



**Saltdal kommune**  
Sak 2021/553

# Trafikksikkerhetsplan 2022 – 2026

Vedtatt av kommunestyret i sak 49/22 dat. 23.06.2022

## Innhold

1. Forord .....	3
2. Sammendrag .....	3
3. Innledning .....	4
3.1 Historikk .....	4
3.2 Organisering av trafikksikkerhetsarbeidet i Saltdal kommune .....	4
4 Nasjonale og regionale føringer i trafikksikkerhetsarbeidet .....	4
4.1 Meld. St. 40 (2015-2016) Trafikksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering .....	4
4.2 Nasjonal transportplan .....	5
4.2.1 Barnas Transportplan .....	5
4.3 Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018 – 2021 .....	5
4.4 Folkehelse og trafikksikkerhet .....	6
4.5 Regional transportplan- og folkehelseplan .....	6
4.6 Trafikksikker Kommune .....	6
5. Ulykkessituasjonen / -utviklingen i Saltdal kommune .....	7
5.1 Analyse av ulykkene .....	7
5.2 Trafikale utfordringer i kommunen .....	9
6. Mål og strategi for trafikksikkerhetsarbeidet i Saltdal kommune .....	11
6.1 Målsetting .....	11
6.2 Strategi .....	11
7. Kommunale tiltak .....	12
7.1 Risikoadferd i trafikken .....	12
7.1.1 Fart, .....	12
7.1.2 Rus .....	12
7.1.3 Bilbeltebruk .....	13
7.2 Befolkningsgrupper (barn, ungdom, eldre og funksjonshemmede) .....	13
7.2.1 Barn .....	13
7.2.2 Ungdom og unge førere .....	14
7.2.3 Eldre trafikanter og trafikanter funksjonsnedsettelse .....	14
7.3 Trafikantgrupper/kjøretøygrupper (gående, syklende, mc og moped, tunge kjøretøy) .....	15
7.3.1 Innsatsområde, gående og syklende, .....	15
7.3.2 Motorsykel og moped .....	15
7.4 kjøretøyteknologi, .....	15
7.5 Systematisk trafikksikkerhetsarbeid i offentlig og privat sektor .....	16
7.6 Fysiske trafikksikkerhetstiltak .....	16
8. Økonomi .....	16
9. Evaluering, rullering .....	16

## 1. Forord

Kommunene har ansvar for investeringer, drift og vedlikehold av det kommunale vegnettet. Som vegeier, har kommunen også et spesifikt ansvar for trafiksikkerhetstiltak på kommunale veger. I henhold til folkehelseloven og plan- og bygningsloven har kommunen et generelt ansvar for å forebygge skader og ulykker lokalt. Kommunene har ansvar og virkemidler som kan bidra til økt innsats i det lokale trafiksikkerhetsarbeidet. De er store arbeidsgivere og kjøpere av transporttjenester. I tillegg er de eiere av barnehager og skoler.

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

Trafiksikkerhetsplanen 2022 – 2026 vil danne grunnlaget for videreføring av trafiksikkerhetsarbeidet i Saltdal kommune.

Trafiksikkerhetsarbeid for alle trafikantgrupper er viktige folkehelseiltak.

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

Kommunestyrets vedtak i sak 49/22, datert 23.06.2022 lyder slik:

### **Kommunestyres behandling i møte den 23.06.2022:**

Ordfører refererte formannskapets innstilling. Saksbehandler Frode Tjønn var tilstede under behandling av saken og besvarte spørsmål. Det ble ikke fremmet endringsforslag.

Votering: Formannskapets innstilling enstemmig vedtatt.

### **Enstemmig vedtak:**

Trafiksikkerhetsplan for 2022 – 2026 godkjennes med fremlagt prioriteringsliste.

## 2. Sammendrag

Saltdal kommunestyre vedtok i sak 46/21 oppstart av trafiksikkerhetsplanen 2022-2026. Det har vært nedsatt en arbeidsgruppe for trafiksikkerhet. Det har vært gjennomført 2 møter i arbeidsgruppen. Dette omfattet trafiksikkerhetsplanen som verbalt dokument med målsettinger og strategier for kommunens arbeid med trafiksikkerhet. Det er viktig at de kommunale målsettingene følges opp og at kommunestyret får rapport om hvordan arbeidet med tiltakene/planen har vært fulgt opp. Det er ikke satt opp egne budsjett i den verbale delen, dette må følges opp av hver enkelt avdeling i økonomiplanen eller innenfor eget ordinære driftsbudsjett.

Planen ser også på de tiltak som var i forrige Trafiksikkerhetsplan, og flere tiltak er tatt med videre. Dette gjelder stort sett uprioriterte tiltak.

Det kom ett innspill fra kommunens avdelinger på disse (driftsavdelingen). Oppstart av arbeidet med planen har vært annonsert på kommunens medier hjemmeside, facebook, sendt frivillige lag og foreninger samt skolenes FAU. Det kom 13 innspill til planarbeidet. Saltdal ungdomsrådet og eldrerådet har gitt innspill til planen.

