



NARVIK
KOMMUNE

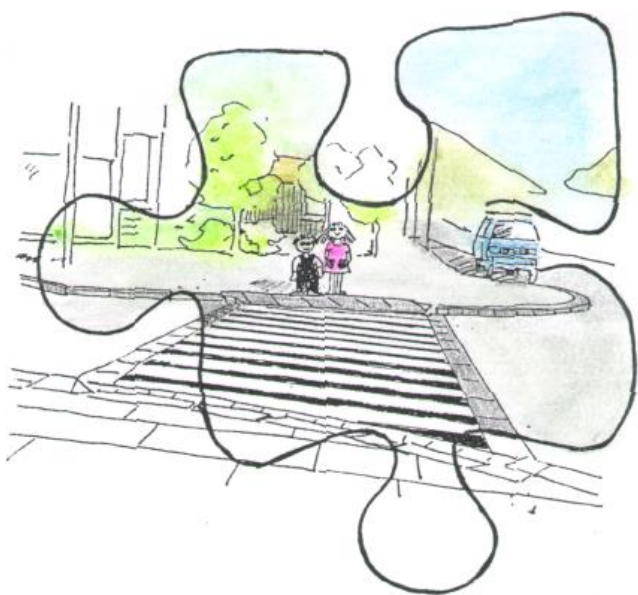
TEMAPLAN FOR TRAFIKKSIKKERHET

MED HANDLINGSPLAN 2022 - 2025



1 INNHOLD

1 INNHOLD	I
2 INNLEDNING	- 1 -
2.1 Bakgrunn	- 1 -
2.2 Hensikten med planen	- 1 -
2.3 Forutsetninger	- 1 -
2.4 Sammendrag – kort om planens innhold	- 1 -
3 MANDAT	- 2 -
4 RAMMER OG PREMISER	- 2 -
4.1 Planverk	- 2 -
4.2 Økonomisk og organisatorisk gjennomføringsevne	- 2 -
4.3 Samarbeidspartnere	- 2 -
5 ULYKKER I NARVIK KOMMUNE	- 2 -
5.1 Ulykkessituasjon	- 2 -
5.2 Definisjon av skadegrad	- 4 -
6 MÅLOPPNÅELSE	- 4 -
6.1 Måloppnåelse forrige planperiode	- 4 -
7 STRATEGI	- 7 -
7.1 Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei	- 7 -
7.2 Nasjonal transportplan	- 8 -
7.3 Regional Transportplan 2020-2033 - Handlingsprogram 2022-2025	- 9 -
7.4 Kommuneplanens samfunnsdel 2022 -2040	- 10 -
8 TRAFIKKSIKKER KOMMUNE	- 10 -
8.1 Narvik som <i>Trafikksikker kommune</i>	- 11 -
9 MÅL FOR PLANPERIODEN	- 11 -
10 ØKONOMI	- 11 -
11 EVALUERING OG RULLERING	- 11 -
12 TILTAK	- 12 -
12.1 Noen fakta om bilbelte og kollisjonspute	- 12 -
12.2 Gjennomførte trafikksikkerhetsprosjekter med tilskudd fra NFTU	- 13 -
12.3 Handlingsplan fysiske tiltak	- 14 -
Vedlegg 1 Veileder for en TRAFIKKSIKKER KOMMUNE	- 16 -



Figur 1.1 Illustrasjon: Unni Kufaas.

2 INNLEDNING

2.1 Bakgrunn

Trafikksikkerhetsplanen er et styringsverktøy for et helhetlig trafikksikkerhetsarbeid i Narvik kommune.

Samordning med overordnede planer vektlegges for å sikre en rød tråd i arbeidet, fra nasjonalt til lokalt nivå, i tråd med *Nasjonalt tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2022-2025* og *Regional Transportplan Nordland Handlingsprogram 2022-2033*

2.2 Hensikten med planen

Alle skal kunne ferdes så trygt som det lar seg gjøre i trafikken og det skal være en god balanse mellom sikkerhet og fremkommelighet for trafikantene. Temaplan for trafikksikkerhet 2022 – 2025 skal danne fundamentet for forebyggende trafikksikkerhetsarbeid i kommunen.

Handlingsplan for fysiske trafikksikkerhetstiltak er tiltaksdelen av trafikksikkerhetsplanen. Den har hovedfokus på skole, skoleveg og andre områder der mange barn og unge ferdes. De prioriterte tiltakene skal innarbeides med kommunal egenandel i årlig økonomiplan og budsjett. Det skal hvert år søkes om fylkeskommunale trafikksikkerhetsmidler. Der forholdene ligger til rette, skal det også søkes om midler hos Samferdselsdepartementet og Statens vegvesen.

Trafikksikkerhet og folkehelse går hånd i hånd. Best mulig helse blant innbyggerne er et mål i seg selv og har en rekke positive effekter. Et godt forankret trafikksikkerhetsarbeid på tvers av fagområder vil på ulike måter bidra til det. Ikke minst gjennom tilrettelegging for de myke trafikantene.

2.3 Forutsetninger

- Forankring
- Implementering
- Finansiering

2.4 Sammendrag – kort om planens innhold

Trafikksikkerhetsplanen er blant annet bygget på *Trafikksikker kommune*-konseptet som er forankret hos rådmannen og i resten av organisasjonen.

Planen er basert på nasjonale og fylkeskommunale føringer for trafikksikkerhetsarbeidet. Målsetningene er realistiske og tar utgangspunkt i ulykkesutviklingen.

Handlingsplanen for fysiske tiltak skal rulleres jevnlig og dette er et arbeid som tradisjonelt får en del oppmerksomhet. Men det har de siste årene vært økende fokus også på holdningsskapende trafikksikkerhetsarbeid, utviklet gjennom et tverrfaglig samarbeid mellom flere aktører.

3 MANDAT

Trafikksikkerhetsarbeidet i Narvik kommune er forankret hos rådmannen og kommuneorganisasjonen for øvrig. Ansvar for prosessen med å revidere trafikksikkerhetsplanen for perioden 2022 - 2025 ligger hos Veg og park, slik det har gjort siden starten på 1990-tallet (Aksjon skolevei). Ansvar for trafikksikkerhetsarbeidet har vanligvis vært lagt til «teknisk etat» fordi det tradisjonelt har handlet om fysisk tilpassing av infrastruktur. Det er imidlertid viktig å forankre arbeidet på rådmannsnivå for å synliggjøre at alle sektorer må ta sin del av ansvaret for gjennomføringen av planen.

4 RAMMER OG PREMISER

4.1 Planverk

Trafikksikkerhetsplanen er forankret i Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet, Nasjonal transportplan, Regional transportplan og Kommuneplanens samfunnsdel

4.2 Økonomisk og organisatorisk gjennomføringsevne

For å kunne gjennomføre fysiske og holdningsskapende trafikksikkerhetstiltak, er Narvik kommune avhengig av tilskuddsordninger (Nordland fylkeskommune, Samferdselsdepartementet, Statens vegvesen) samt bevilgning av kommunal egenandel.

