



TØNSBERG KOMMUNES TRAFIKKSIKKERHETSPLAN 2020– 2024



GENERELL DEL



Innhold

1	Forord
2	Sammendrag
3	Innledning
	3.1 Historikk
	3.2 Organisering av kommunens trafikksikkerhetsarbeid
	3.3 Samarbeidspartnere
4	Nasjonale og regionale føringer for trafikksikkerhetsarbeidet
4.1	Meld. St. 40 (2015-2016) Trafikksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering
4.2	Nasjonal transportplan
4.2.1	Barnas transportplan
4.3	Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018 – 2021
4.4	Folkehelse og trafikksikkerhet - Regional folkehelseplan
4.5	Regional transportplan / fylkets trafikksikkerhetsplan
4.6	Trafikksikker Kommune
5	Ulykkessituasjonen / -utviklingen i Tønsberg kommune
5.1	Trafikale utfordringer
5.2	Analyse av ulykkene
6	Mål og strategi for trafikksikkerhetsarbeidet i Tønsberg kommune
6.1	Målsettinger
6.2	Strategier
6.3	Kommunens strategi
7	Kommunale tiltak
7.1	Risikoadferd i trafikken
7.1.1	Fart,
7.1.2	Rus
7.1.3	Bilbeltebruk
7.2	Befolkningsgrupper (barn, ungdom, eldre og funksjonshemmede)
7.2.1	Barn
7.2.2	Ungdom og unge førere
7.2.3	Eldre trafikanter og trafikanter med funksjonsnedsettelse
7.3	Trafikantgrupper/kjøretøygrupper (gående, syklende, mc og moped, tunge kjøretøy)
7.3.1	Gående og syklende,
7.3.2	Motorsykel og moped
7.4	Kjøretøyteknologi
7.5	Systematisk trafikksikkerhetsarbeid i offentlig og privat sektor
7.6	Fysiske trafikksikkerhetstiltak
8	Økonomi
9	Evaluerings / Rullering
	Vedlegg
	Tabelloversikt tiltak
	Veileder Trafikksikker Kommune

1. FORORD

Kommunene har ansvar for investeringer, drift og vedlikehold av det kommunale veinettet. Som veieier, har kommunen også et spesifikt ansvar for trafikksikkerhetstiltak på kommunale veier. I tråd med 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 trafikksikkerhetsarbeidet. De er en stor arbeidsgiver og kjøper av transporttjenester. I tillegg er de eiere av barnehager og skoler.

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

Trafikksikkerhetsplanen for perioden 2020 – 2024 vil danne grunnlaget for videreføring av trafikksikkerhetsarbeidet i Tønsberg kommune.

I 2020 ble tidligere Re kommune og Tønsberg kommune, slått sammen til «Nye» Tønsberg kommune. Begge kommunene har hatt sine egne trafikksikkerhetsplaner, Re kommune en som har vært gjeldene for perioden 2017-2020 og Tønsberg Kommune en som har vært gjeldene for perioden 2016-2019.

Trafikksikkerhetsplanen følger av Tønsberg kommunes planstrategi 2020 – 2024 som ble vedtatt i mars 2020. Planstrategien peker også på at det skal utarbeides en mobilitetsplan. Dette arbeidet er i oppstartsfasen.

Planstrategien legger noen føringer for utarbeidelsen av planer som følger av den. Særlig relevant for trafikksikkerhetsplanen er innføring av den omvendte trafikkpyramide i sentrum og bynære områder. Dette betyr en satsning på anlegg og areal for myke trafikanter, på bekostning av plass til bilen. Grepet med å innføre den omvendte trafikkpyramide er et viktig verktøy for å oppnå nullvekst målet for biltrafikk i sentrumsområdene.

Fysiske tiltak samles i en tiltaksliste, vedlegg 1. Denne oppdateres hvert annet år.

Kommunen søker trafikksikkerhetsmidler fra fylkeskommunens trafikksikkerhetsordning hvert år. Fylkeskommunen kan stille med 50 % av midlene til tiltak langs kommunal vei, og 70 % av midlene til tiltak langs fylkesvei. Dette gir gode muligheter for kommunene til å kunne strekke egne midler, og få utført flere tiltak.

Trafikksikkerhetsarbeid for alle trafikantergrupper er viktige folkehelse tiltak. Trafikksikkerhetsplanen har derfor fokus på helseperspektivet.

Det er avgjørende for arbeidet å få satt trafikksikkerhet på den politiske dagsorden, samt å få med hele organisasjonen i arbeidet. Trafikksikkerhetsplanen må følges opp og tiltakene må gjennomføres. Den viktigste utfordringen er midler til gjennomføring, da tiltakslisten inneholder tiltak for flere tiår med dagens økonomiske satsningsnivå. Måloppnåelse vil være avhengig av kommunens økonomi.

Kommunestyrets vedtak lyder slik:

- *Ny felles trafikksikkerhetsplan for nye Tønsberg kommune, Trafikksikkerhetsplan Tønsberg kommune 2020 – 2024, vedtas.*
- *Trafikksikkerhetsplanen har økonomiske konsekvenser. Kommunen har en klar forpliktelse til å drive et kontinuerlig trafikksikkerhetsarbeid, og Kommunestyret forplikter seg til å realitetsbehandle planens budsjett i forbindelse med handlingsprogrammet hvert år.*

2. SAMMENDRAG

Trafikksikkerhetsplanen er kommunens verktøy for å sette trafikksikkerhetsarbeidet i system og sikre medvirkning. Statens plan, Nasjonal transportplan, ligger til grunn for trafikksikkerhetsplaner som utarbeides av fylker og kommuner.

Kommunens planstrategi beskriver hvilke planer som skal lages innenfor planperioden. Trafikksikkerhetsplanen er først ute av fire planer det er særlig viktig at henger godt sammen i budskap og strategi. De andre er mobilitetsplan, kommuneplanens samfunnsdel og kommuneplanens arealdel. Klimaplanen og planen for folkehelse har også overlappende interesser med trafikksikkerhetsplanen.

Tønsberg kommune er sertifisert «Trafikksikker kommune», og ett av kravene for sertifiseringen er trafikksikkerhetsplanen. Et annet krav er hvordan trafikksikkerhetsarbeidet skal organiseres for å favne hele organisasjonen, med politisk og administrativt trafikksikkerhetsutvalg. Kommunen er pålagt et ansvar for trafikksikkerhet bl.a. som veieier, som eier av skole og barnehager, som arbeidsgiver og kjøper av transporttjenester.

Arbeid og investering i trafikksikkerhet er viktig i et samfunnsperspektiv, både for mennesker og økonomisk. Statistikken viser klart at det lønner seg å gjøre tiltak og forebygge. Det bør også vurderes hvordan ressursene kan fordeles på vers av enheter. Kan ekstra oppmerksomhet på vinterstrøing i et område spare noen sykehjemsplasser, og kan bygging av en gangvei spare store utgifter til skoleskysse.

I beskrivelsen av trafikksituasjonen i Tønsberg er det løftet opp en del veier med særlige utfordringer. Når det gjelder kjørevei ligger de største utfordringene på hovedveinettet bestående av fylkesveier rundt Tønsberg by og sydover over Kanalbrua. Disse utfordringene er adressert i bypakka.

Når det gjelder separatanlegg for gående og syklende er manglene større, flere og mer spredt. Planen inneholder omfattende tiltakslister, og behovet er større enn det som fremkommer. I planstrategien er det vedtatt at den omvendte trafikkpyramide skal anvendes i planarbeidet, og dette vil synliggjøres i større grad når tiltakslistene skal revideres i 2022 etter at Mobilitetsplanen har bearbeidet betydningen av dette nærmere. Den omvendte trafikkpyramide snur dagens prioritering av biltrafikk foran myke trafikanter til at de myke trafikantene skal prioriteres med mer areal og større fokus enn biltrafikken innenfor sentrumsområdene. Dette vil også være viktig for å oppnå nullvekstmål, mål om større andel gående og syklende, og miljømål.

Nye myke trafikantgrupper som elsykler og ståhjulinger adresseres som en del av løsningen for fremtiden, men også som en del av fremtidens behov for større arealer og bedre løsninger for myke trafikanter.

Vi har analysert ulykkesstatistikk innenfor dagens kommunegrenser fra 2008 og frem til i dag, og funnet at totalt antall ulykker langt på vei er halvert på fylkesveiene, mens europavei, kommunale- og private veier har hatt en flatere utvikling. Fylkesveiene har fortsatt klart flest ulykker. Vi har identifisert strekninger og punkter med overrepresentasjon av ulykker, og lagt dem inn som tiltaks- eller utredningspunkter i tiltakslista.

Vestfold fylkeskommune har i sin trafikksikkerhetsplan målsetning om reduksjon fra 19 til 15 hardt skadde eller drepte fra perioden 2016-2019 til 2020-2024. Dette utgjør en reduksjon på

ca 20 %, og Tønsberg kommune har tilsvarende satt et mål om reduksjon fra 3 hardt skadde på kommunal vei i 2016-2019 til 2 i 2020-2024. Det moderate målet står i forhold til en moderat økonomisk satsning på trafikksikkerhet.

Kommunens strategi for trafikksikkerhetsarbeidet inneholder en fortsatt satsning på fysiske tiltak, nysatsning på holdningspampanje rettet mot det kommunale veinettet, sammensatt fagmiljø til behandling av trafikksikkerhetssaker, utredning og gjennomføring av hjertesoner, dialog med proffbrukere av veinettet, revisjon av kommunal veinormal, nullvekst i biltrafikk og den omvendte trafikkpyramide, og fortsatt oppfyllelse av kriteriene for Trafikksikker kommune.

I NTP er det definert 13 nasjonale tiltaksmål for å oppnå reduksjon i trafikkulykker. Vi har beskrevet hvordan kommunen forholder seg til hvert av dem i kapittel 7.

Trafikksikkerhetsplanen skal rulleres hvert fjerde år, og tiltakslista skal oppdateres hvert andre år.

Tiltaksliste og informasjon om Trafikksikker kommune er vedlagt.

