



# PLANDOKUMENT



## TRAFIKKSIKKERHETSPLAN FOR ALTA KOMMUNE MÅL- OG STRATEGIDEL

**2018-2021**

Vedtatt av hovedutvalget for næring, drift og miljø 19.03.2018 i sak PS 22/18

## **Innhold**

|                                                                                          |           |
|------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>Innledning .....</b>                                                                  | <b>2</b>  |
| Bakgrunnen og innhold .....                                                              | 2         |
| Forankring, mandat og prosess.....                                                       | 3         |
| Rammer og føringer for arbeidet.....                                                     | 4         |
| <b>Trafikksituasjonen i Alta kommune – statusbeskrivelse med forbedringstiltak .....</b> | <b>6</b>  |
| Planer og tiltak med betydning for trafikksikkerheten i Alta kommune.....                | 8         |
| <b>Ulykkessituasjonen.....</b>                                                           | <b>9</b>  |
| <b>Viktige aktører i trafikksikkerhetsarbeidet.....</b>                                  | <b>11</b> |
| <b>Mål .....</b>                                                                         | <b>14</b> |
| Mål og strategier for trafikksikkerhetsarbeidet i Alta kommune .....                     | 14        |
| <b>Evaluering, rapportering og oppfølging av planen .....</b>                            | <b>15</b> |
| <b>Vedlegg - Ulykkeskart.....</b>                                                        | <b>16</b> |

# Innledning

## ***Bakgrunnen og innhold***

Stortinget har gjennom arbeidet med Nasjonal Transportplan (NTP) bedt regjeringen stimulere flere kommuner til å utarbeide handlingsplaner som en forutsetning for å få tildelt Fylkeskommunale trafikksikkerhetsmidler. Det er derfor nå et krav at kommunene utarbeider trafikksikkerhetsplaner og oppdaterer dem for å kunne søke om trafikksikkerhetsmidler.

I tillegg til myndighetenes krav skal trafikksikkerhetsplanen for Alta kommune bidra til en helhetlig tenkning der trafikksikkerhet, fremkommelighet og miljøet settes i fokus.

Trafikksikkerhetsplanen utarbeides i to dokumenter. Mål og strategidel og handlingsdel. Mål og strategidelen gjelder for 2018-2021. Handlingsdel er for 2 år.

Trafikksikkerhetsplanen har status temaplan som vedtas av hovedutvalg for næring, drift og miljø som er kommunens trafikksikkerhetsutvalg. Planen beskriver innledningsvis forankring, mandat, prosess og føringer for trafikksikkerhetsarbeidet. Derneft en beskrivelse av trafikksituasjonen. I dette kapitlet peker vi på viktige områdeplaner eller reguleringsplaner som enten er igangsatt eller skal igangsettes, og som forventes å ha stor betydning for trafikksikkerheten i kommunen. I denne delen peker vi også på utbedringstiltak på vei som vil ha positiv betydning for ulykkesutviklingen i kommunen. Ulykkesituasjonen beskrives generelt for Norge og spesielt for Alta kommune. Trafikantgrupper og særtrekk omtales. Samspillet og samarbeidet med aktører er så viktig at det gis et eget kapittel. Trafikksikkerhetsplanen avsluttes med mål -og innsatsområder som knyttes til folkehelsearbeidet. Hovedmål 1 og 2 gis en beskrivelse og forutsetning for måloppnåelse. Til slutt beskrives trafikksikkerhetsplanens evaluering og oppfølging. Kart over veitrafikkulykker i kommunen ligger som vedlegg.

Handlingsplanen utarbeides som eget dokument for to år av gangen. Ny handlingsplan gjelder for 2018 og 2019. Handlingsplanen utarbeides i egen prosess etter innspill fra skoler, velforeninger og enkeltpersoner. Kommunens egne prioriteringer over mindre trafikksikkerhetstiltak legges også inn her.

Handlingsplanen beskriver i hovedsak mindre trafikksikkerhetstiltak på kommunale veier. Kommunen har likevel ansvar eller medansvar for bygging av gang- og sykkelveier og veilys langs fylkesveier.

Prioriteringer av slike tiltak skjer i egne prosesser og er ofte knyttet til årlige søknader om fylkeskommunale trafikksikkerhetsmidler.

Trafikksikkerhetsplanen gjelder for hele kommunen. Det er naturlig at Alta by som har et mer komplisert trafikkbilde og flest trafikkulykker vil bli vist størst oppmerksomhet i trafikk-sikkerhetsarbeidet.

Man ser en utvikling der større trafikksikkerhetstiltak utløses gjennom private utbyggingsprosjekter. Kostnadsdeling mellom private og offentlige myndigheter er veldig aktuelt i slike saker.

Trafikksikkerhetsplanen omtaler andre organisasjoners innsats i trafikksikkerhetsarbeidet uten at kommunen gjennom denne planen kan pålegge noen disse oppgaver. Det vises her til kapittelet om viktige aktører i trafikksikkerhetsarbeidet.

### ***Forankring, mandat og prosess***

Kommunen er en viktig aktør i arbeidet med å forebygge trafikkulykker. Godt trafikksikkerhetsarbeid gir kommunen godt omdømme, trygt lokalmiljø, mindre skader og fornøyde innbyggere.