I tillegg er det en del med fysiske tiltak der kommunen vil kunne søke på trafikksikkerhetsmidler. Trafikksikkerhetsmidlene til Nordland fylkeskommune prioriteres i all hovedsak til tiltak nærmest skolene.

Saltdal kommune er i dag Trafikksikker kommune, noe som skal sikre at kommunen har innarbeidet trafikksikkerhet i egne rutiner internt for alle avdelingene. Enhetslederne rapporterer årlig på tiltak innenfor eget ansvarsområde, til plankoordinatoren, som så sammenfatter dette og legger fram en samlet rapport til kommunedirektøren. Kommunedirektøren rapporterer årlig til kommunestyret.

Kommunen vil hvert år vurdere tiltak som skal gjennomføres og eventuelt omprioritere.

### **3. Innledning**

#### **3.1 Historikk**

Denne planen er nr.5 i rekken av trafikksikkerhetsplaner for Saltdal kommune. Planene har hatt som hovedfunksjon å være et styringsverktøy for et målrettet trafikksikkerhetsarbeid i kommunen, og dette er langt på vei oppnådd. De største utfordringene har vært forankring i alle kommunens ledd, samt finansiering av ikke-fysiske tiltak.

Under utarbeidelsen av kommunes trafikksikkerhetsplaner har samordning med overordnede planer, bla. er Nordland fylkes trafikksikkerhetsplan blitt vektlagt, for å sikre en rød tråd i arbeidet, fra nasjonalt til lokalt nivå. Denne strategien vil bli videreført og forsterket, spesielt siden de nasjonale føringene er blitt tydeligere og mer konkrete, bl.a. gjennom Nasjonal transportplan, Stortingsmelding 40 og «Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg» 2018-2021.

#### **3.2 Organisering av trafikksikkerhetsarbeidet i Saltdal kommune**

Trafikksikkerhetsarbeidet i Saltdal kommune er forankret hos kommunedirektøren, og ansvaret for prosessen med å utarbeide en ny trafikksikkerhetsplan for perioden 2022-2026 er tillagt Plan og utvikling, sammen med egen arbeidsgruppe for trafikksikkerhet som ble vedtatt i forbindelse med trafikksikkerhetsplanen 2016 – 2020. Tradisjonelt har dette ansvaret vært lagt til teknisk avdeling, men kommunen ser det som viktig å forankre arbeidet hos kommunedirektøren for å synliggjøre at alle kommunens sektorer må ta sin naturlige del av ansvaret. Det er av avgjørende betydning for arbeidet at den enkelte sektorleder sørger for at egne tiltak i planen blir gjennomført.

Parallelt med utarbeidelsen av kommunens plan for neste periode (2022-2026) er også en ny Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhetsarbeid på veg samt Nordland fylkes trafikksikkerhetsplan ferdigstilt. Dette har resultert i at mange av tiltakene i denne planen er en videreføring av nasjonale og fylkeskommunale forventninger til det kommunale trafikksikkerhetsarbeidet; noe som sikrer en rød tråd i arbeidet, fra nasjonalt til kommunalt nivå.

### **4 Nasjonale og regionale føringer i trafikksikkerhetsarbeidet**

#### **4.1 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.

Det vises til at mange av de enkle og mest effektive trafikksikkerhetstiltakene er tatt i bruk. Med et relativt lavt antall trafikkulykker blir ytterligere reduksjon i antallet drepte og hardt skadde stadig mer krevende og avhengig av økt og felles innsats fra flere offentlige aktører. Hovedinnretningen på meldingen er derfor å belyse tverrsektorielle utfordringer og behov i trafikksikkerhetsarbeidet, og bidra til bedre overordnet forankring og økt samordning av den framtidige innsatsen.

I stortingsmeldingen presenterer regjeringen seks satsningsområder:

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

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

#### 4.2 Nasjonal transportplan

##### **Meld. St. 33 (2016-2017) Nasjonal transportplan 2018-2029**

Nasjonale mål og hovedområder for innsats

Regjeringen viderefører i Meld. St. 33 (2016-2017) Nasjonal transportplan 2018-2029 nullvisjonen og legger opp til et nytt ambisiøst etappemål om maksimalt 350 drepte og hardt skadde i 2030, Regjeringen vil i planperioden rette innsatsen mot følgende fem hovedområder:

- Sikre veger
- Risikoatferd i trafikken
- Spesielt utsatte grupper i trafikken
- Teknologi
- Tunge kjøretøy

##### *4.2.1 Barnas Transportplan*

Nasjonal transportplan 2018-2029 inneholder for første gang et eget kapittel om Barnas transportplan. Regjeringen vil:

- Legge til rette for at åtte av ti barn og unge skal velge å gå eller sykle til skolen
- Styrke trafikksikkerheten for barn og unge
- Legge vekt på barn og unges behov i planleggingen og utviklingen av transportsystemet
- At det skal legges vekt på hensynet til barn og unge i lokal og regional planlegging
- Følge opp transportetatene og Avinor når det gjelder hensynet til barn og unge i utviklingen av transportinfrastrukturen
- Styrke kompetansen om trafikksikkerhet i barnehage og skole

I planen presiseres det at barn og unge er dagens og framtidens trafikanter, og dette må det tas hensyn til også i overordnede planer.