3. INNLEDNING

3.1 HISTORIKK

Dette er første trafikksikkerhetsplan for nye Tønsberg kommune (bestående av tidligere Re og Tønsberg kommuner). Tønsberg kommune har hatt trafikksikkerhetsplan i 4 perioder tidligere, og Re i 3 perioder. Planene har hatt som hovedfunksjon å være et styringsverktøy for et målrettet trafikksikkerhetsarbeid i kommunen, noe som fungerer godt. En vedtatt plan sikrer fokus på trafikksikkerhet, og årlige bevilgninger. I tillegg gjør planen det mulig å søke på eksterne trafikksikkerhetsmidler.

Under utarbeidelsen av Tønsberg kommunes trafikksikkerhetsplan har samordning med overordnede planer som Nasjonal transportplan og Vestfold og Telemark fylkeskommuner trafikksikkerhetsplan blitt hensyntatt. Dette for å sikre en rød tråd i arbeidet fra nasjonalt til lokalt nivå. Denne strategien vil bli videreført, 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 TØNSBERG KOMMUNE

Trafikksikkerhetsarbeidet i Tønsberg kommune er forankret hos rådmannen, og ansvaret for prosessen med å utarbeide en ny trafikksikkerhetsplan for perioden 2020 – 2024 er tillagt Enhet for Eiendom og tekniske tjenester, ved Kommunalteknikk prosjekt og forvaltning, vei.

Kommunens politiske trafikksikkerhetsutvalg er utvalg for Miljø, Teknikk og Næring. Administrativt utvalg er Forum for trafikksikkerhet som er sammensatt av ressurser fra alle kommunale enheter. Rådmann i utvalg for Miljø, Teknikk og Næring er kommunalsjef Jan Ronald Eide. Han er også leder av det administrative forumet for trafikksikkerhet. Dette gir en god kobling mellom politikk og administrasjon i trafikksikkerhetsarbeidet.

Forum for trafikksikkerhet samles 3 – 4 ganger i året, hvor hver enhet går gjennom hva de gjør for å oppfylle kriteriene for trafikksikker kommune, samt avklaringer for å få trafikksikkerhetsarbeidet til å henge best mulig sammen på tvers av organisasjonen. Ut over dette inneholder agendaen arbeid med trafikksikkerhetsplanen, drøfting av prinsipielle trafikksikkerhetsspørsmål og forberedelse av saker til politisk trafikksikkerhetsutvalg. Forumet hadde første møte i september 2020.

Fra januar 2021 etableres i tillegg en trafikkgruppe som skal møtes månedlig. Gruppen består av ressurser fra kommunalteknisk drift og forvaltning, Tønsberg parkering, overordnet plan og politiet. Gruppen skal jobbe med vurdering av innmeldte saker, gjennomføring av enkle fysiske tiltak, og oppmelding av prinsipielle trafikksikkerhetsspørsmål til forum for trafikksikkerhet.

Større fysiske tiltak gjennomføres i regi av prosjektavdelingen under kommunalteknikk, prosjekt og forvaltning, eller ved innkjøp.

Kort om trafikksikkerhet fra kommunale enheter

I den innledende høringen vi gjennomførte sommeren 2020 ba vi de forskjellige kommunale enhetene beskrive hva de legger i trafikksikkerhet, hva de gjør, og hva de selv mener de kan gjøre for å bidra til bedret trafikksikkerhet. Nedenfor er sammendrag av svarene fra noen av enhetene:

Folkehelse, klima og stedsutvikling

Utarbeider overordnede planer. Planstrategi er vedtatt og arbeidet med å lage kommuneplanens Samfunnsdel, Arealstrategi og kommuneplanens Arealplan har startet.

Klimaplanen for kommunen er vedtatt med mål om å øke antall reiser foretatt med gange, sykkel og kollektiv. Det er igangsatt arbeid med å lage en Mobilitetsplan for Tønsberg kommune. Omvendt trafikkpyramide der myke trafikkarter skal prioriteres for fremtidig veibygging er et viktig grunnlag for utarbeidelse av planen. Når Mobilitetsplanen blir vedtatt så vil den gi viktige innspill til kommende rullering av Trafikksikkerhetsplanen og dens tiltaksplaner. Plan for Folkehelse fremmer betydningen av gode og sikre gang- og sykkelveianlegg som bidrag til at befolkningen blir mer fysisk aktiv. Økt fysisk aktivitet vil føre til bedre helse for alle befolkningsgrupper.

Tønsberg kommunale eiendom

Eier og driver av kommunens bygningsmasse. Det er viktig at våre institusjoner har god kollektivtilgjengelighet, sikker skolevei og sikre parkeringsplasser med av- og påstigningssoner. EUT har ansvar for at disse momentene tas med i planlegging og regulering av kommunale formålsbygg.

Kommunalteknikk forvaltning drift og prosjekt

Forvaltning og drift på vei har fokus på trafikksikkerhet i mange aspekter av vårt arbeid. Vi oppfyller etter beste evne våre kriterier for Trafikksikker kommune gjennom arbeid med

trafikksikkerhetsplan, fokus på trafikksikkerhet ved innspill til reguleringsplaner og byggesaker, avkjøringstillatelser og annen saksbehandling etter veiloven, utarbeidelse av skiltplaner, brøyting og strøing, oppfølging av friskt / vegetasjonsrydding for egne veier, og pålegg om frisksrydding av private avkjørsler, med mer. Vi er også kommunens hovedmottaker av henvendelser om trafikk og trafikksikkerhet fra befolkningen, og gjennomfører saksbehandling av disse. Fra 2021 vil denne saksbehandlingen gjøres av trafikkgruppa. Planlegging og gjennomføring av større og mindre trafikksikkerhetstiltak gjøres av kommunalteknikk, i samarbeid mellom vei og prosjekt.

Ved gjennomføring av VA-prosjekter er hovedfokus på trafikksikkerhet i forbindelse med gjennomføring av prosjektet. Signaler fra beboere vurderes ved gjenoppbygging av veien i form av behov for fartshumper med mer.

Oppvekst, skole

Trafikksikkerhet for skolen er at elevene er trygge på skoleveien, og når de på enkelte skoler må krysse en trafikkert vei mellom skolen og uteområdet. At de er trygge på gå- eller sykkelturn, og når de transporteres til skolen i buss eller bil. Da er det viktig at elevene har kunnskap om trafikksikkerhet.

De viktigste temaene innenfor trafikksikkerhet sett fra skolens ståsted er nødvendige gangfelt og anlegg for myke trafikanter, fartsbegrensning for biltrafikken, trafikkbegrensning ved skolene ved hente- og bringetidspunkt og kampanjer rettet mot foresatte og elever.

Skolene har en plan for trafikkopplæring på de ulike trinnene som gjennomføres, og revideres årlig. Vi har samarbeid med FAU om trafikksikkerhet på skolevei, og i forbindelse med hente- og bringesituasjonen på skolene. Vi holder tilsyn med vei og uteområder i friminutt, og er etter beste evne forbilder for elevene i trafikken.

Videre ønsker vi å ha økt fokus på trafikksikkerhet ved skolestart, fortsatt samarbeid med FAU om årlige kampanjer og vi jobber videre for å få gjennomført nødvendige fysiske tiltak i skolens nærområder.

Kort om innspill fra våre viktigste eksterne samarbeidspartnere

Fylkesmannen i Vestfold og Telemark

Fylkesmannens rolle er å påse at planen ikke er i strid med nasjonale og viktige regionale interesser innen miljøvern, klima, landbruk, samfunnsikkerhet, folkehelse og barn og unge. Eksempelvis etablering av gang- og sykkelvei kan berøre interesser som jordvernet, naturmangfold og samfunnsikkerhet, og det er viktig at dette vurderes ved utarbeidelse av planer for tiltak.

Norges Blindeforbund

Blindeforbundets hovedfokus er ulykker med myke trafikanter. Forbundets fylkeskontor ligger i Tønsberg, med tilstrømming av svaksynte og blinde fra hele fylket. Det er ca 1700 svaksynte og blinde innbyggere i kommunen. Blindeforbundet har særlig fokus på godt oppmerkete gangfelt, utfordringer med sparkesykler, løsreklame og andre «rotete» elementer på fortau, utfordring med shared space, vedlikehold av fortau og lydsignaler i lyskryss.

Norges Handikapforbund

Forbundet understreker viktigheten av at universell utforming ligger til grunn for alt planarbeid i Tønsberg kommune. Overflater for gående må være flatt for å hensynta rullestol, rullator og barnevogn, altså ikke brostein i gangarealer. Viktig med fortau, og at møblering,

reklame osv. ikke står i veien, da det er til hinder for rullestoler og til fare for svaksynte og blinde.

Statens vegvesen

Årsaken til trafikkulykker består av 3 elementer; veien, kjøretøyet og trafikanten. Kjøretøyene har de siste årene blitt vesentlig tryggere, og kjøretøyet er derfor en mindre årsak enn før. I de fleste ulykker ser vi at det er menneskelig svikt som gjør at vi får trafikkulykker. Vegvesenet anbefaler derfor Tønsberg kommune å øke fokuset på holdningsskapende arbeid. Husk trafikksikkerhetshallen i Skien.

Kommunen må hjelpe velforeninger med å tenke trafikksikkerhet i eget område. Fylkeskommunen har egen støtteordning for slike tiltak, for eksempel å sette opp ballnett.

Bane Nor

I trafikksikkerhetssammenheng har Bane Nor fokus på steder der jernbanen krysser vei, særlig i plan. Kommunen anbefales å gå gjennom plankryssingene i kommunen, og se på muligheter for å gjøre dem tryggere.

Eksterne føringer

Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet 2018 – 2021 og Vestfolds trafikksikkerhetsplan 2018 – 2021 legges til grunn som føringer for det lokale arbeidet i Tønsberg. Det nye fylket Vestfold og Telemark er i prosess med å bli godkjent som trafikksikker fylkeskommune, men har pr. dato ikke på plass en samordnet trafikksikkerhetsplan. Siden både Re og Tønsberg ligger innenfor det som var Vestfold fylke før sammenslåingen ser vi ikke dette som noen ulempe.

Tønsbergs trafikksikkerhetsplan bygger på de nasjonale og fylkeskommunale forventningene til det kommunale trafikksikkerhetsarbeidet; noe som sikrer en rød tråd i arbeidet, fra nasjonalt til kommunalt nivå.

