



**STRATEGIPLAN FOR
TRAFIKKSIKKERHET I
LOPPA KOMMUNE
2009 – 2013**

Vedtatt i kommunestyret 17.12.2008

Innledning	3
Bakgrunn	3
Oppbygging av planen	3
Hensikt med planen	3
Dagens organisering av trafikksikkerhetsarbeidet i Loppa kommune	4
Situasjonsbeskrivelse for trafikksikkerhet i Loppa kommune	4
Ulykkesstatistikk for Finnmark	5
Ulykkesituasjonen i loppa kommune	6
Årsak til trafikkulykker	6
Ulykkestyper	8
Skadde og drepte fordelt på trafikantgrupper	8
Fordeling på måned	8
Statistikk på materielle skader i Loppa kommune	9
Statistikk på materielle skader i Finnmark fylke	10
Visjon og målsetting	11
Kvalitative mål	11
Kvantitative mål	11
Målstrategi	12
Forslag til tiltak	12
Holdningsskapende trafikkopplæring	14
Oversikt over kommunale veier i Loppa kommune	14
Økonomiske forutsetninger	15
Fysiske tiltak	15
Pedagogiske tiltak	15
Tilskuddsordninger	15
Evalueringsoppfølging av planen	15

Innledning

Bakgrunn

I februar 1996 vedtok Stortinget en interpellasjon der ”Stortinget ber regjeringen stimulere flere kommuner til å utarbeide handlingsplaner for trafikksikkerhet, 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 trafikksikkerhetsplan til grunne når det søkes om ”Trafikksikkerhetsmidler” (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 trafikksikkerhet for Loppa kommune. Planen ble revidert i 2004 og i 2008.

Oppbygging av planen

Trafikksikkerhetsplan for Loppa kommune består av:

1. Strategidel
2. Handlingsdel

Strategidelen gjelder for hele perioden (5 år) og inneholder blant annet målsettinger og satsingsområder for trafikksikkerhetsarbeidet i Loppa kommune.

Handlingsdelen utarbeides for ett 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 trafikksikkerhetsarbeidet, og tilrettelegge for økt engasjement fra befolkningen.

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

Dagens organisering av trafikksikkerhetsarbeidet i Loppa kommune

Hovedtyngden av trafikksikkerhetsarbeidet 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 trafikksikkerhetsarbeid på kommunenivå inngår:

