagrunnlaget.

Figur 2 viser antall ulykker og skadde og drepte personer i Sør-Varanger kommune de siste 9 årene

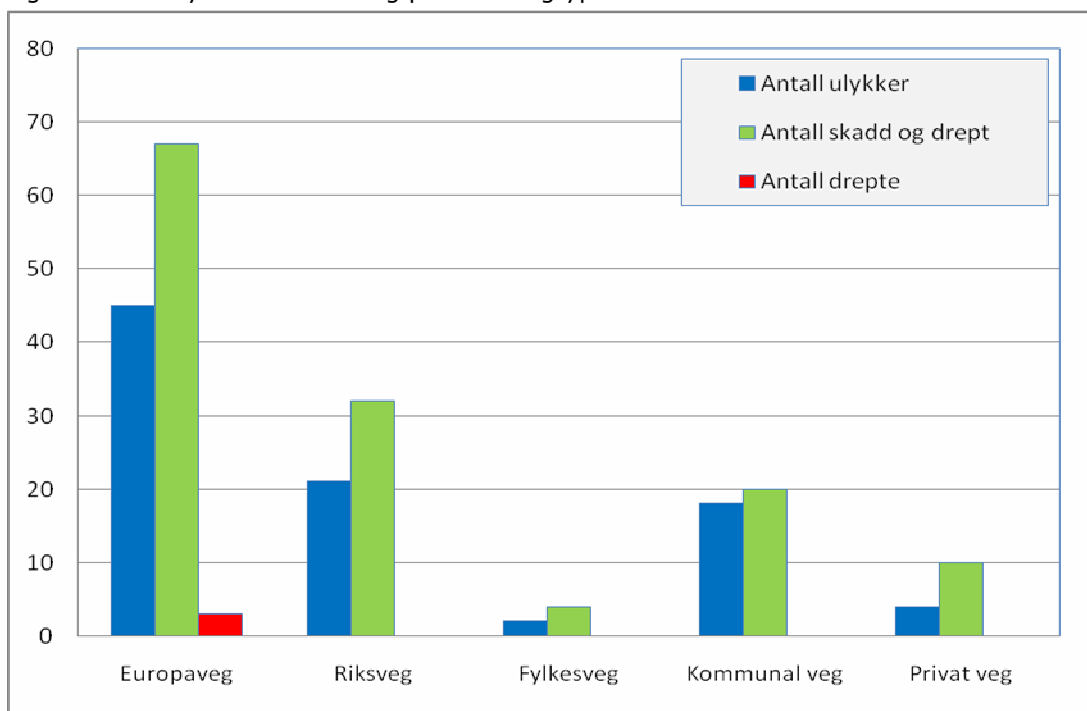


Figur 2: Antall ulykker, skadde og drepte personer i Sør-Varanger 2000-2008.

Antallet ulykker varierer fra år til år, fra 16 registrerte ulykker i år 2000 som det høyeste til 4

ulykker i 2002 som det laveste. Antallet skadde og drepte personer pr år varierer mellom 8 og 22. I gjennomsnitt inntraff det i perioden 10 ulykker med nær 15 skadde personer årlig.

Figur 3 viser ulykkenes fordeling på ulike vegtyper

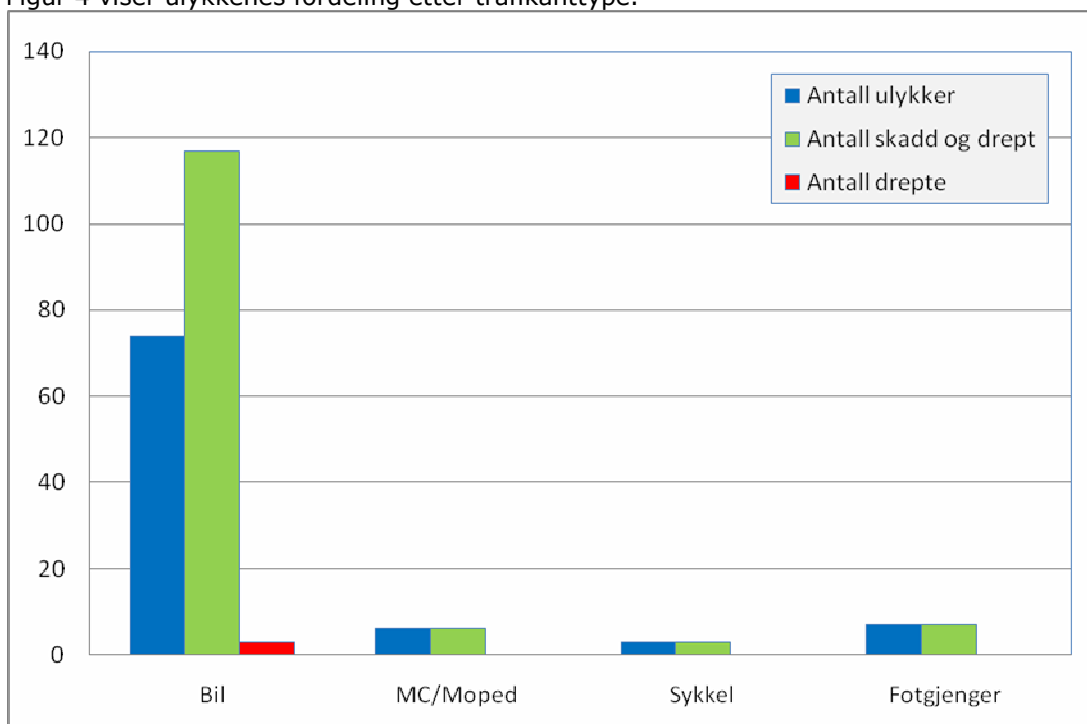


Figur 3: Ulykkenes fordeling på ulike vegtyper (Sør-Varanger 2000-2008)

75 % av ulykkene inntraff på det statlige og fylkeskommunale vegnettet. 20 % skjedde på det kommunale vegnettet, og 5 % inntraff på privat veg. Det framgår også av figur 3 at andelen skadde/drepte personer er høyest på riks- og europavegene. Det har sammenheng med at fartsnivået er høyest her. Alle dødsulykkene i perioden inntraff på europavegnettet.

Trafikkmengde (eksponering) har stor betydning for antall ulykker. Når trafikkmengden øker fra 1 til 100, vil antall personskadeulykker øke fra 1 til 80 gitt ellers like forhold. Antall dødsulykker vil øke fra 1 til 25. (Trafikksikkerhetshåndboka, TØI, 1997).

Figur 4 viser ulykkesfordelingen etter trafikanttype.