3.3. SAMARBEIDSPARTNERE

Kommunens viktigste eksterne samarbeidspartnere innenfor trafikksikkerhet er Statens vegvesen og Vestfold og Telemark fylkeskommune. Etter fylkessammenslåingen januar 2020, med endring i ansvarsforholdet for fylkesveier, blir fylkeskommunen en enda viktigere partner fremover.

I tillegg nevnes Trygg trafikk, Røde kors, beboerforeninger, handelsforeninger, hjørnestensbedrifter, funksjonshemmedes råd, politiet med flere.

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 drept og hardt skadet 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 følgende 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

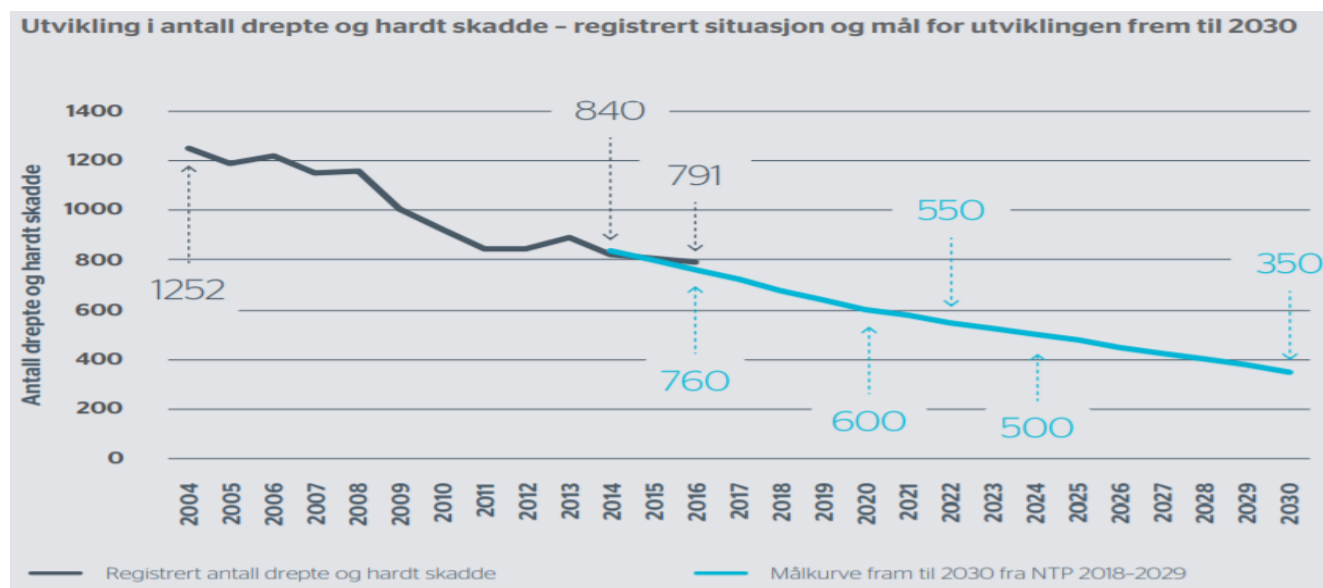
Generelt vil regjeringen videreføre en bred tilnærming i trafikksikkerhetsarbeidet, en målrettet innsats mot de alvorligste ulykkestypene og en målrettet innsats mot risikogrupper. Det trafikantertede trafikksikkerhetsarbeidet skal vektlegges.

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 drept og hardt skadet 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

Nullvekstmål ble lagt til grunn av Stortinget i Klimaforliket i 2012 og i Nasjonal transportplan 2014-2023 og 2018-2029. Målet er formulert på følgende vis «i store byområder er det et mål at veksten i persontransport tas av kollektivtransport, gåing og sykling».

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. 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

Regional plan for folkehelse (2019 – 2030) skal fremme helse og trivsel for alle, og bidra til å utjevne sosiale forskjeller.

Planen retter seg mot alle innbyggerne i Vestfold. For å redusere skader, ulykker og utrygghet er et vedvarende og systematisk arbeid nødvendig.

Trygge Lokalsamfunn som mange kommuner i Vestfold, deriblant Tønsberg, er en del av har vært en satsing over mange år. Strategien innebærer en videre satsing på dette. Med økt tilrettelegging for aktiv transport for å nå målet om nullvekst i persontransporten, må oppmerksomheten innen trafikksikkerhet først og fremst rettes mot myke trafikanter.

Nullvekstmålet og skifte til den omvendte trafikkpyramide som følger av føringer i Tønsberg kommunes planstrategi, vil fremme de helsefremmende transportformene, og bidra til bedret luftkvalitet, attraktivitet og trafikksikkerhet i bynære områder.

4.5 HANDLINGSPLAN FOR TRAFIKKSIKKERHET I VESTFOLD 2019 - 2021

Fylkets trafikksikkerhetsplan gir et helhetlig bilde av ulykkesituasjonen i Vestfold og angir de hovedutfordringene vi står over for i trafikksikkerhetsarbeidet. Satsningsområdene i planen skal bidra til å koordinere innsats fra de ulike aktørene som med hver sin rolle er viktige i det samlede trafikksikkerhetsarbeidet.

Vestfold fylkeskommune sine satsingsområder i denne planperioden framgår av Trafikksikkerhetsplan for Vestfold 2018–2021 og Handlingsprogram for fylkesvegnettet i Vestfold 2018–2021.

I trafikksikkerhetsplanen er det spesielt pekt på følgende satsningsområder for perioden 2018–2021:

- Ungdom
- Verneutstyr
- Ulykker med myke trafikanter

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, som arbeidsgiver og kjøper av transporttjenester.

For å ivareta denne helhetstenkningen er det utarbeidet kriterier og sjekklister som et verktøy for å kvalitetssikre kommunens trafikksikkerhetsarbeid. Tønsberg og Re kommuner ble godkjent som Trafikksikker kommune 14 feb. 2019.

En viktig effekt vi får som trafikksikker kommune er de kriteriene som hver enkelt enhet skal oppfylle. Ett av kriteriene er at vi skal ha et politisk og et administrativt trafikksikkerhetsutvalg, som koordinerer trafikksikkerhetsarbeidet på tvers av enheter, og sikrer oppfølging av kriteriene. Det administrative utvalget gir kommunen verktøyet vi trenger for at hele organisasjonen skal dra i samme retning.

Vedlegg 2 gir en grundigere innføring i Trafikksikker kommune-konseptet.

5. ULYKKESSITUASJONEN / -UTVIKLINGEN I TØNSBERG KOMMUNE

Ulykker og skader i trafikken påfører menneskene som rammes store lidelser. De er også svært kostbare for samfunnet. Ulykkeskostnadene er beregnet til ca. 24,2 mrd. kroner på landsbasis. Helse- og omsorgstjenestene i kommunene må ta mye av regningen. Dette betyr at det kan lønne seg 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. Vestfold og Telemark fylkeskommune har startet et prosjekt i samarbeid med sykehuset for i fremtiden å kunne utfylle statistikken med denne typen ulykker.

En kartlegging viser at 2184 syklistere 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 veidrift, særlig brøyting og strøing.

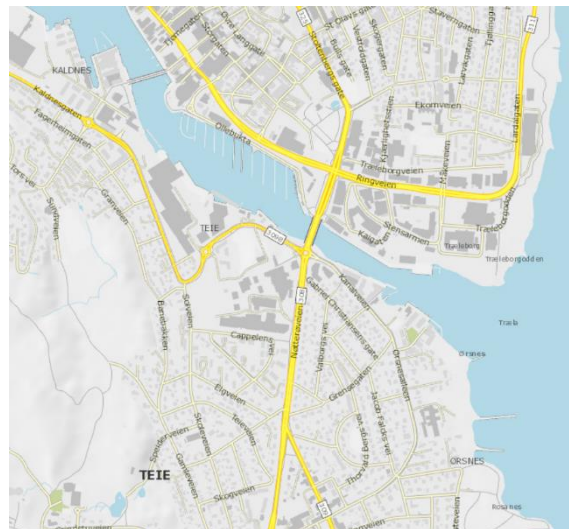
Oftest ser ikke kommunene på sammenhengen mellom helse og veidrift i sine budsjettprosesser. Prioriteringen i prosesser med budsjettkutt mellom for eksempel sykehjemsplasser og driftsstandard for snøbrøyting går oftest i favør sykehjemsplassene. Dette selv om realiteten er at hyppigere brøyting forebygger ulykker på veier og fortauer, som i sin tur forebygger bruddskader som gir behov for flere sykehjemsplasser. Det er vanskelig å finne det riktige forholdet mellom helse og veidrift på dette, men Statens vegvesen er de som har forsket mest på temaet, og har det beste tallgrunnlaget. Nivået vegvesenet bruker for vinterdrift er nok derfor det mest optimale nivået å bruke også for kommunene.

Andre preventive tiltak mot trafikkulykker i veidriften er opprettholdelse av frisisiktsoner, strøing om vinteren og tidlig feiing på våren, samt åpning av brøytekanter ved krysningspunkter og holdeplasser. Ved planlegging og etablering av TS-tiltak må det lages en plan for hvordan de skal driftes på vinteren.

5.1 TRAFIKALE UTFORDRINGER I KOMMUNEN

Tønsberg by ligger på akse mellom E18 og Færder kommune. Ringveisystemet i Tønsberg og Kanalbrua er eneste bilvei til de ca 30 000 innbyggerne i syd, samt næring, handel og utfartsområder. Kanalbrua, som har ÅDT på ca. 33100 biler i døgnet, og tilfartsveiene er i all hovedsak fylkesveier. Brua er også en flaskehals for utrykningskjøretøy.

Hele veinettet med Nedre Langgate, Ringveien og Stoltenbergs gate på nordsiden, og Banebakken Nøtterøveien, Kirkeveien og Smidsrødveien på sydsiden har vesentlig kødannelse i rushtiden. Utfordringene på disse gjennomkjøringsaksene sprer seg ut i det kommunale veinettet som i utgangspunktet ikke har utfordringer i seg selv.

