



**STRATEGIPLAN FOR  
TRAFIKKSIKKERHET I  
LOPPA KOMMUNE  
2015 – 2019**

Vedtatt i kommunestyret 18.06.2015

## Innholdsfortegnelse

Innledning.....	2
Bakgrunn .....	2
Oppbygging av planen .....	2
Hensikt med planen.....	2
Dagens organisering av trafikksikkerhetsarbeidet i Loppa kommune .....	2
Situasjonsbeskrivelse for trafikksikkerhet i Loppa kommune.....	3
Ulykkesstatistikk for Finnmark .....	3
Ulykkesituasjonen i Loppa kommune .....	4
Årsak til trafikkulykker .....	4
Ulykkestyper .....	6
Skadde og drepte fordelt på trafikantgrupper .....	6
Fordeling på måned.....	6
Statistikk på materielle skader i Loppa kommune .....	7
Statistikk på materielle skader i Finnmark fylke.....	8
Visjon og målsetting .....	10
Kvalitative mål .....	10
Kvantitative mål.....	10
Målstrategi .....	11
Forslag til tiltak .....	11
Oppnådde mål fra planperiode 2009-2013 .....	12
Holdningsskapende trafikkopplæring .....	13
Oversikt over kommunale veier i Loppa kommune .....	13
Økonomiske forutsetninger .....	13
Fysiske tiltak .....	13
Pedagogiske tiltak.....	13
Tilskuddsordninger .....	14
Evaluerings/oppfølging av planen.....	14
Kilder.....	15

## Innledning

### Bakgrunn

I februar 1996 vedtok Stortinget en interpellasjon der ”Stortinget ber regjeringen stimulere flere kommuner til å utarbeide handlingsplaner for trafiksikkerhet”, blant annet ved å sette slike handlingsplaner som en forutsetning for å få midler til ”Aksjon skoleveg”.

For år 2000 anbefales det at den enkelte kommune legger en kommunal trafiksikkerhetsplan til grunne når det søkes om ”Trafiksikkerhetsmidler” (tidligere ”Aksjon skoleveg”).

Fra og med år 2001 er det en forutsetning for tildeling av midler at en slik plan foreligger.

Med bakgrunn i dette vedtok kommunestyret å opprette en arbeidsgruppe som gjennomførte arbeidet med trafiksikkerhet for Loppa kommune. Planen ble revidert i 2004, 2008 og sist i 2015.

### Oppbygging av planen

Trafiksikkerhetsplan for Loppa kommune består av:

1. Strategidel
2. Handlingsdel

Strategidelen gjelder for 4 år og inneholder blant annet målsettinger og satsingsområder for trafiksikkerhetsarbeidet i Loppa kommune.

Handlingsdelen utarbeides for 4 år av gangen og inneholder konkrete tiltak som skal gjennomføres innenfor de rammer som er gitt i planen.

### Hensikt med planen

Hensikten med planen er å øke Loppa kommunes innsats i trafiksikkerhetsarbeidet, samt tilrettelegge for økt engasjement fra befolkningen.

Aktivisering av innbyggerne gjennom planprosessen vil kunne gi verdifulle innspill, særlig i forhold til kartleggingen av trafiksikkerhetsproblemene i kommunen. I tillegg kan en slik aktivisering også bidra til en bevisstgjøring og gi en atferdsendring blant innbyggerne.

### Dagens organisering av trafiksikkerhetsarbeidet i Loppa kommune

Hovedtyngden av trafiksikkerhetsarbeidet er lagt til driftsavdelingen som koordinerer arbeidet vis a vis andre aktuelle organer på kommune- og fylkesnivå, som politi/lensmann, vegkontor, skoleverket, trygg trafikk m.v.

I trafiksikkerhetsarbeid på kommunenivå inngår:

- Arealbruk inkl. vegsystemet
- Fartsgrenser på kommunale veger
- Opplæring i skolen og barnehagen

