

# Vestvågøy Kommune



7 klassingene ved Buksnes skole

# Temaplan trafiksikkerhet 2019-2023

Vedtatt i kommunestyret, sak xx, i møte  
xx.xx.2019

# Innhold

1. Formålet med planen.....	3
2. Trafikksikkerhetens betydning for samfunnsutviklingen.....	4
3. Organisering av trafikksikkerhetsarbeidet .....	4
<b>Nasjonalt nivå</b> .....	4
<b>Regionalt nivå</b> .....	5
<b>Kommunalt nivå</b> .....	5
<b>Andre aktører</b> .....	6
4. Målbildet for år 2030 .....	7
5. utfordringer.....	7
• <b>GLOBALISERING</b> .....	8
• <b>BRUK AV TEKNOLOGI</b> .....	8
• <b>SAMFUNNSSIKKERHET</b> .....	8
• <b>INDIVIDUALISERING OG RETTIGHETSSAMFUNN</b> .....	10
• <b>HELHET OG SAMHANDLING</b> .....	10
• <b>KLIMA, MILJØ OG AREALBRUK</b> .....	11
• <b>ØKONOMISK USIKKER FRAMTID</b> .....	11
• <b>FOLKEHELSE OG ØKENDE SOSIAL ULIKHET</b> .....	13
6. Mål, målindikatorer og strategier .....	15
6.1 Samfunns mål.....	15
6.2 Målindikatorer .....	15
6.3 Strategier.....	15

## Aktuelle lenker og filmer som anbefales:

- Trygg Trafikks [hjemmeside](#)
- [Trygg trafikk 60 år](#)
- [Trygg trafikk, Sikring av barn i bil](#)
- [Nettstedet for opplæring i bruk av elektriske rullestoler](#)

## 1. Formålet med planen

---

Kommunen er i lover og forskrifter pålagt ansvar for systematisk arbeid med ulykkesforebygging. Trygg Trafikks godkjenningsordning «Trafikksikker kommune» er et kvalitetsstempel for godt, målbevisst og helhetlig arbeid med trafiksikkerhet. For å bli godkjent som «Trafikksikker kommune» må kommunen oppfylle visse kriterier og dokumentere angitte forhold. Å være «Trafikksikker kommune» krever kontinuerlig innsats. Temaplan trafiksikkerhet skal bidra til at kravet til kriterier og dokumentasjon er oppfylt.

Fordi kommunen er veieier, barnehage- og skoleeier, arbeidsgiver, kjøper av transporttjenester og ansvarlig for beboeres helse og trivsel, har kommunale sektorer og fagområder viktige roller i det ulykkesforebyggende arbeidet.

Kommunens rolle som samfunnsutvikler innebærer samtidig et ansvar for å mobilisere og samhandle med lag og foreninger, frivillighet, næringsliv og andre offentlige aktører som også kan bidra i trafiksikkerhetsarbeidet. Summen av aktørenes innsatser avgjør hva vi klarer å oppnå med trafiksikkerhetsarbeidet. Samtidighet i enkeltinnsatser kan ofte forsterke den samlede effekten. Det er derfor viktig både å koordinere aktørenes innsatser og sikre samtidighet når dette er hensiktsmessig.

Ambisjonen er at temaplanen skal være en «samfunnskontrakt» mellom kommunale instanser og lokale og eksterne aktører, hvor det avklares hva aktørene vil bidra med i trafiksikkerhetsarbeidet, hva som skal koordineres og hva som skal skje samtidig. Det legges opp til at «samfunnskontrakten» evalueres og revideres årlig. Kommunens trafiksikkerhetsutvalg har en sentral rolle i dette. Slik imøtekommes kravet fra fylkets trafiksikkerhetsutvalg om oppdaterte trafiksikkerhetsplaner som grunnlag for å kunne bli med i vurderingen om tilskudd fra fylkets trafiksikkerhetsmidler.

Temaplan trafiksikkerhet inngår i [kommunens plan- og styringssystem](#).

