



Trafikksikkerhetsplanen for Tønsberg kommune 2025-2030

Vedtatt 01.10.2025

Innhold

1. SAMMENDRAG	4
2. INNLEDNING	5
2.1 Historikk	6
2.2 Organisering av trafikksikkerhetsarbeidet i Tønsberg kommune	6
2.2.1 Trafikksikkerhetsarbeidet i kommunes virksomheter som legger føringer for TS planen:	8
2.2.2 Trafikksikkerhetsarbeidet i eksterne virksomheter som legger føringer for TS planen:	9
2.3 Gjennomførte tiltak i planperiode 2020-2024	10
3. OVERORDNEDE FØRINGER	11
3.1 FNs bærekraftsmål	12
3.2 Meld. St. 40 (2015-2016) Trafikksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering	13
3.3 Meld. St. 20 (2020-2021) Nasjonal transportplan 2022-2033	13
3.3.1 Barnas transportplan	13
3.4 Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg (2022-2025)	14
3.5 Regional plan for trafikksikkerhet	14
3.6 Folkehelse og trafikksikkerhet	15
3.7 Tønsberg som Trafikksikker kommune	15
4. ULYKKESSITUASJONEN I TØNSBERG KOMMUNE	16
4.1 Trafikksituasjonen i kommunen	17
4.1.1 Trafikkregulering Træleborg	18
4.1.2 Trafikkregulering Solvang	18
4.1.3 Fastlandsforbindelsen	19
4.1.4 Sykkeltilrettelegging i sentrum	19
4.2 Analyse av ulykkene	20
5. MÅL OG STRATEGI FOR TRAFIKKSIKKERHETSARBEIDET I TØNSBERG KOMMUNE	22
5.1 Mål	25
5.1.1 Målsetting	25
5.1.2 Mål for trafikksikkerhetsarbeidet i perioden 2025-2030	25
5.2 Strategi	25

5.1.1 Fremme trygg mobilitet og sikre skoleveier	25
5.1.2 Tverrsektorielt samarbeid trafikksikkerhetsarbeid	25
5.1.3 Holdningsskapende tiltak	26
6. TILTAK	26
Fysiske tiltak:	26
Holdningsskapende tiltak:	27
6.1 Hjertesoner	27
6.1 Fart	28
6.2 Rus.....	28
6.3 Beltebruk og riktig sikring av barn.....	28
6.4 Uoppmerksomhet	28
6.5 Barn (0-14 år).....	29
6.6 Ungdom og unge førere.....	29
6.7 Eldre trafikanter	29
6.8 Gående og syklende	30
6.9 Motorsykel og moped	30
6.10 Godstransport på veg	30
6.11 Møteulykker og utforkjøringsulykker	30
6.12 Drift og vedlikehold	30
6.13 Bruk av ny teknologi i trafikksikkerhetsarbeidet	30
6.14 Trafikksikkerhetsarbeid i offentlige og private virksomheter	31
6.15 Arbeid for å styrke kunnskapsgrunnlaget	31
7. Planlagte tiltak	31
8. ØKONOMI.....	32
8.1 Finansiering via kommunens investeringsbudsjett.....	33
8.2 Finansiering via kommunens driftsbudsjett	33
9.EVALUERING, RULLERING	33

1. SAMMENDRAG

Kommunene har et omfattende ansvar for utvikling, drift og vedlikehold av det kommunale veinettet. Dette inkluderer investeringer, trafikksikkerhetstiltak og skadeforebygging etter folkehelse- plan- og bygningslovgivningen. Som veieier og eier av barnehager og skoler må kommunen sikre trygg ferdsel for alle trafikanter – enten de er fotgjengere, syklister, bilister, barn, ungdom eller voksne.

Trafikksikkerhet dreier seg om å sikre trygg ferdsel for alle i lokalsamfunnet – enten man ferdes som fotgjenger, syklist eller bilist, og uavhengig av alder. Trafikksikkerhetsplanen for 2025–2030 bygger videre på arbeidet fra forrige planperiode (2021–2024) og er forankret i kommunens planstrategi for 2020–2024. Strategien inkluderer en mobilitetsplan og implementeringen av den omvendte trafikkpyramiden, som prioriterer tilrettelegging for myke trafikanter fremfor bilinfrastruktur. På den måten skal økt fremkommelighet for befolkningsveksten sikres gjennom gang- og sykkelveinett, i stedet for ved tradisjonelle bilveier.

Konkrete fysiske tiltak dokumenteres i en egen tiltaksliste (se vedlegg 1) som oppdateres annethvert år. Det er Kommunalteknikk vei-avdelingen som er ansvarlig for oppdateringen. Årlig søker kommunen om trafikksikkerhetsmidler gjennom fylkeskommunens TS ordning, som kan bidra med opptil 60 % av kostnadene for kommunale veiprosjekter. Dette gir gode muligheter for å utnytte egne ressurser maksimalt og realisere et større antall tiltak. Ved tiltak på fylkesveier kan Tønsberg kommune motta inntil 100 % tilskudd fra Vestfold fylkeskommune til dekning av byggekostnader, inkludert kjøp av grunn. Kommunen må imidlertid selv finansiere øvrige kostnader fullt ut. Ved gjennomføring av prosjekter på fylkesvei må derfor kommunens bidrag belastes driftsbudsjettet, ettersom investeringsmidler ikke kan benyttes på eiendom som eies av andre – i dette tilfellet fylkeskommunen.

Trafikksikkerhet for alle trafikanter er et essensielt folkehelsetiltak, og planen prioriterer derfor et helhetlig helseperspektiv. For å oppnå resultater er det avgjørende at trafikksikkerhet er et politisk prioritert tema, og at hele organisasjonen engasjeres i gjennomføring av målsetningen kommunen har for eget trafikksikkerhetsarbeid. Planen må følges opp med konkrete handlinger, men finansiering er en utfordrende faktor. Derfor kan mange tiltak ta flere tiår å realisere, noe som gjør at oppnåelsen av målene til syvende og sist vil være avhengig av kommunens økonomiske rammer.

2. INNLEDNING

Visjonen om null drepte og hardt skadde ligger til grunn for trafikksikkerhetsarbeidet i Norge. Siden 2010 er det satt etappemål for arbeidet mot nullvisjonen, og i NTP 2022-2033 heter det: «Innen 2030 skal det maksimalt være 350 drepte og hardt skadde i veitrafikken, hvorav maksimalt 50 drepte. Ingen skal omkomme i veitrafikken i 2050.»

Trafikksikkerhetsarbeid handler om å redusere risikoen for skader og ulykker blant alle trafikantgrupper i alle aldre. Vår trafikksikkerhetsplan skal ivareta de viktigste prioriteringene for å øke trafikksikkerheten i kommunen, og vårt arbeid skal være et bidrag for å nå de nasjonale målene. Kommunen har flere roller og oppgaver som innebærer at en direkte eller indirekte har mange muligheter til å bedre trafikksikkerheten, som:

- Planmyndighet
- Skole- og barnehageeier
- Arbeidsgiver
- Transportkjøper
- Folkehelseaktør (ved å forebygge sykdom og skade hos innbyggerne)
- Vegeier

Kommunens trafikksikkerhetsarbeid omfatter alle disse områdene.

I henhold til folkehelseloven og plan- og bygningsloven har kommunen et generelt ansvar for å forebygge skader og ulykker. Kommunen har ansvar for investeringer, drift og vedlikehold av det kommunale vegnettet. Som vegeier har kommunen et spesifikt ansvar for trafikksikkerhetstiltak på kommunale veier iht veglova.

Trafikksikkerhetsplan for Tønsberg kommune 2025-2030 vil danne grunnlaget for videreføring av kommunens trafikksikkerhetsarbeid.



drepte og hardt skadde

ETIKK – Ett hvert menneske er unikt og uerstattelig. Vi kan ikke akseptere at et stort antall mennesker blir drept eller hardt skadd i trafikken hvert år.

VITENSKAPELIGHET – Menneskets fysiske og mentale forutsetninger er kjent og skal ligge til grunn for utformingen av veisystemet. Kunnskapen om vår begrensede mestringsevne i trafikken og tåleevne i en

kollisjon skal legge premisene for valg av løsninger og tiltak. Veitrafikksystemet skal lede trafikantene til en sikker atferd og beskytte dem mot alvorlige konsekvenser av normale feilhandlinger. Kunnskap om trafiksikkerhetsvirkninger skal legges til grunn ved prioritering av tiltak.

ANSVAR – Trafikantene, myndighetene og andre som kan påvirke trafiksikkerheten, har et delt ansvar. Trafikantene har ansvar for sin egen atferd; de skal være aktsomme og unngå bevisste regelbrudd. Myndighetene har ansvar

for å tilby et veisystem som tilrettelegger for mest mulig sikker atferd og beskytter mot alvorlige konsekvenser av normale feilhandlinger. Transportkjøpere og -tilbydere har ansvar for å legge til rette for sikker transport. Kjøretøyleverandørene og -produsentene har ansvar for å tilby, utvikle og produsere trafiksikre kjøretøy. Andre aktører, som for eksempel politiet og ulike interesseorganisasjoner, har også et ansvar innenfor sine områder for å bidra til at trafiksikkerheten blir best mulig.

Nullvisjonens tre grunnpillarer. Etikk. Vitenskapelighet. Ansvar.

2.1 Historikk

Denne planen er nummer to i rekken av trafiksikkerhetsplaner for Tønsberg kommune. Den forrige planen utløp i 2024. Planene har vært et styringsverktøy for et målrettet trafiksikkerhetsarbeid i kommunen, og dette arbeidet videreføres og styrkes gjennom denne planen.