#### 4.3 Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018 – 2021

Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018-2021 er utarbeidet av Statens vegvesen, politiet, Helsedirektoratet, Utdanningsdirektoratet, Trygg Trafikk, fylkeskommunene og syv storbykommuner. I tillegg har en rekke øvrige aktører gitt innspill til planen.

Planen bygger på Meld. St. 33 (2016-2017) Nasjonal transportplan 2018-2029 (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 syv storbykommunenes trafikksikkerhetsplaner.

Formålet med tiltaksplanen er å presentere et omforent og bredt spekter av faglig forankrede tiltak, i tillegg til å styrke samarbeidet mellom de sentrale trafikksikkerhetsaktørene. Tiltakene i tiltaksplanen skal sikre at vi har stø kurs mot etappemålet i NTP om maksimalt 350 drepte og hardt skadde i 2030, hvilket innebærer en reduksjon på om lag 60 prosent sammenliknet med gjennomsnittet for perioden 2012-2015.

#### **4.4 Folkehelse og trafikksikkerhet**

Trafikkulykker vurderes som et betydelig folkehelseproblem på tross av en markant reduksjon av antallet alvorlige trafikkulykker siden 1970. Det er spesielt for unge mennesker at trafikkulykker utgjør en viktig årsak til tidlig død, helsetap og redusert livskvalitet. Regjeringen vil i tråd med Meld. ST. 19 (2014 2015) Folkehelsemeldingen mestring og muligheter, forsterke det tversektorielle samarbeidet for å forebygge ulykker. Det er viktig at kommunen integrerer det ulykkesforebyggende arbeidet generelt, og trafikksikkerhetsarbeidet spesielt i sitt folkehelsearbeid.

#### **4.5 Regional transportplan- og folkehelseplan**

NORDLAND FYLKESKOMMUNE: KILDER TIL LIVSKVALITET - REGIONAL FOLKEHELSEPLAN NORDLAND (2018-2025) <https://www.nfk.no/f/p1/i4dff6862-14a7-4c2f-b2e1-1ce2bdcacbfef/regionalfolkehelseplan-nordland-2018-2025.pdf>

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

4.5 REGIONAL TRANSPORTPLAN NORDLAND “FRA KYST TIL MARKED” - HANDLINGSPROGRAM 2018 -2021 <https://www.nfk.no/f/p34/ia3628bd8-db1d-4310-81df2c039f01ab28/regiontransportplan-2018-29.pdf> Kapittel 4 i handlingsprogrammet i Regional transportplan Nordland påpeker det felles ansvaret vi har for trafikksikkerheten. Det påpekes at både kommunene og fylket har ansvar for trafikksikkerheten på alle sine områder, og for å kunne nå nullvisjonen, må man jobbe tverrfaglig og strukturert.

Delmål:

- Det systematiske og organisatoriske trafikksikkerhetsarbeidet skal styrkes
- Det skal satses mer på opplæring og holdningsskapende arbeid for alle trafikantgrupper
- Det skal etableres flere fysiske anlegg som bedrer trafikksikkerhet.

#### **4.6 Trafikksikker Kommune**

Etter vegtrafikklovens § 40a har fylkeskommunen et ansvar for å tilrå og samordne tiltak for å fremme trafikksikkerheten i fylket. En viktig oppgave i denne sammenheng er å påvirke og stimulere kommunene til å arbeide målrettet og helhetlig med trafikksikkerhetsarbeidet.

Det er mange lover og forskrifter som direkte eller indirekte omtaler kommunens ansvar for ulykkesforebygging, folkehelsearbeid og trafikksikkerhet. Kommunen er pålagt et ansvar bl.a. som veieier, som eier av skole og barnehager, stor arbeidsgiver og kjøper av transporttjenester.

For å ivareta denne helhetstenkningen er det utarbeidet kriterier og sjekklister skal være et verktøy for å kvalitetssikre kommunens trafikksikkerhetsarbeid i Saltdal kommune har satt seg som mål å oppfylle alle kriteriene og gjennom en fylkeskommunal godkjenningsordning bli erklært som Trafikksikker kommune” innen oktober 2022. Godkjenning av trafikksikkerhetsplan er en del av ordningen. Kommunen er i dag Trafikksikker kommune og skal regodkjennes i oktober 2022.

## 5. Ulykkessituasjonen / -utviklingen i Saltdal kommune

Ulykker og skader i trafikken påfører selvsagt menneskene som rammes store lidelser. De er også svært kostbare for samfunnet. Ulykkeskostnadene beregnet til ca. 24,2 mrd. kr. Helse- og omsorgstjenestene i kommunene må ta mye av regningen. Det lønner seg derfor å forebygge!