Temaplanen omhandler samfunns mål, strategier og tiltak knyttet til trafiksikkerhet. Temaplanen følger opp strategiske føringer i [Planstrategien](#), [Kommuneplanens samfunnsdel](#) og [kommunedelplaner for oppvekst, helse, omsorg og velferd og kultur](#), og tilfører ny kunnskap når disse planene revideres, ved at kunnskap og erfaringer knyttet til trafiksikkerhet innarbeides i [den helhetlige samfunnsanalysen](#).

Tiltakene i temaplan trafiksikkerhet må ses i sammenheng med tiltak i andre

planer med betydning for trafiksikkerheten. Dette gjelder Hovedplan veg, og andre fremtidige planer.

Temaplanens handlingsdel inngår i kunnskapsgrunnlaget for [økonomiplanens](#) handlingsdel, og investeringstiltakene i planen finansieres med midler i Økonomiplanen som er avsatt til kommunale veger, gang- og sykkelveger og sentrumsutvikling.

Statlige rammer for temaplanen er gitt gjennom lover, stortingsmeldinger, veiledere og rundskriv. Regionale og lokale rammer er gitt i regionalt og kommunalt planverk. Til grunn for temaplanen ligger også forskning og kunnskap og erfaringer hos deltakere i planprosessen.

## 2. Trafiksikkerhetens betydning for samfunnsutviklingen

---

For samfunnet betyr trafikkulykker store tap. Trygg Trafikk oppgir foreløpige tall som viser at det i 2018 omkom 108 personer i trafikken i Norge. Ungdom er fortsatt overrepresentert.

Tall fra Transportøkonomisk institutt viser at trafikkulykker koster samfunnet 28 milliarder kroner hvert år. Det betyr at det i samfunnet, i tillegg til mange personlige tragedier, går tapt enorme summer og menneskelig innsats på grunn av trafikkulykker. Ved en oppnåelse av en 0-visjon kunne store ressurser blitt frigjort til mange gode og samfunnsnyttige formål. Det vil si at trafikkulykker, som andre ulykker, er en alvorlig hemske for samfunnsutviklingen.

Lokalt kan trafikkulykker hindre at vi når vedtatte samfunns mål som:

- Våre kommuner er gode samfunn å leve i hele livet, og alle føler seg som en verdsatt del av fellesskapet.
- Alle innbyggere opplever trygghet, mestrer hverdagen, og har flere aktive leveår med god helse og trivsel.

## 3. Organisering av trafiksikkerhetsarbeidet

---

Trafiksikkerhetsarbeidet i Norge er i hovedtrekk organisert på tre nivåer: nasjonalt nivå, regionalt nivå (fylkeskommunene og statlige regioner) og kommunalt nivå. I tillegg utfører interesseorganisasjoner en betydelig innsats.

### **Nasjonalt nivå**

Samferdselsdepartementet styrer trafiksikkerhetsarbeidet gjennom Nasjonal transportplan. Transportetatene utarbeider i fellesskap planforslaget, og den

endelige plan legges fram for Stortinget av regjeringen. Som et ledd i oppfølgingen av Nasjonal transportplan er det utarbeidet Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på veg 2018–2021 av Vegdirektoratet, Politidirektoratet, Helsedirektoratet, Utdanningsdirektoratet og Trygg Trafikk.

Fylkeskommunene er også trukket med i planarbeidet, etter at forvaltningsreformen har gitt fylkene ansvar for store deler av det tidligere riksvegnettet. Planen bygger på Nasjonal transportplan (NTP) 2014–2023.

### **Regionalt nivå**

Fylkeskommunen har i følge Vegtrafikklovens § 40 a et ansvar for “å tilrå og samordne tiltak for å fremme trafiksikkerheten i fylket.” Dette ansvaret er delegert til et politisk utvalg - Fylkets Trafiksikkerhetsutvalg (FTU) som har en pådriverrolle overfor kommuner, etater og organisasjoner som arbeider innen dette fagfeltet. FTU følger opp de satsingsområdene det skal arbeides spesielt med og har utarbeidet egen handlingsplan for dette. Handlingsplanen er forankret i fylkesplanen og skal være retningsgivende for fylkeskommunens prioriteringer i forbindelse Nasjonal Transportplan (NTP) og Fylkesvegplanen. Fylkeskommunen har fått en mer sentral rolle i trafiksikkerhetsarbeidet etter at forvaltningsreformen trådte i kraft 1. januar 2010, og en langt større andel av vegnettet ble fylkeskommunens ansvar. Statens vegvesen har organisert sin virksomhet i fem regioner. Ansvaret for trafiksikkerhet i forbindelse med trafikanter og kjøretøyrelaterte forhold, planlegging og bygging av ny veg, og drift og vedlikehold av eksisterende veg er lagt til disse regionene.