For å lykkes med kommunalt trafikksikkerhetsarbeid må arbeidet skje i alle virksomheter i kommunen. I tillegg må trafikksikkerhetsarbeidet være forankret i den politiske og administrative ledelse. Trafikksikkerhetsplan er politisk forankret i hovedutvalget for næring, drift og miljø i sak 88/13.

1. *Hovedutvalg for næring, drift og miljø vedtar at Alta kommune skal forankre trafikksikkerhetsarbeidet for perioden 2014 – 2017 innenfor de seks områder saksfremlegget beskriver.*
2. *Senest inne utgangen av perioden skal Alta kommune inneha tittelen ”Trafikksikker kommune”.*

Mål- og strategidelen for 2014-2017 har hatt fokus på systemtenkning gjennom begrepet «Trafikksikker kommune». Kommunen har i samarbeid med Trygg Trafikk arbeidet systematisk slik at vi i dag kan kalles «Trafikksikker kommune».

Trafikksikkerhetsplanen er utarbeidet i dialog med de største aktørene i trafikksikkerhetsarbeidet som er politi/UP, Statens vegvesen, Finnmark fylkeskommune og Trygg Trafikk Finnmark.

Internt i kommunen har helse/omsorg, og oppvekst- og kultur, bidratt mest til utarbeidelsen av plan. Trafikksikkerhetsplanen har ikke formell status som kommuneplan. Plan-og bygningslovens krav til formalia kan derfor fravikes. Det legges likevel opp til delaktige prosesser.

Revidering av gjeldende plan er kunngjort på kommunens hjemmeside i perioden 15.12.2017. – 19.1.2018. Det er ikke opprettet formell arbeidsgruppe da medvirkning er ivaretatt gjennom dialog og innspill i det kontinuerlige trafikksikkerhetsarbeidet der kontakten med barnas talsperson er viktig.

Virksomhet kommunalteknikk har ansvar for utarbeidelse av trafikksikkerhetsplanen.

## ***Rammer og føringer for arbeidet***

Det er avgjørende for trafikksikkerhetsarbeidet at samspillet mellom offentlige myndigheter, frivillige organisasjoner og privatpersoner fungerer. Det må også være en «rød tråd» i arbeidet fra nasjonale via regionale til lokale planer.

Nasjonal tiltaksplanen for trafikksikkerhet 2018-2021 beskriver hvilke utfordringer vi står ovenfor i trafikksikkerhetsarbeidet, og hvilke tiltak som i planperioden vil bli gjennomført for å nå regjeringens mål.

Fylkeskommunal trafikksikkerhetsplan beskriver fortsatt satsing på barn og ungdom men samtidig helhet trafikksikkerhet i samfunnsutforming.. Satsingsområdene videreføres i kommunal plan.

Kommunens aktive arbeid som «Trafikksikker kommune» vil være i tråd med folkehelseloven, hvor kommunen som helhet har ansvar for folkehelsearbeid med fokus på «helse i alt vi gjør». Folkehelseperspektivet er tatt inn i trafikksikkerhetsplanens måldel.

Alta som sykkelby og mere satsing på at flere skal gå eller sykle må gjenspeiles i trafikksikkerhetsarbeidet med tilrettelegging for sykkelanlegg. Sykkelbyen Alta er nært knyttet til folkehelsearbeidet i kommunen.

## **Finansiering og økonomi**

Kostnader og tiltak beskrives ikke i denne delen av trafikksikkerhetsplanen. Kostnader knyttes til handlingsplanen.

Finansieringen av trafikksikkerhetsarbeidet i Alta kommune skjer på to måter. Enten gjennom søknad om årlige fylkeskommunale trafikksikkerhetsmidler eller gjennom avsatte midler i budsjett. Det settes årlig av ca. en million kroner fra parkeringsfondet. Hovedutvalget for næring, drift og miljø som er kommunens trafikksikkerhetsutvalg disponerer parkeringsfondets inntekter. Bruken av midlene styres av vedtektene. Midlene skal brukes på trafikksikkerhet, fremkommelighet og miljø.

## **Hvordan være «Trafikksikker kommune»?**

Alta kommune har siden 1995 utarbeidet trafikksikkerhetsplaner etter samme mal. Ulykkesutviklingen har gått nedover, men har flatet ut og nå dessverre steget igjen. For å komme videre må kommunen tenke nytt. Denne planen er som tidligere planer der man fortsatt ønsker å fordele ansvaret for trafikksikkerhetsarbeidet på flere.

Kommunen er en viktig aktør på flere områder. Både som veieier, skole og barnehageeier, arbeidsgiver og som kjøper av transporttjenester har kommunen et ansvar for å forebygge ulykker. På flere områder har kommunen en plikt til å jobbe tverrfaglig og systematisk med trafikksikkerhet.

I samarbeid med fylkeskommunene har disse kriteriene blitt til en godkjenningsordning. Dersom kommunen oppfyller alle krav beholder kommunen tittelen «Trafikksikker kommune».