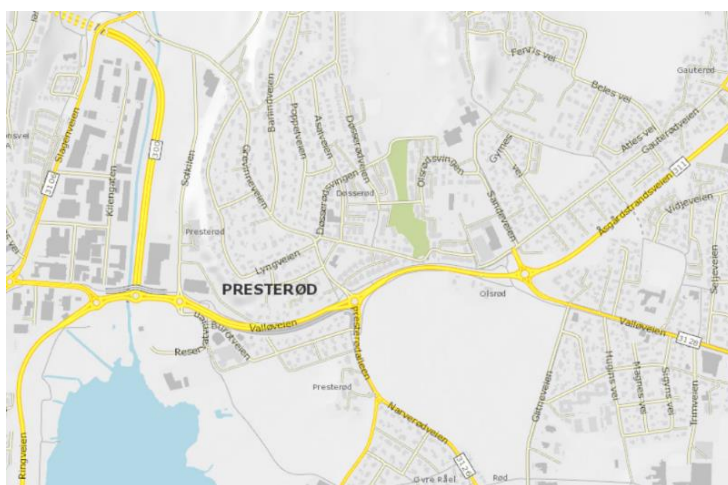


Kødannelse på dette nivået øker stressnivået til sjåførene, og gjør dem mindre oppmerksomme, noe som vises på ulykkesstatistikken for området. Stressede sjåførere som bedriver uønsket gjennomkjøring i sentrum eller boligområder utgjør en høy risiko for ulykker.

Bypakke med ny fastlandsforbindelse skal redusere trafikkmengden over Kanalbrua med ca 1/3.

Presterød / Kilen (ÅDT 24 000)

Strekningen langs Valløveien mellom Kilen og Presterødalleen er nylig utbedret med 4-felts vei og sykkелеkspressvei med fortau. Her har det vært vesentlig oppstuvning av trafikk inn mot kryssene i hele området. Dette har også ført til mye uønsket gjennomkjøring på kommunale bolig- og samleveier på Træleborg, Gauterødveien og Slagendalen.



Det synes som tiltaket har hatt svært god effekt så langt, men vi vet ikke sikkert så lenge covid-19 situasjonen fortsatt gir noe reduksjon i trafikken. Bompenger gir også potensielt noe trafikkreduksjon da noen velger andre transportformer.

Semslinna (ÅDT 23 900)

Semslinna har høy trafikk i rushtid, og vesentlig oppstuvning av trafikken i kryssområdene. Denne akse vil få økt trafikk med ny fastlandsforbindelse, og vil bli oppgradert i den sammenheng.

Kommunale veier

Generelt har vi ikke køproblematikk på det kommunale veinettet som skyldes den trafikken disse veiene skal håndtere. Utfordringen her er enkelte veier som blir benyttet til uønsket gjennomkjøring av bilister som forsøker å omgå køer på fylkesveinettet. Disse bilistene viser ofte mindre hensyn i boligområder enn den lokale trafikken gjør, og en svært stor andel av trafikksikkerhetshenviselsene den kommunale veiforvaltningen mottar handler om for høy trafikk og for høy fart i boligområder. Eksempler på veier med slik problematikk er Gauterødveien og Larvikgaten.

Anlegg for gående og syklende

Sykelbrua over kanalen

I Tønsberg kommune har vi ett anlegg for gående og syklende som er vesentlig underdimensjonert for dagens trafikk, GS-brua mellom Brygga og Kaldnes. Her finnes det planer for utbedring av kapasiteten i Bypakka.

I Bypakka ligger det også planer om en ny sykkelbru på vestsiden av Kanalbrua, og en ny sykkelbru mellom Ramdal / Kaldnes og Nordbyen.

Generelt GS-vei

Generelt har vi mange strekninger, særlig langs fylkesvei, som burde hatt separatanlegg for myke trafikanter. Der hvor man ikke har andre alternativer enn å sykle i blandet trafikk er det mange som velger bort sykkel til fordel for bilen. Det er enda færre som vil velge sykkel dersom det i tillegg mangler veibelysning. Har man GS-vei er ikke veibelysning like viktig som i blandet trafikk.

Av GS-veier som er høyest prioritert kan nevnes Narverødveien forbi Husvik skole, flere strekninger på Bispeveien og gjennom Ramnes sentrum.

I Tønsberg by er en hovedutfordring at det oppleves uoversiktlig å sykle inn mot sentrum. Langs Nedre Langgate må man sykle langs Nordbyen og Brygga. Fra Slagenveien er det dårlig kobling mot sentrum, og man må sykle gjennom et nett av bolig gatene på Træleborg. Dette er utfordringer som må adresseres i planarbeidet med mobilitetsplan for Tønsberg sentrum og interkommunal kommunedelplan for gange sykkel og kollektiv.

El-sykler og ståhjulinger

Elsykler, elsparkesykler og andre varianter av ståhjulinger (i tillegg til gange og sykkel) gir store muligheter for oppnåelse av nullvekstmålet, da de i større grad enn gange og normale sykler kan erstatte biltrafikk, også på lengre reiser. Der det er naturlig med blandet trafikk, vil hver elsykkel som erstatter en bil gi bedre plass på veien. Der hvor man har separatanlegg for myke trafikanter, vil elsykkelen belaste anlegget for myke trafikanter som i mange tilfeller allerede er trangt som følge av tradisjonell veibygging med prioritet av biltrafikk fremfor GS-vei. Denne utfordringen vil bli adressert i den kommende mobilitetsplanen, sammen med introduksjon av den omvendte trafikkpyramide hvor veiinfrastrukturen gradvis må bygges om med økende arealbruk for myke trafikanter og redusert arealbruk for biltrafikk. Takten på dette skiftet må til dels følge utviklingen med økt bruk av disse transportformene, men siden dette er en villet endring må også takten på ombyggingen til mer attraktive anlegg for myke trafikanter, og redusert plass til biltrafikken i bynære områder, være et virkemiddel for å drive utviklingen.

5.2 ANALYSE AV ULYKKENE

Vi har analysert data fra Statens vegvesens tallgrunnlag gjennom vegkart.no. I dette kapittelet vises data fra de tre foregående 4-års periodene 2008 – 2011, 2012 – 2015 og 2016 – 2019. Geografisk er kommunegrensene for Nye Tønsberg kommune brukt for alle tidsperioder, slik at periodene er sammenliknbare.

Informasjon om statistikken

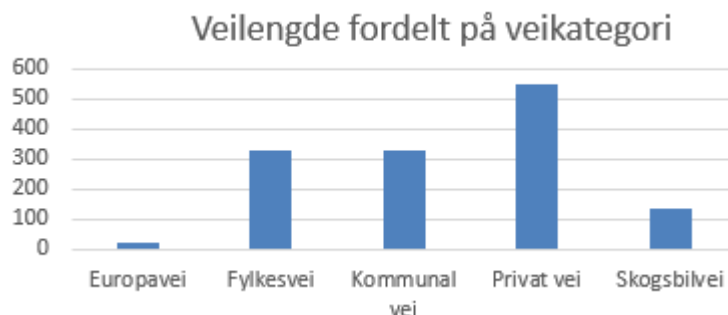
Definisjon av skadegrad:

- Som drepte regnes alle som dør innen 30 dager etter ulykkesdato av skader som ble påført i ulykken.
- Meget alvorlig skadde er personer med livstruende skader, eller med skader som fører til varige alvorlige mén. (Denne kategorien har svært få forekomster, kun 3 ulykker, i hele

perioden. For statistikken sin del har vi valgt å slå disse sammen med kategorien «Alvorlig skadet».)

- Alvorlig skadde er personer med større, men ikke livstruende skader.
- Lettere skadde er personer med mindre brudd, skrammer osv, som ikke trenger sykehusinnlegging.

Antall kilometer vei pr veikategori vises i diagrammet til høyre. Fylket og kommunen har i overkant av 300 km hver, mens private veier og skogsbilveier er nesten 700 km. Europavei er 25 km. Fra 2008 fantes det noen riksveier innenfor den nye kommunegrensen men disse er nå fylkesveier. Ulykker på gamle riksveier er derfor sortert sammen med dagens fylkesveier.



Ulykkesstrekninger

Innenfor Tønsbergs kommunegrense, uavhengig av veikategori har vegvesenet definert to veistrekninger som ulykkesstrekninger:

Fylkesvei 308, Nedre Langgate, Kanalbrua og Nøtterøveien, på angitte strekning i kartet til venstre.

Strekningen er delt inn i 3 delstrekninger med 10 ulykker på hver i perioden 2009 til og med 2015. Totalt 30 ulykker som medførte 31 lettere skadde, 4 alvorlig skadde og 1 drept.

Fylkesvei 325, Stenmalveien fra Jernbanegaten i syd til Stadion i nord, samt kryssene Halfd. Wilhelmsens alle x Grev Wedels gate og Stoltenbergs allé x Slagenveien. (se kart til høyre)

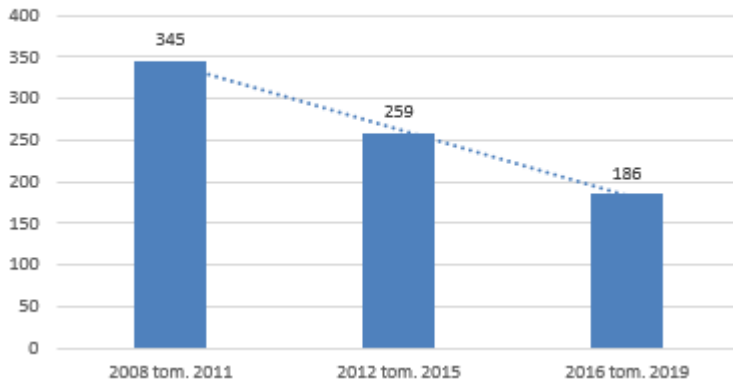


Strekningen hadde 8 ulykker i løpet av perioden 2011 til og med 2013, hvor 11 personer ble lettere skadd.

Gjennom de 3 periodene er antall trafikkuulykker i Tønsberg kommune, uavhengig av veikategori vesentlig redusert. Fra 345 ulykker i perioden 2008 tom. 2011, til 186 i perioden 2016 tom. 2019. Det er en total reduksjon på 46 %.