### **Kommunalt nivå**

Kommunen har flere roller og oppgaver som innebærer at den direkte eller indirekte har mulighet til å påvirke trafiksikkerheten for sine innbyggere. Det er ordføreren som har det øverste ansvaret for innbyggernes helse, miljø og sikkerhet i kommunen, og trafiksikkerhet er en del av dette ansvaret. Selv om en trafikkulykke ikke nødvendigvis skjer på det kommunale vegnettet, rammer ulykkene kommunens innbyggere. Kommunens innbyggere tar også med seg risikoen for ulykker når de reiser ut av egen kommune. Tiltak mot de største problemene på trafiksikkerhetsområdet må derfor, sammen med fokus på forebyggende arbeid, også prioriteres i kommunene på samme måte som på nasjonalt og fylkeskommunalt nivå. Kommunene har ansvar for 33 % av vegnettet. Denne andelen er opprettholdt også etter forvaltningsreformen i 2010. I motsetning til fylkeskommunen er ikke kommunens ansvar for trafiksikkerhet nedfelt i vegtrafikkloven.

Kommunenes rolle som eier og ansvarlig for drift av grunnskoler og kommunale

barnehager har stor betydning i det trafikantrattede trafiksikkerhetsarbeidet. Dette ansvaret er nedfelt i opplæringsloven og i læreplan for grunnskolen. Det omfatter både sikkerhet i skoletransport og barnas sikkerhet i skole- og barnehagetiden, og på turer i nærmiljøet.

Videre har skolen et ansvar for trafikkopplæringen i henhold til kompetansemålene i Kunnskapsløftet.

Ansvaret for å tilrettelegge trafiksikkerhetsarbeidet innenfor kommunen er fordelt på flere virksomhetsområder. Gjennom oppgaver med bl.a. arealplanlegging, utbygging og drift av kommunalt vegnett, har plan og teknisk drift ansvar knyttet opp mot fysiske forhold som påvirker trafiksikkerheten. Dette kommer til uttrykk gjennom flere lover og retningslinjer som omhandler disse virksomhetene.

Innenfor opplæring kommer grunnskolens ansvar for trafiksikkerhetsarbeid til uttrykk i Kunnskapsløftet (høsten 2006).

Også i rammeplan for barnehagene er trafikkopplæring påpekt som et viktig og nødvendig tema. Skoleskysordningen er også et område som trafiksikkerhetsarbeidet må fokuseres på.

Gjennom lov om helsetjenesten i kommunene er også dette virksomhetsområde ansvarlig for trafiksikkerhetssituasjonen. Helsetjenesten skal til enhver tid ha oversikt over helsetilstanden i kommunen og de faktorer som kan virke inn på denne. Helsetjenesten skal foreslå helsefremmende og forebyggende tiltak.

Trafiksikkerhetsarbeidet i Vestvågøy er forankret i kommunestyret og hos rådmannen. Politiske representanter i trafiksikkerhetsutvalget velges blant medlemmer i komite driftsutvalget, og skal i henhold til mandat for trafiksikkerhetsutvalget besette følgende funksjoner; leder, nestleder, medlem og ett varamedlem.

### **Andre aktører**

Også myndigheter og organisasjoner utenfor kommunens system har ansvar innenfor trafiksikkerhetsarbeidet, som i stor grad vil påvirke virksomheten til den enkelte kommune. Dette gjelder spesielt politiet, som har særlig ansvar for overvåking og kontroll av atferden til trafikantene. Trygg Trafikk, som er en landsomfattende organisasjon for det frivillige trafiksikkerhetsarbeidet, har et særlig ansvar for opplæring og informasjon. Likeens gjelder dette bilorganisasjoner, transportselskaper, trafikkskoler m.fl. som gjennom sine aktiviteter har innvirkning på trafiksikkerheten i den enkelte kommune.

