MELØY kommune

Trafikksikkerhetsplan

2022-2026

VEDTATT I KOMMUNESTYRET I SAK 47/22 DEN 29.09.2022

Innhold

1.0 Sammendrag ... 3
2.0 Innledning ... 4
2.1 Kommuneplanens samfunnsdel og FNs bærekraftsmål ... 4
2.2 Historikk ... 6
2.3 Organisering av trafikksikkerhetsarbeidet i Meløy kommune ... 6
2.4 Samarbeidspartnere ... 6
3.0 Nasjonale og regionale føringer i trafikksikkerhetsarbeidet ... 7
3.1 Meld. St. 40 (2015-2016) Trafikksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering ... 7
3.2 Nasjonal transportplan 2022-2033 ... 8
3.3 Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025 ... 8
3.4 Regional transportplan med handlingsprogram 2022-2033 ... 9
3.5 Regionvekstavtaler og Nordland fylkeskommune ... 10
3.6 Folkehelse og trafikksikkerhet ... 11
3.7 Trafikksikker kommune ... 11
4.0 Ulykkessituasjonen og -utviklingen i Meløy kommune ... 12
4.1 Analyse av ulykkene 2015-2021 ... 12
4.2 Samfunnsøkonomiske kostnader i Meløy kommune 2015-2021 ... 15
5.0 Vegsystemer, vegeier og utfordringer i kommunen ... 16
6.0 Mål og strategier for trafikksikkerhetsarbeidet i Meløy kommune ... 18
6.1 Målsetting ... 18
6.2 Strategi ... 18
7.0 Innsatsområder og kommunale tiltak ... 19
7.1 Risikoatferd i trafikken ... 19
7.2 Befolkningsgrupper ... 21
7.3 Trafikantgrupper/kjøretøygrupper ... 22
7.4 Trafikksikre veier ... 23
7.5 Øvrige innsatsområder ... 25
7.6 Arbeid for å styrke kunnskapsgrunnlaget ... 26
8.0 Økonomi ... 26
9.0 Evaluering og rullering ... 27
Vedlegg 1 Handlingsplan fysiske tiltak ... 28
Vedlegg 2 Tiltak i trafikksikkerhetsplanen med ansvarlig for gjennomføring ... 30
Vedlegg 3 Ulykkesstatistikk Meløy kommune 2015-2021 ... 34

Foto forsiden: Åge Magnussen, Moments of North

1.0 Sammendrag

Denne planen er basert på Meløy kommunes «Trafikksikkerhetsplan 2020-2022» og videreføre organiseringen av det kommunale trafikksikkerhetsarbeidet. Denne planen bygger på konseptet «Trafikksikker kommune», og er godt forankret hos kommunedirektøren og i strategisk lederteam.

Planen tar utgangspunkt i de nasjonale og fylkeskommunale føringene for trafikksikkerhetsarbeidet. Målsetningen i planens punkt 7 gjenspeiler tilstandsmål og innsatsområder på nasjonalt nivå i henhold til Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025. Visjonen om null drepte og skadde ligger til grunn for alt trafikksikkerhetsarbeid i Norge, også for trafikksikkerhetsarbeidet i Meløy.

Analyser av ulykkene viser at det er særlig bilførere, men også bilpassasjerer som er mest utsatt for alvorlige ulykker i Meløy. Den største utfordringen er utforkjøringer. Videre viser analyser at det er aldersgruppen mellom 15 og 29 som er mest utsatt for å bli drept, alvorlig eller lettere skadde. Særlig er aldersgruppen mellom 15 og 24 år utsatt.

Derfor er tiltak for å forhindre utforkjøringer på fylkesveier og tiltak som er rettet mot unge bilførere særlig viktige. Det er også særlig viktig å opprettholde innsatsen mot barn og unge for å unngå omkomne og alvorlig skadde i aldergruppen 1-14 år.

Meløy har betydelige utfordringer med dårlig standard og manglende vedlikehold av både kommunalt og fylkeskommunalt vegnett. Manglende gang- og sykkelveier, særlig langs fylkesvei 17, skaper utfordringer for trafikksikkerheten på flere strekninger. Det er også en utfordrende trafikksituasjon ved flere av skoleområdene i Meløy.

Dette er det konkrete målet for trafikksikkerhetsarbeidet i Meløy kommune:

> **I planperioden 2022-2026 skal det det skal være 0 drepte og hardt skadde i trafikken i Meløy kommune, og maksimalt 4 lettere skadde pr. år.**

Trafikksikkerhetsplanen har fokus både på fysiske og forebyggende tiltak. Handlingsplanen for fysiske tiltak skal rulleres årlig (se vedlegg 1).

Meløy kommune har som mål å søke om fylkeskommunale trafikksikkerhetsmidler til forebyggende og fysiske tiltak hvert år. Midlene skal brukes i henhold til retningslinjer for forvaltning av fylkeskommunale trafikksikkerhetsmidler. De fysiske trafikksikkerhetsmidlene skal primært benyttes til tiltak langs skoleveger eller der andre områder hvor barn ferdes i nærmiljøet.

2.0 Innledning

Trafikksikkerhetsarbeid handler om å redusere risikoen for skader og ulykker blant alle trafikanter i alle aldre. Nullvisjonen for drepte eller hardt skadde i trafikken ligger til grunn for alt trafikksikkerhetsarbeidet i Norge, og er også styrende for Meløy kommune sitt trafikksikkerhetsarbeid. Nullvisjonen slår fast at det er moralsk og etisk uakseptabelt at folk blir drept eller skadet i trafikken.

Trafikksikkerhetsplanen for Meløy skal bedre 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 kan 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 lokalt. Kommunene har ansvar for investeringer, drift og vedlikehold av det kommunale vegnettet. Som vegeier, har kommunen også et spesifikt ansvar for trafikksikkerhetstiltak på kommunale veger iht. veglova. Trafikksikkerhetsplanen 2022-2026 vil danne grunnlaget for videreføring av trafikksikkerhetsarbeidet i Meløy kommune.

2.1 Kommuneplanens samfunnsdel og FNs bærekraftsmål

Kommuneplanens samfunnsdel ble vedtatt i Meløy kommunestyret 9. desember 2021, og er førende for Trafikksikkerhetsplanen. Det er særlig 2 av satsingsområdene i samfunnsdelen som har betydning for trafikksikkerhetsplanen:

- Samferdsel og kommunikasjon, der trygge skoleveier, inkludert kaianlegg, er et særlig viktig underpunkt
- Barn og ungdom, der folkehelseutfordringer hos barn og unge er et særlig viktig underpunkt

Bærekraft er et gjennomgående perspektiv i kommuneplanens samfunnsdel. I kommuneplanens samfunnsdel trekkes følgende av FN sine bærekraftsmål som særlig relevant i arbeidet med trafikksikkerhet:

Trygge skoleveier og bedre kollektivtilbud kan bedre folkehelsen ved mer fysisk aktivitet og muligheter for å møtes.

Bedre tilgang til trygge og miljøvennlige transportsystemer og bedre sikkerheten på veiene knytter lokalsamfunn sammen.

Satsingsområde krever samarbeid mellom kommunen, fylkeskommunen, operatører, politi, Trygg Trafikk og Statens vegvesen.

Trygg Trafikk trekker fram følgende av FNs bærekraftsmål som særlig relevante for kommunens trafikksikkerhetsarbeid:

- 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.

Kommunestyrets vedtak i sak 22/74 den 29.09.2022:

1. Kommunestyret vedtar Trafikksikkerhetsplan 2022-2026.

2. Kommunestyret vedtar å søke om fylkeskommunale trafikksikkerhetsmidler etter prioriteringer i handlingsplan for fysiske tiltak, jfr. vedlegg 1.

3. Handlingsplan for fysiske tiltak rulleres årlig i hele planperioden.

4. Tiltak i forbindelse med trafikksikkerhetsarbeidet gjennomføres i samsvar med tabell i vedlegg 2.

5. Tiltakene legges inn i arbeidsplanene til berørte avdelinger. Det rapporteres i årsmeldinga angående status for tiltakene.

Tas inn i planen: Vedlegg 2: Tiltak i trafikksikkerhetsplanen - Barn (0-14år) tilføy tekst:
Det utarbeides oversikt over belysning langs trafikkert skolevei. Det iverksettes tiltak hvor det er for dårlig belysning.

2.2 Historikk

Denne planen er nr. 9 i rekken av trafikksikkerhetsplaner for Meløy kommune. Planene har hele veien hatt som hovedfunksjon å være et styringsverktøy for et målrettet trafikksikkerhetsarbeid i kommunen, og dette arbeidet videreføres og styrkes gjennom denne planen.

2.3 Organisering av trafikksikkerhetsarbeidet i Meløy kommune

Trafikksikkerhetsarbeidet i Meløy kommune er forankret hos kommunedirektøren, og ansvaret for prosessen med å utarbeide en ny trafikksikkerhetsplan for perioden 2022 – 2026 er tillagt avdelingsleder for plan, utvikling og næring. Utvalg Samfunn er trafikksikkerhetsutvalg i Meløy. Politi og ungdomsråd inviteres til å delta på møtene.

Stortinget vedtok ny Nasjonal Transportplan (2022-2033) i 2021. Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhetsarbeid på veg for perioden 2022-2025 ble ferdigstilt i mars 2022.
Ny Regional transportplan (2022-2033) for Nordland ble vedtatt i juni 2022. Tiltakene i trafikksikkerhetsplanen er utarbeidet i tråd med de nasjonale forventningene til det kommunale trafikksikkerhetsarbeidet.

2.4 Samarbeidspartnere

Trafikksikkerhetsplanen for 2022-2026 bygger på den forrige trafikksikkerhetsplanen, og er en temaplan som ikke er underlagt plan- og bygningslovens krav til medvirkning. Det har likevel blitt lagt opp til medvirkning og forankring gjennom oppstarts- og høringsprosesser.

