

TRAFIKKSIKKERHETSPLAN FOR TØNSBERG KOMMUNE



GENERELL DEL
ÅR 2016 - 2019

FORORD

Tønsberg kommunes fjerde trafikksikkerhetsplan presenteres med dette i to deler, en generell del som gjelder for 4 år og en tiltaksdel som revideres hvert annet 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 og tredje planen var en rullering av den første og er bygget opp på stort sett samme måte. Dette er den fjerde planen og den følger i store trekk oppbyggingen til den tredje 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.

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

Tønsberg, den 18. mai 2016

Viggo Emdal/Jarle Krokeide
prosjektledere

INNHALDSFORTEGNELSE

Generell del

Forord	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 12

Ulykkesanalyse for perioden 2010-14	side 13
Vegtrafikkulykker	side 13
Utrygghetspunkter	side 14

<u>Vegtrafikkulykker</u>	<u>vedlegg 1</u>
Vegtrafikkulykker fordelt årstallvedlegg 1
Uhellskategori – skadegrad.....	vedlegg 1
Trafikantgruppe - skadegradvedlegg 1
Personskadeulykker fordelt på alder - skadegradvedlegg 1
Personskadeulykker fordelt på alder - trafikantgruppe. vedlegg 1

<u>Ulykkespunkter</u>	
Ulykkespunkter 2010-2014 Alvorlighetsgrad.....	vedlegg 2
Ulykkespunkter 2010 –2014 Uhellskategori	vedlegg 3
Gang-/sykkelveikart.....	vedlegg 4

- .
- .
-
-

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

Tønsberg kommune ble medlem av Trygge lokalsamfunn i 2014. Trygge lokalsamfunn ble vedtatt av Bystyret 24.04.2014 og Trafikksikker kommune ble vedtatt av Bystyret 29.10.2014.

Trafikksikkerhetsplanen er en kommunale trafikksikkerhetsplan og 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 rulleres hvert 4 år med en tiltaksplan som rulleres hvert annet år. Dette er den fjerde trafikksikkerhetsplanen som nå rulleres og den er en delplan i Trygge Lokalsamfunn.

For perioden 2010 - 2014 er det registrert 285 **ulykkespunkt*** innenfor kommunegrensene.

Etter innspill fra innbyggerne er det samtidig registrert et høyt antall **utrygghetspunkt/strekninger***. Det er imidlertid liten grad av sammenfall mellom ulykkespunkt og utrygghetspunkt.

Utrygghetsfølelse forårsaker unødige bilkjøring. Denne onde sirkelen må brytes 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 mange 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.

Tønsberg kommunes trafikksikkerhetsplan består av to deler, en generell del og en tiltaksdel.

Tiltaksdelen i planen er igjen brutt ned i 11 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 materielle skadeulykker eller tilsammen minst 5 ulykker av begge ulykkestyper i perioden 2010-14.

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

SAMMENDRAG

Biltrafikken økte med ca ca 18% i Tønsberg kommune i perioden 2010-14.

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

Visjonen i Tønsberg kommunes fjerde 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 nærings- og samfunnsutvikling.

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 382 ulykkespunkt med lettere skade i Tønsberg kommune i perioden 2010-2014. Ca. 80 av ulykkespunktene befinner seg i sentrum.

Utrygghetsfølelsen i trafikkbildet er stor i kommunen. Innkomne innspill i 2014 dokumenterer dette. Spesielt i tilknytning til skolevei og hente og bringeløsninger ved skolene føler mange seg utrygge.

For perioden 2010-2014 er det rapportert **285 vegtrafikkulykker** (personskadeulykker). Tilsammen ble **408** personer skadd. Av disse mistet 5 personer livet og 21 ble alvorlig skadd. 45% av de forulykkede var i aldersgruppen 15 – 34 år. Tendensen viser at antall ulykker er blitt redusert litt i de senere årene.

Menneskelig svikt er en sterk 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 januar 2015: 41.920. Gjennomsnittlig innflytting er ca 250 – 300 personer pr. år. Kommunen har desidert den største arbeidsplasskonsentrasjonen i Vestfold med ca 27 100 arbeidsplasser. Ca. 2/3 av arbeidsplassene er konsentrert i byområdet.

Tønsberg er hovedsenter for service og handel i midtre Vestfold og har Fylkesmann og Fylkeskommune lokalisert i byen. Fylkeskommunen har laget sin egen trafikksikkerhetsplan.

