



Holmestrand kommune

TRAFIKKSIKKERHETSPLAN 2022–2025

Innhold

1 Forord	4
2 Sammendrag.....	4
3 Innledning.....	4
3.1 Historikk.....	4
3.2 Organisering av kommunens trafikkikkerhetsarbeid.....	4
3.3 Samarbeidspartnere.....	5
4 Nasjonale og regionale føringer for trafikkikkerhetsarbeidet.....	5
4.1 Meld. St. 40 (2015-2016) Trafikkikkerhetsarbeidet – samordning.....	5
og organisering	5
4.2 Nasjonal transportplan	6
4.2.1 Barnas Transportplan	6
4.3 Nasjonal tiltaksplan for trafikkikkerhet på veg 2018 – 2021	6
4.4 Folkehelse og trafikkikkerhet - Regional folkehelseplan Vestfold	7
4.5 Regional transportplan	7
4.6 Trafikkikker Kommune	7
5 Veier i Holmestrand kommune	7
6 Ulykkessituasjonen / -utviklingen i Holmestrand kommune.....	8
6.1 Trafikkulykker med personskade 2010 – 2019.....	9
6.2 Trafikkulykker med personskade fordelt på måned 2010 -2019	9
6.3 Trafikkulykker med personskade fordelt på ulykketyper 2010 - 2019.....	10
6.4 Personskade fordelt på aldersgrupper 2010 - 2019	10
6.5 Personskade fordelt på trafikkantgrupper 2010 – 2019	11
6.6 Antall ulykker fordelt på vegkategori 2010 – 2019.....	11
7 Mål og strategi for trafikkikkerhetsarbeidet i Holmestrand	12
7.1 Målsettinger	12
7.2 Strategier.....	12
8 Kommunale tiltak	12
8.1 Risikoatferd i trafikken	13
8.1.1 Fart	13
8.1.2 Rus.....	13
8.1.3 Bilbeltebruk	14
8.2 Befolkningsgrupper (barn, ungdom, eldre og funksjonshemmede)	14
8.2.1 Barn (0-14 år)	14

8.2.2 Ungdom og unge førere	15
8.2.3 Eldre trafikanter og trafikanter med funksjonsnedsettelse.....	15
8.3 Trafikantgrupper/kjøretøygrupper (gående, syklende, mc og	15
moped, tunge kjøretøy)	15
8.3.1 Gående og syklende.....	15
8.3.2 Motorsykkel og moped	16
8.4 Trafikksikre veier	16
8.4.1 Møteulykker og utforkjøringsulykker.....	16
8.5 Intelligente transportsystemer	17
8.5.1 Tilrettelegging for automatiserte kjøretøy mm.	17
8.5.2 Kjøretøyteknologi	17
8.6 Systematisk trafikkikkerhetsarbeid i offentlig og privat sektor.....	17
8.6.1 Trafikkikkerhetsarbeid i fylkeskommuner og kommuner	18
9 Økonomi	18
10 Evaluering / Rullering.....	18

1 Forord

Kommunene har ansvar for investeringer, drift og vedlikehold av det kommunale vegnettet. Som vegeier, har kommunen også et spesifikt ansvar for trafikksikkerhetstiltak på kommunale veier. I henhold til 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 store arbeidsgivere og kjøpere 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 2022 – 2025 vil danne grunnlaget for videreføring av trafikksikkerhetsarbeidet i Holmestrand kommune.

2 Sammendrag

Denne planen viderefører måten å organisere det kommunale trafikksikkerhetsarbeidet på i Holmestrand kommune. Planen bygger på trafikksikker kommune konseptet som er godt forankret hos kommunedirektøren og hans ledergruppe. Alle kommunale instanser er gjennom dette arbeidet involvert i gjennomføring av tiltak.

Planen tar utgangspunkt i de nasjonale og fylkeskommunale føringene for trafikksikkerhetsarbeidet, og målsetningen i kapittel 7 gjenspeiler den trafikkulykkesutviklingen vi kan se på nasjonalt nivå.

Planen har som tidligere fokus på både fysiske og forebyggende tiltak, og handlingsplanen for fysiske tiltak skal årlig rulleres. Planen har i tillegg et økende fokus på forebyggende trafikksikkerhetsarbeid, utviklet gjennom et tverrfaglig arbeid i hele kommunen.

3 Innledning

3.1 Historikk

Denne planen er den første trafikksikkerhetsplanen for nye Holmestrand kommune. Planen har som hovedfunksjon å være et styringsverktøy for et målrettet trafikksikkerhetsarbeid i kommunen.

Under utarbeidelsen av Kommunedelplan for trafikksikkerhet i Holmestrand har samordning med overordnede planer blitt betydelig vektlagt, for å sikre en rød tråd i arbeidet, fra nasjonalt til lokalt nivå. Denne strategien vil bli videreført og forsterket, spesielt siden de nasjonale føringene er blitt tydeligere og mer konkrete, bl.a. gjennom Nasjonal transportplan, Stortingsmelding 40 og «Nasjonalt tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg» 2018-2021.