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

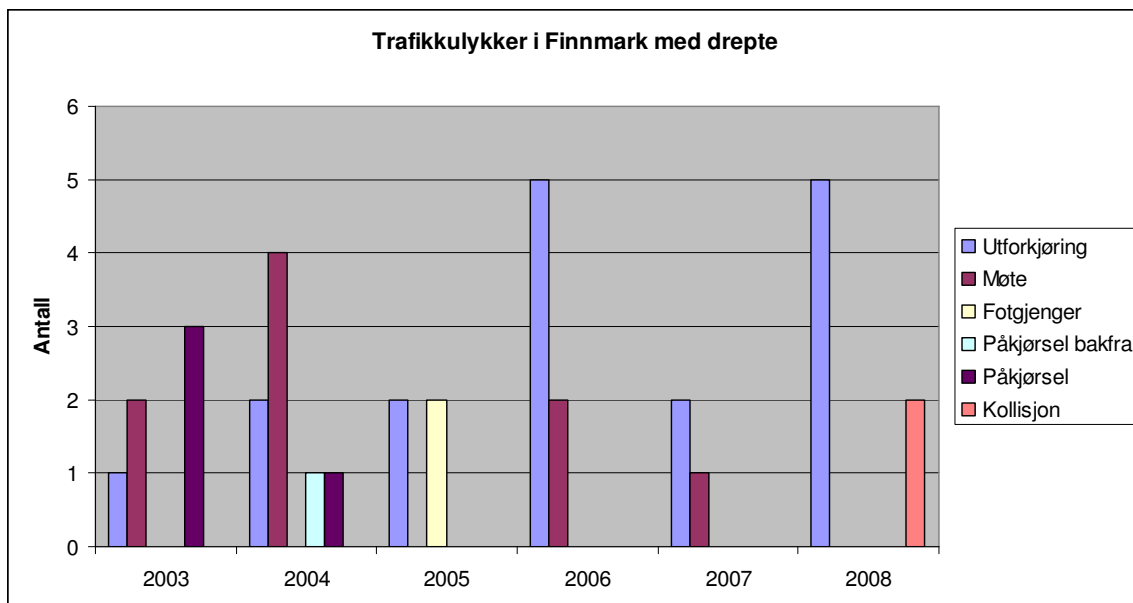
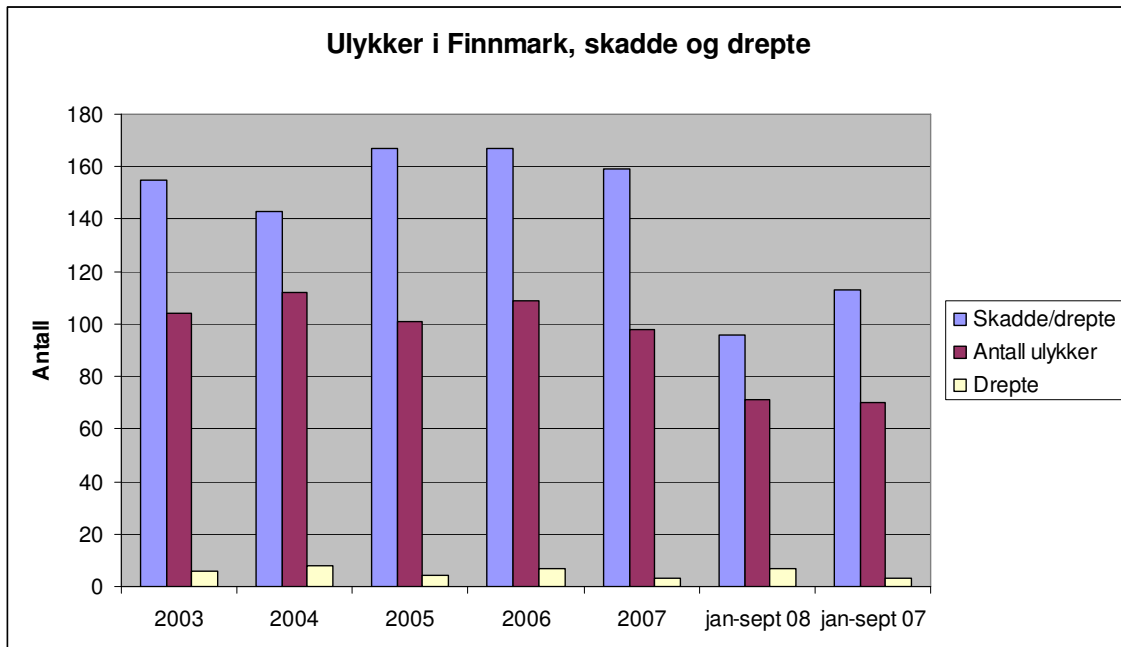
Situasjonsbeskrivelse for trafikksikkerhet i Loppa kommune

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 ca. 1100 innbyggere 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



Kilde: Statens vegvesen

Ulykkesituasjonen i Loppa kommune

Politirapporterte personskadeulykker i Loppa kommune

	Ulykkesart	Omfang av ulykken
2005	Trailervelt	1 skadet
2006	Påkjørsel bakfra	4 skadet, 2 i hver bil
2007	Utforkjøring	1 omkommet, 1 skadet

Kilde: Lensmannen i Loppa

Alle disse ulykkene har skjedd på riksvei 882.

Antall ulykker i Loppa kommune er liten tallmessig sett, men ikke sett i forhold til antall innbyggere. 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.

Årsak til trafikkulykker

Ulykkeskommisjonen fra Statens vegvesen har undersøkt i alt 226 dødsulykker. 91 var møteulykker, 69 utforkjøring, 36 fotgjenger, 19 kryssulykker, 4 ulykker med kjøretøy i samme retning og 10 andre ulykker.

