



Hammerfest kommune  
Hámmerfeastta suohkan

# Trafikksikkerhetsplan

2020 - 2023



## Ts-plan 2020 - 2023

Innhold	
1	Forord
2	Handlingsplan for Hammerfest 2014 - 2017
	Sammendrag
	Pedagogiske tiltak
	Fysiske planlagte tiltak
3	Innledning
	3.1 Historikk
	3.2 Organisering av kommunens trafikksikkerhetsarbeid
	3.3 Samarbeidspartnere
4	Nasjonale og regionale føringer for trafikksikkerhetsarbeidet
4.1	Meld. St. 40 (2015-2016) Trafikksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering
4.2	Nasjonal transportplan
	7.2.1 Barnas transportplan
4.3	Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018 – 2021
4.4	Folkehelse og trafikksikkerhet - Regional folkehelseplan
4.5	Regional transportplan / fylkets trafikksikkerhetsplan
4.6	Trafikksikker Kommune
	Trafikksikkerhet 0 – 6 år
	Trafikksikkerhet i barnehage generelt
	Trafikksikkerhet i skole generelt
5	Ulykkesituasjonen / -utviklingen i Hammerfest kommune
5.1	Trafikale utfordringer i Hammerfest og tidligere Kvalsund
5.2	Analyse av ulykkene
6	Mål og strategi for trafikksikkerhetsarbeidet i Hammerfest kommune
6.1	Målsettinger
6.2	Strategier
7	Kommunale tiltak
7.1	Risiko adferd 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,
	7.3.2 Motorsykel og moped
7.4	Kjøretøyteknologi
7.5	Systematisk trafikksikkerhetsarbeid i offentlig og privat sektor
	7.6 Fysiske trafikksikkerhetstiltak
8	Økonomi
	Handlingsplan 2020 – 2023, fysiske -og organisatoriske tiltak
9	Evaluering / Rullering

## 1. Forord

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

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

Trafiksikkerhetsplanen 2020 – 2023, vil danne grunnlaget for videreføring av trafiksikkerhetsarbeidet i Hammerfest kommune.

Fysiske tiltak for Hammerfest kommune, i perioden 2014 – 2017:

### **HANDLINGSPLAN FOR HAMMERFEST 2014-2017**

Utredning/ bygging av div fortau, sykkel & gangstier – Barnetråkk – *Utføres årlige.*

1. Fortau / Gangvei Dalvegen – Fjordtun skole 420 m- Prosjektering og bygging. – **Utført.**
2. Gangvei Felt 6 fra topp til Hvalrossveien. 120 m – Vansker i forhold til snørydding og snødeponi. **Tatt ut.**
3. Gangvei Freidigveien – Baksalen skole 220 m - Det meste er utført. *Noe gjenstående p.g.a. bygging av nye baksalen skole. Mangler ca. 80 m.*
4. Oppgradering av fortau fra Idrettsveien – Blinken 700m – **Utført.**
5. Gang- og sykkelvei Prærien – Forsøl 5 km Forprosjekt/ prosjektering – *Ikke vedtatt noe reguleringsplan enda, tatt ut.*
6. Brenneriveien: Prosjektere og bygge fortau på nedsiden og oppstramming av kryss mot Finnmarksveien – **ikke utført, tatt ut.**
7. T-kryss Sykehusveien. Prosjektering og opprustning av Forsølveien fra Fuglenesveien til Gnistveien – **Tas ut. For stor kostnad til å ta med i TS- plan.**
8. Forbedring av belysning ved fotgjengerfelt kommunale gater – *Pågående, noe tas hvert år.*
9. Forbedring av belysning ved fotgjengerfelt – Rv og Fv. – **Utført langs Finnmarksveien – Fylkesvei.**
10. Tiltak for å forbedre sikkerheta ved Mylingen barnehage – **Noe tatt ut, noe utført**
11. Ny veibelysning langs Nedre Rairo – **Utført.**

Trafiksikkerhetsarbeid for alle trafikantgrupper er viktige folkehelseiltak. Trafiksikkerhetsplanen har fokus på helseperspektivet som er et satsingsområde for kommunen.

Utfordringen for det kommunale trafikksikkerhetsarbeidet er å få satt temaet på den politiske dagsorden. De største utfordringene er langt på vei å få finansiert de fysiske tiltakene og-/eller ha for store ambisjoner, som er økonomisk krevende å få finansiert.

Det er viktig å sikre at trafikksikkerhetsplanen blir fulgt opp og tiltakene gjennomført.

## 2. Sammendrag

### Pedagogiske tiltak:

Holdningsskapende tiltak 10. klasse	Trafikkurs for lærere
Sykkelkampanje	Trafikksikkerhetsopplæring i barnehagene
Reflekskampanje – <i>Utføres hvert år</i>	

### Fysiske planlagte tiltak:

#### Hammerfest kommune og Statens vegvesen/Troms og Finnmark fylkeskommune

Det foreligger store og viktige planer for omlegging av trafikkmønstret i Hammerfest, som vil ha betydning for trafikksikkerheta og hvordan vi vil planlegger tiltak i fremtiden med tunneller, bomring og «By-pakken».

#### Busstopp og parkeringsplass – Mellomvannet

I forbindelse med etablering av barnehage ved Mellomvannet har Hammerfest kommune, fått krav fra Husbanken, om å etablere ny gang- og sykkelvegløsning mot fylkesvegen, samt etablere busstopp ved et nytt overgangssted. Det må derfor vurderes å flytte busstoppet ovenfor innkjøringen til felt 6 lenger ned mot Mellomvannet. Statens vegvesen har tatt dette opp med fylkeskommunen, som ikke har noe imot dette, (dette er nå utført). Planen inkluderer også en ny parkeringsplass i området ned mot Melkøyveien, og det er søkt om tillatelse fra SVV på grunn av nærhet til vei mm. Hammerfest kommunen har bygd bru over elva og sendt anmodning om skiltvedtak i forhold til fotgjengerovergang, men fikk avslag, med opplysninger om heller intensivbelyse tenkte overgang, som vi har igangsatt.

