



Trafikksikkerhetsplan

Deanu gieldda -Tana kommune

2025-2035

HØRINGSUTKAST



Vedtatt av kommunestyret i Tana kommune xx.xx.20XX

Innhold

1. SAMMENDRAG	4
2. INNLEDNING	4
2.1 Historikk	5
2.2 Organisering av trafikksikkerhetsarbeidet i Tana kommune.....	5
2.3 Samarbeidspartnere	6
3. OVERORDNEDE FØRINGER	6
3.1 FNs bærekraftsmål	6
3.2 Meld. St. 40 (2015-2016) Trafikksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering ..	7
3.3 Meld. St. 20 (2020-2021) Nasjonal transportplan 2022-2033	7
3.3.1 Barnas transportplan	7
3.4 Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg (2022-2025)	8
3.5 Regional transportplan.....	8
3.6 Folkehelse og trafikksikkerhet.....	9
3.7 Trafikksikker kommune	9
4. TRAFIKK OG TRAFIKKULYKKER I TANA KOMMUNE	10
4.1 Trafikale utfordringer i kommunen	10
4.2 Kjøretøy i Tana	11
4.3 Veier i Tana.....	12
4.3.1 Fylkesveger i Tana kommune	12
4.3.2 Riksveger i Tana kommune	13
4.3.3 Kommunale og private veier i Tana	13
4.3.4 Skolevei	13
4.3.5 Uteområder ved skoler og barnehager	14
4.3.6 Fortau, Sykkel og gangvei.....	15
4.3.7 Motorisert ferdsel i utmark.....	16
4.4 Årsdøgnetrafikk (ÅDT).....	16
4.5 Pendling til og fra Tana kommune	18
4.6 Skade og ulykkesstatistikk for Tana.....	18
4.6.1 Definisjoner av skadeomfang.....	18
4.6.2 Personer skadd eller drept i trafikkulykker	18
4.6.3 Trafikkulykker med personskade fordelt på måned 1999-2022	19
4.6.4 Personskade fordelt på trafikantgruppe 1999 – 2022	20
4.6.5 Personskade fordelt på aldersgruppe 1999-2022	20
4.6.6 Personskade fordelt på kjønn 1999-2022	20

4.6.7	Personskade fordelt på ulykkestype 1999-2022	21
4.6.8	Trafikkrelaterte anmeldelser	21
4.6.9	Geografisk plassering av trafikkulykker	22
4.6.10	Vilt påkjørt av motorkjøretøy.....	23
4.6.11	Ulykker med ATV, UTV og snøskuter	25
4.7	Analyse av ulykkene	25
5.	MÅL OG STRATEGI FOR TRAFIKKSIKKERHETSARBEIDET	26
5.1	Mål	26
5.2	Strategi	26
5.3	Trafikale utfordringer i kommunen.....	27
6.	HANDLINGSDDEL MED KOMMUNALE TILTAK	27
6.1	Fart	28
6.2	Rus.....	28
6.3	Beltebruk og riktig sikring av barn.....	28
6.4	Uoppmerksomhet	29
6.5	Barn (0-14 år)	29
6.6	Ungdom og unge førere	29
6.7	Eldre trafikanter	30
6.8	Gående og syklende	30
6.9	Motorsykel og moped	30
6.10	Godstransport på veg	30
6.11	Møteulykker og utforkjøringsulykker	30
6.12	Drift og vedlikehold	30
6.13	Bruk av ny teknologi i trafikk sikkerhetsarbeidet	30
6.14	Trafikk sikkerhetsarbeid i offentlige og private virksomheter.....	31
6.15	Arbeid for å styrke kunnskapsgrunnlaget.....	31
7.	HANDLINGSPLAN 2025-2028	31
7.1	Fysiske tiltak	31
7.2	Aktiviteter.....	32
7.3	Organisatoriske tiltak	32
8.	ØKONOMI	32
9.	EVALUERING, RULLERING	32

1. SAMMENDRAG

Tana kommune har totalt 371 km offentlig vei, fordelt på 171 km fylkesvei, 122 km riksvei og 78 km kommunal vei. Av den grunn er Statens vegvesen og fylkeskommunen helt sentral for at Tana kommune skal lykkes i sitt trafikksikkerhetsarbeid. Mange av tiltakene som er listet opp i planen handler derfor om å påvirke Statens vegvesen og fylkeskommunen. Kommunen er avhengig av å få til et godt samarbeid med fylkeskommunen og Statens vegvesen spesielt for utbedring av fylkesveier og for etablering av gang- og sykkelveier. Tana kommune har bare 4 kilometer gang- og sykkelvei totalt for hele kommunen. Og det utgjør kun 1,1 % av total lengde på offentlig vei. Kommunen har fått på plass 2,4 kilometer med fortau i kommunesenteret.

Nesten alle trafikkulykker i Tana skjer på fylkesvei eller riksvei. Det er gjerne en kombinasjon av vær og føreforhold, høy fart og eller rus som kjennetegner de alvorligste ulykkene. I kommunesenteret er det over tid gjort mange tiltak for trafikksikkerhet, hvor det er tatt spesielt hensyn til myke trafikanter. Det er ennå noen strekninger hvor det er behov for fortau eller gangveier, samt gatelys for å knytte boligområder sammen med skoler og sentrum av Tanabru. Ellers så har det over lang tid vært ønsket sykkel og gangveier ved de mest trafikkerte strekningene langs fylkesvei og riksvei.

Barn og unge, trygg skolevei og transport av barn må ha høyt fokus i planen, både i forhold til fysiske tiltak og innen opplæring.

Kommunen har veldig mange snøskutere og Atv/Utv som det er mange alvorlige ulykker med i Finnmark. Det er vanskelig å finne nøyaktige tall på disse ulykkene, men det er behov for å gjøre forebyggende tiltak på dette området.

Trafikksikkerhet er et tema som berører alle, men ingen har trafikksikkerhet som hovedoppgave. Derfor kan disse oppgavene ofte falle mellom to stoler. For å lykkes med å bedre trafikksikkerheten er det viktig at alle kjenner sitt ansvar og anerkjenner sin rolle. Tiltakene i planen må følges opp av hver enkelt ansvarlig – enten i kommuneorganisasjonen eller utenfor, og planen skal følges opp med årlig rapportering til kommunestyret. Kommunen har også mål om å bli godkjent som trafikksikker kommune av Trygg trafikk.

2. INNLEDNING

Visjonen om null drepte og hardt skadde ligger til grunn for trafikksikkerhetsarbeidet i Norge. Siden 2010 er det satt etappemål for arbeidet mot nullvisjonen, og i NTP 2022-2033 heter det: «Innen 2030 skal det maksimalt være 350 drepte og hardt skadde i veitrafikken, hvorav maksimalt 50 drepte. Ingen skal omkomme i veitrafikken i 2050.»

Trafikksikkerhetsarbeid handler om å redusere risikoen for skader og ulykker blant alle trafikanter i alle aldre. Vår trafikksikkerhetsplan skal ivareta de viktigste prioriteringene for å øke trafikksikkerheten i kommunen, og vårt arbeid skal være et bidrag for å nå de nasjonale målene. Kommunen har flere roller og oppgaver som innebærer at en direkte eller indirekte har mange muligheter til å bedre trafikksikkerheten, som:

- planmyndighet
- skole- og barnehageeier

- arbeidsgiver
- transportkjøper
- folkehelseaktør (ved å forebygge sykdom og skade hos innbyggerne)
- vegeier.



Kommunens trafikksikkerhetsarbeid omfatter alle disse områdene. I henhold til folkehelseloven og plan- og bygningsloven har kommunen et generelt ansvar for å forebygge skader og ulykker. Kommunen har ansvar for investeringer, drift og vedlikehold av det kommunale vegnettet. Som vegeier har kommunen et spesifikt ansvar for trafikksikkerhetstiltak på kommunale veier iht veglova.

Trafikksikkerhetsplan for Tana kommune fra 2018 danner grunnlaget for videreføring av kommunens trafikksikkerhetsarbeid.

2.1 Historikk

Denne planen er nr. 3 i rekken av trafikksikkerhetsplaner for Tana kommune. Den forrige planen utløp i 2023. Planene har vært et styringsverktøy for et målrettet trafikksikkerhetsarbeid i kommunen, og dette arbeidet videreføres og styrkes gjennom denne planen. Det skulle ha vært foretatt en større revidering av planen etter 2018 da siste trafikksikkerhetsplan for Tana kommune var moden for full revitalisering. Planen bygde på mye gammel dokumentasjon. Planen ble rullert flere ganger, men manglet en fullstendig fornyelse og oppdatering. Kommunestyret vedtok i sak 107/2023 Budsjett at kommunen må revidere trafikksikkerhetsplanen.



drepte og hardt skadde

ETIKK - Ett hvert menneske er unikt og uerstattelig. Vi kan ikke akseptere at et stort antall mennesker blir drept eller hardt skadd i trafikken hvert år.

VITENSKAPELIGHET - Menneskets fysiske og mentale forutsetninger er kjent og skal ligge til grunn for utformingen av veisystemet. Kunnskapen om vår begrensede mestringsevne i trafikken og tåleevne i en

kollisjon skal legge premisene for valg av løsninger og tiltak. Veitrafikksystemet skal lede trafikantene til en sikker atferd og beskytte dem mot alvorlige konsekvenser av normale feilhandlinger. Kunnskap om trafikksikkerhetsvirkninger skal legges til grunn ved prioritering av tiltak.

ANSVAR – Trafikantene, myndighetene og andre som kan påvirke trafikksikkerheten, har et delt ansvar. Trafikantene har ansvar for sin egen atferd; de skal være aktsomme og unngå bevisste regelbrudd. Myndighetene har ansvar

for å tilby et veisystem som tilrettelegger for mest mulig sikker atferd og beskytter mot alvorlige konsekvenser av normale feilhandlinger. Transportkjøpere og -tilbydere har ansvar for å legge til rette for sikker transport. Kjøretøyleverandørene og -produsentene har ansvar for å tilby, utvikle og produsere trafikksikre kjøretøy. Andre aktører, som for eksempel politiet og ulike interesseorganisasjoner, har også et ansvar innenfor sine områder for å bidra til at trafikksikkerheten blir best mulig.

2.2 Organisering av trafikksikkerhetsarbeidet i Tana kommune

Trafikksikkerhetsarbeidet er forankret hos kommunedirektøren med virksomhet for infrastruktur som hovedansvarlig for oppfølgingen av kommunens løpende trafikksikkerhetsarbeid. Utvalg for samferdsel, infrastruktur og havn vil ha ansvar for politisk

oppfølging av trafikksikkerhetsarbeid. Tiltak i fra handlingsdel skal kunne innarbeides i kommunens budsjett og økonomiplan. Kommunedirektøren har ansvar for å sette ned en kommunal arbeidsgruppe som følger opp trafikksikkerhetsarbeid administrativt. Handlingsdelen skal revideres fortløpende og ved behov.

2.3 Samarbeidspartnere

Viktige bidragsyttere og samarbeidspartnere i trafikksikkerhetsarbeidet i Tana er følgende:

- Oppvekst og kultur; fagleder oppvekst, rektorer styrere, ungdomsråd
- Eldreråd og pensjonistforeninger
- Trygg trafikk
- Statens vegvesen og fylkeskommunen
- Politiet
- Bussjåfører
- Virksomhet for infrastruktur
- Lag og foreninger

3. OVERORDNEDE FØRINGER

For å sikre en rød tråd i arbeidet, fra nasjonalt til lokalt nivå, er følgende styringsdokumenter vektlagt:

- FNs bærekraftsmål
- Meld. St. 40 (2015-2016) Trafikksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering
- Nasjonal transportplan (NTP)
 - Barnas transportplan
- Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2022-2025
- Regional transportplan eller tilsvarende

3.1 FNs bærekraftsmål

FNs bærekraftsmål er verdens felles arbeidsplan for å utrydde fattigdom, bekjempe ulikhet og stoppe klimaendringene innen 2030.