Antall ulykker fordelt på 4-års perioder

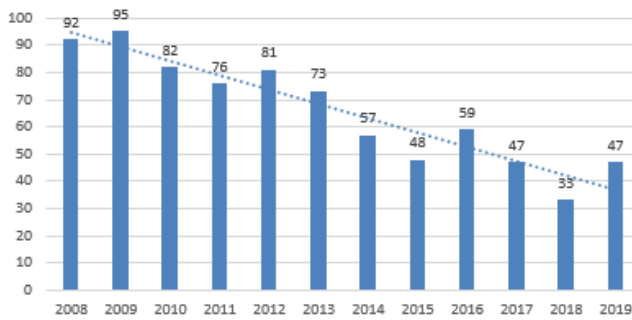


Av fysiske tiltak innenfor kommunegrensene i perioden, som har hatt effekt for trafikksikkerheten må nevnes utbygging av ny E18, og utbygging av Frodeåstunnelen (FV300) mellom Semslinna x Jarlsberglinna og Ringveien. Selv om ikke mange av ulykkestilfellene var langs disse veiene, er det tiltak som gav god effekt på trafikkflyt, og derav trafikksikkerhet, i hele området.

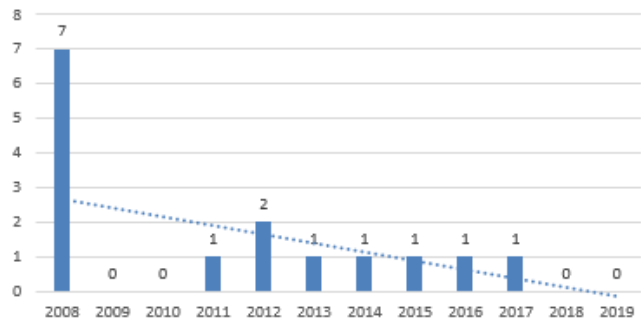
Vegvesenet, fylket og kommunene har i hele perioden arbeidet med trafikksikkerhet gjennom fysiske tiltak og kampanjer.

Til tross for nedgangen i antall ulykker er det fortsatt for mange som blir skadd i trafikken. I den siste perioden fra 2016 til og med 2019 var det fortsatt 188 ulykker med totalt 230 skadde personer. I tillegg kommer mørketallene på særlig eneulykker på sykkel som ikke blir meldt til politiet. Rene fallulykker er heller ikke med i vegvesenets statistikk. Se detaljdiagrammer nedenfor.

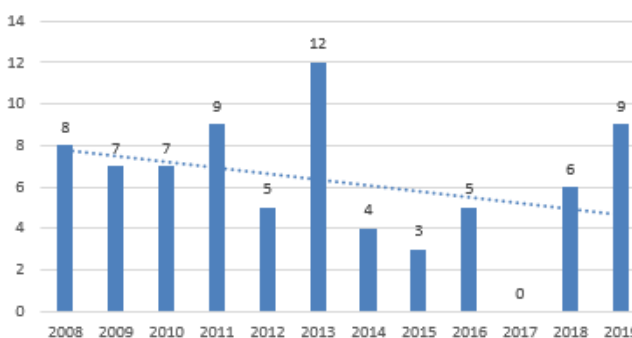
Antall ulykker år for år



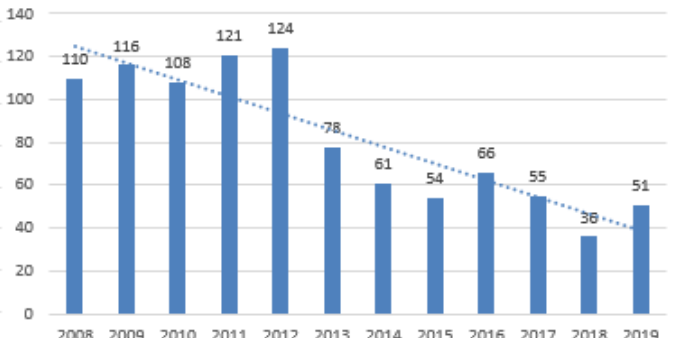
Drept pr. år



Alvorlig skadet pr. år



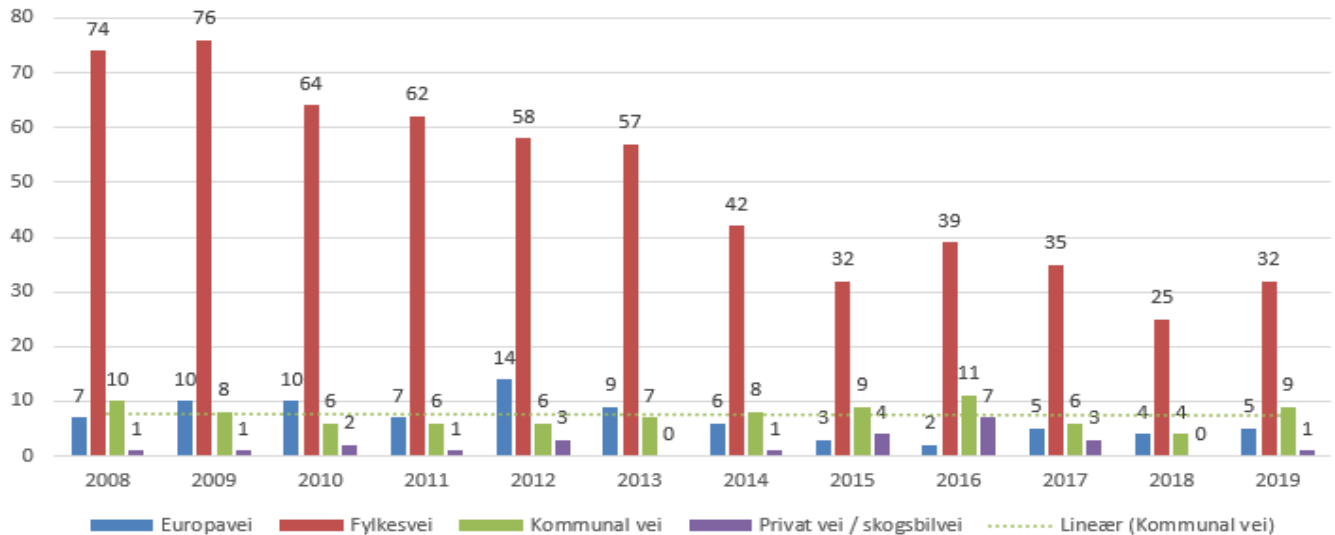
Lettere skadet pr. år



Nedenfor er et svært interessant diagram som viser antall ulykker per veikategori per år. Dette viser at en stor overvekt av ulykkene skjer på fylkesveiene. Fylkesveiene har oppnådd ca. en halvering av antall ulykker fra 2008 til 2019, men ligger fortsatt vesentlig høyere enn andre kategorier til sammen. Dette til tross for at det er like mange kilometer kommunal vei som fylkesvei. Grønn stiple

linje viser at utviklingen i antall trafikkulykker på kommunal vei har vært helt flat. Private veier har også en flat utvikling, mens Europaveien har en liten reduksjon.

Antall ulykker fordelt på veikategori



Nedenfor er antall ulykker for hele perioden 2008 til og med 2019 fordelt på type trafikant avhengig av tidsperiode, veikategori, innenfor eller utenfor tettbygd område og føreforhold.

Diagrammet med tidsperioder viser nedgang i antall ulykker for alle trafikanttyper. Mer enn halvering av bilulykker, stabil nedgang for MC-ulykker og marginal nedgang for syklende og gående.

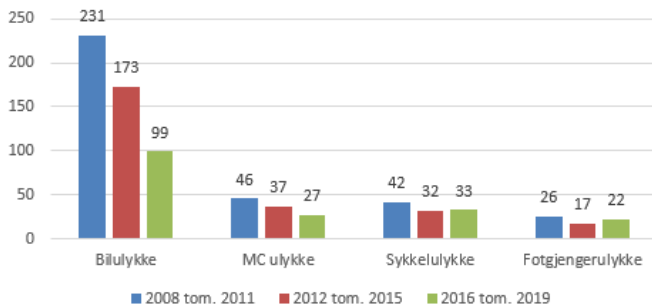
Diagrammet med veikategori viser at fylkesveier er høyest belastet med ulykker for alle trafikanttyper. Europavei har nest flest bilulykker, mens kommunale veier har nest flest sykkel- og fotgjengerulykker.

Diagrammet som viser innenfor eller utenfor tettbygd område viser som forventet at bil- og MC-ulykker hovedsakelig skjer utenfor tettbygd område, mens for sykkel- og fotgjengerulykker er det mer jevnt.

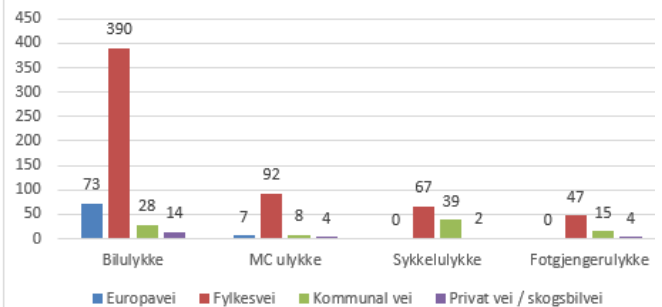
Diagrammet med føreforhold krever noe mer dyptgående analyse av antall dager i året med de forskjellige føreforholdene for å kunne konkludere med om noen av dem er overrepresentert, men det ser tilforlatelig ut. Sykkel og MC brukes vesentlig mindre ved vått eller glatt føre, og har en tydelig variasjon mot bil og fotgjenger som i større grad ferdes på veien uansett forhold.