Medvirkende årsaker til dødsulykker i 2006

Manglende førerdyktighet	75 %
Fartsnivå	49 %
Rus	18 %
Trøtthet	18 %
Manglende synlighet (ikke refleks osv)	16 %
Vanskelige føreforhold	16 %
Feil/mangler ved dekk/hjul	12 %
Mangelfull skilting og oppmerking	11 %
Sikthindring	11 %
Sykdom	8 %
Selvvalgt ulykke	8 %

Kilde: Statens vegvesen

Medvirkende faktorer ved skadeomfang ved dødsulykker i 2006

Den omkomne syklisten har ikke brukt hjelm	75 %
Den omkomne i bil brukte ikke bilbelte	41 %
Den omkomne på MC/moped brukte ikke hjelm	16 %
Høy fart	49 %
Farlig sideterreng	20 %
Stor vektforskjell mellom involverte kjøretøy	
- kollisjon personbil og lastebil/vogntog/buss	19 %
- kollisjon MV og lastebil/vogntog/buss/personbil/varebil	8 %
Dårlig karosserisikkerhet	13 %
Ikke kollisjonsputer i bilen	13 %

Kilde: Statens vegvesen

På bakgrunn av disse analyseresultatene kan man se viktigheten av enkle tiltak som for eksempel bruk av bilbelte, hjelm og refleks.

Farlig sideterreng er en godt kjent faktor, og analysene fra 2005 og 2006 viser tydelig i hvilket omfang dette er relevant i dødsulykkene. Utforkjøring er den nest største ulykkestypen blant dødsulykkene, og farlig sideterreng medvirket til skadeomfanget i de fleste 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.

Det bør foretas en systematisk gjennomgang av vegnettet med hensyn til behovet for utbedringer.

Høy fart har vært en medvirkende faktor til om lag halvparten av alle dødsulykkene. Derfor er økt bruk av trafikkontroll et viktig tiltak her.

Manglende førerdyktighet har på ulike måter vært en medvirkende faktor i 75 % av dødsulykkene. Her kommer bedre føreropplæring og etterutdanning inn som tiltak til 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 har økt de siste årene i Finnmark. Disse ulykkene er også ofte de som gir de alvorligste skadene. I tillegg har vi noen møteulykker.

Rapporten fra Statens vegvesen viser at på landsbasis utgjør utforkjøringsulykkene den største gruppen, fulgt av ulykker mellom kjøretøy i samme kjøreretning (hovedsakelig påkjøring bakfra) og kryssulykker.

Hvis vi ser på fordelingen av drepte eller hardt skadde på ulykkestyper, viser det seg et annet mønster. Utforkjøringsulykker og møteulykker dominerer ulykkesbildet, med over 60 % av drepte og hardt skadde, mens kryssulykker og ulykker mellom kjøretøy i samme kjøreretning har ført til forholdsvis få drepte eller hardt skadde.