Det ble sendt ut varsel om planoppstart med invitasjon til å komme med innspill til Nordland fylkeskommune, Trygg Trafikk, Nordland politidistrikt, Statsforvalteren og Statens Vegvesen, samt internt til ulike sektorer i kommunen, politiske råd (ungdomsråd, eldreråd og rådet for personer med funksjonsnedsettelser), næringsforening, grendelag, skoler og barnehager (inkludert FAU ved skolene). For å ivareta barn- og unges medvirkning særskilt, ble det gjennomført et eget møte med Meløy Ungdomsråd den 15.02.2022.

Gjennom denne oppstartsprosessen kom det en rekke innspill som ble tatt inn i arbeidet med planen. Planutkastet ble lagt ut til offentlig høring med 6 ukers frist etter orientering i Trafikksikkerhetsutvalget 1. juni 2022. Planen sluttbehandles i Trafikksikkerhetsutvalget og Kommunestyret i september 2022.

Ny gang- og sykkelsti gjennom Halsa sentrum (FV 17) stod ferdig i oktober 2020. Foto: Hanne Barvik

3.0 Nasjonale og regionale føringer i trafikksikkerhetsarbeidet

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

- FNs bærekraftsmål (jfr. kap. 2.1)
- Meld. St. 40 (2015-2016) Trafikksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering
- Nasjonal transportplan (NTP)
  - Barnas transportplan
- Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2022-2025
- Regional transportplan

3.1 Meld. St. 40 (2015-2016) Trafikksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering

Regjeringen legger til grunn at Norge er verdensledende innen trafikksikkerhet på veg, som følge av målrettet, tverrsektoriell, kunnskapsbasert og langsiktig innsats. Trafikkulykker utgjør likevel et betydelig samfunnsproblem, og omfanget av tapte liv er uakseptabelt. Trafikksikkerhet må derfor fortsatt ha høy prioritet, med nullvisjonen som et av hovedmålene for transportpolitikken.

I stortingsmeldingen (Meld. St. 40 2015-2016) 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 trafikantrettede trafikksikkerhetsarbeidet skal vektlegges.

3.2 Nasjonal transportplan 2022-2033

Nasjonal transportplan (NTP) er regjeringen sin plan for hvordan en skal arbeide for å nå det overordnede og langsiktige målet i transportpolitikken, som 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.

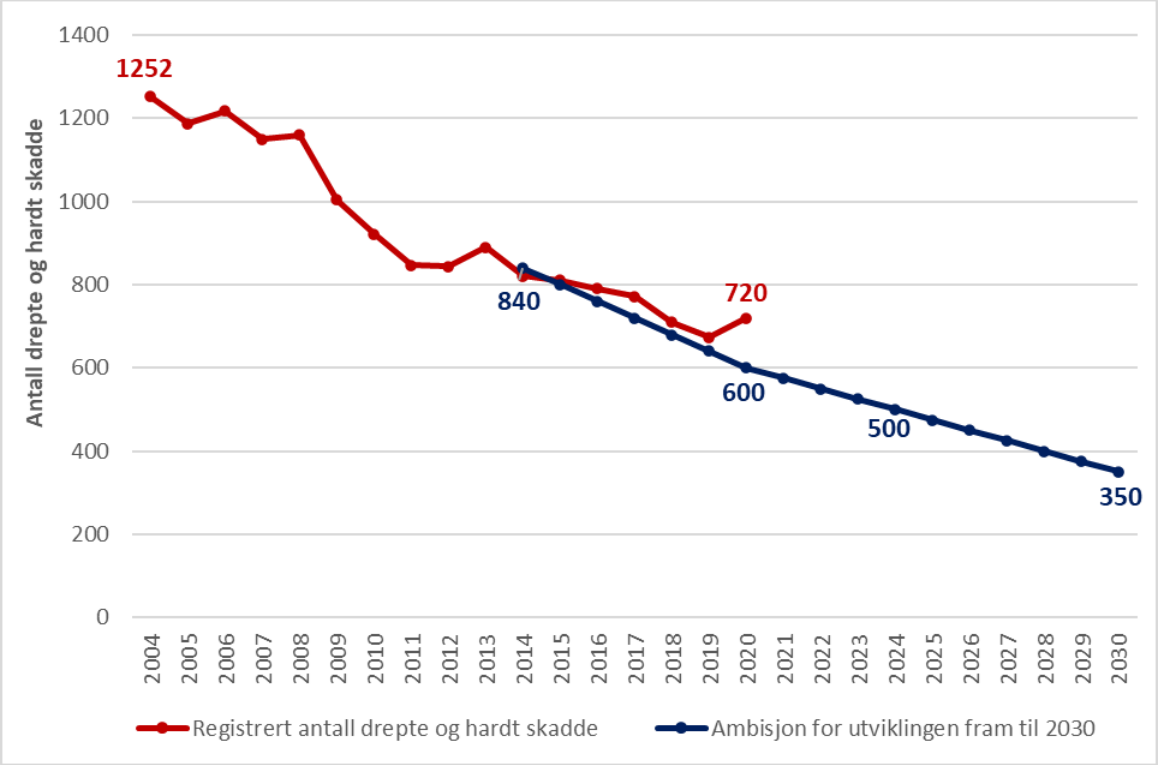
Nasjonal transportplan 2022 – 2033 inneholder et eget kapittel som kalles *Barnas transportplan*. Barn og unge er både dagens og framtidens trafikanter. Et godt transportsystem skal være trafikksikkert og tilpasset alle, og lar barn og unge leve aktive liv i bygd og by. God trafikk- og arealplanlegging tar hensyn til de yngste og deres behov. Regjeringen vil:

- 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

3.3 Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025

Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025 er utarbeidet av Statens vegvesen, politiet, Helsedirektoratet, Utdanningsdirektoratet, Trygg Trafikk, fylkeskommunene og åtte storbykommuner. I tillegg har en rekke øvrige statlige aktører og interesseorganisasjoner gitt innspill til planen. Mandatet for utarbeidelse av tiltaksplanen er gitt i 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 utarbeide et bredt spekter av omforente og faglig forankrede tiltak, i tillegg til å styrke samarbeidet mellom de sentrale trafikksikkerhetsaktørene i arbeidet mot ambisjonen i NTP om maksimalt 350 drepte og hardt skadde i 2030, hvorav det maksimalt skal være 50 drepte.



Figur 4.1. Utvikling i antall drepte og hardt skadde – registrert situasjon for periode 2004-2020 og kurve som angir ambisjonen for utviklingen fram til 2030. (Kilde: Statens vegvesen)

Figuren viser fallet i antall drepte og hardt skadde fram til 2019, men en markant økning igjen i 2020. Den negative utviklingen skyldes i sin helhet at flere har blitt hardt skadd.

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 %[1]. 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

Målkurven illustrerer målet om en gradvis nedtrapping frem mot ambisjonen om maksimalt 350 drepte og skadde i 2030. Etappemålet er ambisiøst og forutsetter en målrettet innsats fra alle aktørene i trafikksikkerhetsarbeidet. Det er valgt ut 15 ulike innsatsområder i tiltaksplanen som vil bli viet særlig oppmerksomhet i planperioden.

3.4 Regional transportplan med handlingsprogram 2022-2033

Regional transportplan Nordland (RTP) skal bidra til å nå målene til Regional planstrategi for Nordland. RTP skal angi retningene for hvor Nordland fylkeskommune ønsker å ta samferdselssatsingen inn i framtiden. Gjennom den strategiske delen bestående av visjon, hovedmål, delmål og strategier trekker RTP opp den langsiktige og overordnede transportpolitikken. RTP strategisk del angir prinsipper og legger føringer for de

[1] Lund, Johan (2019): Helsevesenbasert skaderegistrering som verktøy for å forebygge trafikkulykker. Trygg Trafikk.

prioriteringer som gjøres i handlingsprogrammet, som inneholder prioriterte tiltak og prosjekter.

Et hovedmål i RTP er at fylkesvegnettet skal være sikkert, pålitelig, effektivt og klima- og miljøvennlig og legge til rette for bærekraftig samfunns- og næringsutvikling. Et delmål er at fylkesvegnettet skal planlegges, bygges, driftes og forvaltes på en måte som tar hensyn til trafikksikkerhet, klima, miljø og natur med følgende strategier:

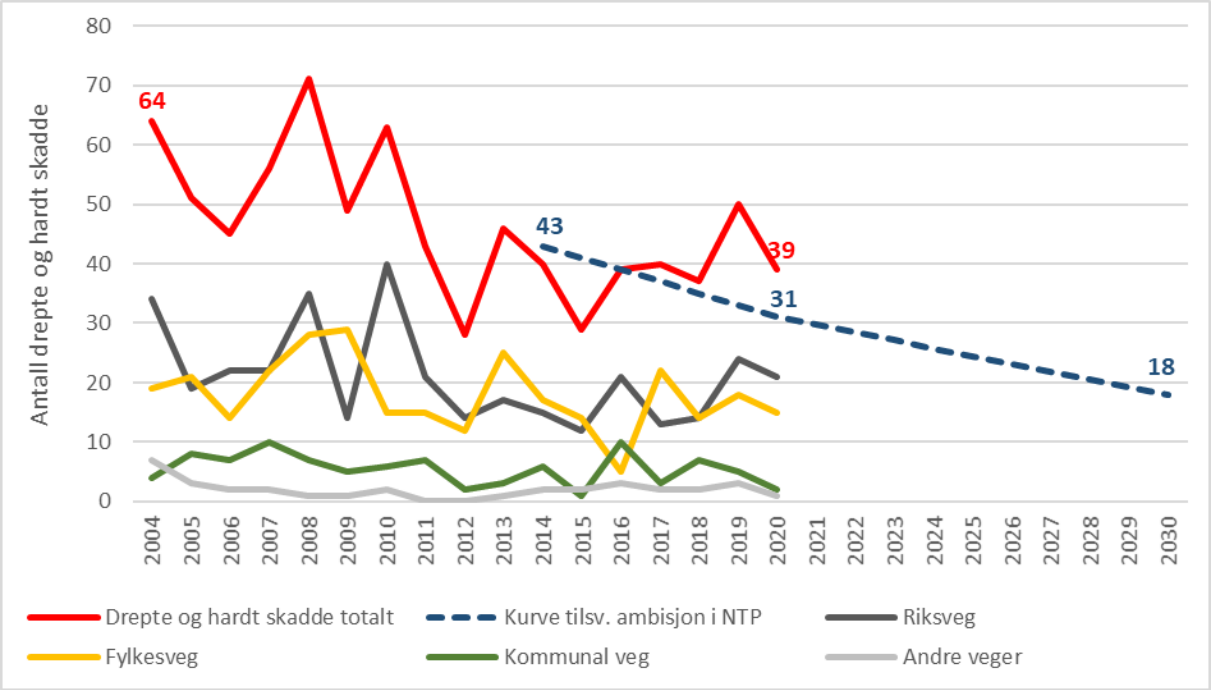
- Nullvisjonen om ingen drepte eller hardt skadde i trafikken legges til grunn for alt arbeid innen forvaltning, planlegging, bygging, drift og vedlikehold av fylkesvegnettet.
- Prioritere tiltak som sikrer en trygg fremkommelighet for myke trafikanter.
- Styrke og systematisere trafikksikkerhetsarbeidet i Nordland.

