

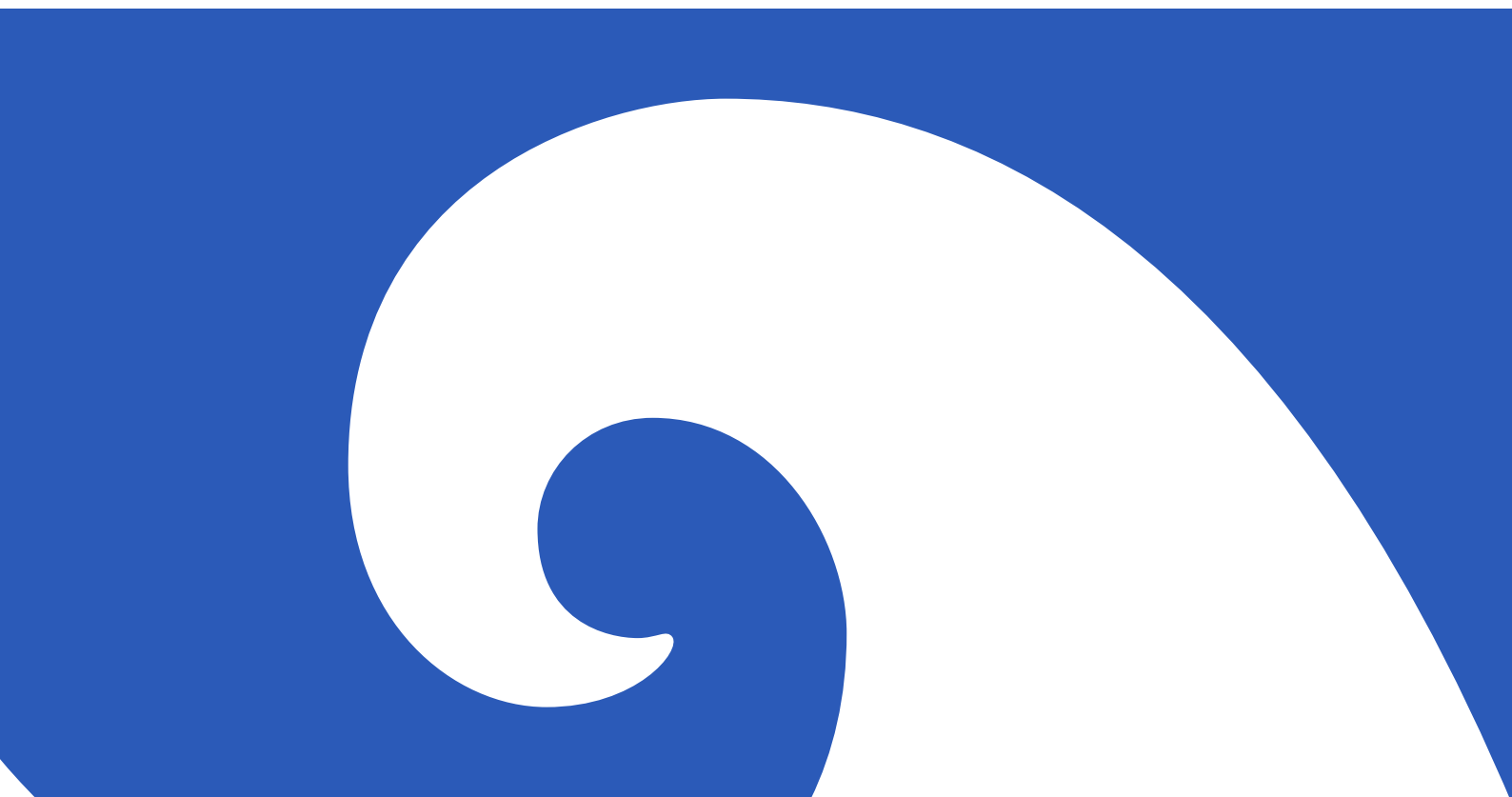
Andøy kommune

Trafikksikkerhetsplan

2026-2030

Versjon 1.0
Sist revidert: 24.02.2026

Trafikksikkerhetsutvalget





1. Forord

Kommunene har ansvar for investeringer, drift og vedlikehold av det kommunale vegnettet. Som vegeier, har kommunen også et spesifikt ansvar for trafiksikkerhetstiltak 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 trafiksikkerhetsarbeidet. De er store arbeidsgivere og kjøpere av transporttjenester. I tillegg er de eiere av barnehager og skoler.

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

Trafiksikkerhetsplanen 2026-2030 vil danne grunnlaget for videreføring av trafiksikkerhetsarbeidet i Andøy kommune. Planen er en tematisk kommunedelplan for kommunen.

Fysiske tiltak er beskrevet i tiltaksliste. Tiltakslisten rulleres årlig som en del av trafiksikkerhetsarbeidet.

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

Utfordringen for det kommunale trafiksikkerhetsarbeidet er å få satt temaet på den politiske dagsorden. Det er viktig å sikre at trafiksikkerhetsplanen blir fulgt opp og tiltakene gjennomført.

2. Sammendrag

Trafiksikkerhetsarbeidet i Andøy kommune har på grunn av manglende ressurser ikke blitt fulgt opp som forutsatt av kommunestyret. Trafiksikkerhetsutvalget (TS) har bedt om nye innspill til tiltak, samtidig som utvalget har tatt med seg ikke gjennomførte tiltak fra forrige vedtatte plan, og tidligere innspill som er kommet inn til kommunen i oppstarten i forrige planprosess.