De mest relevante punktene for kommunens trafikksikkerhetsarbeid innen bærekraftsmålene er:

- Mål 3 God helse:
 - Delmål 3.6) Innen 2030 halvere antall dødsfall og skader i verden forårsaket av trafikkulykker.
- Mål 4 God utdanning:
 - Delmål 4.7) Innen 2030 sikre at alle elever og studenter tilegner seg den kompetanse som er nødvendig for å fremme bærekraftig utvikling.
- Mål 11 bærekraftige byer og samfunn:
 - Delmål 11.2) Innen 2030 sørge for at alle har tilgang til trygge, lett tilgjengelige og bærekraftige transportsystemer til en overkommelig pris, og bedre sikkerheten på veiene med særlig vekt på behovene til barn
- Mål 17 Samarbeid for å nå målene
 - Delmål 17.17) Stimulere til og fremme velfungerende partnerskap i det offentlige, mellom det offentlige og private og i det sivile samfunn.

3.2 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.

I stortingsmeldingen presenterer regjeringen seks satsningsområder hvorav ett omhandler forankring av tverrsektorielt trafikksikkerhetsarbeid på overordnet nivå.

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.

3.3 Meld. St. 20 (2020-2021) Nasjonal transportplan 2022-2033

Det overordnede målet for Nasjonal transportplan 2022–2033 er:

«Et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i 2050.»

Nullvisjonen, visjonen om null antall drepte og hardt skadde i norske vegtrafikkulykker, er ett av de fem likestilte handlingsstrategiene i Nasjonal transportplan, og ligger til grunn for trafikksikkerhetsarbeidet i Norge.

Etappemål fram til 2030 er maksimalt 350 hardt skadde og drepte i vegtrafikkulykker, hvorav maksimalt 50 drepte, samtidig som det er et mål om 0 drepte i veitrafikken innen 2050.

I Nasjonal transportplan 2022–2033 har regjeringen lagt vekt på å utvikle et godt transportsystem som gir friheter og muligheter for alle, øker livskvaliteten, bidrar til verdiskaping, beskytter og redder liv, og bidrar til bedre helse, miljø og klima.

[Ny nasjonaltransportplan 2025-2036](#) er forventet vedtatt av Stortinget i juni 2024

3.3.1 Barnas transportplan

Barn og unge er både dagens og framtidens trafikanter. Et godt transportsystem skal være trafikksikkert og tilpasset alle, og lar barn og unge leve aktive liv i bygd og by. God trafikk- og arealplanlegging tar hensyn til de yngste og deres behov. Barn og unge er sårbare, og deres ferdsel i trafikken krever målrettede tiltak.

Regjeringen vil (utdrag fra Barnas transportplan):

- gi barn gode muligheter til å være aktive og selvstendige trafikanter
- ta hensyn til barn og unges behov i areal- og transportplanleggingen
- prioritere en ramme på 500 mill. kroner i første seksårsperiode til tiltak som bedrer trafikksikkerheten for barn og unge, herunder etablere en tilskuddsordning for å stimulere til lokalt arbeid for trygge skoleveier og nærmiljøer
- jobbe for nullvisjonen, det vil si at ingen mennesker skal bli hardt skadd eller drept i trafikken.

3.4 Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg (2022-2025)

Stortingsmelding St. 14 (2023-2024) [Nasjonal transportplan 2025–2036](#)

Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2022-2025 er utarbeidet av Statens vegvesen, politiet, Helsedirektoratet, Utdanningsdirektoratet, Trygg Trafikk, fylkeskommunene og åtte storbykommuner. I tillegg har en rekke øvrige aktører gitt innspill til planen.

Planen bygger på Meld. St. 20 (2020-2021) Nasjonal transportplan 2022-2033 (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 åtte 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.

3.5 Regional transportplan

Fylkestinget i Finnmark vedtok [regional transportplan for 2024-36](#) i juni 2023. Finnmark har en målsetting at det ikke skal være flere enn 7 drepte og hardt skadde i 2030.

Det overordna målet med Regional transportplan for Finnmark 2024-2036 er «et sikkert og forutsigbart transportsystem som legger til rette for samfunnsutvikling og det gode liv».

Transportplanen skal bidra til at innbyggerne og næringslivet sine behov til framkommelighet, mobilitet og trafikksikkerhet ivaretas. Dette gjelder kortsiktige og langsiktige behov for bedre transportløsninger, framkommelighet og gode bo- og arbeidsmarkedsregioner. Infrastrukturen skal knytte Finnmark tettere sammen, og skape mulighet for vekst og utvikling gjennom et trygt, effektivt, forutsigbart og bærekraftig transportsystem.

Det er utfordrende å ivareta trafikksikkerheten i spredtbygde områder med høy fartsgrense, mye trafikk, uten gang- og sykkelvei, fortau, veilys og bussholdeplasser. Befolkningen vil i økende grad være avhengig av et tilfredsstillende kollektivtilbud, da butikker, skoler og arbeidsplasser er flyttet inn til større sentra. For å ta hensyn til de ulike interessene og finne gode løsninger kreves samarbeid tidlig i planleggingen, samt oppdatert planverk. Interessesmotsetninger mellom nasjonale føringer og kommunal autonomi skal balanseres og konsekvenser belyses.

Kommunale hensyn skal ivaretas, samtidig er ikke dette nødvendigvis i tråd med nasjonale føringer, og valgene gir ofte økte kostnader for fylkeskommunen, eksempelvis i form av tiltak for sikker skolevei

Strategier for fylkesveinettet:



Sykkkel og gange

27. Bidra til nullvekstmålet ved å tilrettelegge for sykkel og gange.

28. Bidra til å tilrettelegge flere strekninger for myke trafikanter.

Trafikksikkerhet

30. Trafikksikkerhetsarbeidet skal gjennom samarbeid rettes mot de mest alvorlige ulykkestypene og trafikantgrupper med høy risiko.

31. Risiko for alvorlige ulykker skal reduseres gjennom tiltak mot utforkjøringsulykker, møteulykker og ulykker med myke trafikanter.

Strategier for statlig ansvarsområde

64. Styrke trafikksikkerheten og effekten av [Barnas Transportplan](#).

3.6 Folkehelse og trafikksikkerhet

Til tross for en markant reduksjon av antallet alvorlige trafikkulykker siden 1970 vurderes trafikkulykker som et betydelig folkehelseproblem. 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.

Jf. folkehelselovens § 4 skal kommunen bidra til å forebygge skade og lidelse innen de oppgaver og med de virkemidler kommunen er tillagt.

Trygge ferdselsårer vil også kunne motivere til at folk tar seg frem for egen maskin fremfor motorisert, noe som vil fremme folkehelsen.

3.7 Trafikksikker kommune

Tana kommune har vedtatt i 24. april i SIH utvalget en målsetting om å bli godkjent som trafikksikker kommune i løpet av 2024.

Trafikksikker kommune er et organisatorisk trafikksikkerhetstiltak og ei nasjonal godkjenningsordning i regi av Trygg Trafikk. For å bli godkjent som Trafikksikker kommune skal kommunen ha innarbeidet rutiner og systemer for å kvalitetssikre trafikksikkerhetsarbeidet i hele virksomheten.

Godkjenningen innebærer en forpliktelse til å arbeide systematisk med trafikksikkerhet i alle relevante sektorer innenfor sitt ansvarsområde, og bygger blant annet på følgende kriterier:

- Kommunen har forankret ansvaret for trafikksikkerhetsarbeidet hos ordfører og kommunedirektør.
- Kommunen har innarbeidet trafikksikkerhet i HMS/internkontrollsystemet som inneholder regler for reiser og transport i kommunens regi, og ved kjøp av transporttjenester.
- Kommunen har oppdatert oversikt over trafikkulykker i kommunen

- Kommunen har en trafiksikkerhetsplan.
- Kommunen har oppfylt kriteriene for den enkelte sektor (oppvekst, kultur, helse, teknisk, plan, HR).

Godkjenningen har en varighet på tre år og kommunen kan deretter bli regodkjent

4. TRAFIKK OG TRAFIKKULYKKER I TANA KOMMUNE

Ulykker og skader i trafikken påfører menneskene som rammes store lidelser. De er også svært kostbare for samfunnet. Helse- og omsorgstjenestene i kommunene må ta store deler av regningen. Det lønner seg derfor å forebygge.

De nasjonale tallene for antall omkomne i vegtrafikkulykker går nedover. Antall hardt skadde har imidlertid ikke hatt like stor nedgang. De siste årene før 2021 ligger tallet for omkomne og hardt skadde i vegtrafikkulykker i Norge på rundt 700 årlig. Av disse omkom om lag 100 personer. De nasjonale målene er å redusere dette antallet til maksimalt 350 innen 2030, altså en halvering av dagens nivå, i tråd med etappemålene mot nullvisjonen.

En rapport utgitt av Trygg Trafikk viser at dekningsgraden for registrering av meget alvorlige og alvorlig ulykker bare er 37 %, og for lettere grad av skade bare er 15 %.

På den bakgrunn er det grunn til å anta at disse tallene reelt sett er mye høyere.

I tillegg til de alvorligste trafikkulykkene skjer et høyt antall skader på veiene som ikke inngår i den offisielle ulykkesstatistikken fordi de ikke blir rapportert til politiet. Dette gjelder spesielt for eneulykker myke trafikanter.

4.1 Trafikale utfordringer i kommunen

Tana kommune har totalt 371 km offentlig vei, fordelt på 171 km fylkesvei, 122 km riksvei og 78 km kommunal vei. Fylkesveiene og E6 er viktig samferdselsinfrastruktur som går på begge sider av Tanaelva. Befolkningsutviklingen i Tana er ganske stabil på 2800 innbyggere, med sakte nedadgående trend. 27% av befolkningen bor i kommunesenteret hvor de fleste offentlige og private arbeidsplassene ligger. 49 % av befolkningen bor i området Tanabru – Seida og Skiippagurra. Dette betyr at det er ganske mange som pendler inn og ut til Tanabru.

Ulykkesstatistikken viser at de fleste ulykker med personskader skjer langs fylkesvei og riksvei. Det er kun registrert 2 trafikkulykker i kommunesenteret siden 1999. Det kan tenkes at det har sammenheng med at det er fartsgrense på 30 km/t på alle kommunale veger i kommunesenteret og at det er lagt ganske godt til rette for myke trafikanter.

Kommunesenteret Tanabru ligger omtrent midt i kommunen og er også et trafikalt knutepunkt i Øst-Finnmark. Det er mye gjennomgangstrafikk til og fra kommunene som ligger rundt oss. Fra kystkommunene går det mye sjømat på fylkesvegene gjennom Tanabru, Finland, Sverige og til markedene i Europa. Kommunesenteret er en attraktiv plass for etablering av virksomheter som driver innen trafikk og logistikk.

Det foregår daglig pendling til og fra kommunen og til og fra bygdene i Tana til kommunesenteret både med personbil, buss og skolebuss.

Den mest trafikkerte strekningen langs Fv98 i Tana som er fra rundkjøringen ved E6 på vestsiden av Tanabrua til krysset ved Ringveien med 2826 Årsdøgntrafikk (ÅDT). I forbindelse med oppgraderingen av E6 Tanabru ble det lagt godt til rette for myke trafikanter fra kommunesenteret over Tanabrua som ble åpnet i september 2020.