Kriteriene er ment som et verktøy for kommunene og deres arbeid. Godkjenning innebærer ikke fravær av trafikkuulykker, men at kommunen arbeider godt, målbevisst og helhetlig med trafiksikkerhet. For Alta kommune er alt på plass, men en del systembygging og eierskap gjenstår slik at vi blir re godkjent om tre år.

Trygg Trafikk har utarbeidet kriterier for hvordan kommunen bør jobbe. Kriteriene som kommunen anbefales å jobbe etter er delt inn i syv områder. Disse er:

#### For ordfører:

- Løfte trafiksikkerhet inn i samfunnsdelen i kommuneplanen.
- Tar ansvar sammen med rådmannen for at kommunen har en kommuneplan for trafiksikkerhet.
  - I planen beskrives rapporteringsrutiner og ansvarsfordeling
  - Planen inneholder oversikt over trafikkuulykker i kommunen
- Etablere politisk utvalg i samarbeid med rådmannen som er ansvarlig for at trafiksikkerhetsarbeidet blir fulgt opp.
- Sørge for at trafiksikkerhetsarbeid blir prioritert i budsjett.

#### For rådmannen:

- Løfte trafiksikkerhet inn i samfunnsdelen i kommuneplanen i samarbeid med ordfører.
- Tar ansvar sammen med ordfører for kommuneplan for trafiksikkerhet som omfatter kommunens ansvarsområder.
  - I planen beskrives rapporteringsrutiner og ansvarsfordeling
  - Planen inneholder oversikt over trafikkuulykker i kommunen

#### For plan og forvaltning:

- Alle planer som blir lagt frem for politikerne skal ha vurdert hensynet til trafiksikkerhet.
- Kommunens areal og reguleringsplaner skal legges frem for barnas talsperson
- Kommunen skal ha et trafiksikkerhetsplan der alle kommunens ansvarsområder er ivarettatt.

#### Helse- og omsorg:

- Leder skal ha oversikt over trafikkuulykker og trafikkuhell i kommunen.
- Trafiksikkerhetsarbeidet skal bli en del av folkehelsearbeidet.
- Kommunen skal ha rutiner for informasjon om rus og verneutstyr i det forebyggende arbeidet.

#### For teknisk drift:

- Kommunen bør kartlegge behov for trafiksikkerhetstiltak på vei.
- Kommunen bør ha utarbeidet prioriteringsliste for ulike trafiksikkerhetstiltak på vei.
- Kommunen bør ha retningslinjer for vedlikehold som har trafiksikkerhetseffekt.

### Oppvekst:

- Kommunens etatsleder for oppvekst/skole/barnehage bør delta i utarbeidelse av kommunens trafikksikkerhetsplan.
- Barnehage og skole synliggjøres i kommunens trafikksikkerhetsplan gjennom konkrete tiltak og rapportering
- Alle barnehager og skoler skal ha årsplaner for trafikk.
- Alle skoler og barnehager skal ha regler for reiser og transport i kommunens regi.

### Kultur og miljø:

- Kommunen bør inkludere frivillige organisasjoner i trafikksikkerhetsplanen.
- Kommunen bør stille krav til regler for reiser og transport i sitt reglement for kulturstøtte.
- Kommunen bør være pådriver slik at frivillige organisasjoner har fokus på trafikksikkerhet innenfor egen virksomhet.

Kriterier for ordfører og rådmann slås sammen og får betegnelsen organisatoriske tiltak.



# Trafikksituasjonen i Alta kommune – statusbeskrivelse med forbedringstiltak

Alta kommune har et areal på 3849 km<sup>2</sup>.



Kommune har ca. 20.600 innbyggere. Av disse bor ca. 15000 i Alta by.

Byen er en elev og studentby med 1000 elever på videregående skole og 1000 studenter på Universitetet i Tromsø – Finnmarksfakultetet.

Det er forventet at befolkningen i Alta vokser til 23.500 innen år 2030.

Alta er en vidstrakt kommune med flere små sentra på begge sider av Altafjorden. Ytre deler av kommunen har ikke veiforbindelse til fastlandet. Trafikk til disse stedene skjer med båt eller ferge. Båt brukes som skoleskyss mellom Kvalfjord – Nordmannsnes, Altnes og Pollen.

Flere fylkesveistrekninger på østsiden av Altafjorden er rasutsatt selv etter tiltak.

E6 gjennom Alta genererer mye trafikk og særlig på strekningen fra Hjemmeluft i vest Saga/Nerskogen i øst. Ca 90 % av trafikken i byen er internttrafikk. Veistrukturen gjennom byen gir få andre alternative veivalg enn fylkesvei 13 - Aronnesveien. Årsdøgntrafikken (ÅDT) er på enkelte strekningen på E6 i Alta over 12.000 kjøretøyer. Trafikkmengden gjenspeiler også ulykkesstatistikken for kommunen med flest trafikkulykker på E6. Utenfor bygrensen avtar trafikk tettheten sterkt.

E45 er eneste veiforbindelse til/fra kommunen utenom E6. E45 har mye tungtrafikk og fremstår som smal og uten veianlegg for gående og syklende gjennom Eiby og til Øvre Alta. Veien er derfor en særlig utfordring for mye trafikanter.