Disse strategiene er fulgt opp i handlingsprogrammet for RTP med tiltak.

3.5 Regionvekstavtaler og Nordland fylkeskommune

Nordland fylkeskommune ble sertifisert som trafikksikker fylkeskommune av Trygg Trafikk i januar 2022. Dette er et viktig ledd i arbeidet med trafikksikkerhet innad i fylkeskommunen og utad mot kommunene og andre aktører i fylket. Arbeidet med trafikksikkerhet er tatt inn i regionvekstavtalene som er inngått mellom Nordland fylkeskommune og flere regioner i Nordland, blant annet Salten. Et av målene for regionvekstavtalene er å:

- Forsterke arbeidet med trafikksikkerhet med mål om å redusere antall drepte og hardt skadde i regionen.



Figur 4.2. Utvikling i antall drepte og hardt skadde i Nordland – registrert situasjon for periode 2004-2020 og kurve som angir ambisjonen for utviklingen fram til 2030. (Kilde: Statens vegvesen)

Figuren viser at Nordland i stor grad følger det nasjonale mønsteret med nedgang i antall trafikkulykker, men Nordland hadde en markant økning i 2019, mens det igjen var nedgang i 2020.

Nordland fylkes trafikksikkerhetsutvalg skal ivareta ansvar og oppgaver for Nordland fylkeskommune. Utvalget forvalter midler til holdningsskapende og fysiske trafikksikkerhetstiltak på vegne av Nordland fylkeskommune.

3.6 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.

I Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025 pekes det på at det er at særlig behov for forsterket innsats mot aldersgruppen 16-19 år fordi denne aldersgruppen har en høy risiko sammenlignet med andre aldersgrupper. Videre nevnes også aldersgruppen 75 + fordi denne gruppen har høy risiko i trafikken, og fordi andelen eldre vil øke kraftig.

Regjeringen vil i tråd med Meld. St. 19 (2014-2015) Folkehelsemeldingen mestring og muligheter, forsterke det tversektorielle samarbeidet for å forebygge ulykker.

Nordland fylkeskommune har trukket inn trafikksikkerhet som et forebyggende tiltak i Kilder til livskvalitet - Regional Folkehelseplan Nordland 2018-2025. I kapittel 5. Barn og unge, er en av strategiene å arbeide for at flere skoler, barnehager og kommuner blir trafikksikre.

Det er en felles målsetting for folkehelsearbeidet, miljø- og samferdselssektoren at flere skal gå og sykle og reise kollektivt. Økt trafikksikkerhet og bedre tilrettelegging for gange og sykling kan bidra til å løse flere folkehelseutfordringer, ved at det fører til mindre forurensning, mer fysisk aktivitet og økt trivsel for befolkningen.

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.

3.7 Trafikksikker kommune

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

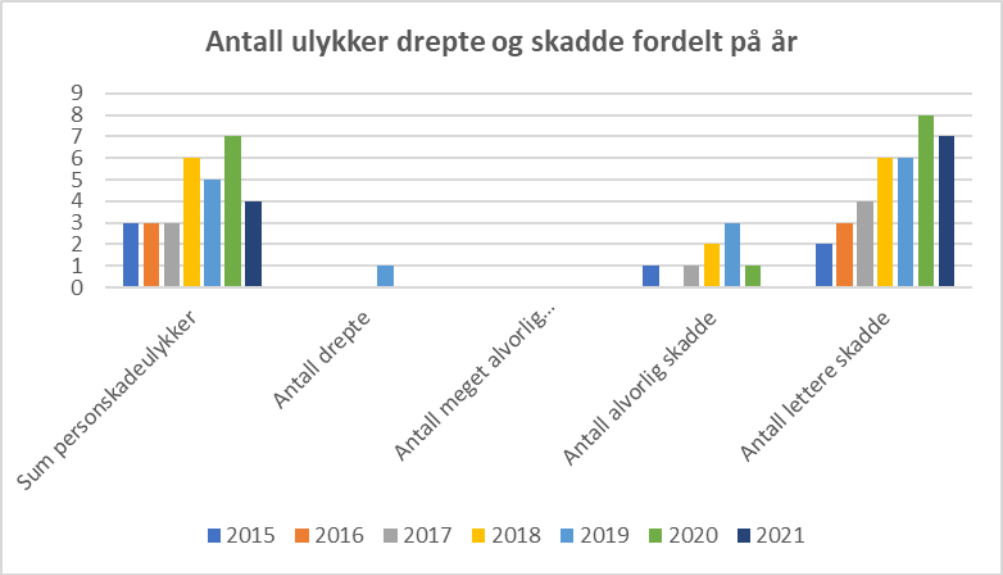
Meløy kommune ble godkjent som «Trafikksikker kommune» første gang i juni 2018, og ble regodkjent som trafikksikker kommune i juni 2022[2].

4.0 Ulykkessituasjonen og -utviklingen i Meløy 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.

4.1 Analyse av ulykkene 2015-2021

Den nasjonale trenden er at antallet trafikkulykker blir færre med unntak av 2020 der det var en økning i antall drepte og hardt skadde. Det har også vært en økning i antall ulykker med personskader i Meløy i 2020, men dette gjelder lettere personskader. I 2021 har antallet ulykker igjen blitt redusert, og det var ingen ulykker med drepte, meget alvorlig skadde eller alvorlig skadde i 2021[3].

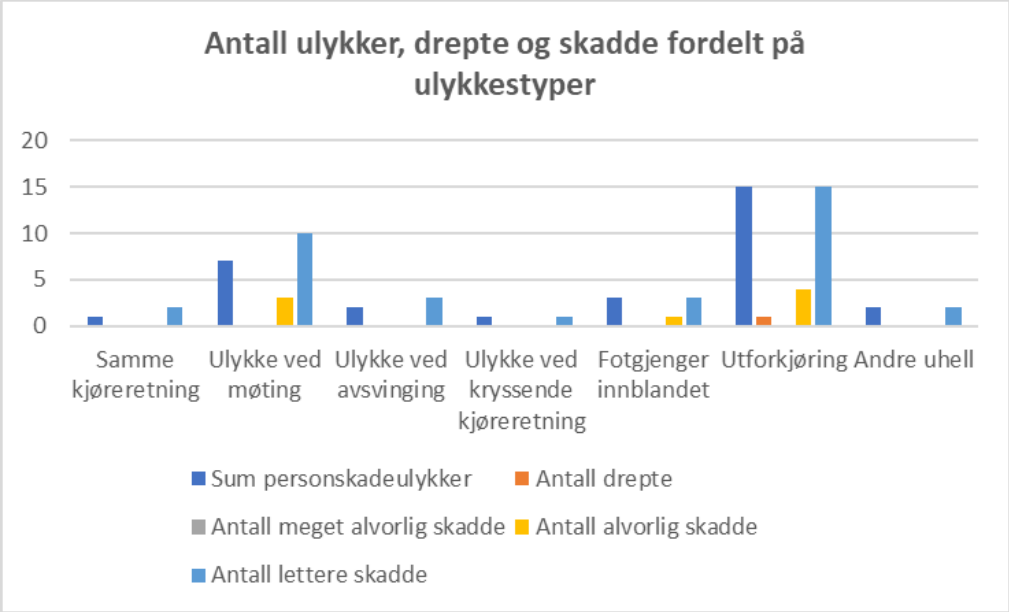


Figur 5.1. Antall ulykker med personskader, drepte og skadde fordelt på år i Meløy.

Samlet sett for perioden fra 2015 til 2021 har Meløy hatt 36 lettere skadde i trafikken. Det er en som har blitt drept, og åtte har blitt alvorlig skadd i perioden. Den siste hendelsen var i

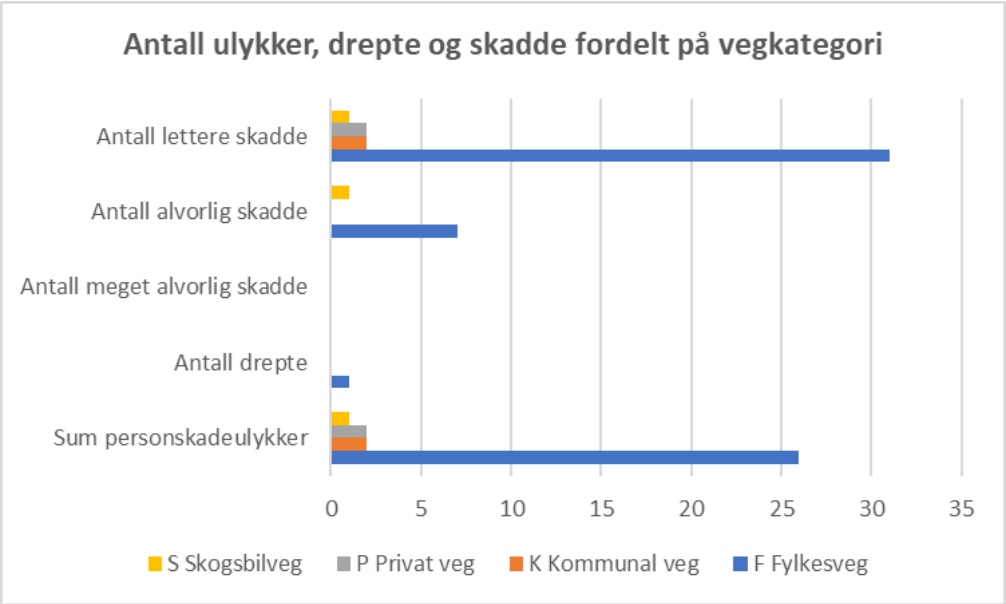
[2] For mer info om Trafikksikkerkommune: https://www.tryggtrafikk.no/trafikksikker-kommune/
[3] Tallmaterialet er innhentet fra Statens vegvesen. Tall for 2021 er foreløpige.