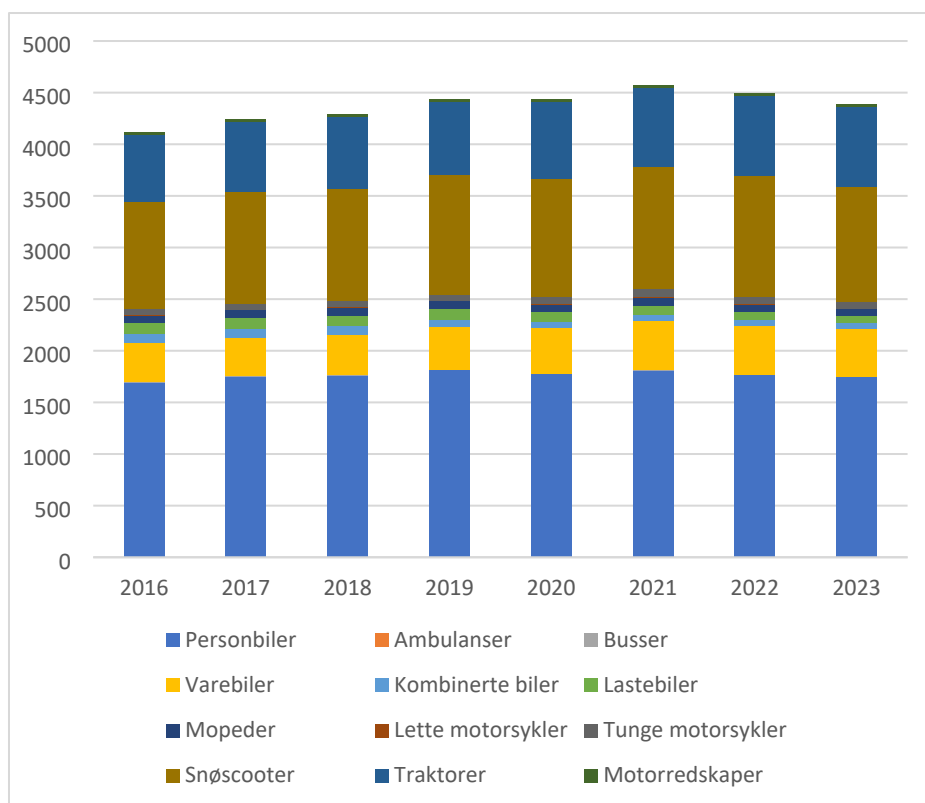
Ellers så er det behov for flere sykkel og gangveier og da spesielt langs E6 fra Tanabru til Skiippagurra og langs fylkesvei 890 Fra Tanabru mot Seida for å knytte sentrumsbygdene sammen. Kommunen har bare 4 kilometer gang- og sykkelvei totalt for hele kommunen. Og det utgjør kun 1,1 % av total lengde på offentlig vei. Kommunen har fått på plass 2,4 kilometer med fortau i kommunesenteret. Strekningen Tanabru til Skiippagurra har Årsdøgntrafikk på 1591 hvor 223 av disse er lange kjøretøy.

4.2 Kjøretøy i Tana

Antallet registrerte kjøretøy i Tana kommune har økt med 268 på 8 år. Antallet registrerte varebiler, snøskutere og traktorer (inkl. ATV og UTV) har økt.

	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Personbiler	1687	1749	1758	1813	1776	1809	1764	1748
Ambulanser	0	0	0	0	0	0	0	0
Busser	7	5	5	4	4	6	6	3
Varebiler	386	372	394	413	440	471	467	459
Kombinerte biler	87	90	80	73	64	65	64	57
Lastebiler	100	105	106	100	90	89	80	74
Moped	72	73	73	76	74	74	68	62
Lette motorsykler	5	5	11	9	8	9	6	7
Tunge motorsykler	57	57	59	61	65	84	67	60
Snøscooter	1044	1084	1086	1153	1147	1173	1171	1113
Traktorer	646	678	696	708	740	769	773	783
Motorredskaper	28	27	27	28	27	25	23	21
Sum	4119	4245	4295	4438	4435	4574	4489	4387

* ATV kan være registrert både som traktor, motorsykkel og moped.



4.3 Veier i Tana



Figur 4.3 Fylkesveier og riksveier i Tana

4.3.1 Fylkesveger i Tana kommune

Nr.	Strekning	Vegnavn	Lengde (Km)
Fv98	Tanabru – kommunegrensa mot Gamvik på Ifjordfjellet	Tanafjordveien	68,7
Fv98	Smalfjordkrysset – Smalfjord	Smalfjordveien	1,1
Fv8080	Rustefjelbma – Langnes	Langnesveien	8,6

Fv890	Tana bru – kommunegrensa mot Berlevåg	Austertanaveien	70,5
Fv8082	Austertana Fv890 - Geresgohppi	Kvartsittveien	3,6
Fv8084	Sirbmá ved skolen	Skuvlageaidnu	0,49
Fv895	Skiipagurra – grense mot Finland	Polmakveien	18,5
	Sum		171,5

4.3.2 Riksveger i Tana kommune

Nr.	Strekning	Vegnavn	Lengde (Km)
E6	Seidafjellet til kommunegrensa mot Karasjok	Várjjatgeaidnu, Deanugeaidnu	122
E75	Fra E6 mot Finskegrensa ved Utsjok	Skuvlageaidnu	0,6
	Sum		122,6

4.3.3 Kommunale og private veger i Tana

Nr.	Strekning	Lengde
	Kommunale veger totalt 2023	78 km
	Private veger totalt 2022 (SSB)	215 km

4.3.4 Skolevei

I Tana kommune er det 3 skoler som drives av kommunen og 1 privat Montessori skole. Kommunen har skole i Austertana og Sirma som ikke er i drift for tiden. **Det kjøres totalt** omkring 153 600 kilometer med skolebuss og taxi i året i Tana kommune (192 skoledager x 4 x 200 kilometer skolevei, med skoleelever omkring halvparten).

Av og påstigning for skoleelever som skal med buss er et tema som er viktig med tanke på trafiksikker skolevei.

Det er mange foreldre som velger å kjøre barna sine til skolen spesielt i kommunesenteret hvor avstanden er for kort til at det benyttes skolebuss. Det skaper mye biltrafikk til skolene i forbindelse med bringe og hente skoleelever.

Elever med lang avstand til skolen

Elever i 1. og 2. klasse som bor mer enn 2 kilometer fra skolen og elever i 3. – 10. klasse som bor mer enn 4 kilometer fra skolen har rett til gratis skoleskyss. Måling av avstand gjøres fra dør til dør etter korteste gangavstand langs brøytet vei. Elevenes faste bosted anses som elevenes hjem. Kommunen praktiserer 2 kilometers grense for alle elever, noe som også gjør at skoleskyssordningen mer kostbar for kommunen.

Lenker:

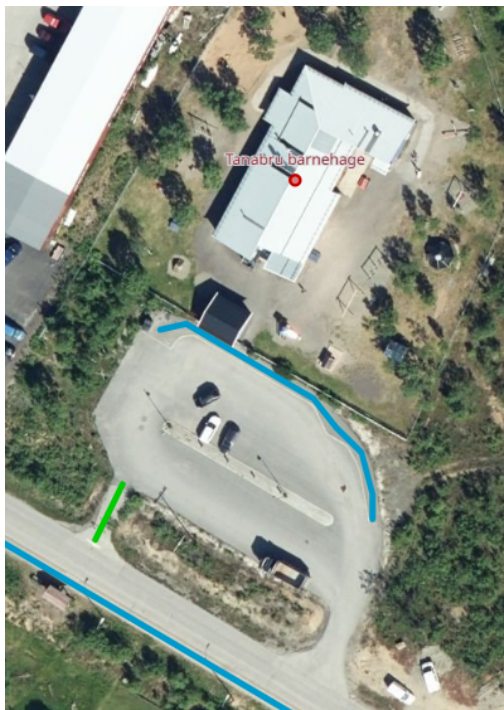
<https://snelandia.no/skoleskyss/grunnskole/hvem-far-gratis-skoleskyss/#elever-med-lang-avstand-til-skolen>

<https://snelandia.no/skoleskyss/for-skoler-og-kommuner/>

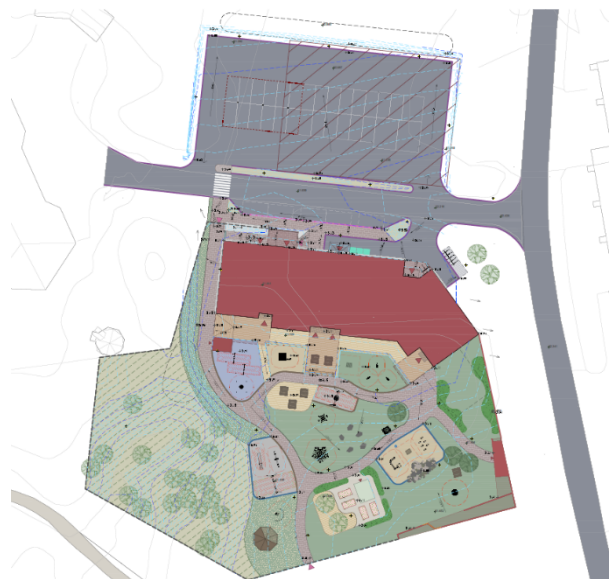
4.3.5 Uteområder ved skoler og barnehager



Figur 4.3.5a Uteområdet ved skolene ved Tanabru



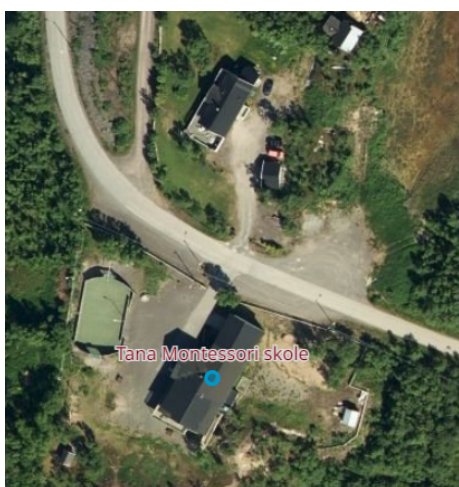
Figur 4.3.5b Uteområdet ved Tanabru barnehage i Ringveien



Figur 4.3.5b Uteområdet ved nye Tanabru barnehage i Måskevarveien



Figur 4.3.5c Uteområdet ved skolen og Barnehage i Bofsa



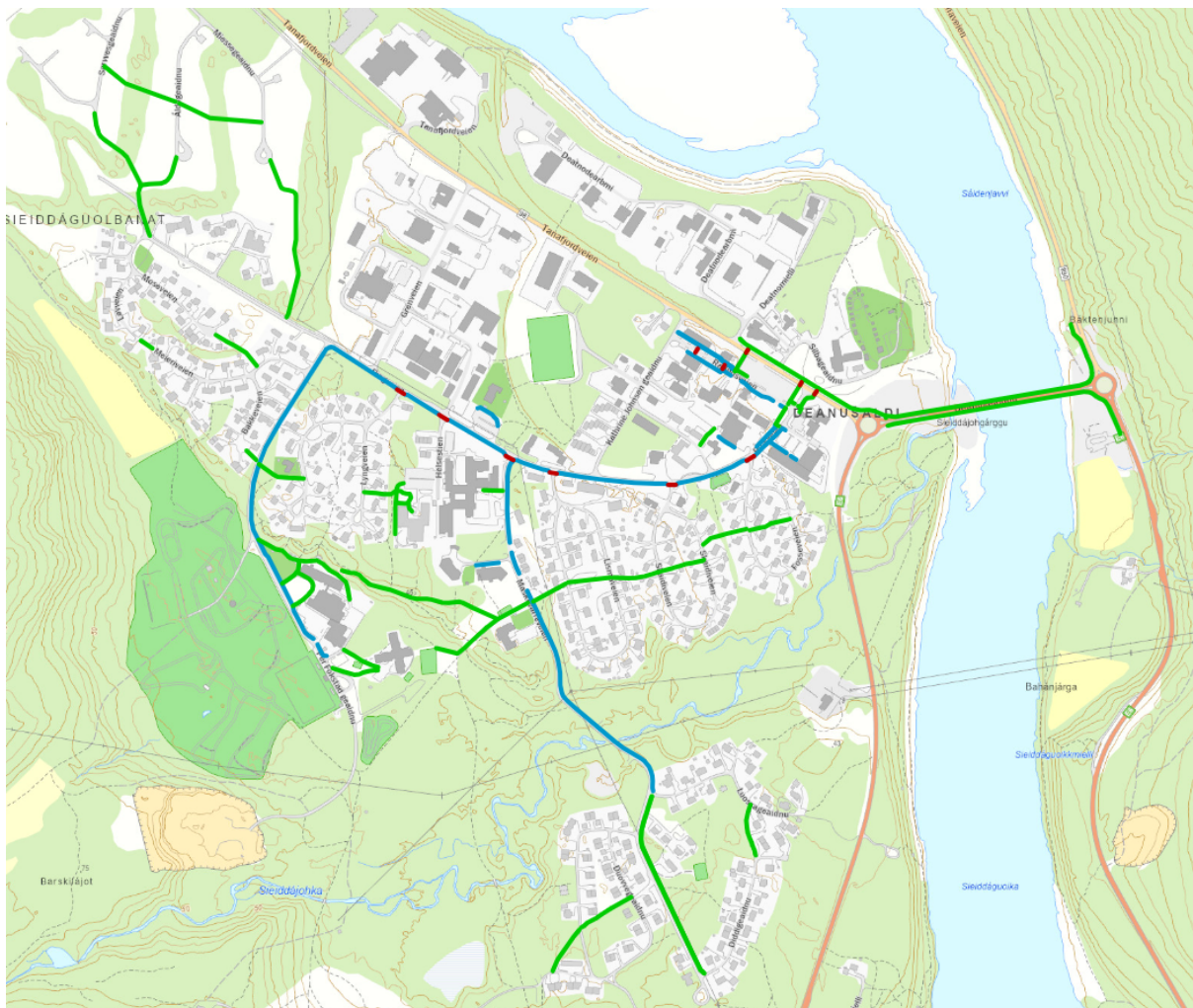
Figur 4.3.5d Uteområdet ved Tana Montessori skole i Søndre Luftjok



