

TRAFIKKSIKKERHETSPLAN FOR TØNSBERG KOMMUNE

Lev i Tønsberg



GENERELL DEL
ÅR 2009 - 2013

FORORD

Tønsberg kommunes tredje trafikksikkerhetsplan presenteres med dette i to deler, en generell del som gjelder for 4 år og en tiltaksdel som revideres hvert år. Tiltaksdelen er igjen delt i to deler; bygging av gang- og sykkelveier og driftstiltak.

Utvalg for tekniske tjenester vedtok i juni 1998 å fremlegge et 1. utkast av trafikksikkerhetsplanen til politisk behandling høsten 1999. Viktigste grunn til dette var å starte gjennomføringsfasen så raskt som mulig. Denne andre planen var en rullering av den første og er bygget opp på stort sett samme måte. Dette er den tredje planen og den følger i store trekk oppbyggingen til den andre planen.

Mye statistisk materiell, informasjon og dokumentasjon er innhentet pr. i dag, og det meste er satt i system i denne planen.

Viktig er det også at vi har gitt en del føringer for trafikksikkerhetsarbeidet som tar utgangspunkt i et nært samarbeid med Statens vegvesen, Region Sør - avd. Vestfold og Vestfold Politidistrikt. Ved at staten, politiet og kommunen har inngått et samarbeid for å nå et felles mål for trafikksikkerhetsarbeidet, er innbyggerne i Tønsberg kommune gitt den beste garanti for at de prioriteringer som blir tatt vil føre til et tryggere trafikkmiljø for alle.

Prosjektgruppen har hatt et godt samarbeid ved utarbeidelse av planen. Alle gruppe-medlemmer har vist meget stort engasjement.

Prosjektgruppen for trafikksikkerhetsplanarbeidet står hovedansvarlig for planoppbygging med innhold. Det er nedsatt en fast politisk komite for rullering av Trafikksikkerhetsplanen av Utvalg for Teknikk og Miljø (UTM). Deltakere i denne komiteen er:

Reidar Smindsrød, Bystyrerepresentant for Kristelig Folkeparti - leder

Ragnar Fevang, Bystyrerepresentant for Arbeiderpartiet

Harald Madsen, Bystyrerepresentant for Fremskrittspartiet

Anette Viken, Bystyrerepresentant for Sosialistisk Venstreparti

Steinar Ljone, Bystyrerepresentant for Bylista mot Bomring

Jarle Krokeide, Tønsberg kommune, Bydrift, prosjektleder

Vi har hatt et tett og godt samarbeide med Statens vegvesen, Region Sør, Trygg Trafikk og Vestfold Politidistrikt:

Per Arne Nilsen, Statens vegvesen, Region Sør

Marit Wroldsen Dahl, Statens vegvesen, Region Sør

Mette Magnussen, Trygg Trafikk, Vestfold

Morten Skarpaas, Vestfold Politidistrikt

Gaute Amundsen, Vestfold politidistrikt

Forøvrig takkes alle som har bidratt med informasjon og innspill til planen.

Tønsberg, den 4. mai 2010

Jarle Krokeide
prosjektleder.

INNHALDSFORTEGNELSE

Generell del

Førord	side 2
Innholdsfortegnelse	side 3
Innledning	side 4
Sammendrag	side 5
Bakgrunn	side 6
Oppbygging av planen.....	side 6
Visjon	side 7
Målgruppe	side 8
Mål	side 9
Økonomi	side 10
Ulykkesanalyse for perioden 2005-08	side 11
Vegtrafikkulykker	side 11
Utrygghetspunkter	side 12
Vegtrafikkulykker	side 13
Vegtrafikkulykker med personskade.	side 14
Vegtrafikkulykker for fotgjengere.	side 15
Personskadeulykker fordelt på uhellstype.	side 16
Personskadeulykker fordelt på trafikkantgruppe.	side 17
Personskadeulykker fordelt på alder og kjønn.	side 18
Personskadeulykker fordelt på vegkategori.	side 19
Personskadeulykker fordelt på føreforhold.	side 20
Dødsrisiko for fotgjengere ved påkjørsel	side 21
Utrygghetspunkter	side 22
Utrygghetspunkter for hele kommunen.....	side 23
Utrygghetspunkter for sentrum	side 24

INNLEDNING

Nasjonalt nivå

Samferdselsdepartementet har planlagt at det skal lages en egen nasjonal handlingsplan for trafikksikkerhet i Norge. Denne planen skal inngå som en del av Nasjonal Transportplan 2010 - 2019.