## 4. Målbildet for år 2030

---

Vestvågøy kommune har kommet langt i forhold til å nå sin nullvisjon for trafikksikkerhetsarbeidet, dvs. null drepte eller skadde. Dette som følge av en gjensidig forpliktelse mellom alle aktører, og et tydelig og felles ansvar for sikkerheten både fra myndighetenes og trafikantenes side. Trafikantene overholder spillereglene i trafikken og viser aktsomhet og myndighetene sørger for at trafikksystemet er så sikkert at en enkelt feilhandling ikke fører til drepte eller hardt skadde.

En sterk økning i tilrettelegging for myke trafikanter og kollektiv har ført til at det oppleves som attraktivt og enkelt å velge sykkel, gange, tog og buss som transportformer i hverdagen. Dette har redusert bilbruken og gitt et tryggere og mer oversiktlig trafikkbilde for de som må bruke bil. Andelen som bruker hjelm når de sykler har økt i alle aldersgrupper, og innbyggerne sikrer både seg selv og syklene med reflekser når det er mørkt.

## 5. utfordringer

---

### DEMOGRAFI

Gjennomsnittsalderen i befolkningen er økende, og eldre personer utgjør en stadig økende andel av trafikantene. I 2010 hadde ca. 70 % av befolkningen over 65 år førerkort og denne andelen vil øke.

Den eldre befolkningen er allerede i dag i stor grad bosatt i sentrumsområdet i Vestvågøy, og det planlegges for at flere eldre skal kunne flytte sentralt. Dette vil innebære flere eldre trafikanter og at mange eldre ferdes i elektriske rullestoler og rullatorer i sentrum. Dagens gatebilde i Vestvågøy er vanskelige for mennesker med nedsatt funksjonsevne med tanke på framkommelighet på rullestol, rullatorbruk etc., og utfordrer både vedlikehold av gatene og standarden på dem på vinteren.

Ved aldring reduseres ferdigheter og evnen til å ferdes sikkert. Samtidig er det av stor betydning for mange eldre å kunne fortsette å ferdes i trafikken. Dette innebærer behov for å sikre at de eldre sine kunnskaper og ferdigheter oppdateres i takt med utviklingen av trafikksystemet.

Det er en utfordring å sikre at alle innbyggere – også eldre - deler visjonen om 0 drepte eller skadde i trafikken, og at alle tar ansvar for å bidra til dette.

- **GLOBALISERING**

Dagens samfunn krever stor mobilitet i befolkningen, og bilbruk er en betydelig eksponent for dette. En langvarig samfunnstrend har vært at bil eller moped/motorsykkel velges framfor sykkel og gange også ved korte transportavstander. Etterkrigstidens samfunnsplanlegging har i stor grad tilrettelagt for dette. Internasjonale trender viser imidlertid i noen grad en økning i kollektiv- og sykkeltransport spesielt i større byer, og dette har skjedd som et resultat av målrettet politikk og planlegging på området.

- **BRUK AV TEKNOLOGI**

Ny teknologi vil høyst sannsynlig bidra til sikrere trafikkavvikling i framtida. Blant annet vil selvkjørende biler og busser være en teknologi som ikke alt for lenge vil bli tilgjengelig for flere. De fleste forskere på området anser sikkerheten som betydelig bedre for selvkjørende biler vs. biler med sjåførere, fordi man da har eliminert den største risikofaktoren: mennesket.

Smarttelefoner og annet håndholdt utstyr er på den annen side en teknologi som gir store utfordringer for trafiksikkerheten, og tasting på mobiltelefoner samtidig som man kjører bil utgjør en stadig større og betydelig risiko.

- **SAMFUNNSSIKKERHET**

Foreløpige tall viser at 108 mennesker omkom på norske veier i 2018. Det er en oppgang på 2 % fra 2017 (i 1970 omkom det 560 mennesker på veiene våre), og vi må helt tilbake til 1947 for å finne tilsvarende lave tall. Ungdom er fortsatt overrepresentert blant de omkomne. Norge er sammen med Sverige og England et av verdens mest trafikksikre land. Farligst i Europa er Litauen, Polen og Hellas.