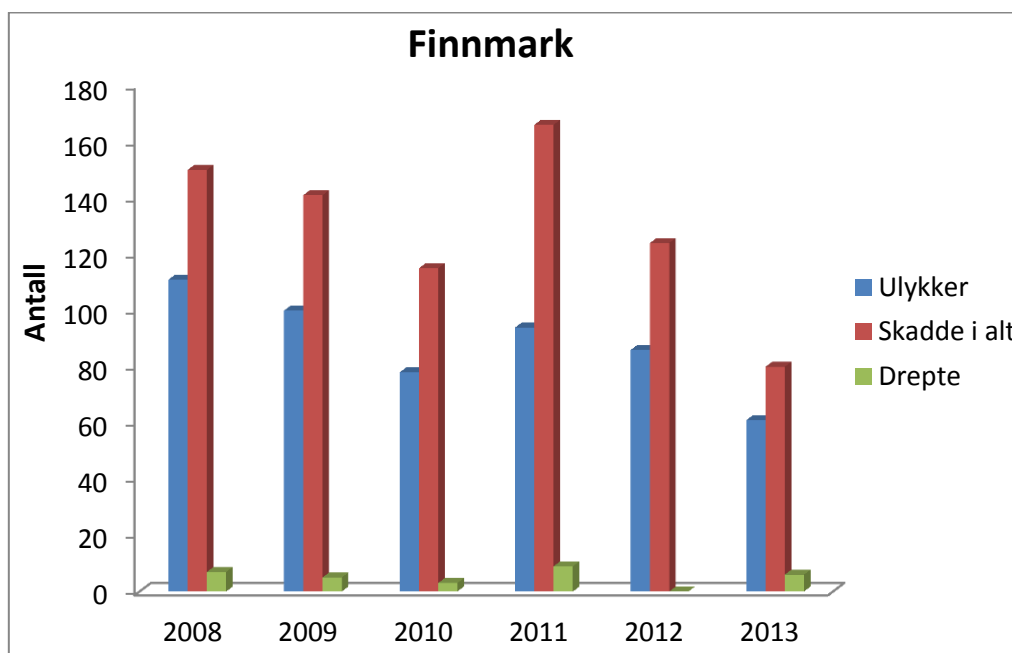
## Situasjonsbeskrivelse for trafikksikkerhet i Loppa kommune

I forbindelse med arbeidet med trafikksikkerhetsplan er det hentet inn ekstern informasjon for å få en best mulig plattform å bygge planarbeidet på.

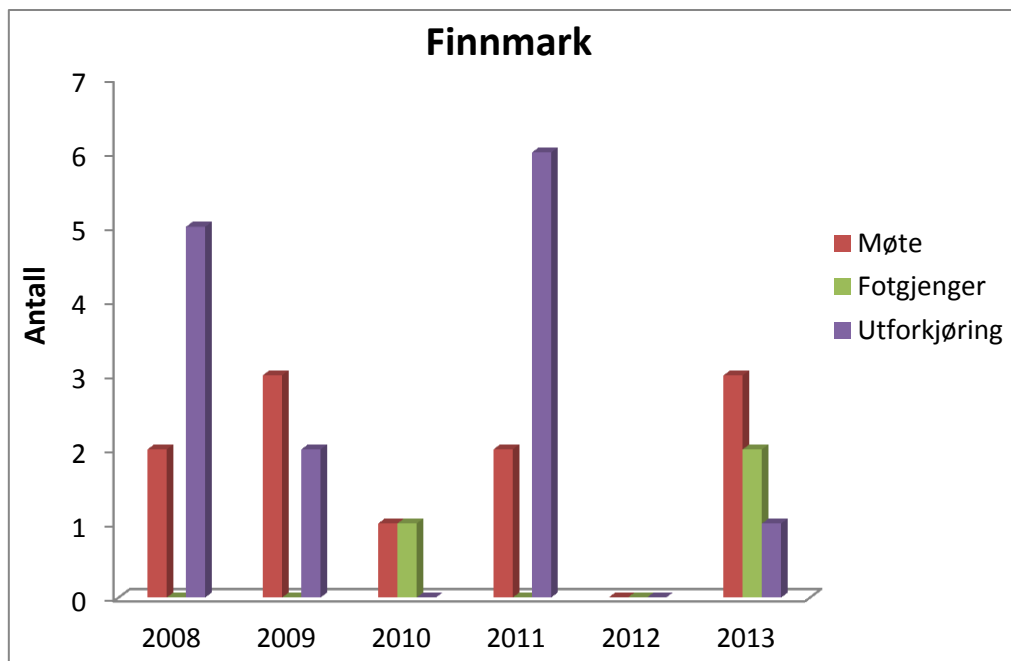
Loppa kommune består av mange små steder som ikke er forbundet med hverandre gjennom et veinett. Så en er avhengig av ferger og hurtigbåter for å komme seg rundt.

Loppa kommune har per 4. kvartal 2014 998 innbyggere (SSB, 2014a) og befolkningen er spredt på 9 forskjellige bosteder, hvorav halvparten bor i kommunesenteret Øksfjord. Nuvsvåg, Bergsfjord, Sør-Tverrfjord og Sandland er de andre litt større stedene.

### Ulykkesstatistikk for Finnmark



Figur 1: Oversikt over antall ulykker, skadde og drepte i årene 2008-2013 (SSB, 2014b)



Figur 2: Oversikt over drepte i trafikken i årene 2008-2013 (SSB, 2014b)

### Ulykkesituasjonen i Loppa kommune

Antall ulykker i Loppa kommune er liten tallmessig sett, men ikke sett i forhold til antall innbyggere (tabell 1). Dersom statistikk alene skal danne utgangspunkt for innsatsnivået, har Loppa kommune et ”behagelig” utgangspunkt. Statistikk sier imidlertid ingenting om den usikkerhetsfølelsen som barn og voksne føler ved ferdsel langs veiene i kommunen, og heller ikke noe om nestenulykkene.