Et attraktivt busstilbud er en utfordring for byen der boligfelt i liten grad er tilrettelagt for buss. Bybuss-strukturen i Alta er i dag lagt opp til at rutene pendler langs E6 mellom Saga/Kaiskuru og Hjemmeluft, med avstikker til Alta Bussterminal. Sammenligner vi med andre byer er bybussen i Alta svært lite benyttet. Undersøkelser viser at de som bruker busstilbud reiser til skole eller jobb men velger ofte bil som beste alternativ. Flere ville ha valgt buss om det hadde vært rimelige billetter, bussen hadde gått dit de skulle, hyppigere avganger og mindre parkeringsplasser/høyere avgift. Busstilbudet ble oppgradert i 2016 der Alta kommune har en god dialog med fylkeskommunen om oppfølging og utvikling. Tilbudet har hatt en solid økning i bruk etter dette viser siste brukerundersøkelse fra 2017. En av satsingsområdene er å få flere bussruter inn i boligfelt som har lang avstand til E6 og styrke kollektivtransporten og gjøre det mer attraktivt å reise kollektivt. Arbeide særlig for dagpendling internt i kommunen.



Alta er i dag en sykkelby. I et samarbeid med Statens vegvesen og Fylkeskommunen er det lagt til rette for sykkel på en rekke områder. Utbedring av snarveier fremstår som en meget vellykket del av prosjektet. Det er derfor viktig å fortsette tilretteleggingen for gående og syklister. Alta vil kjennetegnes av god folkehelse og aktiviteter som fremmer helse i hele befolkningen i et forebyggende perspektiv. Fortsette med å arbeide for Sykkelbyen Alta der vi viderefører å prioritere gående og syklister i utbygginger.

### ***Planer og tiltak med betydning for trafikksikkerheten i Alta kommune***

Grovt kan man si at trafikkulykkene i Alta kommune skjer på E6 og Fv. 13 Aronnesveien. Svært få ulykker skjer på kommunale veier. Innsatsen bør derfor konsentrere seg om de mest ulykkesutsatte strekninger. Nedenfor nevnes tiltak som ved gjennomføring vil være avgjørende for å nå målsettingen som beskrives lenger bak i dokumentet. Oppstillingen nedenfor er ikke uttømmende og kunne inneholdt flere tiltak.

I tillegg gjennomfører kommunen en rekke mindre trafikksikkerhetstiltak i trafikksikkerhetsplanens handlingsdel som er et eget dokument.

- Ny avlastingsvei fra Hjemmeluft til Alta bru vil endre trafikkbilde i byen. Veien er delt inn i 3 delstrekninger. Parsellen fra Hjemmeluft til Alta sentrum (del 1) er planlagt og vil bli nye E6 på strekningen. Del 1 er planlagt bygget først. Finansiering er uavklart.
- Veien vil få gode trafikale løsninger med planfrie kryssinger og god tilrettelegging for gående og syklende. Kommunale veier Bjørnemyra, Gakorimyra sør, Svaneveien og Gakoriveien vil bli koblet på avlastningsveien i ett kryss. Dette skal gi en avlastningseffekt på dagens E6 til sentrum. Avlastingsveien forventes å gi nedgang i antall trafikkulykker i Alta. Strekningen forbi Bossekop er ulykkesutsatt.
- Områdeplan for Bossekop med tilhørende tiltak på dagens E6.
- Områdeplan Bukta med tilhørende tiltak på dagens E6.
- Utbedring av EV45. Sammenhengende gang- og sykkelvei langs EV45 fra Eiiby til Alta.
- Punktutbedringer på dagens E6 Alta by. Kryssutbedringer – planfrie fotgjengerkryssinger og avkjørselssanering med mer.
- Skoleveien. Sammenhengende gang- og sykkelvei.
- Videreføring av Apanesveien – Strandveien.
- Ev. 6 - Tosidig på strekningen Kongleveien- Skoleveien (v/Meieriet).
- Oppstramming Thomassbakkveien ved Mathilassi/Bul-hallen.
- Gang og sykkelvei Amtmannsnes.

- Gang og sykkelvei fra Kaiskuru til Raipas.
- Parkering og av/på stigning ved Komsa skole.
- Hjertesoner på flere skoler.
- Oppgradering av snarveier for lettere og tryggere fremkommelighet for skolebarn og myke trafikanter



## Ulykkessituasjon

Foreløpig tall fra 2017 viser en sterk nedgang i antallet drepte i veitrafikken i Norge der 109 personer mistet livet i veitrafikken. Det er en nedgang på 19 % fra 2016 men vinteren 2017/2018 ser derimot foreløpig ikke ut til å bli like positiv trafikksikkerhetsmessig. I desember 2017 ble 14 personer drept, og desember er dermed den måneden hvor flest personer har blitt drept på norske veier i 2017.

Foreløpige tall for 2017 viser at det var totalt 68 veitrafikkulykker med personskafe i Finnmark. Det er en nedgang fra 77 i 2016. 6 personer mistet livet i veitrafikken i Finnmark i fjor. Dette står i kontrast til 2012 der Finnmark som det første fylket i landet hadde null drepte.