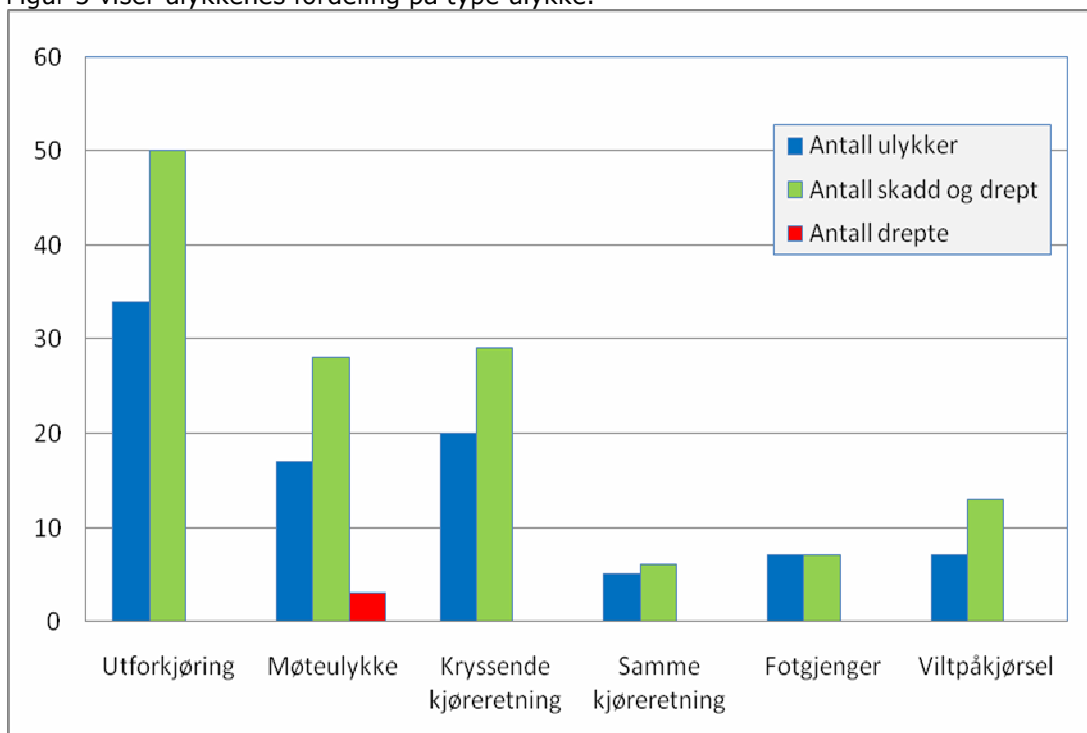


Figur 4: Ulykkesfordelingen etter trafikanttype (Sør-Varanger 2000-2008)

Det er bilulykkene som dominerer. 82 % av ulykkene er bilulykker, 7 % er ulykker med MC, 3 % sykkelulykker og 8 % ulykker med fotgjengere.

Hvis vi kun ser på ulykkene som skjer på det kommunale vegnettet (18 ulykker i perioden), er fordelingen annerledes. Der er 50 % av ulykkene bilulykker, 17 % MC/moped, 6 % sykkel og 28 % fotgjengerulykker. På det kommunale vegnettet er altså 34 % ulykker med mange trafikanter.

Figur 5 viser ulykkesfordelingen på type ulykke.



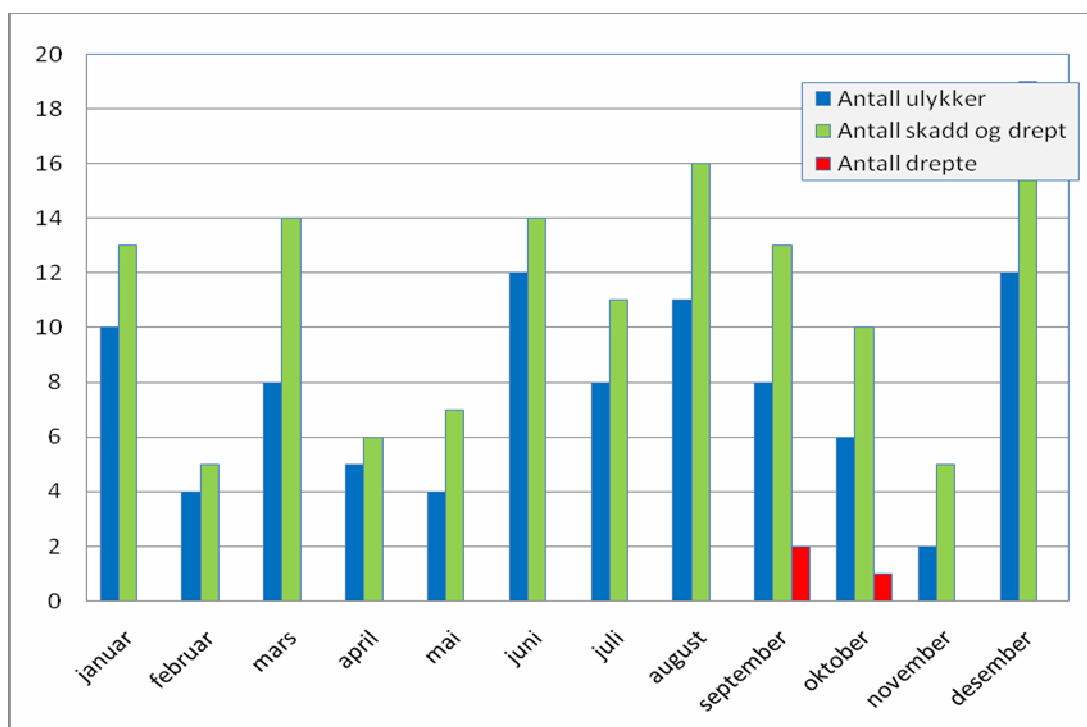
Figur 5: Personskadeulykkene i Sør-Varanger fordelt etter ulykketype (Sør-Varanger 2000-2008)

57 % av ulykkene i Sør-Varanger er utforkjørings- eller møteulykker, ulykker som er typiske utenfor tettbygget strøk. Andelen ulykker med kryssende kjøreretning og samme kjøreretning (påkjøring bakfra) er høyere enn man i første omgang kunne forvente, men dette har nok sammenheng med at så stor andel av trafikkarbeidet (kjtkm) utføres innenfor tettbygde områder.

Undersøkelser på nasjonalt nivå viser at 80-85 % av alle skadde og drepte personer blir skadd/drept i møteulykker, utforkjøringsulykker og som myke trafikanter. Møte- og utforkjøringsulykkene utgjør ca 70 % av de drepte og hardt skadde og inntreffer oftest på veger med hastighet 70 km/t og høyere. Ulykker med myke trafikanter utgjør 10-15 % av de drepte og hardt skadde og en stor andel av disse skjer ved kryssing av veg. På lavhastighetsveger vil det ofte være ulykker med myke trafikanter om utgjør den største risikoen for alvorlig skade.