Tabell 1: Ulykker i Loppa kommune fra 2007-2012 (SSB, 2014b)

År	Ulykkesarter	Omfang av ulykken
2007	Utforkjøring	1 omkommet og 1 skadet
2008	-	2 skadde
2009	-	3 skadde
2010	-	-
2011	Utforkjøring, sykkelvelt, lastebilvelt	3 omkommet og 3 skadde
2012	Kollisjon i tunnel	1 skadet

### Årsak til trafikkulykker

Ulykkeskommisjonen fra Statens vegvesen har undersøkt i alt 16 dødsulykker i Nord-Norge i 2012. I disse ulykkene ble 19 personer drept, 44 personer hardt skadd, 13 personer lettere skadd, og 32 personer kom fysisk uskadd fra ulykkene. Dødsulykkene fordeler seg på 5 møteulykker, 3 utforkjøringer, 3 fotgjengere, 3 kryssulykker, 1 ulykke i samme kjøreretning og 1 motorsykel velt i kjørebane (Statens vegvesen, 2013). Tabell 2 viser en eller flere av årsakene til at dødsulykken

## Strategiplan for Loppa kommune

oppstod og tabell 3 viser en eller flere av årsakene til at ulykken ble en dødsulykke istede for en ulykke med en eller flere skadde.

**Tabell 2: Medvirkede årsak til dødsulykker i Nord-Norge i 2012 (Statens vegvesen, 2013)**

<b>Medvirkende faktorer</b>	<b>%</b>
Manglende førerdyktighet	56
Høy fart etter forholdene /godt over fartsgrensen	31
Ruspåvirkning	31
Tretthet/avsovning	25
Sykdom	6
Mistanke om selvvalgt ulykke	0
Faktorer knyttet til veg og vegmiljø	44
Faktorer knyttet til involverte kjøretøy	50

**Tabell 3: Medvirkede årsak til skadeomfanget ved dødsulykker i Nord-Norge i 2012 (Statens vegvesen, 2013)**

<b>Medvirkende faktorer til skadeomfang</b>	<b>%</b>
Høy fart	44
Den omkomne i bil brukte ikke bilbelte	29
Stor vektforskjell mellom involverte kjøretøy - kollisjon personbil og lastebil/vogntog/buss	31
Farlig sideterreng	25

På bakgrunn av tabell 2 og 3 er det mulig å se de faktorene som har størst innvirkning på dødsulykkene og hvilke faktorer som utgjør at det blir en dødsulykke. Tabell 3 viser at det er kan være mulig å redusere dødstallet med 29 % hvis alle i kjøretøyet anvendte bilbelte.

Farlig sideterreng og dårligveistandard er godt kjente faktorer når det gjelder trafikkulykker, og analysene fra tabell 2 og 3 viser tydelig i hvilket omfang dette er relevant i dødsulykkene.

Utforkjøringen utgjør den største andelen av dødsulykkene i Finnmark i perioden (figur 2) og farlig sideterreng medvirket til skadeomfanget i 25 % (tabell 3) av utforkjøringsulykkene. Dette viser behovet for tiltak som arbeid med kriterier for utvelgelse av farlige punkter ift. sideterreng, og intensivert utbedring/oppføring av rekkverk langs vegnettet.

I denne sammenheng bør det foretas en systematisk gjennomgang av vegnettet med hensyn til behovet for utbedringer.

Høy fart har vært en medvirkende faktor til skadeomfanget i om lag halvparten (44 %) av alle dødsulykkene (tabell 3). Derfor er økt bruk av trafikk kontroll et viktig tiltak for å få redusert dette tallet.

## Strategiplan for Loppa kommune

Manglende førerdyktighet har på ulike måter vært en medvirkende faktor i 56 % (tabell 2) av dødsulykkene. Her kommer bedre føreropplæring og etterutdanning inn som tiltak til å forbedre situasjonen. Manglende førerdyktighet er gjerne et resultat av liten erfaring og kunnskap, og som innebærer feilvurderinger og/eller uansvarlig atferd.

Menneskelige feilhandlinger i vegtrafikken er gjerne godt synlige, og blir vanligvis oppfattet som hovedårsaken til at trafikkulykker skjer. Dette gir imidlertid et forenklet bilde av hva som skjer i en trafikksituasjon, da feilhandlinger er situasjonsbestemte og ofte oppstår som følge av andre forhold knyttet til vegmiljøet eller kjøretøyet.