Ved utarbeidelsen av Tønsberg kommunes trafiksikkerhetsplan har vi aktivt koordinert med overordnede planer, blant annet Nasjonal transportplan og Vestfold fylkeskommunens trafiksikkerhetsplan. Målet er å sikre en rød tråd i arbeidet, som strekker seg fra nasjonalt til lokalt nivå. Denne tilnærmingen vil videreføres, spesielt ettersom de nasjonale føringene nå er blitt enda tydeligere og mer konkrete – blant annet gjennom Nasjonal transportplan, Stortingsmelding 40 og «Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på veg» 2022-2030.

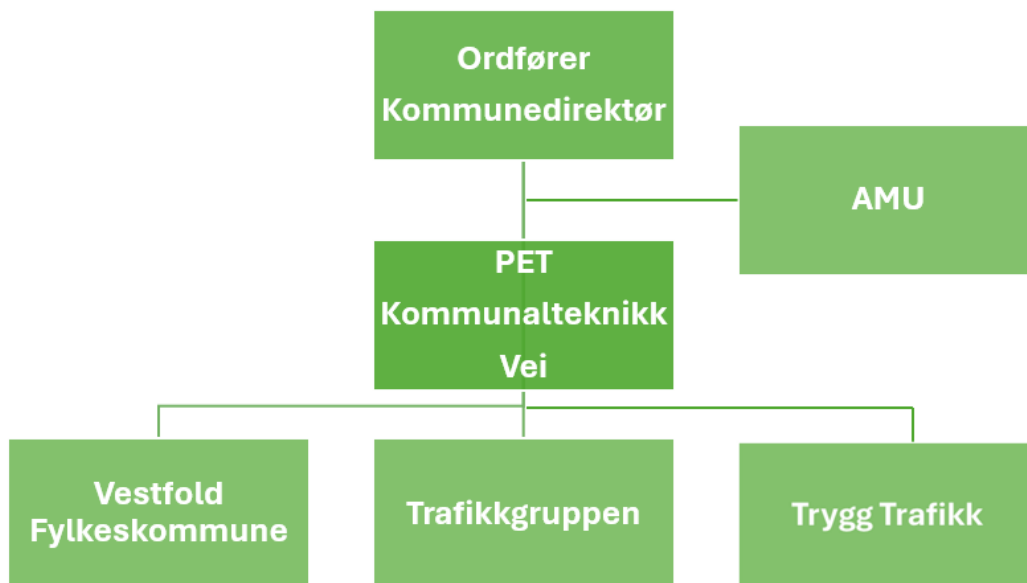
2.2 Organisering av trafiksikkerhetsarbeidet i Tønsberg kommune

Trafiksikkerhetsarbeidet i Tønsberg kommune er forankret hos ordfører og Kommunedirektøren. Ansvar for oppfølging og rullering av Trafiksikkerhetsplanen er tillagt PET- plan eiendom og teknikk, Kommunalteknikk vei-avdelingen.

Tønsberg kommune ivaretar Trafiksikkerhetsarbeidet igjennom det tverrfaglige samarbeid med flere interne og eksterne forumer:

- Kommunedirektørens ledergruppe vil ta opp trafiksikkerhet og Trafiksikker kommune som et årlig møte.

- AMU- Arbeidsmiljøutvalget vil også årlig ta opp trafikksikkerhet og invitere koordinator for Trafikksikker kommune med på møte, kommunens Trafikksikkerhetsgruppe vil sende månedlige møtereferat til AMU slik at de kan holdes oppdatert løpende.
- Trafikksikkerhetsgruppen er en samarbeidsgruppe med deltakelse av politiet, Tønsberg parkering, Teknisk drift, folkehelsekoordinator og Kommunalteknikk vei-avdelingen. Det gjennomføres månedlige møter der daglige utfordringer diskuteres og mindre saker løses ofte i plenum, både innenfor fysiske tiltak og holdningsskapende arbeid.
- Vestfold Fylkeskommunen samferdsel- er en tett sparringspartner for kommunalteknikk vei-avdelingen og det gjennomføres samarbeidsmøter hver sjette uke.
- Trygg Trafikk har en veiledende rolle for kommunen og bistår med råd, veiledning og materiale i arbeide med Hjertesoner og generelt Trafikksikker kommune.



2.2.1 Trafikksikkerhetsarbeidet i kommunes virksomheter som legger føringer for TS planen:

By og stedsutvikling:

- Arealdelen vedtatt i 2024, og revidering av samfunnsdelen ferdig høsten 2025.
- Klimaplanen for kommunen er vedtatt med mål om å øke antall reiser foretatt med gange, sykkel og kollektiv.
- Den Omvendt trafikkpyramide er forankret i Mobilitetsplanen for Tønsberg kommune. Mobilitetsplanen gir viktige innspill til kommende rullering av Trafikksikkerhetsplanen og dens tiltakslist.
- 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 forvalter kommunens bygningsmasse
- Sikre god infrastruktur rundt bygningene, sikre god kollektiv tilgjengelighet, parkeringsplasser med av- og påstigningssoner.
- Ansvar for at disse momentene tas med i planlegging og regulering av kommunale formålsbygg.

Kommunalteknikk vei-forvaltning:

- Veimyndighet og forvaltning alle kommunale veier
- Koordinator for Trafikksikker kommune
- Prosjekt gjennomføring av TS prosjekter
- Oppgradering og reasfaltering av vei og gater
- Overordnet ansvar for trafikksikkerhetsplan
- Godkjenne reguleringsplaner og byggesaker knyttet opp til vei og trafikksikkerhet
- Avkjøringstillatelser og annen saksbehandling etter veiloven
- Utarbeidelse og godkjenning av skiltplaner

Teknisk drift:

- Drift og vedlikehold av alle kommunalveier
- Vinterdrift
- Belysning
- Oppfølging av friskt

Kommunalteknikk, prosjekt VA:

- Samkjøre trafikksikkerhetstiltak med gjennomføring av VA-prosjekter, det kan være fartsdumper og bygging av fortau.

Oppvekst, skole og barnehager:

- Ansvar for Trafikksikkerhetsopplæring i skole og barnehage, skolene har en plan for trafikkopplæring på de ulike trinnene som gjennomføres, og revideres årlig.
- Sikre at elevene er trygge på skoleveien.
- Sikre skolens område med nødvendige gangfelt og anlegg for myke trafikanter, fartsbegrensning for biltrafikken, trafikkbegrensning ved skolens område.
- Hente- og bringetidspunkt og kampanjer rettet mot foresatte og elever, samarbeid med FAU om trafikksikkerhet på skolevei, og i forbindelse med hente- og bringesituasjonen på skolene.

2.2.2 Trafikksikkerhetsarbeidet i eksterne virksomheter som legger føringer for TS planen:

Statsforvalteren i Vestfold og Telemark:

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

Vestfold Fylkeskommune, samferdsel:

- Veimyndighet og forvaltning alle fylkesveier
- Rådgiver for Trafikksikker kommune
- Eierskap av TS- midler

Statens vegvesen:

- Skiltmyndighet
- Sørge for trafikksikkerhet, miljøhensyn og utvikling av regelverk og standarder for veibygging og transport.
- Rådgiver for holdningsskapende arbeid og lovverk

Politiet:

- Sørge for trygg og sikker ferdsel for bilister og myke trafikanter
- Gjennomføre fartskontroller rundt skolene også andre steder etter anmodning
- Samarbeid med kommunen via deltakelse i Trafikksikkerhetsgruppen

Trygg Trafikk:

- Trafikkopplæring i barnehager og skoler
- Informasjonskampanjer om sikkerhet, som bruk av bilbelte, refleks og hjelm.
- Samarbeid med kommuner og fylker for å skape tryggere skoleveier og lokalsamfunn.
- Forskning og kunnskapsformidling for å påvirke holdninger og atferd i trafikken.
- Sertifisering av Trafikksikker kommune

Norges Blindeforbund:

- Ivareta universell utforming og fremkommelighet for blinde
- Blindeforbundets hovedfokus er å forebygge ulykker for myke trafikanter

Norges Handikapforbund:

- Ivareta universell utforming og fremkommelighet for funksjonshemmede, en viktig høringsinstans.

Bane Nor:

- Bane Nor har ansvar for steder der jernbanen krysser vei, kommunen må sammen med Bane Nor sikre trygge overganger

2.3 Gjennomførte tiltak i planperiode 2020-2024

Hjertesone:

- Byskogen skole, skiltet og etablert droppsone
- Husvik skole, skiltet og etablert droppsone
- Presterød, skiltet for Hjertesone
- Sem skole, skiltet og etablert Hjertesone
- Solerød skole, skiltet og etablert droppsone med tilrettelagt overgang med belysning
- Træleborg skole, skiltet for Hjertesone og etablert droppsone
- Holdningsskapende arbeid påstartet på alle skoler nevnt over

GS vei Vivestad:

- GS-vei etablert langs Vestbygdveien til Vivestadlinna

Krysning Semslinna:

- Tilrettelagt overgang med belysning over til Gamle Ramnesvei

Skjeggestadåsen:

- Belysning ved avkjørsel til Skjeggestadåsen

Træleborg:

- Sikret opphøyd overgang i St. Olavsgate/ Kaptein Hoff's alle med belysning
- Gjennomkjøring forbudt etablert i Larviksgaten, Tjøllinggaten, Hedrumsgaten og Botnegaten

Regulert GS- vei Skallevold:

- Regulering av GS-vei med kollektivløsnings langs Skallevold stranden er ferdig regulert, men stoppet i planutvalget.