4.3 Samarbeidspartnere

Planen er et resultat av et flerårig tverrfaglig samarbeid internt i kommunen. Politiet, Statens vegvesen og Nordland fylkeskommune er gode samarbeidspartnere og Trygg Trafikk er en viktig bidragsyter.

5 ULYKKER I NARVIK KOMMUNE

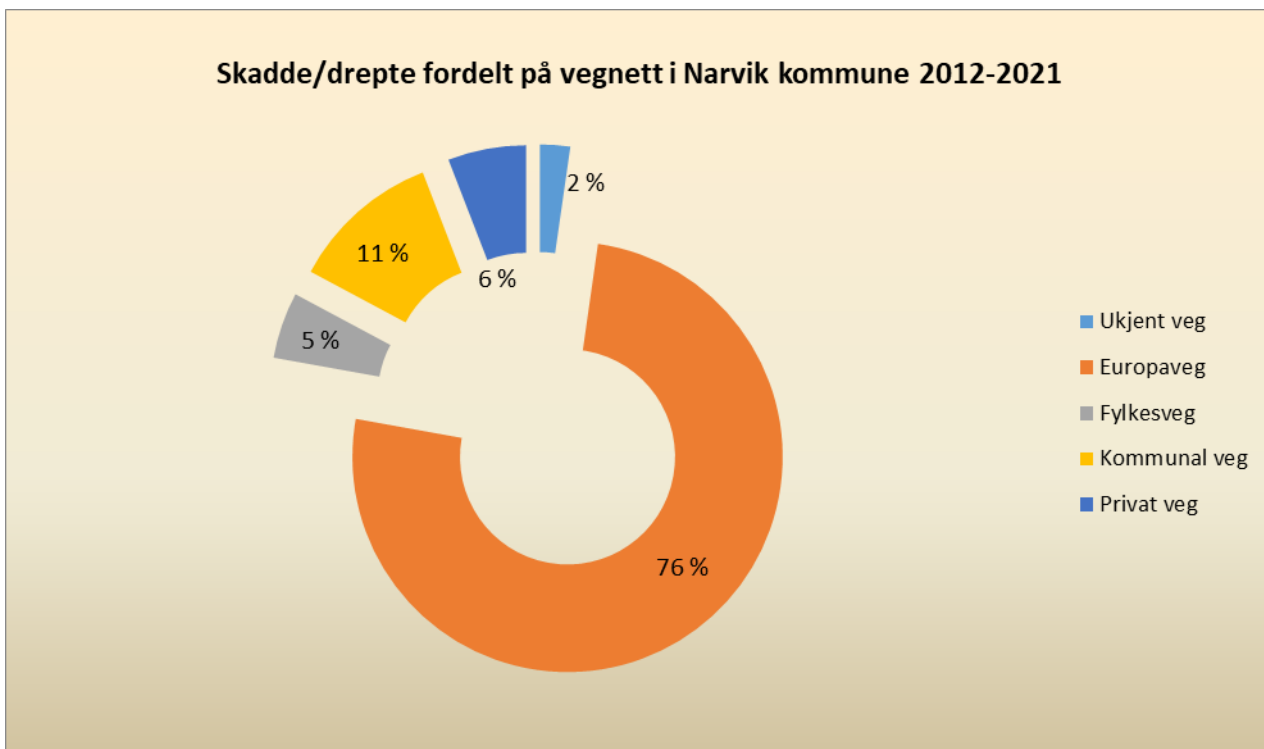
5.1 Ulykkessituasjon

Diagrammene på de neste sidene er ment å illustrere noen trekk ved ulykkessituasjonen og ulykkesutviklingen i Narvik kommune de siste årene. Det er vanlig å operere med begrepene *totalt antall ulykker* og *totalt antall drepte og skadde*. Dette er fordi små marginer og tilfeldigheter kan avgjøre omfanget av ulykker og skadegradene. Det er viktig å merke seg at det i denne planen kun er snakk om politirapporterte ulykker. Dette er på linje med de overordnede planene, men det åpner for at det totale antallet ulykker kan være noe høyere. Det samme gjelder antallet personer som er involvert.

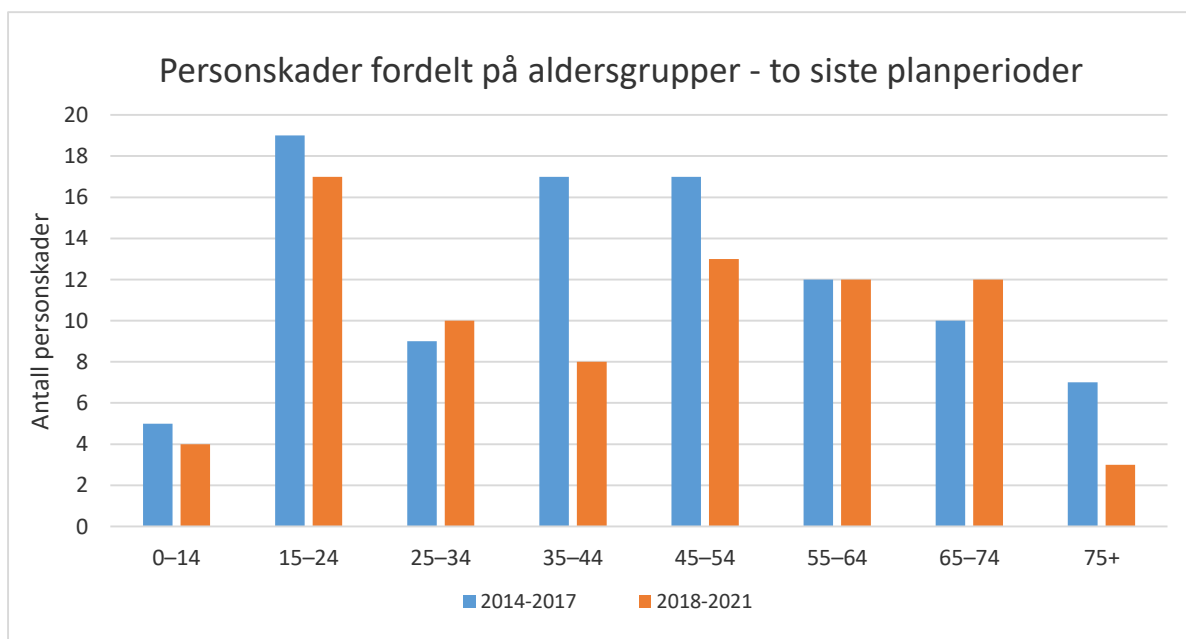
Narvik kommune preges av stamvegene E6 og E10 og en rekke fylkesveger og det er derfor naturlig å se på hvordan ulykkene fordeler seg på de ulike vegklassene.

Vi observerer følgende karaktertrekk:

- Antall ulykker og antall drepte og skadde går ned i Narvik, som i Norge for øvrig
- Majoriteten av ulykkene skjer på europaveger, se figur 5.2.