2020. Det har vært en økning i antallet lettere skadde i Meløy, med mellom 6 og 8 lettere skadde hvert år i siste del av perioden.



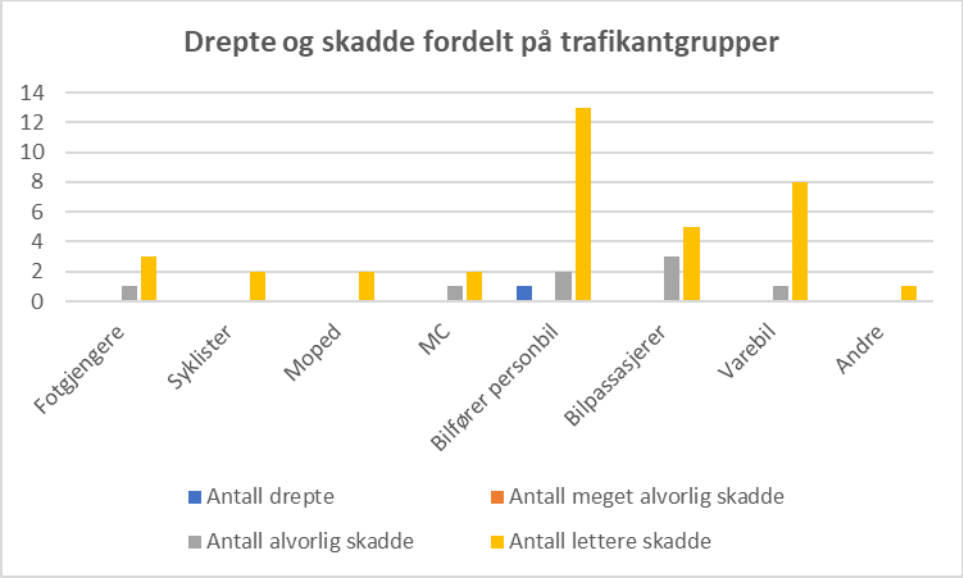
Figur 5.3. Antall ulykker, drepte og skadde fordelt på måneder i Meløy

Statistikkene viser at ulykkene øker noe i sommermånedene, noe som er helt naturlig på grunn av økt trafikkmengde i disse månedene. Det er imidlertid desember som peker seg ut som måneden med flest trafikkulykker. Her skiller tallene for Meløy seg fra de nasjonale tallene. Nasjonalt er det i sommermånedene det skjer flest trafikkulykker.



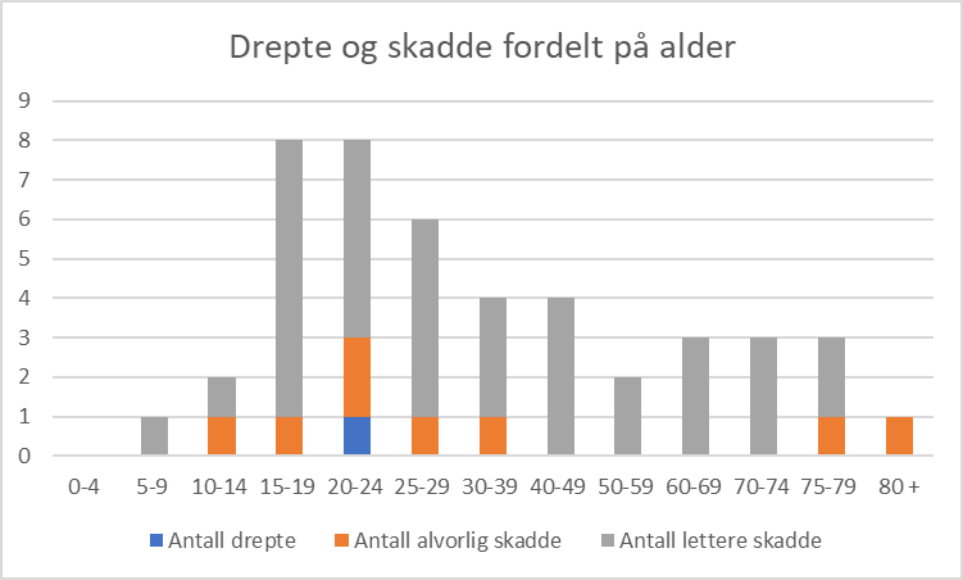
Figur 5.4. Antall ulykker, drepte og skadde fordelt på vegkategori i Meløy.

Det er størst andel trafikkulykker på fylkesveg, med størst andel skadde/drepte og lettere skadde. Tallene er betydelig lavere på kommunal og privat vei.



Figur 5.5. Antall drepte og skadde fordelt på trafikantgrupper i Meløy.

Statistikken viser at det er størst sannsynlighet for å bli lettere skadd som bilfører i personbil. Men også bilpassasjer, passasjer og bilfører i varebil, samt fotgjengere har betydelig risiko for å bli lettere skadd. Det er oftest bilpassasjeren som blir alvorlig skadd.



Figur 5.6. Antall drepte og skadde fordelt på alder i perioden 2015-2021 i Meløy.

Det er stor andel skadde i aldersgruppen 15 til og med 29 år. Aldersgruppen 20-24 peker seg ut som den største risikogruppen med en drept og to hardt skadde i perioden 2015 til 2021. Men også aldersgruppen 15-19 år har høy risiko for å bli skadd i trafikken i Meløy.
I perioden 2015-2021 er det ingen omkomne barn i trafikken i alderen 1-14 år. Dette er svært positivt ut fra nullvisjonen for antall drepte i veitrafikken i 2050. Det er imidlertid en alvorlig skadd i denne aldersgruppen.

Analysen av ulykkene i Meløy viser at det er særlig bilførere, men også bilpassasjerer som er mest utsatt for alvorlige ulykker, og at det er utforkjøringer som er den største utfordringen. Analysene i nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025 viser at

utforkjøringsulykker dominerer på fylkesveinettet, og at disse ulykkene ofte skjer på veier med lav trafikk og høy fartsgrense. Risikoen for å omkomme eller bli hardt skadd i veitrafikken er langt høyere på fylkesveinettet med 20,9 drepte eller hardt skadde per mrd kjøretøykilometer mot 11,9 på riksveinettet i perioden 2017-2020. På fylkesveinettet har det dessuten vært en relativ uendret situasjon i antall drepte og hardt skadde de siste 10 årene.

Videre viser analysen av ulykkene i Meløy at det er aldersgruppen mellom 15 og 29 som er mest utsatt for å bli drept, alvorlig eller lettere skadde. Særlig er aldersgruppen mellom 15 og 24 år utsatt.

På bakgrunn av analysen av ulykkene i Meløy er tiltak for å forhindre utforkjøringer på fylkesveier og tiltak rettet mot unge bilførere særlig viktige. Videre er det særlig viktig å opprettholde innsatsen mot barn og unge for å unngå omkomne og alvorlig skadde i aldergruppen 1-14 år.

I vedlegg 3 vises alle tall bak skadestatistikkene.

4.2 Samfunnsøkonomiske kostnader i Meløy kommune 2015-2021

Transportøkonomisk institutt (TØI) har gjort nytte-/kostnadsanalyser som brukes for å beregne trafikkulykkeskostnader. Analysene omfatter medisinske kostnader, produksjonsbortfall, materielle kostnader, administrative kostnader og verdsetting av velferdstap. Kostnadene for vegtrafikkskader omregnet til 2020-kr, regnet pr. skadetilfelle og er vist nedenfor[4].

Utgangspunktet er som følger:

- En drept: 32,2 millioner kr
- En meget alvorlig skadd: 28,9 millioner kr
- En alvorlig skadd: 10,3 millioner kr
- En lettere skadd: 774 000 kr

For Meløy kommune blir dette:

1 drept:	32 200 000,
8 alvorlig skadd:	82 400 000,
36 lettere skadd:	27 864 000,
SUM:	142 464 000,

Trafikkulykkene i Meløy har i perioden 2015-2021 kostet samfunnet nesten 150 millioner kroner.

[4] Beregningene er basert på tall hentet fra Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025.

Ved Enga skole er det gjennomførte trafikksikkerhetstiltak i siste planperiode. Foto: Rune Severinsen

5.0 Vegsystemer, vegeier og utfordringer i kommunen

Det offentlige veinettet i Meløy består av 0 kilometer riksvei, 180 kilometer fylkesvei, og 121 kilometer kommunale veier. Fylkeskommunen forvalter 8,4 kilometer med gang- og sykkelvei, mens kommunen forvalter 5,1 kilometer med gang- og sykkelvei og fortau[5]. Videre er det ca. 500 kommunale parkeringsplasser. Meløy kommune drifter ca. 2500 gatelys langs offentlig vei.

Meløy kommunestyre vedtok i sak 20/22 Hovedplan for veg 2022-2029. Gjennom arbeidet med planen er det kommunale vegnettet blitt fotografert og digitalisert. Samtidig er Meløy kommune blitt pilot for utvikling av et nytt FDV- system (forvaltning, drift og vedlikehold) for veiforvaltning. I denne planen karakteriseres tilstanden på kommunale veger som i hovedsak god, men at det er likevel mange veger og delstrekninger som er for dårlige. I inneværende planperiode er det satt av 5 millioner i året til rehabilitering av kommunale veier. Dette er et viktig tiltak for å redusere etterslep av vedlikehold på de kommunale veiene i kommunen.