Figur 4.3.5e Uteområdet ved Giellavealgu mánáidgárdi privat barnehage

4.3.6 Fortau, Sykkel og gangvei

Tana kommune har ansvar for 2,2 km, Finnmark fylkeskommune har ansvar for 995 meter og Statens vegvesen har ansvar for 830 meter med sykkel og gangveier. Kommunen har i tillegg 2,4 kilometer med fortau. Det finnes også gangveier som ikke brøytes, men som benyttes hele året.



Figur 4.3.6 Kart over ferdselsårer forbeholdt myke trafikanter i kommunesenteret Tanabru.

Blåe linjer er fortau, rødt er fotgjengeroverganger, grønne linjer er sykkel- og gangveier samt gangveier som ikke brøytes.

4.3.7 Motorisert ferdsel i utmark

Tana kommune har 520 kilometer med åpne snøskuterløyper og 82 kilometer med åpne barmarkstraséer i og tillegg en rekke såkalte barmarksdisptaséer.

Løypenettet for de åpne snøskuter og barmarksløypene finner man her:

<https://www.nordatlas.no/share/db50117bd134> (Blå=snøskuter, Fiolet= Barmarksløype):

Kommunen har et generelt ansvar for at det er trygt å ferdes i disse løypene.

4.4 Årsdøgntrafikk (ÅDT)

Årsdøgntrafikk, forkortet ÅDT, er i prinsippet summen av antall kjøretøy som passerer et punkt på en vegstrekning (for begge retninger sammenlagt) gjennom året, dividert på årets dager, altså et gjennomsnittstall for daglig trafikkmengde.

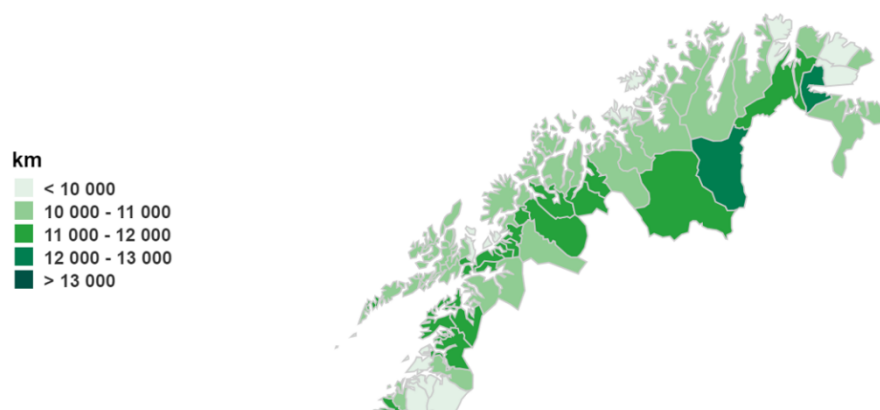
Tabellen under viser ÅDT med trafikktegninger fra 2023 (Trafikkdata) og vurdering fra 2022 (Skjønn). Trafikken er størst i kommunesenteret og over E6 Tana bru. Strekningen Tanabru til Skiippagurra har også høy trafikk med mange lange kjøretøyer.

Strekning	ÅDT	Lange kjøretøy	SVV Kilde
Fv98 Rundkjøring E6 - Ringveien	2826	509	*trafikkdata
Fv98 Ringveien - Silbageidnu	2700	486	skjønn
E6 Tanabru	2420	339	*trafikkdata
E6 Tanabru – Skiippagurra	1591	223	trafikkdata
E6 Skiippagurra - Varangerbotn	1178	224	trafikkdata
E6 Rundkjøring - Gassanjarga	811	170	*trafikkdata
E6 Gassanjarga - Sirma	600	150	skjønn
Fv98 Tanabru- Masjokdalen	600	108	skjønn
Fv98 Masjokdalen - Rustefjelbma	400	72	skjønn
Fv98 Rustefjelbma-mot Ifjord	340	54	skjønn
Fv98 Ifjordfjellet	180	31	skjønn
Fv890 Tanabru - Seida	260	81	skjønn
Fv890 Seida-Austertana	200	60	skjønn
Fv890 Austertana - Gednje	257	30	trafikkdata
Fv895 Skiippagurra - Finland	422	46	trafikkdata

Figur 4.3.6 Tabell over ÅDT i Tana kilde [Statens vegvesen](#). (Skjønn er vurdering fra 2022 og *trafikkdata er telling fra 2023).

Oversikten under viser at det kjøres mest i kommunene i indre Finnmark i fylket.

Gjennomsnittlig kjørelengde per personbil, etter kommune. 2023



Det kjøres gjennomsnittlig 11957 km i Tana pr. personbil i 2023.

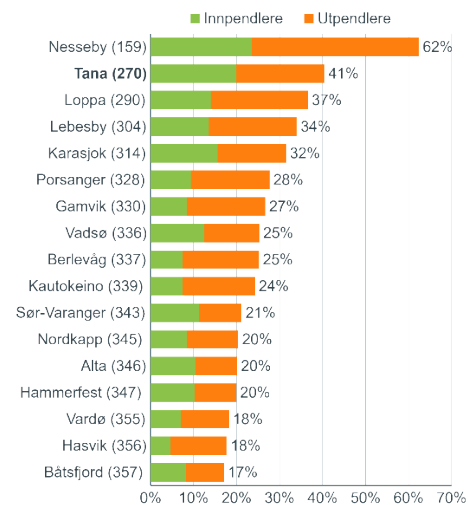
4.5 Pendling til og fra Tana kommune

Figuren viser andelen som pendler ut og inn fra Tana og sammenlikningssteder. Summen av disse andelen kan brukes som en indikator for arbeidsmarkedsintegrasjonen. En høy arbeidsmarkedsintegrasjon betyr at det er mange muligheter for befolkningen til å finne arbeid utenfor kommunegrensene, samtidig som at næringslivet i kommunen kan rekruttere arbeidskraft lettere.

21 prosent av de som er sysselsatt i Tana pendler ut av kommunen. 20 prosent av de som har Tana som arbeidssted pendler inn.

Kommunene i Finnmark har lite pendling til hverandre. Det har naturligvis med de store avstandene å gjøre. Selv om Tana har en lav arbeidsmarkedsintegrasjon sammenliknet med andre kommuner i landet (nummer 270 av 357 kommuner), har Tana nest høyest arbeidsmarkedsintegrasjon av kommunene i Finnmark.

Kilde: [Telemarksforskning regionanalyse](#)



4.6 Skade og ulykkesstatistikk for Tana

4.6.1 Definisjoner av skadeomfang

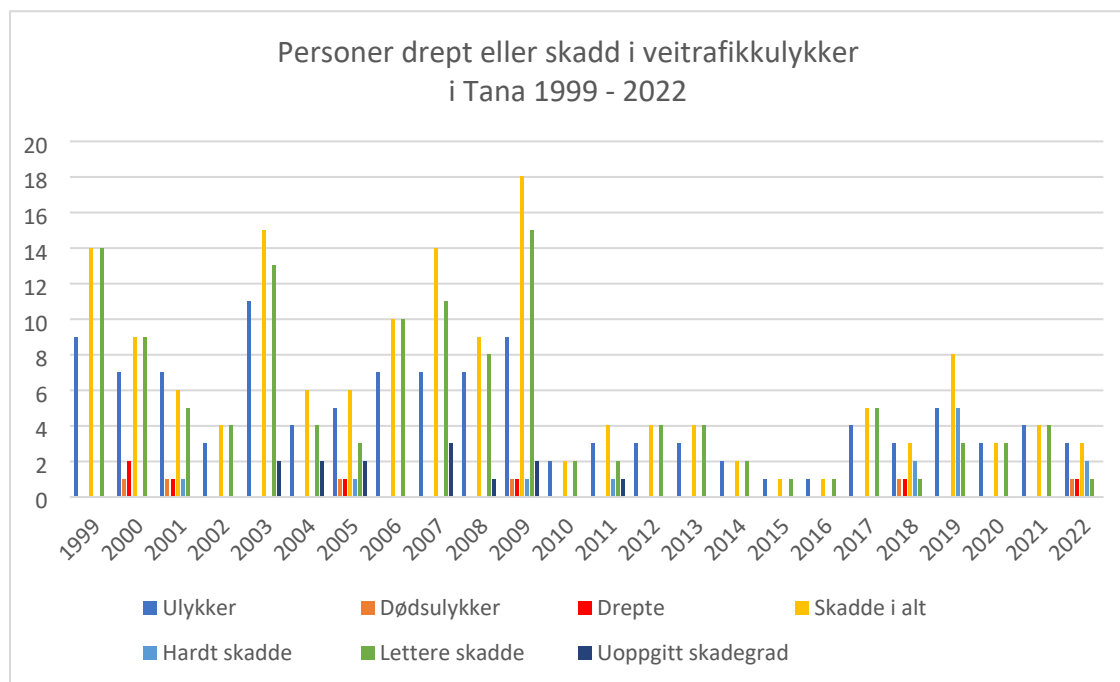
Begrep	Definisjon
Antall ulykker	Antall trafikkulykker med personskade. Selvmord er ikke tatt med i statistikken, da det ikke regnes som en trafikkulykke.
Personskade	Inkluderer drepte, hardt skadde og lettere skadde personer.
Antall drepte	Alle som dør innen 30 dager etter trafikkulykkens dato, av skader påført i ulykken.
Antall hardt skadde	Hardt skadde er en sammenslåing av både meget alvorlig skadde og alvorlig skadde. Meget alvorlig skadde er personer med skader av en slik art at personens liv en tid er truet eller har skader som fører til varig og alvorlig mén. Alvorlig skadde er personer med større, men ikke livstruende skader.
Antall lettere skadde	Lettere skadde er personer med mindre brudd, skrammer osv. som ikke trenger sykehusinnleggelse.

Figur 4.5.1 Definisjoner for skadestatistikken

4.6.2 Personer skadd eller drept i trafikkulykker

Figuren under viser antall personskader fordelt på skadegrad i perioden 1999-2022. I løpet av denne 23 årsperioden er gjennomsnittlig antall drepte og hardt skadde i trafikken 0,87 pr år. Man ser at det har vært en markant nedgang ulykker med skader fra 2009.