Figur 5.1 Fordelingen av antall ulykker på de ulike vegklassene i Narvik kommune.



Figur 5.2. Sammenligning av de to siste planperiodene.

15-24 år er overrepresentert i statistikken, selv om antall personskader fortsetter å gå ned også i denne aldersgruppen. Den største endringen er antall skader for personer i gruppen 35-44 år som er halvert fra forrige planperiode, mens de andre aldersgruppene har mindre forandringer.

5.2 Definisjon av skadegrad

I ulykkesstatistikken er det vanlig å dele inn skadegradene i *drept*, *hardt skadd* og *lettere skadd*.

- Som **drepte** regnes alle som dør innen 30 dager etter ulykkesdato av skader påført i ulykken.
- De to tidligere skadegradene *meget alvorlig skadde* og *alvorlig skadde* er nå slått sammen til **Hardt skadde**. Det vil si større skader som kan gi varig og alvorlig mén og/eller der personens liv en tid har vært truet.
- **Lettere skadde** er personer med mindre brudd, skrammer osv. som ikke trenger sykehusinnlegging.

6 MÅLOPPNÅELSE

6.1 Måloppnåelse forrige planperiode

Hovedmål og delmål har vært uforandret de siste planperiodene. Siden 2020 har de politirapporterte ulykkene blitt registrert samlet for 1806 Narvik, altså Ballangen, Narvik og nordsiden av Tysfjorden. Dette med tilbakevirkende kraft. Det knytter seg dermed noe usikkerhet til tallmaterialet.

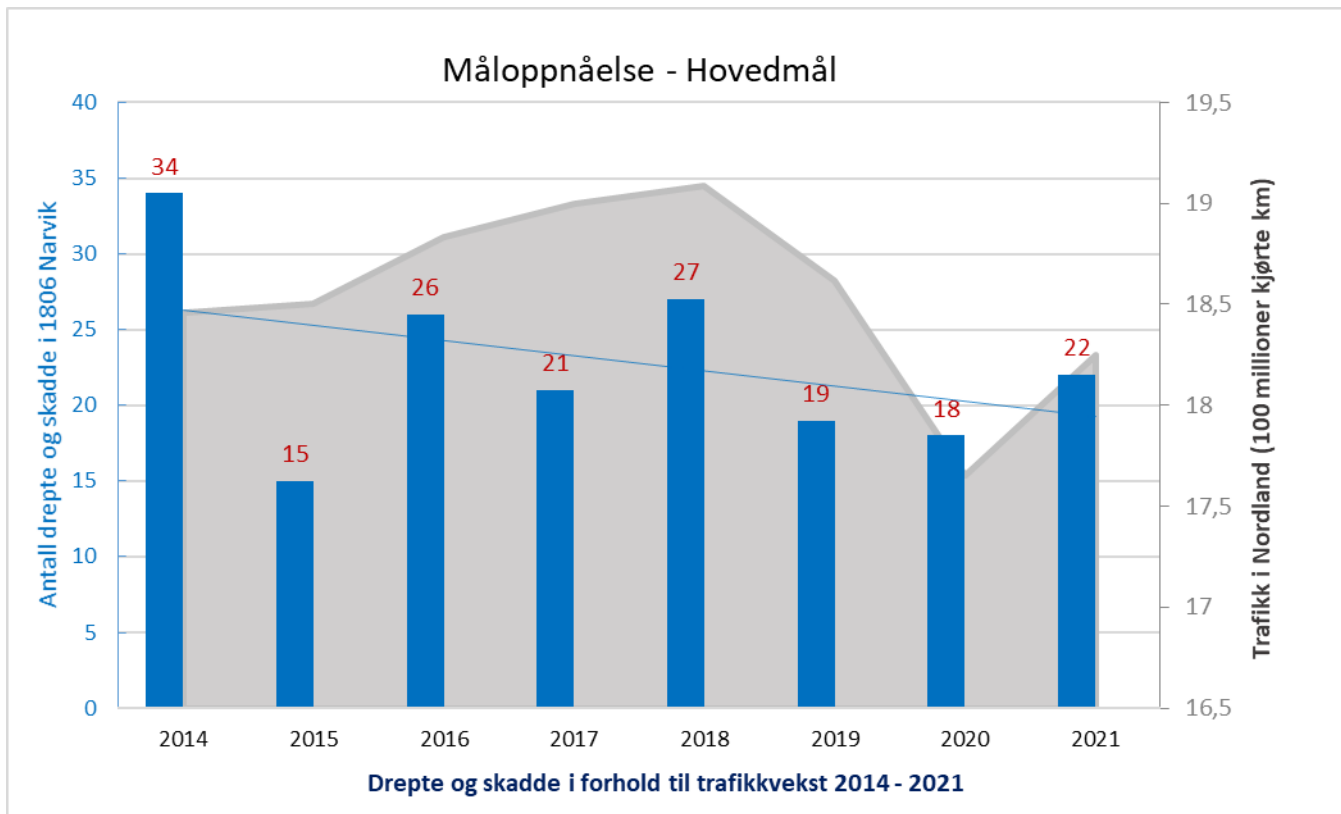
I statistikkene blir kategoriene **lettere skadd**, **hardt skadd** og **drept** ofte sammenstilt som en gruppe. Dette er både for å forenkle illustrasjonene, men også fordi i mange tilfeller kan små marginer (hastighetsnivå, kjøretøytype, sikkerhetsutstyr m.m.) og tilfeldigheter avgjøre skadegrad.

Hovedmål:

- Færre drepte og skadde i trafikken uten hensyn til trafikkveksten, med målsetning om en reduksjon på 20 % i antall skadde og drepte i planperioden.