3.2 Organisering av kommunens trafikksikkerhetsarbeid

Trafikksikkerhetsarbeidet i Holmestrand kommune er forankret hos kommunedirektøren, og ansvaret for prosessen med å utarbeide en ny trafikksikkerhetsplan for perioden 2022 – 2025 er tillagt virksomhet for Eiendom og samferdsel.

Kommunestyret er oppdragsgiver.
Planen er utviklet gjennom et tverrfaglig samarbeid mellom etatene i kommunen.

Parallelt med utarbeidelsen av kommunens plan for neste periode (2022-2025) er også en ny Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhetsarbeid på veg samt Vestfold og Telemark fylkes trafikksikkerhetsplan ferdigstilt. Dette har resultert i at mange av tiltakene i denne planen er en videreføring av nasjonale og fylkeskommunale forventninger til det kommunale trafikksikkerhetsarbeidet; noe som sikrer en rød tråd i arbeidet, fra nasjonalt til kommunalt nivå.

3.3 Samarbeidspartnere

Planen bygger på et tverrfaglig samarbeid mellom sektorene i kommunen. (Interne virksomheter, innbyggerne, frivillige lag og forening). Vestfold og Telemark fylkeskommune og Trygg Trafikk har også vært gode samarbeidspartnere.

4 Nasjonale og regionale føringer for trafikksikkerhetsarbeidet

4.1 Meld. St. 40 (2015-2016) Trafikksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering

Regjeringen legger til grunn at Norge er verdensledende innen trafikksikkerhet på vei, 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 drepte og hardt skadde 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 seks satsningsområder:

- 1) *Forankring av tverrsektorielt trafikksikkerhetsarbeid på overordnet nivå*
- 2) *Bedre utnyttelse av tilsyns- og kontrollinnsatsen gjennom styrket tverretatlig samarbeid*
- 3) *Mer effektiv formidling, enklere tilgang og bedre utnyttelse av kunnskap fra ulykkesundersøkelser*
- 4) *Retningslinjer for registrering av vegtrafikkulykker og økt utveksling av skade- og ulykkesdata*
- 5) *Forskning på trafikksikkerhet*
- 6) *Framtidige satsingsområder*

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.

4.2 Nasjonal transportplan

Regjeringen viderefører i Meld. St. 33 (2016-2017) Nasjonal transportplan 2018-2029 nullvisjonen og legger opp til et nytt ambisiøst etappemål om maksimalt 350 drepte og hardt skadde i 2030. Regjeringen vil i planperioden rette innsatsen mot følgende fem hovedområder:

- Sikre veier
- Risikoatferd i trafikken
- Spesielt utsatte grupper i trafikken
- Teknologi
- Tunge kjøretøy

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

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 Trafikk 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.

Det er valgt ut 13 ulike innsatsområder, som vil bli viet særlig oppmerksomhet i planperioden. I planen er det også valgt ut en rekke indikatorer som vil bli brukt for å vise tilstandsutviklingen innenfor områder som har direkte betydning for antall drepte og hardt skadde.

4.4 Folkehelse og trafikksikkerhet - Regional folkehelseplan Vestfold

I den regionale folkehelseplanen kommer trafikksikkerhet inn som et forebyggende tiltak. I kapittel 7, Samfunnsspørsmål og strategier, presiseres det at med økt tilrettelegging for aktiv transport for å nå mål om nullvekst i persontransporten, må oppmerksomheten innen trafikksikkerhet rettes mot myke trafikanter.

4.5 Regional transportplan

Strategien er utarbeidet av Vestfold fylkeskommune. Under punkt 1.1.2 Mindre negative virkninger fra transport i planen står det: «Nullvisjonen for hardt skadde og drepte ligger til grunn for Regional transportplan. Det er behov for å utbedre en del strekninger på fylkesveinettet for å ivareta både trafikksikkerhet og klima/klimatilpasning. Trafikksikkerheten for myke trafikanter er spesielt viktig å ivareta når det skal tilrettelegges for økt andel syklist og gående.»

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, eier av skole og barnehager, stor arbeidsgiver og kjøper av transporttjenester.

For å ivareta denne helhetstenkingen er det utarbeidet kriterier og sjekklister som skal være et verktøy for å kvalitetssikre kommunens trafikksikkerhetsarbeid. Disse kriteriene må oppfylles for å bli godkjent som Trafikksikker kommune. Holmestrand kommune ble godkjent som Trafikksikker kommune 2. november 2021. Se vedlegg 3 for mer info om hva en godkjenning som Trafikksikker kommune innebærer.

5 Veier i Holmestrand kommune

Det er Statens ansvar å anlegge og vedlikeholde europaveier. Det er også Statens ansvar å anlegge og vedlikeholde gang- og sykkelveier langs europaveiene. Gjennom Holmestrand kommune har vi 45 km med 4 felts motorvei, E18.

Det er Fylkeskommunens ansvar å anlegge og vedlikeholde fylkesveier. Men det er kommunens ansvar å anlegge og vedlikeholde gang- og sykkelveier langs fylkesveiene. Det er også kommunens ansvar å anlegge og vedlikeholde kommunale veier, og gang- og sykkelveier langs disse.