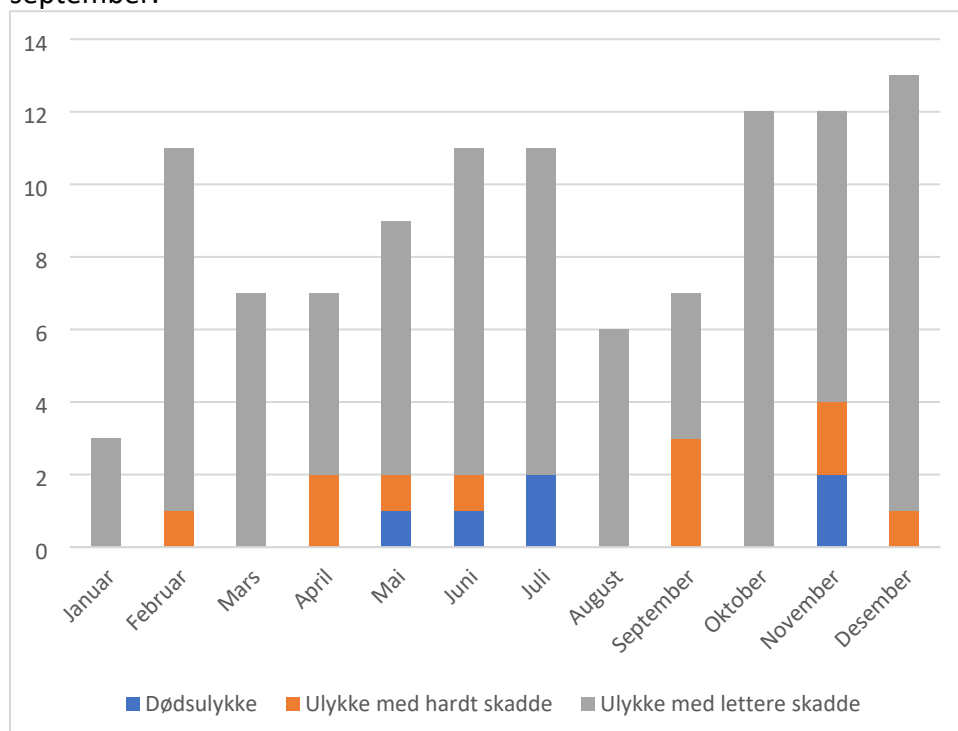
I perioden 1999-2022 var til sammen 113 ulykker med personskade. Antall personer med personskade var 7 drepte, 13 hardt skadd og 129 lettere skadd.



Figur 4.5.2 Personer drept eller skadd i veitrafikkulykker i Tana 1999-2022

4.6.3 Trafikkulykker med personskade fordelt på måned 1999-2022

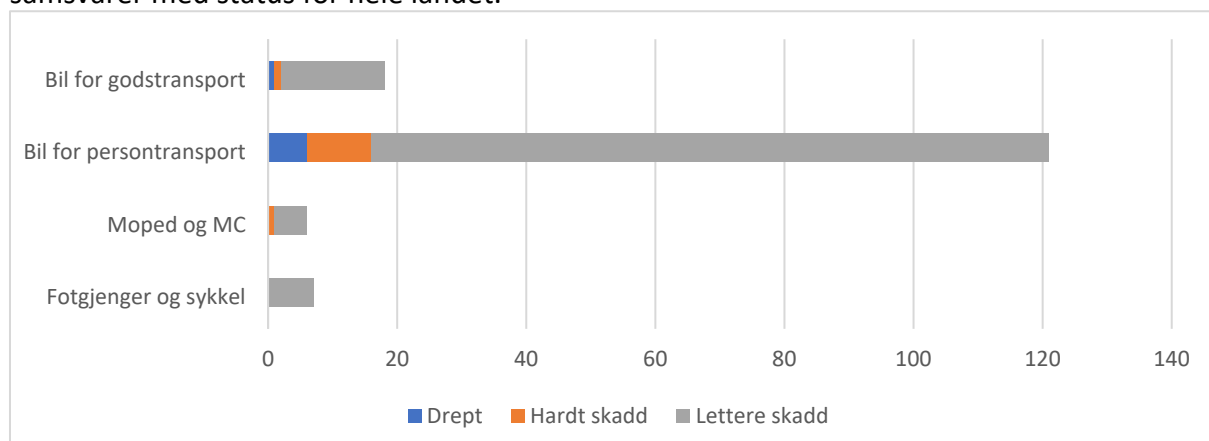
Figuren under viser at antall trafikkulykker er lavest i januar, i mars-april og i august - september.



Figur 4.5.3 - Antall trafikkulykker fordelt på måned i perioden 1999-2022 (kilde: trine.atlas.veivesen.no)

4.6.4 Personskade fordelt på trafikantgruppe 1999 – 2022

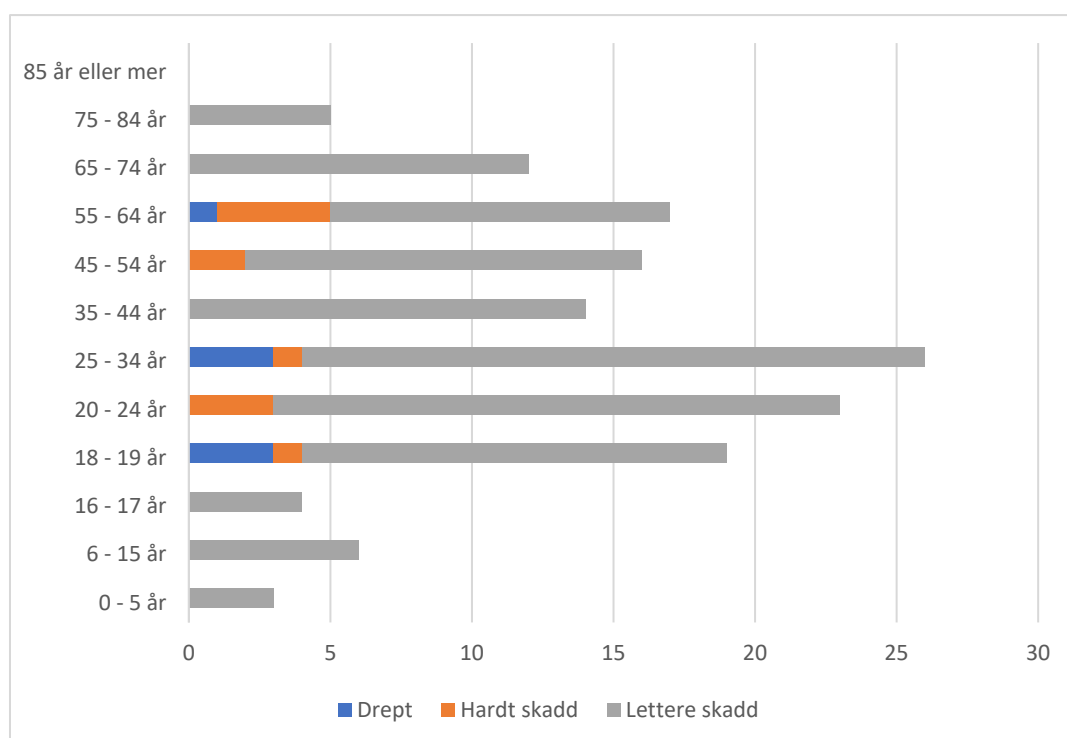
Figuren under viser at de fleste ulykkene skjer med biler for persontransport i Tana. Dette samsvarer med status for hele landet.



Figur 4.5.4 - Antall personskader fordelt på kjøretøytype og myke trafikanter i perioden 1999-2022 i Tana (kilde: trine.atlas.veivesen.no)

4.6.5 Personskade fordelt på aldersgruppe 1999-2022

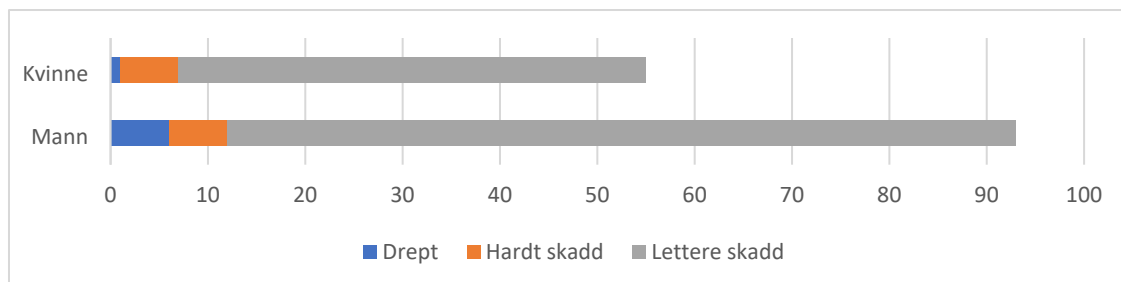
Figuren under viser fordeling av ulykkene i aldersgruppene i Tana



Figur 4.5.5 - Antall personskader fordelt på aldersgrupper i perioden 1999-2022 i Tana (kilde: trine.atlas.veivesen.no)

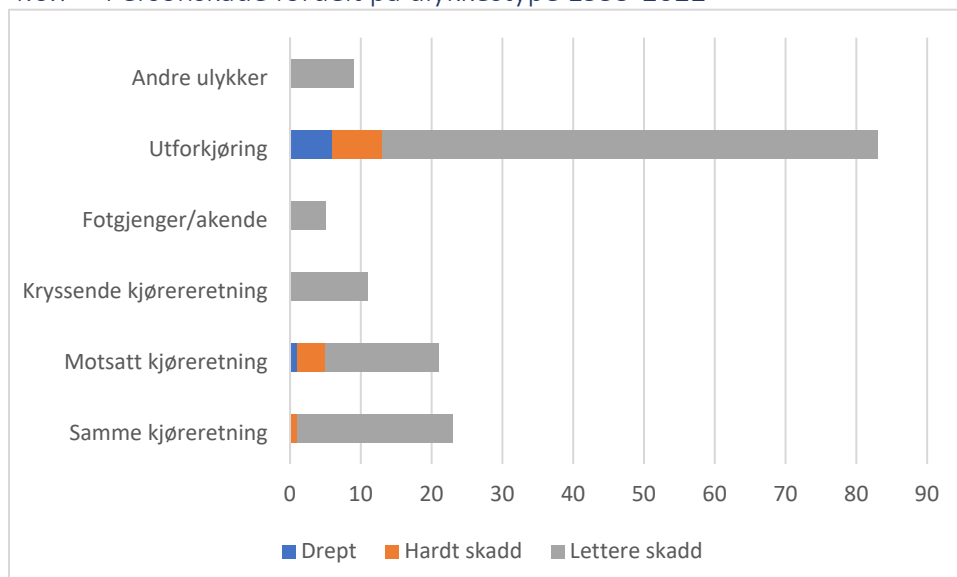
4.6.6 Personskade fordelt på kjønn 1999-2022

Figuren under viser at betydelig flere menn enn kvinner blir skadd og drept i trafikken i Tana



Figur 4.5.6 - Antall personskader fordelt på kjønn i perioden 1999-2022 i Tana (kilde: trine.atlas.veivesen.no)

4.6.7 Personskade fordelt på ulykkestype 1999-2022



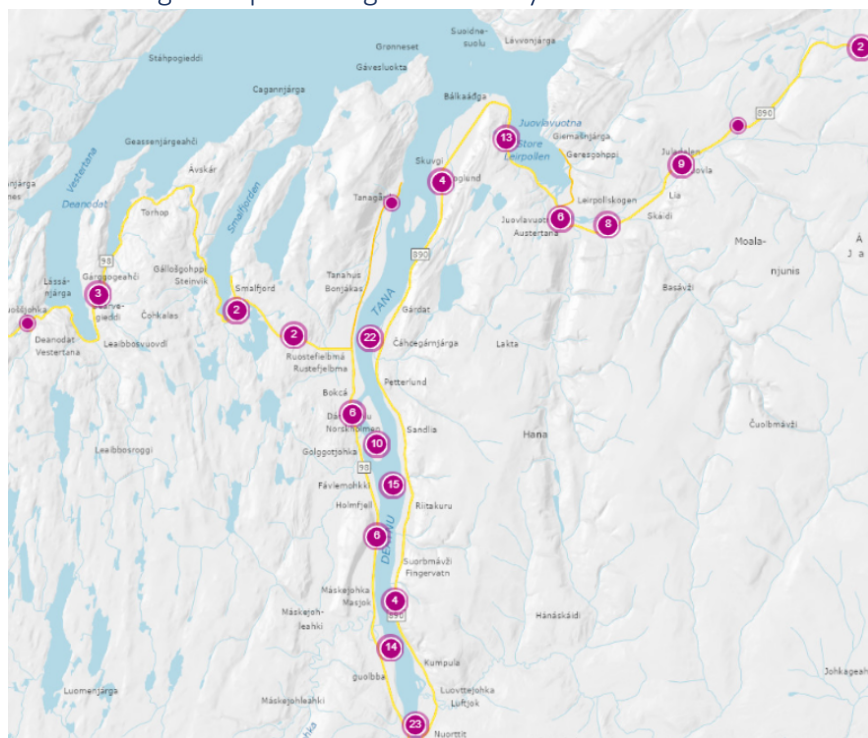
Figur 4.5.7 - Antall personskader fordelt på ulykkestype i perioden 1999-2022 i Tana (kilde: trine.atlas.veivesen.no)

4.6.8 Trafikkrelaterte anmeldelser

Har etterspurt data fra politiet

Fra politirådsmøte den 25. oktober 2023 (sak 21/423): Politiet ser flere tilfeller av kjøring i ruspåvirket tilstand. Trafikksikkerhet. Trafikk-kontroller, patruljering og annen tilstedeværelse. Trafikksikkerhet i utmark, rasfare.