GS-vei Ramnes sentrum:

- Forprosjektet GS- vei Ramnes sentrum, Heianveien-Brårveien

3. OVERORDNEDE FØRINGER

For å sikre en rød tråd i arbeidet, fra nasjonalt til lokalt nivå, er følgende styringsdokumenter vektlagt:

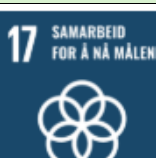
FNs bærekraftsmål:

- Meld. St. 40 Trafikksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering
- Nasjonal transportplan (NTP)
- Barnas transportplan
- Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg
- Regional transportplan for Vestfold

3.1 FNs bærekraftsmål

FNs bærekraftsmål er verdens felles arbeidsplan for å utrydde fattigdom, bekjempe ulikhet og stoppe klimaendringene innen 2030.

De mest relevante punktene for kommunens trafikksikkerhetsarbeid innen bærekraftsmålene er:

• Mål 3 God helse og livskvalitet	
Ved å redusere trafikkulykker og skape tryggere skoleveier, støtter planen arbeidet med å forebygge skader og dødsfall. Dette forbedrer både fysisk og psykisk helse hos barn og unge.	
• Mål 4 God utdanning	
Når trafikksikkerhet integreres i opplæringen i skoler og barnehager, gir det barn og unge viktig kunnskap og holdninger knyttet til trygg ferdsel – noe som har varig verdi.	
• Mål 10 Mindre ulikhet	
Et inkluderende trafikksikkerhetsarbeid sikrer at også barn og unge med funksjonsnedsettelser eller som bor i mer utsatte områder får samme mulighet til trygg ferdsel.	
• Mål 11 Bærekraftige byer og lokalsamfunn	
Tiltak som gang- og sykkelveier og fartsreduserende tiltak i boligområder fremmer bærekraftig mobilitet og gjør nærmiljøet tryggere og mer tilgjengelig for alle aldersgrupper.	
• Mål 17 Samarbeid for å nå målene	
Mellom kommune, skoler, politi og lokalsamfunn for å gjøre veiene tryggere.	

3.2 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.

I stortingsmeldingen presenterer regjeringen seks satsningsområder hvorav ett omhandler forankring av tverrsektorielt trafikksikkerhetsarbeid på overordnet nivå.

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

3.3 Meld. St. 20 (2020–2021) Nasjonal transportplan 2022–2033

Det overordnede målet for Nasjonal transportplan 2022–2033 er:

«Et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i 2050.»

Nullvisjonen, visjonen om null antall drepte og hardt skadde i norske vegtrafikkulykker, er ett av de fem likestilte handlingsstrategiene i Nasjonal transportplan, og ligger til grunn for trafikksikkerhetsarbeidet i Norge.

Etappemål fram til 2030 er maksimalt 350 hardt skadde og drepte i vegtrafikkulykker, hvorav maksimalt 50 drepte, samtidig som det er et mål om 0 drepte i veitrafikken innen 2050.

I Nasjonal transportplan 2022–2033 har regjeringen lagt vekt på å utvikle et godt transportsystem som gir friheter og muligheter for alle, øker livskvaliteten, bidrar til verdiskaping, beskytter og redder liv, og bidrar til bedre helse, miljø og klima.

3.3.1 Barnas transportplan

Barn og unge er både dagens og framtidens trafikanter. Et godt transportsystem skal være trafikksikkert og tilpasset alle, og lar barn og unge leve aktive liv i bygd og by. God trafikk- og arealplanlegging tar hensyn til de yngste og deres behov. Barn og unge er sårbare, og deres ferdsel i trafikken krever målrettede tiltak.

Regjeringen vil (utdrag fra Barnas transportplan):

- Gi barn gode muligheter til å være aktive og selvstendige trafikanter
- Ta hensyn til barn og unges behov i areal- og transportplanleggingen
- Prioritere en ramme på 500 mill. kroner i første seksårsperiode til tiltak som bedrer trafikksikkerheten for barn og unge, herunder etablere en

tilskuddsordning for å stimulere til lokalt arbeid for trygge skoleveier og nærmiljøer

- Jobbe for nullvisjonen, det vil si at ingen mennesker skal bli hardt skadd eller drept i trafikken.

3.4 Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg (2022-2025)

Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2022-2025 er utarbeidet av Statens vegvesen, politiet, Helsedirektoratet, Utdanningsdirektoratet, Trygg Trafikk, fylkeskommunene og åtte storbykommuner. I tillegg har en rekke øvrige aktører gitt innspill til planen.

Mandat for utarbeidelse av tiltaksplanen er gitt i *Meld. St. 20 (2020-2021) Nasjonal transportplan 2022-2033 (NTP)*. Planen bygger på ambisjoner og overordnede prioriteringer i NTP. Videre er prioriteringene i samsvar med aktørenes interne styringsdokumenter, der de mest sentrale er Statens vegvesens gjennomføringsplan 2022-2027 (33), politiets strategidokument «*Forebygging som politiets hovedstrategi 2021-2025*», Trygg Trafikk handlingsplan 2022-2023, fylkeskommunenes planer for prioritering innenfor trafikksikkerhetsarbeidet og de åtte 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.

Nasjonal tiltaksplan er under revidering høsten 2025, ny utgave 2026-2029 vil da være gjeldene.

3.5 Regional plan for trafikksikkerhet

Trafikksikkerhetsplanen for Tønsberg kommune er forankret til å arbeide for å nå mål og strategier som er vedtatt i den regionale Trafikksikkerhetsplanen vedtatt av Vestfold og Telemark fylkeskommune september 2023.

Her beskrives mål og strategier for trafikksikkerhetsarbeidet i Vestfold fylkeskommune i perioden 2023-2026 (2032). I denne nye planen har vi vedtatt følgende mål:

- Vi opprettholder vedtak om nullvisjonen, om at ingen skal bli drept eller hardt skadd i trafikken i Vestfold og Telemark.
- Vi har også vedtatt å jobbe med å få tilgang på bedre data knyttet til trafikkulykker.
- Og jobbe for å redusere antallet lettere skadd.

3.6 Folkehelse og trafikksikkerhet

Til tross for en markant reduksjon av antallet alvorlige trafikkuulykker siden 1970 vurderes trafikkuulykker som et betydelig folkehelseproblem. Det er spesielt for unge mennesker at trafikkuulykker utgjør en viktig årsak til tidlig død, helsetap og redusert livskvalitet.

Regjeringen vil i tråd med St. melding 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.

Jf. folkehelselovens § 4 skal kommunen bidra til å forebygge skade og lidelse innen de oppgaver og med de virkemidler kommunen er tillagt.

3.7 Tønsberg som Trafikksikker kommune

Tønsberg kommune er en godkjent Trafikksikker kommune. Tiltaket er et organisatorisk trafikksikkerhetstiltak og en nasjonal godkjenningsordning i regi av Trygg Trafikk.

For å bli godkjent som Trafikksikker kommune må kommunen ha innarbeidet rutiner og systemer for å kvalitetsikre trafikksikkerhetsarbeidet i hele virksomheten.

Tønsberg kommune ønsker å være en trafikksikker kommune for å sikre trygg ferdsel og høy livskvalitet for alle våre innbyggere – uavhengig av alder, transportmiddel eller bosted. Å satse på trafikksikkerhet er en viktig del av vårt arbeid for å være en fremtidsrettet kommune som setter innbyggerne først.

Vi vil at innbyggerne skal føle seg trygge og ivaretatt i trafikken, og vi legger særlig vekt på barns sikkerhet. Trygge skoleveier, der barn kan gå og sykle sikkert, er vår høyeste prioritet. Tiltak som Hjertesone-prosjektet er konkrete eksempler på hvordan vi tilrettelegger for dette, med mål om å etablere bilfrie gang- og sykkelsoner rundt skoleområdene.

Gjennom god planlegging, tydelig skilting, lavere fartsgrenser og tilrettelegging for myke trafikanter, skaper vi et nærmiljø som fremmer gange, sykling og fellesskap – samtidig som vi reduserer risikoen for ulykker.

Som godkjent Trafikksikker kommune står vi sterkere i trafikksikkerhetsarbeidet. Det handler ikke bare om tiltak, men om å bygge en sterk trafikksikkerhetskultur blant både ansatte, innbyggere og samarbeidspartnere. Sammen skaper vi en tryggere, mer inkluderende og bærekraftig kommune, der alle skal kunne ferdes trygt.

Godkjenningen innebærer en forpliktelse til å arbeide systematisk med trafikksikkerhet i alle relevante sektorer innenfor sitt ansvarsområde. Kommunen har en utpekt koordinator, som har ansvar med å påse at de respektive kommunalområder følger opp sitt ansvar i godkjenningsperioden.

Trafikksikker kommune tiltaket bygger på følgende kriterier:

- Kommunen har forankret ansvaret for trafikksikkerhetsarbeidet hos ordfører og kommunedirektør.
- Kommunen har innarbeidet trafikksikkerhet i HMS/internkontrollsystemet som inneholder regler for reiser og transport i kommunens regi, og ved kjøp av transporttjenester.
- Kommunen har oppdatert oversikt over trafikkulykker i kommunen.
- Kommunen har en politisk vedtatt trafikksikkerhetsplan.
- Kommunen har oppfylt kriteriene for den enkelte sektor (oppvekst, kultur, helse, teknisk, plan, HR).

Tønsberg ble godkjent som TS kommune første gang i 2019, og re-godkjent for perioden 2025-2027, den 6. juni 2025.