Det er betydelige utfordringer med standard og manglende vedlikehold av det fylkeskommunale vegnettet i Meløy[6]. Trygg Trafikk har påpekt at fra et trafikksikkerhetsperspektiv bør opprustning av det eksisterende fylkesveinettet prioriteres. Manglende gang- og sykkelveier, særlig langs fylkesvei 17, er også utfordrende for trafikksikkerheten på flere strekninger, særlig der skolebarn ferdes.

[5] Kilder: Hovedplan veg 2022-2029, Meløy kommune, og vegforvaltningen ved Nordland fylkeskommune
[6] Det vises bl.a. til Rapport - Fylkesvei 17 og næringsutvikling i Meløy kommune, av Asplan viak 2021

Flere av skoleområdene i Meløy har behov for bedre løsninger med hensyn til trafikksikkerhet. De fleste skolene har både elever som går eller sykler til skolen og elever som benytter skoleskyss. I tillegg kjøres en del elever til og fra skolen av foreldrene. Dette gir et komplekst trafikkbilde med kombinasjon av myke trafikanter og bil-/busstrafikk der det lett oppstår trafikkfarlige situasjoner. I tillegg ligger flere av holdeplassene slik at barna må krysse over fylkesveg når de skal av og på skolebussen.

I kommunestyremøte 10.06.21 (sak 42/21) ble følgende samferdselsprosjekter vedtatt som er særlig viktige for myke trafikanter

- FV17 Glomfjord- Ørnes
- Gang- og sykkelvei Dalen – Høgset.
- Overgang fra gate til vei fra Mosvoldkrysset til nedkjøringen til fergeleiet i Ørnes sentrum og nedsatt fart i området.
- Gang og sykkelvei FV452 Saura – Enga skole
- Gang og sykkelvei FV17 Spildra
- Gang og sykkelvei Furøy fergeleie – Halsa sentrum
- Gang og sykkelvei Halsa skole – Dalheimveien

Gjennom tidligere trafikksikkerhetstiltak er det utarbeidet reguleringsplaner for flere strekninger/områder, der det er behov for å få realisert tiltak. Dette gjelder følgende områder: Ørnes sentrum Mosvoldkrysset, skoleområdet i Spildervika, DNB Arena Dalheimveien Halsa og Sparebank 1 Arena Reipå – Parkveien.

Skoleområdet i Spildervika der det er utarbeidet reguleringsplan. Foto: Liv Toril Pettersen

6.0 Mål og strategier for trafikksikkerhetsarbeidet i Meløy kommune

6.1 Målsetting

Meløy kommune vil fortsette å jobbe aktivt mot den nasjonale nullvisjonen, og har som mål å redusere alle typer ulykker og skader i vegtrafikken i kommunen og for sine innbyggere. I perioden 2015-2021 har Meløy i gjennomsnitt hatt ca. 1 drept og hardt skadde per år, mens det har vært i gjennomsnitt ca. 5 lettere skadde per år.

Målsettingen for perioden 2022-2026 er at det skal være 0 drepte og hardt skadde i trafikken i Meløy kommune, og maksimalt 4 lettere skadde pr. år.

6.2 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 forskjellige tiltak. Meløy kommune skal jobbe aktivt videre for å bidra til at vi oppnår disse tilstandsmålene. Det gjelder først og fremst på disse områdene:

- Påvirke kommunens innbyggere til å ferdes med minst mulig risiko for skade og død, uavhengig av hvor en ferdes i vegtrafikken.
    - Økt andel bruk av bilbelte, refleks, bakovervendt barnesikring og sykkelhjelm.
    - Redusere andelen av bilister som overskrider fartsgrensene
- Jobbe systematisk med trafikksikkerhet innenfor alle kommunens sektorer.
    - Alle skoler er regodkjent som trafikksikre skoler
    - Alle barnehager er regodkjent som trafikksikre barnehager
- Ha gode systemer og rutiner for trafikksikkerhetsarbeid med konkrete tiltak og evaluering
    - Kommunen er regodkjent som trafikksikker kommune
- Gjennomføre tiltak knyttet til fysiske tiltak, organisasjon, holdninger og adferd.
    - Øke antall kilometer med gang og sykkelvei i planperioden
- Arbeide med holdningsskapende tiltak rettet mot høy fart og rus i trafikken, spesielt for unge og unge voksne.

Meløy innarbeidet i Trafikksikkerhetsplanen for 2020-2022 et punkt om å arbeide med holdningsskapende tiltak rettet mot rus i trafikken, spesielt for unge og unge voksne. Bakgrunnen var resultater fra Ungdata-undersøkelsen i 2019 fra videregående skole. Denne viste at høy prosentandel av elevene som deltok i undersøkelsen hadde kjørt eller hadde vært passasjer i beruset tilstand. Det var også svært mange som svarte at de kjente noen som hadde kjørt i beruset tilstand.

Ungdata-undersøkelsen i 2021 fra ungdomstrinnet viser at 4 % av guttene og hele 10 % av jentene oppgir at de har vært bilpassasjer i tilfeller der sjåføren har drukket alkohol. Dette viser at det er stort behov for et fortsatt fokus på holdningsskapende arbeid rundt ungdom og rus i Meløy. Kommunen ønsker å videreføre dette arbeidet i samarbeid med Meløy ungdomsråd i gjeldene planperiode.

7.0 Innsatsområder og kommunale tiltak

I Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025 er det satt mål for tilstandsutviklingen innenfor 15 områder. På disse områdene er tilstandsendring er av vesentlig betydning for utviklingen i antall drepte og hardt skadde.

I dette kapitlet gjennomgås de nasjonale tilstandsmålene og de innsatsområdene kommunen finner det mest relevant å jobbe med[7]. Under hvert av områdene er det konkretisert de kommunale tiltakene som skal bidra til å nå de nasjonale målene. Disse tiltakene er både rettet mot kommunens ansatte og kommunens tjenesteområder, og mot å påvirke kommunens innbyggere til å ferdes med minst mulig risiko for skade og død. Ansvaret for trafikksikkerhet er et felles ansvar for hele Meløysamfunnet.

7.1 Risikoatferd i trafikken

Nullvisjonen forutsetter at trafikantene skal ta ansvar for egen atferd, gjennom å være aktsomme og unngå bevisste regelbrudd. Transportøkonomisk institutt (TØI) har gjort beregninger som viser at dersom alle førere fulgte fartsgrensene, kjørte uten påvirkning av rus og brukte bilbelte, så ville tallet på drepte og hardt skadde vært redusert med 26 prosent. Også uoppmerksomhet er en viktig risikofaktor.

Innsatsområde – fart

Nasjonale mål:

Fart *(kapittel 6)*	Andel av kjøretøyene som overholder fartsgrensene	Registrerte tall 60,1 % *(2021)*	Målsetting 72 % *(2026)*

Kommunale tiltak:

- Kommunen som arbeidsgiver skal påvirke sine ansatte i tjeneste til å opptre med minst mulig risiko i trafikken.
- Kommunen, som kjøper av ulike tjenester, skal stille krav til samarbeidspartnere om trafikksikker adferd (transporttjenester og vei og vedlikeholdstjenester). Disse innarbeides i anbudsdokumentene.
- Kommunens skal gjennomføre kurs/opplæring for alle ansatte i Trafikksikkerhet og HMS. Kommunen kan benytte Trygg Trafikk sitt e-læringskurs.

[7] Alt tallmateriale i dette kapitlet er hentet fra Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025.

Innsatsområde – rus

Nasjonale mål:

Rus *(kapittel 7)*	Andel av trafikkarbeidet som utføres under påvirkning av alkohol over 0,2 promille	Registrerte tall 0,2 % *(2016/2017)*	Målsetting0 ,1 % *(2026)*
	Andel av trafikkarbeidet som utføres under påvirkning av narkotika over straffbarhetsgrensen	0,7 % *(2016/2017)*	0,4 % *(2026)*

Kommunale tiltak:

- Kommunen skal arbeide aktivt for å forhindre at ansatte i Meløy kommune er påvirket av legal eller illegale rusmidler i tjenesten, jfr kommunens rutiner og retningslinjer for Akan.
- Kommunen skal samarbeide med alkovettorganisasjonen Av-og-til, og bruke deres infomateriale aktivt ut mot befolkningen.

Innsatsområde – bilbeltebruk

Nasjonale mål:

Bilbeltebruk og riktig sikring av barn *(kapittel 8)*	Andel førere og forsetepassasjerer som bruker bilbelte i lette kjøretøy	Registrerte tall 97,4 % *(2019)*	Målsetting 98,5 % *(2026)*
	Andel førere av tunge godsbiler som bruker bilbelte	86,5 % *(2019)*	95 % *(2026)*
	Andel barn i alderen 1 – 3 år som er sikret bakovervendt i bil	64 % *(2019)*	75 % *(2026)*
	Andel barn i alderen 1-8 år som er riktig sikret i bil		*85 %* *(2026)*

Kommunale tiltak:

- Kommunen skal alltid velge busser med 3-punktsbelte ved leie av busser til transport i regi av kommunen.
- Helsestasjonenes virksomhet skal fokus på temaet barn i bil, og da spesielt at barna skal sitte sikret bakovervendt i bil til de er 4 år.

Innsatsområde – uoppmerksomhet

Nasjonale mål:

Uoppmerk- somhet *(kapittel 9)*	I planperioden 2022-2025 vil aktørene fortsette og videreutvikle arbeidet for å få ned antall ulykker som skyldes uoppmerksomhet på grunn av distraksjon.

Kommunale tiltak:

- 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.
- Kommunen skal ved inngåelse av avtaler/anbud stille krav til trafikksikkerhet.

