



SENJA
KOMMUNE

Trafikk- sikkerhetsplan

Mål og strategi
2022–2025

Vedtatt av Utvalg for samfunnsutvikling 16.05.22



Innhold

1	Forord	2
2	Sammendrag	3
3	Innledning	3
3.1	Historikk	3
3.2	Organisering av trafikksikkerhetsarbeidet i Senja kommune	3
3.3	Samarbeidspartnere	3
4	Nasjonale og regionale føringer i trafikksikkerhetsarbeidet	4
4.1	Meld. St. 40 (2015–2016) Trafikksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering	4
4.2	Nasjonal transportplan	4
4.3	Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018–2021	5
4.4	Folkehelse og trafikksikkerhet	5
4.5	Trafikksikker Kommune	5
5	Ulykkessituasjonen/-utviklingen i Senja kommune	6
5.1	Trafikale utfordringer i kommunen	6
5.2	Ulykkesstatistikk 2015–2022 Senja kommune	7
6	Mål og strategi for trafikksikkerhetsarbeidet i Senja kommune	8
6.1	Målsetting	8
6.2	Strategi	8
7	Kommunale tiltak	8
7.1	Risikoadferd i trafikken	9
7.2	Befolkningsgrupper (barn, ungdom, eldre og funksjonshemmede)	10
7.3	Trafikantgrupper/kjøretøygrupper (gående, syklende, mc og moped, tunge kjøretøy)	12
7.4	Kjøretøyteknologi	12
7.5	Systematisk trafikksikkerhetsarbeid i offentlig og privat sektor	13
7.6	Fysiske trafikksikkerhetstiltak	13
8	Økonomi	13
9	Evaluerings, rullering	13

1 Forord

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

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

Trafikksikkerhetsplan 2022–2025 vil være et styringsverktøy og danne grunnlaget for et målrettet trafikksikkerhetsarbeid i kommunen

2 Sammenheng

Denne planen representerer måten å organisere det kommunale trafikksikkerhetsarbeidet på i Senja kommune.

Planen bygger på «Trafikksikker kommune»-konseptet. Planen tar utgangspunkt i de nasjonale føringene for trafikksikkerhetsarbeidet, og målsetningen til trafikksikkerhetsplan gjenspeiler trafikkkulykkesutviklingen vi kan se på nasjonalt nivå. Tiltakene for planperioden fremkommer i egen handlingsplan.

3 Innledning

3.1 Historikk

Denne planen er den første av trafikksikkerhetsplaner for Senja kommune.

Planen har som hovedfunksjon å være et styringsverktøy for et målrettet trafikksikkerhetsarbeid i kommunen.

3.2 Organisering av trafikksikkerhetsarbeidet i Senja kommune

Trafikksikkerhetsarbeidet i Senja kommune er forankret hos rådmannen, og ansvaret for prosessen med å utarbeide en ny trafikksikkerhetsplan for perioden 2022–2025 er tillagt Teknisk drift.

Kommunen ser det som viktig å forankre arbeidet hos rådmannen v/ strategisk ledergruppe for å synliggjøre at alle kommunens sektorer må ta sin naturlige del av ansvaret. Det er av avgjørende betydning for arbeidet at de enkelte ledere sørger for at egne tiltak i planen blir gjennomført.

Rådmannen vil derfor nedsette en arbeidsgruppe som skal ha representanter fra avdelingene teknisk drift, helse, skole, barnehage og kultur. I tillegg skal det opprettes et trafikksikkerhetsutvalg, dette kan enten være utvalg for samfunnsutvikling eller formannskap.

I møter behandles innspill, planrullering, planlegging av tiltak mm, og det utarbeides en handlingsplan i en egen prosess etter innspill fra skoler, velforeninger og enkeltpersoner. Handlingsplanen skal i hovedsak beskrive mindre trafikksikkerhetstiltak på kommunale veier.

Kommunen har likevel medansvar for bygging av gang- og sykkelveier og veilys langs fylkesveier.