4. ULYKKESSITUASJONEN I TØNSBERG KOMMUNE

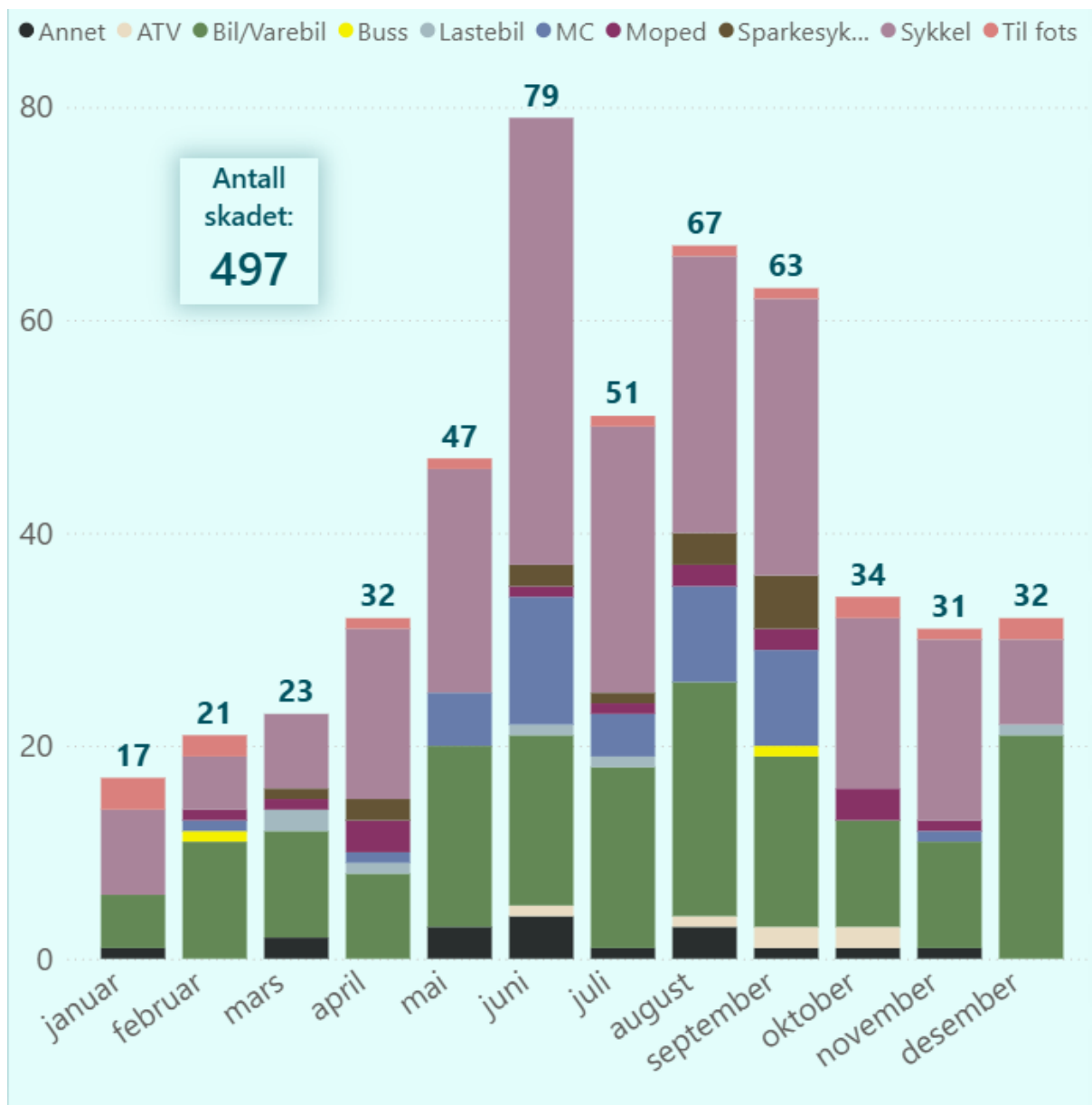
Ulykker og skader i trafikken påfører dem som rammes og deres familier både sorg, lidelse og savn. Foruten de menneskelige lidelsene, har trafikkulykkene en stor økonomisk samfunnskostnad for menneskene som rammes av ulykker. De er også svært kostbare for samfunnet. Forebyggende trafikksikkerhetsarbeid er derfor svært viktig.

De nasjonale tallene for antall omkomne i vegtrafikkulykker går nedover. Antall hardt skadde har imidlertid ikke hatt like stor nedgang. De siste årene har tallet på omkomne og hardt skadde i vegtrafikkulykker i Norge ligget på rundt 700 årlig. Ca. 100 personer har hvert år mistet livet i vegtrafikkulykker. De nasjonale målene er å redusere dette antallet til maksimalt 350 innen 2030, altså en halvering av dagens nivå, i tråd med etappemålene mot nullvisjonen.

En rapport utgitt av Trygg Trafikk viser at dekningsgraden for registrering av meget alvorlige og alvorlig ulykker bare er 37 %, og for lettere grad av skade bare er 15 %.

På den bakgrunn er det grunn til å anta at disse tallene reelt sett er mye høyere.

I tillegg til de alvorligste trafikkulykkene skjer et høyt antall skader på veiene som ikke inngår i den offisielle ulykkesstatistikken fordi de ikke blir rapportert til politiet. Dette gjelder spesielt for eneulykker med myke trafikanter.



Antall skadde fordelt på transportmiddel og måned i perioden 2020–2024. Tallene er hentet fra Analyseenheten i Vestfold fylkeskommune, og inkluderer både den offisielle ulykkesstatistikken og såkalte mørketall – altså ulykker og skader som er registrert hos sykehus og legevakt, men ikke rapportert til politiet.

4.1 Trafikksituasjonen i kommunen

Tønsberg er strategisk plassert mellom E18 og Færder kommune. For de rundt 30 000 innbyggerne i sør, samt byens næringsliv, handel og utfartsområder, utgjør Ringveisystemet og Kanalbrua den eneste bilforbindelsen. Med en årsdøgnetrafikk (ÅDT) på cirka 33 100 kjøretøy fungerer Kanalbrua som en betydelig flaskehals – særlig for utrykningskjøretøy.

På nordsiden skaper veier som Nedre Langgate, Ringveien og Stoltenbergs gate utfordringer i rushtiden, mens Banebakken, Nøtterøveien, Kirkeveien og Smidsrødveien

på sydsiden opplever tilsvarende trafikale problemer. Belastningen på disse hovedårene presser seg videre inn i det kommunale veinettet, noe som fører til økt gjennomgangstrafikk i ellers rolige boligområder.

Som mottiltak har det blitt iverksatt trafikkregulering gjennom Træleborg, og arbeidet med å redusere rush- og gjennomgangstrafikk i andre boligområder pågår fortløpende. Trafikkregulering i Solvangområde skal iverksettes høsten 2025.

4.1.1 Trafikkregulering Træleborg

Træleborgområde i Tønsberg sentrum hadde betydelige utfordringer knyttet til gjennomgangstrafikk. Flere gater, blant annet Larviksgaten og Tjøllinggaten, ble brukt som snarveier gjennom byen, med særlig høy trafikk i tidsrom da barn ferdes til og fra skole. Trafikktellinger fra området viste rushtrafikk uten lokal tilknytning, med høy hastighet og ansattparkering for sykehusområdet som problemstilling.

I tråd med Trafikksikkerhetsplanen 2021–2024, vedtok kommunestyret å sette i gang strakstiltak. Saken ble utredet i tett samarbeid med Træleborg skole, politiet og Træleborg Haveby velforening. Høsten 2023 ble tiltakene iverksatt. Gjennomkjøring ble forbudt i fem gater ved skiltvedtak, og fartshumper ble etablert i Larviksgaten.

Samtidig ble det etablert Hjertesone rundt Træleborg skole, og arbeidet er godt i gang. Planlagt fortau i Larviksgaten er utsatt til våren 2026, og det planlegges innsnevring for å redusere farten ytterligere. Tiltakene vurderes som vellykkede, trafikkmålinger viser at biltrafikken i Larviksgaten er redusert fra 873,1 til 292,2 kjøretøy, noe som har hatt en merkbar effekt også i omkringliggende gater.

4.1.2 Trafikkregulering Solvang

Solvang er et attraktivt boligområde nær Tønsberg sentrum, Byskogen skole er en stor skole med hele 554 elever fra nærliggende områder. Området preges av gjennomgående trafikk og uregulert gateparkering, samtidig som fortauene ikke oppfyller dagens krav til sikker ferdsel for gående. Spesielt Severin Kjærs vei, Trudvangveien og Wergelands vei har høy belastning, med mye gjennomgangstrafikk og en viss andel tungtransport.

Som en del av utredningsarbeidet har kommunen hatt tett dialog med lokale aktører.

Det er gjennomført drøftingsmøter med Solvang velforening, politiet, Vestfold fylkeskommune og Byskogen skole, i tillegg til at hjemmetjenesten har hatt saken til høring.

Juni 2025 ble det vedtatt å innføre en større enveisregulert kjøresløyfe. Reguleringen innebærer kjøreretning opp Severin Kjærs vei, via Grevinneveien og videre opp Trudvangveien, for deretter å fortsette ned Wergelands vei og avsluttes langs Gyldenløvsgate. Hensikten er blant annet å etablere en tryggere droppsone for foreldre og elever i Trudvangveien. Som en del av tiltaket foreslås det også å etablere en prioritert sykkelvei i Wergelands vei. Her skal det tilrettelegges for at syklende kan sykle nedover i kjøreretningen, mens det oppover mot skolen etableres et eget sykkelfelt. For å sikre nok plass og trygge forhold for de syklende, skal en del av gateparkeringen fjernes og struktureres, med oppmerking og innføring av soneparkering med tre timers grense. Hensikten er å skape tryggere skolevei, bedre forhold for gående og syklende, og sikre et trafikknivå som er tilpasset boligområde og nærmiljøet.