7.2 Befolkningsgrupper

Ulykkesstatistikken viser at risikoen for å bli drept eller hardt skadd er ulik for ulike aldersgrupper. Risikoen er høyest for ungdom (16-19 år) og for eldre (75+). I tillegg er det gode grunner for å prioritere tiltak rettet mot barn, da dette er en sårbar gruppe som trenger andre rammebetingelser når de ferdes i trafikken enn voksne.

Innsatsområde - barn

Nasjonale mål:

Barn (0-14 år) *(kapittel 10)*	Antall drepte barn (0-14 år) i trafikken.	Registrerte tall 2 *(2020)*	Målsetting 0 *(minst to år i perioden 2022-2025)*

Kommunale tiltak:

- Barnehager og skoler skal i samarbeid med foresatte ha fokus på trafikksikkerhetsarbeid og forebygging av ulykker.
- Kommunen skal gjennomføre vurderinger av rett til skoleskyss i henhold til bestemmelser for særlig farlig eller vanskelig skolevei
- Kommunen skal arbeide for trafikksikre soner rundt skolene, som blant annet innebærer tiltak knyttet til holdninger og adferd til både barn og voksne.
- 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 Trafikksikker barnehage
- De kommunale skolene skal være godkjent som Trafikksikker skole.
- Kommunen skal påvirke private skoler til å få godkjenning som Trafikksikker skole
- Skolene skal sørge for god sykkelopplæring i tråd med kompetansemål i nye læreplaner som ble iverksatt i grunnskolen 2020-2021.
- 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 ta i bruk læringsressurser om trafikksikkerhet i barnehager og i skolen.

Ungdom og unge bilførere

Nasjonale mål:

Ungdom og unge førere *(kapittel 11)*	Risiko for bilførere i aldersgruppen 18-19 år for å bli drept eller hardt skadd (per kjørte km)		- 25 %[8]

Kommunale tiltak:

- Kommunen skal sørge for nødvendig kompetanse for å tilby valgfaget trafikk på ungdomstrinnet.
- Kommunen skal tilby trafikalt grunnkurs som en del av valgfag trafikk.
- Kommunen skal stimulere lag og foreninger til å innarbeide retningslinjer for transport innenfor sin virksomhet.
- Kommunen skal fremme saker om trafikksikkerhet for kommunens ungdomsråd.
- Kommunen skal sørge for at kommunens ungdomsråd gis kompetanse om trafikksikkerhet.
- Kommunen skal jobbe med holdingsskapende arbeid i samarbeid Meløy ungdomsråd, og eventuelt andre instanser som f.eks. ambulanse, trafikkskolene og politiet.
- Kommunen skal ta i bruk læringsressurser om trafikksikkerhet på ungdomstrinnet.

Innsatsområde – eldre trafikanter

Nasjonale mål:

Eldre trafikanter *(kapittel 12)*	Risiko for bilførere i aldersgruppen 75+ for å bli drept eller hardt skadd (per kjørte km)		- 25 %
	Risiko for fotgjengere i aldersgruppen 75+ for å bli drept eller hardt skadd (per gåkm)		-25 %

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 funksjonsnedsettelser
- Kommunen skal integrere trafikksikkerhet i arbeidet med aldersvennlige samfunn
- Kommunen legge til rette for at trafikksikkerhet blir tema i kommunens eldreråd
- Legetjenesten skal innarbeide rutiner for legers oppfølging i førerkortsaker.

7.3 Trafikantgrupper/kjøretøygrupper

Det er ulike utfordringer knyttet til de ulike trafikantgruppene. På nasjonalt nivå viser ulykkesstatistikken at risikoen for å bli drept eller hardt skadd per km er om lag ti ganger høyere for syklister og om lag fem ganger høyere for fotgjengere sammenliknet med bilførere. Videre viser ulykkesstatistikken at risikoen for å bli drept eller hardt skadd per km

[8] *Alle prosentmessige reduksjoner i tilstandsmål gjelder reduksjon i perioden 2022-2025 sammenliknet med årene 2018 og 2019 med unntak av innsatsområde motorsykkel og moped.*

er om lag ni ganger høyere for moped, om lag 18 ganger høyere for tung/mellomtung motorsykkel og hele 50 ganger høyere for lett motorsykkel, sammenliknet med bilførere.

Innsatsområde – gående og syklende

Nasjonale mål:

Gående og syklende *(kapittel 13)*	Risiko for forgjengere for å bli drept eller hardt skadd (per sykkelkm)	Registrerte tall	Målsetting -25 %
	Risiko for syklister for å bli drept eller hardt skadd (per gåkm)		-25 %
	Andel syklister som bruker sykkelhjelm	65,9 % *(2019)*	75 % *(2026)*
	Andel fotgjengere som bruker refleks på belyst veg i mørke	46 % *(2021)*	53 % *(2026*

Kommunale tiltak:

- Helsestasjonen, barnehagene og skolene skal årlig fokusere på betydningen av at syklister og fotgjengere bruker personlig verneutstyr i trafikken (sykkelhjelm, refleks)
- Reflekskampanje i forbindelse med den nasjonale refleksdagen i oktober.

Innsatsområde – motorsykkel og moped

Nasjonale mål:

Motorsykkel og moped *(kapittel 14)*	Risiko for å bli drept eller hardt skadd på henholdsvis tungmotorsykkel, lett motorsykkel og moped (per personkm)		- 25 %[9]

Kommunale tiltak:

- Kommunen skal sørge for at alle ungdomsskolene har nødvendig kompetanse for å tilby valgfaget trafikk på ungdomstrinnet.

7.4 Trafikksikre veier

Trafikksikkerhet vil være et tema ved gjennomføring av de aller fleste fysiske tiltak. Dette gjelder både nye veianlegg, utbedring av eksisterende vei samt drift og vedlikehold. Nullvisjonen innebærer at det må fokuseres på målrettede investeringstiltak, der formålet er å forhindre ulykker med stor sannsynlighet for alvorlig utfall. Dette gjelder i særlig grad møteulykker og utforkjøringsulykker. I perioden 2017-2020 var 28 prosent av totalt antall drepte og hardt skadde involvert i møteulykker og 30 prosent var involvert i utforkjøringsulykker. På riksveinettet er den største utfordringen møteulykker. Utforkjøringsulykker den største utfordringen på fylkesveinettet.

[9] *Prosentmessige reduksjoner 2022-2025 sammenliknet med perioden 2017-2020.*

Standarden på drift og vedlikehold har nær sammenheng med ulykkessituasjonen på veinettet. Det er en naturlig ambisjon at all drifts- og vedlikeholdsrettet aktivitet på veinettet skal bidra til bedre trafikksikkerhet i samsvar med nullvisjonen. Dette krever et kontinuerlig fokus hos alle veieiere.

Godstransport på vei

Nasjonale mål:

Godstransport på vei *(kapittel 15)*	Andel godskjøretøy med tillatt totalvekt > 3,5 tonn som hverken skal ha ha 2er eller 3er feil ved periodisk kjøretøykontroll.	Registrerte tall 27,1 % *(2021)*	Målsetting 30 % *(2026)*
	Andel av alle varebiler med tillatt totalvekt ≤ 3,5 tonn som hverken skal ha ha 2er eller 3er feil ved periodisk kjøretøykontroll.	39,5 %	45 %

Dette innsatsområde har Statens vegvesen ansvaret for.

Innsatsområde - Møteulykker og utforkjøringsulykker

Nasjonale mål:

Møteulykker og utforkjørings-ulykker *(kapittel 16)*	Andel av trafikkarbeidet på riksveger med fartsgrense 70 km/t eller høyere som foregår på møtefrie veger	53,3 % *pr 1/1-2021*	60 % *pr 1/1-2028*
	Det skal gjennom systematisk tilnærming arbeides for å redusere utforkjæringsulykker på riksveier og fylkesveier		

Kommunale tiltak:

- Kommunen skal årlig utarbeide en prioriteringsliste for fysiske trafikksikkerhetstiltak på kommunal veg, og gjennomføre disse innenfor eksisterende økonomiske rammer
- Kommunen skal ha en prioriteringsliste for trafikksikkerhetstiltak på fylkes- og riksveg og melde behov for fysisk sikring inn til vegeier.

Drift og vedlikehold

Nasjonale mål:

Drift og vedlikehold *(kapittel 17)*	I planperioden 2022-2025 vil veieierne beholde og videreutvikle det daglige trafikksikkerhetsfokuset i kjerneoppgavene innen drift og vedlikehold

Kommunale tiltak:

- Kommunen skal beholde og videreutvikle det daglige trafikksikkerhetsfokuset i kjerneoppgavene innen drift og vedlikehold.
- Kommunen skal følge rutiner for snøbrøyting / snørydding / strøing / rydding av vegetasjon på skoleveger
- Kommunen skal ha rutiner for kvalitetssikring av trafikksikkerheten i forbindelse med anleggsvirksomhet, både i kommunal og privat regi

7.5 Øvrige innsatsområder

Bruk av ny teknologi i trafikksikkerhetsarbeidet

Den teknologiske utviklingen har i vesentlig grad bidratt til at vi over tid har oppnådd en kraftig reduksjon i drepte og hardt skadde. Dette gjelder særlig utviklingen i kjøretøyparken. Ambisjonen i NTP fram til 2030 og 2050 forutsetter at vi til fulle utnytter mulighetene ny teknologi gir, til beste for trafikksikkerheten.

Nasjonale mål:

Ny teknologi *(kapittel 18)*	Norge skal ligge langt framme innenfor intelligente transportsystemer, der vei- og kjøretøyteknologi inngår, og tilgjengelige systemer som bedrer trafikksikkerheten er tatt i bruk. På førersiden skal opplæring være tilpasset ny teknologi.

Kommunale tiltak:

- Kommunen skal i anbudsreglementet, ved kjøp eller leasing, sikre at bilene har nyeste teknologi

Trafikksikkerhetsarbeid i offentlige og private virksomheter

En studie utført av TØI viser at 36 prosent av alle dødsulykker på vei involverte minst én person som kjørte i arbeidstiden. Dette viser at det ligger et betydelig potensial i å utvikle en god sikkerhetskultur i virksomheter hvor ansatte tilbringer en stor del av arbeidstiden på veien. Dette gjelder både offentlige og private virksomheter.