#### Sentrumsplanen

Arbeidet med ny sentrumsplan pågår. Noen av de sentrale utfordringene er knyttet til «Wæraas-tomta», kryssløsningen ved Storelva, med planene for tunnel og rundkjøring ved Elvetun, samt vegløsning videre mot Fuglenes. Det pågår arbeid med et planforslaget, som innebærer bla. venstresvingefelt på rv. 94 ved Skolebakken, mulig parkeringshus i Strandgata mm. I tillegg ses det på utfylling i området Jernbanetrasken / Dungan, med tilhørende vegsystem. En avkjørsel ut mot fv.94 må vurderes mot vegnormalene. Et annet tiltak er Dampskips-kaia, som planlegges bygd ut, og der man i forbindelse med «Ren havn» skal ta opp masser fra havbunnen. Området ved ds-kai er også sentralt som kollektivknutepunkt. Planen har vært til 1. gangs behandling og har vært lagt ut på høring. Det påregnes sluttbehandling av planen i november/desember 2018.

## **Opprusting av Sjøgata**

Prosjekteringen er ferdigstilt og det har vært gjennomført tilbudskonkurranse på arbeidet. Arbeidet er utsatt til sommeren 2019. I forbindelse med arbeidet vil det bli vurdert om biltrafikk over Rådhusplassen, skal opphøre, (dette er ennå ikke avklart).

## **Forkjøringsveg – nye retningslinjer**

Med bakgrunn i nye retningslinjer for forkjøringsveg på fylkes- og riksveg planlegger Statens vegvesen å få innført forkjøringsvei på riks- og fylkesveiene i fylket. Forslag om innføring av forkjøringsvei i Hammerfest, har vært på høring i kommunen. Etter innspill fra kommunen vil det nå bli gjort en analyse av en del av kryssene langs riksveien.

## **Nytt sykehus i Hammerfest**

Konseptfaserapport for «Nye Hammerfest sykehus» er ferdigstilt, og har nå vært behandlet i styret i Finnmarkssykehuset og styret i Helse Nord. I konseptfaserapporten er det forutsatt en plassering av byggene som gjør at veilinjen må forskyves en del mot nordøst i forhold til det som er lagt til grunn i gjeldende reguleringsplanen for området. Prosjektet er nå over i en forprosjektfase hvor også arbeidet med ny reguleringsplan for sykehusomta med omegn pågår.

Bygging av den nye veien har vært forutsatt finansiert gjennom «Bypakke Hammerfest». I forbindelse med nytt kostnadsanslag for «bypakken» foreslo Statens vegvesen gang- og sykkelveien som er lagt inn i reguleringsplanen flyttes til sørvestsiden av veien, dvs. mot sykehusomta. Reguleringsplanen for sykehusomta må derfor inkludere veien helt frem til krysset med Finnmarksveien (fv 94). Oppstart på bygging av «Bypakke Hammerfest» er forskjøvet i tid, og ser nå ut til ikke å få en oppstart før i 2024. Dette betyr at det må ses på en finansiering utenom bypakken i mellomtiden.

Krysset ved Isbjørnhallen, skal ha eget svingfelt inn fra Fuglenesbukta til Kransvikveien.

## **Reguleringsplan Forsøl østre.**

Det er utarbeidet en ny reguleringsplan for Forsøl østre, dvs. fra Fv.391 til Kirkegårdsbukt. Planen har vært ute på høring. Planområdet inkluderer også kulvertløsning for fylkesvegen inn til Forsøl. For den utfordrende krappe svingen før bebyggelsen i Forsøl foreligger det godkjent fravik hos Statens vegvesen. Det foregår en dialog med Kystverket om deponi for forurensete masser innenfor planområdet.

Det planlegges å legge planen frem for vedtak i kommunestyret 19. juni 2019.

Det er aktuelt å bygge gang- og sykkelvei / fortau langs fylkesveien videre mot skolen.

## **Gang og sykkelvei mellom Prærien og Forsøl, 6,5 km**

Reguleringsplan for gang- og sykkelvei til Forsøl ble vedtatt 9. februar 2017. På samme måte som Strømsnesplanen er denne påklagd av reindrifta. Klagesaken er behandlet av kommunestyret som opprettholdt vedtaket. Saken er oversendt fylkesmannen for endelig avgjørelse. Hammerfest kommune, tenker å få et møte med fylkesmannen om denne saken.

Opprinnelig var gang- og sykkelveien tenkt lagt oppå traseen til ENIs strømkabel, men dette kunne ikke gjennomføres på hele strekningen på grunn av kabelgatens plassering. HK vil vurdere mulighetene til å ta ut masser i svingen der vegen legges om. Erfaringene fra tidligere masseuttak på fv. 391, må legges til grunn for

nye avtaler. Hammerfest kommune må kartlegge behovet for masseuttak før det blir aktuelt å hente masser her. Kvalsund Maskin & Transport er interessert i ha et masseuttak på dette stedet. De kan gjøre en henvendelse til Statens vegvesen om dette.

Det er pr. i dag ingen midler til bygging av gang- og sykkelvei. Det kan være aktuelt å søke om midler til tiltaket gjennom Statens vegvesens tilskuddsordning. Det må foreligge godkjent reguleringsplan og vedtak i kommunen om egenandel før søknad sendes.

### **Fv.114 Kjerringholmen – Hønseby**

Veien mellom Kjerringholmen og Hønseby har vært i dårlig forfatning, og det er gjort en god del asfaltarbeider. Fortsatt er det en strekning som er i veldig dårlig forfatning. Det foreligger ikke nye midler til fortsatt utbedring videre inn til Hønseby, på inneværende budsjett.

### **Kommuneplanens arealdel**

Det har vært diskutert hva som er nødvendig å gjøre med arealet som Statens vegvesen disponerer vis a vis caravanplassen på Skaidi. Området må også vurderes i forbindelse med arealdelen.

### **Stallogargotunnelen.**

Tunnelen skal oppgraderes. Planlegging pågår og arbeidet starter opp i 2020.

### **Kvalsundbrua.**

Det er bevilget 20 mill. kr. ekstra til opprusting av Kvalsundbrua. Arbeidet vil bli lyst ut med det første. Det ligger videre inne en større bevilgning i 2021.

### **Grøtnes – Saragammen.**

Planen inkluderer tunnel fra Mollstrand til Akkarfjord og gang og sykkelveg fra Mollstrand til Saragammen. Planen ble vedtatt i Hammerfest kommunestyret 14. desember 2017.

### **Grøtnes – Saragammen.**

Planen inkluderer tunnel fra Mollstrand til Akkarfjord og gang- og sykkelveg fra Mollstrand til Saragammen. Gang- og sykkelvegen fra Mollstrand til Akkarfjord er alternativ vegtrase for Rv. 94 ved hendelse i tunnelen, og vil derfor være eid av Statens vegvesen.