Lokalt nivå

Kommunale trafikksikkerhetsplaner må ta utgangspunkt i lokale forhold og forutsetninger. Med dette som utgangspunkt igangsatte Tønsberg kommune sin første planprosess høsten 1998. En egen prosjektbeskrivelse ble utarbeidet og vedtatt av Utvalg for tekniske tjenester, desember 1998. Planen er en fireårig plan og skal rulleres hvert år. Dette er den tredje trafikksikkerhetsplanen som nå rulleres.

For perioden 2005 - 2008 er det registrert 313 **ulykkespunkt*** innenfor kommunegrensene.

Etter innspill fra innbyggerne er det samtidig registret et høyt antall **utrygghetspunkt/strekninger***. Det er imidlertid liten grad av sammenfall mellom ulykkespunkt og utrygghetspunkt. Utrygghetsfølelse forårsaker unødige mange bilkjøring. Denne onde sirkelen må snus og til dette arbeid er vi helt avhengig av samarbeid og engasjement fra innbyggerne.

Tønsberg kommune har valgt en **strategi for det videre trafikksikkerhetsarbeidet** med hovedvekt på fysiske tiltak. Tiltak på ulykkespunkt har som mål å redusere risiko for ulykker. Tiltak på utrygghetspunkt har som mål å trygge trafikkmiljøet for myke trafikanter samt stoppe/ redusere veksten i biltrafikken.

Tiltak som går på informasjon, adferd og holdninger utføres i hovedsak av Trygg Trafikk, Fylkets Trafikksikkerhetsutvalg og NAF. Tønsberg kommune toner derfor ned denne delen av sitt arbeid. Det er viktig å bidra til at Pelle Politibil starter opp igjen i en ny form. Tiltakene skal bidra til å bedre samspillet mellom trafikkantgrupper og bygge opp trafikkmoral og ansvarsfølelse.

Tønsberg kommunes trafikksikkerhetsplan består av to deler, en generell del og en tiltaksdel. Tiltaksdelen i planen er igjen brutt ned i 12 skoleområder/nærmiljøområder.

Dette er gjort for å skape en plan som er så konkret, forpliktende og gjennomførbar som mulig, med forankring ute blant folk og i det administrative- og politiske miljø.

Med denne rullerte fireårige planen har Tønsberg kommune opparbeidet gode rutiner og systemer for et langsiktig trafikksikkerhetsarbeid basert på et nært samarbeid med brukerne, staten og fylke.

* Ulykkespunkt er et punkt med minimum 2 personskadeulykker eller minimum 5 materiellskadeulykker eller tilsammen minst 5 ulykker av begge ulykkestyper i perioden 2005-08.

* Utrygghetspunkt er steder hvor befolkningen føler seg utrygge men hvor ulykker nødvendigvis ikke skjer.

SAMMENDRAG

Biltrafikken økte med 18% i Tønsberg kommune i perioden 2005-09.

Biltettheten i Tønsberg er på høyde med de største byer i Europa.

Visjonen i Tønsberg kommunes andre trafikksikkerhetsplan er «Tønsberg - der fremtiden skapes».

Hovedmålgruppen i trafikksikkerhetsplanen er barn og unge på vei til skole og fritidsaktivitet.

Trafikksikkerhetsarbeidet organiseres med politisk forankring i Utvalg for teknikk og miljø.

Investeringstakten i tiltak for trafikksikkerhet varierer fra år til år avhengig av kommunale avsetninger og statlige tilskudd.

Kommunen har ansvaret for de kommunale veiene, fylkeskommunen for fylkesveiene fra årsskiftet 2010, mens Statens vegvesen har ansvar for riksveier.

Det er registrert 362 **trafikkfarlige punkter** (ulykkespunkt) i Tønsberg kommune i perioden 2005-2008. Av disse er 340 ulykkespunkt med lettere skade. Ca. 80 av ulykkespunktene befinner seg i sentrum.

Utrygghetsfølelsen i trafikkbildet er stor i kommunen. Innkomne innspill i 2008 dokumenterer dette. Spesielt i tilknytning til skolevei føler mange seg utrygge.

For perioden 2005-2008 er det rapportert **313 vegtrafikkulykker** (personskadeulykker). Tilsammen ble **401** personer skadd. Av disse mistet 7 personer livet og 23 ble alvorlig skadd. 34% av de forulykkede var i aldersgruppen 15 - 29 år. Tendensen viser at antall ulykker er blitt redusert litt i de senere årene.