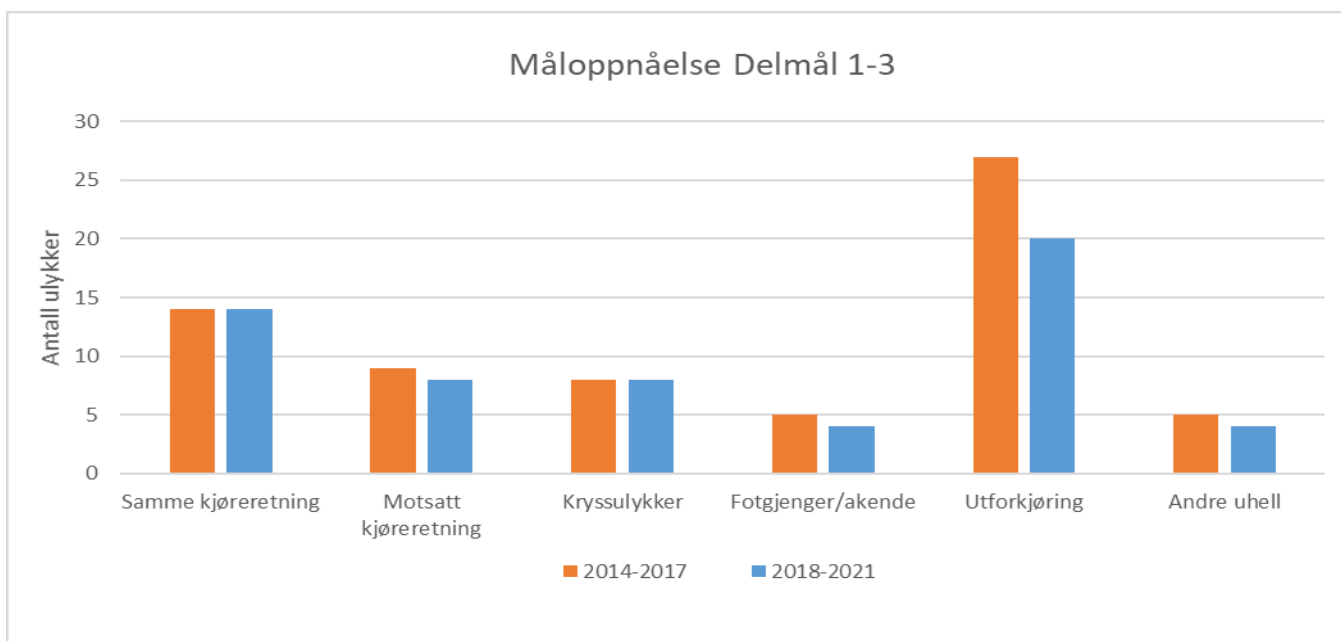
Delmål:

- Vi skal i planperioden:
 1. unngå ulykker som involverer myke trafikanter
 2. redusere antall kryssulykker
 3. redusere antall utforkjøringer
 4. begrense skadene i de ulykkene vi ikke klarer å forhindre



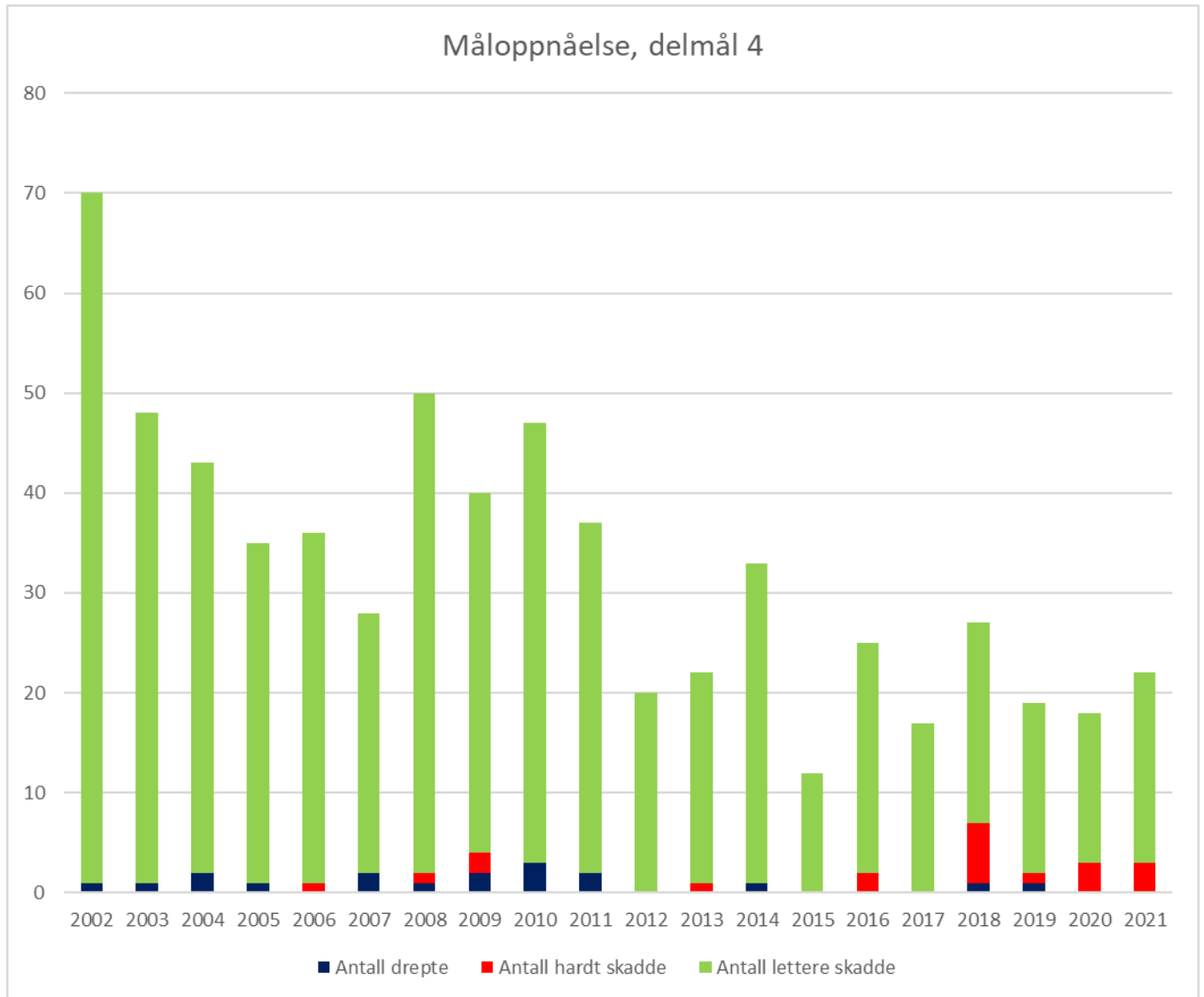
Figur 7.1 Grafen illustrerer endringer i antall skadde og drepte i 1806 Narvik (alle vegkategorier) sett opp mot trafikkveksten (illustrert ved grått areal i diagrammet) i Nordland over de to siste planperiodene. Trafikken i Nordland og Norge for øvrig gikk ned med om lag 3 % i samme periode.

I perioden 2018 – 2021 har det i gjennomsnitt vært 22 drepte og skadde i trafikken pr. år i Narvik kommune. Tallet er tilnærmet likt snittet for forrige planperiode og målet om en reduksjon på 20 % (maksimalt 18 skadde og drepte pr. år) er således ikke nådd. Det er en nedadgående tendens over de to siste planperiodene når det gjelder antall drepte og skadde. Kurven har vært stabil de siste tre årene på mellom 18-22 drepte og skadde personer innenfor våre kommunegrenser. I siste planperiode ser vi en reduksjon i antall kjørte kilometer i Nordland, antakeligvis fordi pandemien har påvirket mobilitet og reisevaner. Således kunne vi kanskje ha forventet enda lavere ulykestall i denne perioden.



Figur 7.2 Antall politirapporterte ulykker i Narvik over de to forrige planperiodene, fordelt på kategori.

Antall kryssulykker og ulykker som involverer fotgjengere ligger stabilt på et lavt nivå, mens antall utforkjøringer er markant redusert. Delmålene 1-3 kan dermed sies å være oppnådd.



Figur 7.3 Utvikling i skadegradene i politirapporterte ulykker over de fem siste planperiodene.