Utvalgets arbeid er basert på veiledning og maler fra Trygg Trafikk og nasjonale og regionale føringer for trafiksikkerhetsarbeidet. Statistikker er hentet ut fra vegdatabanken til statens vegvesen.

2025 har vært preget av flere alvorlige ulykker. Det er også pågående og store utviklingsprosjekter på flere steder i kommunen som vil være med å øke risiko for alvorlige ulykker. Sammen med økt trafikk fra turisme vil trykket på veinettet og de myke trafikantene fortsette å øke. TS-utvalget ber kommunestyret om å prioritere videre satsing på arbeidet med trafiksikkerhet og innarbeide tiltak i sitt budsjett og økonomiplan.

Forslag til tiltak som er kommet inn, er først prioritert i forhold til om de tilhører Trafiksikkerhetsutvalgets mandat for planarbeidet. Flere av innspillene som ikke passet til arbeidet med TS-planen, er sendt over til arbeidet med andre kommunale planer, som kommuneplanens arealdel, plan for idrett, kultur og friluftsliv, Trafiksikker kommune, eller til andre prosesser som også skal ivareta trafiksikkerhetsarbeidet i kommunen. Deretter er tiltakene gitt prioritering i den rekkefølge TS-utvalget mener de bør prioriteres.



Innhold

1. Forord.....	0
2. Sammendrag	1
3. Innledning.....	3
3.1 Historikk	3
3.2 Organisering av kommunens trafikksikkerhetsarbeid	3
3.3 Samarbeidspartnere	3
4. Nasjonale og regionale føringer for trafikksikkerhetsarbeidet	3
4.1 Trafikksikkerhetsarbeidet - Samordning og organisering	3
4.2 Nasjonal transportplan	4
Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036	4
4.3 Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2022-2025	5
4.4 Folkehelse og trafikksikkerhet	5
4.5 Regional folkehelseplan Nordland (2018-2025).....	5
4.6 Regional transportplan Nordland 2022-2033	6
4.7 Trafikksikker Kommune	6
5. Ulykkessituasjonen /-utviklingen i Andøy kommune	6
5.1 Trafikale utfordringer	7
5.2 Analyse av ulykkene	7
5.3 Vilt påkjørsler.....	10
6. Mål og strategi for trafikksikkerhetsarbeidet i Andøy kommune	11
6.1 Målsetting	11
6.2 Strategi	11
7. Kommunale tiltak.....	11
7.1 Risikoadferd i trafikken	14
7.2 Befolkningsgrupper (barn, ungdom, eldre og funksjonshemmede)	16
7.3 Trafikantgrupper/kjøretøysgrupper (gående, syklende, mc og moped, tunge kjøretøy).....	18
7.4 Kjøretøyteknologi	18
7.5 Systematisk trafikksikkerhetsarbeid i offentlig og privat sektor.....	19
7.6 Fysiske trafikksikkerhetstiltak.....	19
7. Kommunale tiltak.....	20
8. Økonomi	21
9. Evaluering / Rullering / Ansvar	21
Vedlegg.....	22



3. Innledning

3.1 Historikk

Denne planen er nr. 4 i rekken av trafikksikkerhetsplaner for Andøy kommune. Planene har hatt som hovedfunksjon å være et styringsverktøy for et målrettet trafikksikkerhetsarbeid i kommunen. De største utfordringene har vært kapasitet til oppfølging av trafikksikkerhetsplanen i praksis og forankring i alle kommunens ledd, samt finansiering av ikke-fysiske tiltak.

3.2 Organisering av kommunens trafikksikkerhetsarbeid

Trafikksikkerhetsarbeidet i Andøy kommune er forankret hos kommunedirektør, og ansvaret for prosessen med å utarbeide en ny trafikksikkerhetsplan for perioden 2025 - 2029 er tillagt kommunens trafikksikkerhetsutvalg med teknisk avdeling som sekretær for arbeidet. Trafikksikkerhetsutvalget består av følgende:

Navn	Funksjon (/organisasjon)
John Helmersen	Leder (Andøy kommunestyre, politiker)
Lill Pettersen	Medlem (Politiet)
Monica Baraa	Koordinator «Trafikksikker kommune»
Sanja Jørgensen	Medlem (Ungdomsrådet)
André Mowinckel	Sekretær (Andøy kommune, administrasjon)

3.3 Samarbeidspartnere

Våre viktigste samarbeidspartnere er kommunens innbyggere. Vi har i løpet av planarbeidet fått mange gode innspill til fysiske tiltak for å sikre myke trafikanter. Alle innspillene er tatt med i vurderingen. De innspillene som ikke har passet i planarbeidet er sendt videre som innspill til skoler, barnehager, politiet og andre kommunale planprosesser.

4. Nasjonale og regionale føringer for trafikksikkerhetsarbeidet

4.1 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 skadde stadig mer krevende og avhengig av økt og felles innsats fra flere offentlige aktører. Hovedinnretningen på meldingen er



derfor å belyse tverrsektorielle utfordringer og behov i trafikksikkerhetsarbeidet, og bidra til bedre overordnet forankring og økt samordning av den framtidige innsatsen.

I stortingsmeldingen presenterer regjeringen seks satsningsområder:

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

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

4.2 Nasjonal transportplan

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

Det overordnede målet for transportpolitikken er «et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i hele landet i 2025». I planens sammendrag leser vi: «Regjeringens strategi tar utgangspunkt i at vi står i en klima- og naturkrise. Samtidig skal samfunnets behov for mobilitet ivaretas. Transportpolitikken spiller en viktig rolle i å understøtte øvrige politikkområder og ønsket samfunnsutvikling.»