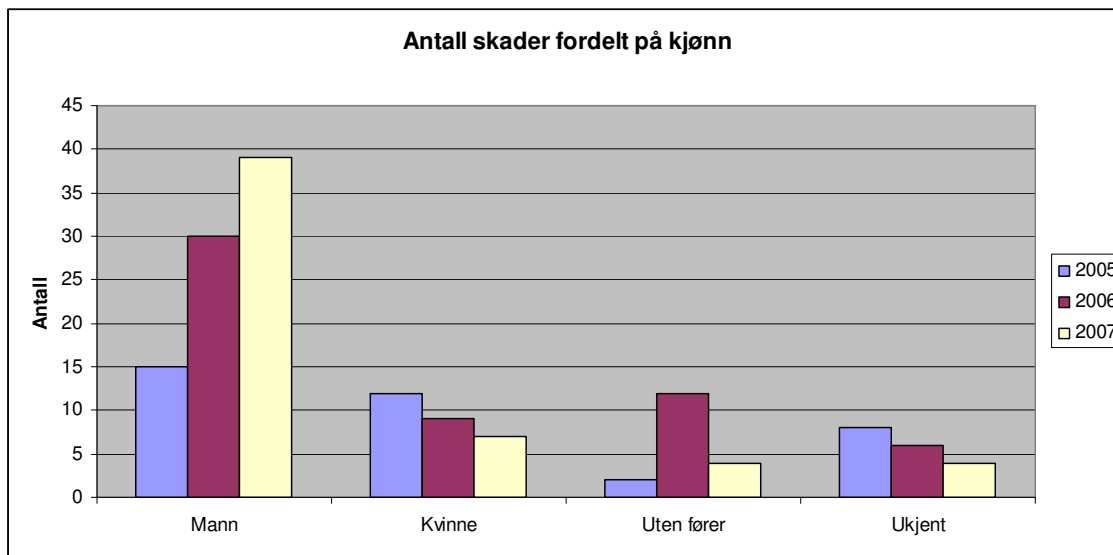
Skadde og drepte fordelt på trafikantgrupper

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

Fordeling på måned

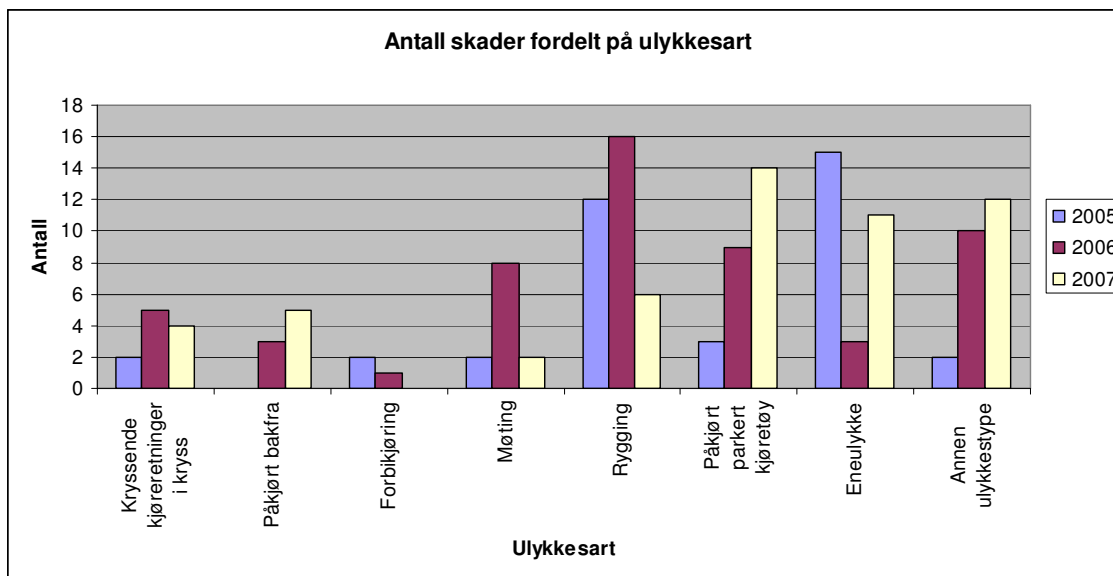
Sommer månedene juni, juli og august har tradisjonelt vært måneder med mange ulykker i Finnmark, men ulykkene skjer hele året. På de siste 7 årene er det bare januar måned det ikke har vært en dødsulykke i Finnmark.