Alta kommune støtter seg til ulykkestall utarbeidet av Statens vegvesen Region nord. Ser man på tall for Alta kommune (foreløpig for 2017) er det ingen drepte i 2017 i motsetning til 2016 der en ble drept. Sammenligner man gruppen skadde og drepte er det en nedgang fra 23 i 2016 til 17 i 2017.

Vi ser også en utvikling med færre alvorlige trafikkskader.

Nedenfor ser vi på ulykkene i en periode på fem år fra 2013 til 2017. 51 ulykker ble registrert i perioden som er 44 mindre ulykker enn i perioden 2009-2013.

Ulykkesbilde i forhold til fordeling på veikategori er ikke spesielt endret sammenlignet med tidligere år.

69 % av trafikkuulykkene i kommunen skjer på E6. Flesteparten skjer innen bygrensen. Både antall ulykker og antall skadde og drepte varierer fra år til år. Med små tall gir dette store prosentvis variasjoner. Ulykkestallene synes å ha et stabilt lavt nivå i forhold til nittitallet. Ulykkestallene er halvert. Ser man på helheten med nedgang i antall ulykker, reduksjon i skadegrad, færre skadde pr. ulykke gir dette et samlet positivt bilde selv om ulykke er en tragedie for den eller de det gjelder. Man må også ta i betraktning at trafikkmengden har økt.

Trafikkulykker på fylkesveiene utgjør 20 %. Her fremstår Fv. 13 Aronnesveien med 5 av ulykkene alene samt FV. 15 Raipas har 2 ulykker av totalt 10.

E45 hadde fire trafikkuulykker i femårsperioden der to ble drept, en alvorlig skadet og en lettere skadet. Dette er 8 % av alle ulykkene i kommunen som er en økning med 5 % siden perioden 2009-2013.

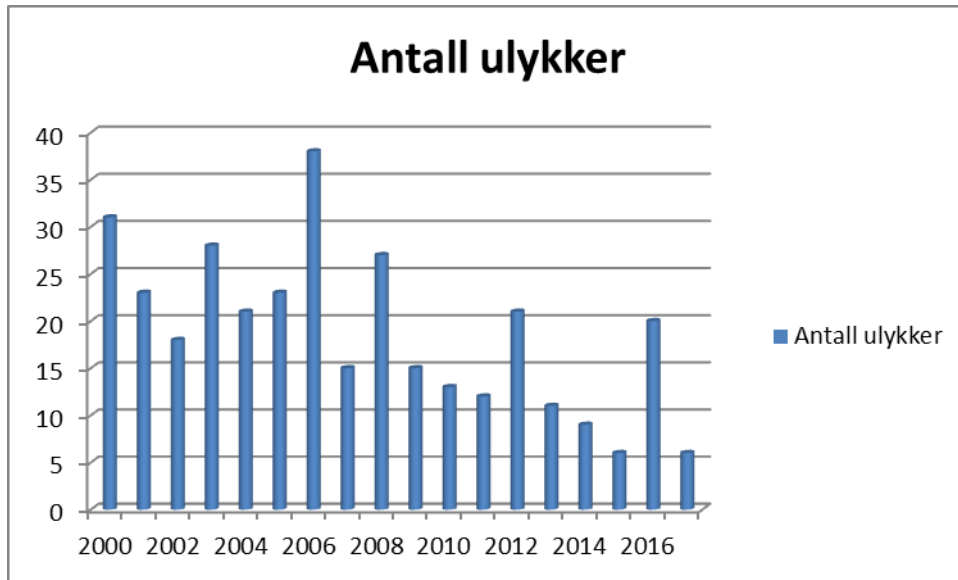
Andelen ulykker på kommunale veier utgjør 11 %. I snitt blir dette 2,2 ulykker pr. år i femårsperioden. Foreløpig tall for 2017 viser 5 trafikkuulykker på kommunale veier noe som er halvparten av total antall ulykker på kommunal vei de siste 5 årene.

Ser man på ulykkestype og skadegrad skjer det flest påkjøringer bakfra, kryssulykker og møteulykker. Utforkjøringsulykker og møteulykker har alvorligst skadegrad med drept og hardt

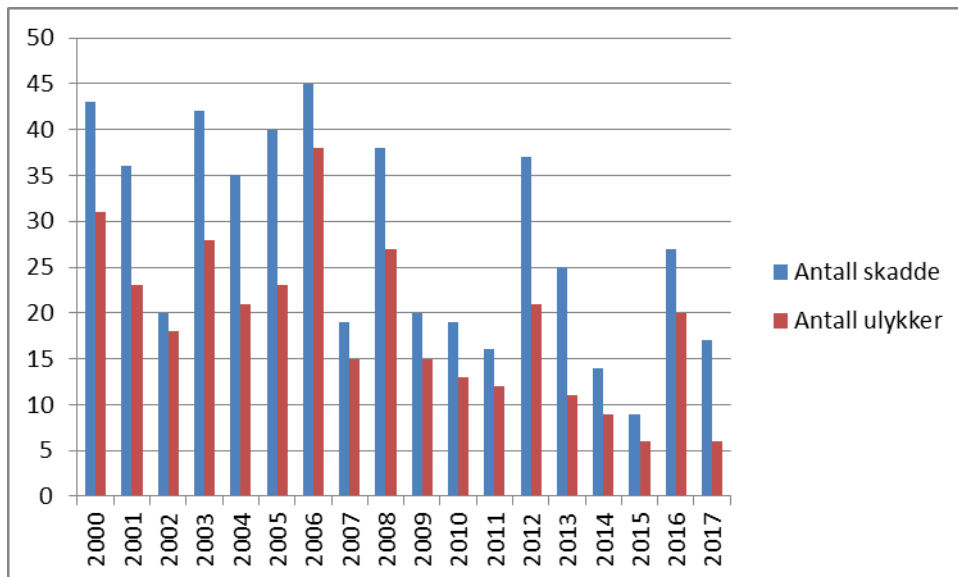
skadd. Når det gjelder trafikantgruppe er andelen bilførere særdeles høyt der MC også har blitt en større andel. Skadde bilpassasjer og antall skadde på lett MC er på samme nivå.