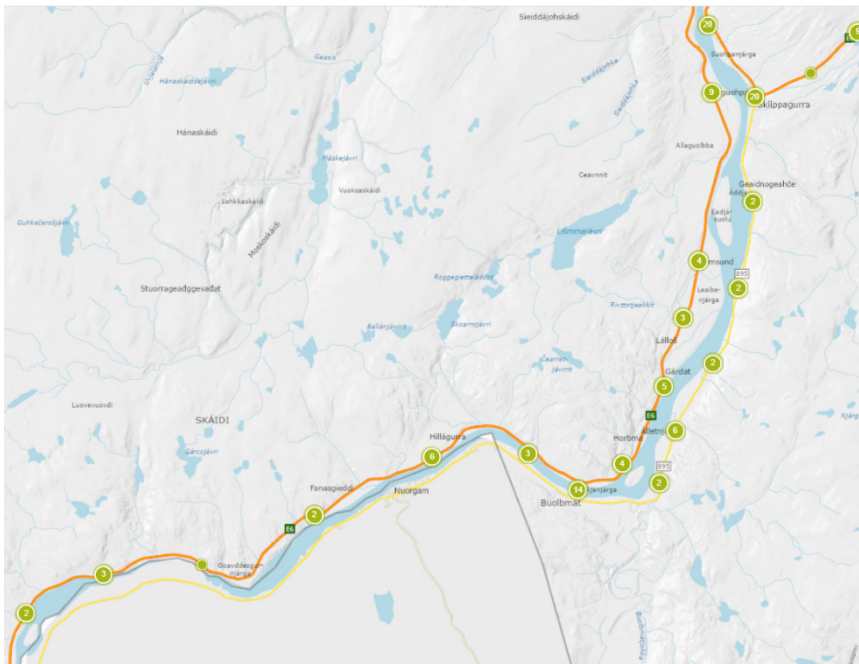
4.6.9 Geografisk plassering av trafikkulykker



Figur - 4.5.9a Geografisk plassering av trafikkulykker i nedre Tana



Figur - 4.5.9b Geografisk plassering av trafikkulykker nær kommunesenteret

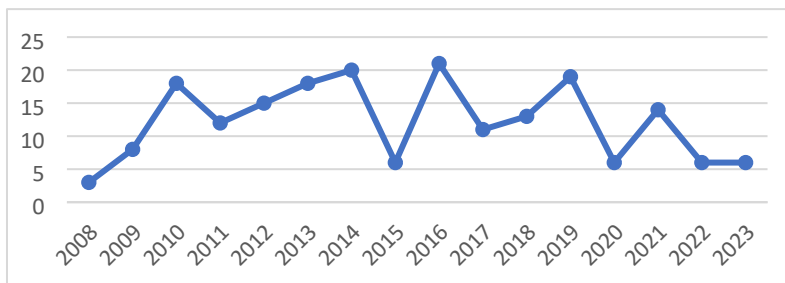


Figur - 4.5.9c Geografisk plassering av trafikkulykker sørlig del av kommunen

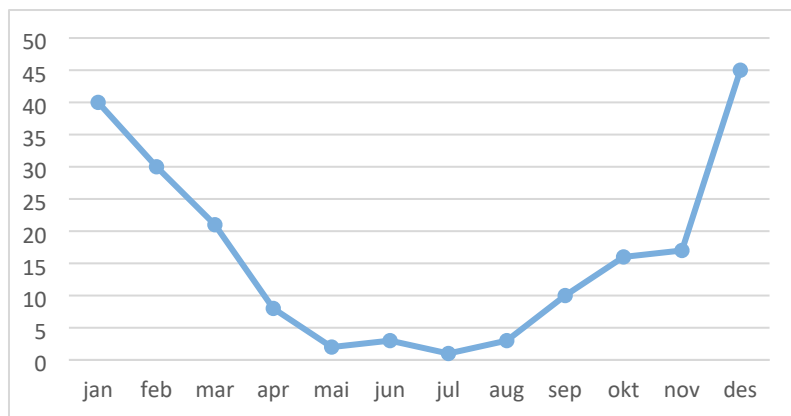
4.6.10 Vilt påkjørt av motorkjøretøy

Det registreres omkring 5 – 20 viltpåkjørsler i året i Tana kommune (Figur 4.5.10). I perioden 2008-2023 har det vært 196 viltpåkjørsler i Tana. Vintermånedene er det flest påkjørsler og da spesielt i desember og januar (Figur 4.5.11). De fleste påkjørslene skjer mellom kl 15 og kl 20. Kommunen har ikke oversikt over personskade som følge av viltpåkjørsler, men det ser ut til å være få personskader. Tallmaterialet er hentet fra hjorteviltregisteret og det er registreringer tilbake til 2008 for Tana kommune. Det som er registrert er i hovedsak elg og noen rådyr (18 stk) på strekningen Tanabru til Rustefjellbma.

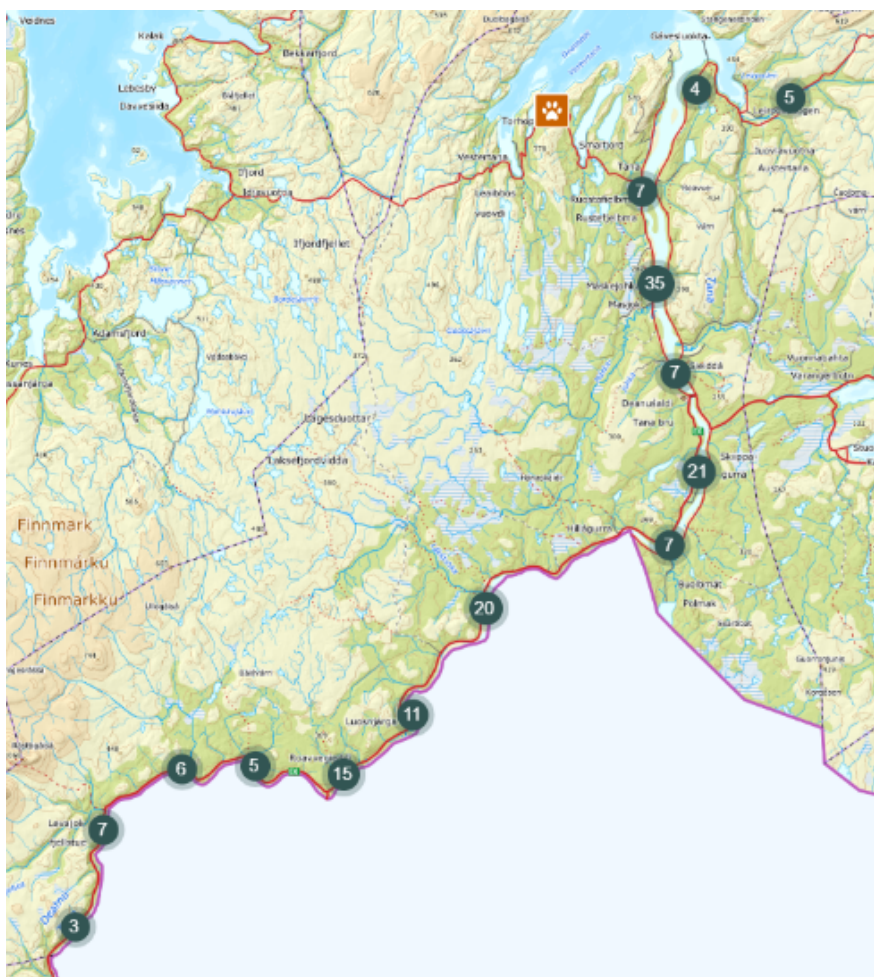
Det ble merket 53 elger i perioden 2016-2018 i kommunene Tana, Nesseby, Båtsfjord og Porsanger. Foreløpige resultater antyder om lag 60 % av individene kan klassifiseres som migrerende. Dette er individer som trekker mellom eksklusive vinter- og sommerområder på våren, og tilbake på høsten. Kartet over viltpåkjørsler (Figur 4.5.12) samsvarer ganske godt med kartet over elgens vandringsmønster (Figur 4.5.13).



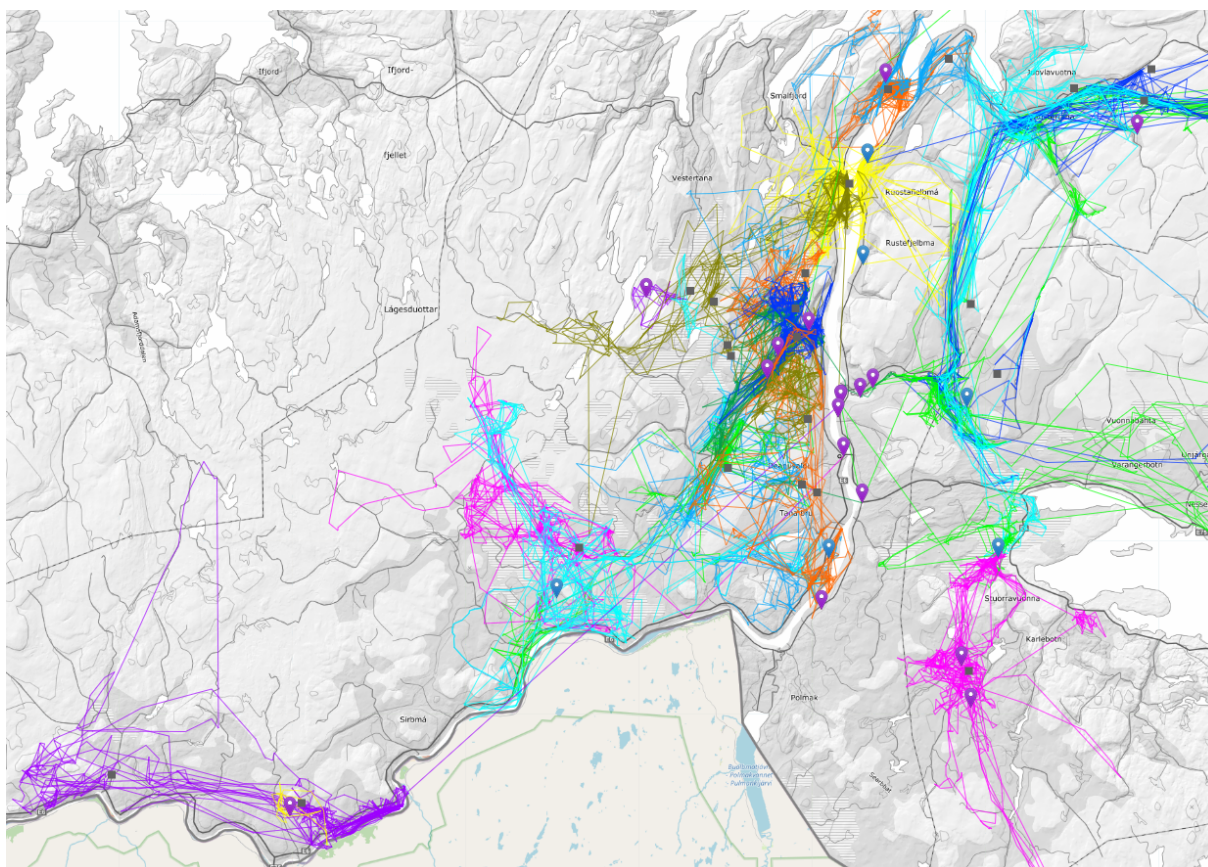
Figur 4.5.10a - Totalt antall vilt påkjørt av motorkjøretøy i Tana i perioden 2008 – 2023 fordelt på år