I tillegg til de alvorligste trafikkulykkene skjer det også et høyt antall skader på veiene våre som ikke inngår i den offisielle ulykkesstatistikken (fordi de ikke blir rapportert til politiet). Dette gjelder spesielt for eneulykker på sykkel. Fallulykker med fotgjengere regnes ikke som trafikkulykker, og inngår derfor ikke i statistikken.

En kartlegging viser at 2184 syklistene fikk behandling bare på Oslo skadelegevakt i 2014, hvorav de aller fleste skjedde i trafikken. Samme år var det offisielle antallet sykkelulykker for hele landet «kun» 555.

En tilsvarende kartlegging viser at over 6000 fotgjengere ble behandlet for skader i 2016. Svært mange av skadene skjedde på glatt føre om vinteren og kunne derfor sannsynligvis vært forebygget gjennom bedre vedlikehold på veiene våre, særlig måking og strøing.

Saltdal kommune har utarbeidet gode rutiner for brøyting og strøing. Vinterstid benyttes sykkel i liten grad. Kommunen har i liten grad oversikt over de skader som kun behandles av forsikringsselskapene og av legevakta. Tidligere var TRAST et system der mindre ulykker ble registrert inn i en skadeoversikt i egen kommune. Denne eksisterer ikke lenger. Ulykkessituasjonen har en i all hovedvekt sett på i forhold trafikale hendelser som er ajourført i Statens vegvesen vegdatabase. Se kapittel 5. nedenfor.

### 5.1 Analyse av ulykkene

År	Drept	Hardt skadd	Lettere skadd	Sum
2020	2	5	8	15
2019	2	0	3	5
2018	0	2	2	4
2017	1	1	3	5
2016	1	2	3	6
2015	1	1	3	5
2014	0	2	4	6
2013	2	1	9	12
2012	0	3	9	12
2011	0	0	13	13
2010	1	3	17	21
2009	0	1	10	11
2008	0	0	8	8
2007	0	3	11	14
2006	3	2	16	21
Sum	17	57	241	315

Statistikk (<https://trine.atlas.vegvesen.no/>)

Til venstre vises det totalt antall drepte, hardt skadde og lettere skadd i trafikken fordelt på alle veger. På de kommunale vegene har det vært 2 lettere skadd i ulykke siden 2016.

År	Drept	Hardt skadd	Lettere skadd	Sum
2020	0	0	1	1
2019	0	0	0	0
2018	0	0	0	0
2017	0	0	0	0
2016	0	0	1	1

Figur 1 Viser ulykker på fylkeskommunale veier.

Oppsummert er de fleste ulykker på Europaveger. Alle ulykker skjer med hastighet på 80-100 km/t.

Tabell skadde i Saltdal kommune fordelt på alder 2016 – 2020 (statistikk 2021 ikke før ennå).

Alder	Drept	Hardt skadd	Lettere skadd	Sum
0-4	0	0	0	0
5-9	0	0	1	1
10-14	0	0	0	0
15-19	3	0	3	6
20-24	0	1	1	2
25-29	0	1	1	2
30-34	0	0	1	1

35-39	1	0	2	3
40-44	0	1	0	1
45-49	0	2	1	3
50-54	0	1	1	2
55-59	0	3	0	3
60-64	0	0	1	1
65-69	1	1	2	4
70-74	0	0	1	1
75-79	0	0	3	3
80-84	1	0	1	2
Totalt	6	10	19	35

Siden 2016 er det flere alderssammensetninger der det ikke er drept i trafikken. 6 dødsulykker har det vært på Europaveg med høg fartsgrense. I aldersgruppen 0-14 år er det 1 lettere skadd. Ellers er skadefordelingen fordelt jevnt med 1- 3 hard skadd/lettere skadd, men aldri mere enn 3 ulykker. Andelen hardt skadde er også høgt, men antas å henge sammen med skade i stor fart.

Andelen hardt skadde er høgest i aldersseksjonen 40-59. Til sammen 16 hardt skadd/ drept er høgt for en lite kommune som Saltdal. Fokus på sikkerhet av barn i bil er svært bra med få ulykker og denne trenden må opprettholdes. I gruppen over 70 år er det bare lettere skadde. Kommune har ikke sett på elementer som årstid, føre og om det har vært møte-kollisjoner.

I Nasjonal transportplan for 2022–2033 er det fastsatt et etappemål for utviklingen i antall drept og hardt skadde. Ambisjonen er at det maksimalt skal være 350 drept og hardt skadde i 2030.

Helt siden 1970 har det vært drevet et langsiktig og målrettet trafikksikkerhetsarbeid i Norge, og dette har gitt resultater. Antall drept per år er redusert fra 560 i 1970 til om lag 100 de siste årene.