Delmål 4 handler om at vi skal begrense skadene i de ulykkene vi ikke klarer å forhindre. Tallene på hardt skadde og drepte ligger forholdsvis lavt i Narvik kommune. En ulykke kan derfor ha stor betydning for ulykkesstatistikken. I Narvik kommune er antall lettere personskader i trafikken mer enn halvert de siste 20 årene. Statistikken gir imidlertid ikke grunnlag for å hevde at delmål 4 er oppnådd.

En aktuell metode for å forebygge trafikkulykker eller begrense skadene som ulykkene forårsaker, er lavere fartsgrenser. Narvik kommune har innført fartsgrense 30 og 40 km/t på mesteparten av det kommunale vegnettet, gjerne i kombinasjon med fartsdempende tiltak og gode kryssingssteder. Disse fartsgrensene bidrar både til å unngå ulykker og til å begrense skadene i de ulykkene som likevel inntreffer. Kommunen har dessuten jevnlig dialog med øvrige vegeiere for å påvirke til reduksjon av fartsgrensene på strategiske deler av vegnettet.

7 STRATEGI

7.1 Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei

Tiltaksplanen er bygd opp rundt en struktur bestående av fire nivåer:

- Nullvisjonen
- Ambisjon for reduksjon i drepte og hardt skadde
- Tilstandsmål
- Tiltak.

Tiltaksplanen omtaler 15 innsatsområder:

- Møteulykker og utforkjøringsulykker (kap. 16 i tiltaksplanen)
- Drift og vedlikehold (kap. 17 i tiltaksplanen)

- Gående og syklende (kap. 13 i tiltaksplanen)

- Fart (kap. 6 i tiltaksplanen)
- Rus (kap. 7 i tiltaksplanen)
- Beltebruk og riktig sikring av barn (kap. 8 i tiltaksplanen)
- Uoppmerksomhet (kap. 9 i tiltaksplanen)
- Ungdom og unge førere (kap. 11 i tiltaksplanen)
- Eldre trafikanter (kap. 12 i tiltaksplanen)
- Motorsykel og moped (kap. 14 i tiltaksplanen)

- Godstransport på vei (kap. 15 i tiltaksplanen)

- Bruk av ny teknologi i trafikksikkerhetsarbeidet (kap. 18 i tiltaksplanen)

- Trafikksikkerhet i offentlige og private virksomheter (kap. 19 i tiltaksplanen)

- Arbeid for å styrke kunnskapsgrunnlaget (kap. 20 i tiltaksplanen)

- Barn (0-14 år) (kap. 10 i tiltaksplanen)

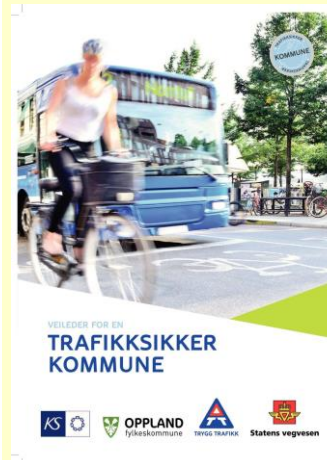
Nasjonal tiltaksplan

For trafikksikkerhet på vei
2022-2025

Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025



Veileder for en
Trafikksikker kommune



Figur 4.2 Innsatsområdene i Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2022 – 2025

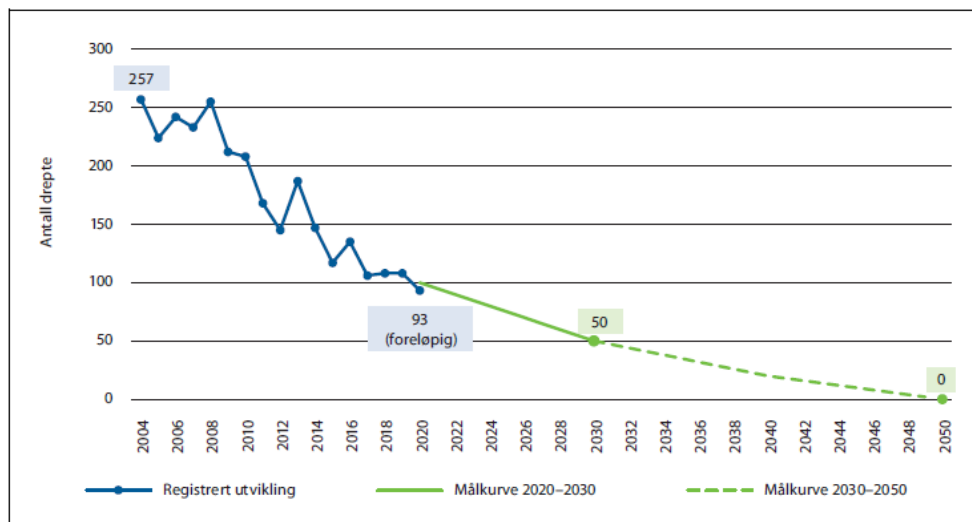
Kommunen skal i samarbeid med politi og vegvesen bidra til at vi kan nærme oss tilstandsmålene i Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg, sett opp mot forrige planperiode.

1. Fart - 72 % av kjøretøyene skal overholde fartsgrensen (2021 = 60,1 %)
2. Rus - Maks grense for mengde trafikkarbeid som utføres i ruspåvirket tilstand i 2026
3. Beltebruk og riktig sikring av barn – 98,5 % skal bruke bilbelte (2019 = 97,4 %)
4. Uppmerksomhet - Videreutvikle arbeidet for å redusere antall ulykker som skyldes distraksjon
5. Barn (0-14 år) - Ikke mer enn 15 drepte og hardt skadde barn pr. år
6. Ungdom og unge førere - Risiko for å bli drept eller hardt skadd, 25 % lavere pr. kjørte km
7. Eldre trafikanter - Risiko for å bli drept eller hardt skadd, 25 % lavere pr. kjørte km
8. Gående og syklende - Risiko for å bli drept eller hardt skadd, 25 % lavere pr. kjørte km
9. Motorsykkel og moped - Risiko for å bli drept eller hardt skadd, 25 % lavere pr. kjørte km
10. Godstransport på vei
11. Møteulykker og utforkjøringsulykker
12. Drift og vedlikehold - daglig trafikksikkerhetsfokus i kjerneoppgavene
13. Bruk av ny teknologi i trafikksikkerhetsarbeidet
14. Trafikksikkerhetsarbeid i offentlige og private virksomheter (herunder Trafikksikker kommune)
15. Arbeid for å styrke kunnskapsgrunnet

7.2 Nasjonal transportplan

Regjeringen legger til grunn følgende ambisjon: *Innen 2030 skal det maksimalt være 350 drepte og hardt skadde i veitrafikken, hvorav maksimalt 50 drepte. Ingen skal omkomme i veitrafikken i 2050.*

NTP peker på seks innsatsområder: (1) Tiltak for trafikksikkerhet på vei og infrastruktur, (2) Tiltak for trafikksikkerhet for fotgjengere og syklister i byområder, (3) Målrettet innsats mot høyrisikofaktorer og utsatte trafikantgrupper, (4) Reduksjon av ulykker med tunge kjøretøy, (5) Trafikksikkerhetsarbeid i private og offentlige virksomheter og (6) Økt sikkerhet gjennom teknologiutvikling.