### Ulykkestyper

Utforkjøringsulykkene er den typen ulykke med døden til følge som skjer hyppigst i Finnmark i perioden 2008-2013. Disse ulykkene er også ofte de som gir de alvorligste skadene, i tillegg til møteulykkene.

Rapporten fra Statens vegvesen 2014 viser at på landsbasis utgjør møteulykkene den største gruppen av dødsulykkene etterfulgt av utforkjøringer og fotgjengerulykker. Hvis vi ser på fordelingen av drepte eller hardt skadde på ulykkestyper, viser det samme mønsteret.

Utforkjøringsulykker og møteulykker dominerer ulykkesbildet, med over 60 % av drepte og hardt skadde, mens ulykker i samme kjøreretning og kryssulykker fører til forholdsvis få drepte eller hardt skadde.

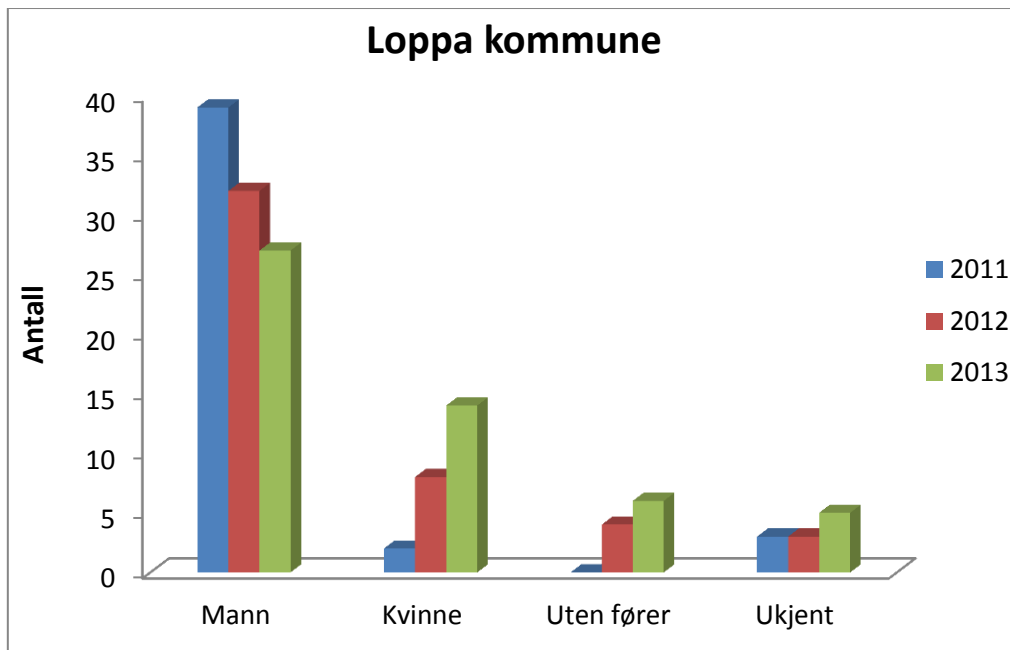
### Skadde og drepte fordelt på trafikantgrupper

Bilførere og bilpassasjerer er de mest utsatte trafikantgruppene, og i tillegg er bilen det kjøretøyet som er innblandet i de fleste andre ulykkesgruppene.