### **RV.94 – strekningen Strømsnes til Jansvannet.**

Det arbeides med finansiering av strekningen. I forbindelse med dette arbeidet foretas det i disse dager nytt kostnadsanslag.

### **Uteromsplan.**

Hammerfest kommune og Statens vegvesen, har sett på ulike tiltak for forskjønnning langs kommunale-, fylkes- og riksveg. I fjor ble det utarbeidet og gjennomført tiltak. Oppfølgingsmøte for tiltak i 2017 er gjennomført, og det er enighet om videre samarbeid framover.

## **Fartsgrense – Hammerfest kommune**

Det er et mål å ha et fartsgrensesystem som er enkelt og forståelig. Spesielt er det viktig at trafikantene kjenner grunnen til at den enkelte fartsgrensen er valgt og forstår logikken i systemet. Til grunn for fartsgrensesystemet ligger den generelle fartsgrensen som i følge vegtrafikkloven § 6 er 50 km/t i tettbygd strøk og 80 km/t på landeveg. Utover dette kan det i tettbygd strøk settes lavere fartsgrenser i de tilfellene kriteriene for dette er oppfylt. Fartsgrensen i sentrum av Hammerfest er satt til 40 km/t, fra Storelvbrua til Akkarfjordveien.

Fv. 391, er en hovedveg med middels stor aktivitet av gående og syklende og det er anlagt både fortau og gang- og sykkelveg på strekningen. Med bakgrunn i dagens fartsgrensekriterier er derfor fartsgrense 50 km/t å anse som «rett» fart på strekningen.

Statens vegvesen jobber med en revidering av fartsgrensekriteriene og disse ventes ferdigbehandlet i løpet av kort tid.

## **3. Innledning**

### *3.1 Historikk*

Denne planen er nr. 4, i rekken av trafikksikkerhetsplaner for Hammerfest 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 Hammerfest kommunes, trafikksikkerhetsplaner har samordning med overordnede planer, spesielt Finnmark og Troms 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» 2018-20

### 3.2 Organisering av trafikksikkerhetsarbeidet i Hammerfest kommune

Trafikksikkerhetsarbeidet i Hammerfest kommune, er forankret hos rådmann, og ansvaret for prosessen med å utarbeide en ny trafikksikkerhetsplan for perioden 2018 – 2029 er tillagt kommuneledelsen. Tradisjonelt har dette ansvaret vært lagt til teknisk avdeling, men kommunen ser det som viktig å forankre arbeidet hos rådmann, for å synliggjøre at alle kommunens sektorer må ta sin naturlige del av ansvaret. Det er av avgjørende betydning for arbeidet at den enkelte sektorleder sørger for at egne tiltak i planen blir gjennomført.

Parallelt med utarbeidelsen av kommunenes plan for neste periode (2020-2023) er også en ny Nasjonal tiltaksplan, for trafikksikkerhetsarbeid på vei samt Finnmark og Troms fylkes trafikksikkerhetsplan ferdigstilt. 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 bidragsytere og samarbeidspartnere i trafikksikkerhetsarbeidet i Hammerfest sin TS-plan er følgende:

- Oppvekst og kultur; rektorer og styreere, og barnas representant.
- Pensjonistforeningene.
- Trygg Trafikk.
- Statens vegvesen/Troms og Finnmark fylkeskommune.
- Politiet i Hammerfest.

## 3 Nasjonale og regionale føringer i trafikksikkerhetsarbeidet

### 4.1 Meld. S.T 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.

Det vises til at mange av de enkle og mest effektive trafikksikkerhetstiltakene 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 trafikksikkerhetsarbeidet, og bidra til bedre overordnet forankring og økt samordning av den framtidige innsatsen.

I stortingsmeldingen presenterer regjeringen seks satsningsområder:

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

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



## 4.2 Nasjonal transportplan

### Meld. St.t 33 (2016-2017) Nasjonal transportplan 2018-2029

Nasjonale mål og hovedområder for innsats.

Regjeringen viderefører i Meld. St. 33 (2016-2017) Nasjonal transportplan 201-2029 nullvisjonen og legger opp til et nytt ambisiøst etappemål om maksimalt 350 drepte og hardt skadde i 2030, 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

Nasjonal transportplan 2018-2029 inneholder for første gang et eget kapittel om Barnas transportplan. Regjeringen vil:

- Legge til rette for at åtte av ti barn og unge skal velge å gå eller sykle til skolen
- Styrke trafikksikkerheten for barn og unge
- Legge vekt på barn og unges behov i planleggingen og utviklingen av transportsystemet
- At det skal legges vekt på hensynet til barn og unge i lokal og regional planlegging
- Følge opp transportetatene og Avinor når det gjelder hensynet til barn og unge i utviklingen av transportinfrastrukturen
- Styrke kompetansen om trafikksikkerhet i barnehage og skole

I planen presiseres det at barn og unge er dagens og framtidens trafikanter, og dette må det tas hensyn til også i overordnede planer.

## 4.3 Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018 – 2021

*Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018-2021*, 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 *Meld. St. 33 (2016-2017) Nasjonal transportplan 2018-2029 (NTP)* og *Meld. St. 40 (2015-2016) Trafikksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering*. 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 trafikksikkerhetsarbeidet og de syv storbykommunenes trafikksikkerhetsplaner.

Formålet med tiltaksplanen er å presentere et omforent og bredt spekter av faglig forankrede tiltak, i tillegg til å styrke samarbeidet mellom de sentrale trafikksikkerhetsaktørene. Tiltakene i tiltaksplanen skal sikre at vi har stø kurs mot etappemålet i NTP om maksimalt 350 drepte og hardt skadde i 2030, hvilket innebærer en reduksjon på om lag 60 prosent sammenliknet med gjennomsnittet for perioden 2012-2015.