4.1.3 Fastlandsforbindelsen

Den planlagte fastlandsforbindelsen, som inngår i Bypakken, vil også få en sentral rolle i den framtidige trafikkavviklingen i Tønsberg sentrum. Forbindelsen er forventet å redusere trafikken over Kanalbrua med om lag én tredjedel, og vil dermed være et avgjørende tiltak for å bedre trafikkflyten gjennom sentrum på sikt. Nedre Langgate blir i denne forbindelse stengt for gjennomkjøring. Det skal bygges en Gang- og sykkelvei i Hogsnesbakken.

4.1.4 Sykkeltilrettelegging i sentrum

Sykkeltilretteleggingen i Tønsberg sentrum er i dag begrenset. Det finnes enkelte smale sykkelfelt, men byen mangler en sammenhengende trasé for syklistene gjennom bykjernen. Tilretteleggingen består i hovedsak av sykkelparkering og fragmenterte sykkelfelt med begrenset vedlikehold.

I sentrum må syklistene stort sett ferdes i blandet trafikk eller på fortau, noe som skaper utfordringer for både trygghet og fremkommelighet. Fotgjengere og syklistene har lav prioritet i gatebildet – med få gangfelt og tidvis trange fortau. Samtidig er parkeringsdekningen for bil relativt god, og biltrafikken fremstår som prioritert, noe som gjør at mange trafikanter i stor grad oppfattes som «gjester» i bytrafikken.

Sykelbruken over kanalen utgjør likevel en viktig forbindelse mellom sentrum og Kaldnes, og bidrar til noe bedre tilgjengelighet. Utenfor sentrum er sykkeltilretteleggingen vesentlig bedre, med gang- og sykkelveier langs blant annet Valløveien og Semslinna, som knytter boligområdene til byen.

I tråd med vedtaket *Sykkeltilrettelegging sentrum 2022* arbeides det aktivt med tiltak for å forbedre forholdene for mange trafikanter og fremme økt bruk av sykkel i sentrum. Som

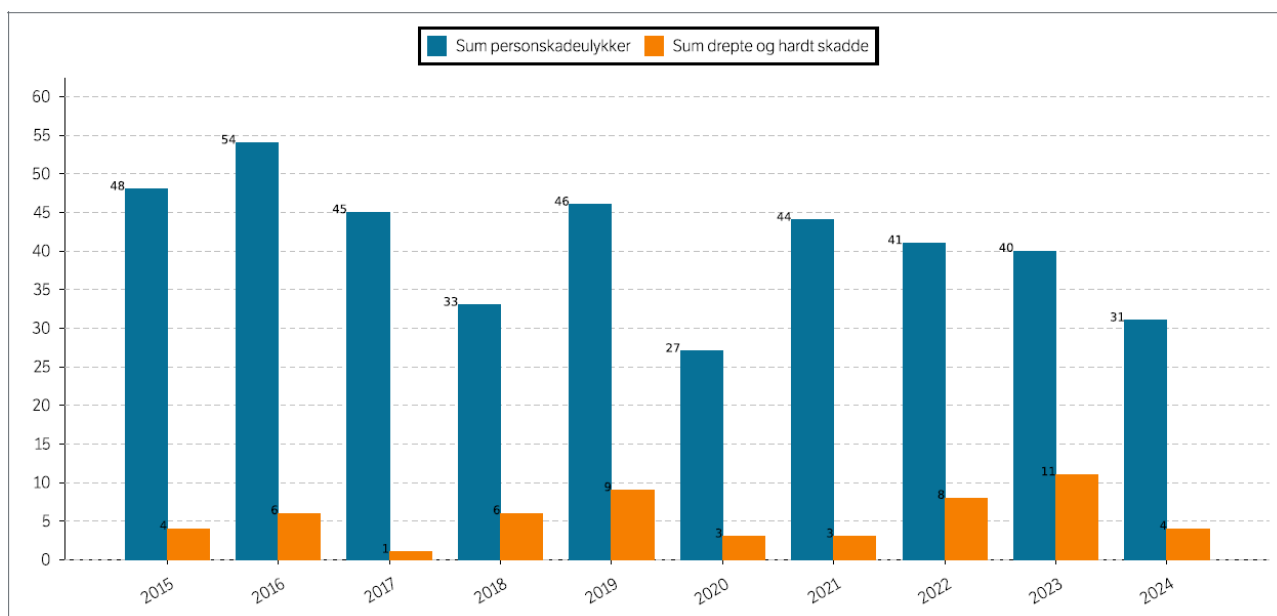
en del av planen er det besluttet at Møllegaten og Storgaten skal etableres som to sentrale, gjennomgående sykkelakser i bykjernen.

For å oppnå målsetninger om økt sykkelandel har kommunen gjennom mobilitetsplanens handlingsdel vedtatt at kommunen skal:

- Ruste opp sykkelanlegg inn til sentrum.
- Merke opp hovedtraséer for sykkel gjennom byen.
- Sykkeltiltak i enveisregulerte gater.
- Tette missing-links.

4.2 Analyse av ulykkene

I perioden 2020–2024, hvor Tønsberg kommune hadde status som Trafikksikker kommune, har det generelt vært lavt antall trafikkulykker med personskader i hele kommunen inkludert riks og fylkesveier. I løpet av disse årene er det registrert totalt 4 dødsulykker, 25 alvorlig skadde og 200 lettere skadde. Blant de skadde er det førere og passasjerer i personbil som utgjør den største andelen, etterfulgt av syklistar og fotgjengere.



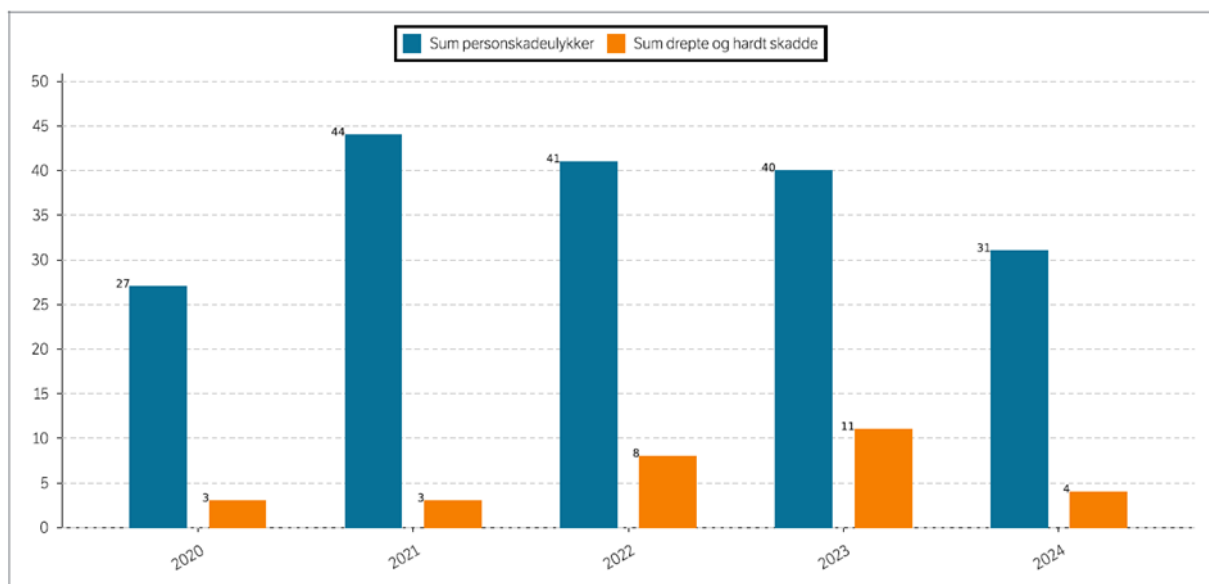
Ulykkesstatistikk for alle veier i hele Tønsberg kommune. Riks, fylke, private og kommunalveier.

Kommunal og private veier:

I perioden 2020–2024, da Tønsberg kommune hadde status som Trafikksikker kommune, ble det heldigvis ikke registrert noen dødsulykker. Kun to alvorlige ulykker fant sted i løpet av perioden, hvor de involverte var en fotgjenger og en fører/passasjer på moped.

Ingen spesifikke områder i sentrum skiller seg ut med gjentatte ulykker, noe som tyder på at det ikke har oppstått nye ulykkespunkter i denne perioden. De fleste ulykkene med personskader skjer i situasjoner der myke trafikanter krysser vei – særlig fotgjengere og syklister. Blant de lettere skadde finner vi fem fotgjengere og seks syklister.