Figur 4.1 Utvikling i antall drepte – registrert situasjon i 2020 og ambisjon for utviklingen fram til 2030 (Kilde: Meld. St. 20 2022-2033/Statens vegvesen)

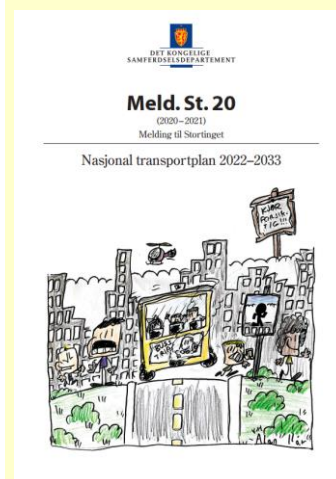
Barnas transportplan

Skal blant annet bidra til å gi barn gode muligheter til å være aktive og selvstendige trafikanter samt ta hensyn til barn og unges behov i areal- og transportplanleggingen.

I Barnas transportplan er **HJERTESONER** angitt som et viktig verktøy for bedre trafikksikkerhet rundt skolene. TØI angir det som et godt tiltak for å bedre trafikkkulturen og begrense bilkjøring i skolens nærområde.

Nasjonal transportplan

Meld. St. 20 2022-2033



Barnas transportplan



Kort fortalt er en **HJERTESONE** et geografisk avgrenset område som skal fungere som en helt eller delvis bilfri sone. Hensikten er å redusere foreldrekjøring til skolen og bidra til at flere sykler og går. I første omgang er det aktuelt i nye skoleprosjekter der det naturlig ligger til rette for det, f.eks. Kjøpsvik oppvekstsenter og Frydenlund barneskole.

7.3 Regional Transportplan 2020-2033 - Handlingsprogram 2022-2025

Visjon for RTP 2022-2033: *Samferdsel skal på en sikker, effektiv og bærekraftig måte binde sammen Nordland, og Nordland med resten av verden.*

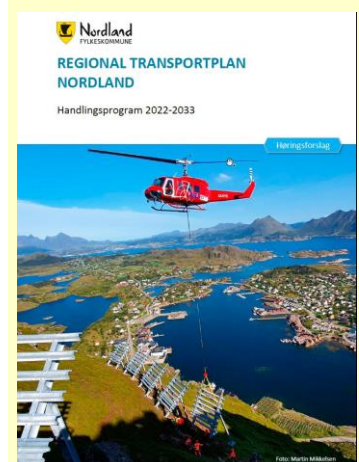
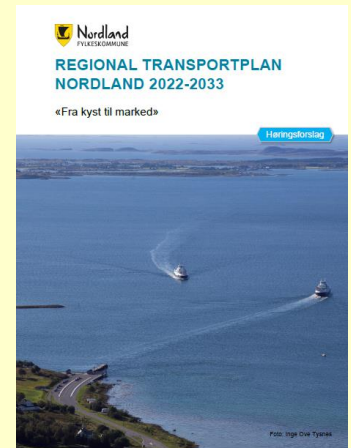
Handlingsprogrammet for trafikkisikkerhet er en del av Regional Transportplan. Det gir muligheter og utfordringer til å utføre godt trafikkisikkerhetsarbeid gjennom et mer helhetlig og tverrfaglig perspektiv i tråd med Stortingsmelding 40 (2015-2016) *Trafikkisikkerhetsarbeidet – samordning og organisering.*

Relevante mål og strategier i RTP:

- 4.1 *Hovedmål: Fylkesvegnettet skal være sikkert, pålitelig, effektivt og klima- og miljøvennlig, og legge til rette for bærekraftig samfunns- og næringsutvikling*
 - 4.4 *Delmål: Fylkesvegnettet skal planlegges, bygges, driftes og forvaltes på en måte som tar hensyn til trafikkisikkerhet, klima, miljø og natur*
 - 6.1 *Hovedmål: Nordland skal ha et tilgjengelig, pålitelig, sikkert og bærekraftig mobilitetssystem for samfunns- og næringsliv*
 - 6.2.3 *Strategi: Ved trafikknutepunkt og holdeplasser skal universell utforming, trafikkisikkerhet og effektivt bytte mellom transportmidler prioriteres.*
 - 8.1 *Hovedmål: Nordland skal ha et helhetlig og miljøvennlig transportsystem som bidrar til god framkommelighet, trygg og effektiv mobilitet for samfunns- og næringsliv.*
- *Bedre trafikkisikkerhet gjennom systematisk holdningsskapende og trafikanrettet arbeid*
 - *Tiltak i skolene*
 - *Pedagogiske tiltak*
 - *Trygge skoleveger og områder der barn ferdes og at barn er synlig i trafikken*
 - *Trafikksikre kommuner og fylkeskommuner*
 - *Sikre at kommunene jobber systematisk med trafikkisikkerhet*
 - *Kommunene skal ha trafikkisikkerhetsplaner som bidrar til å nå nasjonale og regionale mål om reduksjon i alvorlige ulykker.*

Regional Transportplan Nordland 2022-2033

Med handlingsprogram 2022-2033 - Høringsforslag



7.4 Kommuneplanens samfunnsdel 2022 -2040

Narvik kommune har i Kommuneplanens samfunnsdel valgt ut åtte av FNs bærekraftsmål som det skal legges størst vekt på:



Figur 7.4 Utvalgte fokusmål i Kommuneplanens samfunnsdel

Delmål 3.6 - *Innen 2030 halvere antall dødsfall og skader i verden forårsaket av trafikkuulykker.* Under er det listet noen eksempler på hvordan trafikksikkerhetsplanen kan bidra til å ivareta bærekraftsmålene:

- Trafikksikkerhetstiltak kan bidra til å redusere dødsfall og skader forårsaket av trafikkuulykker [3]
- Bedre løsninger for myke trafikanter gir god folkehelse [3]
- Attraktive og tilgjengelige skoleveger bidrar til trygge og inkluderende læringsmiljø [4]
- Gode prosjekter kan bidra til pålitelig, bærekraftig og solid infrastruktur av høy kvalitet [9]
- Gode prosjekter kan resultere i trygge, tilgjengelige og bærekraftige transportsystemer [11]
- Tilrettelegging for ferdsel uten bil er bærekraftig og bidrar til reduserte utslipp [13]

8 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.

Kommunen er en viktig aktør i trafikksikkerhets-arbeidet. Som vegeier, barnehage- og skoleeier, arbeidsgiver, innkjøper av transporttjenester og med et ansvar for beboernes helse og trivsel, har kommunen et stort ansvar for å forebygge ulykker.