Trafikktall:

Tønsberg har en biltetthet på høyde med de største byer i Europa. Kollektivdekning er på ca. 7 %. Årsdøgntrafikken på de viktigste innfartsårene til sentrum 2010 og 2014 var som følger:

Strekning	2010	2014
Fv 308 Kjelle Nord	: 10.800	12.800
Fv 300 Auli øst	: 19.600	21.000
Fv 303 Jarlsberg travbane	: 10.000	9.700
Fv 325 Hortensvn. v/ Gressbanen	: 11.600	10.600
Fv 311 v/ Kilden kino	: 21.000	23.000
Fv 311 Olsrød	: 14.900	17.000

Årsdøgntrafikken over Kanalbroen var 38.800 i 2004 og 36.600 i 2009 og 36.000 i 2014.

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
- Innkomne innspill fra skoler, FAU, foreninger m.m.
- Ulykkespunkter

Tiltakslistene er delt inn etter skoleområder, og kartet over det enkelte skoleområde visualiserer ulykkesbildet.

Vi forsøker 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 KOMMUNE 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 trafikkanter.

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. Barnas rett til å ferdes trygt på skoleveien er 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 som er 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 registrert 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 trafikkproblemene 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 rullinger, 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 drift og vedlikehold av det kommunale veinett.
Ta utgangspunkt i innspill fra befolkningen med mål om å effektivisere og heve kvaliteten på dagens rutiner.

Trygg Trafikk, Fylkets trafikksikkerhets-utvalg (FTU) og NAF er de organisasjonene som arbeider mest med informasjons-, adferds- og holdningsskapende tiltak. Tønsberg kommune er bidragsyter i dette arbeidet og har egne mål for arbeidet angitt nedenfor.

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.
- Oppfordre politiet til å ha samarbeid med unge førere/rånere som vil kjøre fort i kontrollerte former på en avgrenset kjørebane.

Trafikkanrettede og holdningsskapende mål, tiltak og retningslinjer i Tønsberg kommune:

Mål:

Skolene og barnehagene skal ha trafikkopplæring med i sine årsplaner. (oppfølging: Fagenhet oppvekst)

Skolene og barnehagene skal ha regler og retningslinjer for trafikksikker adferd i forbindelse med transport av barn fra og til skole og barnehage og i forbindelser med utflukter til fots, sykkel og bil/buss.(oppfølging: Fagenhet oppvekst).

Kommunen skal innarbeide trafikksikkerhet i HMS/internkontrollsystemet som inneholder regler for reiser og transport i kommunens regi, og ved kjøp av transporttjenester.(oppfølging: HR Personal)

Kommunen skal påvirke lag og foreninger til å innarbeide regler for trafikksikkerhet i forbindelse utøvelsen av sine aktiviteter. (oppfølging: virksomheten: Kultur, idrett og folkehelse)

Bydrift skal samarbeide med skoler, barnehager og frivillige organisasjoner i arbeidet med å kartlegge aktuelle trafikksikrings tiltak. (oppfølging: Bydrift)

Tiltak:

Skolene:

Trafikksikkerhet i skolen generelt

- Skolen har en plan for å ivareta elevenes sikkerhet til og fra skolen, enten de går, sykler eller blir kjørt.
- Skolen har utarbeidet rutiner for å ivareta sikkerheten på turer til fots, på sykkel, i bil/buss eller med kollektivtransport i skolens regi.
- Skolen har gode rutiner for at planene blir fulgt av de ansatte og har en trafikkansvarlig lærer.

Trafikkopplæringen i skolen

- Skolen har integrert trafikkopplæring i lokal læreplan/ årsplan i tråd med Kunnskapsløftets kompetansemål.
- Skolen legger til rette for at det blir gjennomført god trafikkopplæring (for eksempel ved innkjøp av materiell eller kursing av ansatte).

Samarbeid mellom skole og hjem

- Skolens læreplan for trafikk er årlig tema på foreldremøte.
- Foreldre blir involvert i skolens trafikksikkerhetsarbeid for eksempel gjennom Foreldrenes arbeidsutvalg (FAU)

Barnehagene:Trafikksikkerhet i barnehagen generelt:

- Trafikkopplæring integreres som en del av barnehagens omsorgs- og opplæringsarbeid og nedfelles i barnehagens årsplan.
- Det stilles krav til busselskap og drosjer om belter og trafikksikker atferd ved kjøp av transporttjenester.
- Ansatte kjenner rutiner for håndtering av uforutsette faresituasjoner og hendelser på turer.
- Barnehagen har utarbeidet rutiner for å ivareta sikkerheten på turer til fots, med bil eller buss.