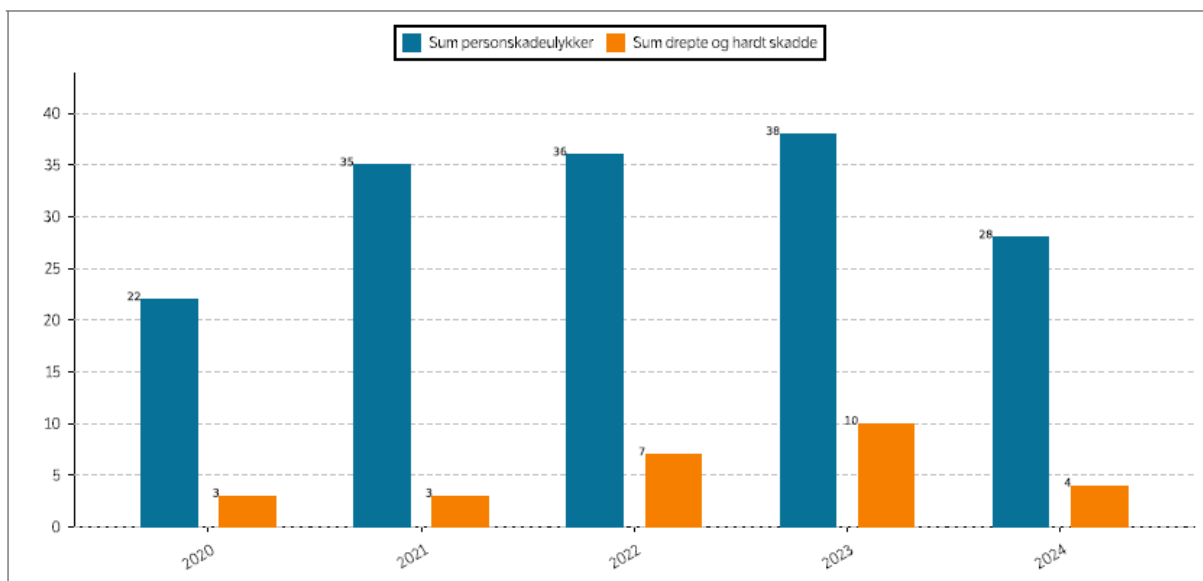
Når det gjelder aldersfordeling, er det gruppene 25–34 år og 55–59 år som er mest representert blant de lettere skadde.



Ulykkesstatistikk for Tønsberg kommune, private og kommunalveier.

Riks og fylkesveier i Tønsberg:

Fylkesveiene gjennom Tønsberg er de mest trafikkerte i kommunen, og det er også her majoriteten av trafikkuulykkene forekommer. I perioden er det registrert totalt 4 dødsulykker og 25 alvorlig skadde på disse veiene. Ulykkene er i hovedsak knyttet til kryss og utforkjøringer, og rammer særlig aldersgruppen 45–54 år. Statistikken viser i tillegg at de fleste ulykkene finner sted i sommerhalvåret, noe som kan henge sammen med økt trafikk og flere myke trafikanter i denne perioden.



Ulykkesstatistikk for Riks og fylkesveier i Tønsberg kommune.

5. MÅL OG STRATEGI FOR TRAFIKKSIKKERHETSARBEIDET I TØNSBERG KOMMUNE

I Nasjonal Tiltaksplan for trafiksikkerhet på veg 2022-2025 er det satt mål for tilstandsutvikling innenfor 15 områder der tilstandsendringer er av vesentlig betydning for utviklingen i antall drepte og hardt skadde, disse målene er også førende for Trafiksikkerhetsarbeidet og målene for Tønsberg kommune:

INNSATSOMRÅDE	TILSTANDSMÅL/TILSTANDSFORMULERING
Fart	Innen 2026 skal 72 prosent av kjøretøyene overholde fartsgrensen (2021 = 60,1 prosent).
Rus	Innen 2026 skal maksimalt: - 0,1 prosent av trafikkarbeidet utføres under påvirkning av alkohol over 0,2 promille (2016/2017 = 0,2 prosent). - 0,4 prosent av trafikkarbeidet utføres under påvirkning av narkotika over straffbarhetsgrensen (2016/2017 = 0,7 prosent).
Beltebruk og riktig sikring av barn	Innen 2026 skal: - 98,5 prosent av alle førere og forsetepassasjerer i lette biler bruke bilbelte (2019 = 97,4 prosent). - 95 prosent av alle førere i tunge godsbiler bruke bilbelte (2019 = 86,5 prosent) 75 prosent av alle

		barn i alderen 1-3 år være sikret bakovervendt når de sitter i bil (2021 = 65 prosent). - 85 prosent av alle barn i alderen 1-8 år være riktig sikret i bil (2021 = 82 prosent).
Uoppmerksomhet		I planperioden 2022-2025 vil aktørene fortsette og videreutvikle arbeidet for å få ned antall ulykker som skyldes uoppmerksomhet på grunn av distraksjon.
Barn (0-14 år)		I planperioden 2022-2025 skal det være minst to år uten omkomne barn i trafikken i alderen 0-14 år. I samme periode skal det i gjennomsnitt ikke være mer enn 15 drepte og hardt skadde barn per år.
Ungdom og unge førere		I planperioden 2022-2025 skal gjennomsnittlig risiko for bilførere i alderen 18 og 19 år å bli drept eller hardt skadd være 25 prosent lavere enn gjennomsnittet for årene 2018 og 2019.
Eldre trafikanter		I planperioden 2022-2025 skal gjennomsnittlig risiko for: - Bilførere i aldersgruppen 75+ å bli drept eller hardt skadd være 25 prosent lavere enn i årene 2018 og 2019 (per kjørte km). - Fotgjengere i aldersgruppen 75+ å bli drept eller hardt skadd være 25 prosent lavere enn i årene 2018 og 2019 (per gå km).
Gående og syklende		I planperioden 2022-2025 skal gjennomsnittlig risiko for: - Fotgjengere å bli drept eller hardt skadd være 25 prosent lavere enn i årene 2018 og 2019 (per gå km). - Syklister å bli drept eller hardt skadd være 25 prosent lavere enn i årene 2018 og 2019 (per sykkel km) Innen 2026 skal: - 75 prosent av syklistene bruke sykkelhjelmer (2019 = 65,9 prosent). - 53 prosent av fotgjengerne bruke refleks på belyst vei i mørke (2021 = 46 prosent).
Motorsykel og moped		I planperioden 2022-2025 skal - gjennomsnittlig risiko for å bli drept eller hardt skadd på henholdsvis moped, lett motorsykel og tung motorsykel være 25 prosent lavere enn i perioden 2017-2020 (per person km).
Godstransport på vei		I 2026 skal minst 30 prosent av alle godskjøretøy med tillatt totalvekt > 3,5 tonn og minst 45 prosent av alle varebiler med tillatt totalvekt ≤ 3,5 tonn hverken ha 2er eller 3er feil ved periodisk kjøretøykontroll. (2020 = 27,1 prosent > 3,5 tonn og 39,5 prosent ≤ 3,5 tonn).

Møteulykker og utforkjøringsulykker		- Innen 1/1-2028 skal 60 prosent av trafikkarbeidet på riksveier med fartsgrense 70 km/t eller høyere foregå på møtefrie veier (1/1-2021 = 53,3 prosent). - Det skal gjennom en systematisk tilnærming arbeides for å redusere risikoen for alvorlige utforkjøringsulykker på riksveier og fylkesveier.
Drift og vedlikehold		I planperioden 2022-2025 vil veieierne beholde og videreutvikle det daglige trafikksikkerhetsfokuset i kjerneoppgavene innen drift og vedlikehold.
Bruk av ny teknologi i trafikksikkerhetsarbeidet		Norge skal ligge langt framme innenfor intelligente transportsystemer, der vei- og kjøretøyteknologi inngår, og tilgjengelige systemer som bedrer trafikksikkerheten er tatt i bruk. På førersiden skal opplæring være tilpasset ny teknologi.
Trafikksikkerhetsarbeid i offentlige og private virksomheter		Innen 1/1-2026 skal: - Minst 200 kommuner være godkjent som Trafikksikker kommune (31/12-2021 = 130 kommuner + 1 bydel (i Oslo)). - Et flertall av fylkeskommunene være godkjent som Trafikksikker fylkeskommune (31/12-2021 = 2 fylkeskommuner). - Det finnes og være tatt i bruk verktøy for organisatorisk trafikk- sikkerhetsarbeid som er relevante for alle private virksomheter der ferdsel i veitrafikken er en sentral del av virksomheten.
Arbeid for å styrke kunnskapsgrunnlaget		- Det skal foreligge oppdatert og ny kunnskap som gjør oss i stand til å gjøre gode prioriteringer for å sikre en reduksjon i drepte og hardt skadde i samsvar med ambisjonsnivået i NTP 2022-2033. - Det skal være etablert et system for skaderegistrering som blant annet bidrar til at det i NTP 2026-2037 kan settes en ambisjon for reduksjon i drepte og hardt skadde basert på det reelle omfanget. - Det skal foreligge oppdaterte beregningsverktøy som grunnlag for prioriteringer gjeldende fra og med 2026.

5.1 Mål

Tønsberg kommune arbeider målrettet for å skape trygge og tilgjengelige veier for alle trafikanter. Vårt overordnede mål er å redusere alvorlige trafikkulykker til et minimum, og å gjøre det trygt å ferdes til fots, på sykkel og med bil – gjennom hele året og i hele kommunen. Tønsberg kommune følger nullvisjonen og har som mål å minimere ulykker og skader i vegtrafikken, både for sine innbyggere og i kommunen som helhet.

5.1.1 Målsetting

- Null alvorlige personskader eller dødsulykker på kommunale veier.
- Økt trygghetsfølelse for myke trafikanter.
- Økning i bruk av bærekraftige transportformer som sykling og gange.
- Bedre fremkommelighet og redusert trafikkbelastning i boligområder.
- Alle barneskoler i kommunen skal være Hjertesone-skoler.