## 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 trafikksikkerhetsarbeidet spesielt i sitt folkehelsearbeid

*Troms og Finnmark fylkeskommune, Handlingsplan folkehelsearbeid 2016 - 2018*

Infrastruktur kap. 4

Trafikksikkerhet prioriteres høyt, og det jobbes aktivt med opprettelse av droppsoner ved skoler for å sikre trygge skoleveier. Det tilrettelegges for mer bruk av sykkel/gangvei gjennom utbygging av gang- og sykkelveg med

gode fasiliteter, og det gjennomføres ulike informasjons- og kampanjeaktiviteter for å stimulere til økt sykkelbruk. Dette gjøres i samarbeid med kommuner, skoler, barnehager og andre aktører

*4.5 Regional transportplan /Troms og Finnmark fylkes trafikksikkerhetsplan 2016-2019*

**Fokus på barn og unge**

Hovedstrategiene for fylkeskommunen, er å videreføre fokuset på barn, ungdom og kommunalt trafikksikkerhetsarbeid. Det er relevant å prioritere tiltak rettet mot utforkjøringsulykker, økt trafikksikkerhet i byer og ha økt fokus på trafikksikkerhetsinspeksjoner og strakstiltak.

*4.6 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 helhetstenkingen er det utarbeidet kriterier og sjekklister skal være et verktøy for å kvalitetssikre kommunens trafikksikkerhetsarbeid. Hammerfest kommune har satt seg som mål å oppfylle alle kriteriene og gjennom en fylkeskommunal godkjenningsordning få beholde tittelen «Trafikksikker kommune».

**Trafikksikkerhet 0-6 år.  
Helsestasjonen.**

*Formål:*

- ✓ Sikre god og rett informasjon til foreldrene vedrørende trafikksikkerhet.
- ✓ Forebygge ulykker og skader hos barn 0-6 år i Hammerfest kommune.

*Trafikksikkerhet i barnehagen generelt.*

- ✓ Trafikkopplæring integreres som en del av barnehagens omsorgs- og opplæringsarbeid.
- ✓ Ansatte kjenner rutiner for håndtering av uforutsette faresituasjoner- og hendelser på turer. Barnehagen har utarbeidet rutiner for å ivareta sikkerheten på turer til fots, med bil eller buss.
- ✓ Det stilles krav til busselskap og drosjer om belter og trafikksikker atferd ved kjøp av transporttjenester.

*Trafikksikkerhet i skole generelt*

- ✓ Skolen har integrert trafikkopplæring i lokal læreplan/årsplan i tråd med Kunnskapsløftets kompetansemål.

✓Skolen har en plan for å ivareta elevenes sikkerhet til og fra skolen, enten de går, sykler eller blir kjørt.

✓Skolen har utarbeidet rutiner for å ivareta sikkerheten på turer til fots, på sykkel, i bil/buss eller med kollektivtransport i skolens regi.

✓Skolen har gode rutiner for at planene blir fulgt av de ansatte og har en trafikkansvarlig lærer.

✓Skolen legger til rette for at det blir gjennomført god trafikkopplæring (for eksempel ved innkjøp av materiell eller kursing av ansatte).

✓Skolens læreplan for trafikk er årlig et tema på foreldremøte høst.

✓Foreldre blir involvert i skolens trafiksikkerhetsarbeid for eksempel gjennom Foreldrenes arbeidsutvalg (FAU).

## 5. Ulykkesituasjonen / -utviklingen i HAMMERFEST kommune

Ulykker og skader i trafikken påfører selvsagt menneskene som rammes store lidelser. De er også svært kostbare for samfunnet. Ulykkeskostnadene beregnet til ca. 24,2 mrd. kr. Helse- og omsorgstjenestene i kommunen 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 enulykker på sykkel. Fallulykker med fotgjengere regnes ikke som trafikkulykker, og inngår derfor ikke i statistikken.

En kartlegging viser at 2184 syklister fikk behandling bare på Oslo skadelegevakt i 2014, hvorav de aller fleste skjedde i trafikken. Samme år var det offisielle antallet sykkelulykker for hele landet «kun» 555. En tilsvarende kartlegging viser at over 6000 fotgjengere ble behandlet for skader i 2016. Svært mange av skadene skjedde på glatt føre om vinteren og kunne derfor sannsynligvis vært forebygget gjennom bedre vedlikehold på veiene våre, særlig snømåking og strøing.

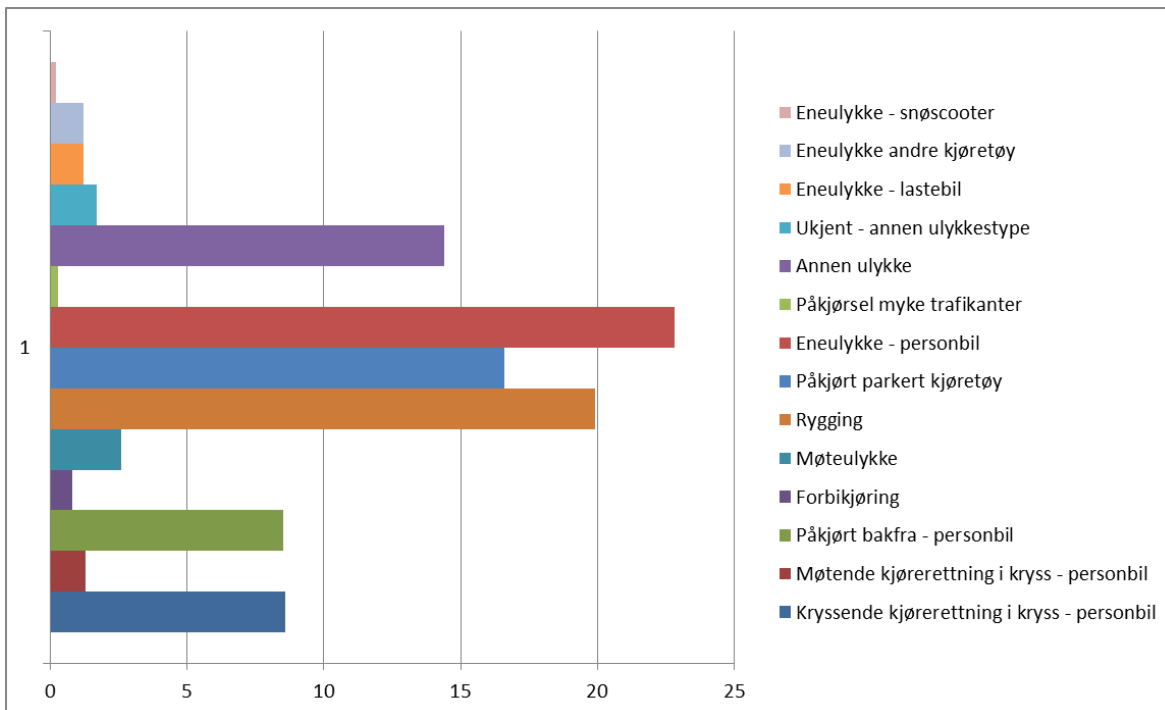
### Hammerfest kommune

År	Lettere skadet Hammerfest	Alvorligere skadet	Død
<b>2018</b> *30.06	7	0	0
<b>2017</b>	7	1	0
<b>2016</b>	3	1	0
<b>2015</b>	7	0	0
<b>2014</b>	2	0	0
<b>2013</b>	7	0	0
<b>2012</b>	10	1	0
<b>2011</b>	19	1	0
<b>2010</b>	15	2	1
<b>2009</b>	9	1	0
<b>SUM</b>	<b>86 stk.</b>	<b>10 stk.</b>	<b>1 stk.</b>