Figur 4.5.10b - Totalt antall vilt påkjørt av motorkjøretøy i Tana i perioden 2008 – 2023 fordelt på måned



Figur 4.5.10c - Vilt påkjørt av motorkjøretøy i Tana vist på kart fra 2008 – 2023 Kilde: [hjordtevlregisteret](https://hjordtevlregisteret.no)



Figur 4.5.10d - Kart over vandringsmønstre for 25 merkede elg i Tana i perioden 2017-2020. Kilde: dyreposisjoner.no

TØI transportøkonomisk institutt har i [Trafikksikkerhetshåndboken](https://www.tshandbok.no/del-2/1-vegutforming-og-vegutstyr/doc632/?highlight=hjortevilt) – forslag til tiltak mot viltulykker: <https://www.tshandbok.no/del-2/1-vegutforming-og-vegutstyr/doc632/?highlight=hjortevilt>

4.6.11 Ulykker med ATV, UTV og snøskuter

Det er vanskelig å finne statistikk for ulykker for denne kjøretøygruppen da mange slike ulykker ikke skjer i trafikken. Et søk på nett viser imidlertid at det er svært mange slike ulykker i Finnmark. Flere svært alvorlige med dødelig utgang. En gjennom avisa Nordlys gjorde i mars 2024 viser at det er over 40 dødsulykker på snøskuter i Troms, Finnmark og Svalbard siden år 2000.

Tana kommune har et stort antall snøskutere og ATVer. Det er flere snøskuterforhandlere og aktive foreninger som kan være aktuelle og samarbeide med for å forebygge ulykker på snøskuter, ATV og UTV.

4.7 Analyse av ulykkene

Ulykkesstatistikken viser at de fleste ulykker med personskader skjer langs fylkesvei og riksvei. I løpet perioden 1999 - 2023 er gjennomsnittlig antall drept og hardt skadet i trafikken 0,87 pr år. De fleste ulykkene skjer med biler for persontransport. Det har vært en markant nedgang ulykker med skader fra 2009.

I perioden 1999-2022 var til sammen 113 ulykker med personskade. Antall personer med personskade var 7 drept, 13 hardt skadd og 129 lettere skadd. Betydelig flere menn enn kvinner blir skadd og drept i trafikken i Tana. De som blir alvorlig skadet eller drept er i aldersgruppen 18-34 år og 45-64 år.

I perioden er det ikke registrert alvorlige ulykker med myke trafikanter.

Kommunen har ikke statistikk for ulykker med ATV/UTV og snøskuter, men her vet vi at det skjer mange alvorlige ulykker som ikke er på offentlig veg.

Det er også mange viltpåkjørslar i Tana kommune. I perioden 2008-2023 har det vært 196 viltpåkjørslar i Tana i hovedsak elg. Vintermånedene er det flest påkjørslar og da spesielt i desember og januar. Har ikke funnet oversikt over påkjørslar av reinsdyr. Det kan se ut til at det er lite personskader som følge av viltpåkjørslar.

5. MÅL OG STRATEGI FOR TRAFIKKSIKKERHETSARBEIDET

5.1 Mål

I perioden 1999-2022 var det 7 drept og 12 hardt skadd i trafikken i Tana. De siste 10 årene har det vært 2 drept og 9 hardt skadd.

Regionalt hovedmål er at Finnmark skal ha et sikkert og forutsigbart transportsystem som legger til rette for samfunnsutvikling og det gode liv. Med delmål om «et bærekraftig, effektivt, trygt, og innovativt transportsystem», samt «ett sikkert fylkesveinett med god regularitet og framkommelighet».

Tana kommune vil arbeide etter nullvisjonen, og har følgende mål:

«å redusere alle typer ulykker og skader i vegtrafikken i kommunen og for sine innbyggere»
Det innebærer at det i planperioden 2025 - 2033 skal jobbes for at det skal være 0 drept og hardt skadd i Tana kommune.

Høringsprosessen vil munne ut i tydeliggjøring av hovedmål og delmål.

5.2 Strategi

I Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2022-2025 er det satt opp en rekke tilstandsmål formulert som måltall. For å nå disse målene må det iverksettes tiltak. Tana kommune skal arbeide aktivt for å bidra til at vi oppnår disse tilstandsmålene. Dette gjelder først og fremst på følgende områder:

- Påvirke kommunens innbyggere til å ferdes med minst mulig risiko for skade og død, uavhengig av hvor en ferdes i vegtrafikken.
- Jobbe systematisk med trafikksikkerhet innenfor alle kommunens sektorer.
- Ha gode systemer og rutiner for trafikksikkerhetsarbeid med konkrete tiltak og evaluering.
- Gjennomføre tiltak knyttet til fysiske tiltak, organisasjon, holdninger og adferd.

5.3 Trafikale utfordringer i kommunen

1. Sykkel og gangveier lang riksvei og fylkesveier
2. Busstransport av elever, busslommer
3. Manglende gatelys
4. Manglende sammenhengende fortau/gangveier for myke trafikanter i Tanabru
5. Vegkryss Skiippagurra E6 – Fv895 mot Polmak
6. For stor trafikk ved skolene ved Tanabru i fb med henting og bringing av elever
7. Ulykker med kjøretøy i utmark og utenfor offentlig vei
8. Skilting
9. Manglende kontrollaktivitet fra politiet (rus og fart).

6. HANDLINGSDEL MED KOMMUNALE TILTAK

I *Nasjonal Tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2022-2025* er det satt mål for tilstandsutvikling innenfor 15 områder der tilstandsendringer er av vesentlig betydning for utviklingen i antall drepte og hardt skadde:

INNSATSOMRÅDE	TILSTANDSMÅL/TILSTANDSFOMULERING
Fart	Innen 2026 skal 72 prosent av kjøretøyene overholde fartsgrensen (2021 = 60,1 prosent).
Rus	Innen 2026 skal maksimalt: - 0,1 prosent av trafikkarbeidet utføres under påvirkning av alkohol over 0,2 promille (2016/2017 = 0,2 prosent). - 0,4 prosent av trafikkarbeidet utføres under påvirkning av narkotika over straffbarhetsgrensen (2016/2017 = 0,7 prosent).
Beltebruk og riktig sikring av barn	Innen 2026 skal: - 98,5 prosent av alle førere og forsetepassasjerer i lette biler bruke bilbelte (2019 = 97,4 prosent). - 95 prosent av alle førere i tunge godsbiler bruke bilbelte (2019 = 86,5 prosent) 75 prosent av alle barn i alderen 1-3 år være sikret bakovervendt når de sitter i bil (2021 = 65 prosent). - 85 prosent av alle barn i alderen 1-8 år være riktig sikret i bil (2021 = 82 prosent).
Uoppmerksomhet	I planperioden 2022-2025 vil aktørene fortsette og videreutvikle arbeidet for å få ned antall ulykker som skyldes uoppmerksomhet på grunn av distraksjon.
Barn (0-14 år)	I planperioden 2022-2025 skal det være minst to år uten omkomne barn i trafikken i alderen 0-14 år. I samme periode skal det i gjennomsnitt ikke være mer enn 15 drepte og hardt skadde barn per år.
Ungdom og unge førere	I planperioden 2022-2025 skal gjennomsnittlig risiko for bilførere i alderen 18 og 19 år å bli drept eller hardt skadd være 25 prosent lavere enn gjennomsnittet for årene 2018 og 2019.
Eldre trafikanter	I planperioden 2022-2025 skal gjennomsnittlig risiko for: - Bilførere i aldersgruppen 75+ å bli drept eller hardt skadd være 25 prosent lavere enn i årene 2018 og 2019 (per kjørte km). - Fotgjengere i aldersgruppen 75+ å bli drept eller hardt skadd være 25 prosent lavere enn i årene 2018 og 2019 (per gåkm).
Gående og syklende	I planperioden 2022-2025 skal gjennomsnittlig risiko for: - Fotgjengere å bli drept eller hardt skadd være 25 prosent lavere enn i årene 2018 og 2019 (per gåkm). - Syklister å bli drept eller hardt skadd være 25 prosent lavere enn i årene 2018 og 2019 (per sykkelkm) Innen 2026 skal: - 75 prosent av syklistene bruke sykkelhjelme (2019 = 65,9 prosent). - 53 prosent av fotgjengerne bruke refleks på belyst vei i mørke (2021 = 46 prosent).
Motorsykkel og moped	I planperioden 2022-2025 skal - gjennomsnittlig risiko for å bli drept eller hardt skadd på henholdsvis moped, lett motorsykkel og tung motorsykkel være 25 prosent lavere enn i perioden 2017-2020 (per personkm).
Godstransport på vei	I 2026 skal minst 30 prosent av alle godskjøretøy med tillatt totalvekt > 3,5 tonn og minst 45 prosent av alle varebiler med tillatt totalvekt ≤ 3,5 tonn hverken ha 2er eller 3er feil ved periodisk kjøretøykontroll. (2020 = 27,1 prosent > 3,5 tonn og 39,5 prosent ≤ 3,5 tonn).

Møteulykker og utforkjøringsulykker	- Innen 1/1-2028 skal 60 prosent av trafikkarbeidet på riksveier med fartsgrense 70 km/t eller høyere foregå på møtefrie veier (1/1- 2021 = 53,3 prosent). - Det skal gjennom en systematisk tilnærming arbeides for å redusere risikoen for alvorlige utforkjøringsulykker på riksveier og fylkesveier.
Drift og vedlikehold	I planperioden 2022-2025 vil veieierne beholde og videreutvikle det daglige trafiksikkerhetsfokus i kjerneoppgavene innen drift og vedlikehold.
Bruk av ny teknologi i trafiksikkerhetsarbeidet	Norge skal ligge langt framme innenfor intelligente transportsystemer, der vei- og kjøretøyteknologi inngår, og tilgjengelige systemer som bedrer trafiksikkerheten er tatt i bruk. På førersiden skal opplæring være tilpasset ny teknologi.
Trafiksikkerhetsarbeid i offentlige og private virksomheter	Innen 1/1-2026 skal: - Minst 200 kommuner være godkjent som Trafiksikker kommune (31/12-2021 = 130 kommuner + 1 bydel (i Oslo)). - Et flertall av fylkeskommunene være godkjent som Trafiksikker fylkeskommune (31/12-2021 = 2 fylkeskommuner). - Det finnes og være tatt i bruk verktøy for organisatorisk trafikk- sikkerhetsarbeid som er relevante for alle private virksomheter der ferdsel i veintrafikken er en sentral del av virksomheten.
Arbeid for å styrke kunnskapsgrunnlaget	- Det skal foreligge oppdatert og ny kunnskap som gjør oss i stand til å gjøre gode prioriteringer for å sikre en reduksjon i drepte og hardt skadde i samsvar med ambisjonsnivået i NTP 2022-2033. - Det skal være etablert et system for skaderegistrering som blant annet bidrar til at det i NTP 2026-2037 kan settes en ambisjon for reduksjon i drepte og hardt skadde basert på det reelle omfanget. - Det skal foreligge oppdaterte beregningsverktøy som grunnlag for prioriteringer gjeldende fra og med 2026.