Menneskelig svikt er en sterkt medvirkende årsak til nesten alle trafikkulykker. Dette understreker behovet for mer innsats på ikke fysiske tiltak innenfor trafikksikkerhetsarbeidet.

Trafikksikkerhetsarbeidet i Tønsberg kommune er brutt ned i **skoleområder** inndelt etter barneskolene. Tiltakslistene for gang/sykkelveier, utrygghetspunkt og ulykkespunkt viser behovet for fysiske tiltak på veinettet, primært i tilknytning til skolevei. Tiltakslistene for gang- og sykkelveier, utrygghetspunkt og ulykkespunkt rulleres hvert 2 år.

BAKGRUNN

Beskrivelse av kommunen:

Tønsberg ligger i Vestfold fylke på vestsiden av Oslofjorden. Grenser i syd til Nøtterøy, i vest til Stokke og Re kommune, og i nord til Horten.

Kommunen har mange flotte natur-/friluft- og skjærgårdsområder.

Innbyggertall pr. 1 juli 2008: 39 600. Gjennomsnittlig innflytting er ca 250 – 300 personer pr. år.

Kommunen har desidert den største arbeidsplasskonsentrasjonen i Vestfold med 26 500 arbeidsplasser. Ca. 2/3 av arbeidsplassene er konsentrert i byområdet.

Tønsberg er hovedsenter for service og handel i midtre Vestfold.

Trafikktall:

Tønsberg har en biltetthet på høyde med de største byer i Europa. Kollektivdekning er den laveste i landet, ca. 9 %.

Årsdøgns trafikken på de viktigste innfartsårene til sentrum 2004 og 2008 var som følger:

Strekning	2004	2009
Rv 308 Kjelle Nord	: 10.800	11.300
Rv 312 Auli øst	: 19.600	20.000
Rv 303 Jarlsberg travbane	: 10.000	9.700
Rv 19 Hortensvn. v/ Gressbanen	: 11.600	10.000
Rv 311 v/ Kilden kino	: 21.000	21.000
Rv 311 Olsrød	: 14.900	16.600

Årsdøgns trafikken over Kanalbroen var 36.750 i 1998, 38.800 i 2004 og 36.600 i 2009.

OPPBYGGING AV PLANEN

Trafikksikkerhetsplanen er delt i to deler, en generell del og en tiltaksdel. Tiltaksdelen er igjen delt i to, en del for gang- og sykkelveier og en del for mindre tiltak.

De fysiske tiltakene er delt inn i tre tiltakslistene. Disse er:

- Gang/sykkelveier (vedlegg 1)
- Innkomne innspill fra skoler, FAU, foreninger m.m. (vedlegg 2)
- Ulykkespunkter (vedlegg 3)

Tiltakslistene er delt inn etter skoleområder, og kartet over det enkelte skoleområde visualiserer ulykkesbildet (vedlegg 5)

Vedlegg 4 viser en liste over alle trafikksikkerhetstiltak som er gjennomført eller påbegynte tiltak i Tønsberg kommune fra 1999 – 2004.

Vi har bestreber oss på å bygge opp planen så enkel og brukervennlig som mulig slik at alle innbyggere har en mulighet til å få et eierforhold til denne .

Innsatsen og investeringene som skal nedlegges for å få et tryggere trafikkmiljø i Tønsberg, skal så langt det er mulig fordeles utover hele kommunen slik at minst ett tiltak gjennomføres i hvert skoleområde* pr. år.

* Skoleområde er et definert nærmiljøområde tilhørende den enkelte barneskole i Tønsberg kommune (skolekrets)

VISJON OG HOVEDMÅL I TRAFIKKSikkerhetsPLANEN

Visjon:

"Tønsberg – der fremtiden skapes"**Hovedmål:****"Forene alle krefter i kommunen til å bidra til og gjøre Tønsberg til EN TRYGG BY Å BO I."**

Med dette hovedmålet som utgangspunkt har kommunen påtatt seg et ansvar innenfor trafikksikkerhetsarbeidet som forplikter prioritering og igangsetting av tiltak både på ulykkespunkt og utrygghetspunkt. Når vi samtidig vet at menneskelig svikt er en viktig årsak i ca.90% av alle trafikkulykker ligger det også i visjonens utforming at mye ressurser må avsettes til informasjons- og adferdstiltak.