Veistandarden i kommunen er varierende. Det vil alltid være punkter og strekninger der en kunne ha ønsket seg bedre løsninger. I prioriteringene i denne planen er det i all hovedsak

pekt på tiltak for å sikre myke trafikanter i biltrafikken. De fysiske tiltakene oppsummeres i en samlet oppstilling i vedlegg 1 og 2 Innmeldte innspill til utrygghetspunkt- og strekninger.

Tabell 1 under viser hvor mange kilometer Holmestrand har av offentlig vei, hhv. Europaveier, fylkesveier, kommunale veier og gang- og sykkelveier.

Tabell 1 Antall kilometer med offentlige veier og gang- og sykkelveier i Holmestrand

Offentlige veier	Lengde
Europavei	45,0 km
GS vei langs Europavei	1,5 km
Fylkesvei	171,2 km
GS vei langs fylkesvei	41,3 km
Kommunale veier	176,7 km
GS vei langs kommunale veier	22,6 km

6 Ulykkessituasjonen / -utviklingen i Holmestrand kommune

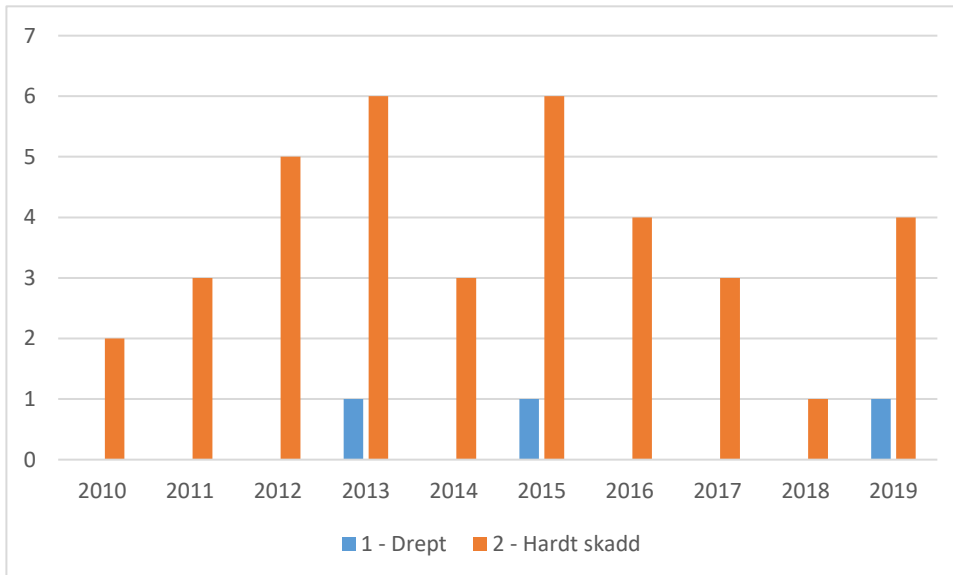
I dette kapitlet presenteres statistikk og analyser av trafikkulykker med personskade i Holmestrand kommune i perioden 2010-2019. Tallene er hentet fra Statens vegvesen sin database. Under i tabell 2 gjengis definisjoner av begrepene brukt i statistikken.

Tabell 2 Definisjoner av begreper i ulykkesstatistikken

Begrep	Definisjon
Antall ulykker	Antall trafikkulykker med personskade. Selvmord er ikke tatt med i statistikken, da det ikke regnes som en trafikkulykke.
Personskade	Inkluderer drepte, hardt skadde og lettere skadde personer.
Antall drepte	Alle som dør innen 30 dager etter trafikkulykkens dato, av skader påført i ulykken.
Antall hardt skadde	Hardt skadde er en sammenslåing av både meget alvorlig skadde og alvorlig skadde. Meget alvorlig skadde er personer med skader av en slik art at personens liv en tid er truet eller har skader som fører til varig og alvorlig mén. Alvorlig skadde er personer med større, men ikke livstruende skader.
Antall lettere skadde	Lettere skadde er personer med mindre brudd, skrammer osv. som ikke trenger sykehusinnleggelse.