I 2012 ble det ikke registrert ulykke med lett MC eller moped. For femårsperioden 2013 - 2017 var tallet 12 som er en nedgang fra forrige periode 2008-2013 der taller var 14.

Det ble registrert tre lettere skadde syklister og 5 fotgjengerulykker hvorav en fotgjengere ble drept og en hardt skadd.



Figur 1: Trafikkulykker Alta kommune -utvikling "Foreløpig tall 2017"



Figur 2: Trafikkulykker og antall skadet og drept i alta Kommune "Foreløpig tall fra 2017"

## Viktige aktører i trafikksikkerhetsarbeidet

Et helhetlig trafikksikkerhetsarbeid forutsetter mange samarbeidspartnere og et godt samarbeid mellom disse. Kommunale etater, organisasjoner, politi, Statens vegvesen og fylkeskommunen er naturlige medspillere i kommunalt trafikksikkerhetsarbeid.

**Innbyggerne i Alta** bidrar selv til trafikken i byen. Deres atferd i trafikken har derfor stor betydning. Siden mesteparten av trafikken i byen er internttrafikk hviler det et stort ansvar på hver enkelt trafikant. Foreldre og foresatte må også i trafikal sammenheng stå frem som forbilder.

**Yrkessjåfører og bedriftseiere** har et særlig ansvar for trafikksikkerheten. HMS tenkningen må innarbeides også her. Bedrifter bør nedfelle en egen transportpolicy som en rettesnor for hvordan ansatte skal opptre i trafikken. Slike rutiner bør nedfelles i bedriftenes HMS plan. Eksempler på innhold i HMS plan trafikk kan fås hos Trygg Trafikk.

**Finnmark fylkeskommune** har ansvar for samordning av trafikksikkerhetsarbeidet i fylket. I Finnmark har Samferdselsavdelingen som har det administrative ansvaret, mens kultur, nærings og samferdselsutvalget (KNS) har det politiske ansvaret for trafikksikkerhet. KNS styret tildeler også fylkeskommunale trafikksikkerhetsmidler som er 3,5 millioner kroner i 2018. Fysiske tiltak krever en egenandel fra søkerne på 20 %, mens pedagogiske trafikksikkerhetstiltak fullfinansieres.

**Statens vegvesen** gir gjennom NTP 2014 – 2023 grunnlag og retningslinjer for Statens vegvesens handlingsprogram for tiltak på riks- og europaveier. Regional samferdselsplan 2016-19 er styrende for fylkesveiene. Nullvisjon videreføres i disse planene som et uttrykk for oppmerksomhet rundt de alvorligste ulykkene.

Statens vegvesen har følgende hovedoppgaver i trafikksikkerhetsarbeid:

- Holdnings- og atferds endrende tiltak
- Fysiske tiltak på og langs vei
- Føreropplæring
- Kontrollvirksomhet
- Drift og vedlikehold av veinettet

Staten vegvesen gir også råd overfor kommuner, etater, lag og foreninger og andre som arbeider med trafikksikkerhet.

Statens vegvesen, Region nord er underlagt to veidistrikt i Finnmark med Nord-Troms og Vest-Finnmark distrikt og Øst-Finnmark distrikt. Statens vegvesen er etablert med egen trafikkstasjon i Alta.

**Politiets** trafikksikkerhetsarbeid er delt mellom lokalt politi og UP. UP har tre prioriterte oppgaver; trafikksikkerhet, generell kriminalitetsbekjempelse og bistand/beredskap for lokalt

politi. UP er godt kjent med utfordringene på veiene og prioriterer innsatsen med bakgrunn i bl.a. analyser av ulykker. Kontrollvirksomheten skjer det meste av tiden på landeveien. UP prioriterer ikke områder som det er naturlig at lokalt politi tar seg av. UP har særlig fokus på rus, fart, verneutstyr (sikkerhetsutstyr) og adferd. UP samarbeider både med lokalt politi og i kontrollopgaver med Statens vegvesen.

Politiet gjør mye av de samme oppgavene som UP, men med mer lokal fokus. I tillegg til å dekke måltall for antall kontroller vil politiet reagere på tips fra publikum om bl.a. promillekjøring, førere uten førerkort og brudd på skiltbestemmelser med mer. Politi og UP sin tilstedeværelse i trafikkbildet har preventiv virkning på trafikkovertrедelser og er etterspurt av kommunens innbyggere. Politi og UP sin innsats i forebyggende trafiksikkerhet er viktig og bør prioriteres.