Statistikk på materielle skader i Loppa kommune



Kilde: Finansnæringens hovedorganisasjon

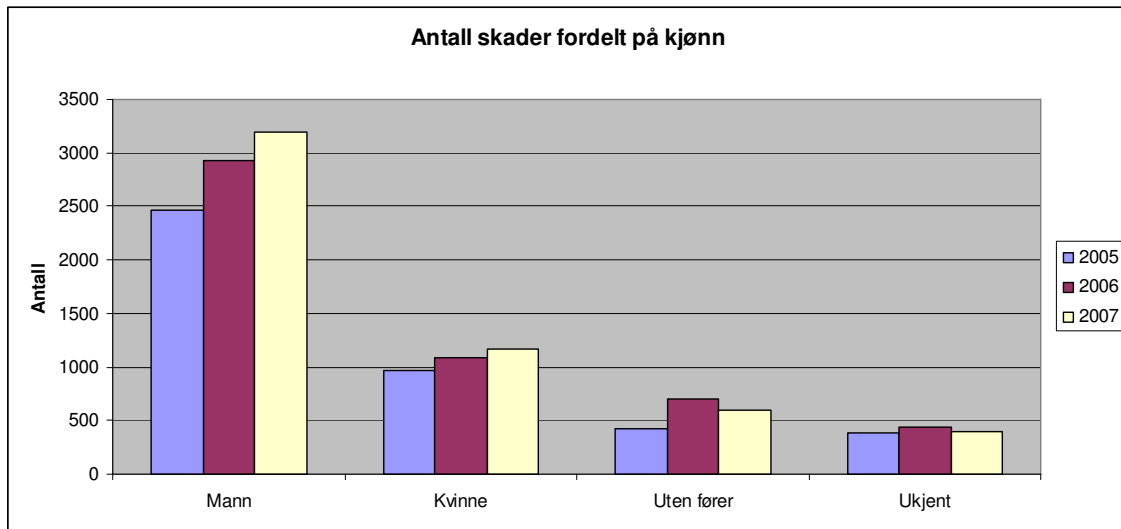
Vi ser her at menn er involvert i flest tilfeller av uhell med materielle skader.



Kilde: Finansnæringens hovedorganisasjon

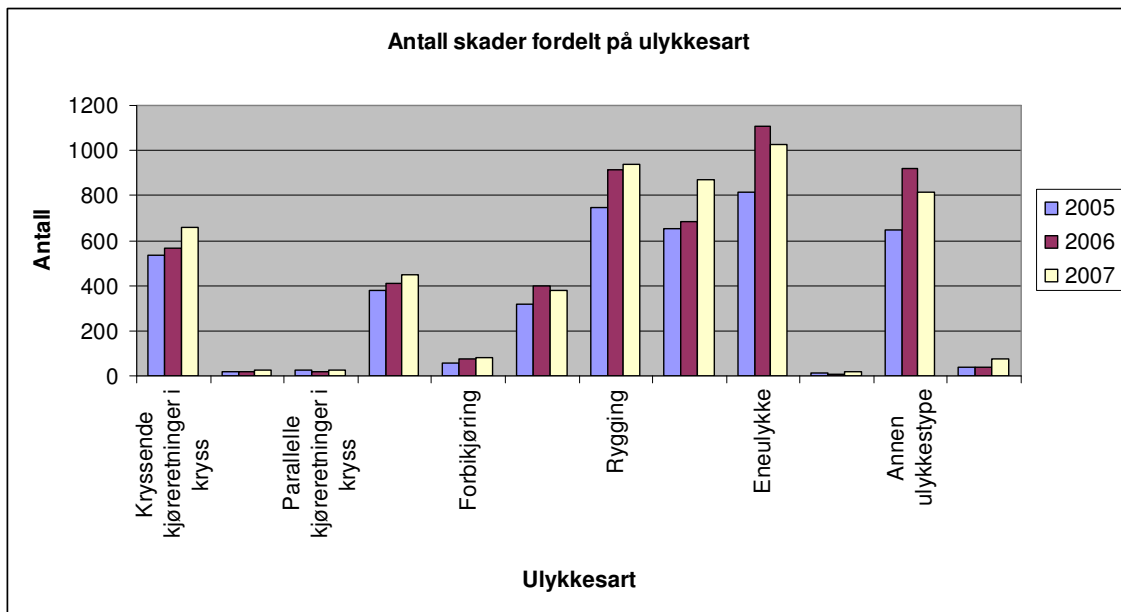
Her kan vi lese at rygging, påkjøring av parkert kjøretøy og eneulykke er de ulykkestypene som forekommer oftest i Loppa kommune.