I Nordland har antall rapporterte skadde og drepte i trafikkulykker i perioden 2010 – 2017 ligget på gjennomsnitt 13 drepte personer pr år og 369 skadde personer pr. år.. De siste 7 årene har 88 mennesker mistet livet på veger i Nordland. I Vestvågøy kommune er det i løpet av de siste ti årene (fra januar 2007 til desember 2017) registrert 146 trafikkulykker som har ført til personskade eller død. Det har til sammen vært 4 dødsulykker. I samme periode er det registrert 146 personskader som følge av trafikkulykker i Vestvågøy, der 15 av disse er klassifisert som alvorlige skader (Kilde: SSB Tabell 12044: Personer drept eller skadd i veitrafikkulykker, etter region, statistikkvariabel og år)

Selv om ulykkes registreringene fortsatt gir tall som ikke kan aksepteres, må det også tilføyes at registreringene viser positive utviklingstrekk.



Ser en på ulykkestallene for nasjonen som helhet, kan det trekkes en god del konklusjoner om ulykkesutviklingen:

- Antall personskadeulykker har de siste 20 årene vært relativt stabilt, til tross for stor trafikkvekst.
- Antall drepte og hardt skadde er i samme perioden markant redusert.
- Alvorlighetsgraden er betydelig størst i møte-, utforkjørings- og fotgjengerulykkene.
- Unge og uerfarne trafikanter (16-24 år) er fortsatt mest utsatt for trafikkulykker.

En stor utfordring i trafikksikkerhetsarbeidet fremover vil være trafikantene/menneskene, og mulighetene for å gjøre dem bedre egnet og mer ansvarlig i trafikken. De viktigste medvirkende faktorene til at alvorlige ulykker skjer, er knyttet til den menneskelige faktoren. Ulykkesanalyser viser at høy fart har vært en medvirkende faktor i om lag halvparten av dødsulykkene. Manglende førerdyktighet har vært en medvirkende faktor til enda flere ulykker. I begrepet manglende førerdyktighet inngår forhold som manglende teknisk kjøretøybehandling og informasjonsinnhenting, feilbeslutninger, hasardiøs kjøring og manglende kjøreerfaring og risikoforståelse. Som følge av dette er det viktig å ha særlig fokus på risikogrupper som eldre, ulykkes utsatt ungdom, enkelte innvandrergupper og rusmiddelbrukere. Videre må trafikksikkerhet vektlegges innen forebyggende arbeid med rus og kriminalitet.

Trafikkopplæring må betraktes som en livslang læringsprosess. For at opplæringen i barnehage- og skolesystemet skal være av høy kvalitet, er det viktig med tilstrekkelig kompetanse hos lærere og barnehageansatte. Trafikksikkerhet for barn er de voksnes ansvar. Det handler bl.a. om utformingen av et trygt oppvekstmiljø, beskyttelse av de små og myke trafikantene, og aktiv bruk av riktig sikkerhetsutstyr. Voksne må ha høy bevissthet om hvor viktige de er som rollemodeller, og de har ansvar for at det foregår kontinuerlig trafikkopplæring gjennom alle barneårene og i ungdomstiden. Derfor må foreldre, helsepersonell, barnehage- og skoleansatte motiveres og forpliktes til å ta ansvar for barns og unges trafikksikkerhet.

Forskning viser at økt bruk av bilbelte sparer liv og i stor grad begrenser personskadeomfanget når ulykker først skjer. Ved bruk av bilbelte reduseres dødsrisikoen med ca. 50 % i framsetet og ca. 25 % i baksetet. Kontroll av at barn er sikret på en forsvarlig måte har også en stor skadebegrensende effekt. Det er imidlertid fortsatt mange som unnlater å bruke bilbelte, og ulykkesanalyser viser at mellom 40 og 45 % av alle som blir drept i bil ikke har brukt bilbelte.

En alt for liten andel av fotgjengerne bruker refleks i mørket. Samtidig vet vi at 40

% av alle fotgjengerulykker skjer i mørket, og at refleks reduserer risikoen for å bli påkjørt i mørket med 85 %. Det bør derfor bli en selvfølge å bruke refleks når man beveger seg ute i mørket.