### Fordeling på måned

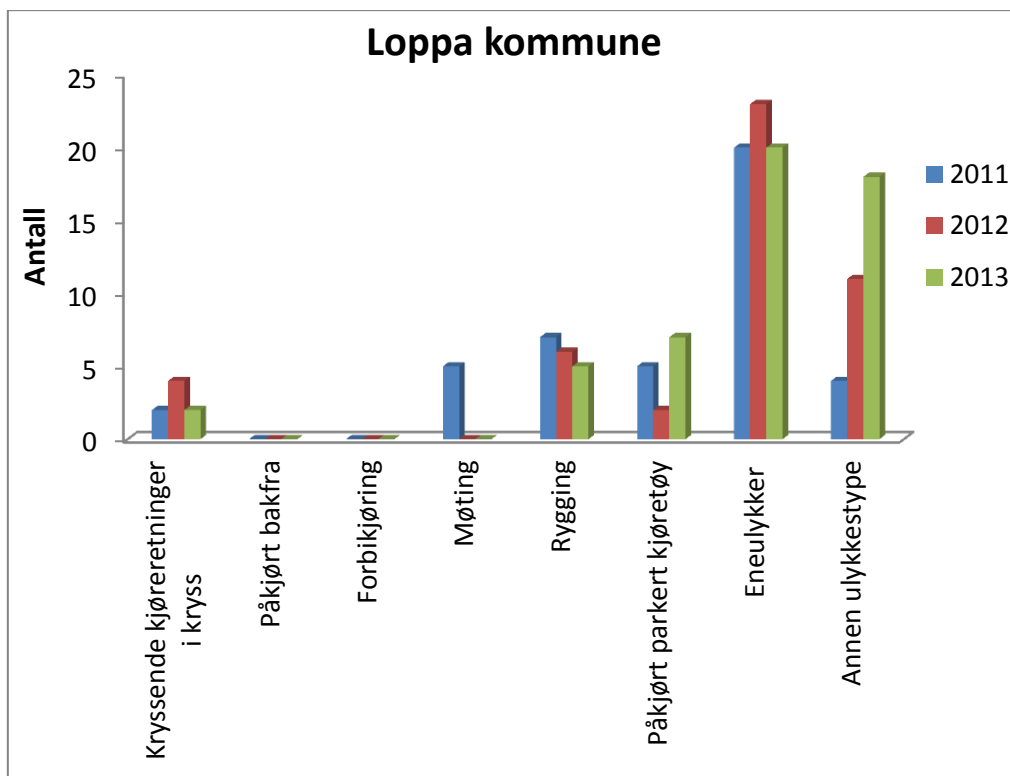
Sommer månedene juni, juli og august har tradisjonelt vært måneder med flest ulykker i Finnmark, men ulykkene skjer hele året. I Finnmark var det ingen dødsulykker i 2012, dette er første gang siden registreringen startet at et fylke ikke har hatt dødsulykker i løpet av et helt kalenderår.

Statistikk på materielle skader i Loppa kommune



Figur 3: Antall skader fordelt på kjønn, uten fører og ukjent i 2011-2013 for Loppa kommune (Finans Norge, 2014)

Fra figur 3 er det mulig å se at menn er involvert i langt over halvparten av alle skader som forekommer på kjøretøy i Loppa kommune, men dette tallet har vært reduserende de siste tre årene. Andelen kvinner som er involvert i materielle skader har økt med syv ganger fra 2011 til 2013.

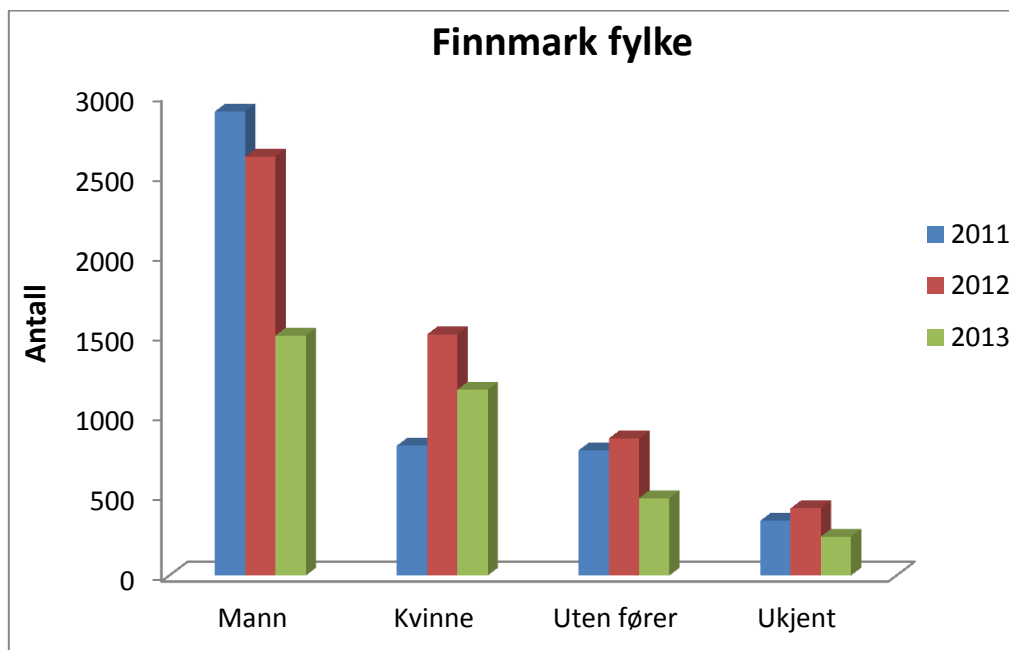


Figur 4: Antall materielle skader ved forskjellige ulykkesarter i 2011-2013 for Loppa kommune (Finans Norge, 2014)