Den positive utviklingen skyldes også et tett og godt samarbeid mellom viktige aktører som Samferdselsdepartementet, Statens vegvesen, politiet, Helse- og beredningsdirektoratet, Utdanningsdirektoratet, kommunale og fylkeskommunale myndigheter, Trygg Trafikk og en rekke andre organisasjoner.

Nullvisjonen er en klargjøring av at det er moralsk og etisk uakseptabelt at folk blir drept eller hardt skadd i trafikkulykker. I tillegg utgjør ulykkene en kostnad ved trafikksystemet som vi ikke kan godta, på tross av de fordelene vegtrafikken gir.

De normgivende fartsgrensene i nullvisjonen forutsetter at veiens utforming og fartsgrense tilpasses hverandre slik at ulykker ikke fører til alvorlige skader. Det er tre fartsgrenser som er normgivende som høyeste trygge fartsgrense, basert på hva vi mennesker tåler og kan overleve i en kollisjon.

Høyeste trygge fartsgrense er:

- 30 km/t ved risiko for kollisjon mellom bil og fotgjenger/syklist
- 50 km/t ved risiko for sidekollisjon mellom to biler
- 70 km/t ved risiko for frontkollisjon mellom to biler

Med disse fartsgrensene vil de fleste overleve forutsatt at de bruker nødvendig sikkerhetsutstyr og/eller sitter i en moderne bil. Men hvis farten øker med 20 km/t, vil de fleste miste livet i tilsvarende ulykker.

- Saltdal kommunes mulighet for å påvirke ungdom til trygg og sikker trafikkatferd vil være gjennom kampanjer og opplæring gjennom Trafikalt grunnkurs på ungdomsskolen.
- Arbeide for å få ned ulykkesstatistikken 40-49 år. Kommunen skal søke samarbeidspartnere for å igangsette et slikt arbeid.



## 5.2 Trafikale utfordringer i kommunen

Enheten har ansvar for at det driftes og vedlikeholdes over 110 km med vei, over 14 km med G/S-veg og ca. 46 000 m<sup>2</sup> andre trafikk- og parkeringsarealer. Hovedmålsettingen er å holde veger i god farbar stand til enhver tid opp mot 100 % av tiden. I Økonomiplan for 2020 – 2023 har Teknisk drift fått en endelig budsjetttramme på 6 973 000,- for 2020. Rammen til Teknisk drift 2020 er i utgangspunktet for lav for å oppnå ønsket kvalitet for alle tjenesteområdene.

Spesielt er det rammen for vinterdrift veg og de stadig økte driftskostnadene en utfordring. Andre utfordringer består i at kommunen har strekninger som er i så dårlig stand at det ikke er mulig og drifte disse forsvarlig i et sikkerhetsperspektiv. Det er ikke penger til å etablere rekkverk på steder som burde ha det eller sikre skjæringer og skråninger tilstrekkelig. Kommunens broer er i en tilstand av økende forfall og enkelte er ikke lenger anbefalt å vedlikeholde på grunn av at forfallet har kommet for langt.

For fysiske tiltak til trafiksikkerhet blir det normalt avsatt kr. 200.000,- i Saltdal kommunes budsjett. Budsjettet er økt med kr. 300.000,-, som lånemidler, til sammen kr. 500.000,-. Midlene er hovedsakelig brukt som egenandel i nyinvesteringer på trafiksikkerhetstiltak der Nordland fylkeskommune har hovedfinansiering på inntil 80 %, med maksimalbeløp på kr. 1,6 mill.

Nordland Fylkeskommune innvilger inntil 80 % av investeringen til nye tiltak, i all hovedsak til tiltak som bedrer sikkerheten for barn- og unge tilknyttet nærområdene til skolene. Det gis ikke tilskudd til drift.

### Kommunale kjøreveger

Saltdal kommune har i all hovedsak små utfordringer i forhold til trafiksikkerhet og kommunale veger. Det er godt sammenhengende gang- og sykkelvegnett som knytter boligområder og sentrale funksjoner sammen.

Kommunal veg (gamle E6) med spredt bebyggelse fra Rognan (kryss fv. 515 mot Rognan og til kryss Brenne) ca. 7,5 km. Spredt bebyggelse langs vegen (ca. 150 boenheter). Ikke utbygd gang- og sykkelveg. Flere steder med utvidet vegbredde for busstopp, men manglende merking og tilrettelegging. Kommuneplanens arealdel legger til mer spredt utbygging i disse områdene.

Utfordring er hvordan en kan knytte til seg disse spredte områdene med et g/s vegnett når kommuneplanen legger til rettet for utbygging. Hovedsakelig gjelder det strekningen Næstby/Medby med ca. 100 husstander (avstand ca. 3 km fra kryss fv. 515). Et slikt tiltak krever utarbeidelse av reguleringsplan. Tiltaket bør vurderes i samråd med Statens vegvesen som er forvaltningsmyndighet for fylkeskommunale veger.

Det har i forrige plan vært prioritert trafikale tiltak ved krysset utenfor Spar. Dette har ikke kommunen fulgt opp.