Syklister er spesielt ulykkeutsatt i krysningspunkter, og dersom det skjer en sykkelulykke betyr bruk av sykkelhjelme en betydelig reduksjon i risikoen for alvorlige hodeskader.

Registreringer viser at hjelmbruken er på ca. 54 %. Den er størst blant barn under 12 år der ca. 75 % bruker sykkelhjelme, mens aldersgruppen 12 – 17 år kommer dårligst ut der ca. 36 % bruker hjelme. Ulykkesanalyser viser at 64 % av omkomne syklister ikke brukte hjelme.

Statistisk er ungdom mest utsatte gruppe, og mange tar førerkortet for å få lov til å kjøre, ikke for å lære seg å kjøre. Trafiksikkerhet handler om holdninger, og det er viktig å bidra til at ungdom ønsker å bli gode trafikanter.

Tidlig holdningsskaping i barnehagene og skolene er gunstig, ettersom barna tar med seg holdninger videre i livet. Det samme er holdningsskaping i regi aktører som FAU, idretten, idrettsrådet og videregående skole. Det er en utfordring å sikre koordinert og samtidig innsats fra disse aktørene ettersom det øker sjansen for god effekt.

#### • **INDIVIDUALISERING OG RETTIGHETSSAMFUNN**

Samfunnet er på godt og vondt i større grad enn før preget av fokus på individets rettigheter. Privatbilismen er en tydelig eksponent for individets frihet. Den øker individets bevegelighet, den gjør det enklere å komme seg rundt og den gir frihet til å ferdes hvor og når en vil. Det kan være en utfordring at denne friheten også kan oppfattes som en rettighet både knyttet til bruk av veien, parkering og fart. Krefter som arbeider mot automatisk trafikk kontroll kan være et eksempel på denne retningen.

Sett i et adferds perspektiv vil derfor arbeid for å lede innbyggerne til å gjøre gode valg – og å gjøre det «trendy» å opptre trafiksikkert i alle aldersgrupper - kunne være en spennende tilnærming til trafiksikkerhetsarbeidet som bidrar i riktig retning. Dette kalles på fagspråket for «nudging».

#### • **HELHET OG SAMHANDLING**

Det er mange aktører som arbeider for et felles mål om bedre trafiksikkerhet. Ikke minst påhviler det hver enkelt trafikanter et stort ansvar i å opptre slik at trafikkulykker ikke oppstår. At mange aktører arbeider med trafiksikkerhet innebærer at midlene er fordelt over flere budsjetter.

- **KLIMA, MILJØ OG AREALBRUK**

Kommunen har som vegholder ansvar for å få gjennomført trafiksikkerhetstiltak på kommunale veger. Dette er ofte skoleveger og veger som brukes til fritidsaktiviteter eller kontakt med familie og venner. Kommunenes ansvar for trafiksikkerheten på dette området er derfor i stor grad knyttet til utformingen av et trygt lokalmiljø, til beskyttelse av myke trafikanter, fotgjengere og syklistene, slik at befolkningen kan bevege seg trygt i sine nabolag.

I de fleste tilfeller er imidlertid utfordringene for reduksjon av antall hardt skadde og drepte innenfor kommunen, knyttet til trafikk-sikkerhetstiltak på riksveger og fylkesveger. Det er her de alvorligste ulykkene skjer, og det er da en utfordring for kommunen å komme med innspill på de prioriteringer som fylkeskommunen og Statens Vegvesen gjør.

Forhold knyttet til vegen og vegmiljøet har vært medvirkende faktorer i 28 % av dødsulykkene. De forholdene ved vegen og vegmiljøet som oftest har medvirket til dødsulykker, er vegens linjeføring, sikthindringer, mangelfull skilting og oppmerking samt uryddig vegmiljø.

Vestvågøy kommune har de siste årene hatt særlig fokus på universell utforming. Universell utforming innebærer at tiltak i de offentlige rom og bebyggelse skal være slik at de kan brukes av alle, og dette må da legges til grunn også for utforming av trafikkanlegg. Nye anlegg vil bli planlagt og utført med dette grunnleggende prinsipp. Kommunen har imidlertid endel «gamle synder» på dette området, som det gjennom planen settes fokus på å få gjort noe med. Dette gjelder spesielt utforming av fortau og kryssingsfelt i sentrumsområdet og i boligfelt. Dette vil også ha betydning for en sterkere satsing på et sentrumsnært friluftsliv, som vil kreve at tilrettelegging av arealbruk og planlegging av trafikårer sees i sammenheng med behovet som gående, syklende og andre myke trafikanter har.