Mange knytter møteulykker til forbikjøring, men det er sjelden forbikjøring medfører front- til-front-kollisjoner. En møteulykke og en utforkjøringsulykke på venstre side kan gjerne ha samme forløp, det er tettheten av motgående biler og sannsynligheten for å treffe motgående trafikk som avgjør om ulykken blir en møteulykke eller en utforkjøringsulykke.

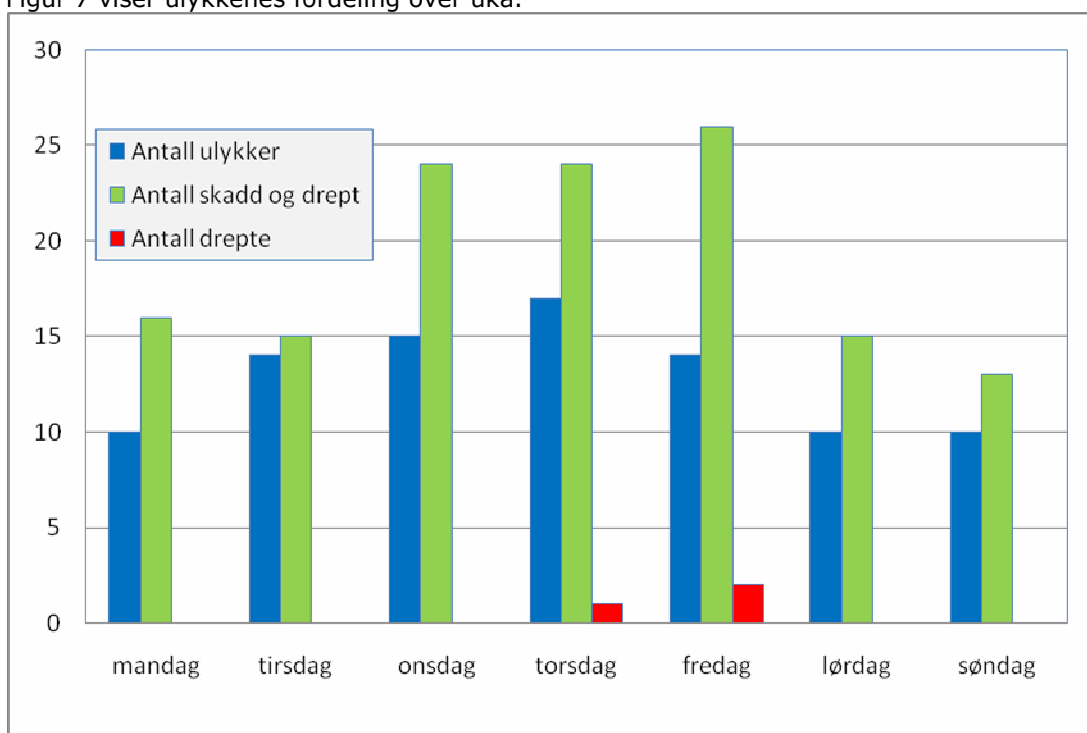
Figur 6 viser ulykkenes fordeling over året.



Figur 6: Personskadeulykkenes fordeling over året (Sør-Varanger 2000-2008)

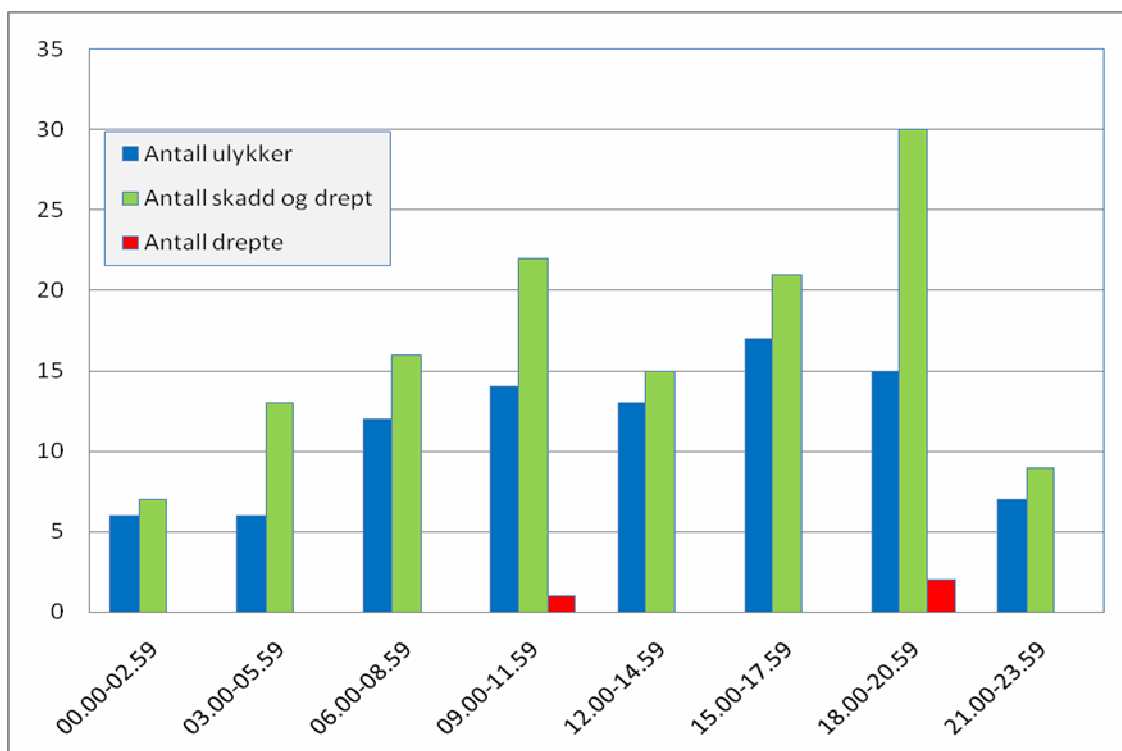
Ulykkene varierer over året, uten noe veldig tydelig mønster. Sommermånedene og desember – januar har noe høyere antall ulykker og antall skadde og drepte enn resten av året. På nasjonalt nivå utpeker sommermånedene juni – august seg som tunge ulykkes måneder på grunn av stor ferietrafikk, gode kjøreforhold og høyt fartsnivå.

Figur 7 viser ulykkenes fordeling over uka.



Figur 7: Personskadeulykkenes fordeling over uka (Sør-Varanger 2000-2008)

Antallet ulykker fordeler seg forholdsvis jevnt over uka. Antall ulykker er lavest lørdag til mandag og noe høyere tirsdag til torsdag. Onsdag, torsdag og fredag har høyt antall skadde og drepte personer.