Statistikk på materielle skader i Finnmark fylke



Kilde: Finansnæringens hovedorganisasjon

I hele Finnmark fylke viser det seg også at menn er representert ved de fleste uhellene.



Kilde: Finansnæringens hovedorganisasjon

Som i Loppa kommune er det i Finnmark uhell ved rygging, påkjøring av parkert kjøretøy og eneulykker som dominerer bildet ved materielle skader.

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.

Den siste trafikkulykken i Loppa kommune med omkomne skjedde i 2007 i Øksfjordbotn, like ved grensen til Alta kommune. En omkom og en ble skadet etter utforkjøring.

Motivasjonen for å satse på trafikksikkerhet så lenge vi har ulykker, vil være å unngå død 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
- Senking av hastighet i boligområde
- Redusert bilbruk i sentrum
- Sikre myke trafikanter

Kvalitative mål

Hovedmål

Antall skadde i trafikken skal reduseres med minst 50% for perioden 2009-2013 i forhold til perioden 2004-2008.

Delmål

- *Bruk av sykkelhjelm blant skoleelever skal økes med minst 10%.*
- *Bruk av refleks blant skoleelever skal økes med minst 15%.*

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 både brøyting og strøing blir bedre gjør at fremkommeligheten blir god, og gir mer trafikksikre forhold. Tiltaket 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.

- Sørge for tilstrekkelig vedlikehold av veiene (asfaltering/klipping av veikant). Hullede veier skaper farlige situasjoner både for bilister og gående/syklende.
- Bedre lys i Øksfjordtunnelen.
- Veien i området ved Laukeberget har de siste årene blitt verre etter flere is- og steinras. Asfalten er skadet og det er hull som er farlig for trafikanter. Kantstein er delvis fjernet.
Tiltak: Vedlikehold av skader i veibanen. Kantstein i Laukeberget må skiftes ut med annen type sikring.
- Sikringstiltak mot is- og steinras i Laukeberget. Veimyndighetene bør følge med om det er bevegelse i overheng i fjellet.
- Etter flere store snøras er autovernet på enkelte strekninger mellom Sør-Tverrfjord – Sandland borte. Disse må erstattes.
- Kantsteinene ved fergeleiet i Sør-Tverrfjord holder på å rase ut. Dette må ordnes.
- De store rørene lagret på fergekaia i Sør-Tverrfjord er usikret. Kan rulle over og medføre personskafer. Disse rørene tilhører Statens vegvesen og skal brukes til fergeleiet.
- Gatelys ved fergeleiet i Sør-Tverrfjord. Mangler lys i to av mastene. Må ordnes.
- Skoleveien og veien til ekspedisjonskaia i Sør-Tverrfjord har bratt helningsvinkel. Sandstrøing på kommunale veier i vinterhalvåret er derfor viktig trafikksikkerhetstiltak.