- **ØKONOMISK USIKKER FRAMTID**

Årlig påføres det norske samfunnet store kostnader som følge av trafikkulykker. Ulykker omfatter både de realøkonomiske kostnader og det velferdstapet skadde og pårørende opplever ved redusert livskvalitet og tap av helse eller leveår. De realøkonomiske kostnadene ved ulykker består av produksjonsbortfall, medisinske kostnader, materielle kostnader og administrative kostnader. Produksjonsbortfallet er verdien av tapt produksjon og verdien av tid brukt til omsorgsarbeid i hjemmet.

Transportøkonomisk institutt har beregnet kostnader med ulykker. Beregnet kostnader omfatter medisinske kostnader, produksjonsbortfall, materielle kostnader, administrative kostnader, og verdisetting av velferdstap. Kostnadene er oppgitt i 2014-kroner og regnet pr skadet/drept person. Beregnet kostnadene gjelder for alle skader, både de som rapporteres til politiet og de som ikke blir rapportert.

Foreløpige tall viser at 108 mennesker omkom på norske veier i 2018. Det er en oppgang på 2 % fra 2017.

Skade tilfelle	Kostnader i 2014-kr pr. skadet/drept person
Drept	35 700 000,-
Hardt skadd	12 500 000,-
Lettere skadd	725 000,-
Materielle skader	35 400,-

Når det gjelder det forebyggende trafikksikkerhetsarbeidet, er det mange aktører som arbeider med trafikksikkerhet og midlene er fordelt over flere budsjetter. For kommunenes arbeid har de tilskuddsmidler som stilles til disposisjon fra fylkets trafikksikkerhetsutvalg og som kommunene kan søke om stor betydning for kommunene. Forutsetningen for tilskudd er at det går til trafikksikkerhetstiltak på kommunal veg, og at kommunen dekker halvparten av kostnaden.

Statens vegvesen og Fylkeskommunen har sine budsjetter som gjelder vegformål på fylkesveger og riksveger, og mange trafikksikkerhetsoppgaver er innlemmet her. I tillegg er det i disse budsjettene også disponert midler til særskilte trafikksikkerhetsoppgaver.

Bevilgningene her vil variere fra år til år avhengig av hvilke oppgaver som prioriteres gjennomført.

Det gjennomføres i dag et betydelig trafikksikkerhetsarbeid med innsats fra lag og foreninger. Økt samspill mellom offentlig sektor og frivillige organisasjoner innen trafikksikkerhetsarbeidet, vil kunne bidra til at målsettinger oppnås tidligere samt at det opparbeides større forståelse for viktigheten av dette arbeidet. De aktuelle tiltak som i den sammenheng blir fremmet, er i stor grad avhengig av initiativ fra lag og organisasjoner, og vil i mange tilfelle ikke være sammenfallende med gjeldende prioriteringer. Slike initiativ er imidlertid så prisverdige at det må være rom for å belønne dette, dersom det aktuelle tiltaket har en viktig trafikksikkerhetsmessig betydning.

- **FOLKEHELSE OG ØKENDE SOSIAL ULIKHET**

Skader og dødsfall som følge av ulykker er en utfordring for folkehelsen, spesielt fordi de tar relativt mange unge liv og påfører mye lidelse i befolkningen. Forebyggingspotensialet på dette feltet kan derfor gi en solid helsegevinst i befolkningen. Som for andre helsetilstander er det sosioøkonomiske perspektivet også relevant for ulykkeskader.

Bilførere over 65 år har lave ulykkestall, men har større risiko for å bli skadet når de kjører bil enn gjennomsnittsbilisten. Skaderisikoen for eldre fotgjengere og syklister er også betydelig. I alle aldersgrupper er det flere menn enn kvinner som dør som følge av ulykker (Helsedirektoratet, 2016).