**Trygg Trafikk** er en samarbeidspart for frivillige organisasjoner og kommuner med flere. Trygg Trafikk er en landsdekkende organisasjon som jobber for at færrest mulig skal bli alvorlig skadet eller drept i trafikken. De gjennomfører kampanjer og prosjekter, og gir opplæring og informasjon om trafiksikkerhet til barnehager, skoler, bedrifter, kommuner og myndigheter.

Trygg Trafikk er både samarbeidspartner og pådriver i trafiksikkerhetsarbeidet overfor myndigheter og bedrifter. Siden 1956 har de bidratt til målrettet innsats innen forskning og opplæring og kunnskapsformidling. De følger ulykkesutviklingen nøye og er høringsinstans i en rekke saker.

De har distriktskontorer i alle fylkene og hovedkontor i Oslo. Totalt er de omlag 50 ansatte som daglig jobber med trafiksikkerhet.

Deres arbeid finansieres av statlige bevilgninger og samarbeidspartnere som forsikringsselskaper, fylkeskommuner, kommuner, organisasjoner og andre virksomheter.

# Mål

## ***Mål og strategier for trafikksikkerhetsplanen***

**Alta kommunens trafikksikkerhetsplan har som hovedmål å synliggjøre og informere om trafikkproblemene som er registrert, samt oppfordre til samarbeid for et trygt trafikkmiljø i kommunen.** Målsettingene for trafikksikkerhetsarbeidet i kommunen knyttes også til folkehelsearbeidet gjennom folkehelsedokumentet «Folkehelse i Alta» vedtatt av kommunestyret 24.6.2013.

Dokumentet beskriver tre innsatsområder som lett lar seg forene med kommunens trafikksikkerhetsarbeid.

Disse er:

- Helse i alt vi gjør
- Barn og unge
- Det aktive og sunne Alta

Innsatsområdene i folkehelsedokumentet og hovedmålene i trafikksikkerhetsplanen er dekkende for nasjonale og regionale føringer for kommunalt trafikksikkerhetsarbeid. Alta kommune fremmer nullvisjonen som et hovedmål for trafikksikkerhetsarbeidet og ikke en visjon.

Statens vegvesen beskriver nullvisjonen slik:

*«Nullvisjonen er en klargjøring av at det er moralsk og etisk uakseptabelt at folk blir drept eller hardt skadd i trafikkulykker. I tillegg utgjør ulykkene en kostnad ved trafikksystemet som vi ikke kan godta, på tross av de fordelene vegtrafikken gir. Nullvisjonen er altså både en etisk vegviser og en retningslinje for det videre trafikksikkerhetsarbeidet i Norge. Dette innebærer blant annet at transportsystemet, transportmidlene og regelverket for atferd skal utformes på en måte som fremmer trafiksikker atferd hos trafikantene, og i størst mulig grad medvirker til at menneskelige feilhandlinger ikke fører til alvorlige skader eller død».*

Målformuleringen for trafikksikkerhetsarbeidet deles inn i effektmål, resultatmål og delmål som inneholder etappemål for hvert av kriteriene som skal nås.

### **Hovedmål 1**

**Ingen skal bli drept eller livsvarig skadd i «Altatrafikken» i planperioden 2018 - 2021.**

*Hovedmål 1 kan nås med et samarbeid mellom alle aktører i trafikksikkerhetsarbeidet der både statlige, fylkeskommunale og kommunal myndigheter har et ansvar. Samordning av tiltak og fokus på ulykkesutsatte strekninger på veisystemet i kommunen med størst potensiale for reduksjon av trafikkulykker må da prioriteres.*

## **Hovedmål 2**

**Alta Kommune skal re godkjennes som Trafikksikker kommune etter 3 år som er i utgangen av 2020 der kommunen plikter å jobbe systematisk med ulykkesforebyggende arbeid i alle tjenesteområder. For og lykkes må alle kommunens tjenesteområder involveres i arbeidet og den enkelte kommunalleder må ta sitt delansvar.**

### ***Delmål:***

- Skolene og barnehagene skal ha trafikkopplæring med i sine årsplaner.
- Skolene og barnehagene skal ha regler og retningslinjer for trafikksikker adferd i forbindelse med transport av barn fra og til skole og barnehage og i forbindelser med utflukter til fots, sykkel og bil/buss.
- Kommunen skal ha innarbeidet trafikksikkerhet i HMS/internkontrollsystemet som inneholder regler for reiser og transport i kommunens regi, og ved kjøp av transporttjenester.
- Kommunen skal påvirke lag og foreninger til å innarbeide regler for trafikksikkerhet i forbindelse utøvelsen av sine aktiviteter.
- Kommunalteknikk skal samarbeide med skoler, barnehager og frivillige organisasjoner i arbeidet med å kartlegge aktuelle trafikksikrings tiltak.