Figur 8: Personskadeulykkenes fordeling over døgnet (Sør-Varanger 2000-2008)

Figur 8 viser ulykkenes fordeling over døgnet. De fleste ulykkene inntraff på ettermiddagen/ tidlig kveld. Dette er normalt sett i forhold til landsgjennomsnittet.

Antallet skadd og drept pr ulykke er høyest mellom klokka 18.00 og 21.00.

55 av 90 ulykker skjedde i dagslys, 29 i mørke og 6 i skumring. Det er mørketid i Sør-Varanger fra 20. november til 20. januar, og midnattsol fra 20. mai til 20. juli. Det er vanskelig å vurdere om mørket i seg selv har hatt noen innvirkning på ulykkene.

Belysningsforholdene har generelt størst betydning for fotgjengerulykkene – både risikoen for å bli utsatt for en ulykke og trygghetsfølelsen ved å være ute i mørke. Av 7 fotgjengerulykker i Sør-Varanger inntraff 5 i dagslys, 1 i skumring og 1 i mørke.

Det skjedde to dødsulykker i perioden med til sammen tre drepte personer. Begge ulykkene var møteulykker med bil på E6. Den ene ulykken inntraff en torsdag 26. oktober klokken 11.30. Det var snø- og isbelagt veg og dagslys. Den andre ulykken, der to personer omkom, inntraff en fredag 22. september klokka 18.40. Det var tørr bar veg og mørkt. Det framgår ikke av ulykkesdataene vi har fått tilgang til om fartsnivået var høyt, om det foreligger mistanke om rus eller om de forulykkene brukte bilbelte.

2.3 Trafikkarfarlige punkter i kommunen

I vegnettet finnes det mange trafikkarfarlige punkt som ikke framgår av noen ulykkesstatistikk. Dette kan være punkter hvor det skjer mange uhell uten personskaade eller med lav alvorlighetsgrad slik at ulykken ikke rapporteres til politiet. At alvorlighetsgraden er lav kan skyldes tilfeldigheter slik at risikoen for en ulykke med hardt skadde er tilstede.

Det finnes også trafikkarfarlige punkt hvor det ikke skjer ulykker fordi opplevelsen av risiko på stedet er så stor at trafikantene enten unngår å ferdes der, eller forholder seg så forsiktig at ulykker ikke inntreffer.

Ved utarbeidelsen av den kommunale TS-planen i 2007 ba kommunen gjennom annonser i Sør-Varanger avis om innspill til planen. Dette resulterte i innspill fra ca 30 ulike personer/foreninger/skoler og barnehager med nær 90 forslag til tiltak ulike steder i kommunen. Tilsvarende annonsering ble gjort i juni 2009 i forbindelse med revisjon av planen. To ganger stod følgende tekst i Sør-Varanger avis (uke 22 og 23), i tillegg ble skoler og barnehager varslet om annonsen:

Sør-Varanger kommune skal rullere trafikksikkerhetsplanen (TS-planen). Vi inviterer med dette velforeninger, skoler, barnehager og kommunens innbyggere til å komme med innspill til planen. For å få en best mulig plan er vi avhengig av at interessegrupper og hver enkelt innbygger kommer med innspill som vil være med på å bedre trafikksikkerheten i kommunen.

Formålet med en kommunal TS-plan er å koordinere og øke kommunens innsats i trafikksikkerhetsarbeidet. Planen er også er forutsetning for å kunne søke om fylkeskommunal støtte til trafikksikkerhetstiltak.

Også i 2009 kom det inn brev og e-post fra over 30 personer. Så og si alle innspillene gjaldt forslag til fysiske tiltak langs alle typer veger; europa- og riksveger, fylkesveger og kommunale veger.

En del av tiltakene fra 2007 er gjennomført. De som fortsatt står igjen, videreføres i denne planen og legges sammen med de nye innspillene.

Alle innspillene er samlet i vedlegg 1.

3. Aktører i trafikksikkerhetsarbeidet

3.1 Kommunens samarbeidspartnere i trafikksikkerhetsarbeidet

Godt samarbeid er et kriterium for å lykkes i trafikksikkerhetsarbeidet. Dette kapittelet beskriver kort de viktigste samarbeidaktørene i arbeidet med å bedre trafikksikkerheten i Sør-Varanger kommune.

Statens vegvesen

Statens vegvesen Region nord er organisert med to distrikter i Finnmark. Sør-Varanger kommune sogner til Øst-Finnmark distrikt. Distriktskontoret ligger i Vadsø.

Statens vegvesen har ansvaret for å

- planlegge, bygge og vedlikeholde riks- og fylkesvegene.
- gjennomføre verkstedkontroll, ulike former for kjøretøykontroll, kontroll av kjøre- og hviletid og bilbeltekontroll
- gjennomføre førerprøver og kjøreskoletilsyn
- utarbeide retningslinjer og bestemmelser for vegutforming, vegtrafikk, føreropplæring og kjøretøy
- bistå fylkeskommunene og kommunene med faglige råd om trafikksikkerhet

Trygg Trafikk

Trygg Trafikk er en landsomfattende, uavhengig organisasjon for det frivillige trafikksikkerhetsarbeidet, og skal fungere som et bindeledd mellom de frivillige aktørene og de offentlige myndighetene som har ansvar for trafikksikkerheten. Organisasjonen har et særlig ansvar for trafikkopplæring og informasjon.

Trygg Trafikk arbeidsområder omfatter i hovedtrekk

- å gi trafikkfaglig og pedagogisk bistand til barnehager, skoler, lærerhøgskoler og foreldre for å sikre at trafikkopplæringen og trafikkoppdragelsen blir best mulig.
- å spre informasjon om trafikksikkerhet til ulike målgrupper
- å være en aktiv pådriver i trafikksikkerhetsarbeidet overfor beslutningstakere og myndigheter

Fylkessekretæren i Finnmark har kontor i Vadsø.

Politiet

Politiet har særlig ansvar for overvåkning og kontroll av atferden til trafikantene. Følgende kontroller prioriteres:

- kontroll av aggressiv trafikantatferd
- fartskontroll
- kontroll med bruk av verneutstyr (sikkerhetsbelte, hjelm mm.)
- ruskontroll

Politiet arbeider også forebyggende ved besøk til skoler og deltakelse i ulike kampanjer og aksjoner. Både UP og det lokale politidistriktet/lensmannsskontoret er viktige i trafikksikkerhetsarbeidet.

Fylkeskommunen

Finnmark fylkeskommune har etter vegtrafikklovens §40a et ansvar for å tilrå og samordne trafikksikkerhetsarbeidet i fylket. Denne oppgaven løser FFK ved å ha et konsultativt trafikksikkerhetsforum (TS-forum) som et rådgivende organ. Forumets representanter er fra Statens vegvesen (leder og sekretær), Trygg Trafikk, Fylkesmannen i Finnmark, Politiet og Finnmark fylkeskommune.