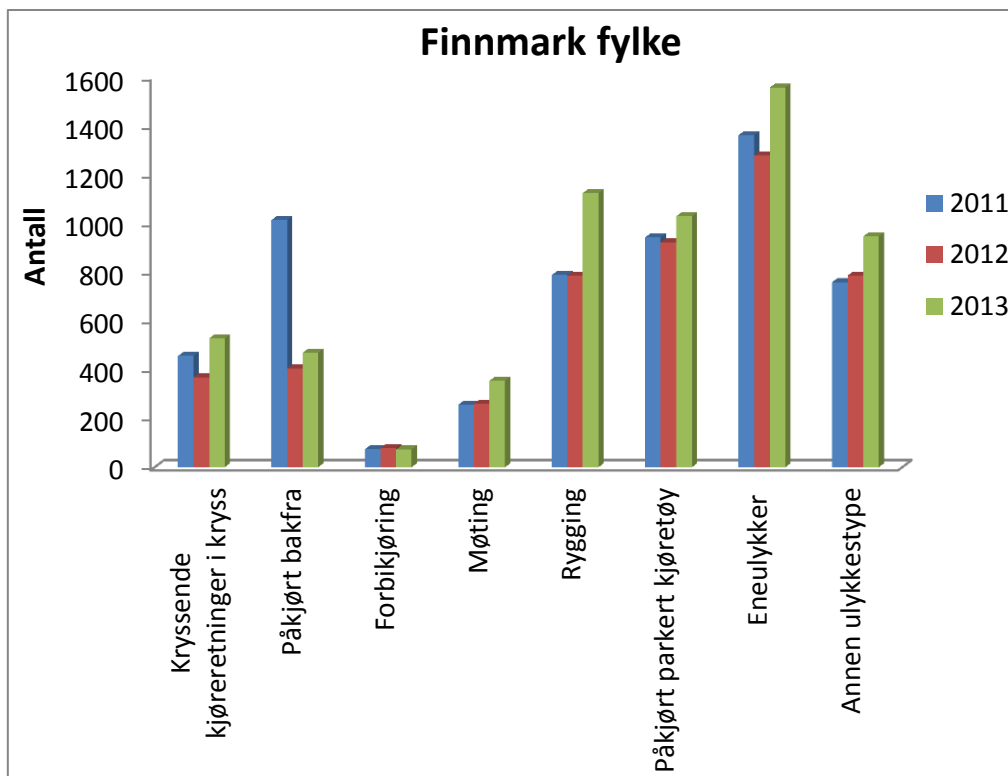
Fra figur 4 er det mulig å se at eneulykker er den gruppen som har de hyppigste materielle skadene i Loppa kommune. Deretter kommer påkjørt parkert kjøretøy og rygge ulykker. Men vi kan se at annen ulykkestype har økt over tre ganger mellom 2011 til 2013.

### Statistikk på materielle skader i Finnmark fylke



Figur 5: Antall skader fordelt på kjønn, uten fører og ukjent i 2011-2013 for Finnmark fylke (Finans Norge, 2014)

Figur 5 viser at i Loppa kommune har den samme trenden som Finnmark fylke. Antall skader som menn er involvert i er synkende og at antall skader kvinner er involvert i er økende i perioden 2011-2013. Men menn står for de fleste skadene i trafikken.



Figur 6: Antall materielle skader ved forskjellige ulykkesarter i 2011-2013 for Finnmark fylke (Finans Norge, 2014)

Figur 6 viser at eneulykker er den ulykkestypen som skjer hyppigst i både Finnmark fylke og Loppa kommune i denne perioden. Deretter kommer påkjørt parkert kjøretøy og annen ulykkestype, nesten identisk med Loppa kommune i figur 4.

## Visjon og målsetting

### Visjon:

**I Loppa kommune skal ingen miste livet eller bli alvorlig skadd i trafikken.**

Antall skadde og drepte er de vanligste faktorene for å måle om trafikksikkerhets tiltak har vært vellykket eller ikke. En forutsetning for å kunne bruke disse faktorene i bruk som målingsredskap er at det må være et visst antall ulykker tilstede.

Det året Loppa kommune sist hadde en dødsulykke var i 2011, da omkom 3 personer i 2 forskjellige ulykker. 2012 var det året det sist var en trafikkulykke hvor det var registrert en personskade i Loppa kommune.

Motivasjonen for å satse på trafikksikkerhet så lenge vi har ulykker, vil være å unngå døde og skade. I små kommuner med få ulykker er frykten for trafikkulykker like mye til stede som i større kommuner.

Indirekte mål kan være:

- Økt bruk av sykkelhjelm
- Økt refleksbruk
- Senkning av hastighet i boligområde
- Reduksjon av fartsgrense i boligområder
- Sikre myke trafikanter
- Gangfelt der det er mulighet for det
- Godt opplyste veier (gatelys)

### Kvalitative mål

#### Hovedmål

Antall skadde i trafikken skal reduseres med minst 50 % for perioden 2015-2019 i forhold til perioden 2009-2013.