Strategiplan for Loppa kommune

- Grus på vei i Sør-Tverrfjord eller fast dekke. Fast dekke vil i lengden gi rimeligere vedlikehold.
- Senking av hastighet i boligområde fra første hus når du kommer inn i Vassdalen og videre utover i bygda. Det bør bli 50 sone på hele strekningen.
- Ønsker videre arbeid med å sikre Vassdalsura. Ønsker at det skal ses på mulig utbygging av gang og sykkelsti da veien forbi Vassdalsura er meget smal.
- Gå gjennom all skilting i Øksfjord da dette er uoversiktlig.
- Skiltet tett bebyggelse skal flyttes fra Vassdalsura til før første hus i Vassdalen.
- 30 eller 40 sone også forbi barneskolen og ungdomskolen i Øksfjord.
- Økt fartsgrense i Øksfjordtunnelen.
- Loppa kommune bør ta en gjennomgang der det er 30 soner. Det gjelder 30 sonene på Keilaveien.
- Merking av gangfelt ved Høgtun skole.
- Orden på parkering ved skolene.
- 30 sone skilt ved Svein Olafson i Øksfjord.
- Parkering utenfor butikken i Øksfjord.
- Økning av sykkelhjemsbruk – Mål oppnådd?
- Bedre vedlikehold veien Myrnes – Tverrfjord.
- For lite veily i Nuvsvåg.
- Få 50 sone fra Judith Kårsgård til Frank Bakke.
- Få 50 sone fra Arne Olsen til Myrnes.
- Utbedring av farlige/uoversiktlige svinger, eventuelt kutte trær ca 10 meter fra veien.
- Utbedring av veidekke på Fylkesveien Myrnes – Tverrfjord.
- Ønske om strøsandlager ved fergeleiet i Tverrfjord, da strøing kan startes raskest mulig.
- Skredfarevurdering. Sikringsforslag for deler av Fylkesveien Tverrfjord – Myrnes.
- Oppheving av 60 sone skilt i Øksfjordbotn flyttes til bunnen av bakken, etter stupet når man kommer fra Alta.

Disse forslagene er kommet fra:

- Bergsfjord og Langfjordhamn utviklingslag
- Sør-Tverrfjord bygdelag
- Vassdalen Velforening
- Øksfjord Idrettslag
- Nuvsvåg sanitetsforening
- Nuvsvåg skole
- Loppa kommunestyre

Strategiplan for Loppa kommune

I tillegg ønsker vi å ta med følgende forslag fra tidligere plan fra 2004-2008:

- Skredsikring av alle utsatte veger i kommunen.
- Få slutt på den "ville" parkeringa ved ambulansekaia og butikken
- **Hullele veier må ordnes i hele kommunen.**
- Farlig sving fra Jan Anton Pedersen opp Hankenbakken, Øksfjord.
- Ønskelig med trafikk kontroll i hele kommunen.
- Få markert at forkjørsvai opphører fra Langfjordbotn mot Øksfjord.
- Utbedring av farlige/uoversiktlige svinger.
- Regulering av trafikkforholdene i Øksfjord sentrum.
- Farlig parkering i krysset ved Nerstranda omsorgsbolig.
- Brøyting av området utenfor barneskolen i Øksfjord. Det er for mange farlige situasjoner ved bringing og henting på morgent/ettermiddag på parkeringsplass til skolebussen.
- Brøyting og strøing av gang- og sykkelsti mellom skolene i Øksfjord. Ofte kommer brøyting/strøing for sent. Ungene bruker da hovedveien til og fra skolen.
- "Parkering forbudt" skilt utenfor gjerdet til ungdomsskolen i Øksfjord (ved vaktmester kontor).
- De som brøyter ved skolene og ellers tar hensyn til sikt (både for gående og kjørende). Snehaugene blir ofte store, og dermed kan de skape trafikkfarlige situasjoner.
- Vegetasjonsrydding langs alle fylkesveier og kommunale veier.
- Utbedring av veidekker på fylkesveier.

Holdningsskapende trafikkopplæring

Det er viktig at kommunen ser på trafikksikkerhets 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 overvåking.

Oversikt over kommunale veier i Loppa kommune

Oversikt over de kommunale veiene i Loppa kommune

- Øksfjordbotn: ca. 1 km
- Øksfjord: ca. 6 km
- Tverrfjord: ca. 2,5 km
- Nuvsvåg: ca. 0,5 km
- Bergsfjord: ca. 0,5 km
- Sør-Tverrfjord: ca. 0,5 km

Strategiplan for Loppa kommune

- Sandland: ca. 4 km
- Skavnakk: ca. 3 km
- Andsnes: ca. 2 km
- Loppa øy: ca. 2 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 trafikksikkerhetsmidlene er det mulig å søke om finansiering til slike tiltak.

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.

Evaluering/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 det være en årlig evaluering.

Målene evalueres ved:

- Kvantitativ evaluering på ulykkesdata
- Kvalitativ evaluering av trafikksikkerhetsarbeid

Strategiplan for Loppa kommune

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.