Følgende fem hovedmål skal være med å sikre det overordnede målet:

- Enklere reisehverdag og økt konkurranseevne for næringslivet
- Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål
- Nullvisjon for drepte og hardt skadde
- Effektiv bruk av ny teknologi
- Mer for pengene

4.2.1 Barnas transportplan

«Barnas transportplan» (8.6.1 s. 108) vektlegger at barn og unge skal kunne ferdes selvstendig og trygt, og at transportplanleggingen må ta særskilt hensyn til deres behov. Regjeringen viderefører målet om at åtte av ti barn med skolevei under fire kilometer skal gå eller sykle, og styrker satsingen gjennom byveksttaler og tilskudd i mindre byområder.

Trafikksikkerheten er sterkt forbedret over tid (fra 103 omkomne barn i 1969 til 0 i 2019), men 2–7 omkomne årlig etter 2019 viser behov for videre innsats. Tiltak i Nasjonal tiltaksplan 2022–2025 for alderen 0–14 år videreføres: trafikkopplæring i barnehage og skole, styrket lærerutdanning, sykkelopplæring og fysiske sikringstiltak ved skoler og i nærmiljø («Hjertesone»). Tilskuddsordningen for tryggere skoleveier prioriterer gåing og sykling; fra 2025 fordeles midlene via fylkeskommunene, med 40 mill. kroner årlig i planperioden. Barn og unge prioriteres også i øvrige trafikksikkerhetstilskudd.



Regjeringen viderefører driftstilskudd til Trygg Trafikk (opplæring, kampanjer, materiell, Barnas trafikkklubb) og Ung i trafikken – ingen venner å miste (kampanjer mot ruskjøring m.m.). Lokale tiltak og god arealplanlegging er avgjørende; kommuner og fylkeskommuner har ansvar for gang- og sykkelveier, skoleatkomst og lokalisering av skoler og uteområder. Barn og unge har rett til å bli hørt i plan- og byggesaker (bl.a. via ungdomsråd). Barnetråkk-registreringer brukes til kunnskapsinnhenting; Kartverket videreutvikler den nasjonale løsningen, inkludert bruk av KI, med videre støtte i planperioden.

4.3 Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2022-2025

Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2022-2025 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 *Nasjonal Transportplan 2022 – 2033*. 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 bidra til at vi har sto kurs mot ambisjonen i NTP om maksimalt 350 drepte og hardt skadde i 2030, hvorav maksimalt 50 drepte. Dette innebærer at samlet antall drepte og hardt skadde må mer enn halveres fra 2020 til 2030, mens det for antall drepte innebærer en reduksjon med 46 prosent.

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 Regional folkehelseplan Nordland (2018-2025)

Regional folkehelseplan Nordland er i sitt siste aktive år og gjennomgår for tiden evaluering. I den regionale folkehelseplanen kommer trafikksikkerhet inn som et forebyggende tiltak. I kapittel 5, -Barn og ungdom, presiseres det at barnehager, grunnskoler og videregående skoler har et særlig ansvar for å fremme en helhetlig læring som bidrar til både fysisk, psykisk og sosial helse. Et av tiltakene i planen er å arbeide for at skoler, barnehager og kommuner er trafikksikre.



4.6 Regional transportplan Nordland 2022-2033

Bærekraftig utvikling har fått særlig stor plass i planen for 2022-2033. Trafikksikkerhet som tema er fremdeles påpekt gjennom større deler av planen. Under regionale føringer, ifm. revidert innkjøpspolicy (2020) ved Fylkesrådet, så skal «Fylkeskommunen [skal] bl.a. gjennom sine anskaffelser bidra til at trafikksikkerhet og universell utforming ivaretas.» Under visjon, mål og strategier understrekes det styrking av arbeidet med trafikksikkerhet og folkehelse, og med å begrense støy og luftforurensning gjennom å legge til rette for sykkel/gange og miljøvennlige plattformer. «Det skal også tas hensyn til trafikksikkerhet i all aktivitet fylkeskommunen er ansvarlig for innen transportområdet.»

4.7 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 sjekkliste skal være et verktøy for å kvalitetssikre kommunens trafikksikkerhetsarbeid. Andøy kommune har satt seg som mål å oppfylle alle kriteriene og er gjennom en fylkeskommunal godkjenningsordning blitt erklært som Trafikksikker kommune. Andøy kommune skal være re-godkjent som trafikksikker kommune innen utgangen av 2026.

5. Ulykkessituasjonen /-utviklingen i Andøy kommune

Det ligger et betydelig faglig arbeid til grunn for fastsettelse av enhetskostnader for de ulike skadegradene. Omregnet til 2020-kr legger vi til grunn at de totale ulykkeskostnadene per skadetilfelle er 32,2 mill. kr for en drept, 11,7 mill. kr for en hardt skadd og 774 000 kr for en lett skadd. Basert på disse tallene kan vi anslå at personskader i veitrafikkulykker kostet samfunnet om lag 13,2 mrd. kr i 2020. (*Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022 - 2025*) 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.



5.1 Trafikale utfordringer

Registrerte ulykker i trafikken i Andøy kommune har i de siste årene gått ned sett fra perspektivet 1990-2024. I realiteten ble denne trenden derimot brått stoppet i 2025, med flere svært alvorlige ulykker.