For over tid å tilrettelegge for et trygt trafikkmiljø i alle deler av kommunen forutsetter dette at brukerne får være med og ta sin del av ansvaret i hele prosessen. Dette forplikter at kommunen fremover oppfordrer og inviterer til engasjement og samarbeid med beboere, synliggjør og informerer om planaktiviteter og tiltak.

Den nasjonale handlingsplanen for trafikksikkerhet legger **0-visjonen*** til grunn. 0-visjonen, som er adoptert fra Sverige, aksepterer ingen drepte eller alvorlig skadde i trafikken. 0-visjonen aksepterer ikke at menneskelig svikt i adferd skal straffes med død eller alvorlig skade og skal tilrettelegge for å forebygge alvorlige konsekvenser av adferdssvikt.

Svært få alvorlige ulykker skjer på kommunal vei. I kommunal sammenheng føler vi at Tønsbergs hovedmål er mer forpliktende enn 0-visjonen - da den i tillegg til å forebygge ulykker også bygger opp under **trygghet** i alle deler av kommunen som en forutsetning for et godt trafikkmiljø med en god trafikkultur. Vårt hovedmål forutsetter et samarbeid med alle som kan bidra til en trafikktrygg by, og 0-visjonen er på denne måten innarbeidet i denne.

Vårt hovedmål skal gjenspeiles i hele planens utforming.

* Definisjonen på 0-visjonen er at «samfunnet ikke kan tolerere at mennesker blir drept eller alvorlig skadd i trafikken»

MÅLGRUPPE

Hovedmålgruppe i trafikksikkerhetsplanen er:

**Barn og unge på vei til og fra skole og fritidsaktivitet.
«Gi barna skoleveien tilbake».**

Utover dette prioriteres øvrige myke trafikkantet.

Hovedgrunn for valg av målgruppe er at vi ønsker å tilrettelegge for trygge oppvekstmiljø for den oppvoksende generasjon. I tillegg baserer valget seg på å videreføre samt fullføre trafikksikkerhetsarbeidet som er igangsatt for å trygge trafikkmiljøet rundt skolene i forbindelse med tidligere aksjon skolevei og 6. års tiltakene.

Barnas rett til å ferdes trygt på skoleveien skal på dagsorden i Tønsberg kommune, og vi skal sammen sørge for å gi barna skoleveien tilbake

Staten har satset tungt for å bygge ut et hovedsykkelveinett i Tønsberg kommune. Med barn og unge som hovedmålgruppe i trafikksikkerhetsarbeidet, forplikter kommunen seg til å videreføre utbyggingen av et gang/sykkelveinett for å trygge «farlige» skoleveier.

Vi vet at ca. 60% av alle involverte i trafikkulykker fordeler seg på aldersgruppen 15-44 år.

Det er derfor viktig å nå ut med tiltak i så tidlig alder som mulig for å påvirke god moral og holdninger til riktig adferd i trafikken.

Vi har registret økt bilkjøring til skoler i de senere årene og flere henvendelser angående trafikkforholdene ved skolene om morgenen og ettermiddagen. Dette er uheldig fordi barn og unge har for lite fysisk aktivitet i dagens samfunn, noe som fører til flere tilfeller av diabetes blant barn og unge. Pensjonister som følger barn og unge til skolen i de første skoleårene er et tiltak som det bør stimuleres til.

Et viktig tiltak er å bygge flere gang- og sykkelveier nær skolene slik at barn og unge kan gå og sykle til skolen i stedet for å bli kjørt pga. opplevelsen av at skoleveien er farlig.

MÅL I TRAFIKKSIKKERHETSPLANEN

Tønsberg kommunens trafikksikkerhetsplan har som hovedmål å synliggjøre og informere om trafikkproblemer som er registrert, samt oppfordre til samarbeid for et trygt trafikkmiljø i kommunen.

Trafikksikkerhetsarbeidet deles inn i tre hovedområder:

- Fysiske tiltak for å redusere ulykker.
- Informasjons- adferds- og holdningsskapende tiltak for å forebygge ulykker.
- Tiltak for å påvirke en overgang fra bilbruk til mer miljøvennlige transportformer som sykkel, kollektiv og gange.