Nasjonale mål:

Systematisk og samordnet trafikksikkerhets-arbeid i fylkes-kommuner og kommuner *(kapittel 19)*	Antall kommuner som er godkjent som *Trafikksikre kommuner*	130 *per 1/1-2021*	200 *per 1/1-2026*

Kommunale tiltak:

- Kommunen forplikter seg til å arbeide systematisk med trafikksikkerhet i alle relevante sektorer innenfor sitt ansvarsområde.

- Kommunen skal være godkjent som Trafikksikker kommune.
- Kommunen skal ha særlig oppmerksomhet rettet mot skolevei og trafikksikre soner rundt skolene (f.eks. Hjertesoner).
- Kommunen skal kvalitetssikre reguleringsplaner i forhold til trafikksikkerhet
- Kommunen skal ha rutiner for håndtering av innspill fra etater, organisasjoner eller publikum

7.6 Arbeid for å styrke kunnskapsgrunnlaget

Som i forrige trafikksikkerhetsplan er også intensjonen i den nye planen å styrke det ulykkesforebyggende arbeidet. Det utløser et behov for kompetanseheving i kommunens ulike virksomheter og bør inngå i kommunens årlige planer for kompetanseheving. Det krever forankring hos strategisk ledelse, og er avgjørende for å lykkes med arbeidet.

Nasjonale mål:

Arbeid for å styrke kunnskapsgrunnlaget *(kapittel 20)*	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

Kommunale tiltak:

- Kommunen skal i tillegg til oversikt over offentlig ulykkesstatistikk, belyse trafikksikkerhetssituasjonen med andre tilgjengelige opplysninger.

8.0 Økonomi

Alle trafikksikkerhetstiltakene i denne planen skal innarbeides i økonomiplanen. Samtidig skal tiltak som går over flere år, prioriteres i budsjettet hvert år fra 2022 til og med 2025. Kommunalsjefene har ansvaret for å innarbeide utgiftene innenfor eget budsjettområde. Det skal i tillegg årlig søkes om fylkeskommunale trafikksikkerhetsmidler.

Meløy kommune har et forpliktende samarbeid med Nordland Fylkeskommune. Samarbeidet innebærer at kommunen skal implementere kriteriene for «Trafikksikker kommune». Kommunen er regodkjent som «trafikksikker kommune» i juni 2022. Dette er en forutsetning for å få tildelt tilskudd til fysiske trafikksikkerhetstiltak.

Kommunen har også mottatt midler for å gjennomføre «Reflekskampanje» og annet holdningsskapende arbeid. Gjennom kampanjen oppfordres kommunens innbyggere til å benytte refleks. Det deles ut reflekser og lysarmbånd på blant annet barne- og ungdomstrinnet. I mai 2022 inviterte kommunen Leo Ajkic til et holdningsskapende foredrag med tema ungdom og rus. På arrangementet ble det presentert ungdataresultater og

holdninger knyttet til alkohol og bilkjøring. Tiltaket var delvis finansiert med trafikksikkerhetsmidler fra Nordland fylkeskommune.

Leo Ajkic holder foredrag i Meløy Kulturhus. Arrangementet var i samarbeid med skolene og obligatorisk for alle elever på ungdomstrinn og videregående skole. I tillegg deltok tjenester, lærere og omkring 150 foresatte. Foto: Marlene Blomstereng Karlsen

Meløy kommune har en målsetning om å søke om trafikksikkerhetsmidler til holdningsskapende og fysiske tiltak hvert år, og vil sikre plangrunnlag og oppdatert trafikksikkerhetsplan ved slike søknader. De fysiske trafikksikkerhetsmidlene skal nyttes i henhold til retningslinjer for forvaltning av fylkeskommunale trafikksikkerhetsmidler;

- **Det vil si primært til fysiske tiltak langs skoleveger eller der andre områder hvor barn ferdes i nærmiljøet.**

Det kan søkes om tilskudd til utarbeidelse av reguleringsplaner, byggeplaner og fysiske tiltak. Egenandelen for byggeprosjekter vil bli budsjettert basert på et tilskuddstak på 80% (maks 3 millioner kroner per prosjekt) fra Nordland fylkeskommune. Maksimalt tilskudd for reguleringsplaner og byggeplaner er også 80 % av kostnadene, begrenset oppad til henholdsvis kr 500 000,- for reguleringsplaner og kr 300 00 for byggeplaner.

9.0 Evaluering og rullering

Tiltakene legges inn i arbeidsplanene til berørte avdelinger. Det rapporteres i årsmeldinga angående status for tiltakene. Trafikksikkerhetsplanen rulleres hvert 4. år. Handlingsplanen for fysiske tiltak rulleres årlig.

Vedlegg 1 Handlingsplan fysiske tiltak

Reguleringsplaner

Kommunale veier			
Prioritet	Hva	Når	Estimert kostnad/finansiering
1.	Skoleområdet ved Glomfjord skole, inkludert fortau Skoleveien	2022	Utarbeidelse av reguleringsplan for skoleområdet, inkludert fortau langs Skoleveien Søkes om inntil 500.000 fra fylkeskommunale trafikksikkerhetsmidler.
2.	Utbedring av krysset fra Gammelveien til Storhammaren, Ørnes, ny gang og sykkelvei	2024	Utarbeidelse av reguleringsplan for gang- og sykkelvei. Søkes om inntil 500.000 fra fylkeskommunale trafikksikkerhetsmidler. Må ses i sammenheng med disponering av tomta til det gamle rådhuset.

Detaljprosjektering/bygging

Kommunale veier			
Prioritet	Hva	Når	Estimert kostnad/finansiering
1	Skoleområdet i Spildervika	2022	Detaljprosjektering/byggeplan for området fra bussholdeplassen i Spildervika og opp til Meløy vgs/Ørnes skole. Søkes om inntil 300.000 fra fylkeskommunale trafikksikkerhetsmidler.
2	Skoleområdet i Spildra, gang- og sykkelvei fra fv 17	2022	Detaljprosjektering/byggeplan for området fra fotgjengerovergangen ved Spilderbrua og til krysset Spilderneset og Spilderdalsveien Søkes om inntil 300.000 fra fylkeskommunale trafikksikkerhetsmidler.
3	Mosvoldkrysset ved Best	2023	Detaljprosjektert i 2018. Behov for realisering. Kostnadsberegnet til 8,4 mill (eks. mva). Dialog med Nordland fylkeskommune om løsninger/medfinansiering.
4	Parkveien, FV17-Sparebanken1 Arena Reipå	2023	Detaljprosjektering/byggeplan. Søkes om inntil 300.000 fra fylkeskommunale trafikksikkerhetsmidler.
5	DNB Arena Dalheimveien Halsa	2024	Detaljprosjektering/byggeplan. Søkes om inntil 300.000 fra fylkeskommunale trafikksikkerhetsmidler.

Meløy kommune har prioritert følgende trafikksikkerhetstiltak på riks- og fylkesvei. Vi ønsker en vurdering av disse tiltakene fra fylkeskommune som veieier.

Reguleringsplaner

Riks- og fylkesveier			
Prioritet	Hva	Når	Merknad
1	Gang- og sykkelvei FV 7426. Lyngveien – Reipå havn	2023	Utarbeidelse av reguleringsplan for gang- og sykkelvei. Søkes om inntil 500.000 fra fylkeskommunale trafikksikkerhetsmidler.
2	Gang- og sykkelvei FV 7420, Enga sentrum – Osa kirkegård	2024	Utarbeidelse av reguleringsplan for gang- og sykkelvei. Søkes om inntil 500.000 fra fylkeskommunale trafikksikkerhetsmidler.
3	Gang- og sykkelvei FV 17 Halsa skole - Dalheimveien	2024	Utarbeidelse av reguleringsplan for gang- og sykkelvei. Søkes om inntil 500.000 fra fylkeskommunale trafikksikkerhetsmidler.
4	Gang og sykkelvei FV 17 Forøy ferjeleie - Halsa sentrum	2024	Utarbeidelse av reguleringsplan for gang- og sykkelvei. Søkes om inntil 500.000 fra fylkeskommunale trafikksikkerhetsmidler.
5	Gang- og sykkelvei FV 452 Vallsjøen alders- og sykehjem-Agaessen	2025	Utarbeidelse av reguleringsplan for gang- og sykkelvei. Søkes om inntil 500.000 fra fylkeskommunale trafikksikkerhetsmidler.

Detaljprosjektering/bygging

Riks- og fylkesveier			
Prioritet	Hva	Når	Merknad
1	FV 17 Gang og sykkelvei fra Høgseth til Reipå sentrum	2022	Ferdig regulert, detaljprosjektering kreves. Søkes om inntil 300.000 fra fylkeskommunale trafikksikkerhetsmidler. Fått trafikksikkerhetsmidler til detaljprosjektering fra sentrum til Bjørklund gård. Strekningen Dalen – Høgseth er tatt inn i handlingsplan for RTP med mulig realisering etter 2028. Dialog med NFK om fortgang i bygging.
2	Bussholdeplasser langs fv 17 Neverdal	2022	Dialog med Nordland fylkeskommune om løsninger. Prioritert rekkefølge: 1. Bussholdeplass ved Bautaen 2. Bussholdeplass på Sandaa 3. Øvrige bussholdeplasser langs fv 17 Neverdal
3	FV 17 Rekkverk Aspdalen - Spildervika	2022	Dialog med Nordland fylkeskommune om løsninger.