Utfordringer knyttet til overvekt/fedme og inaktivitet i befolkningen, kan også sees i sammenheng med økt bilbruk. Å tilrettelegge slik at innbyggerne i enda større grad velger sykkel eller gange foran bilen ved transportering, vil kunne ha betydning for folkehelsen over tid i tillegg til at trafikkbildet blir mer oversiktlig pga. færre biler på veiene. Det er en stor utfordring for folkehelsen at bilismen dominerer reisevanene våre.

Det har vært begrenset forskning på sosial ulikhet i skader og ulykker i Norge. Noen studier har sett på dødelighet. Disse studiene viser at det er en tendens til at ulykker varierer med sosial bakgrunn. En norsk studie av dødelige trafikkskader viser at det er store sosiale ulikheter i dødelighet, der det blant annet påvises langt høyere dødelighet i trafikkuulykker i lavinntektskommuner sammenlignet med høyinntektskommuner. På individnivå vises særlig

store sosiale ulikheter i trafikkdød (særlig i ulykker der kjøretøyet kjører av vei uten å støte sammen med annet kjøretøy) blant gutter med foreldre med lav sosial status (Kristensen m.fl., 2012).

Det er utfordringer knyttet til rus og trafikk. Bruk av rusmidler er en av de viktigste årsakene til trafikkuulykker, og en nordisk studie fra 2011 viser at minst fire av ti omkomne sjåførere hadde alkohol eller andre stoffer i blodet. Et stadig økende forbruk av alkohol og andre sentralstimulerende midler i befolkningen, kan gi risiko for flere trafikkuulykker. På landsbasis har antall sjåførere som er pågrepet for mistanke om alkoholbruk likevel vært relativt stabilt de siste årene med cirka 6000 per år. Antall sjåførere som er pågrepet på grunn av mistanke om påvirkning av andre rusmidler, har de siste fem årene også vært stabilt med rundt 4000 tilfeller per år. Mange av de som pågripes er gjengangere, særlig gjelder det de som er påvirket av andre rusmidler enn alkohol.

Studier viser at lav sosial status på individnivå eller geografisk nivå øker risikoen for dødelige og ikke-dødelige trafikkskader. En norsk studie fra 2012 fant skarpere sosioøkonomiske forskjeller i trafikkrelatert skade og død enn i de fleste andre

rapporter som det sammenlignes med. Studien skiller mellom trafikkuhell der det er kollisjoner mellom kjøretøy, og trafikkuhell her føreren har mistet kontroll over kjøretøyet (kjørt av vegen, inn i bergvegg mv). Det er særlig verdt å merke seg den ekstremt sterke sosiale gradienten i trafikkuhell med dødelig utgang der føreren har mistet kontroll over kjøretøyet.

## 6. Mål, målintikatorer og strategier

---

### 6.1 Samfunnsmål

- I Vestvågøy i 2030 forekommer det ikke trafikkulykker som fører til drepte eller hardt skadde.
- I 2018 er antall drepte og hardt skadde i vegtrafikken redusert med minst 20 %, og i 2024 er det en halvering i forhold til nivået i 2015.
- Voksne og ungdom er like flinke som barn til å bruke refleks og er gode forbilder i trafikken, både som gående, syklende og kjørende.

### 6.2 Målintikatorer

- Antall drepte, hardt skadde og lettere skadde
- Trafikkulykker og trafikkuhell (materiellskader) i kommunen.
- Oversikt over helsetilstanden til innbyggerne i kommunen og tiltak for å forebygge skader.
- Trafikkutvikling: Tungtransport, vekst i antall biler
- Myke trafikanter - vekst i antall syklister
- Antall lag og foreninger som har trafikksikkerhet som tema, og har rutiner for å ivareta trafikksikkerhet

### 6.3 Strategier

1. Være trafikksikker kommune iht. kriteriene fra Trygg Trafikk
2. Sikre samhandling og koordinerte innsatser fra kommunale instanser, lag og foreninger, frivillighet, næringsliv og andre offentlige aktører
3. Drive holdningsskapende arbeid og opplæring knyttet til adferd i trafikken
4. Gjennomføre fysiske sikkerhetstiltak

Strategiene overføres til handlingsplanen der spesifikke tiltak er formulert og knyttet opp til hver strategi.