Finnmark fylkeskommune har også et ansvar for å samordne arealplanleggingen i fylket, og for å utarbeide samferdselsplaner. Kollektivtrafikken, skoleskyss og andre transportløyver hører også under fylkeskommunens ansvarsområde

Forvaltningsreformen 2010

Forvaltningsreformen medfører at fylkeskommunen overtar ansvaret for det vesentligste av øvrig riksvegnett i fylket fra 2010. De overtar dermed også forpliktelsen til å ivareta trafikksikkerheten på dette vegnettet samt på fylkesvegnettet de har fra før. Overføringen innebærer således et økt ansvar for å tilrettelegge for at alle trafikantgrupper tilbys en mest mulig sikker, effektiv og forutsigbar vegtransport. Utstrekningen av vegnettet som skal overføres, innebærer at fylkeskommunen vil måtte innta og ivareta en vesentlig endret rolle i det nasjonale trafikksikkerhetsarbeidet enn den de har i dag.

Fylkeskommunen får ved omklassifiseringen, ved at finansieringen av fylkesveg skjer gjennom rammetilskudd, et betydelig økt ansvar for ivaretagelse og forbedring av trafikksikkerheten knyttet til fylkesvegnettet og for at nasjonale mål innenfor trafikksikkerhet blir nådd.

Veolia Transport Nord AS, Region FFR

Veolia/FFR har ansvar for rutebusstrafikk, rutebåttrafikk og ferger i Finnmark fylke. Veolia/FFR er også ledende innen chartertrafikk både med båt og busser i Nord-Norge. Som transportør av skolebarn har Veolia/FFR ansvar for barnas sikkerhet på skoleveg.

Kirkenes taxisentral

Noen barn hentes og bringes til skolen i taxi. Barna må sikres forskriftsmessig i bilen og sjåføren har et ansvar for å være en god rollemodell. Norges Taxiforbund arbeider med kompetansebygging blant eiere og ansatte i næringen. Dette er spesielt knyttet til sikring av barn i bil og utdeling av fotgjengerrefleks.

Kirkenes trafikksenter

Trafikkskolene har gjennom føreropplæringen en unik rolle i forhold til å gi vordende bilførere viktig kompetanse og gode holdninger.

Felles for alle transportbedriftene/kjøreskolene er at sjåførene tilbringer mange arbeidstimer ute på vegene, og kan være viktige medspillere for å melde fra om farlige forhold.

Lag, foreninger, bedrifter, skoler og barnehager

Engasjement fra lokalbefolkningen er viktig. Gjennom henvendelser fra enkeltpersoner, lag, foreninger, skoler og barnehager får Sør-Varanger kommune nødvendige innspill i TS- arbeidet. Et sted/område kan ha høy ulykkesrisiko selv om det ikke har inntruffet noen ulykke der. Slike steder framkommer ikke på noen ulykkesstatistikk, og det er derfor viktig at kommunen får informasjon om disse stedene på annen måte.

4. Rammer for trafikksikkerhetsarbeidet

4.1 Nasjonal handlingsplan for trafikksikkerhet 2006-2009

Nasjonal handlingsplan for trafikksikkerhet på veg 2006-2009 er en nasjonal plan som er utarbeidet av Vegdirektoratet, Politidirektoratet, Sosial- og helsedirektoratet og Trygg Trafikk. Hensikten med planen er å gi langsiktige føringer eller strategier for det sentrale arbeidet for økt trafikksikkerhet på veg. Planen inneholder en rekke mål og tiltak som de sentrale aktørene skal gjennomføre. Ett kapittel omhandler kommunalt trafikksikkerhetsarbeid. Samordning av de ulike aktørernes arbeid er i seg selv et mål.

Revisjon av nasjonal handlingsplan for trafikksikkerhet starter sommeren 2009.

4.2 Trafikksikkerhetsplan for Finnmark 2006-2009

Finnmark fylkeskommune har et ansvar for å tilrå og samordne trafikksikkerhetsarbeidet i fylket. Det konsultative trafikksikkerhetsforumet i Finnmark har utarbeidet planen. Satsingsområdene i Finnmark er

- Barn (0-14 år)
- Ungdom (15-25)
- Kommunalt trafikksikkerhetsarbeid.

Det blir ikke utarbeidet en egen trafikksikkerhetsplan for Finnmark i perioden 2010-2013. Trafikksikkerhetsatsingen legges inn som en del av samferdselsplanen for samme periode. Satsingsområdene blir de samme som i gjeldende plan.

4.3 Kommuneplanen

Målet for den kommunale innsats innrettet mot barn og ungdom skal i planperioden være:

- Trygge skoleveger og trafikksikre boområder.

I kommuneplanens retningslinjer og mål for arealforvaltningen står det:

- Gangveger langs riksveg skal prioriteres i tilknytning til tettsteder i distriktene.

4.4 Kunnskapsløftet

Den nye læreplanen, Kunnskapsløftet, som ble innført fra skolestart 2006, har tydelige kompetansemål om trafikk for alle trinn:

Mål for opplæringa er at eleven skal kunne:

- Følge trafikkregler for fotgjengere og syklistar (kroppsøving etter 4.trinn)
- Praktisere trygg bruk av sykkel som fremkomstmiddel (kroppsøving etter 7.trinn)
- Gjøre greie for hvordan trafikksikkerhetsutstyr hindrer og minsker skader ved uhell og ulykker (naturfag etter 10. trinn)

4.5 Kommunehelsetjenesteloven

Landets kommuner skal sørge for nødvendig helsetjeneste for alle som bor eller midlertidig oppholder seg i kommunen, og trafikksikkerhet er en viktig del av dette arbeidet:

Kommunehelsetjenesteloven:

- Oversikt over helsetilstanden og foreslå helsefremmende og forebyggende tiltak

Forskrift om miljørettet helsevern og forskrift om miljørettet helsevern i barnehager og skoler:

- Virksomheter skal planlegges, drives og avvikles slik at ulykker og skader forebygges.
- Redusere risikoen for at ulykker skal skje og skadebegrensning dersom ulykke skjer.

4.6 Barnehageplan for Sør-Varanger kommune

Barnehageplanen legger opp til at trafiksikkerhetstiltak spesielt skal beskrives i barnehagenes årsplan.

5. Kommunens virkemidler

5.1 Fysiske tiltak

Kommunen har ansvar for alle fysiske tiltak på det kommunale vegnettet som kan bidra til å bedre trafikksikkerheten. Viktige tiltak er å legge til rette for myke trafikanter på skoleveg og i nærmiljø/boligområder. Dette kan blant annet gjøres gjennom bygging av gang- og sykkelveger og fortau, fastsette riktige fartsgrenser, anlegge fartsdempende tiltak, sikre krysningssteder, sette opp belysning og drifte og vedlikeholde vegnettet på en trafikksikker måte.