5.1.2 Mål for trafikksikkerhetsarbeidet i perioden 2025–2030

- Antall trafikkulykker med dødsfall og alvorlige skader reduseres med 30 % totalt. Dette innebærer en reduksjon fra 3 til 2 alvorlig skadde i perioden 2025–2030 på alle kommunale veier.
- Tønsberg kommune skal være pådriver ovenfor fylkeskommunen og Statens vegvesen for å bidra med å øke trafikksikkerheten på riks og fylkesveiene.
- Arbeide aktivt med og redusere gjennomgangstrafikk i boligområder i sentrum.
- Reetablere og oppgradere GS-vei etter dagens veinorm.
- Tilrettelegge for sykkel i sentrum.

5.2 Strategi

I Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2022–2025 er det satt opp en rekke tilstandsmål formulert som måltall. For å nå disse målene må det iverksettes tiltak. Tønsberg kommune skal arbeide aktivt for å bidra til at vi oppnår disse tilstandsmålene. Dette gjelder først og fremst på følgende områder:

5.1.1 Fremme trygg mobilitet og sikre skoleveier

- Arbeide målrettet for at flere går og sykler til skolen.
- Kartlegge og vurdere særlig farlig skolevei.
- Arbeide aktivt med å etablere og opprettholde Hjertesone ved barneskolene, for å trygge skoleveien og sikre bilfrisoner rundt skoleområde for å redusere risikoen for ulykker.
- Gjennomføre både små og større fysiske tiltak rundt skoleområdet.

5.1.2 Tverrsektorielt samarbeid trafikksikkerhetsarbeid

- Sørge for oppfølging av oppfyllelsen av kriteriene for trafikksikker kommune i alle enheter.

- Jobbe strukturert og helhetlig med trafikkssikkerhet på tvers av alle kommunale sektorer.
- Årlig tema for Kommunedirektørens ledergruppe og AMU.
- Etablere og vedlikeholde gode systemer og rutiner for trafikkssikkerhetsarbeid med konkrete tiltak og regelmessig evaluering.
- Regelmessige møter med fylkeskommune.
- Bidra med tiltak igjennom TS- ordningen på fylkesveier.

5.1.3 Holdningsskapende tiltak

- Skoler og barnehager skal i samarbeid med foresatte ha fokus på trafikkssikkerhetsarbeid og forebygging av ulykker ved å øke bruken av bilbelte, refleks, bakovervendt barnesikring og sykkelhjelm.
- Utføre kontinuerlige trafikkmålinger gjennom vei-forvaltningen som dokumentasjon for behovet for fartsreduserende tiltak.
- Sette ut fartstavler ved hver skole langs kommunal vei i en uke fra skolestart om høsten.
- Gjennomføre Hjertesonearbeide for å identifisere og forbedre risikofylte områder, spesielt i skole- og boligområder.
- Påvirke kommunens innbyggere til å ferdes med minst mulig risiko for skade og dødsfall, uavhengig av hvor en ferdes i vegtrafikk.

6. TILTAK

Vi deler tiltakene inn i fysiske tiltak og holdningsskapende tiltak.

Fysiske tiltak:

- Etablere Hjertesone rundt skolene for å redusere biltrafikk og øke trygghet for skolebarn.
- Oppgradere gang- og sykkelveinett, inkludert bedre belysning og universell utforming.
- Fartsdempende tiltak som humper, innsnevring og skilting i boligområder og ved skoler.
- Tydelig skilting og merking av fotgjengerfelt og skoleveier.
- Løpende vedlikehold av kommunale veier for å sikre gode kjøre- og gåforhold, også vinterstid.
- Kartlegging og analyse av trafikkulykker og risikoområder med hjelp av digitale verktøy.
- Tverrfaglig samarbeid med politi, skole, helsesektor og innbyggere for å skape engasjement og eierskap.

Holdningsskapende tiltak:

- Årlig refleks og holdningskampanje for alle aldersgrupper
- Årlig deltakelse på FAU møte og med rektor
- Fokus på trafikksikkerhet for ansatte i kommunen, gjennomføre kurs for ansatte i kommunen som bruker bil i arbeidshverdagen

6.1 Hjertesoner

I løpet av planperioden 2025–2030 skal alle barneskoler i Tønsberg være godt etablert som Hjertesone-skoler, hvor trygg skolevei og redusert biltrafikk i nærmiljøområdene står i fokus. Dette er et viktig steg i vårt arbeid med å skape trygge nærmiljøer for barn og unge. Vi skal også være en pådriver for holdningsskapende arbeid i både skoler og barnehager. Gjennom samarbeid, bevisstgjøring og trafikkopplæring ønsker vi som en del av Hjertesonearbeidet å bygge en god trafikkultur for voksne og barn hvor trygg atferd og respekt i trafikken er en naturlig del av hverdagen for skolebarn.

Hjertesonearbeidet er et høyt prioritert tiltak i kommunes trafikksikkerhetsplan. Med 15 kommunale barneskoler som alle daglig tar imot hundrevis av elever, er målet at innen 2030 skal alle skolene være godt etablerte Hjertesoneskoler.

Arbeidet er allerede godt i gang og omtrent halvparten av skolene er nå etablert som Hjertesone, eller er i en aktiv oppstartsfase. Hjertesonearbeidet handler om å skape trygge og oversiktlige områder rundt skolene, slik at barn kan gå eller sykle til skolen uten å utsettes for unødvendig risiko.



Tiltakene vi prioriterer i etablering av Hjertesone:

- Etablering av trygge droppsoner for av- og påstigning.
- Reduksjon av fartsgrensen til 30 km/t i skoleområdene.
- Tydelig oppmerking og skilting for trafikantene og skolebarn.
- God belysning langs skolevei og adkomstområder.

Vi legger stor vekt på tett dialog og godt samarbeid med skolene, FAU og nærmiljøet for å sikre lokal forankring og felles eierskap til tiltakene. Det holdningsskapende arbeidet er en viktig del av Hjertesoneprosjektet, og har som mål å fremme et felles ansvar og fremme gode vaner blant foreldre, elever og andre trafikanter. Når alle aktører forstår og følger hensikten med Hjertesonen, skaper vi et tryggere og mer forutsigbart trafikkområde rundt skolene.

6.1 Fart

Kommunen skal:

- Som arbeidsgiver påvirke sine ansatte i tjeneste til å opptre med minst mulig risiko i trafikken.
- Utarbeide retningslinjer for tjenestereiser og forankre disse i alle sektorer.
- Ha trafikk sikkerhet som årlig tema i kommunens arbeidsmiljøutvalg (AMU).
- Stille krav til samarbeidspartnere om trafikk sikker adferd (transporttjenester og vei og vedlikeholdstjenester) ved kjøp av transporttjenester som innarbeides i anbudsdokumentene.
- Gjennomføre kurs/gi opplæring for alle ansatte i trafikk sikkerhet og HMS.

6.2 Rus

Kommunen skal:

- Arbeide aktivt for å forhindre at ansatte er påvirket av legale eller illegale rusmidler i tjenesten.
- Kommunen skal vurdere ved kjøp eller leasing av nye biler at det innarbeides alkolås som en del av anbudsgrunnlaget.

6.3 Beltebruk og riktig sikring av barn

Kommunen skal:

- Alltid velge busser med 3-punktsbelte ved leie av busser til transport i kommunal regi.
- I retningslinjene for tjenestereiser, uttrykke en tydelig forventning om at alle kommunens ansatte bruker sikkerhetsbelte ved transport i tjeneste. Dette gjelder både bil og buss.
- Gjennom helsestasjonenes virksomhet ha økt fokus på temaet barn i bil, og spesielt at barna skal sitte sikret bakovervendt i bil til de er minst fire år.
- I kommunale barnehager gjennomføre tiltak for å øke fokus på sikring av barn i bil.
- Oppfordre til at også private barnehagene følger ovennevnte tiltak.

6.4 Uoppmerksomhet

Kommunen skal:

- I retningslinjene for tjenestereiser, uttrykke en tydelig forventning om at alle kommunens ansatte
- I minst mulig grad bruker utstyr som tar oppmerksomheten fra føreren.
- I retningslinjene for tjenestereiser, uttrykke en tydelig forventning om at det i størst mulig grad skal unngås å bruke mobiltelefon under kjøring. Om dette er nødvendig skal det brukes godkjent.

- Fastmontert utstyr.
- Ved inngåelse av avtaler/anbud stille krav til trafikksikkerhet.

6.5 Barn (0-14 år)

Kommunen skal:

- Vurdere rett til skoleskyss i henhold til bestemmelser for særlig farlig eller vanskelig skolevei.
- Arbeide for trafikksikre soner rundt skolene, som blant annet innebærer tiltak knyttet til holdninger og adferd til både barn og voksne.
- Legge til rette for at flere kan sykle eller gå til skolen.
- Oppfylle forpliktelsene som inngår i Trafikksikker kommune for kommunale skoler og barnehager.
- Påvirke til at private barnehager skal være godkjent som Trafikksikker barnehage.
- Påvirke private skoler til å få godkjenning som Trafikksikker skole.
- Oppfylle forpliktelsene som inngår i Trafikksikker kommune for kommunale skoler og barnehager.
- Sørge for at ansatte i barnehager og skoler har tilstrekkelig kompetanse for å gjennomføre god trafikkopplæring i tråd med gjeldende planer og rammeverk.
- Stimulere lag og foreninger til at barn og ungdom sikres best mulig og at voksne som transportører kjører med lavest mulig risiko til og fra fritidsaktiviteter.
- Stimulere lag og foreninger til å innarbeide retningslinjer for transport innenfor sin virksomhet.
- i samarbeid med elevenes foresatte ha fokus på trafikksikkerhet og forebygging av ulykker, og dette skal inngå i årsplaner.
- Sørge for god sykkelopplæring i tråd med kompetansemål i Kunnskapsløftet.
- Ta i bruk læringsressurser om trafikksikkerhet i barnehager og i skolen.