Trafikksikkerhetsplanen gjelder for Senja kommune. Det er naturlig at Finnsnes by som har et mer komplisert trafikkbilde og flest trafikkkulykker, vil bli vist størst oppmerksomhet i trafikksikkerhetsarbeidet.

3.3 Samarbeidspartnere

Senja kommune skal ha et aktivt samarbeid med Troms og Finnmark trafikksikkerhetsutvalg, Trygg Trafikk, politi, vegvesen og lokale kjøreskoler.

4 Nasjonale og regionale føringer i trafikksikkerhetsarbeidet

4.1 Meld. St. 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 drept og hardt skadet 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
- Styrket samordning av FoU-innsatsen
- Fremtidige satsningsområder innen trafikksikkerhetsarbeidet

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

4.2 Nasjonal transportplan

Med utgangspunkt i **Meld. St. 33 (2016–2017) Nasjonal transportplan 2018–2029**, er det definert nasjonale mål og hovedområder for innsats:

- 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

4.5 Trafikksikker Kommune

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

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

For å ivareta denne helhetstenkningen er det utarbeidet kriterier og sjekklister skal være et verktøy for å kvalitetssikre kommunens trafikksikkerhetsarbeid. Senja kommune har satt seg som mål å oppfylle alle kriteriene og gjennom en fylkeskommunal godkjenningsordning bli erklært som «Trafikksikker kommune» innen 2025.

5 Ulykkessituasjonen/-utviklingen i Senja 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 milliarder kroner. Helse- og omsorgstjenestene i kommunene må ta mye av regningen. Det lønner seg derfor å forebygge!

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

En kartlegging viser at 2184 syklistene 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.

5.1 Trafikale utfordringer i kommunen

Sikring av skoleveier er en utfordring i Senja kommune. Flere av kommunes skoler ligger i dag i tilknytting til hovedveg/fylkesveg. Områdene rundt flere av skolene mangler også gang- og sykkelsti, - dette skaper en utrygg skolevei for barn som ferdes til og fra skolen.

Utbygging av gang- og sykkelsti og fortau, er også viktig sett i et folkehelseperspektiv. Herunder hører også gode venteplasser for av- og påstigning knyttet til kollektivtrafikk.

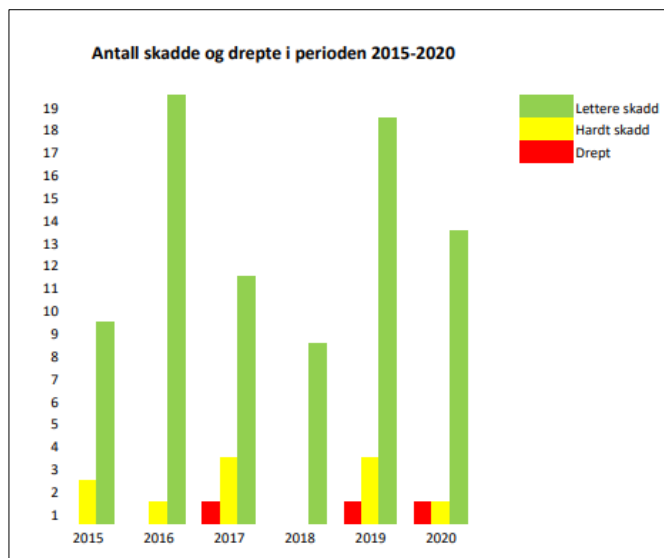
En annen viktig utfordring er regulering av trafikale forhold ved skoler og barnehager, dette gjelder for eksempel parkering og dropsone, sone for av- og påstigning og kryssing av vei.

Videre er vedlikehold av vegnettet i kommunen, en utfordring for trafikksikkerheten. Manglende kantklipp i sommerhalvåret og manglende brøyting/strøing på vinteren, kan bidra til å skape farlige situasjoner i trafikken.

5.2 Ulykkesstatistikk 2015–2022 Senja kommune

Oversikten nedenfor gir et bilde av ulykkesutviklingen i Senja kommune for kommunale og fylkeskommunale veier, over hvilke typer ulykker vi har hatt.