Sør-Varanger har ca 480 km tilrettelagte løyper for snøscooter. Utbygging av trafikksikre oppstillingsplasser ved løypestart kan være et godt TS-tiltak. Det samme gjelder god skilting der scooterløyper krysser veger.

Kommunen kan gjennom den kommunale trafikksikkerhetsplanen gi innspill om ønskede tiltak på fylkesveger, riksveger og europaveger. I enkelte tilfeller velger kommunen å bekoste tiltak på veger som ikke er kommunale for å øke trafikksikkerheten til sine innbyggere.

Kommunens areal- og transportplanlegging er et grunnleggende og langsiktig virkemiddel innen trafikksikkerhetsarbeidet. Areal- og transportplaner påvirker både trafikkmengden, reiselengde, vegvalg og valg av transportmiddel.

5.2 Opplæring og informasjon

Grunnlaget for bevisste og varige holdninger legges i barneårene. Mennesker påvirkes og lærer hele livet. Trafikkopplæring må betraktes som en livslang læringsprosess.

Som skole- og barnehageeier er kommunen ansvarlig for at barna i kommunen får god trafikkopplæring. Både foreldre, helsepersonell, barnehage- og skoleansatte må motiveres til å ta ansvar for barn og unges trafikksikkerhet. Skolen har gjennom Kunnskapsløftet fått klare kompetansemål for 4., 7. og 10. trinn (jmf. kapittel 4.4). Trygg Trafikk er en viktig samarbeidspartner i dette arbeidet.

Kommunen bør som arbeidsgiver også arbeide for å øke trafikksikkerhetskompetansen til sine egne ansatte. Mange, for eksempel hjemmehjelpstjenesten, tilbringer arbeidstid på vegen. Kurs i sikker og økonomisk kjøring eller førstehjelpskurs for å redusere omfanget av en eventuell ulykke kan være aktuelt.

5.3 Organisatoriske tiltak

En trafikkulykke oppstår ikke – den forårsakes. Kommunen har krav om HMS-planer innenfor all virksomhet. Trafikksikkerhet bør inngå her. For de fleste "vanlige" arbeidstakere er trafikken det stedet vi utsettes for mest risiko i dagliglivet. Dette bør gjenspeiles i HMS-arbeidet. Studier viser at sikkerhetspåvirkning og – opplæring på arbeidsplassen også påvirker de tilsattes sikkerhetsatferd hjemme og på fritiden, og at skadetallet på disse arenaene går ned.

Kommunenes helsetjeneste skal fremme helse og forbygge sykdom, skade eller lyte, og reguleres i kommunehelsetjenesteloven. Kommunehelsetjenesteloven ble revidert i 2005. En viktig endring er at ulykkesforebyggende arbeid nå inngår som en del av miljørettet helsevern. Trafikksikkerhetsarbeidet i kommunen må dermed sees i sammenheng med kommunens helsearbeid.

Mange av kommunens ansatte reiser i arbeidssammenheng. Hvilke krav eller forventninger stiller kommunen til sikkerheten ved disse reisene? Eksempler kan være valg av transportmiddel, fokus om alltid å bruke bilbelte, holde fartsgrensen og kjøre rusfritt (selv om dette allerede er lovpålagt), krav om kollisjonssikkerhet for biler eller aksept for å utsette en reise dersom vær og føreforhold tilsier det. Kommunen bør utarbeide en reisepolicy som stiller krav til reisemåte, kjøretøy og riktig atferd i trafikken.

Kommunen er kjøper av transporttjenester. Kommunen bør stille krav om sikkerhet ved anbudsrundene og i kontraktene på lik linje med rask, rimelig og miljøvennlig transport.

6. Visjon og mål

6.1 Visjon

Det skal være trygt å ferdes i trafikken i Sør-Varanger, ingen skal bli drept eller varig skadd.

6.2 Mål

Antall skadde og drepte personer i trafikkulykker i Sør-Varanger kommune skal reduseres.

6.3 Strategier

Økt trafiksikkerhet krever samarbeid og kompetanse. Målet skal derfor nås gjennom

- Et aktivt og kompetent trafiksikkerhetsutvalg
- Økt samarbeid med sentrale aktører i trafiksikkerhetsarbeidet
- Økt samarbeid mellom enhetene internt i kommunen

6.4 Oppfølging og evaluering

Trafiksikkerhetsutvalget i kommunen har ansvar for at

- handlingsplanen evalueres hvert år, og at det på bakgrunn av dette utarbeides en ny/oppdatert årlig handlingsplan innen 1. september.
- den kommunale trafiksikkerhetsplanen evalueres ved planperiodens ende, og at det utarbeides en ny/revidert plan for årene 2014-2017.

7. Kommunens satsingsområder

7.1 Barn

For de yngste barna (0-5 år) foregår trafikkopplæringen først og fremst via foreldre og personalet i barnehagen. Barn er i trafikken sammen med voksne til fots, i bil og på sykkel, og er i liten grad selvstendige trafikanter. Barn er heldigvis ikke den mest ulykkesutsatte gruppen, men tiltak er allikevel viktig fordi grunnlaget for handlinger og holdninger legges i barneårene. En viktig målgruppe er foreldrene som rollemodeller for sine barn. De fleste barn som blir skadd eller drept i denne aldersgruppen er passasjer i bil.

De litt eldre barna (6-14 år) opptre etterhvert som selvstendige trafikanter. De fleste skoler tillater sykling til skolen når barna er 10 år hvis skolevegen er trafikksikker. Utfra et helseperspektiv ønsker vi at barna skal gå eller sykle til skolen – fysisk aktivitet er sunt, og skolevegen bør være en god sosial arena. Barn i denne aldersgruppen nås gjennom skolesystemet. Det er også mulig å drive trafikksikkerhetsarbeid i idrettslag, korps og andre foreninger.

7.2 Ungdom

Aldersgruppen 15-24 år er sterkt overrepresentert blant drepte og hardt skadde i trafikken, de fleste som passasjer eller fører av bil eller på moped eller motorsykkel. Ungdom er den aldersgruppen som har absolutt høyest ulykkesrisiko av alle grupper.

En typisk ungdomsulykke i Finnmark er en utforkjøringsulykke som skjer i hjemkommunen eller nabokommunen i forbindelse med helgen. Farten er høy, det er flere i bilen, og mange bruker ikke bilbelte. I en del tilfeller er det promille/rus knyttet til ulykken.