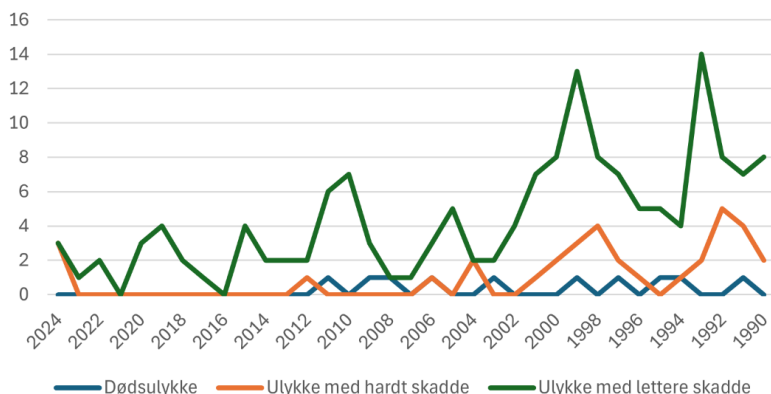
Store prosjekter som The Whale, Andenes havn, landbasert oppdrett, Spaceport og industriarealer i Risøyhamn vil også framover øke aktiviteten og trafikken. Sammen med forventet økt turisme i regionen, vil vi få mer trafikk i kommunen, sett over ett.

Gitt de alvorlige ulykkene i 2025 blir det viktig å se nærmere på hvordan Andøy kan returnere til både lavere ulykkestall, samt lavere alvorlighetsgrad. De største utfordringene fremover forblir knyttet til følgende områder.

1. Stor økning av anleggstrafikk tilknyttet prosjekter på: Andenes, Kvalnes-Fiskenes og Nordmela.
2. Økt trafikkbelastning i området Andenes havn og The Whale / Andenes sentrum.
3. Økt trafikk på vestsida FV 7702, Andenes-Bleik-Nordmela. FV 7698 Risøyhamn-Nordmela.
4. Økt trafikk på østsida FV82. Kommunegrense Sortland - Andenes knyttet til helårs ferge Andenes-Gryllefjord.

5.2 Analyse av ulykkene

Ulykkesstatistikk 2024-1990, Andøy kommune. Kategorisert etter drepte, hardt skadde og lettere skadde.



Grafen viser nyeste årstall med tilgjengelig statistikk (2024) helt til venstre. Når vi ser mot høyre går vi bakover i tid, fram til 1990 (eldste gjeldende tidspunkt for statistikk gitt ved Statens Vegvesen).

Trenden for ulykke i trafikken på Andøy var fram til 2024 god. I forkant av 2025 måtte vi tilbake til 2012 for å finne en ulykke med hardt skadde og tilbake til 2011 før vi finne en dødsulykke i Andøy.

Vi vet dessverre at denne trenden ble voldsomt brutt, både av alvorlig motorsykkel- og bilulykker. Dette inkluderte ulykke med hard skadde ifm. alvorlig trefning mellom bil og MC, samt to svært alvorlige bilulykker i 2025 som også innebar flere unge dødsfall og flere hardt skadde. MC ulykken tok sted ved Bleiksmarka. De to bilulykkene nevnt tok plass på Andenes, og sistnevnte på fastlandet mot Sortland, rett etter broen ved Risøyhamn.



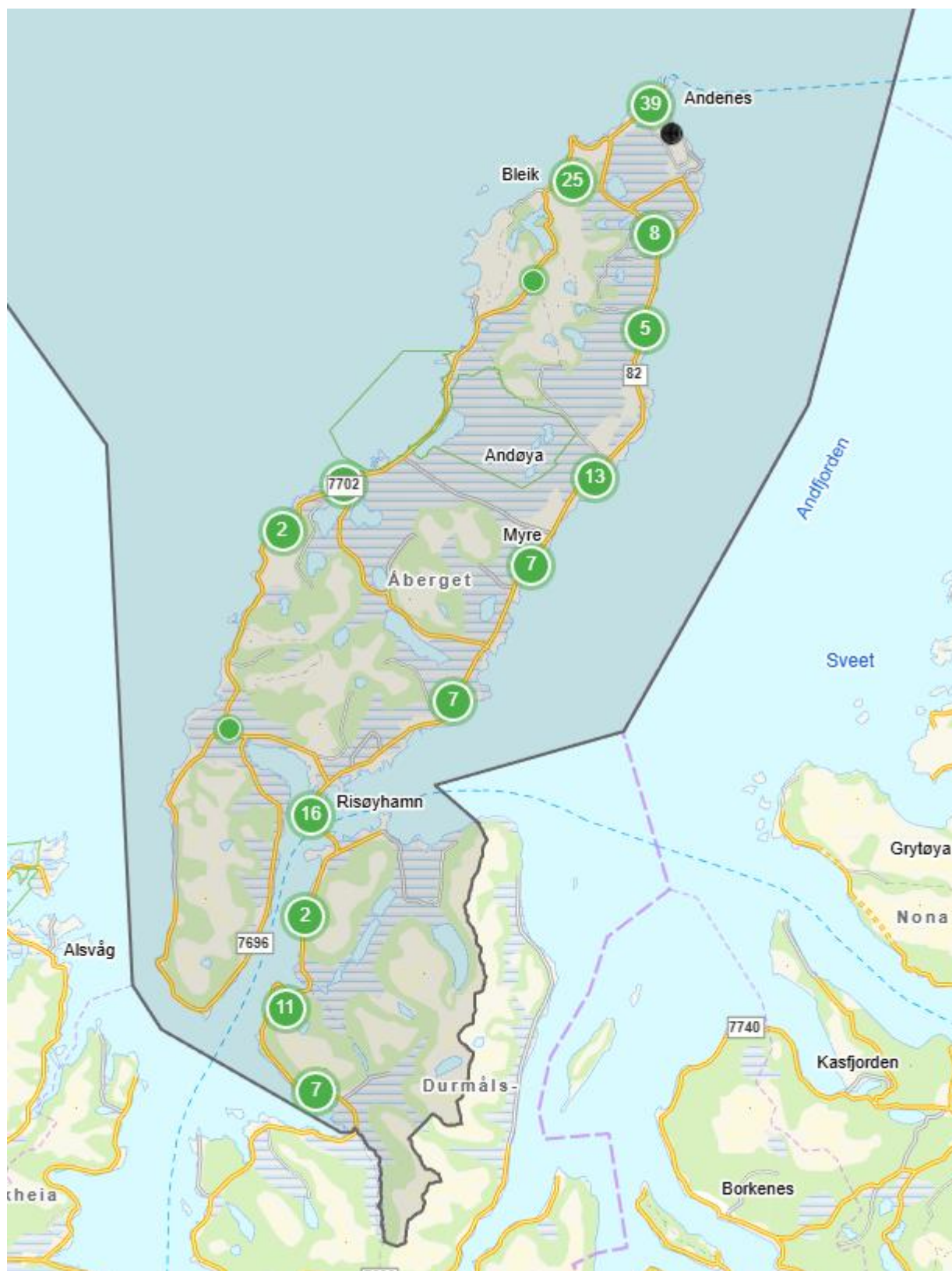
Personskadeulykker, registrert på kommunale veier i Andøy kommune (2015-2024):