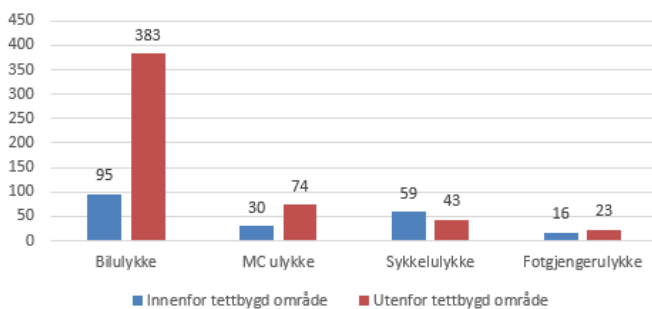
Antall ulykker pr. 4-års periode fordelt på trafikantkategori



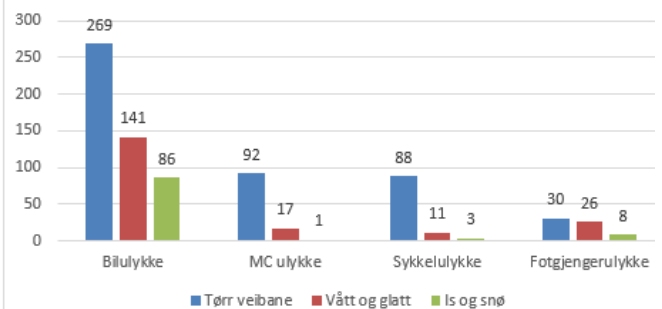
Antall ulykker pr. veikategori fordelt på trafikantkategori



Antall ulykker innenfor / utenfor tettbebyggelse, fordelt på trafikantkategori

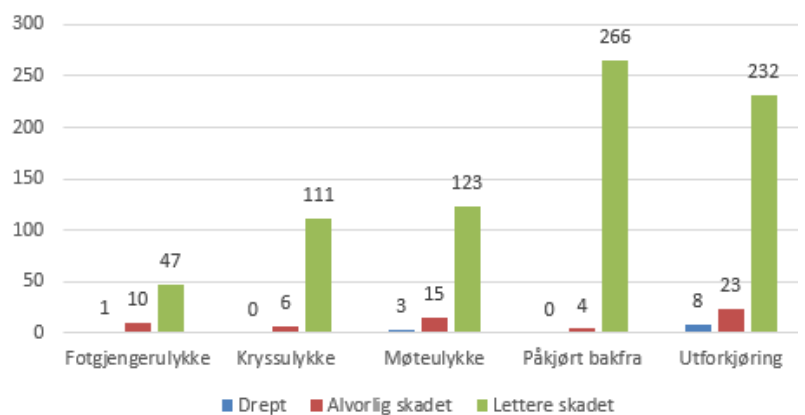


Antall ulykker pr. føreforhold, fordelt på trafikantkategori



Det siste diagrammet (til høyre) viser antall skadde fordelt på de mest relevante ulykkeskategoriene. Det viser svært høye tall på type ulykker som i stor grad skyldes trafikantadfærd. Høy fart, uoppmerksomhet og for liten sikkerhetsmargin. Legg spesielt merke til dødstallet på utforkjøring og møteulykker. 11 av totalt 15 dødsulykker i perioden. (De tre siste trafikkdrepte er i kategorier som ikke vises i dette diagrammet)

Antall skadde fordelt på ulykkeskategori



Ulykkespunkter / strekninger på kommunal vei

- 2 ulykker med lettere skade i Bergsåsveien på veien til Re videregående (2012 og 2017). Kommunen har dialog med VTFK om flere tiltak i området.
- Gangfelt over Rosenlundveien i krysset med Ringshaugveien. 2 ulykker med lettere skadete i gangfelt (2013 og 2015). Sjekk frisikt, skilting og oppmerking.
- 2 ulykker med lettere skadet i gangfelt over enden av Kanalveien mot rundkjøring med Kanalbrua (2009 og 2016)
- 2 ulykker i krysset Tjøllinggaten Stavernngaten.
- 4 ulykker i krysset St. Olavs gate og Kaptein Hoff's Allé. Dette punktet har en klar overrepresentasjon i ulykkesstatistikken, og må vurderes nærmere for tiltak.
- 10 ulykker i sentrum avgrenset av Stoltenbergs gate, Tollbodgaten og kanalen. Disse ulykkene er spredt over hele området, uten noen klare årsakssammenhenger.

6. MÅL OG STRATEGI FOR TRAFIKKSikkerHETSARBEIDET I TØNSBERG KOMMUNE

6.1 MÅLSETTING

I perioden 2016 – 2019 var det 19 ulykker med alvorlig skadde eller drepte innenfor Tønsbergs kommunegrense, uavhengig av veieier. 2 drept på FV, 13 alvorlig skadd på fylkesvei og 3 alvorlig skadd på kommunal vei.

I perioden 2020 – 2024 skal det maksimalt være 15 drepte og alvorlig skadde i trafikken i Tønsberg kommune (beregnet tall for Tønsberg kommune ut fra VTFK sin målsetning for hele fylket). Dette innebærer en reduksjon på 20 % i forhold til foregående fireårsperiode, og er i samsvar med den utviklingen vi har sett i kommunen de siste fireårsperiodene.

For kommunale veier betyr målsetningen en reduksjon fra 3 til 2 alvorlig skadd i perioden 2020 – 2024.

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, sykkelhjelmer.

Redusere andelen av bilister som overskrider fartsgrensene.

- Arbeide målrettet for at flere går og sykler til skolen.
- Oppfølging av oppfyllelse av kriterier for trafikksikker kommune i alle enheter.
- Bruk av bilbelte, refleks, bakovervendt barnesikring og sykkelhjelmer arbeides med fra helsestasjon for unge, barnehage og skole.
- Veiforvaltningen jobber kontinuerlig med trafikkmåling som dokumentasjon for fartsreduserende tiltak.
- Fartstavle settes ut en uke ved hver skole langs kommunal vei fra skolestart på høsten.

6.3 KOMMUNENS STRATEGI

Innledning

Man leser ofte om årsaken til ulykker at «bilen kom over i motgående kjørebane», «kjørte inn i bilen foran på grunn av glatt veibane», «Ulykken skyldtes lav sol, manglende rekkverk, manglende belysning, manglende gangfelt, manglende fortau etc.» Den riktige årsaken til ulykken i disse tilfellene er at sjåføren mistet kontroll over bilen og kom over i motsatt kjørebane. Sjåføren holdt ikke god nok avstand i forhold til føre og dekk, og klarte derfor ikke å stoppe. Sjåføren holdt for stor hastighet i forhold til føre, kurvatur, siktforhold etc.

For å ansvarliggjøre sjåføren sier Veitrafikkloven § 6 følgende:

«Fører av kjøretøy skal avpasse farten etter sted-, føre-, sikt- og trafikkforholdene slik at det ikke kan oppstå fare eller voldes ulempe for andre, og slik at annen trafikk blir minst mulig hindret eller forstyrret. Føreren skal alltid ha fullt herredømme over bilen»

Dette pålegger sjåføren mer enn å avpasse farten for å klare svingen. Man må ha nok sikkerhetsmargin til å ha «fullt herredømme over bilen» selv om noe uforutsett skulle skje, og kunne stoppe for en hindring uten å komme ut av egen kjørebane, uansett sikt eller føreforhold. Dette er eneste utvei hvis det er en fotgjenger i innersving samtidig som man møter et vogntog i yttersving. Hvis bilsjåføren i dette tilfellet bare sneier forbi, har det i praksis skjedd en nestenulykke. Reelle ulykker med personskade er en andel av nestenulykkene. Om man kan redusere antall nestenulykker, reduserer men antallet reelle ulykker.

Fysiske trafikksikkerhetstiltak er viktig for å gjøre veiene våre tryggere å ferdes på, de redusere antall ulykker, men det krever tid og penger. Det er en generell utfordring for kommunene at tiltakslistene for trafikksikkerhetstiltak på både kommunale og fylkeskommunale veier er lange, og tilgjengelige midler til utførelse av tiltakene er moderate. Dette betyr streng prioritering basert på økonomi og trafikksikkerhetseffekt, og det kan ta mange år før ditt tiltak kommer til toppen av lista. Parallelt med at vi bygger trafikksikkerhetsanlegg for de midlene vi har til rådighet må vi derfor i tillegg ha fokus på trafikantadferd.

Trafikantadferd

Veitrafikken er et sammensatt og komplekst samvirke mellom trafikantgrupper som fotgjengere, syklist MC-førere, bilister og yrkessjåfører med større kjøretøy, i tillegg til noen nyere trafikantgrupper som mopedbiler, el-syklist og ståhjulinger. Innenfor hver trafikantgruppe finnes et stort spenn i alder, ferdigheter og begrensninger. Unge, eldre, barn, svaksynte og blinde, bevegelseshemmede med mer. Alle gruppene har også en andel rusede.

I trafikken må alle disse fungere sammen under ett regelverk. For at dette skal kunne foregå på en trygg måte må trafikantene vise hensyn til hverandre, kommunisere med hverandre, og følge lover og regler som gjelder for trafikken. Påvirkning av trafikantadferd kan gjøres på flere måter, og avhenger av myndighet. Politiet påvirker gjennom håndheving av fart, mobilbruk, beltebruk og andre overtredelser av veitrafikkloven og trafikkreglene. Statens vegvesen påvirker gjennom håndheving av regler om førerkort, tilstand på kjøretøy, vektbegrensninger med mer. Flere aktører som Vegvesenet, Trygg Trafikk, HC-forbundet, politiet og kommuner med flere påvirker gjennom informasjons- og holdningskampanjer.

I tillegg til det arbeidet som gjøres i oppvekst gjennom helsestasjon for barn og unge, barnehage og skole, vil Tønsberg kommune fra januar 2021 starte en informasjons- og holdningskampanje overfor egne ansatte med månedlige nyhetsbrev om trafikksikkerhet i regi av Forum for trafikksikkerhet. De fleste nasjonale og regionale kampanjer er først og fremst tilpasset større veier med høyere fartsgrenser enn de kommunale. Våre nyhetsbrev skal være rettet mot typiske utfordringer i det kommunale veinettet. Det skal være korte konkrete budskap som sendes alle ansatte via epost, samt legges ut som nyhet på kommunens hjemmeside. Vi vil også be lokalmedia om å bruke nyhetsbrevene i sine plattformer slik at kampanjen også favner innbyggerne.