6.1 Trafikkulykker med personskade 2010 - 2019

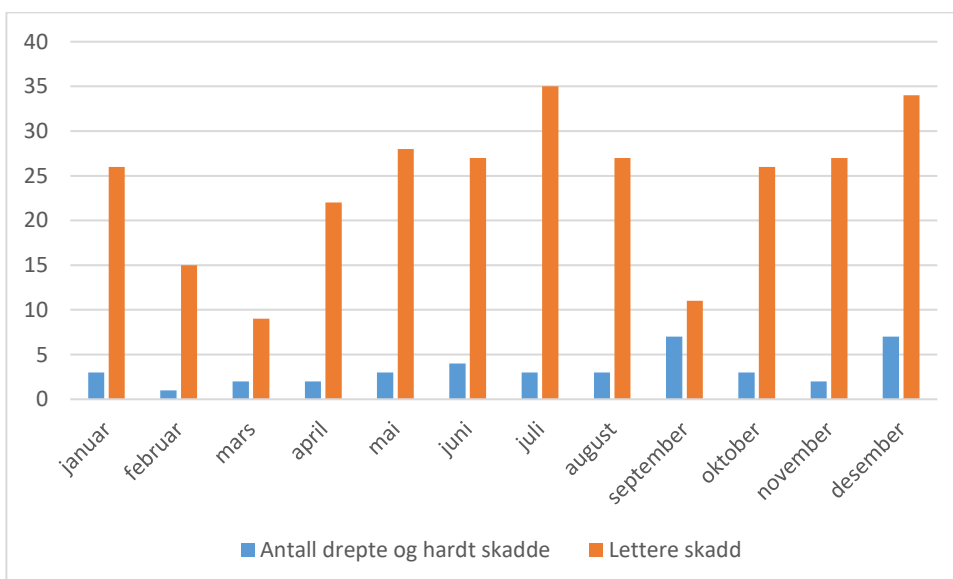
Figur 1 under viser antall drepte og hardt skadde i perioden 2010-2019. For foregående 10-årsperiode (2000-2009) var gjennomsnittet for antall drepte og hardt skadde 7,4 per år. For perioden 2010-2019 er gjennomsnittet for antall drepte og hardt skadde i trafikken 4,0 per år. Dette er en klar bedring fra forrige 10-års periode. I perioden 2010-2019 var det til sammen 327 ulykker, 3 drepte, 37 hardt skadde og 287 lettere skadde i trafikken i Holmestrand kommune. I Holmestrand kommune er det for mange trafikkulykker med personskade.



Figur 1 Antall drepte og hardt skadde 2010-2019

6.2 Trafikkulykker med personskade fordelt på måned 2010 -2019

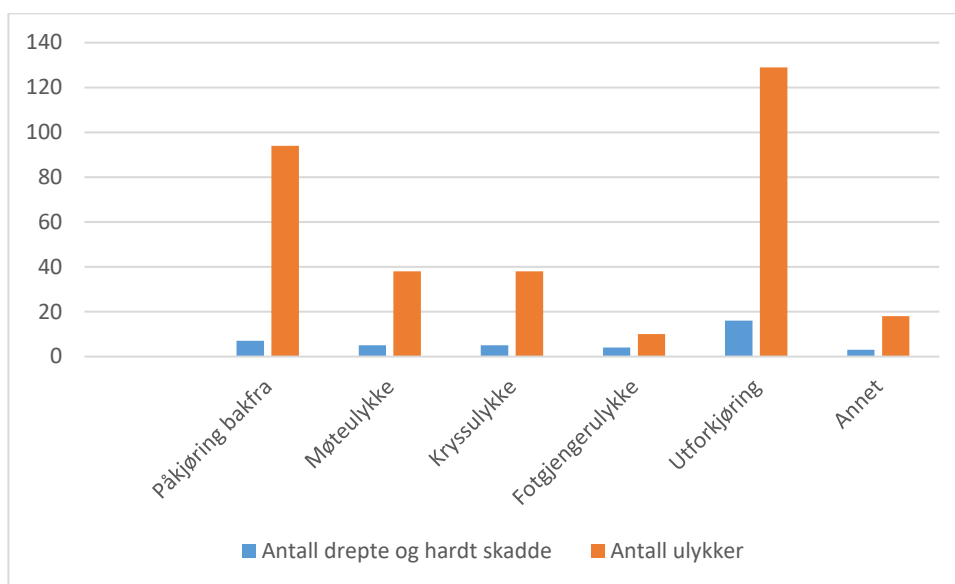
Figur 2 viser at antall trafikkulykker med personskade er jevnt fordelt over hele året med en liten topp på sommeren og i desember. Dette kan ha sammenheng med sommerferie og økt turistutfart og juleferie.