På nasjonalt nivå er det et mål å redusere antall hardt skadde og drepte ungdommer med 25 % innen 2010 og halvere antallet innen 2016. For å nå dette målet er det nødvendig med samlet innsats fra mange aktører og en kombinasjon av ulike tiltak som opplæring, holdnings- og atferdsrettede tiltak og kontrollvirksomhet. Ungdom er en uensartet gruppe. Det er viktig å differensiere kommunikasjonen i forhold til målgruppa og bruke ulike arenaer og metoder.

I Finnmark er snøscooter et populært kjøretøy og antall ulykker med snøscooter har økt. Det største potensialet for reduksjon av snøscooterulykker ligger hos ungdomsgruppen. Det skjer også en del ulykker blant voksne menn. Ulykkene er ofte relatert til fritidskjøring og har oftest en sammenheng med ulovlig kjøring av en eller annen art.

7.3 Voksne som rollemodeller for barn

Trafikksikkerhet for barn og unge er i første rekke de voksnes ansvar. Ansvaret er knyttet til utformingen av et trygt oppvekstmiljø, til beskyttelse av de myke trafikantene og til aktiv bruk av riktig sikkerhetsutstyr. Voksne må ha høy bevissthet om hvor viktige de er som rollemodeller, og at de har ansvar for at det foregår kontinuerlig trafikkopplæring gjennom alle barneårene og ungdomstiden. Viktige rollemodeller i trafikken er foreldre, besteforeldre, eldre søsken, lærere, ledere/trenere innen ulike fritidsaktiviteter, taxi-sjåfører, buss-sjåfører og andre medtrafikanter.

Det er ikke bare ungdom som trykker for hardt på gasspedalen, men de har minst erfaring og gjør oftere feilvurderinger. Og de er "godt" opplært av foreldregenerasjonen. Forskning viser at barns oppfatning av førerrollen er godt befestet allerede ved 10-12-årsalder. Formaningene vi kommer med når poden skal ta førerkortet, preller fort av; de har studert opphavets kjøreatferd fra baksetet i mange år.

7.4 Organisatoriske tiltak i kommunen

Kommunen er en stor organisasjon som kan påvirke og styre trafikksikkerheten på mange måter og gjennom mange kanaler. Trafikksikkerhet bør være en kvalitet ved alle oppgaver kommunen utfører. Organisatoriske tiltak kan gjennomføres på flere plan, både som strukturelle tiltak (organisering av TS-arbeidet, lover og regler, retningslinjer, kravdokumenter mm.), kulturelle tiltak (dvs hvordan vi forholder oss til de strukturelle tiltakene) og gjennom økt kompetanse.

8. Budsjett/økonomi

8.1 Tilskudd til trafikksikkerhetstiltak

Finnmark fylkeskommune deler hvert år ut tilskudd til trafikksikkerhetstiltak. For å søke om og få tildelt midler fra tilskuddordningen, må kommunene ha en godkjent trafikksikkerhetsplan.

Kommunen kan søke om tilskudd til fysiske tiltak langs kommunale veger og fylkesveger. Det er også mulig å søke om tilskudd til ikke-fysiske tiltak som pedagogiske tiltak eller samordnende/organisatoriske tiltak.

Fordelingsnøkkelen for de fysiske tiltakene er som regel 80/20 – kommunen får støtte til 80 % av kostnadene og må regne 20 % egenfinansiering. I spesielle tilfeller kan det gis planleggingstilskudd til fysiske tiltak, men begrenset oppad til 5 % av beregnede byggekostnader. Tilskudd til ikke-fysiske tiltak kan gis med 100 % dekning av de beregnede kostnader, eller inngå som delfinansiering sammen med andre tilskuddsordninger.

Øvre grense for tildeling til den enkelte kommune er kr 500 000,- pr budsjettår.

Søknad om tilskudd til trafikksikkerhetstiltak skal sendes innen 1. oktober hvert år for tildeling året etter.

8.2 Kommunale bevilgninger

Rammen for de kommunale bevilgningene beskrives i kommunens økonomiplan, og de årlige bevilgningene i kommunens budsjetter.

Trafikksikkerhetsutvalget vedtar hvert år en prioritering av fysiske tiltak på kommunale veger, og melder inn dette i arbeidet med økonomiplanen/investeringsbudsjettet.

TS-utvalget får også en sum penger som skal fordeles til tiltak i den kommunale TS-planen – handlingsplanen. Handlingsplanen legges fram for Kommunestyret hver høst. Det søkes om fylkeskommunal støtte til tiltak som er søknadsberettiget, og eventuelt tilskudd går til reduksjon av kommunens andel.

I enkelte tilfeller velger kommunen å bekoste tiltak på europa- eller riksveger for å øke trafikksikkerheten til sine innbyggere. Dette gjelder spesielt belysning av busslommer/ventearealer for skolebarn. Vegeier må godkjenne tiltaket.

9. Handlingsplan for 2010

Basert på alle innkomne innspill (vedlegg 1), satsingsområder og økonomi, vil kommunen foreslå følgende handlingsplan for 2010. Planen er delt inn i fysiske tiltak, opplæring og informasjon og organisatoriske tiltak.

9.1 Fysiske tiltak

Sør-Varanger kommune ønsker å gjennomføre følgende fysiske tiltak, beskrevet i prioritert rekkefølge:

Tiltak/beskrivelse	Vegtype	Ansvar	Kostnad
1. Hesseng sentrum, utbygging av fortau/gangvei i hht reguleringsplan for Hesseng sentrum, parsell videregående skole/Tangenveien.	Kommunal samlevei	SVK	800.000,-. Søkt Fylkeskommunale TS-midler 2010, Kr. 500.000,-.

I tillegg ønsker kommunen at Statens vegvesen prioriterer følgende tiltak:

Tiltak/beskrivelse	Vegtype	Ansvar	Merknad
1. Tilrettelegging for busslommer med belysning ved Tårnet skole.	RV	SVV	

9.2 Opplæring og informasjon

Sør-Varanger kommune ønsker å gjennomføre følgende tiltak innenfor opplæring og informasjon. Tiltakene er ikke i prioritert rekkefølge:

Tiltak	Mål/Hensikt	Ansvar	Samarbeid med	Merknad
Barn 0-5 år				
Sikring av barn i bil – informasjon og veiledning på helsestasjoner	Informere, stimulere og veilede foreldre	SVK	SVV TT Politiet	Tiltak i FP
Dele ut refleksbamsen til alle nyfødte i kommunen	Tidlig fokus på TS	SVV + SVK		Tiltak i FP
Alderstilpasset opplæringsmaterieell fra TT til barnehagene	Trafikksikker atferd må læres	SVK + TT		Tiltak i NP
Kurs for barnehagepersonale fra TT	Økt kompetanse og motivasjon	SVK + TT		Tiltak i NP
Trafikksikkerhet i barnehagenes internkontrollsystem		SVK	TT	Tiltak i NP. TT har sjekklister.
Barn 6-14 år				
Trafikksikkerhet ved skolestart, 6-åringene: -informasjon foreldre -refleksvest -skolesekk	Fokus på de små og nye trafikantene	SVV TT SVK		Tiltak i FP
Aktiv TS-opplæring ihht læreplanen. Regler for gående, syklende og bruk av sikkerhetsutstyr	Oppfølging av kunnskapsløftet	SVK	TT	Tiltak i NP
FFR-aksjonen. Opplæring for 6-åringer	Lære barna sikkerhet på/ved skolebussen	FFR	TT SVV SVK	Tiltak i FP
Delta i samarbeidsprosjektet "Aktive skolebarn" www.aktiveskolebarn.no	Stimulere flere til å gå/sykle til skolen	SVK	"Aktive skolebarn"	Tiltak i NP
Den store refleksjakten. Konkurransen mellom skoler/klasser om å finne flest mulig reflekser hjemme.	Finne fram og bruke refleksene	SVK + TT		Tiltak gjennomført i andre kommuner
Legge til rette for følgevennordninger	La flere barn gå sikkert til skolen	SVK	SVV + TT?	Følgevennen bør være en voksen
Alderstilpasset opplæringsmaterieell fra TT til skolene	Trafikksikker atferd må læres og fokuseres på	SVK + TT		Tiltak i NP
Kurs for lærere/skolepersonell fra TT	Økt kompetanse og motivasjon	SVK + TT		Tiltak i NP
Trafikksikkerhet i skolenes internkontrollsystem		SVK	TT	Tiltak i NP. TT har sjekklister.
Ungdom 15-24 år				
"Sei i fra"-kampanjen	Gi ungdommene mot til å si i fra hvis det kjøres stygt	SVV + SVK		Tiltak i NP
"Scooter for livet"	Øke ungdommens bevissthet rundt risikoen ved snøscooterkjøring	SVV + SVK		Tiltak i NP
Sikker russefeiring	Hindre ulykker i russetiden	SVV, politi, TT, SVK	Russestyrene	Tiltak i NP. Generelt om sikkerhet, ikke bare TS
Trafikalt grunnkurs som	Økt kompetanse	SVK	HINT (Høgskolen)	Tiltak i NP

programfag i ungdomsskolen	blant flere ungdommer		i Nord-Trøndelag)	
Den trygge mopedføreren	Bli kvitt ukultur blant unge mopedførere	Finnmark fotballkrets	SVK, SVV, politiet	Tiltak i FP
Trafikksikkerhet i skolens internkontrollsystem		SVK	TT	Tiltak i FP og NP. TT har sjekklister

Forkortelser: TS = trafikksikkerhet, SVK = Sør-Varanger kommune, SVV= Statens vegvesen, TT= Trygg Trafikk, FFR = Veolia Transport Nord AS, Region FFR, FP = Trafikksikkerhetsplan for Finnmark, NP=Nasjonal Handlingsplan for trafikksikkerhet

9.3 Organisatoriske tiltak

Sør-Varanger kommune ønsker å gjennomføre følgende organisatoriske tiltak. Tiltakene er ikke i prioritert rekkefølge:

Tiltak	Mål/Hensikt	Ansvar	Samarbeid med	Merknad
Plassere ansvar og rutiner for oppfølging og evaluering av den kommunale TS-planen	Sørge for godt TS-arbeid i kommunen	TS-utvalget + SVK		
La den kommunale TS-planen bli en del av kommunedelplanen	Sørge for god forankring i kommunen	SVK		
Trafikksikkerhet inn i kommunens internkontrollsystem/HMS-system	Redusere risikoen i trafikken for alle tilsatte i kommunen	SVK		Tiltak i NP
Utarbeide trafikksikkerhetspolicy for tjenestereiser	Redusere risikoen i trafikken for alle tilsatte i kommunen	SVK		Tiltak i NP Erfaringer fra andre kommuner, etater eller bedrifter?
Utarbeide krav til sikkerhet ved kjøp av transporttjenester	Gi alle som benytter kommunens tjenester best mulig sikkerhet	SVK	Finnmark fylkeskommune?	Tiltak i NP
Kurs for alle tilsatte i kommune i skadestedsopptreden	Redusere konsekvenser når ulykken er ute	SVK	Røde kors, Norsk folkehjelp, sykehuset e.l.?	Tiltak i NP
Kurs for aktuelle grupper i sikker og økonomisk kjøring	Redusere risikoen for ulykker blant de som kjører mye i kommunens tjeneste	SVK		Kan også gi økonomisk gevinst ved mindre utslipp og redusert forsikringspremie
Kurs for spesielle faggrupper i kommunen, som personell i skole og barnehage, arealplanleggere, ingeniører, DV-personell, TS-utvalget	Øke kompetansen innen trafikksikkerhet. Utnytte potensialet til alle faggrupper slik at de bidrar der de kan.	SVK	TT, SVV, aktuelle utdanningsinstitusjoner	
Vurdere å innføre kommunal trafikksikkerhetspris	Sette fokus på TS. Gi heder og omtale til ildsjeler som arbeider for økt TS	SVK		

Forkortelser: SVK = Sør-Varanger kommune, TS= Trafikksikkerhet, NP= Nasjonal Handlingsplan for Trafikksikkerhet på veg, FP = Trafikksikkerhetsplan for Finnmark

Det er fattet følgende vedtak i Kommunestyret 18.11.2009 i sak 070/09:

Kommunestyrets vedtak:

9.1 Fysiske tiltak:

Tiltak/beskrivelse:

2. Lyspunkter der barn venter på buss for å sikre barns skolevei
3. Innfri søknader som er fornuftig og dom ikke er kostnadskrevende f.eks spill, krattrydding, skilt
4. Rydde opp i parkeringsproblematikken rundt Eldresenteret.
5. Sikre skoleveien fra Prestøya til Kirkenes skole.
6. Sikre skoleveien fra RV 885 langs Sundelinveien til Sandnes skole

Organisatoriske tiltak:

TS utvalget ber om at holdningsskapende arbeid internt blant kommunens ansatte gjennomføres (reisepolicy).

TS utvalget ønsker at det igangsettes holdningsskapende arbeid blant foreldre til barn i barnehage og skole i samarbeid med FAU.

TS utvalget er oppmerksom på de utilfredsstillende forholdene for elever ved av- og påstigning ved Bjørnevatn skole. Vi vil se videre på denne saken i 2010 i samarbeid med Statens Vegvesen.

Rambøll Norge AS
Torgeir Vraas plass 4
Pb 2394 Strømsø
N-3003 DRAMMEN
www.ramboll.no