Trafikkulykkesregister									
År	↑	Drept	↑	Hardt skadd	↑	Lettere skadd	↑	Sum	↑
2024		0		0		1		1	
2023		0		0		1		1	
2022		0		0		0		0	
2021		0		0		0		0	
2020		0		0		0		0	
2019		0		0		2		2	
2018		0		0		1		1	
2017		0		0		0		0	
2016		0		0		0		0	
2015		0		0		0		0	
Sum		0		0		5		5	

Personskadeulykker, registrert på fylkesveier i Andøy kommune (2015-2024):

Trafikkulykkesregister									
År	↑	Drept	↑	Hardt skadd	↑	Lettere skadd	↑	Sum	↑
2024		0		3		2		5	
2023		0		0		0		0	
2022		0		0		1		1	
2021		0		0		0		0	
2020		0		0		3		3	
2019		0		0		3		3	
2018		0		0		3		3	
2017		0		0		0		0	
2016		0		0		0		0	
2015		0		0		6		6	
Sum		0		3		18		21	

Kilde (begge tabeller): trine.atlas.vegvesen.no



Figur 1: Kartet viser **alle registrerte trafikkulykker fra 1990-2024** for Andøy kommune, per 04.11.2025. Kart er hentet fra vegkart/atlas, en tjeneste fra vegvesenet.no. Totalt 146 registreringer.

Kartet skiller ikke på ulykkestyper, men er en oppsummering av alle registrerte ulykker knyttet til trafikk.



5.3 Viltpåkjørsler

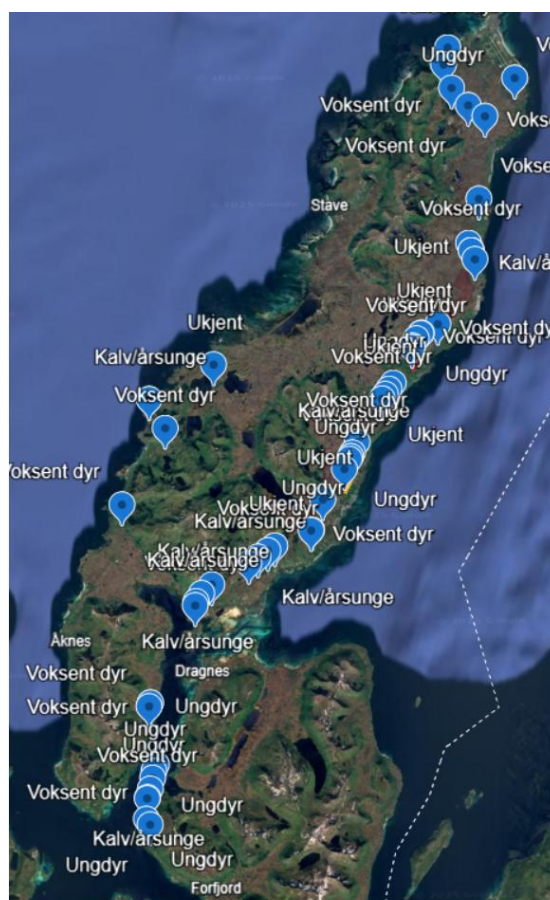
Det er registrert et betydelig antall viltpåkjørsler i Andøy kommune. Statistikk er hentet ifm. planen og viser til alle vilt-påkjørsler registrert mellom 01.01.2020 og 27.11.2025

ÅRSAK/ÅR	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Påkjørt av motorkjøretøy	12	7	19	12	16	14
TOTALT	12	7	19	12	16	14

Statistikken fra Hjorteviltregisteret v/

Landbruksdirektoratet (hentet 27.11.2025) viser 80 påkjøringer over ca. 5 år. Dette gir et gjennomsnitt på 16 dyr i året, eller litt over ett dyr påkjørt per måned. Elg utgjør 85% av de registrerte påkjørslene.