Figur 2 Antall trafikkulykker med personskade fordelt på måned 2010-2019

6.3 Trafikkulykker med personskade fordelt på ulykkestyper 2010 - 2019

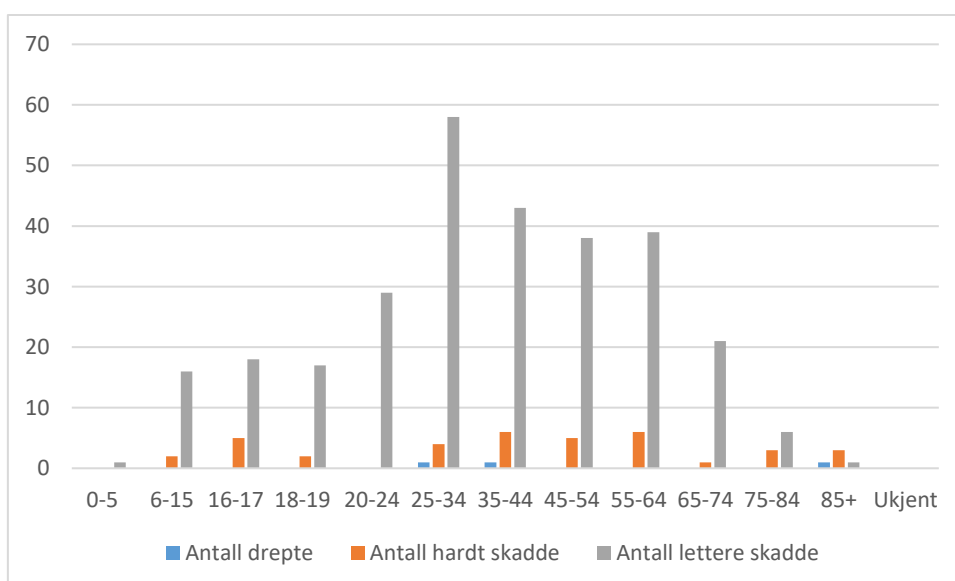
Figur 3 viser at utforkjøringer er den ulykkestypen som forekommer oftest og har flest drepte og hardt skadde i Holmestrand. 129 av 327 ulykker i perioden er utforkjøringer (40 prosent av alle ulykker). Utforkjøringer er årsak til 16 av 40 drepte og hardt skadde (40 prosent av alle drepte og hardt skadde). 132 av 327 ulykker er påkjøring bakfra og møteulykker (41 prosent av alle ulykker). Disse er årsak til 12 av 40 drepte og hardt skadde (30 prosent av alle drepte og hardt skadde). Altså er 261 av 327 ulykker utforkjøringer, påkjøring bakfra og møteulykker og årsak til 28 av 40 drepte og hardt skadde i Holmestrand.



Figur 3 Antall trafikkulykker med personskade fordelt på ulykkestyper 2010-2019

6.4 Personskade fordelt på aldersgrupper 2010 - 2019

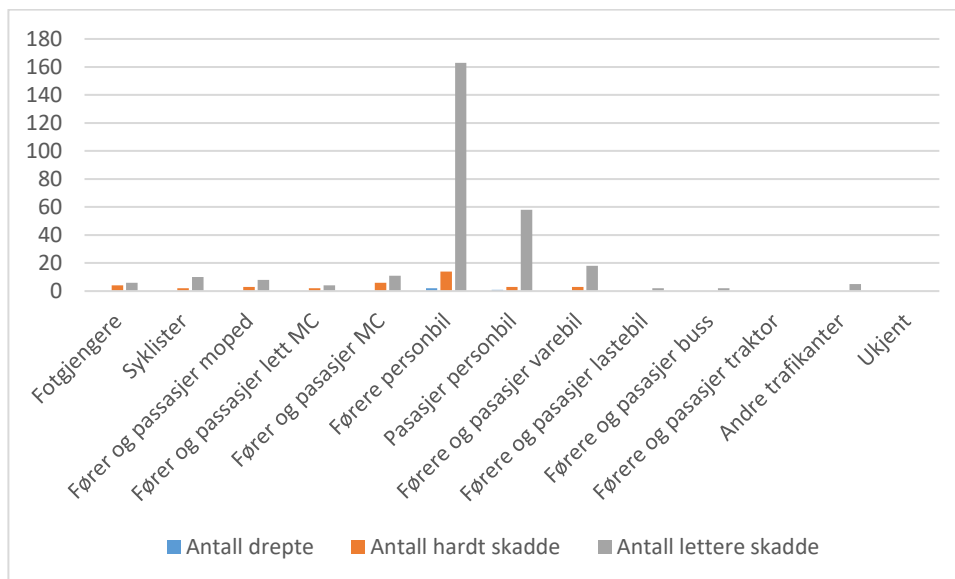
Figur 4 viser at det er aldersgruppen 25-54 år som oftest er involvert i trafikkulykker der resultatet blir drepte eller hardt skadde personer.



Figur 4 Personskade fordelt på aldersgrupper 2010-2019

6.5 Personskade fordelt på trafikantgrupper 2010 - 2019

Figur 5 viser at det er bilfører og bilpassasjer som i størst grad blir skadet i trafikkulykker i Holmestrand. Alle 3 og eneste drepte i trafikken i perioden kjørte bilen selv eller var pasasjer. 241 av 327 trafikkulykker omhandler fører eller passasjer i personbil. 22 av 327 trafikkulykker omhandler fotgjengere og syklistere.



Figur 5 Personskade fordelt på trafikantgrupper 2010-2019

6.6 Antall ulykker fordelt på vegkategori 2010 - 2019

Figur 6 viser at det skjer mest trafikkulykker på Europavei og Fylkesvei i Holmestrand kommune. Dette henger nok sammen med at det er mer trafikk på disse veiene og at fartsgrensen er betydelig høyere.



Figur 6 Antall ulykker fordelt på vegkategori 2010-2019

7 Mål og strategi for trafikksikkerhetsarbeidet i Holmestrand

7.1 Målsettinger

Basert på de nasjonale og regionale føringene har Holmestrand kommune følgende overordna mål for trafikksikkerhetsarbeidet, en videreføring av nullvisjonen:

«Det skal ikke forekomme ulykker med drepte og hardt skadde i veitrafikken i Holmestrand kommune».