Vi har mange budskap å komme med i nyhetsbrevene, for eksempel:

- Rygge inn på P-plasser, hvorfor og hvordan
- Sørge for fri sikt i avkjørsler
- Gå eller sykle til skolen
- Veivalg. Din fordel ved å ta den snarveien VS. ulempen for de som bor der.
- Trygg levering ved skole og barnehage



- Avpassing av fart i boligområder.
- Kryssing av vei og kommunikasjon mellom trafikanter
- Forbikjøring av gående og syklende
- Skal du sykle på fortauet eller i veibanen
- Lage en gårds plass hvor det går an å snu bilen
- Hvordan plassere bilen hjemme uten å blokkere fri sikt
- Hvordan opptre trygt og trafikksikkert i i trafikken med elsykkel
- Med flere

Reglement for bruk av kommunale biler skal oppdateres, og kommunalt ansatte skal fremstå som gode eksempler i trafikken.

Dialog med proffbrukerne av veinettet

Juliussen trafikkskole har sendt inn forslag om å reetablere forum for proffbrukere av veinettet som tidligere har vært i gamle Tønsberg kommune. Innenfor den nye organiseringen vil vi sette av ett av de månedlige trafikkgruppemøtene i året hvor vi inviterer proffbrukerne av veinettet til samtale om vei og trafikksikkerhet.

Fysiske tiltak

Tønsberg kommune har årlig avsatt 1.5 mill. kroner til investering i trafikksikkerhet for perioden 2020 til og med 2023.

Det ligger til grunn at fysiske tiltak skal utføres i tråd med gjeldende krav, som veinormaler og universell utforming.

Trafikksikkerhetsplanens tiltaksliste er satt opp i prioritert rekkefølge, og blir utført i den takt som tilgjengelige midler tillater. Kommunens forslag til tiltak på fylkesveier meldes til Vestfold og Telemark fylkeskommune gjennom trafikksikkerhetsplanen, samt som eget innspill til fylkeskommunens handlingsprogram for fylkesveier. De tiltakene langs fylkesvei kommunen anser som særlig viktige for egne innbyggers trafikksikkerhet, vil også kommunen kunne prioritere egne midler til gjennom fylkets trafikksikkerhetsordning.

Kommunen vil hvert år søke om trafikksikkerhetsmidler gjennom fylkets trafikksikkerhetsordning. Det kan søkes om 50 % av totalkostnaden for kommunale tiltak, og her kan kommunens andel finansieres med investeringsmidler. For tiltak langs fylkesvei, som fylket skal overta ansvaret for, kan kommunen søke om 70 % av totalkostnaden. Kommunen har ikke lov til å investere på «annen manns grunn», og må derfor finansiere egenandelen på 30 % for disse tiltakene med driftsmidler.

Prioriteringskriterier:

- Dagens trafikksikkerhetssituasjon på strekningen / punktet / området.
- Hvor god bedring kan tiltaket gi.
- Hvor mange vil tiltaket virke positivt for.
- Tiltak for skolevei vil få høy prioritet.
- Tiltak som gir trygg skolevei for flere, og som gir vesentlig innsparing på skoleskyss.
- Tiltak som øker attraktiviteten for å sykle eller gå til arbeid for mange (helhet i GS-vei-nett på viktige strekninger. Som gir folkehelseeffekt, bidrar til redusert biltrafikk nullvekstmål og økt trafikksikkerhet) vurderes. Den kommende mobilitetsplanen vil gjøre grundigere vurderinger av slike strekninger, slik at de kan legges inn ved neste revisjon av tiltakslista.

Avvik fra prioritert rekkefølge kan skje ved:



- Konkrete hendelser eller forhold som gir høyere prioritet for et nytt tiltak, eller et tiltak lenger ned på lista.
- Praktiske forhold
 - Skal det gjøres andre tiltak på en strekning, f. eks. VA-tiltak, utbygging etc. Hvordan overflaten skal bygges opp igjen etter tiltak skal alltid vurderes med trafikksikkerhetsbriller. I slike tilfeller kan trafikksikkerhetsmidler bli prioritert annerledes enn planlagt.
- Økonomi. Dersom restmidler etter tiltak for et år ikke holder til neste tiltak på lista, vil billigere tiltak lenger ned på lista kunne vurderes for utførelse.

Trafikksikkerhetsplanens tiltaksliste skal revideres halvveis i planperioden, 2022. Denne revisjon vil i større grad enn denne bli påvirket av det nylig oppstartete arbeidet med mobilitetsplan enn tiltakslisten som følger denne planen. Mobilitetsplanen utdyping om den omvendte trafikppyramide med satsning på prioritet i veinettet for myke trafikanter vil påvirke både hvordan vi prioriterer, og fysisk utformer tiltakene i fremtiden.

Enkle tiltak

I tillegg til tiltakene som kommer i trafikksikkerhetsplanens tiltaksliste, som ofte er større og mer kostbare tiltak, kommer det mange henvendelser til veiforvaltningen om trafikksikkerhet. Det handler ofte om høy fart i f. eks. boligområder, behov for fartshumper, gangfelt, skilting, oppmerking, diverse enkle utbedringer, etc som ofte kan utføres for driftsmidler. Disse henvendelsene vil fra og med 2021 bli drøftet i trafikkgruppa (omtalt i kapittel 3). Trafikkgruppa vil vurdere om det skal gjøres tiltak for driftsmidler, om tiltaket skal settes på liste for neste tiltaksrevisjon i trafikksikkerhetsplanen eller om henvendelsen skal avvises. Avsender vil få veifaglig begrunnede svar på sin henvendelse. Dersom henvendelsen handler om fart eller trafikkmengde vil vi normalt sette ut radar for dokumentasjon av trafikkmengde og hastighet før vi vurderer tiltak.

Hjertesone



Det skal vurderes å etablere hjertesone rundt alle barneskoler i Tønsberg kommune. En hjertesone er optimalt en sone rundt skolen med tilstrekkelig trafikksikre veier for elevene. I ytterkant av sonen etableres det tilrettelagte droppsoner for å slippe av og plukke opp elevene. Konseptet er at foreldre ikke belaster de veiene som ligger nærmest skolen, da stor trafikk her reduserer trafikksikkerheten for de elevene som går og sykler til skolen. Disse veiene er også ofte boligveier som ikke er dimensjonert for den trafikken som er ved hente- og bringetidspunkt. På grunn av kaos ved skolene ved hente- og bringetidspunkt er det tidligere etablert droppsoner helt inntil mange av skolene. Dette viser seg å ikke fungere optimalt, da det oppfordrer foreldrene til å kjøre barna helt til skolen, noe som gjør at veinettet og droppsonene ved skolene blir overbelastet.

Hjertesonen avlaster biltrafikken i skolens nærområde til beste for elever som sykler og går. Den fremmer folkehelse ved at elever som kjøres må gå det siste stykket til skolen.

I forbindelse med at det etableres hjertesoner må Rullestolsbrukere og funksjonshemmede barn med nedsatt gangfunksjon hensyntas med trygge parkeringsplasser nærmest mulig skoler og barnehager.

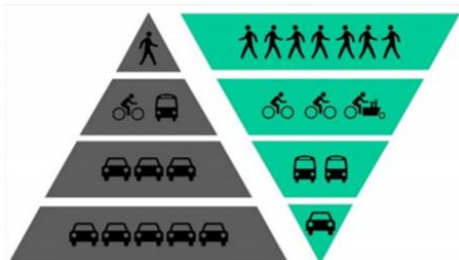
Etablering av velfungerende hjertesoner er avhengig av eksisterende infrastruktur i området rundt skolene. Dette må planlegges nøye, og i samarbeid med skolene. Veiforvaltningen vil i løpet av 2021 gjennomgå muligheten for å etablere velfungerende hjertesoner rundt alle grunnskoler i kommunen, og forberede planer for hjertesone rundt de skolene dette er mulig for med eksisterende infrastruktur. Det vil også bli laget skisseplaner for hva som må gjøres med eksisterende infrastruktur for å kunne etablere hjertesone ved de øvrige grunnskolene. Arbeidet starter med å spørre skoleledelse og FAU om forslag til hvordan en hjertesone ved den enkelte skole kan utformes.

Samtidig er det viktig å beholde fokuset på at så mange som mulig skal sykle eller gå til skolen. Dersom forholdene ligger til rette for det, vil vi jobbe for at de første hjertesonene blir etablert innen skolestart høsten 2021. Veiforvaltningen vil i denne sammenheng invitere seg selv med på FAU-møte til alle barneskoler i kommunen i løpet av planperioden.

Opprydding i gammel praksis i veiforvaltningen

Veiforvaltningens arbeid med å stille krav til nye veiltak i forbindelse med reguleringsplaner, byggesaker og utbyggingsprosjekter er viktig for trafikksikkerheten. Den kommunale veinormalen er ett av de viktigste kravdokumentene utbyggerne er forpliktet til å følge ved planlegging og utførelse av nye kommunale veianlegg. Dagens veinormal er gammel og til dels utdatert. Veiforvaltningen i Tønsberg kommune vil revidere veinormalen i løpet av 2021, blant annet med et større fokus på trafikksikkerhet og den omvendte trafikkpyramide.

Den omvendte trafikkpyramide



Oppfyllelse av nullvekstmålet i sentrumsområdene, med skifte fra tradisjonell veiplanlegging til bruk av den omvendte trafikkpyramide, hvor myke trafikanter prioriteres fremfor biltrafikken, skal ligge til grunn for kommunens utvikling av veinettet. Dette er vedtatt i planstrategien som en forutsetning for videre planarbeid, herunder mobilitetsplan og kommuneplanen.

Dette innebærer fokus på sammenhengende gange- og sykkelveinett og prioritering av arealer til myke trafikanter slik at trygghetsfølelsen øker, biltrafikken i sentrum reduseres og sentrumsområdene blir mer attraktive, tilgjengelige og helsefremmende.

Kommunens klimaplan fra 2018 har målsetning om at reiser foretatt med gange, sykkel og kollektiv skal utgjøre 50 % av totalt antall reiser i kommunen innen 2028.

Oppvekst

Helsestasjoner for barn og unge, barnehager og skoler fortsetter sitt gode arbeid med opplæring av foresatte og forberedelse av fremtidens trafikanter, i tråd med Trafikksikker kommune-konseptet.

Oppsummert strategi

- Fortsatt fokus på fysiske tiltak i tråd med trafikksikkerhetsplanens tiltaksliste, begrenset av tilgjengelige midler.
- Nyopprettet trafikkgruppe behandler løpende innkomne saker om trafikk og trafikksikkerhet. Fagmiljø.
- Fokus på trafikantadferd rettet mot det kommunale veinettet og de kommunale destinasjonene. Månedlige nyhetsbrev til ansatte og befolkning.