## **Evaluering, rapportering og oppfølging av planen**

Trafikksikkerhetsplanen følges opp av virksomhet kommunalteknikk. Siden ansvaret også bringes ut i sektorene er det behov for kontakt både for å opprettholde systemer, men også videreføre de vi har. Det videreføres det enkle rapporteringssystem som ivaretar statusbeskrivelsen hos de enkelte ansvarlige.

Virksomhet Kommunalteknikk har ansvaret med å koordinere og samordne innsatsen. Rapporteringen kan skje fortløpende, men ikke sjeldnere en gang pr. år. Rapporteringen skjer med bakgrunn i kriteriene for hver av de seks ansvarsområder.

For å lykkes er det en forutsetning at alle aktører i trafikksikkerhetsarbeid tar ansvar. Det gjelder både på statlig, fylkeskommunalt og kommunalt nivå. Veiutbyggere må planlegge å bygge gode veisystemer der myke trafikanter blir en enda større del av planene. Trafikksikkerhet er plattformen. I tillegg må trafikantene selv bidra til at trafikksikkerhetsarbeid lykkes.

Hovedutvalg for næring, drift og miljø er kommunens trafikksikkerhetsutvalg og vedtar saker om trafikksikkerhet.



## Vedlegg - Ulykkes kart

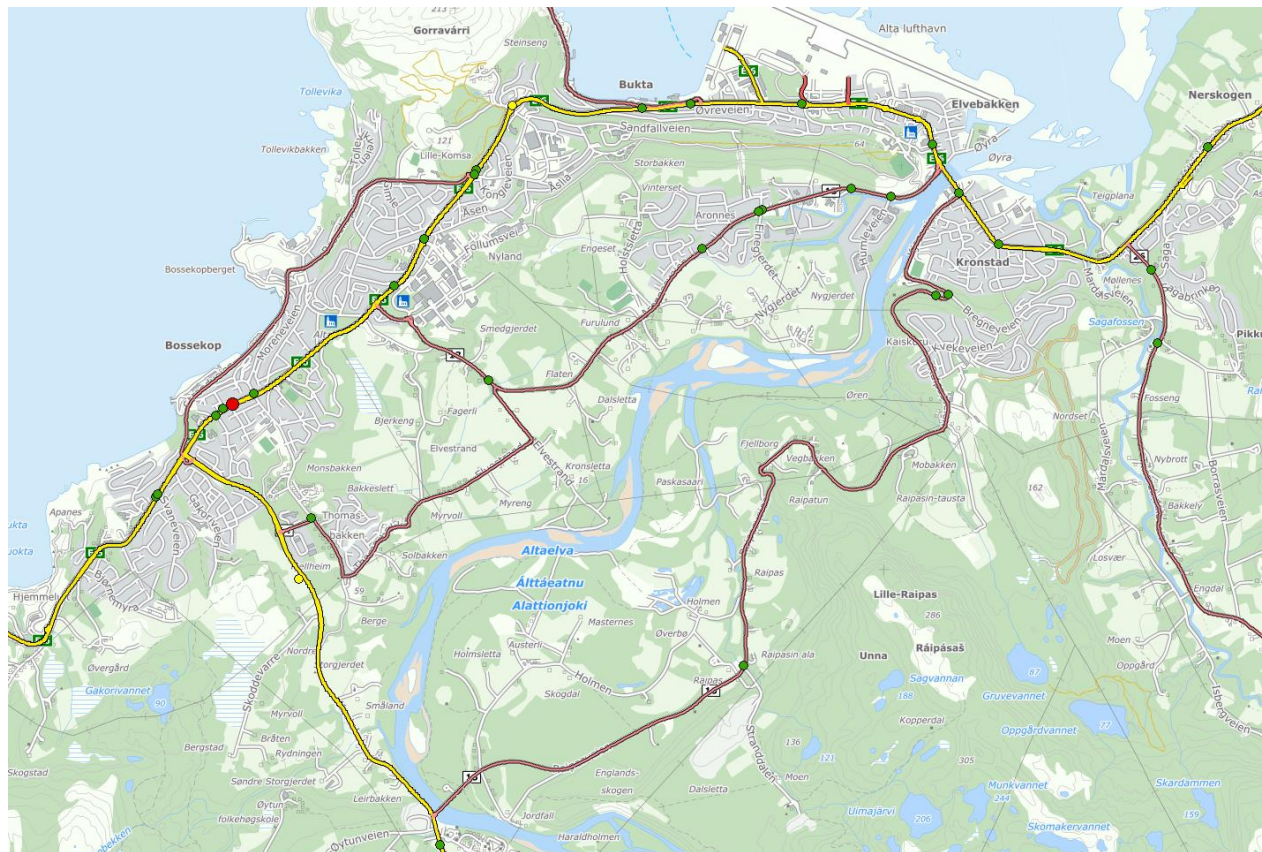
### Veitrafikkulykker i Alta by 2014

- Drept
- Alvorlig skadd
- Lettere skadd



## Veitrafikkulykker i Alta by 2014

- Drept
- Alvorlig skadd
- Lettere skadd



*\*Ytre Amtmannsnes er ikke med på kartet, men ingen ulykker registrert i perioden.*



## Veitrafikkulykker i Alta kommune 2014

- Drept
- Alvorlig skadd
- Lettere skadd