#### *Delmål*

- Bruk av sykkelhjelm blant skoleelever skal økes med minst 10 %
- Bruk av refleks blant skoleelever skal økes med minst 10 %

### Kvantitative mål

#### Hovedmål

Økt innsats for et sikkert og trygt nærmiljø for alle trafikantgrupper.

# Strategiplan for Loppa kommune

## *Delmål*

- Barn i Loppa kommune skal ha rett til trygg skolevei; enten de går, sykler, er passasjerer i bil eller tar buss til/fra skolen
- Eldre i Loppa kommune skal oppleve trygghet i trafikken
- Det skal ikke være utrygt for noen å ferdes i trafikken
- Unngå trafikkulykker hvor liv, helse og materiell går tapt eller skades

*Selv om holdninger og atferd er to viktige begrep i trafikksikkerhetsarbeidet er krav til vegvedlikeholdet viktig. Å sørge for at vedlikeholde på veinettet i kommunen tilfredsstillende krav som er satt av myndigheten, eller mer, angående veistandard sommer som vinter. Noe som sørger for god fremkommelighet og god oversikt, som igjen medvirker til bedre trafikksikkerhet for alle parter. Disse tiltakene krever økt innsats og mer ressurser.*

## Målstrategi

For å nå målene som er satt bør innkomne forslag til tiltak evalueres og eventuelt forkastes eller iverksettes.

### Forslag til tiltak

Innkomne forslag til trafikksikkerhetstiltak fra lag og foreninger i Loppa kommune.

Bergsfjord:

- Flytte fartsgrense skiltet ved ilandkjøringen fra ferga
- Varselskilt om at det ferdes barn når man kjører forbi skolen og barnehagen, samt at Bergsfjord oppvekstsenter befinner seg på begge sider av fylkesveien
- Autovern ved Veithalsen og i Leirvika der er det steder med bratt skråning, samt lags Hommelvikvannet

Øksfjord:

- Autovern fra barnehagen ut til moloen på Moloveien, samt deler av Keilaveien. På disse plassene ferdes det mange barn fram og tilbake til barnehage og skolen.

Generelt i Loppa kommune

- Veilysstandard oppgraderes med utskifting av gamle armaturer i de bygdene der dette ikke er utført.

## Strategiplan for Loppa kommune

Disse forslagene er kommet fra:

- Bergsfjord utviklingslag
- Helsesøster – Marianne Hydle
- Kommunestyret
- Loppa eldreråd

I tillegg ønsker vi å ta med følgende forslag fra tidligere plan fra 2009-2013 som ikke er blitt utført:

- Sørge for tilstrekkelig vedlikehold av veiene (asfaltering/klipping av veikant). Hullete veier skaper farlige situasjoner både for bilister og gående/syklende
- Etter flere store snøras er autovernet på enkelte strekninger mellom Sør-Tverrfjord – Sandland borte. Disse må erstattes
- Oppheving av 60 sone skilt i Øksfjordbotn flyttes til bunnen av bakken, etter «stupet» når man kommer fra Alta
- Ønske om strøsandlager ved fergeleiet i Tverrfjord, da strøing kan startes raskest mulig
- Økt fartsgrense i Øksfjordtunnelen
- Gå gjennom all skilting i Øksfjord da dette er uoversiktlig.

### Oppnådde mål fra planperiode 2009-2013

- Merking av gangfelt ved Høgtun skole
- Parkering forbudt skilt utfor gjerdet ved ungdomskolen i Øksfjord
- 30 sone forbi skolene i Øksfjord
- Bedre lys i øksfjordtunnelen
- 30 sone i Keilaveien
- 30 sone i Moloveien
- Gjennomgang av skiltingen i Øksfjord – delvis oppnådd
- Senke hastigheten i boligområdet fra første huset når man kommer inni Vassdalen og videre inn mot sentrum, det bør bli 50 sone. Er blitt redusert til 60 sone
- For lite veilys i Nuvsvåg. Her er det blitt satt opp flere veilys
- Vegetasjonsrydding langs fylkesvei og kommunalvei
- Sikringstiltak mot is- og steinras i Laukeberget
- Kantstein ved fergeleiet i Sør-Tverrfjord
- De store rørene lagret på fergekaia i Sør-Tverrfjord er usikret
- Gatelys ved fergekaia i Sør-Tverrfjord, mangler lys i to master
- Skoleveien og veien til ekspedisjonen i Sør-Tverrfjord har bratt helningsvinkel. Må sandstrøs

## Holdningsskapende trafikkopplæring

Det er viktig at kommunen ser på trafiksikkerhets arbeidet fra flere innfallsvinkler som:

- Pedagogiske tiltak, informasjon, motivering av eldre, kampanjer, hastighetsmålinger, trafikkopplæringsplan og holdningsskapende arbeid overfor snøscooterkjørere og mopedførere
- Informasjon rettet mot lag og organisasjoner
- Kontroll og overvåkning