Fysiske tiltak som prioriteres i planen

- Gjennomføre trafikksikkerhetstiltak fordelt på alle skoleområder.
Tiltakene prioriteres ved årlig rulleringer, og tiltakenes karakter og tyngde er til enhver tid avhengig av kommunale bevilgninger og statlige tilskudd.
Prioritering av tiltak fordeles på ulykkespunkt.
Statens satsing på riksveier, fylkets satsing på fylkesveier kommer i tillegg til ovennevnte og prioriteres ut i fra kost/nytteeffekten på ulykkespunkt og strekninger.
- Videreføre vedtak om årlige rammebevilgninger til planlegging og bygging av gang/sykkelveier - primært i tilknytning til skolevei.
- Besørge mer kontinuitet på drifting og vedlikehold av det kommunale veinett.
Ta utgangspunkt i innspill fra befolkningen med mål om å effektivisere og kvalitetsheve dagens rutiner.

Informasjons-, adferds- og holdningsskapende tiltak er ikke prioritert i trafikksikkerhetsplanen. Dette arbeidet utføres i hovedsak av Trygg Trafikk, Fylkets trafikksikkerhetsutvalg (FTU) og NAF.

Nedenfor er det beskrevet hva arbeid med informasjons-, adferds- og holdningsskapende tiltak innebærer;

- Gradvis innføre en 0-aksept for trafikkulykker med personskade i lokalmiljøene.
- Annet hvert år invitere skoler, barnehager, velforeninger og resten av befolkningen til å komme med innspill på utrygghetsfølelse.
- Ansvarliggjøre foreldregenerasjonen vedr. barnas trafikkopplæring og bruk av sikkerhetsutstyr.
- Ansvarliggjøre grunneiere til å sørge for god sikt og fremkommelighet i eget bomiljø.
- Ansvarliggjøre og bevisstgjøre den enkelte trafikant på egen adferd i trafikken.
- Opparbeide gode samarbeidsrutiner med den enkelte skole og FAU i kommunen.
- I samarbeid med skoleverket innarbeide trafikk/trafikksikkerhet som årlig tema i undervisningen.
- Sørge for at ulike trafikantgrupper respekterer hverandre som likeverdige i trafikken.
- Stimulere politiet til å ha samarbeid med unge førere/rånere som vil kjøre fort i kontrollerte former på en avgrenset kjørebane.
- Bidra til at "Pelle politibil" blir en aktiv medspiller i skolemiljøene i kommunen. Tidligere erfaring har vist at barn og unge får et godt forhold til politiet ved denne aktiviteten og denne positive opplevelsen vil de ha med seg i oppveksten.

ØKONOMI

Finansiering av trafikksikkerhetstiltak.

De rammer som avsettes i årlige budsjetter og i økonomiplanen danner premissene for hva som kan gjennomføres av trafikksikkerhetstiltak i kommunen.

De økonomiske rammene gir samtidig føringer for hva som er realistisk å søke om av statlige tilskudd. Tiltaksdelen initierer og synliggjør behovet for bevilgninger i årene fremover.

Kommunale avsetninger til trafikksikkerhetstiltak

Tiltaksdelen i trafikksikkerhetsplanen skal årlig behandles i Utvalg for teknikk og miljø. Tiltaksdelen skal inneholde forslag til prioriteringer med økonomiske rammer for trafikksikkerhetstiltak som ønskes gjennomført og legges frem som innspill til økonomiplanen. Dette gjelder for fysiske tiltak. I tillegg til kommunale bevilgninger søkes staten om årlige tilskudd. Tilskuddsordningene er som følger:

Statlige tilskuddsordninger til trafikksikkerhetstiltak

Riksveier:

Bygging av gang/sykkelveier langs riksvei fullfinansieres av staten. Prioritering skjer hvert fjerde år. (følger handlingsplanperioden i veiplanen, fortiden 2005 - 2009.)

Når prioritering foretas er det en fordel for kommunen å ha reguleringsplaner, detaljplaner og byggeplaner klare.

Tunge trafikksikkerhetstiltak på riksvei fullfinansieres av staten. En forutsetning for finansiering er ferdige reguleringsplaner/detaljplaner. Behovet synliggjøres gjennom ulykkespunkt og gjennom kommunenes søknad om tilskudd til trafikksikkerhetstiltak (tidligere aksjon skoleveimidler). I prinsippet skjer prioriteringen hvert fjerde år.

Finansiering av mindre trafikksikkerhetstiltak skjer i prinsippet på samme måte som for de tunge, men årlig.

Fylkesveier (og kommunale veier):

Bygging av gang/sykkelveier langs fylkesvei har i de senere år falt bort. Imidlertid gir staten tilskudd til delfinansiering. Fra 2010 overtar fylket dette ansvaret.

Tilskudd til tunge trafikksikkerhetstiltak, som krever reguleringsplan, prioriteres hvert fjerde år over

fylkeskommunens budsjett. For tiden få eller ingen tilskudd.