- Prosjekt med utredning av alle barneskoler i kommunen for å kunne igangsette etablering av hjertesoner der det er mulig.
- Reetablering av forumet for proffbrukere av veinettet.
- Revisjon av kommunal veinormal med større fokus på trafikksikkerhet og den omvendte trafikkpyramide, som stiller krav til nye utbygginger.
- Kommunen forholder seg til nullvekstmålet og den omvendte trafikkpyramide som et middel for å bedre trafikksikkerheten gjennom reduksjon av biltrafikk og økning av andelen gående og syklende i bynære områder.
- Til grunn for arbeidet ligger at alle kommunale enheter skal oppfylle sine kriterier for trafikksikker kommune.

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 drept 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 har i dag en instruks for kommunalt ansatte som sjåførere, passasjerer og som innkjøpere av transporttjenester. Instruksen skal oppdateres for å bli enklere og tydeligere.
- 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)

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 legale eller illegale rusmidler i tjenesten. Dette gjøres gjennom AKAN-arbeidet.

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 gjennomfører tiltak i regi av de kommunale barnehagene for å øke fokus på sikring av barn i bil (materiell / 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 trafikksikkerhetsarbeid og forebygging av ulykker. (Tiltak i trafikksikker barnehage og skole)
- Kommunen skal gjennomføre vurdering av særlig farlig skolevei
- Kommunen skal arbeide for trafikksikre soner rundt skolene (Hjertesone). Kommunens veiforvaltning skal i løpet av 2021 delta på FAU-møte ved alle barneskoler i kommunen som ønsker det, og diskutere temaet 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 Trafikksikker barnehage
- Kommunen skal påvirke til at alle de private barnehagene skal være godkjent som Trafikksikker barnehage
- 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 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 % ^A
---	---	--	---------------------

^A Reduksjon i perioden 2018-2021 sammenliknet med perioden 2013-2016

Kommunale tiltak:

- Kommunen skal stimulere lag og foreninger til å innarbeide retningslinjer for transport innenfor sin virksomhet.

7.2.3 ELDRE TRAFIKANTER OG TRAFIKANTER MED FUNKSJONSNEDETTELSE

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 % ^A
	Risiko for fotgjengere i aldersgruppen 75+ for å bli drept eller hardt skadd i trafikkulykker per gåkm		- 30 % ^A

^A 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 trafikksikkerhet 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) ^A 230 km på fylkesveg (2018-2021)	
	Andel syklister som bruker sykkelhjelmer	58,8 % (2017)	70 % (2022)
	Andel fotgjengere som bruker refleks 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, refleks).
- Bevilge trafikksikkerhetsmidler til utvikling av anlegg for myke trafikanter.

7.3.2 MOTORSYKKEL OG MOPED

Motorsykkel og moped (kapittel 6.3)	Risiko for å bli drept eller hardt skadd for MC- og mopedførere per kjørte km		- 30 % ^B
--	---	--	---------------------

^B Reduksjon i perioden 2018-2021 sammenliknet med perioden 2013-2016.

Kommunale tiltak:

- Kommunen skal utarbeide regler for adkomst og parkering av moped ved de aktuelle skolene.

7.4 KJØRETØYTEKNOLOGI

Nasjonale tilstandsmål:

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

^D 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 , vurdere å legge inn krav om automatisk nødbrems, feltskiftevarsler og fotgjengervarsler.

7.5 SYSTEMATISK TRAFIKKSIKKERHETSARBEID I OFFENTLIG OG PRIVAT SEKTOR

Nasjonale tilstandsmål:

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

Kommunale tiltak:

- Kommunen skal være godkjent som Trafikksikker kommune.
- Samarbeid på tvers av kommunens enheter i trafikksikkerhetsarbeidet skal styrke helheten. Forsterkes hvert år med administrativt trafikksikkerhetsutvalg som koordinerende motor.

7.6 FYSISKE TRAFIKKSIKKERHETSTILTAK

Nasjonale tilstandsmål

Møteulykker og utforkjørings- ulykker (kapittel 7.2)	Andel av trafikkarbeidet på riksveger med fartsgrense 70 km/t eller høyere som foregår på møtefrie veger	49,3 % <i>pr 1/1- 2018</i>	54,1 % <i>pr 1/1-2022</i>
	Antall km riksveg med fartsgrense 70 km/t eller høyere som er gjennomgått og som tilfredsstiller minstestandarden i NTP med tanke på å forhindre alvorlige utforkjøringsulykker		1500 km (utbedres i 2018-2023) c

Kommunale tiltak:

I tillegg til de tiltak som er omtalt i kommunens strategi, har kommunen plan om å gjennomføre følgende fysiske tiltak i planperioden 2021 til og med 2024. Disse tiltakene har prioritet A:

- Etablering av GS-vei langs FV3126 Narverødveien fra Bjørneveien til Husvikveien, ca 100 meter, forbi Husvik skole. Tiltaket er langs fylkesvei, og det er inngått gjennomføringsavtale med VTFK om at fylkeskommunen finansierer 70 % og kommunen finansierer 30 %, totalt 2 mill. kroner. Tiltaket er ferdig prosjektert, men det gjenstår noen avklaringer rundt arealer langs skolens eiendom, og gjerde / støyskjerm.
- Etablering av GS-vei langs FV3150 Skalle voldveien fra rundkjøring Solliveien til Orrestien, ca 600 meter, med mulig forlengelse til Grusveien. I tillegg ligger det inne i prosjektet utbedring av rundkjøring, bussholdeplasser med snuplass og parkeringsarealer for badegjester. Reguleringsplan for tiltaket er varslet, og målet er å ha planen ferdig slik at utførelse av tiltakene kan gjøres i 2023 og 2024.
- Etablering av GS-vei langs FV3124 Husvikveien fra Terneveien til Jarlsøveien, ca 500 meter. Tiltaket ble regulert i 2011, noe som gjør anskaffelse av eiendommer utfordrende, og kan forsinke prosjektet. Målet er likevel å kunne gjennomføre tiltaket innenfor planperioden. Tiltaket er priset til 3,5 mill. kroner, og er avhengig av godkjent søknad om at 70 % av kostnadene dekkes av VTFK.
- Etablering av GS-vei langs kommunal vei Gauterødveien fra Sandeveien til Ringshaugveien. Tiltaket frem til Beles vei ligger som rekkefølgekrav i plan om nytt boligområde, Sandeåsen boliger, og skal finansieres av utbygger. Utførelse er planlagt i 2021 – 2022. Komplettering av GS-vei frem til Ringshaugveien prioriteres av kommunen, og planlegges utført innenfor planperioden. Strekningen må reguleres.
- Etablering av GS-vei langs Kongsløysveien, ca 150 meter fra Eikveien til Sildreveien 2. Strekningen er samlevei med bakgrunn i antall boenheter, og det kreves derfor anlegg for

myke trafikanter. Det er bygget GS-vei innenfor, slik at dette er en manglende/kompletterende lenke.

- Etablering av GS-vei langs Bjellandveien fra Larveveien til Maurveien, ca 100 meter. Strekningen er samlevei med bakgrunn i antall boenheter, og det kreves derfor anlegg for myke trafikanter.
- Sikring av kommunalt veikryss mellom St. Olavs gate og Kapt. Hanevigs vei. Krysset er identifisert som ulykkespunkt, og det skal sikres sikt, fartsdempende tiltak, belysning og sikre krysningspunkter. Tiltaket er estimert til 0,5 mill. kroner.
- Etablering av ca 800 meter GS-vei langs FV3134 Ramnesveien mellom Brårveien og Heiaveien, gjennom Ramnes. Strekningen er regulert. utfordringer med grunnforhold.
- Etablering av ca 250 meter GS-vei langs FV3174 Vestbygdveien fra Vivestadlinna til eksisterende GS-vei fra boligfelt i Bårnesveien. Kommunen har signert avtale med VTFK om utførelse, og at fylkeskommunen dekker 70 % av kostnadene. Totalkostnad for prosjektet er 2 mill. kroner. Tiltaket gjennomføres i 2021.
- Etablering av gangfelt og gjerde ved FV3178 Kåpeveien ved Solerød skole. Skolen bruker uteområdet på motsatt side av Kåpeveien i friminuttene, noe som krever trygg løsning for kryssing av veien. VTFK blir forespurt om gjennomføring og finansiering av tiltaket, evt bidrag fra kommunen. Skolen har søkt om midler til nærmiljøtiltak for å kunne sette opp gjerde mellom skolegård og fylkesveien. Planlagt utført i 2021.
- Tidligere tiltak i FV3124 Husvikveien er delt opp, og vi prioriterer strekningen mellom Presterødalleen og Stjerneveien, ca 300 meter. Da kan boligområdet øst for Husvikveien, som har godt utbygget GS-nett brukes videre syd og østover. Kommunen søker 70 % av utgiftene dekket fra VTFK, og utskifting av vannledning er aktuelt på strekningen samtidig.
- Hjertesoner. Barneskolene i skolen skal vurderes for etablering av hjertesoner. De fleste stedene må det gjøre større eller mindre tiltak som ennå ikke er avklart før å kunne gjennomføre dette. Vi har derfor lagt inn en linje med grunnfinansiering av dette arbeidet, med 0,1 mill. kroner i 2021 og 0,3 mill. kroner i 2022. Endelig behov vil fremkomme av utredningene.

I tillegg foreligger det en omfattende liste med tiltak i prioritet B og C, samt et antall tiltak som skal utredes for å legges inn i lista. Tiltakslista skal revideres halvveis i planperioden, sommeren 2022. Tiltakslisten er vedlagt som vedlegg 1.

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 2021 til og med 2024

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 rådmannen.

Rådmannen rapporterer årlig til kommunestyret.

VEDLEGG

1. Tiltaksliste for fysiske trafikksikkerhetstiltak.
2. Veileder Trafikksikker kommune
 - 2.1. Godkjenningsbrev gamle Re kommune
 - 2.2. Godkjenningsbrev gamle Tønsberg kommune