### Kommunale gang og sykkelveger

Saltdal kommune har ca. 14 km med gang/sykkelveger. Det er et godt utbygget sammenhengende gang- og sykkelvegnett på Rognan og tettstedsnære boligfelt. G/s vegnettet dekker ca. en befolkning på ca. 3.000 innbyggere. G/s veger er i all hovedsak utbygd til viktige funksjoner slik som skoler, barnehage, butikker, helsesenter og jernbane.

### Adkomst barne- og ungdomsskoler – Barnehage Rognan

Det er ikke etablert gang og sykkelveger helt til barne- og ungdomsskolen. Når elever har forlatt gang- og sykkelvegsystemet føres de inn på samleveg/adkomstveg med liten trafikk (Høgbakkveien og Skoleveien) som er skiltet 30 km/t, med fartsdumper og stedvis smal veg.



Høgbakkveien, Tyriveien, Skolevegen og Pynten er de brukte samlevegene mot barne- og ungdomsskolen. Vegene har 30 km fartsgrense og fartsdumper. Langs Skolevegen slippes barn av ved parkering og langs Høgbakken til ungdomsskolen.

Skolevegen forbi selve barne- og ungdomsskolen har fartsdempende tiltak med fartsdumper. Vinterstid/vårløsning kan det være en utfordring i forhold til overvannsproblematikk, gående og kjørende på grunn av smal veg, brøytekanter og overvann. Områdene rund barne- og ungdomsskolen benyttes bla. som slippområde for barn som kommer med bil. Dette gir enkelte utfordringer med trafikkavvikling og sikkerhet for barn i trafikken.

Disse vegene benyttes også av elevene på veg til skolen. Enkeltvis, eller i klynger, samt sykkel. Det er nærmest kaotiske tilstander vinterstid langs disse innfallsårene.

### **Adkomst Barne- og ungdomsskole Røkland**

Veldig gode gang- og sykkelvegforbindelser langsmed fylkesveg 516 som knytter sammen de fleste boligområder til felles skole. Boligfeltet Røklandsmoen har ikke g/s vegforbindelse til Fv. 516. Det er mulig å benytte interne adkomstveger med sykkel slik at manglende g/s vegstrekning er ca. 113 meter.

### **Utfordringene på kommunale veger:**

- Uoversiktlig trafikkavvikling ved Spar, rygging i hovedgate, busstopp.
- Vedlikehold av siktsoner i kryss er alltid en utfordring. Det er nå utarbeidet maler for kontakt mot grunneiere for rydding.
- Uoversiktlig skoleskyssplass ved Saltdal Helsesenter.
- Tilrettelegging for spredt bebyggelse og overordnet g/s vegnett Rognan – Nestby/Medby
- Uoversiktlig parkeringsplass/slipplass Rognan barneskole
- Smale kommunale veger, utfordrende drift og vedlikehold spesielt vinterstid på samlevegene til skolene.
- Adkomst Jernbanestasjon – g/s veg mangler langsmed Preben Von Ahnens veg
- Gangvegssystemer, fartsgrense, skoleelever Jernbanegata.
- Manglende g/s veg Boligfelt Røklandsmoen.

### **Statlige veger – E6**

I Statens vegvesens kartbase definerer vegvesenet såkalte «ulykkesstrekninger», altså vegstrekninger der det har vært mange ulykker. Slike er det ikke i Saltdal.

Det er mulig å passere europavegen via et omfattende gang- og sykkelvegnett med bruer og underganger. Utfordring langs spesielle parseller er:

- Setså (Gnr. 2) – videreføring av etablering av gang- og sykkelveg. Ca. 200 meter inklusiv etablering av bru.
- Strekning rundkjøring Rognan – Halsmoen, smal veg og uoversiktlig. Farlig skoleveg

### **Fylkeskommunale veger**

Fylkeskommunen er veieier på lengre strekninger med bebyggelse. Det er hovedsakelig spredt bebyggelse langsmed fylkeskommunal veg 515 og 516 (østsiden av Saltdalselva). I Statens vegvesens kartbase definerer vegvesenet såkalte «ulykkesstrekninger», altså vegstrekninger der det har vært mange ulykker. Fylkeskommunale veger i Saltdal kommune omfattes ikke av disse.

## **6. Mål og strategi for trafikksikkerhetsarbeidet i Saltdal kommune**

### **6.1 Målsetting**

I perioden 2022 – 2026 skal det maksimalt være 0 drepte og maksimalt 17 skadde i trafikken i Saltdal kommune.

### **6.2 Strategi**

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

- Økt andel bruk av bilbelte, refleks, bakovervendt barnesikring, sykkelhjelm.
- Redusere andelen av bilister som overskrider fartsgrensene.
- Arbeide målrettet for at flere går og sykler til skolen.
- Alle skoler er godkjent som trafikksikre skoler.
- Alle barnehager er godkjent som trafikksikre barnehager.
- Kommunen godkjent som trafikksikker kommune.
- Øke antallet km med gang og sykkelvei

## 7. Kommunale tiltak

I den Nasjonale tiltaksplanen (2018-2021) er det satt mål for tilstandsutvikling innenfor områder der tilstandsendringer er av vesentlig betydning for utviklingen i antall drepte og hardt skadde. Tilstandsmålene er satt innenfor 13 ulike innsatsområder.