Kommunen skal tilrettelegge for trygg sambruk mellom bilister, gående og syklende langs alle veier i kommunen, og spesielt ved skoler, skolevei, barnehager, offentlige bygg, næringsbygg og turistanlegg.

Kommunen skal være godkjent som Trafikksikker kommune.

7.2 Strategier

Holmestrand kommune sin strategi for å nå målene er:

- A) Avsette årlige midler i budsjettet til utbygging av gang og sykkelveinett på de mest trafikkbelastede veistrekningene i kommunen.
- B) Fokusere på trafikantadferd og holdningsskapende arbeid både blant barn, elever, foresatte, buss-sjåførere, ansatte med tjenestebiler og andre som er trafikanter til fots eller i kjøretøy.
- C) Fokusere på trafikksikkerhet i all arealplanlegging. Med dette menes at hensynet til trafikksikker skolevei på hele strekningen fra hjemmet til skolen må vurderes. Tiltak i anleggsperioden bør sikres gjennom utbyggingsavtalene og byggesaksbehandlingen.
- D) Opprettholde trafikksikkerhetsarbeid som et satsingsområde innen lokalsamfunnsarbeidet

8 Kommunale tiltak

I dette kapittelet gjengir vi de nasjonale tilstandsmålene til de innsatsområdene kommunen finner det mest relevant å arbeide med (12 av 13). Bak hvert innsatsområde står henvisningen til omtale i Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018-2021. Under hvert av områdene har vi konkretisert våre kommunale tiltak som skal bidra til å nå de nasjonale målene. Tiltakene er fordelt under de innsatsområdene de tilhører, men for å få en fullstendig oversikt over fysiske tiltak, med en prioritering, se vedlegg 1 og 2 Innmeldte innspill til utrygghetspunkt- og strekninger.

I flere av indikatorene benyttes begrepet «Trafikkarbeid». Det er definert som følger av Statens vegvesen: «*Trafikkarbeidet er et mål på omfanget av trafikken, og betegner det arbeidet som blir utført av ett eller flere kjøretøy under en transport fra et sted til et annet. Det omfatter både gods- og persontransport. Trafikkarbeidet måles vanligvis i kjøretøykilometer, og påvirkes ikke av antall personer eller godsmengde som fraktes*».

8.1 Risikoatferd i trafikken

Nullvisjonen forutsetter at trafikantene skal ta ansvar for egen atferd, gjennom å være aktsomme og unngå bevisste regelbrudd. Tall fra Statens vegvesens ulykkesanalysegrupper, basert på dødsulykker i perioden 2005-2016, viser at:

- For høy fart har vært en sannsynlig medvirkende faktor i 42 prosent av dødsulykkene.
- Rus har vært en sannsynlig medvirkende faktor i minst 21 prosent av dødsulykkene.
- 40 prosent av de drepte i bil brukte ikke bilbelte eller var feilsikret.

Transportøkonomisk institutt (TØI) har gjort beregninger som viser at dersom alle førere fulgte fartsgrensene, kjørte uten påvirkning av rus og brukte bilbelte, ville tallet på drepte vært redusert med 47 prosent og antall hardt skadde med 41 prosent. Ut fra dette vil innsatsen for bedre trafikantatferd bli konsentrert innenfor tre områder, fart, rus og bruk av bilbelte.

8.1.1 Fart

Indikator	Dagens tilstand	Tilstandsmål
Andel av kjøretøyene som overholder fartsgrensene	59,9 % (2017)	70 % (2022)

Kommunale tiltak

- Kommunen som arbeidsgiver skal påvirke sine ansatte i tjeneste til å opptre med minst mulig risiko i trafikken. Kommunen skal utarbeide retningslinjer for ansattes ferdsel i trafikken (i tjeneste).
- Trafikksikkerhet skal være årlig tema i kommunens arbeidsmiljøutvalg (AMU).
- Kommunen som kjøper av ulike tjenester skal stille krav til samarbeidspartnere om trafikksikker adferd (transporttjenester og vei og vedlikeholdstjenester). Disse innarbeides i anbudsdokumentene. Kommunen skal utarbeide rutiner for kjøp av transporttjenester.

8.1.2 Rus

Indikator	Dagens tilstand	Tilstandsmål
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. Kommunen skal utarbeide retningslinjer for ansattes

ferdsel i trafikken (i tjeneste).

8.1.3 Bilbeltebruk

Indikator	Dagens tilstand	Tilstandsmål
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)

8.2 Befolkningsgrupper (barn, ungdom, eldre og funksjonshemmede)

Ulykkesstatistikkene viser at risikoen for å bli drept eller hardt skadd i trafikken er ulik for ulike aldersgrupper. Gode holdninger til trafikantatferd som læres i barndommen tas med inn i ungdommen og voksenlivet. Det skal rettes særlig innsats mot tre alderskategorier; barn og unge (0-14 år), ungdom og unge førere og eldre trafikanter.