## Tidligere Kvalsund kommune

År	Lettere skadet Kvalsund	Alvorligere skadet	Død
<b>2018</b> *30.06	1	3	0
<b>2017</b>	3	1	1
<b>2016</b>	3	0	0
<b>2015</b>	6	1	0
<b>2014</b>	5	1	0
<b>2013</b>	15	1	1
<b>2012</b>	2	0	0
<b>2011</b>	25	4	1
<b>2010</b>	6	6	0
<b>2009</b>	10	0	0
<b>SUM</b>	<b>66 stk.</b>	<b>14 stk.</b>	<b>3 stk.</b>

## Trafikkskadestatistikk og materielle skader



## Analyse av ulykkene

I løpet av denne ti årsperioden er det i snitt 8 - 9 ulykker per år i Hammerfest kommune. Av dette var 1 drept og 10 moderat eller alvorlig skadde, mens 86 mennesker lettere eller mindre skadd. I Kvalsund kommune, er det om lag 6 - 7 ulykker per år, av dette er det 14 moderate til alvorlige skadde, mens 66 er lettere skadde. Av dette er 3 omkommet, på de siste 10 årene.

Tallene på trafikkskadde er høye, og det må være kommunens klare mål å redusere antall ulykker i de kommende årene.

Analysene av ulykkene for perioden 2011 – 2017 viser også andre interessante «funn»: Bilførere og – passasjerer i personbil utgjør ca. 75 % av alle drepte og skadde i perioden, mens de «myke» trafikantene (inkl. ATV, scooter og moped) utgjør ca. 10 %.

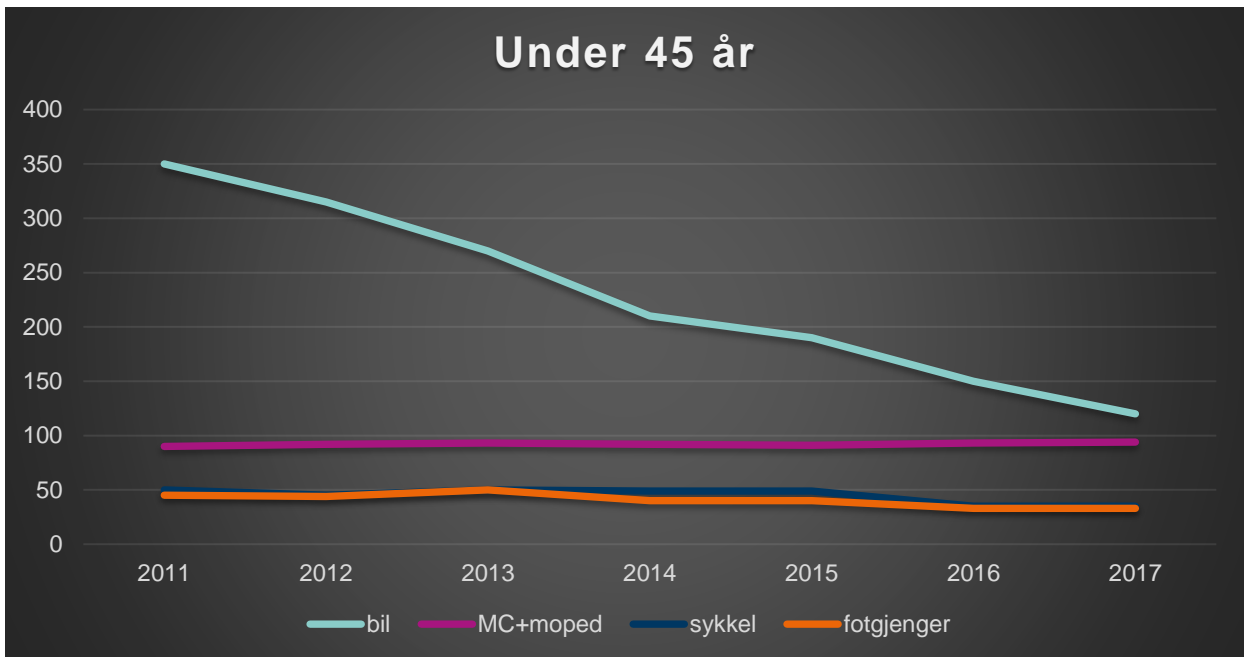
Perioden 2013, observerer vi et markant skille der de under 45 år, ikke er like mye involvert i trafikkulykker, som de over 45. Dette viser seg å være en trend der de over 45 år, er nå mere involvert i trafikkulykker, enn de under (se tabell 1 og 2, under). Dette skyldes trolig bedre føreropplæring for de unge, holdningsendringer, mindre alkohol/rus, håndterer «duppeditter» bedre enn de eldre, bedre sikkerhetskultur, med mer. De eldre føler seg yngre, blir eldre, god økonomi, har bedre biler, «unge» eldre stresser mer, MC-trend blant de over 45 år og ikke avstrekende bøter.

Her i Troms og Finnmark, har vi et større antall scooter ulykker og ATV-ulykker enn landsgjennomsnittet. ATV, viser seg på grunn av akselavstanden å ha lettere for å få sleng og velte på veier med nedkjørte hjulspor i veibanen, men også i terreng er det ATV ulykker.