## Oversikt over kommunale veier i Loppa kommune

Oversikt over de kommunale veiene i Loppa kommune

- Øksfjord ca. 6 km
- Øksfjordbotn ca. 1 km
- Tverrfjord ca. 2,5 km
- Nuvsvåg ca. 0,5 km
- Bergsfjord ca. 0,5 km
- Sør-Tverrfjord ca. 0,5 km
- Sandland ca. 4 km
- Skavnakk ca. 3 km
- Andsnes ca. 2 km
- Loppa øy ca. 2 km
- Langfjordhamn ca. 3 km

## Økonomiske forutsetninger

### Fysiske tiltak

Loppa kommune er ansvarlig for de kommunale veiene i kommunen, og prioriterer selv tiltak på disse veiene.

Finnmark fylke er ansvarlig for fylkesveiene i kommunene.

Statens vegvesen er ansvarlig for riksveiene i kommunen.

### Pedagogiske tiltak

De fleste trafikkulykkene skyldes menneskelig svikt. Det er med bakgrunn i dette viktig å arbeide med atferdsproblematikken. Dette kan f.eks. gjøres med informasjon, opplæring, kampanjer etc. Gjennom de fylkeskommunale trafiksikkerhetsmidlene er det mulig å søke om finansiering til slike tiltak.

## Strategiplan for Loppa kommune

### Tilskuddsordninger

Hvert år deles det ut statlige- og fylkeskommunale trafikksikkerhetsmidler. Kommuner og andre kan søke om disse midlene dersom de ønsker å gjøre noe for å bedre trafikksikkerheten. Unntatt her er offentlige etater og institusjoner (f.eks. politi og høgskole).

Midlene blir lyst ut i september i alle aviser i Finnmark, samt at det blir sendt brev til alle kommunene om dette. Søknadsfristen er 1.oktober hvert år.

Kommuner eller andre som får tilskudd, får ett år til å gjennomføre tiltakene på.

Dersom fristen ikke overholdes, blir midlene trukket tilbake og omfordelt ved neste tildeling.

### Evaluerings/oppfølging av planen

Trafikksikkerhetsplanen for Loppa kommune består av en strategidel og en handlingsdel.

For å sikre at ting blir gjort og for å se om det gir resultater, bør evalueres hvert 2. år.

Målene evalueres ved:

- Kvantitativ evaluering på ulykkesdata
- Kvalitativ evaluering av trafikksikkerhetsarbeid

Den kvantitative evalueringen gjøres på ulykkesdata utarbeidet av Statens vegvesen.

Den kvalitative evalueringen gjøres ut fra handlingsplanen som inneholder konkrete forslag til tiltak, noe som gjør det enklere å følge opp om tiltak er blitt gjennomført.

## Kilder

SSB, 2014a. Folkemengd og befolkningsendringar, 3. kvartal 2014. Tilgjengelig på:

<http://www.ssb.no/befolkning/statistikker/folkendrkv/kvartal/2014-11-14?fane=tabell&sort=nummer&tabell=205350> [Besøkt 07.01.2015]

SSB, 2014b. Veitrafikkulykker med personskaade. Tilgjengelig på:

<https://www.ssb.no/statistikkbanken/selecttable/hovedtabellHjem.asp?KortNavnWeb=vtu&CMSSubjectArea=transport-og-reiseliv&checked=true> [Besøkt 13.10.2014]

Statens vegvesen, 2013. Årsrapport 2012 – Dybdeanalyse av dødsulykker i vegtrafikken i Nord-Norge. Tilgjengelig på:

[http://www.vegvesen.no/attachment/498317/binary/809385?fast\\_title=UAG+Region+nord+-+%C3%85rsrapport+2012.pdf](http://www.vegvesen.no/attachment/498317/binary/809385?fast_title=UAG+Region+nord+-+%C3%85rsrapport+2012.pdf) [Besøkt 14.10.2014]

Statens vegvesen, 2014. Dybdeanalyse av dødsulykker i vegtrafikken 2013. Tilgjengelig på:

[http://www.vegvesen.no/attachment/642214/binary/966644?fast\\_title=Dybdeanalyser+av+d%C3%B8dsulykker+i+vegtrafikken+2013.pdf](http://www.vegvesen.no/attachment/642214/binary/966644?fast_title=Dybdeanalyser+av+d%C3%B8dsulykker+i+vegtrafikken+2013.pdf) [Besøkt 14.10.2014]

Finans Norge, 2014. Trafikkskade-statistikk – TRAST. Tilgjengelig på:

[http://trast.fnh.no/UI/Trast.aspx#m\\_resultHeading](http://trast.fnh.no/UI/Trast.aspx#m_resultHeading) [Besøkt 01.10.2014]