Kilde: <https://trine.atlas.vegvesen.no/>



Typer ulykker i perioden 2015-2020	Dødsulykke		Ulykke med hardt skadde		Ulykke med lettere skadde	
	fv	kv	fv	kv	fv	kv
Enslig kjøretøy veltet i kjørebanelen	1		0		0	1
Ulykke med uklart forløp eller ingen bestemt kode	0		0		1	
Forbikjøring	0		0		2	
Påkjøring bakfra	0		0		5	
Møting på rett vegstreking	0		0		4	
Møting i kurve	0		1		3	
Møting under forbikjøring på rett vegstreking	0		1		0	
Møting under forbikjøring i høyrekurve	0		0		1	
Møting under forbikjøring av stanset eller parkert kjøretøy	0		0		1	
Avsvingning til venstre foran kjørende i motsatt retning	0		3		0	1
Kryssende kjøreretninger (uten avsvingning)	0		0		1	1
Høyresving foran kjørende i samme retning	0		1		0	
Venstresving foran kjørende i motsatt retning	0		0		2	
Ulykke med uklart forløp ved kryssende kj.retn hvor ett el. begge kj.tøy svinger av	0		0		1	
Fotgjenger krysset kjørebanelen forøvrig	0		0		2	
Fotgjenger krysset kjørebanelen utenfor kryss bak parkert eller stanset kjøretøy	0		0		0	1
Ulykke uklart forløp fotgjenger gikk langs eller var i kjørebanelen	0		0		1	
Enslig kjøretøy kjørte utenfor på høyre side på rett vegstreking	0		1		7	
Enslig kjøretøy kjørte utenfor på venstre side på rett vegstreking	0		1		2	
Enslig kjøretøy kjørte utenfor på venstre side i høyrekurve	2		0		6	1
Enslig kjøretøy kjørte utenfor på høyre side i høyrekurve	0		0		0	1
Enslig kjøretøy kjørte utfor på høyre side i venstrekurve	0		0		3	
Enslig kjøretøy kjørte utfor på venstre side i venstrekurve	0		0		1	
Sum	3	0	8	0	43	6

6 Mål og strategi for trafikksikkerhetsarbeidet i Senja kommune

6.1 Målsetting

Senja kommune slutter seg til «Nullvisjonen» som beskrevet i Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet og handlingsplan for trafikksikkerhet i Troms og Finnmark.

Visjonen er 0 drepte og 0 skadde i trafikken i Senja kommune.

Målet er bedre trafikksikkerhet for alle i Senja kommune.

6.2 Strategi

I *Nasjonal Tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg*^{*} er det satt opp en rekke tilstandsmål formulert som måltall.

For å nå disse målene må det iverksettes tiltak Kommunen skal arbeide aktivt for å bidra til at vi oppnår disse tilstandsmålene. Dette gjelder først og fremst på følgende områder:

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 trafikksikre skoler.
- Alle barnehager er godkjent som trafikksikre barnehager.
- Kommunen godkjent som trafikksikker kommune.
- Øke antallet km med gang og sykkelvei

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

^{*} <https://www.regjeringen.no/contentassets/c91632e1e2a84454b72072c5d51bf517/nasjonal-tiltaksplan-for-ts-pa-vei-2022-2025-endelig.pdf>

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)
------------------------	--	------------------	----------------

Kommunale tiltak:

- Senja kommune som arbeidsgiver skal påvirke sine ansatte i tjeneste til å opptre med minst mulig risiko i trafikken.
- Senja kommune skal ha utarbeidet retningslinjer for tjenestereiser og forankret denne i alle sektorer.
- Trafikksikkerhet skal være årlig tema i kommunens arbeidsmiljøutvalg (AMU).
- Senja kommune, som kjøper av ulike tjenester, stiller krav til samarbeidspartnere om trafikksikker adferd (transporttjenester og vei og vedlikeholdstjenester). Disse innarbeides i anbudsdokumentene.
- Senja kommunes ansatte skal gjennomføre e-læringskurs i Trafikksikkerhet .