6.6 Ungdom og unge førere

Kommunen skal:

- Sørge for nødvendig kompetanse for å tilby valgfaget trafikk på ungdomstrinnet.
- Tilby trafikalt grunnkurs som en del av valgfag trafikk.
- Stimulere lag og foreninger til å innarbeide retningslinjer for transport innenfor sin virksomhet.
- Fremme saker om trafikksikkerhet for kommunens ungdomsråd.
- Sørge for at kommunens ungdomsråd gis kompetanse om trafikksikkerhet.
- Ta i bruk læringsressurser om trafikksikkerhet på ungdomstrinnet.

6.7 Eldre trafikanter

Kommunen skal:

- Legge til grunn universell utforming ved fysisk utforming av veger og gangfelt for å ivareta eldre trafikanter og trafikanter med funksjonsnedsettelse.

- Stimulere pensjonistforeninger til å innlemme tema trafiksikkerhet i sin virksomhet.
- Legge til rette for at trafiksikkerhet blir tema i kommunens eldreråd.

6.8 Gående og syklende

Kommunale skal:

- Årlig sette søkelys på betydningen av at syklister og fotgjengere bruker personlig sikkerhetsutstyr i trafikken, eksempelvis sykkelhjelme og refleks.
- Bevilge trafiksikkerhetsmidler til utvikling av anlegg for myke trafikanter.

6.9 Motorsykkel og moped

Kommunen skal:

- Utarbeide regler for adkomst og parkering av moped ved de aktuelle skolene.

6.10 Godstransport på veg

Kommune skal:

- Arbeide for at tungtrafikk i sentrumskjernen reduseres og at det tilrettelegges for trygg varelevering
- Redusere gjennomkjøring av tungtrafikk igjennom byen, ved at det rutes rundt og at fastlandsforbindelsen vil redusere gjennomkjøringen i sentrum

6.11 Møteulykker og utforkjøringsulykker

Kommunen skal:

- Melde inn eventuelle behov for fysisk sikring på riksveg og fylkesveg til vegeier for å forebygge møteulykker eller utforkjøring.

6.12 Drift og vedlikehold

Kommunen skal:

- Beholde og videreutvikle det daglige trafiksikkerhetsfokus i kjerneoppgavene innen drift og vedlikehold.
- Samarbeidsmøter med Vestfold fylkeskommune om drift og vedlikehold.

6.13 Bruk av ny teknologi i trafiksikkerhetsarbeidet

Kommunen skal:

- Legge inn krav om automatisk nødbrems, feltskiftevarsler og fotgjengervarsel i anbud ved kjøp/leasing av nye kommunale kjøretøy.

6.14 Trafikksikkerhetsarbeid i offentlige og private virksomheter

Kommunen skal:

- Godkjennes som Trafikksikker kommune, og regodkjennes.
- Samarbeid på tvers av kommunens enheter i trafikksikkerhetsarbeidet skal styrke helheten. Forsterkes hvert år med administrativt trafikksikkerhetsutvalg som koordinerende motor.
- Gjennomføre månedlige samarbeidsmøter med Trafikkgruppen, referat skal sendes til AMU.

6.15 Arbeid for å styrke kunnskapsgrunnlaget

Kommunen skal:

- I tillegg til oversikt over offentlig ulykkesstatistikk, belyse trafikksikkerhetssituasjonen med supplerende/andre opplysninger som f.eks. observert adferd og bruk av kjøretøy i kommunen.
- I Invitere lokale aktører som yrkessjåfører, trafikkskoler og politiet til et årlig samarbeidsmøte

7. Planlagte tiltak

Orientering om planlagte tiltak for perioden 2025-2030 er:

1. Gauterødveien – KV1765:

Etablering av GS-vei langs kommunal vei; Gauterødveien fra Belesvei til Ringshaugveien. Utførelse er planlagt i 2025 – 2027. Komplettering av GS-vei frem til Ringshaugveien prioriteres av kommunen, og planlegges utført innenfor planperioden. Strekningen må reguleres. Tiltaket frem til Belesvei er utført.

2. Eik – KV2480:

Etablering av GS-vei langs Kongslysveien, ca 150 meter fra Eikveien til Sildreveien. Strekningen er samlevei med bakgrunn i antall boenheter, og det kreves derfor anlegg for myke trafikanter. GS-veien vil fullføre en missinglink frem til Eikveien.

3. Ramnesveien Fv 3134, Heianveien-Jarberg:

GS vei, 2, 6 km lang, strekningen er under regulering. Inkluderer nye busslommer, som også innebærer repos på motsatt side av veien med flere tilføyinger. Bygging, kombinert med legging av nye VA-ledninger, er anslaget ca. 6.000 kr per meter, noe som gir en total pris på ca. 15, 6 mill kr.

4. Ramnesveien Fv 3134, Heianveien-Brårveien, Ramnes sentrum:

GS-vei med fortau, strekningen forløper gjennom Ramnes sentrum og er omtrent 1 km lang. Den har mange tilknytninger til boligområder, og deler av fylkesveien må eller bør forskyves sideløpene på grunn av problemer med jorderosjon ved bekkeløp. Reguleringsplanen som ble fastsatt i 2011, må revideres. Bakgrunnen er ras langs tilknytningsområdene til bekken, i tillegg til at Vestfold fylkeskommune ikke er enig i de

foreslåtte tiltakene for området kalt «sentrum». Vi anslår at bruene koster ca. 4 mill kr, og at resten av strekningen koster omtrent 11.000 kr per meter (uten VA-bidrag grunnet de mange bolignærføringene), noe som gir en samlet totalpris på ca. 15 mill kr, inkludert bruene. Forprosjektering av GS veien er utført, men konklusjonen at gjeldene reguleringsplan må endres før mulig bygging. Forprosjekteringen kostet 500 000,-.

5. Solvangområde:

Oppgradere GS-vei på flere strekninger og enveisregulere Trudvangveien-Wergelandsveien. Oppgradering GS-vei gjelder for Trudvangveien-Gyldenløvs gate, Severin Kjærs vei- Wergelands vei, Grevinneveien-Halvdan Wilhelm alle. I tillegg skal Wergelands vei prioriteres som sykkelvei.

6. Træleborgområde:

Etablering av fortau Wilh Wilhemsensvei-Stavernngaten 175 meter langt.

7. Hjertesoner:

Alle kommunale barneskoler i Tønsberg skal etableres med Hjertesone. Dette innebærer både mindre og større fysiske tiltak, blant annet etablering av egne droppsoner for trygg av- og påstigning. For å støtte dette arbeidet er det satt av 1,25 millioner kroner årlig i kommunens økonomiplan.

Hovedprioriteringen for 2026 blir å forbedre droppsonen ved Byskogen skole. I den forbindelse skal ansattparkeringen flyttes bort fra skoleområdet, slik at arealet kan frigjøres til korttidsparkering og en bedre tilrettelagt droppsone. Ringshaug skole vil også bli høyt prioritert. Her skal busstopp for skolebussen oppgraderes, og det skal gjøres tiltak for å etablere en tryggere droppsone. I tillegg skal ansattparkeringen flyttes lenger bort fra skolegården for å skape et tryggere og mer oversiktlig område rundt skolen.

8. ØKONOMI

Trafikksikkerhetstiltakene i denne planen skal innarbeides i økonomiplanen.

Trafikksikkerhetsplanen gjelder for 6 år, mens økonomiplanen gjelder for 4 år. Foreslåtte tiltak vil bli meldt inn som forslag i den årlige økonomiplanen hvert år fra 2026 til og med 2031.

8.1 Finansiering via kommunens investeringsbudsjett

Når det gjøres tiltak på Fylkesveier, kan Tønsberg kommune få inntil 60 % tilskudd fra Vestfold fylkeskommune igjennom TS-midler.

Årlig budsjett for trafikkisikkerhetstiltak 2026-2031:

- 2026: 1, 5 mill. til trafikkisikkerhetstiltak
- 2027-2029: 2 mill. til trafikkisikkerhetstiltak
- 2026: 1 mill. Hjertesone
- 2027-2029: 1,2 mill. Hjertesoner
- 2027-2029: 0, 5 mill GS-veier

8.2 Finansiering via kommunens driftsbudsjett

Resterende midler som Tønsberg kommune skal bidra med må gå fra driftsbudsjettet, da vi ikke kan investere på annen eiers eiendom (fylkeskommunens). Dette vil gjelde for følgende tiltakene:

- Ramnesveien vil dette innebære Kr. 4,7 millioner på strekning Heianveien-Jarberg
- Ramnes sentrum Kr. 4.5 millioner for strekket Heieanveien-Brårveien

For disse tiltakene vil vi foreslå midler på driftsbudsjettet.

9.EVALUERING, RULLERING

For å få til et levende dokument og gode prosesser vil vi gjennomføre følgende delmål:

- Midtveisevaluering til Kommunestyre, som en orienteringssak
- Årlig orientering til AMU
- Årlig orientering og samarbeidsmøte med Kommunedirektørens ledergruppe



TØNSBERG
KOMMUNE

Sammen skaper vi en **nytenkende,**
trygg og **bærekraftig** kommune



TØNSBERG
KOMMUNE

Tonsberg kommune

postmottak@tonsberg.kommune.no

Postboks 2410, 3110 Tønsberg

Telefon 33 40 60 00

www.tonsberg.kommune.no