I dette kapittelet gjengir vi de nasjonale tilstandsmålene og de innsatsområdene kommunene finner det mest relevant å arbeide med (11 av 13) Under hvert av områdene har vi konkretisert våre kommunale tiltak som skal bidra til å nå de nasjonale målene.

### 7.1 Risikoadferd i trafikken

#### 7.1.1 Fart,

Nasjonale mål:

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

#### Kommunale tiltak:

- Kommunen som arbeidsgiver skal påvirke sine ansatte i tjeneste til å opptre med minst mulig risiko i trafikken.
- Kommunen skal ha utarbeidet retningslinjer for tjenestereiser og forankret denne i alle sektorer.
- Trafikksikkerhet skal være årlig tema i kommunens arbeidsmiljøutvalg (AMU)
- Kommunen, som kjøper av ulike tjenester, stiller krav til samarbeidspartnere om trafikksikker adferd (transporttjenester og vei og vedlikeholdstjenester) Disse innarbeides i anbudsdokumentene.
- Kommunens ansatte gjennomfører e-læringskurs i Trafikksikkerhet og HMS (utviklet på KS-læring plattform av Trygg Trafikk som blir tilgjengelig ved årsskiftet 2018/2019)
- Det skal fokuseres på tema fart i trafikken (se statistikk ulykker i Saltdal kommune) spesielt blant ungdom. Dette i samarbeid med andre offentlige vegmyndigheter, politi, Trygg Trafikk og øvrige i kommunen.
- Arbeide for å få ned ulykkesstatistikken 40-49 år. Kommunen skal søke samarbeidspartnere for å igangsette et slikt arbeid.

#### 7.1.2 Rus

Nasjonale mål

Rus (kapittel 4.3)	Andel av trafikkarbeidet som utføres under påvirkning av alkohol over 0,2 promille	0,2 % (2016/2017)	0,1 % (2026)
	Andel av trafikkarbeidet som utføres under påvirkning av narkotika over straffbarhetsgrensen	0,6 % (2016/2017)	0,4 % (2026)

## Kommunale tiltak:

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

### 7.1.3 Bilbeltebruk

#### Nasjonale mål

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

## Kommunale tiltak:

- Kommunen skal alltid velge busser med 3-punktsbelte ved leie av busser til transport i regi av kommunen.
- Kommunen har, i retningslinjene for tjenestereiser, en forventning om at alle kommunalt ansatte bruker bilbelte ved transport i tjeneste. Dette gjelder bil og buss.
- Helsestasjonenes virksomhet skal ha økt fokus på temaet barn i bil og da spesielt at barna skal sitte sikret bakovervendt i bil til de er 4 år.
- Kommunen gjennom de kommunale barnehagene gjennomfører tiltak for å øke fokus på sikring av barn i bil (materieell / kampanje gjennom Trygg Trafikk)

## 7.2 Befolkningsgrupper (barn, ungdom, eldre og funksjonshemmede)

### 7.2.1 Barn

#### Nasjonale mål

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

## Kommunale tiltak:

- Barnehager og skoler skal i samarbeid med foresatte ha fokus på trafiksikkerhetsarbeid og forebygging av ulykker. (Tiltak i trafiksikker barnehage og skole)
- Kommunen skal gjennomføre vurdering av særlig farlig skolevei
- Kommunen skal arbeide for trafiksikre soner rundt skolene (Hjertesone)
- Kommunen skal begrense muligheten for å kjøre inn på skoleområder og i tilknytning til skoler
- Kommunen skal legge til rette for at flere kan sykle eller gå til skolen.
- De kommunale barnehagene skal være godkjent som Trafiksikker barnehage
- Kommunen skal påvirke til at alle de private barnehagene skal ha være godkjent som Trafiksikker barnehage
- Skolene skal være godkjent som Trafiksikker skole.

- Skolene skal sørge for god sykkelopplæring i tråd med kompetansemål i Kunnskapsløftet
- Kommunen skal stimulere lag og foreninger til at alle barn til og fra fritidsaktiviteter sikres best mulig og at voksne som transportører kjører med lavest mulig risiko.
- Kommunen skal sørge for at ansatte i barnehager og skoler har tilstrekkelig kompetanse for å gjennomføre god trafikkopplæring i tråd med gjeldende rammeverk
- Kommunen skal stimulere lag og foreninger til å innarbeide retningslinjer for transport innenfor sin virksomhet

### 7.2.2 Ungdom og unge førere

Nasjonale tilstandsmål:

Ungdom og unge førere (kapittel 5.3)	Risiko for bilførere i aldersgruppen 18-19 år for å bli drept eller hardt skadd per kjørte km		- 30 % <sup>A</sup>
---	---	--	---------------------

<sup>A</sup> Reduksjon i perioden 2018-2021 sammenliknet med perioden 2013-2016

#### Kommunale tiltak:

- Kommunen skal sørge for at alle ungdomsskolene har nødvendig kompetanse for å tilby valgfaget trafikk på ungdomstrinnet
- Kommunen skal tilby trafikk grunnkurs som en del av valgfag trafikk på ungdomsskolene.
- Kommunen skal stimulere lag og foreninger til å innarbeide retningslinjer for transport innenfor sin virksomhet.
- Saltdal kommunes mulighet for å påvirke ungdom til trygg og sikker trafikkferd vil være gjennom kampanjer eller lignende.