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:

- Senja kommune 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:

- Senja kommune skal velge busser med 3-punktsbelte ved leie av busser til transport i regi av kommunen.
- Kommunalt ansatte skal alltid bruke bilbelte, i hht. gjeldende regler og forskrifter.
- Senja kommune 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.
- Senja kommune skal via de kommunale barnehagene gjennomføre tiltak for å øke fokus på sikring av barn i bil.

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).
- Senja kommune skal gjennomføre vurdering av særlig farlig skolevei.
- Senja kommune skal arbeide for trafiksikre soner rundt skolene (Hjertesone).
- Senja kommune skal begrense muligheten for å kjøre inn på skoleområder og i tilknytning til skoler
- Senja kommune skal legge til rette for at flere kan sykle eller gå til skolen.
- Senja kommunes barnehager skal være godkjent som Trafiksikker barnehage.
- Senja kommune skal påvirke til at alle de private barnehagene skal ha være godkjent som Trafiksikker barnehage.
- Skolene skal være godkjent som Trafiksikker skole.
- Senja kommune skal påvirke private skoler til å få godkjenning som Trafiksikker skole.
- Skolene skal sørge for god sykkelopplæring i tråd med kompetansemål i Kunnskapsløftet.

- Senja kommune 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.
- Senja kommune skal sørge for at ansatte i barnehager og skoler har tilstrekkelig kompetanse for å gjennomføre god trafikkopplæring i tråd med gjeldende rammeverk.
- Senja kommune 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 % [†]
---	---	--	---------------------

Kommunale tiltak:

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

7.2.3 Eldre trafikanter og trafikanter med 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 % [†]
	Risiko for fotgjengere i aldersgruppen 75+ for å bli drept eller hardt skadd i trafikkulykker per gåkm		- 30 % [†]

Kommunale tiltak:

- Senja kommune 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.
- Senja kommune skal stimulere pensjonistforeningene til å integrere tema trafiksikkerhet i sin virksomhet.

[†] Reduksjon i perioden 2018-2021 sammenliknet med perioden 2013-2016

7.3 Trafikantgrupper/kjøretøygrupper (gående, syklende, mc og moped, tunge kjøretøy)

7.3.1 Innsatsområde, gående og syklende

Nasjonale tilstandsmål:

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

Kommunale tiltak:

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

7.3.2 Motorsykkel og moped

Nasjonale tilstandsmål:

Motorsykkel og moped (kapittel 6.3)	Risiko for å bli drept eller hardt skadd for MC- og mopedførere per kjørte km		- 30 % [‡] above
--	---	--	------------------------------

Kommunale tiltak:

- Se punkt 7.2.2 Ungdom og unge førere.

7.4 Kjøretøyteknologi

Nasjonale tilstandsmål:

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

[‡] Estimert andel i 2017 basert på beregninger gjort i 2015 (TØI-rapport 1450/2015 Førerstøttesystemer – Status potensial for framtiden).

Kommunale tiltak:

- Ved kjøp eller leasing av nye biler bør alkoholås innarbeides som en del av anbudsgrunnlaget.

7.5 Systematisk trafikksikkerhetsarbeid i offentlig og privat sektor

Nasjonale tilstandsmål:

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

Kommunale tiltak:

- Senja kommune skal være godkjent som Trafikksikker kommune.

7.6 Fysiske trafikksikkerhetstiltak

Nasjonale tilstandsmål:

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

Kommunale tiltak:

- Det utarbeides egen handlingsplan for perioden.

8 Økonomi

Trafikksikkerhetstiltakene i handlingsplanen skal innarbeides i økonomiplanen. Samtidig skal tiltak som går over flere år, samt tiltak med oppstart i handlingsplanperioden prioriteres i budsjettet hvert år fra 2023. Enhetsledere har ansvaret for å innarbeide utgiftene innenfor eget budsjettområde.

9 Evaluering, rullering

Enhetslederne 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.