Tilskudd til mindre trafikksikkerhetstiltak skjer årlig. Denne sekkeposten har stadig blitt redusert i de senere år og bidrar stadig mindre til gjennomføring av tiltak.

Fylkes Trafikksikkerhetsutvalg (FTU) fordeler årlig tilskuddsmidler til mindre trafikksikkerhetstiltak fra staten (tidligere aksjon skolevei - 6. års tiltaksmidler). Veiene som får tilskudd må være skoleveier og finansieres ved at staten yter 60% og fylkeskommunen og kommunen resten.

ULYKKESANALYSE FOR PERIODEN 2005 – 2008.

Vegtrafikkulykker med personskade i Tønsberg kommune:

Statens vegvesen Vestfold har bidratt med å kartlegge alle trafikkulykker med personskade i Tønsberg kommune.

Statens vegvesen Vestfold har utarbeidet en rapport for trafikkfarlige punkt for Tønsberg. Arbeidet med å kartlegge trafikkfarlige punkter ble ferdigstilt sommeren 1999 og befaring av punktene og utarbeidelse av rapporten ble gjennomført våren 2000 og 2001. Denne rapporten brukes som et grunnlag når man skal prioritere blandt tiltak som skal utføres.

Utvelgelsen av trafikkfarlige punkt baserer seg på politirapporterte ulykker (**personskadeulykker***) og ulykker meldt til forsikringsselskapene (**forsikringsskadeulykker***) i perioden 2005 – 2008.

Det er registrert 313 trafikkulykker i Tønsberg kommune basert på personskadeulykker i perioden 2005 – 2008. Ca. 80 av ulykkespunktene befinner seg i Tønsberg sentrum, mens de resterende ca. 230 er fordelt på veinettet i resten av kommunen. I 31 av ulykkespunktene har det oppstått skade på personer, hvorav det i 7 ulykkespunkt har medført dødsfall. I 282 punkt har det kun oppstått materielle skader.

Se vedlagte tabeller/figurer som viser:

- Vegtrafikkulykker med personskade.
- Vegtrafikkulykker for fotgjengere.
- Vegtrafikkulykker med personskade pr. år.
- Personskadeulykker fordelt på uhellstype.
- Personskadeulykker fordelt på trafikkantgruppe.
- Personskadeulykker fordelt på alder og kjønn.
- Personskadeulykker fordelt på vegkategori.
- Personskadeulykker fordelt på føreforhold.
- Dødsrisiko for fotgjengere ved påkjørsel

En del faktaopplysninger og trafikksikkerhet.

Fartsgrenser som angir **grensen for når man vil ha stor sannsynlighet for å bli alvorlig skadet** ved en påkjørsel(fotgjenger/bil) eller kollisjon (bil/bil):

- | | |
|----------------|---|
| 30 km/t | Påkjørsel av fotgjenger med bil.
Denne kunnskap er begrunnelsen for å bruke sone 30 i boligområder og i bysentrum. |
| 50 km/t | Sidekollisjon mellom to personbiler. |
| 70 km/t | Front mot frontkollisjon mellom to personbiler. |

Utrygghetspunkter

Utrygghetsfølelsen i Tønsbergtrafikken, spesielt i tilknytning til skolevei er stor. Innbyggerne bidro med 170 innspill på utrygghetspunkter i 1999, ca. 250 innspill i 2004 og

ca. 200 innspill i 2008. Flere av innspillene sammenfalt, men helhetsbildet viser at vi står overfor mange utfordringer i alle deler av kommunen for å trygge trafikkmiljøet.

Når innspill på utrygghetspunkter ble sammenstilt med ulykkespunktene viser det seg at sammenfallet er minimalt.

Med vårt hovedmål om å forene alle krefter til å gjøre Tønsberg til en trygg by å bo i forplikter kommunen å vie like mye oppmerksomhet på utrygghetspunkter som på ulykkespunkt. Invitasjon til å komme med nye innspill på utrygghet vil årlig sendes ut til innbyggerne.

Vedlage kart viser oversikt over utrygghetspunkter i 2008:

- Utrygghetspunkter for hele kommunen.
- Utrygghetspunkter for sentrum.

* «Personskadeulykker er trafikkuhell som har medført død eller skade på person og skaden ikke er ubetydelig».

* Forsikringsskadeulykke er trafikkuhell hvor det har oppstått materiell skade som er meldt til forsikringsselskap.