For å ivareta denne helhetstenkingen er det utarbeidet kriterier og sjekklister, som skal kvalitetssikre kommunens trafikksikkerhetsarbeid.



8.1 Narvik som *Trafikksikker kommune*

Narvik kommune har satt seg som mål å oppfylle kriteriene i Trygg Trafikk sin godkjenningsordning for *Trafikksikker kommune* fra 2022. Kommunen har utarbeidet en plan med sjekklister for følgende områder, jf. *Veileder for en trafikksikker kommune*

- Narvik kommune
- Barnehage
- Skole
- Teknisk
- Plan
- Kultur
- Kommunelegen
- Helsestasjon

Den 8.12.2022 ble Narvik godkjent som trafikksikker kommune for perioden 2023-2025!

9 MÅL FOR PLANPERIODEN

Med unntak av delmål 4 som viser seg å være svært vanskelig å måle, videreføres målsetningene fra de forutgående trafikksikkerhetsplanene:

Hovedmål:

- Færre drepte og skadde i trafikken uten hensyn til trafikkveksten, med målsetning om en reduksjon på 20 % i antall skadde og drepte i planperioden.

Delmål:

- Vi skal i planperioden:
 1. unngå ulykker som involverer myke trafikanter
 2. redusere antall kryssulykker
 3. redusere antall utforkjøringer

10 ØKONOMI

Tiltakene i denne planen innarbeides i enhetens økonomiplan av den enkelte enhetsleder.

Narvik kommune inngår et gjensidig forpliktende samarbeid med Nordland fylkeskommune som innebærer at Narvik kommune implementerer kriteriene for *Trafikksikker kommune*. Som et resultat av denne godkjenningen mottar kommunen 100.000 kroner til holdningsskapende tiltak, samt tilskudd til andre tiltak i planen som kjørekurs for ansatte, kompetanseheving for ansatte i helse/omsorg, barnehage og skole.

Narvik kommune har en målsetting om å hvert år søke trafikksikkerhetsmidler til fysiske tiltak langs skoleveger og der barn for øvrig ferdes og møtes. Kommunen vil løpende sikre plangrunnlag – herunder oppdatert trafikksikkerhetsplan – for slike søknader. Tilskuddstaket er 80 % av en total kostnad på inntil 3 millioner kroner pr. prosjekt. Den kommunale egenandelen blir budsjettert basert på den totale prosjektkostnaden. Kommunen skal benytte seg av muligheten til å søke tilskudd til utarbeidelse av byggeplaner og i noen tilfeller også til reguleringsplaner når det viser seg nødvendig.

11 EVALUERING OG RULLERING

Enhetslederne rapporterer årlig på tiltak innenfor eget ansvarsområde og sender til plankoordinatoreren som sammenfatter og legger fram en samlet rapport til rådmannen. Rådmannen rapporterer årlig til kommunestyret.

12 TILTAK

Narvik kommune søker årlig om midler til fysiske og holdningsskapende tiltak. Som tabellen på neste side viser, har det vært gjennomført en rekke tiltak med 80 % finansiering over de fylkeskommunale trafikksikkerhetsmidlene.



Figur 12.1 I forbindelse med Nasjonal refleksdag gjennomfører kommunen i samarbeid med politiet refleksaksjon ved alle skolene hver høst. Elevene får refleksmateriell og nyttige tips fra Veg og park og politiet. Her fra Ankenes skole i oktober 2022.

12.1 Noen fakta om bilbelte og kollisjonspute

Narvik kommune og politiet bruker refleksaksjonen som en arena for å snakke om generell trafikksikkerhet også, blant annet trygg trafikantatferd og sikkerhetsutstyr (bilbelte, hjelm m.m.) Nedenfor er litt praktisk info om sikkerhetsutstyr, som det kan være verd å merke seg.

- ♥ Korrekt bruk av bilbelte reduserer risikoen for å bli drept med ca 50 % for bilfører!
- ♥ 43% av de omkomne i trafikkulykker har vært usikret i bilen!
- ♥ En usikret baksetepassasjer på 80 kg vil i en frontkollisjon i 50 km/t fortsette fremover med en kraft som tilsvarer 2 tonn!
- ♥ En kollisjon i 50 km/t uten bilbelte kan sammenlignes med et fritt fall på 10 meter!
- ♥ En kollisjonspute inneholder sprengstoff. Kraften fra tennsatsen kan sammenlignes med et hardt slag med balltre. Sikkerhetsbeltet skal holde deg på trygg avstand fra denne kraften!
- ♥ Kollisjonsputer kan redde livet ditt dersom du sitter fastspent! Men det krever at du ikke har harde gjenstander mellom deg og airbagen (f.eks. en mobiltelefon, glassflaske, eller metallkopp)

12.2 Gjennomførte trafikksikkerhetsprosjekter med tilskudd fra NFTU

År	Skoler (nærmest de aktuelle tiltakene)										Kort beskrivelse av tiltakene	
	Ankenes	Ballangen	Beisfjord	Bjerkvik	Fagernes	Frydenlund	Håkvik	Kjøpsvik	Skistua	Skjomen		Straumsnes
2000												
2001												
2002	71							770				Fortausutvidelse i Tøttaveien
2003								300				Busslomme ved Ankenes torg. 30-soner Oscarsborg
2004						418						Fortausutvidelse nordsiden av Frydenlundgata
2005						500		400				30-soner og fartsdempende tiltak
2006						1 684						Skolekvartalet. Fortau langs Alleen/Kirkeparken
2007	1 071											Ankenes skoleområde. Fortau langs Åsveien
2008							852					Fortau langs Buveien
2009								792				Fortau langs Lodve Langes g og Diagonalgata ++
2010												Fortau langs Forrasvingen ++
2011					240							Fagernesveien. Nedsatt fartsgrense og SeeMe
2012										169		Gangveg, 30-sone, fartsdempende tiltak, Fagerjordveien
2013			656	74		534		272				Kryssoppstrømming og fortausutbedring, Diagonalen X Tore Hunds gate
2014				1 205				1 205				Kryssoppstrømming og fortausutbedring, Diagonalen X Håreks gate fase 1
2015								1 520				Kryssoppstrømming og fortausutbedring, Diagonalen X Håreks gate fase 2
2016	1 609											Gang- og sykkelveg, fortau, bussholdeplass Ankenes torg
2017					1 752							Fortau og bussholdeplass, Beisfjordveien - Fase 1:3
2018												Fullføring fase 1
2019					1 769							Fortau langs Holmen, oppstrømming, krysningssted, Fase 2:3
2020												Fullføring fase 2
2021					2 071	100						Gang- og sykkelveg langs Beisfjordveien, holdeplass, Fase 3:3
2022						265						Frydenlund skole - Detaljprosjektering
2023						2 900						Frydenlund skole - (Tårnveien - Vassvik) Tilsagn om tilskudd til gjennomføring
2024												
2025												
Sum	2 751	0	656	1 279	5 832	6 401	1 518	0	5 259	0	169	Totale kostnader i hele tusen kroner eks mva.
SUM											23 865	Nordland fylkes trafikksikkerhetsutvalg har gitt 80% tilskudd av budsjettert totalkostnad

Figur 12.2 Nordland fylkes trafikksikkerhetsutvalg har gitt tilskudd til en rekke trafikksikkerhetstiltak i Narvik kommune.