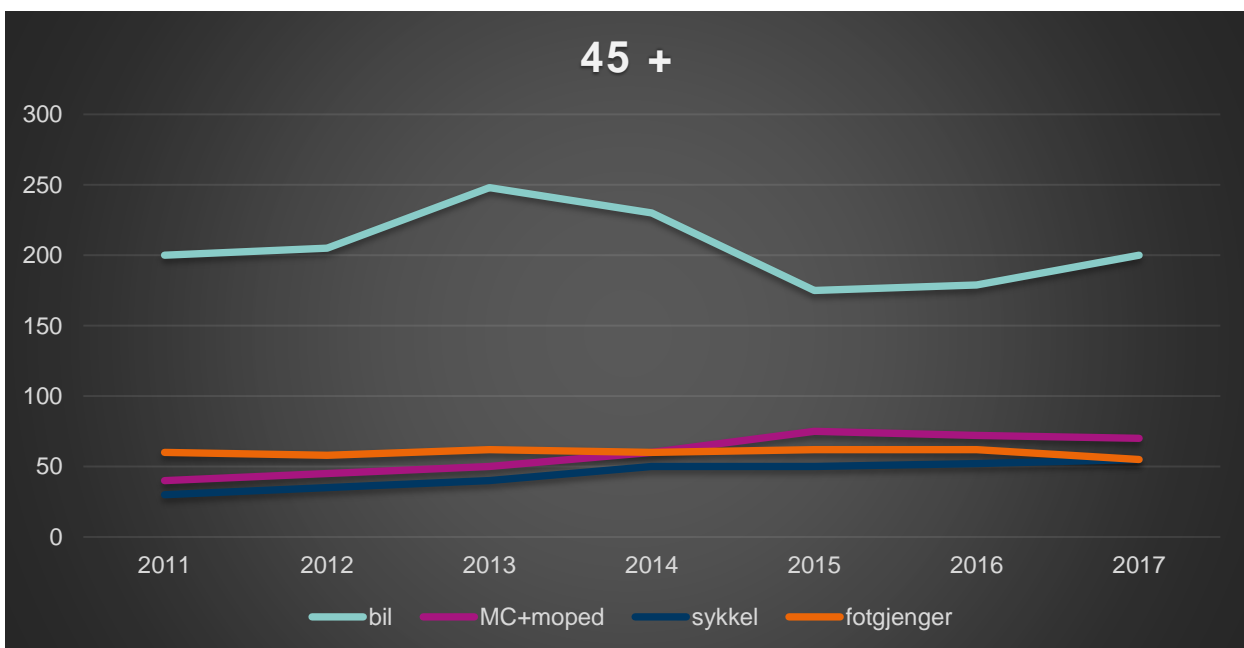
Selv om vi sykler mere enn tidligere, ser vi kun en liten økning i disse ulykkene, men det gjenstår å se hvilken trend som utvikler seg her. Ulykkesstatistikken for Hammerfest og Kvalsund er ellers lik som på landsbasis.

### 5.2 Analyse av ulykkene

Grafer og søyler som viser antall og utvikling på landsbasis for de siste 8-års periode



Tabell 1



Tabell 2

### 5.1 Trafikale utfordringer i kommune

#### **Beskrivelse av ulike veier i kommunen, veieiere, og hvilke utfordringer kommunen står ovenfor.**

1. Nedre Myrvei, gjennomkjøring til Snefrida Nilsens vei. Nedre Myrvei, er trang og lite oversiktlig. Beboere ønsker veien stengt for gjennomkjøring, for å minske trafikkmengden. Gatene er regulert med 30 km/t, fartshumper og veilys. Nytt leilighetsbygg med 10 leiligheter er under oppføring her, som vil øke trafikken langs gata.
  - a. Fordelene ved å stenge, blir noe mindre trafikk i Nedre Myrvei til Snefrida Nilsens vei og sannsynligheten for påkjørsel av myke trafikanter minsker noe.
  - b. Ulempen ved å stenge blir økning av trafikken i Kabelveien. Sannsynligheten for påkjørsel av myke trafikanter blir derfor noe høyere her. Det vil problematisere snørydding i begge disse gatene. Minsker framkommeligheten til og fra Snefrida Nilsens vei, og bilister må derfor kjøre gjennom hele Snefrida Nilsens vei, og vi får en økning i andre enden av denne veien.
2. Avkjørslene fra riksvei 94. Fuglenesveien, skjer over fortau. Ved Fugleneskrysset til kommunalt returpunkt og til de nye drivstoffpumpene skjer også over busstopplomme.
  - a. Betraktninger av område er at vi har et kommunalt returpunkt her, som bilister og renovasjonsbilene må ha tilgang til. Her er det en parkeringsplass for hengere og biler. Det er anlagt ny vei her i 2015, og nytt drivstoffpumpeanlegg i 2018, som medfører økt trafikk over fortau og busslomme. Biler kjører også over fortau for å komme til bensinstasjoner og fortetninger og parkeringsplasser, langs Fuglenesveien.
3. Havneveien i Rypefjord, er anlagt uten fortau. Skolebarn i område Milveien og Blomsterveien, må gå langs denne veien og krysse riksvei for å komme til skole og barnehage.
  - a. Finnmark og Troms fylkeskommune, er veieier og Statens vegvesen, forvalter denne armen av riksvei. Det er planlagt ny tunell fra Saragammen til Indrefjord, og ut langs Havneveien. Eier og forvalter, planlegger opprusting av denne veistrekningen med nytt fortau mm., prosjektet ny tunell har planlagt oppstart i 2022.
4. Manglende gang- og sykkelvei fra Prærien til Forsøl.
  - a. Strekningen er hovedfartsåren mellom Hammerfest og Forsøl, fartsgrensen er satt til 80 km/t, med en veibredde på kun 6 meter. Veien benyttes i stor utstrekning til mosjonering for syklende og joggende og turgående. Konsekvensene for påkjørsel av myke trafikanter er katastrofale, vil etter all sannsynlighet medføre dødsulykke. Opparbeidelse av ny gang- og sykkelvei er av høyeste betydning, for alle som benytter strekningen.
5. Nytt boligfelt er planlagt opparbeid ved Langbukta mot Kirkegårdsbukta, Forsøl østre.
  - a. Dersom dette blir en realitet vil Statens vegvesen og Hammerfest kommune, måtte inkludere ny kulvert ved elv og nytt fortau eller forlenge gang- og sykkelvei til skolen. Dette er av stor betydning at fortau / forlenge gang- og sykkelvei, bør opparbeides samtidig.
6. Breilia skolegård og Skolebakken til Breilia. Skolegården benyttes som parkeringsplass for ansatte og andre, Skolebakken er også regulert som parkering langs muren.
  - a. Det er ønskelig å forby all kjøring i skolegården til et minimum, dette for å minske risikoen for påkjørsel av myke trafikanter og åpne opp skolegården.
  - b. Vinterstid er det i praksis bare en kjørebane opp til skolen, da de parkerte bilene kommer lengere ut i kjørebane grunnet opplagret snø her. Her er det behov for å regulere med parkering forbudt i perioden november til april, da skolebarn også går i veibanen ved skolestart og skoleslutt og i storefri.