I det følgende anføres kommunens tiltak for å bidra til å nå de nasjonale tilstandsmålene jf. lista over (kap. 6.1-6.15), i tillegg til aktuelle trafiksikkerhetstiltak (kap. 7.):

6.1 Fart

Kommunen skal:

- som arbeidsgiver påvirke sine ansatte i tjeneste til å opptre med minst mulig risiko i trafikken.
- utarbeide retningslinjer for tjenestereiser og forankre disse i alle sektorer.
- ha trafiksikkerhet som årlig tema i kommunens arbeidsmiljøutvalg (AMU).
- stille krav til samarbeidspartnere om trafiksikker adferd (transporttjenester og vei og vedlikeholdstjenester) ved kjøp av transporttjenester som bør innarbeides i anbudsdokumentene.
- gjennomføre kurs/gi opplæring for alle ansatte i trafiksikkerhet og HMS.
- dialog med politi om trafikkontroller og tilstedeværelse.

6.2 Rus

Kommunen skal:

- arbeide aktivt for å forhindre at ansatte er påvirket av legale eller illegale rusmidler i tjenesten.
- ved kjøp eller leasing av nye biler bør alkoholås innarbeides som en del av anbudsgrunnlaget.
- dialog med politi om trafikkontroller og tilstedeværelse.

6.3 Beltebruk og riktig sikring av barn

Kommunen skal:

- alltid velge busser med 3-punktsbelte ved leie av busser til transport i kommunal regi.

- i retningslinjene for tjenestereiser, uttrykke en tydelig forventning om at alle kommunens ansatte bruker sikkerhetsbelte ved transport i tjeneste. Dette gjelder både bil og buss.
- gjennom helsestasjonenes virksomhet ha økt fokus på temaet barn i bil, og spesielt at barna skal sitte sikret bakovervendt i bil til de er minst fire år.
- i kommunale barnehager gjennomføre tiltak for å øke fokus på sikring av barn i bil.
- oppfordre til at også private barnehagene følger ovennevnte tiltak.

6.4 Uoppmerksomhet

Kommunen skal:

- i retningslinjene for tjenestereiser, uttrykke en tydelig forventning om at alle kommunens ansatte i minst mulig grad bruker utstyr som tar oppmerksomheten fra føreren.
- i retningslinjene for tjenestereiser, uttrykke en tydelig forventning om at det i størst mulig grad skal unngås å bruke mobiltelefon under kjøring. Om dette er nødvendig skal det brukes godkjent fastmontert utstyr.
- ved inngåelse av avtaler/anbud stille krav til trafiksikkerhet.

6.5 Barn (0-14 år)

Kommunen skal:

- vurdere rett til skoleskyss i henhold til bestemmelser for særlig farlig eller vanskelig skolevei.
- arbeide for trafiksikre soner rundt skolene, som blant annet innebærer tiltak knyttet til holdninger og adferd til både barn og voksne.
- legge til rette for at flere kan sykle eller gå til skolen.
- oppfylle forpliktelsene som inngår i Trafiksikker kommune for kommunale skoler og barnehager.
- påvirke til at private barnehager skal være godkjent som Trafiksikker barnehage.
- påvirke private skoler til å få godkjenning som Trafiksikker skole.
- oppfylle forpliktelsene som inngår i Trafiksikker kommune for kommunale skoler og barnehager.
- sørge for at ansatte i barnehager og skoler har tilstrekkelig kompetanse for å gjennomføre god trafikkopplæring i tråd med gjeldende rammeverk.
- stimulere lag og foreninger til at barn og ungdom sikres best mulig og at voksne som transportører kjører med lavest mulig risiko til og fra fritidsaktiviteter.
- stimulere lag og foreninger til å innarbeide retningslinjer for transport innenfor sin virksomhet.
- i samarbeid med elevenes foresatte ha fokus på trafiksikkerhet og forebygging av ulykker, og dette skal inngå i årsplaner.
- sørge for god sykkelopplæring i tråd med kompetansemål i Kunnskapsløftet.
- ta i bruk læringsressurser om trafiksikkerhet i barnehager og i skolen.

6.6 Ungdom og unge førere

Kommunen skal:

- sørge for nødvendig kompetanse ved å se på muligheten til å tilby valgfaget trafikk på ungdomstrinnet.
- tilby trafikalt grunnkurs som en del av valgfag trafikk.

- stimulere lag og foreninger til å innarbeide retningslinjer for transport innenfor sin virksomhet.
- fremme saker om trafikksikkerhet for kommunens ungdomsråd.
- sørge for at kommunens ungdomsråd gis kompetanse om trafikksikkerhet.
- ta i bruk læringsressurser om trafikksikkerhet på ungdomstrinnet.

6.7 Eldre trafikanter

Kommunen skal:

- legge til grunn universell utforming ved fysisk utforming av veger og gangfelt for å ivareta eldre trafikanter og trafikanter med funksjonsnedsettelse.
- stimulere pensjonistforeninger til å innlemme tema trafikksikkerhet i sin virksomhet.
- legge til rette for at trafikksikkerhet blir tema i kommunens eldreråd.

6.8 Gående og syklende

Kommunale skal:

- årlig sette søkelys på betydningen av at syklist og fotgjenger bruker personlig sikkerhetsutstyr i trafikken, eksempelvis sykkelhjelme og refleks.
- Arbeide for å få på plass flere fortau, sykkel og gangveier.

6.9 Motorsykkel og moped

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

6.10 Godstransport på veg

Kommunen skal:

- bidra i planleggingen at transport og håndtering av gods skjer på en forsvarlig måte med redusert risiko for ulykker.

6.11 Møteulykker og utforkjøringsulykker

Kommunen skal:

- melde inn eventuelle behov for fysisk sikring på riksveg og fylkesveg til vegeier for å forebygge møteulykker eller utforkjøring.

6.12 Drift og vedlikehold

Kommunen skal:

- beholde og videreutvikle det daglige trafikksikkerhetsfokus i kjerneoppgavene innen drift og vedlikehold.
- Utvikle rutiner for å avdekke trafikkfare innen tilsyn og vedlikehold.

6.13 Bruk av ny teknologi i trafikksikkerhetsarbeidet

Kommunen skal:

- legge inn krav om automatisk nødbrems, feltskiftevarsler og fotgjengervarsel i anbud ved kjøp/leasing av nye kommunale kjøretøy.
- legge til rette for at innbyggere enkelt kan melde fra om trafikkfare på hjemmeside og eventuelt via app (Civis brukarmedling).

6.14 Trafikksikkerhetsarbeid i offentlige og private virksomheter

Kommunen skal:

- godkjennes som Trafikksikker kommune, eller eventuelt regodkjennes.

6.15 Arbeid for å styrke kunnskapsgrunnlaget

Kommunen skal:

- i tillegg til oversikt over offentlig ulykkesstatistikk, belyse trafikksikkerhetssituasjonen med supplerende/andre opplysninger som f.eks. observert adferd og bruk av kjøretøy i kommunen.

7. HANDLINGSPLAN 2025-2028

Denne vil justeres etter høring og interne prosesser i kommunen:

Aktuelle forkortelser:

RV = riksvei, FV = fylkesvei, KV = kommunalvei, SVV = Statens Vegvesen, TT = Trygg Trafikk, TK = Tana Kommune, FK = Fylkeskommunen PO = Politiet

7.1 Fysiske tiltak

tiltak	Beskrivelse	Veitype/ansvar	Kostnad	År
	Ringveien gangvei eller fortau høyre side – fra Per Fokstad Geaidnu til Moseveien	KV/TK		
	Leskur med lyspunkt i Boftsa, Fingervatn, Austertana, Sirma etter aktuelle råd fra FAU.	FV/FK	230 000	
	Vegbelysning på manglende 700 m strekning 80-sonen Guolban (Fv890)	FV/FK	250 000	
	Utbygging av resterende vegbelysning 600 meter i 60 sonen - Fv890 Austertana	FV/FK	275 000	
	Pilot/forprosjekt gang/sykkelveg/rulleskiløype Tanabru - Skiippagurra	RV/SVV	100 000	
	Utskifting av gml. Armatur til LED - kommunale veier i Sirma, Boftsa og Austertana	KV/TK	225 000	
	Vegbelysning Fv. 282. Prioritet; ved avkjørsler til boliger. Elkem Tana forespørres om medfinansiering	FV/FK	100 000	
	Utbedring av vegkryss Skiippagurra E6 – Fv895 mot Polmak for myke trafikanter	RV/SVV FV/FK		
	E6 - Skiippagurra veikryss - Tanabru rundkjøring, Sykkel og gangvei lengde ca. 3,5 km	RV/SVV	13 000 000	planperiode
	Fv890 - Seida-Tanabru, Sykkel og gangvei, Lengde ca. 3,7 km	FV/FK	14 000 000	planperiode
	Fv98 – Tanabru Deatnomielli – Heargeguollba, sykkel og gangvei, lengde ca 1,4 km	FV/FK	6 500 000	planperiode
	Flere busslommer ved fylkesvei	FV/FK		
	Flere busslommer ved riksvei	RV/SVV		
	Nedsatt fartsgrense			
	Vegbelysning E6 Skiippagurra	RV/SVV		
	Skilting			
	Fysisk avsperring av sykkel og gangveier Čorroguolbba boligfelt	KV/TK		
	Fartsdumper kommunale veier	KV/TK		
	Fartsgrense Heargeguolbba	KV/TK		
	Merking av gangfelt	KV,FV,RV/TK		

7.2 Aktiviteter

tiltak	Beskrivelse	Veitype/ansvar	Kostnad	År
	Trafikkontroller, fart og rus, synlig politi	KV, FK, RV/ PO, TK		2025,26,27
	Barnas trafikkdag med innlegg av ferdighetsløype, kontroll sykkel, hjelm, lys, refleksbruk m.m. Premiering av barnas trafikant, politi, Trygg trafikk	/TK		

7.3 Organisatoriske tiltak

tiltak	Beskrivelse	Veitype/ansvar	Kostnad	År
	Trafikkurs for lærere	/TK, TT		2025,26,27
	Trafikksikkerhetsopplæring i barnehage	/TK, TT		2025,26,27
	Trafikkopplæring i skoler, ulike alderstrinn, opplegg utarbeides av Trygg Trafikk og politietaten gjennom kursing av ansatte i skolen.	/TK, TT		
	Årlig tema i Eldreråd, rådet for funksjonshemmede og ungdomsråd.	/TK		
	Etablere enkel meldetjeneste for trafikksikkerhet	/TK		
	Samarbeide med lag og foreninger. - Idrettsråd, tema reiser til arrangementer - Snøskuter og Atv foreninger, trygg ferdsel i utmarka - Bygdela, tema kartlegge lokale trafikale utfordringer.	/TK		
	Sikre at trafikksikkerhet er vurdert i alle relevante planer som kommunen skal vedta	/TK		
	Et fungerende kollektivtilbud og taxitilbud slik at eldre kan komme seg fra bygder til kommunesenteret.	/FK,TK		
	Få flere elever til å gå til skolen, spesielt i kommunesenteret	/TK,TT		2025,26,27

8. ØKONOMI

Trafikksikkerhetstiltakene i denne planen skal innarbeides i økonomiplanen. Tiltak som går over flere år og tiltak med oppstart planperioden, prioriteres i budsjettet hvert år fra 2025 til og med 2033

Enhetsledere har ansvaret for å innarbeide utgiftene innenfor eget budsjettområde.

9. EVALUERING, RULLERING

Det rapporteres årlig til kommunestyret om status for tiltakene i planen, inkludert informasjon fra de respektive sektorene.