8.2.1 Barn (0-14 år)

Indikator	Dagens tilstand	Tilstandsmål
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.
- Kommunen skal gjennomføre vurdering og utbedring av særlig farlig skolevei.
- Kommunen skal arbeide for trafikksikre soner (Hjertesoner) rundt skolene og barnehagene.
- Kommunen skal begrense muligheten for å kjøre inn på skoleområder og i tilknytning til skoler.
- Tilgjengeligheten for å gå eller sykle til skolen bedres.
- Kommunen skal påvirke til at de private barnehagene deltar i godkjenningen som Trafikksikker kommune.
- 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.

8.2.2 Ungdom og unge førere

Indikator	Dagens tilstand	Tilstandsmål
Risiko for bilførere i aldersgruppen 18-19 år for å bli drept eller hardt skadd per kjørte km		-30% ¹⁾

1) Reduksjon i perioden 2018-2021 sammenliknet med perioden 2013-2016

Kommunale tiltak

Risikoen for at ungdom kan bli drept eller hardt skadd skal reduseres.

- Kommunen skal sørge for at ungdomsskolen har nødvendig kompetanse og materiell for å tilby Valgfaget Trafikk på ungdomstrinnet.

8.2.3 Eldre trafikanter og trafikanter med funksjonsnedsettelse

Indikator	Dagens tilstand	Tilstandsmål
Risiko for bilførere i aldersgruppen 75+ for å bli drept eller hardt skadd per kjørte km		-30% ¹⁾
Risiko for fotgjengere i aldersgruppen 75+ for å bli drept eller hardt skadd i trafikkulykker per gåkm		-30% ¹⁾

1) Reduksjon i perioden 2018-2021 sammenliknet med perioden 2013-2016

Kommunale tiltak

Risikoen for at eldre og personer med funksjonsnedsettelser kan bli drept eller hardt skadd i trafikken skal reduseres.

- Kommunen skal legge til grunn universell utforming ved fysisk utforming av veier og gangfelt (og forlengelse av gangfelt) for å ivareta eldre trafikanter og trafikanter med funksjonsnedsettelser.

8.3 Trafikantgrupper/kjøretøygrupper (gående, syklende, mc og moped, tunge kjøretøy)

Det er ulike utfordringer knyttet til de ulike trafikantgruppene. I Meld. St.33 (2016-2017) Nasjonal transportplan 2018-2029 er det satt som ambisjon at målet om økt gang- og sykkeltrafikk skal nås uten at dette fører til flere drepte og hardt skadde fotgjengere og syklist. God tilrettelegging for sykling og gåing er gode trafiksikkerhetstiltak.

8.3.1 Gående og syklende

Indikator	Dagens tilstand	Tilstandsmål
Antall km i tilknytning til riksvei og fylkesvei som tilrettelegges spesielt for gående og syklende	Samlet i planperioden: 165 km på riksvei (2018-2021) ¹⁾ 230 km på fylkesvei (2018-2021) ¹⁾	
Andel syklist som bruker sykkelhjelme	58,8 % (2017)	70 % (2022)
Andel fotgjengere som bruker refleks på belyst vei i mørke	40 % (2017)	50 % (2022)

¹ I Statens vegvesen sitt handlingsprogram oppgis tall for seksårsperioden 2018-2023. Tallet i denne tabellen gjelder kun innsatsen de fire første årene, slik at vi får sammenliknbarhet med tallet som oppgis for fylkesvegnettet. Anslaget er imidlertid beheftet med stor usikkerhet.

Kommunale tiltak

- Kommunen skal gjennomføre fysisk tilrettelegging, utbygging og drift for å sikre god trafiksikkerhet for gående og syklende på kommunale veier og gangveier langs fylkesveier.
- Kommunen skal, gjennom ulike tiltak og virkemidler, påvirke til økt bruk av sykkelhjelm og refleks.
- Kommunen skal bidra til økt sykkelopplæring i skole og barnehage, samt voksenopplæringen.

8.3.2 Motorsykel og moped

Indikator	Dagens tilstand	Tilstandsmål
Risiko for å bli drept eller hardt skadd for MC- og mopedførere per kjørte km		-30% ¹⁾

¹⁾ Reduksjon i perioden 2018-2021 sammenliknet med perioden 2013-2016.

Kommunale tiltak

- Kommunen skal gjennomføre fysisk tilrettelegging og utbygging/drift for å sikre god trafiksikkerhet for motorsyklister og mopedister på kommunale veier.

8.4 Trafikksikre veier

Ved drift og vedlikehold er det et viktig formål å opprettholde en god sikkerhetsmessig standard. De fleste investeringer i nye veianlegg og utbedringer av eksisterende vei vil gi økt trafiksikkerhet, selv om dette ofte ikke er hovedformålet. Innsatsen til målrettede trafiksikkerhetsinvesteringer vil i stor grad konsentreres om tiltak for å forhindre møteulykker, utforkjøringsulykker og ulykker med påkjørsel av gående og syklende.