Vedlegg 2 Tiltak i trafikksikkerhetsplanen med ansvarlig for gjennomføring

Innsatsområde	Kommunen skal	Ansvarlig	Jf. Punkt i planen
Fart	- Retningslinjene for ansatte som bruker bil i tjenesten skal revideres og forankres i alle tjenesteområder. - Ha trafikksikkerhet som årlig tema i kommunens arbeidsmiljøutvalg (AMU) - Gjøre kurs/opplæring tilgjengelig for alle ansatte og oppfordre dem til å gjennomføre kurs. - Alle kommunale biler merkes med logo	Kommunalsjef kommunikasjon, digitalisering og fellestjenester HR/AMU	7.1

Innsatsområde	Kommunen skal	Ansvarlig	Jf. Punkt i planen
Rus	- Sette Akan på dagsorden - Revidere rutiner og retningslinjer for Akan.	Kommunalsjef kommunikasjon, digitalisering og fellestjenester HR/AMU Avdelingsleder kultur og folkehelse	7.1

Innsatsområde	Kommunen skal	Ansvarlig	Jf. Punkt i planen
Beltebruk og riktig sikring av barn	- Alltid velge busser med 3-punktsbelte ved leie av busser til transport i kommunal regi. - Retningslinjene for ansatte som bruker bil i tjenesten skal revideres og forankres i alle tjenesteområder, og ha fokus på bilbeltebruk. - Gjennom helsestasjonenes virksomhet ha fokus på temaet barn i bil, og da spesielt at barn skal sitte bakoverlent i bil til de er minst fire år. - I kommunale barnehager gjennomføre tiltak for å øke fokus på sikring av barn i bil. - Ta i bruk hjelperessurser om trafikksikkerhet for helsestasjoner utarbeidet av Trygg Trafikk.	Kommunalsjef helse og velferd	7.1

Innsatsområde	Kommunen skal	Ansvarlig	Jf. Punkt i planen
Uoppmerk-somhet	- Retningslinjene for tjenestereiser skal revideres, og forankres i alle tjenesteområder, og ha fokus på uoppmerksomheten. - Alle ansatte skal bruke fastmontert utstyr ved bruk av mobiltelefon i bil.	Kommunalsjef kommunikasjon, digitalisering og fellestjenester HR/AMU	7.1

Innsatsområde	Kommunen skal	Ansvarlig	Jf. Punkt i planen
Barn (0-14 år)	- Vurdere rett til skoleskyss i henhold til kriterier for særlig farlig eller vanskelig skolevei. - Arbeide for trafikksikre 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 Trafikksikker kommune for kommunale skoler og barnehager. - Påvirke private skoler til å få godkjenning som Trafikksikker skole. - Sørge for at ansatte i barnehager og skoler har tilstrekkelig kompetanse for å gjennomføre god trafikkopplæring i tråd med gjeldende rammeverk. - Sørge for at ungdomsskolene har nødvendig kompetanse for å tilby valgfag trafikk på ungdomstrinnet. - I samarbeid med elevenes foresatte ha fokus på trafikksikkerhet og forebygging av ulykker, og dette skal inngå i årsplaner. - Sørge for god sykkelopplæring i tråd med kompetansemål i de nye læreplanene. - Ta i bruk læringsressurser om trafikksikkerhet i barnehage og skole utarbeidet av Trygg Trafikk. - 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. - Det utarbeides oversikt over belysning langs trafikkert skolevei. Det iverksettes tiltak hvor det er for dårlig belysning.	Kommunalsjef oppvekst Avdelingsleder kultur og folkehelse Avdelingsleder drift	7.2

Innsatsområde	Kommunen skal	Ansvarlig	Jf. Punkt i planen
Ungdom og unge bilførere	- Sørge for nødvendig kompetanse for å tilby valgfaget trafikk på ungdomstrinnet. - Tilby trafikalt grunnkurs som en del av valgfag trafikk. - Ta i bruk læringsressurser om trafikksikker utarbeidet av Trygg Trafikk - Stimulere lag og foreninger til å innarbeide retningslinjer for transport innenfor sin virksomhet - Fremme saker om trafikksikkerhet for Ungdomsrådet i Meløy. - Jobbe med holdningsskapende arbeid i samarbeid Ungdomsrådet i Meløy, og eventuelt andre instanser trafikksikkerhet. - I samarbeid med politiet drøfte trafikkforebyggende tiltak	Kommunalsjef oppvekst Avdelingsleder kultur og folkehelse Koordinator ungdomsråd Kommunedirektør	7.2

Innsatsområde	Kommunen skal	Ansvarlig	Jf. Punkt i planen
Eldre trafikanter	- Legge til grunn universell utforming ved fysisk utforming av veger og gangfelt for å ivareta eldre trafikanter og trafikanter med funksjonsnedsettelser. - Sørge for at legetjenesten innarbeider rutiner for legers oppfølging i førerkortsaker - Integrere trafikksikkerhet i arbeidet med aldersvennlig samfunn - Legge til rette for at trafikksikkerhet blir tema i kommunens eldreråd	Avdelingsleder drift Kommunalsjef helse og velferd Koordinator eldreråd	7.2

Innsatsområde	Kommunen skal	Ansvarlig	Jf. Punkt i planen
Gående og syklende	- Årlig sette søkelys på betydningen av at syklister og fotgjengere bruker personlig sikkerhetsutstyr i trafikken, eksempelvis sykkelhjelm og refleks. - Hvert år, på den nasjonale refleksdagen (oktober) påvirke kommunens innbyggere til å benytte refleks som fotgjengere i mørket, gjennom ulike aktiviteter/kampanjer.	Kommunalsjef oppvekst Avdelingsleder kultur og folkehelse	7.3

Innsatsområde	Kommunen skal	Ansvarlig	Jf. Punkt i planen
Drift og vedlikehold	- Ha utarbeidet skriftlige rutiner for snøbrøyting / snørydding / rydding av vegetasjon på skoleveier - Ha rutiner for kvalitetssikring av trafikksikkerheten i forbindelse med anleggsvirksomhet, både i kommunal og privat regi. - Ha utarbeidet rutiner for håndtering av innspill fra etater, organisasjoner eller publikum. - Ha oversikt over, og ev. søke om fylkeskommunale trafikksikkerhetsmidler. - Stille krav til samarbeidspartnere om trafikksikker adferd (transporttjenester og vei og vedlikeholdstjenester) ved kjøp av transporttjenester som innarbeides i anbudsdokumentene - Ha rutiner for å kvalitetssikre reguleringsplaner i forhold til trafikksikkerhet. - Årlig utarbeide prioriteringsliste for fysiske trafikksikkerhetstiltak på kommunal vei, og gjennomføre disse innenfor eksisterende økonomiske rammer. - Ha en prioriteringsliste for trafikksikkerhetstiltak på fylkes og riksvei, og med årlig rullering.	Avdelingsleder drift/avdelingsleder plan, næring og utvikling/ kommunalsjef samfunn	7.4

Vedlegg 3 Ulykkesstatistikk Meløy kommune 2015-2021

Statistikkene i trafikksikkerhetsplanen er fått på forespørsel fra Statens Vegvesen. I enkelte tabeller er kategorier sammenslått

Antall ulykker, drepte og skadde fordelt på år

År	Sum personskadeulykker	Antall drepte	Antall meget alvorlig skadde	Antall alvorlig skadde	Antall lettere skadde	Sum
2015	3	0	0	1	2	6
2016	3	0	0	0	3	6
2017	3	0	0	1	4	8
2018	6	0	0	2	6	14
2019	5	1	0	3	6	15
2020	7	0	0	1	8	16
2021	4	0	0	0	7	11
Sum	31	1	0	8	36	76

Antall ulykker, drepte og skadde fordelt på ulykkestyper i perioden 2015-2021

Ulykkestyper, underkategori	Sum personskade ulykker	Antall drepte	Antall meget alvorlig skadde	Antall alvorlig skadde	Antall lettere skadde
Samme kjøreretning	1	0	0	0	2
Ulykke ved møting	7	0	0	3	10
Ulykke ved avsvinging	2	0	0	0	3
Ulykke ved kryssende kjøreretning	1	0	0	0	1
Fotgjenger innblandet	3	0	0	1	3
Utforkjøring	15	1	0	4	15
Andre uhell	2	0	0	0	2

Antall ulykker, drepte og skadde fordelt på måneder i perioden 2015-2021

Måned	Antall ulykker med personskade	Antall drepte	Antall alvorlig skadde	Antall lettere skadde	Sum
Januar	2	0	1	2	5
Februar	1	0	0	1	2
Mars	3	0	1	4	8
April	2	0	1	1	4
Mai	4	0	1	4	9
Juni	1	0	0	1	2
Juli	3	0	2	4	9
August	4	1	2	3	10
September	2	0	0	2	4
Oktober	0	0	0	0	0
November	2	0	0	2	4
Desember	7	0	0	12	19
Sum	31	1	8	36	76

Antall ulykker, drepte og skadde fordelt på vegkategori i perioden 2015-2021

Vegkategori	Sum personskadeulykker	Antall drepte	Antall meget alvorlig skadde	Antall alvorlig skadde	Antall lettere skadde
F Fylkesveg	26	1	0	7	31
K Kommunal veg	2	0	0	0	2
P Privat veg	2	0	0	0	2
S Skogsbilveg	1	0	0	1	1

Drepte og skadde fordelt på trafikantgrupper i perioden 2015-2021

Trafikanttyper	Antall drepte	Antall meget alvorlig skadde	Antall alvorlig skadde	Antall lettere skadde
Fotgjengere	0	0	1	3
Syklister	0	0	0	2
Moped	0	0	0	2
MC	0	0	1	2
Bilfører personbil	1	0	2	13
Bilpassasjerer	0	0	3	5
Varebil	0	0	1	8
Andre	0	0	0	1

Drepte og skadde fordelt på alder i perioden 2015-2021

Aldersgruppe	Antall drepte	Antall alvorlig skadde	Antall lettere skadde
0-4	0	0	0
5-9	0	0	1
10-14	0	1	1
15-19	0	1	7
20-24	1	2	5
25-29	0	1	5
30-39	0	1	3
40-49	0	0	4
50-59	0	0	2
60-69	0	0	3
70-74	0	0	3
75-79	0	1	2
80 +	0	1	0

GLOMFJORD NEVERDAL ENGAVÅGEN REIPÅ STØTT
MELØYA BOLGA ÅGSKARDET HALSA ØRNES

RAUS OG KRAFTFULL

meloy.kommune.no