12.3 Handlingsplan fysiske tiltak

Liste 1 viser foreslåtte tiltak som søkes finansiert med fylkeskommunale trafiksikkerhetsmidler. Liste 2 og 3 er kommunens vedtatte prioritering av tiltak på hhv. statlig og fylkeskommunalt vegnett.

Liste 1a Prioriterte tiltak			
Prioritet	Tiltak		Estimert totalkostnad
1.	Frydenlund skole – Byggeplan og detaljprosjektering	2021-2022	100 000,- 270 000,-
1.	Frydenlund skole – Trafikksanering krysset Vassvikveien X Tårnveien. Tilrettelegging for myke trafikanter	2023	2 900 000,-
2.	Byggeplan TSH Håkvik skole	2023	100 000,-
3.	Reguleringsplan Lille Sveveien	2023	200 000,-
4.	TSH-tiltak Ballangen skole - Kryssingssteder, Skoleveien	2023	400 000,-
1.	Håkvik skole – Fysisk tilrettelegging for myke trafikanter (Lille Sveveien)	2024	2 500 000,-
2.	Byggeplan TSH Ballangen skole	2024	100 000,-
1.	Ballangen skole - Fysisk tilrettelegging for myke trafikanter.	2025	3 000 000,-
2.	Byggeplan TSH Bjerkvik skole	2025	100 000,-
Liste 1b Uprioriterte tiltak			
Med fokus på skoler og andre områder der barn og unge ferdes og møtes			
	Ankenes - Fysisk tilrettelegging for myke trafikanter - skoleveg Ballangen - Fysisk tilrettelegging for myke trafikanter - skoleveg Beisfjord - Fysisk tilrettelegging for myke trafikanter - skoleveg Bjerkvik - Fysisk tilrettelegging for myke trafikanter - skoleveg Fagernes - Fysisk tilrettelegging for myke trafikanter - skoleveg Frydenlund - Fysisk tilrettelegging for myke trafikanter - skoleveg Håkvik - Fysisk tilrettelegging for myke trafikanter - skoleveg Kjøpsvik - Fysisk tilrettelegging for myke trafikanter - skoleveg Skistua - Fysisk tilrettelegging for myke trafikanter - skoleveg Skjomen - Fysisk tilrettelegging for myke trafikanter – skoleveg		

Liste 2 - Prioritering av tiltak på riks- og europaveger

jf. vedtak i Narvik bystyre i forbindelse med behandling av trafikksikkerhetsplanen

Prioritet	Tiltak
1.	E6 Tunnel Narvik sentrum I henhold til gjeldende reguleringsplan
2.	E6 Bjerkvik sentrum – Narvik Sammenhengende gang- og sykkelvegnett, inkl. gang- og sykkelveg langs E6-traseen mellom Hålogalandsbrua og Stormyra
3.	E6 Nordmoveien og E10 Trollvikveien Tryggere kryssingssteder, automatisk Trafikkontroll (ATK) og gang- og sykkelveg langs E6 Nordmoveien frem til Kommunal vei
4.	E6 Vidrek Gang- og sykkelveg. Holdeplasser på begge sider av E6. Kryssingssteder
5.	E10 Hørsletta – Bjerkvik Kryssutbedring og tilrettelegging for sykkelturister
6.	E10 Leirvik Gang- og sykkelveg
7.	E6 Ankenesveien ved Ankenes torg Kryssutbedring, oppgradering av holdeplass
8.	E6 Skjomnes, Håkvik, Emmenes Tryggere kryssingssteder. Atkomst til strandsonen
9.	E10 Bjørnfjell Planfrie kryssinger, samt utvidet skjæring i Pettersenbakken
10.	E10 Leirvik X Øyjordveien Kryssutbedring
11.	E6 og E10 Holdeplasser - Universell utforming, leskur og kryssingssteder
	Forslag
	E6 Fagernes - Ankenes Oppgradering av gang- og sykkelveg iht. vegvesenets nasjonale sykkelstrategi
	E6 Ankenesveien Kryssutbedringer f.eks. med lyskryss eller rundkjøring. Fartsgrensevurdering

Liste 3 - Tiltak på fylkesveger jf. vedtak i Narvik bystyre i forbindelse med behandling av trafikksikkerhetsplanen	
Prioritet	Tiltak
1.	Fv. 7570 Beisfjordveien Rassikring
2.	Fv. 7572 Skjomeneveien Det utarbeides en plan for opprusting av Skjomeneveien. Vegen skal snarest oppgraderes til akseptabel tofelts vegstandard. Rassikring og utbedring av særlig smale uoversiktlige strekninger prioriteres. Vegen har økende betydning for næringslivet.
3.	Fv. 7578 Øyjordveien Kommunal veg (ca 1 000 meter) fra gamle fergekai til Toppåsen ved påkobling E6 – Hålogalandsbrua opprustes til fylkesvegstandard i samarbeid stat/fylke og overtas av fylkeskommunen som en forlengelse av nåværende fylkesveg. Aktuelle tiltak er sikring av fjellskjæringer, breddeutvidelse i kurver, siktforbedring, fast dekke og overvannshåndtering. Det opparbeides gangveg fra gamle Seines skole til gamle fergekai.
4.	Fv. 7570 Fjordveien Kommunal veg (ca 250 meter) fra slutt på fylkesvegen og frem til Gropveien i Beisfjord overtas og oppgraderes til fylkesvegstandard av fylkeskommunen.
5.	Fv. 7574 Håkvikdalveien Tidligere planer for omlegging av nedre del av fylkesvegen vurderes på nytt. Vegen har betydning for næringslivet bl.a. så lenge vegen benyttes til grustransport.
	Miljø- og trafikksikkerhet Det gjennomføres en oppdatering av miljø- og trafikksikkerhetstiltak på fylkesvegene i kommunen, herunder gangfelt, gangveger, busslommer og leskur på faste bussholdeplasser.
	Prinsipp Tiltak som sikrer trygg ferdsel og god fremkommelighet på eksisterende fylkesvegnett i Nordland prioriteres ut fra hensynet til trafikksikkerhet og næringslivets behov.
	Innkome forslag på fylkesveger
	Beisfjord: Gangbru over Lakselva mellom Fjordveien og idrettspark. Ballangen: Veglys langs utvalgte strekninger mellom sentrum og Kjeldebotn

Vedlegg 1 Veileder for en TRAFIKKSIKKER KOMMUNE

- Dokumentet legges ved

STOLT MEDLEM AV



TRYGG TRAFIKK



**NARVIK
KOMMUNE**

Telefon: (+47) 76 91 20 00
Postboks 64
8501 Narvik

E-post:
postmottak@narvik.kommune.no
www.narvik.kommune.no
Org.nr: 959 469 059