Bakgrunnen for viltpåkjørsler er basert på to hovedfaktorer. Antallet elg i området og elgens vandring/trekk, enten som følge av næringssøk eller som følge av fremkommelighet - snødybde. Elgbestanden på Andøya - spesielt, har vært svært høy og over sin bæreevne. I 2022 fastsatte derfor kommunen en nedskytingsplan med mål om å skyte ut sammensetning og antall elg på en slik måte at bestanden kan stabiliseres, fra 180 vinterdyr til 70 i løpet av 2025. Fellingsstatistikken viser at bestands- og avskytingsplanen har vært fulgt av valdene, og det gjøres en ny telling av vinterbestand med drone vinter 2026, for å fastslå utviklingen. Nedskytingen av elgstammen med over 50% av vinterdyr, er det viktigste tiltaket for å redusere viltpåkjørsel av elg - spesielt på Andøyasiden av kommunen.



Registrerte viltpåkjørsler over 5 år satt inn i kart.

Trekk og forflytninger som følge av næringssøk og fremkommelighet, er vanskeligere å regulere. Men noen av tiltakene som er vurdert er kantklipping langs fylkesvei, skilting og fartsreduksjon. Viltforvalter i kommunen har laget en egen utredning for tema, og kommunen har høst 2025, oversendt utredningen og anbefalingen til Nordland Fylkeskommune og Statens vegvesen.



6. Mål og strategi for trafikksikkerhetsarbeidet i Andøy kommune

6.1 Målsetting

I perioden 2026 – 2029 skal det være 0 drepte og skadde i trafikken i Andøy 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:

- Redusere fart i/rundt tettsteder.
- Opprette hjertesoner rundt skoler og barnehager i hele kommunen.
- Øke antallet kilometer med fortau, gang og sykkelvei.
- Fortsette å ha kommunen godkjent som Trafikksikker kommune.
- Alle skoler er godkjent trafikksikre skoler.
- Alle barnehager er godkjent som trafikksikker barnehage.
- Økt andel bruk av bilbelte, refleks, bakovervendt barnesikring, sykkelhjelm
- Redusere andelen av bilister som overskrider fartsgrensene.
- Arbeide målrettet for at flere går og sykler til skolen.

7. Kommunale tiltak

Ny nasjonal tiltaksplan er i dag under høring. Da planen enda ikke er vedtatt, må nåværende Trafikksikkerhetsplan ta utgangspunkt mål fra 2022-2025. Denne har følgende forventninger/målsetninger til kommunens trafikksikkerhetsarbeid:

Innsatsområde	Tilstandsmål/tilstandsformulering
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.
5Eldre 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 sykkelhjelmer (2019 = 65,9 prosent). - 53 prosent av fotgjengerne bruke refleks på belyst vei i mørke (2021 = 46 prosent).
Motorsykel og moped	I planperioden 2022-2025 skal gjennomsnittlig risiko for å bli drept eller hardt skadd på henholdsvis moped, lett motorsykel og tung motorsykel 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 trafiksikkerhetsfokuset 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 Trafikksikker kommune (31/12-2021 = 130 kommuner + 1 bydel (i Oslo)). - Et flertall av fylkeskommunene være godkjent som Trafikksikker fylkeskommune (31/12-2021 = 2 fylkeskommuner). Det finnes og være tatt i bruk verktøy for organisatorisk trafiksikkerhetsarbeid som er relevante for alle private virksomheter der ferdsel i veitrafikken 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.



7.1 Risikoadferd i trafikken

7.1.1 Fart

Nasjonale mål:

Fart (kapittel 4.2)	Andel av kjøretøyene som overholder fartsgrensene	57,2 % (2016)	70 % (2022)
Rus (kapittel 4.3)	Andel av trafikkarbeidet som utføres under påvirkning av alkohol over 0,2 promille	0,2 % (2016/2017)	0,1 % (2026)
	Andel av trafikkarbeidet som utføres under påvirkning av narkotika over straffbarhetsgrensen	0,6 % (2016/2017)	0,4 % (2026)

Kommunale tiltak:

- Kommunen som arbeidsgiver skal påvirke sine ansatte i tjeneste til å opptre med minst mulig risiko i trafikken.
- Kommunen skal ha utarbeidet retningslinjer for tjenestereiser og forankret denne i alle sektorer.
- Trafikksikkerhet skal være årlig tema i kommunens arbeidsmiljøutvalg (AMU)
- Kommunen, som kjøper av ulike tjenester, stiller krav til samarbeidspartnere om trafikksikker adferd (transporttjenester og vei og vedlikeholdstjenester). Disse innarbeides i anbudsdokumentene.
- Kommunens ansatte gjennomfører e-læringskurs i Trafikksikkerhet og HMS (utviklet på KS-læring plattform av Trygg Trafikk.
- Høy fart i Orionveien på Andenes. Oversender saken til Politiet.



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:

- Kommunen skal arbeide aktivt for å forhindre at ansatte er påvirket av legal eller illegale rusmidler i tjenesten.
- Ved kjøp eller leasing av nye biler skal alkohol innarbeides som en del av anbudsgrunnlaget

7.1.3 Bilbeltebruk

Nasjonale mål:

Bilbelte/sikring av barn i bil (kapittel 4.4)	Andel førere og forsetepassasjerer som bruker bilbelte i lette kjøretøy	97,2 % (2017)	98 % (2022)
	Andel barn i alderen 1 - 3 år som er sikret bakovervendt i bil	63 % (2017)	75 % (2022)
	Andel førere av tunge kjøretøy som bruker bilbelte	84,3 % (2017)	95 % (2022)

Kommunale tiltak:

- Kommunen skal alltid velge busser med 3-punktsbelte ved leie av busser til transport i regi av kommunen.
- Kommunen har, i retningslinjene for tjenestereiser, en forventning om at alle kommunalt ansatte bruker bilbelte ved transport i tjeneste. Dette gjelder bil og buss.