7. Elvetun, benyttes som «gratis» parkering for bilister som jobber i nærheten til sentrum og for beboere i nærheten av Elvetun. Dette gjør det trangt og uoversiktlig, er i tillegg kanskje mørkt i mørketiden. Risikoen for påkjørsel av myke trafikanter er høyst tilstede.
  - a. Vi vurderer parkering kun for de med gyldig parkeringskort utstedt av Hammerfest parkering KF. for brukere av barnehagen og Voksenopplæringen og lyssette parkeringsplassen bedre.
8. Ved opparbeidelse av nytt boligfelt på Høyden, bør det samtidig planlegges for oppgradering av gangvei / snarvei, fra Turistveien til Skytterhuset og videre ut til Skaidiveien, for skolebarna som skal til og fra Baksalen skole.
  - a. Gangveien bør belyses og være brøyteterk.
9. Reindalen- skole og barnehage, bør skolegården og utearealene skilles fra kjørebanelen.
  - a. Kommunalt returpunkt bør flyttes, da dette medfører økning av trafikk ved skole og barnehagen. Det er tidligere vurdert flyttet til Jupitersvei, men ikke akseptert av politikere, da det medfører trafikkfare.
10. Myke trafikanter må ferdes langs riksvei, øst av Kvalsund skole.
  - a. Opparbeidelse av ny gang- og sykkelvei fra Kvalsund skole til Tveelv/Klemetstein.
11. Deler av Ringveien og Engmoveien, mangler gatelys, medfører trafikkfare for myke trafikanter.
  - a. Etablering av nye gatelys (LED) i de deler av Ringveien og Engmoveien, som ikke har gatelys pr. i dag.
12. Fv. 182, Skolevei ved Kokelv skole, er ikke trafiksikker nok, da hastigheten er 60 km/t og mangler fotgjengerovergang, med Intensivlys.
  - a. Innføring av 40 km/t sone, ved Kokelv skole, samt opparbeidelse av gangfelt og lys.

## 6. Mål og strategi for trafikksikkerhetsarbeidet i HAMMERFEST kommune

### 6.1 Målsetting

Visjonen er ingen drepte eller hard skadde i trafikken i Hammerfest kommune.

I perioden 2020 – 2023, er målet at det ikke bør være noen drepte og skadde i trafikken. Dette innebærer en reduksjon i forhold til foregående åtteårsperiode, og er i samsvar med den utviklingen vi har sett i kommunene de siste periodene.

### 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.

Kommunene skal arbeide aktivt for å bidra til at vi oppnår disse tilstandsmålene. Dette gjelder først og fremst på følgende områder:

- 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.
- Alle skoler er godkjent som trafiksikre skoler.
- Alle barnehager er godkjent som trafiksikre barnehager.



- Kvalsund kommune blir godkjent som trafiksikker kommune.
- Øke antallet km med gang- og sykkelvei.

### Målsetting og strategiske føringer

Regional transportplan har to hovedmål:

#### Samfunns mål:

Å skape et transportsystem som fremmer helse, miljø og verdiskapning og bidrar til en bærekraftig regional utvikling med attraktive byer og bygder i Finnmark og Troms.

#### Resultatmål:

Å skape et effektivt, trafiksikkert, miljøvennlig og tilgjengelig transportsystem som møter befolkningens og næringslivets behov for lokale, regionale, nasjonale og internasjonale transporter.

#### Delmål for trafiksikkerhet:

Det skal være trygt å ferdes på og langs vegnettet i Finnmark og Troms.

Følgende strategier på trafiksikkerhet legges til grunn:

- Prioritere fysiske tiltak mot utforkjøring.
- Tilrettelegge for gående og syklende.
- Fokuserer på holdningsskapende arbeid for barn og ungdom

Ambisjon for perioden er fokus på trafiksikkerhet i alt transportarbeid. Den nasjonale visjonen for trafiksikkerhet er ingen drepte eller hardt skadd i trafikken.

## 7. Kommunale tiltak

I den Nasjonale tiltaksplanen (2018-2021) er det satt mål for tilstandsutvikling innenfor områder der tilstandsendringer er av vesentlig betydning for utviklingen i antall drepte og hardt skadde. Tilstandsmålene er satt innenfor 13 ulike innsatsområder.

I dette kapitlet 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 bør være årlig tema i kommunenes arbeidsmiljøutvalg (AMU)
- Kommunen, som kjøper av ulike tjenester, stiller krav til samarbeidspartnere om trafikksikker adferd (transporttjenester og vei og vedlikeholdstjenester) Disse bør innarbeides i anbudsdokumentene.
- Kommunens ansatte gjennomfører e-læringskurs i Trafikksikkerhet og HMS (utviklet på KS-læring plattform av Trygg Trafikk, som blir tilgjengelig ved årsskiftet 2018/2019)

## 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:**

- Kommunene skal arbeide aktivt for å forhindre at ansatte er påvirket av legal eller illegale rusmidler i tjenesten.
- Ved kjøp eller leasing av nye biler bør alkohol 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 (materieill / 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 trafiksikkerhetsarbeid og forebygging av ulykker. (Tiltak i trafiksikker barnehage og skole).
- Kommunen skal gjennomføre vurdering av særlig farlig skolevei.
- Kommunen skal arbeide for trafiksikre 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 Trafiksikker barnehage.
- Kommunene skal påvirke til at alle de private barnehagene skal ha være godkjent som Trafiksikker barnehage.
- Skolene skal være godkjent som Trafiksikker 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.

### 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 2019-2022 sammenliknet med perioden 2014-2017

#### Kommunale tiltak:

- Kommunen skal sørge for at alle ungdomsskolene har nødvendig kompetanse for å tilby valgfaget trafikk på ungdomstrinnet.
- Kommunen skal tilby trafikalt grunnkurs som en del av valgfag, Trafikk.
- Kommunen skal stimulere lag og foreninger til å innarbeide retningslinjer for transport innenfor sin virksomhet.