8.4.1 Møteulykker og utforkjøringsulykker

Indikator	Dagens tilstand	Tilstandsmål
Andel av trafikkarbeidet på riksveier med fartsgrense 70 km/t eller høyere som foregår på møtefrie veier	49,3%(pr 1/1-2018)	54,1%(pr 1/1-2022)
Antall km riksvei med fartsgrense 70 km/t eller høyere som er gjennomgått og som tilfredsstillende minstestandarden i NTP med tanke på å forhindre alvorlige utforkjøringsulykker		1500 km (utbedres 2018-2023) ¹⁾

¹ Det foreligger ingen vurdering av hvor mye som vil bli utbedret i fireårsperioden 2018-2021. Vi bruker derfor tall for seksårsperioden 2018-2023 som er hentet fra Statens vegvesen sitt handlingsprogram. Samlet behov for utbedring er 5700 km.

Kommunale tiltak

- Kommunen skal gjennomføre fysisk tilrettelegging og utbygging for å sikre

god trafikkssikkerhet på kommunale veier. Kommunen ser også at det er behov for tiltak på fylkesveiene.

- Kommunen skal informere på sine hjemmesider dersom det er økt fare for påkjørsler av vilt.
- Kommunen skal sikre forsvarlig håndtering av påkjørt vilt gjennom informasjon på sine hjemmesider om hva en skal gjøre dersom en kommer utfor en viltpåkjørsel.

8.5 Intelligente transportsystemer

På kort sikt oppnås økt trafikkssikkerhet ved å framskynde utbredelsen av biler med ny teknologi med dokumentert positiv trafikkssikkerhetseffekt. Vi har valgt å knytte tilstandsmål til utbredelse av tre ulike teknologiske innretninger, som er tilgjengelig i mange nye biler, men som foreløpig kun finnes i en mindre andel av bilparken. På lengre sikt vil tilrettelegging for effektiv datautveksling mellom kjøretøy og infrastruktur og for automatiserte kjøretøy bli viktig for å få økt trafikkssikkerhet.

8.5.1 Tilrettelegging for automatiserte kjøretøy mm.

Innsatsen innenfor samvirkende ITS/automatiserte kjøretøy vil bli målt opp mot følgende målsetting: «Norge skal ligge i front innenfor intelligente transportsystemer der vegteknologi og automatiserte kjøretøy inngår, samtidig som personvern og informasjonssikkerhet ivaretas.»

Kommunale tiltak

- Kommunen skal vurdere initiativ for å være i front når det gjelder å tilrettelegge for automatiserte kjøretøy.

8.5.2 Kjøretøyteknologi

Indikator	Dagens tilstand	Tilstandsmål
Andel av trafikkarbeidet som utføres med biler som har <i>automatisk nødbrems</i> (AEB)	14,4 % ¹ (2017)	25 % (2022)
Andel av trafikkarbeidet som utføres med biler som <i>har feltskiftevarsler</i>	39,2 % ¹ (2017)	52 % (2022)
Andel av trafikkarbeidet som utføres med biler som har <i>automatisk nødbrems</i> for å forhindre kollisjon med fotgjengere og syklistere (fotgjenger-AEB)	14,4 % ¹ (2017)	25 % (2022)

¹ Estimert andel i 2017 basert på beregninger gjort i 2015 (TØI-rapport 1450/2015 Førerstøttesystemer – Status og potensial for framtiden).

Kommunale tiltak

- Kommunen skal ved innkjøp av nye kjøretøy vektlegge trafikkssikkerhet (AEB, feltskiftevarsler).

8.6 Systematisk trafikkssikkerhetsarbeid i offentlig og privat sektor

Fylkeskommunene og kommunene er sentrale aktører i trafikkssikkerhetsarbeidet, med

mange oppgaver som påvirker trafiksikkerheten. Fylkeskommunene er eier av fylkesveiene og har etter vegtrafikklovens § 40 a ansvar for å tilrå og samordne tiltak for å fremme trafiksikkerheten i fylket. Kommunene er arealmyndighet, eier av kommunale veier, arbeidsgiver og eier av barnehager og skoler. Kommunene skal etter folkehelseloven fremme befolkningens helse og bidra til å forebygge skade. I tillegg kjører mange ansatte mye bil i kommunal tjeneste.

8.6.1 Trafiksikkerhetsarbeid i fylkeskommuner og kommuner

Indikator	Dagens tilstand	Tilstandsmål
Antall kommuner som er godkjent som Trafikksikre kommuner	128 ¹ per 1/1-2021	per 1/1-2022

¹ 128 kommuner og 1 bydel.

Kommunale tiltak

- Kommunen forplikter seg til å arbeide systematisk med trafiksikkerhet i alle relevante sektorer innenfor sitt ansvarsområde.
- Kommunen som planmyndighet forplikter seg til å inkludere trafiksikkerhet i arbeidet med arealplaner og reguleringsplaner.
- Kommunen skal være godkjent som *Trafikksikker kommune*.

9 Økonomi

Trafiksikkerhetstiltakene i denne planen innarbeides i økonomiplan/budsjett.

10 Evaluering / Rullering

Virksomhetsleder rapporterer årlig på tiltak innenfor eget ansvarsområde. Rullering av tiltakslisten i planen legges fram for politisk behandling årlig.