- Helsestasjonenes virksomhet skal ha økt fokus på temaet barn i bil og da spesielt at barna skal sitte sikret bakovervendt i bil til de er 4 år.
- Kommunen gjennom de kommunale barnehagene gjennomfører tiltak for å øke fokus på sikring av barn i bil (materiell / kampanje gjennom Trygg Trafikk)

7.2 Befolkningsgrupper (barn, ungdom, eldre og funksjonshemmede)

7.2.1 Barn

Nasjonale mål:

Barn (0-14 år) (kapittel 5.2)	Antall drepte barn (0-14 år) i trafikken.	4 (2017)	0 (minst ett år i 2018-2021)
----------------------------------	---	-------------	---------------------------------

Kommunale tiltak:

- Barnehager og skoler skal i samarbeid med foresatte ha fokus på trafiksikkerhetsarbeid og forebygging av ulykker. (Tiltak i trafiksikker barnehage og skole)
- Kommunen skal gjennomføre vurdering av særlig farlig skolevei
- Kommunen skal arbeide for trafiksikre soner rundt skolene (Hjertesone)
- Kommunen skal begrense muligheten for å kjøre inn på skoleområder og i tilknytning til skoler
- Kommunen skal legge til rette for at flere kan sykle eller gå til skolen.
- De kommunale barnehagene skal være godkjent som Trafiksikker barnehage
- Kommunen skal påvirke til at alle de private barnehagene skal ha være godkjent som Trafiksikker barnehage
- Skolene skal være godkjent som Trafiksikker skole.
- Kommunen skal påvirke private skoler til å få godkjenning som Trafiksikker skole
- Skolene skal sørge for god sykkelopplæring i tråd med kompetansemål i Kunnskapsløftet
- Kommunen skal stimulere lag og foreninger til at alle barn til og fra fritidsaktiviteter sikres best mulig og at voksne som transportører kjører med lavest mulig risiko.
- Kommunen skal sørge for at ansatte i barnehager og skoler har tilstrekkelig kompetanse for å gjennomføre god trafikkopplæring i tråd med gjeldende rammeverk.



- Kommunen skal stimulere lag og foreninger til å innarbeide retningslinjer for transport innenfor sin virksomhet.
- Andenes: Skilting av enveiskjøring mellom Kong Hans gate mot Haugenesveien, i Kongshaugveien til området er bygget ut i henhold til reguleringsplan for området.
- Barnehager og skoler skal følge Trygg Trafikks anbefalinger rundt reise med barn i buss

7.2.2 Ungdom og unge førere

Nasjonale mål:

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 % *A
---	---	-----------

**A Reduksjon i perioden 2018-2021 sammenliknet med perioden 2013-2016*

Kommunale tiltak:

- Kommunen bør sørge for at alle ungdomsskolene har nødvendig kompetanse for å tilby valgfaget trafikk på ungdomstrinnet
- Kommunen 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 funksjons-nedsettelse (kapittel 5.4)	Risiko for bilførere i aldersgruppen 75+ for å bli drept eller hardt skadd per kjørte km	- 30 % *A
	Risiko for fotgjengere i aldersgruppen 75+ for å bli drept eller hardt skadd i trafikkulykker per gå/km	- 30 % *A

**A Reduksjon i perioden 2018-2021 sammenliknet med perioden 2013-2016*

Kommunale tiltak:

- Kommunen skal legge til grunn universell utforming ved fysisk utforming av veger og gangfelt (og forlengelse av gangfelt) for å ivareta eldre trafikanter og trafikanter med funksjonsnedsettelse
- Kommunen skal stimulere pensjonistforeningene til å integrere tema trafikksikkerhet i sin virksomhet



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

Innsatsområder:

7.3.1 Gående og syklende

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) A 230 km på fylkesveg (2018-2021)	
	Andel syklister som bruker sykkelhjelmer	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 (sykkelhjelmer, refleks).

7.4 Kjøretøyteknologi

Kjøretøy-teknologi (kapittel 8.3)	Andel av trafikkarbeidet som utføres med biler som har automatisk nødbrems (AEB)	14,4 % D (2017)	25 % (2022)
	Andel av trafikkarbeidet som utføres med biler som har feltskiftevarsler	39,2 % D (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 % D (2017)	25 % (2022)

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



Kommunale tiltak:

- Kommunen skal i anbudsreglementet, ved kjøp / leasing , legge inn krav om automatisk nødbrems, feltskiftevarsler, fotgjengervarsler og alkoholås.

7.5 Systematisk trafikksikkerhetsarbeid i offentlig og privat sektor

Systematisk og samordnet trafikksikkerhets-arbeid i fylkes-kommuner og kommuner (kapittel 9.2)	Antall kommuner som er godkjent som Trafikksikre kommuner	62 E per 1/1-2018	125 per 1/1-2022
--	---	-------------------	------------------

Kommunale tiltak:

- Kommunen skal være godkjent som Trafikksikker kommune.
- Kommunen skal se helhetlig og tverrsektorielt på trafikksikkerhet. Trafikksikkerhetsplanen skal legges til grunn i kommunal planlegging og samfunnsutvikling.

7.6 Fysiske trafikksikkerhetstiltak

Møteulykker og utforkjørings-ulykker (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) C

Beskrivelser av kommunens prioriteringer de neste årene samt kostnader synliggjøres i eget vedlegg. Utfordringer på veger med staten eller fylkeskommunen som veieier beskrives særskilt. Tiltakslisten må ikke være en oppstilling av alle behov, men hvilke tiltak som er realistisk for kommunen å få gjennomført i kommende planperiode med bakgrunn i kommunens økonomiske rammer.