### 7.2.3 Eldre trafikanter og trafikanter funksjonsnedsettelse

Nasjonale tilstandsmål:

Eldre trafikanter og trafikanter med funksjonsnedsettelse (kapittel 5.4)	Risiko for bilførere i aldersgruppen 75+ for å bli drept eller hardt skadd per kjørte km		- 30 % <sup>A</sup>
	Risiko for fotgjengere i aldersgruppen 75+ for å bli drept eller hardt skadd i trafikkulykker per gåkm		- 30 % <sup>A</sup>

<sup>A</sup> Reduksjon i perioden 2018-2021 sammenliknet med perioden 2013-2016

#### Kommunale tiltak

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

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

#### 7.3.1 Innsatsområde, gående og syklende,

Nasjonale tilstandsmål:

Gående og syklende (kapittel 6.2)	Antall km i tilknytning til riksveg og fylkesveg som tilrettelegges spesielt for gående og syklende	Samlet i planperioden: 165 km på riksveg (2018-2021) <sup>A</sup> 230 km på fylkesveg (2018-2021)	
	Andel syklister som bruker sykkelhjelmer	58,8 % (2017)	70 % (2022)
	Andel fotgjengere som bruker reflekser på belyst veg i mørke	40 % (2017)	50 % (2022)

Kommunale tiltak:

- Helsestasjonen, barnehagene og skolene skal årlig fokusere på betydningen av at syklister og fotgjengere bruker personlig verneutstyr i trafikken (sykkelhjelmer, reflekser)

#### 7.3.2 Motorsykkell og moped

Motorsykkell og moped (kapittel 6.3)	Risiko for å bli drept eller hardt skadd for MC- og mopedførere per kjørte km		- 30 % <sup>B</sup>
---	---	--	---------------------

<sup>B</sup> Reduksjon i perioden 2018-2021 sammenliknet med perioden 2013-2016.

Kommunale tiltak:

- Tilby faget Trafikalt grunnkurs ungdomsskolen

### 7.4 kjøretøyteknologi,

Nasjonale tilstandsmål:

Kjøretøyteknologi (kapittel 8.3)	Andel av trafikkarbeidet som utføres med biler som har <i>automatisk nødbrems</i> (AEB)	14,4 % <sup>D</sup> (2017)	25 % (2022)
	Andel av trafikkarbeidet som utføres med biler som har <i>feltskiftevarsler</i>	39,2 % <sup>D</sup> (2017)	52 % (2022)
	Andel av trafikkarbeidet som utføres med biler som har automatisk nødbrems for å forhindre kollisjon med fotgjengere og syklister (fotgjenger-AEB)	14,4 % <sup>D</sup> (2017)	25 % (2022)

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

Kommunale tiltak:

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

## 7.5 Systematisk trafikksikkerhetsarbeid i offentlig og privat sektor

Nasjonale tilstandsmål:

Systematisk og samordnet trafikksikkerhetsarbeid i fylkeskommuner og kommuner (kapittel 9.2)	Antall kommuner som er godkjent som <i>Trafikksikre kommuner</i>	62 <sup>E</sup> per 1/1-2018	125 per 1/1-2022
--	--	---------------------------------	---------------------

### Kommunale tiltak:

- Kommunen skal være godkjent som Trafikksikker kommune.

## 7.6 Fysiske trafikksikkerhetstiltak

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

Det fremmes forslag til tiltak som til nå ikke er fastsatt noen økonomisk ramme for.

### Kommunale tiltak:

#### 8. Økonomi

Trafikksikkerhetstiltakene i denne planen skal innarbeides i økonomiplanen. Samtidig skal tiltak som går over flere år, samt tiltak med oppstart i handlingsplanperioden prioriteres i budsjettet hvert år fra 2022 til og med 2026

Enhetsledere har ansvaret for å innarbeide utgiftene innenfor eget budsjettområde.

#### 9. Evaluering, rullering

Enhetslederne rapporterer årlig på tiltak innenfor eget ansvarsområde, til plankoordinatoren, som så sammenfatter dette og legger fram en samlet rapport til kommunedirektøren. Kommunedirektøren rapporterer årlig til kommunestyret.



## **VEDLEGG**

Veileder Trafikksikker kommune  
Eventuelle utfyllende, supplerende informasjon