### 7.2.3 Eldre trafikanter og trafikanter funksjonsnedsettelse

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 2020-2023 sammenliknet med perioden 2014-2017

## 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 trafiksikkerhet 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 (2019-2021) <sup>A</sup>  230 km på fylkesveg (2018-2021)	
	Andel syklister som bruker sykkelhjelm	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 syklister og fotgjengere bruker personlig verneutstyr i trafikken (sykkelhjelm, refleks)

#### 7.3.2 Motorsykel og moped

Motorsykel og moped (kapittel 6.3)	Risiko for å bli drept eller hardt skadd for MC- og mopedførere per kjørte km	- 30 % <sup>B</sup>
---------------------------------------	---	---------------------

<sup>B</sup> Reduksjon i perioden 2019-2022 sammenliknet med perioden 2014-2017.

## Kommunale tiltak:

Kommunen bør/skal innføre scooter- og mopedopplæring i skolen og innført Trafikk valgfag, på ungdomstrinnet.

7.4 kjøretøyteknologi,  
Nasjonale tilstandsmål:

Kjøretøy- teknologi  (kapittel 8.3)	Andel av trafikkarbeidet som utføres med biler som har <i>automatisk nødbrems</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 nødbrems 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 bør i anbudsreglementet, ved kjøp / leasing, legge inn krav om automatisk nødbrems, feltskiftevarsler og fotgjengervarsler

7.5 Systematisk trafiksikkerhetsarbeid i offentlig og privat sektor

Nasjonale tilstandsmål:

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

## Kommunale og fylkeskommunale tiltak:

### Grøtnes – Saragammen.

Planen inkluderer tunnel fra Mollstrand til Akkarfjord og gang og sykkelveg fra Mollstrand til Saragammen. Planen ble vedtatt i Hammerfest kommunestyret 14. desember 2017.

### Grøtnes – Saragammen.

Planen inkluderer tunnel fra Mollstrand til Akkarfjord og gang- og sykkelveg fra Mollstrand til Saragammen. Gang- og sykkelvegen fra Mollstrand til Akkarfjord er alternativ vegtrase for Rv. 94 ved hendelse i tunnelen, og vil derfor være eid av Statens vegvesen.

### RV.94 – strekningen Strømsnes til Jansvannet.

Det arbeides med finansiering av strekningen. I forbindelse med dette arbeidet foretas det i disse dager nytt kostnadsanslag.

#### 7.6 Fysiske trafikksikkerhetstiltak

#### Nasjonale tilstandsmål

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

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:

Hammerfest kommune, har ikke veier som har 70 km/t, eller høyere.

FV. 391 Forsølveien, som har 80 km/t, bør få opparbeidet gang- og sykkelvei og veibredden bør utvides.

## 8. Økonomi

Trafikksikkerhetstiltakene i denne planen skal innarbeides i økonomiplanen. Samtidig skal tiltak som går over flere år, samt tiltak med oppstart i handlingsplanperioden prioriteres i budsjettet hvert år fra 2020 til og med 2023.

Enhetsledere har ansvaret for å innarbeide utgiftene innenfor eget budsjettområde.

### Tiltak

Tiltakene er i hovedsak utledet av trafikksikker kommune-konseptet, med de føringer og satsningsområder som ligger her. Tiltakene vil bidra til at Hammerfest kommune reduserer risikoen for fremtidige ulykker, og fremstår som trafikksikker kommune. Det ligger et betydelig ansvar hos kommuneledelsen for gjennomføring av tiltakene i planperioden.

### Handlingsplan 2020 - 2023

#### Fysiske tiltak

Pri./År	Tiltak	Utførelse	Kostnad	Tilskudd
2019	Refleks- kampanje	Utdeling til innbygger	30.000,-	20.000,-
2019	Nye LED armatur	Finnmarksveien	150.000,-	50.000,-
2019	Intensiv- belysning	2 fotgjengerfelt Finnmarksveien	50.000,-	50.000,-
2019	Fartshumper	6 stk. langs Idrettsveien	150.000,-	80.000,-
2020	Refleks- kampanje	Utdeling til innbyggere	30.000,-	30.000,-
2020	Skille kjørebane fra skolegård/uteområde og flytte returpunktet	Reindalen skole og Jupiters vei	Utføres i fm. renovering.	Ingen!

2020	Redusere hastighet og nytt fotgjengerfelt med intensivbelysning	Ved Kokelvv skole	150.000,-	120.000,-
2020	Nye LED gatelys	Ringvei, Engemovei og Forsølveien	100.000,-	80.000,-
2020	Nye LED gatelys	Forsølveien	100.000,-	80.000,-
2020	Sykle til jobben kampanje	Hammerfest kommune	7000,-	7000,-
2020	Gangfelt m. intensivbelysning	Stallogargo	80.000,-	64.000,-
2020	Autovern Neverfjordveien	Beritsjord - Nakken	100.000,-	80.000,-
2021	Fartshumper	Ørntindveien (Fjordadalen) Tyvenlia Dalveien		
2021	Nye LED gatelys kv. Rv. - Fv.	Breilia Strømsnes Akkarfjord ...		

*Fortsettelse  
må  
utarbeides i  
samarbeid  
med andre.*



2021	Veikryss strammes inn med nye fortau	Forsølveien fra Storfjellveien til Kabelveien
2022	Led lys Fv. og kommunal vei	Forsølveien ... Felt 4 ...
2022	Veikryss Skilt Fortau	
2023	Gang- og sykkelveier	

## Organisatoriske tiltak

År	Tiltak	Utførelse	Kostnad
2020	Trafikkurs for lærere	Holdningsskapende tiltak 10. klasse	
	Trafikksikkerhetsopplæring i barnehagene	Sykkelkampanje	
2020	FRISKUS	Sykle til jobben kampanje	7.000,-
2021	Trafikkurs for lærere	Holdningsskapende tiltak 10. klasse	
	Trafikksikkerhets-	Sykkelkampanje	

opplæring i barnehage			
2022	FRISKUS	Sykle til jobben kampanje	8.000,-
2023	Fortsettelse...	Reflekskampanje	

## 9. Evaluering, rullering

Enhetsleiderne rapporterer årlig på tiltak innenfor eget ansvarsområde, til plankoordinatoren, som så sammenfatter dette og legger fram en samlet rapport til rådmannen.

Rådmannen rapporterer årlig til kommunestyret/bystyret.

### VEDLEGG

- Tabell som viser samtlige tiltak med ansvarlig sektorleder og eventuell kostnad og ferdigstillelse
- Veileder Trafikksikker kommune
- Eventuelle utfyllende, supplerende ulykkesstatistikker