7. Kommunale tiltak

Kommunal vei:

Prioritet	Vegtype	Sted	Tiltak	Estimert kostnad
1	Kommunal vei	Prærien	Reguleringsplan GS-vei Industriveien	250.000
2	Kommunal vei	Prærien	Gatebelysning Industriveien	200.000
3	Kommunal vei	Bleik	Fartsdumper Midnattssol camping	20.000
4	Kommunal vei	Andenes sentrum	Prosjektering fortau Andrikken - Andenes skole.	60.000
5	Kommunal vei	Andenes	Skiltvedtak og skilting av 30-soner, Andenes	600.000
6	Kommunal vei	Stave	Nedsatt hastighet fra krysset Fylkesvei og innover Måveien.	Ukjent

Fylkeskommunal vei:

Prioritet	Vegtype	Sted	Tiltak	Estimert kostnad
1	Fylkesvei	Dverberg	Prosjektering GS-vei Dverberg	Ukjent
2	Fylkesvei	Åse	Reguleringsplan. GS-vei Åse - Vøling auto.	500.000
3	Fylkesvei	Toften	Prosjektering av lyssatt GS-vei Toften-Oksebåsen	50.000
4	Fylkesvei	Bleik	Tiltaksplan for trafiksikkerhet Bleik. Fysiske fartshindre, sikre overganger, fortau. Prosjektering av tiltak.	50.000
5	Fylkesvei	Nordmela	Tiltaksplan for trafiksikkerhet Nordmela. Prosjektering av tiltak i forbindelse med utbygging av Andøya Space Port.	50.000
7	Fylkesvei	Åse	Reguleringsplan. Åse skole og retning nordover - 60-sone.	500.000
8	Fylkesvei	Risøyhamn	Tiltaksplan for trafiksikkerhet Risøyhamn. Prosjektering av tiltak.	50.000
9	Fylkesvei	Forfjord/ Medby/ Fornes	Busstopper/holdeplasser FV82	Ukjent
10	Fylkesvei	Oksebåsen	Busstopp for vgs-elever og ansatte i Oksebåsen	Ukjent
11	Fylkesvei	Stave	Arbeid for å etablere permanent 40km/t sone utvides til å gjelde hele strekningen fra Stave Camping og frem til krysset inn til Stave.	Ukjent



12	Fylkesvei	Stave	Etablering av sammenhengende gang- og sykkelvei fra Stave Camping og frem til krysset på Stave.	Ukjent
13	Fylkesvei	Stave	Busslomme ved Stave Camping	Ukjent

Prioritet	Vegtype	Sted	Tiltak	Estimert kostnad
1	Andre tiltak	Skoler -offentlige og private	Opprette hjertesoner for alle skoler. Offentlige og private.	Ukjent
2	Andre tiltak	Skoler -offentlige og private	Tiltak i Hjertesoner	200.000 i økonomiplanperioden
3	Andre tiltak	Andøy	Gatelysplan for Andøy	300.000
4	Andre tiltak	Bleik	Gatebruksplan "Torget" Bleik	50.000
5	Andre tiltak	Kjølhågen	Opplysning om varsling av stengt vei Kjølhågen, til kryss Bjørnskin og Ånes	Ukjent
6	Andre tiltak	Stave	Busslomme ved Stave Camping	Ukjent

8. Økonomi

Trafikksikkerhetstiltakene i denne planen skal innarbeides i kommunens budsjett og økonomiplan. Samtidig skal tiltak som går over flere år, samt tiltak med oppstart i handlingsplanperioden prioriteres i budsjettet hvert år.

De større tiltakene skal delfinansieres gjennom støtte for gjennomføring av tiltak. Mindre tiltak og mindre planarbeid kan gjennomføres ved egeninnsats og bruk av intern kompetanse i kommunen.

Kommunen skal årlig søke om støtte til prioriterte tiltak. Det er viktig at Andøy kommune utnytter de tilskuddsordninger som finnes for trafikksikkerhet - både fylkeskommunale men også statlige ordninger.

Enhetsledere har ansvaret for å innarbeide utgiftene innenfor eget budsjettområde.

9. Evaluering / Rullering / Ansvar

Årlig rapportering:

Enhetsledere rapporterer årlig på tiltak innenfor eget ansvarsområde, til trafikksikkerhetsutvalget, som så sammenfatter dette og legger fram en samlet TS-rapport til rådmannen.

Rullering:



Rådmannen rapporterer årlig til kommunestyret via rullering av tiltaksplanen for trafikkssikkerhet.

Planrevisjon:

Plan for trafikkssikkerhet i Andøy kommune rulleres i 2030. Ny planperiode skal gjelde fra 2031 – 2034. Planrevisjonen legges inn i kommunens planstrategi.

Ansvar:

Hva	Hvem
Årlig rapportering og prioritering av tiltakslista	Trafikkssikkerhetsutvalget v/leder
Rullering av plan for trafikkssikkerhet	Rådmannen iverksetter planarbeid i henhold til kommunens planstrategi.
Trafikkssikker kommune – godkjenningsordningen Barnetråkk Hjertesoner	Barnehagefaglig/Skolefaglig rådgiver
Trafikkssikkerhet i planleggingen	Kommuneplanlegger
Trafikkssikkerhet i kommunale byggeprosjekter	Prosjektleder bygg
Trafikkssikkerhet i det daglige	Teknisk sektor

Vedlegg

Vedlegg 1 – Merknadsbehandling ifm. varsel om oppstart