Trafikkopplæring i barnehagen:

- Barna lærer enkle trafikkregler for fotgjengere.
- Barna lærer om sikring i bil, sykkelhjelmer og reflekser.

Samarbeid mellom barnehage og hjem:

- Rutiner for å ivareta barnas sikkerhet ved barnehagens parkeringsplass og port gjennomgås årlig med foreldre og ansatte.
- Det stilles krav til foreldre om å sikre barn på vei til og fra barnehagen.
- Trafikksikkerhet og trafikkopplæring er et integrert tema på foreldremøter.
- Foreldre involveres i barnehagens trafikksikkerhetsarbeid.

Bydrift:

- Utarbeider og ruller kommunens trafikksikkerhetsplan.
- Tilbakemeldinger fra skoler og barnehager om aktuelle trafikksikringstiltak prioriteres i plan.

Lag og foreninger:

- Ved søknad om driftsstøtte må lag og foreninger dokumentere at de har innarbeidet regler for trafikksikkerhet ved utøvelse av foreningens aktiviteter.

Retningslinjer for kommunalt ansatte ved bruk av bil i tjeneste og ved kjøp av transporttjenester.

- Fører skal opptre varsomt i trafikken og alle i bilen skal feste sikkerhetsbeltet på forsvarlig måte.
- på inn og ut parkering skal fører rygge bilen inn på parkeringsfeltet.

- Ved kjøp av transporttjenester skal trafikksikkerhet vektlegges ved valg av anbyder, ved persontransport skal det være sikkerhetsbelter montert på setene og ansvarlig reiseleder/sjåfør skal påse at disse blir festet på forsvarlig måte. Unntaket er der det benyttes bybusser i ordinær rutetraffic.
- Kommunen dekker normalt ikke eventuelle overtredelsesforelegg som fører blir ilagt etter veitrafikkloven eller etter annet lovverk og forskrifter som går på førers ansvar og plikter i trafikken.

ØKONOMI

Finansiering av trafikksikkerhetstiltak.

De rammer som avsettes i årlige budsjetter og i økonomiplanen danner premisset 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 nærings- og samfunnsutvikling. 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 fylket 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 2014 - 2017.)

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 fylket tilskudd til del finansiering.

Tilskudd til tunge trafikksikkerhetstiltak, som krever reguleringsplan, prioriteres hvert fjerde år over fylkeskommunens budsjett. For tiden er det få tilskudd.

Tilskudd til mindre trafikksikkerhetstiltak skjer årlig.

ULYKKESANALYSE FOR PERIODEN 2010 – 2014.

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. Prosjektet ”Sikring av myke trafikanter i byer og tettsteder” ble gjennomført i 2004 – 2005 og bygger på denne rapporten. Forholdene for myke trafikanter har blitt forbedret i Tønsberg sentrum etter at dette prosjektet ble gjennomført. Rapporten brukes som et grunnlag når man skal prioritere blant tiltak som skal utføres.

Utvelgelsen av trafikkfarlige punkt baserer seg på politirapporterte ulykker (**personskadeulykker***) og ulykker meldt til forsikringsselskapene (**forsikringsskadeulykker***) i perioden 2010 – 2014.

Det er registrert 285 trafikkulykker i Tønsberg kommune basert på personskadeulykker i perioden 2010 – 2014. Ca. 80 av ulykkespunktene befinner seg i Tønsberg sentrum, mens de resterende ca. 205 er fordelt på veinettet i resten av kommunen. I 26 av ulykkespunktene har det oppstått skade på personer, hvorav det i 5 ulykkespunkt har medført dødsfall. I 282 punkt har det kun oppstått materielle skader.

Se vedlagte tabeller/figurer som viser:

- Vegtrafikkulykker fordelt årstall.
- Uhellskategori – skadegrad.
- Trafikantgruppe - skadegrad.
- Personskadeulykker fordelt på alder - skadegrad
- Personskadeulykker fordelt på alder - trafikantgruppe.

En del faktaopplysninger og trafikksikkerhet.

Fartsgrenser nedenfor angir **øvre grense for når man vil ha stor sannsynlighet for å overleve** 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

Innbyggere i Tønsberg opplever utrygghetsfølelse langs skoleveier.

Innbyggerne bidro med 170 innspill på utrygghetspunkter i 1999, ca. 250 innspill i 2004, ca. 200 innspill i 2008 og 170 innspill i 2014. 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.

* «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.