

Beregnet til
Larvik kommune

Dokument type
Trafikksikkerhetsplan

Dato
Juni 2018

TRAFIKKSIKKERHETS- PLAN 2018 - 2021 LARVIK KOMMUNE



TRAFIKKSIKKERHETSPLAN 2018 - 2021

LARVIK KOMMUNE

Revisjon

Dato 21.06.2018

Utført av Grethe Myrberg

Kontrollert av Larvik kommune v/seksjon vei og trafikk

Godkjent av

Beskrivelse

Ref. 1350026771

Ramboll
Fjordgaten 15
Pb 233
N- 3103 TØNSBERG
www.ramboll.no

INNHALDSFORTEGNELSE

1.	SAMMENDRAG	4
2.	BAKGRUNN FOR PLANEN	6
3.	AKTØRER I TRAFIKKSIKKERHETSARBEIDET	7
4.	ULYKKESSITUASJONEN I LARVIK KOMMUNE 2009 – 2016	10
4.1	Trafikkmengde og fartsnivå – stor innvirkning på ulykkene	10
4.2	Personskadeulykker i Larvik i perioden 2009 – 2016	11
4.3	Ulykker med drepte og hardt skadde	12
4.4	Ulykker fordelt på trafikantgrupper og ulykkestyper	13
4.5	Skadde og drepte fordelt på alder	15
4.6	Ulykkespunkter og -strekninger på riks- og fylkesveinettet	16
4.7	Ulykker på de kommunale veiene	18
4.8	Ulykkeskostnader	19
5.	INNSPILL TIL PLANEN – FYSISKE TILTAK	20
5.1	Skoleveier og skolens nærområder - kartlegging	20
6.	TRAFIKKSIKKER KOMMUNE	21
7.	VISJONER, MÅL OG SATSINGSOMRÅDER	22
7.1	Nasjonale visjoner og mål	22
7.2	Vestfold fylkeskommune	23
7.3	Sykkkelbyen Larvik	23
7.4	Visjoner, mål og satsingsområder i Larvik	24
8.	HANDLINGSPLAN – IKKE FYSISKE TILTAK	25
8.1	Organisatoriske tiltak	25
8.2	Opplæring og holdningsskapende tiltak	25
9.	HANDLINGSPLAN – FYSISKE TILTAK	30
10.	MIDLER – BUDSJETT – TILSKUDD	32
10.1	Tiltak på fylkesveier 2018 - 2021	32
10.2	Tilskuddsmidler til trafiksikkerhet på fylkes- og kommunale veier	32
10.3	Kommunale TS-midler i perioden 2018 - 2021	33
11.	EFFEKT AV ULIKE TS-TILTAK	34

VEDLEGG

Vedlegg 1 - liste over innkomne innspill til fysiske tiltak

Vedlegg 2 - liste over prioriterte gang- og sykkelveitiltak langs fylkesveier

1. SAMMENDRAG

Trafikksikkerhetsplanen beskriver dagens arbeid og ansvar innenfor trafikksikkerhetsarbeidet i Larvik kommune. Ulykkessituasjonen er analysert og kjennetegn og utvikling er beskrevet. Innspill til fysiske tiltak og hva som gjøres av trafikksikkerhetsarbeid i skole og barnehage m.fl. er også beskrevet. Videre er det i planen, satt mål for ulykkesutviklingen i Larvik og det er foreslått en konkret handlingsplan med tiltak. Behovet for kommunale midler til trafikksikkerhet er synliggjort.

Aktører i TS-arbeidet

Det er mange aktører innenfor trafikksikkerhetsarbeidet i Larvik. Statens vegvesen Region sør (SVRS) har ansvar for E18 og RV 40, fylkeskommunen har ansvaret for fylkesveinettet og kommunen for det kommunale veinettet. Videre er Politiet, Trygg Trafikk, trafikkskolene viktige aktører. Barnehagene, skolene, kultur- og helsesektorene er viktige arenaer i kommunen når det gjelder kunnskapsformidling om trafikksikkerhet og holdningsskapende arbeid.

Ulykkesutviklingen

I perioden 2009 – 2016 har det skjedd tilsammen 590 politirapporterte personskadeulykker i nye Larvik kommune (tidligere Larvik og Lardal kommuner). I disse ulykkene ble 78 personer drept eller hardt skadd.

Det har vært en positiv ulykkesutvikling, men ikke i samme størrelse som beskrevet i forrige TS-plan. Totalt antall personskadeulykker og antall drepte eller hardt skadd har hatt en viss nedgang. Hvis vi sammenligner de to siste 4-årsperiodene 2009-2012 og 2013-2016 ser utviklingen slik ut:

	2009-2012	2013-2016	Endring %
Personskadeulykker	320 (snitt 80 pr. år)	270 (snitt 68 pr. år)	-16 %
Antall drepte og hardt skadde	41 (snitt 10 pr. år)	37 (snitt 9 pr. år)	-10 %

Figur 1 Ulykkesutviklingen i Larvik 2009 - 2016

Ulykkene på det **kommunale veinettet** fordeler seg med ca. 1/3-del på hver av kategoriene: Myke trafikanter, bil og moped/MC.

Ulykkene med myke trafikanter på det kommunale veinettet utgjør ca. en fjerdedel av alle ulykkene med myke trafikanter.

Årlig utgjør personskadeulykkene i Larvik kommune en samfunnsøkonomisk kostnad på ca. 220 mill. kroner.

Målsettinger

Mål for ulykkesutviklingen i Larvik er satt ut fra overordnede mål. Dette innebærer at målet for Larvik, på vei mot nullvisjonen, bør være: **«Antall drepte eller hardt skadde personer i veitrafikken i Larvik skal reduseres til maksimalt 5 per år i 2024.»**

Et annet mål som er satt er at: **«Larvik kommune skal bli godkjent som trafikksikker kommune innen år 2021»**. Det er satt et nasjonalt mål om å øke antallet kommuner som er godkjent som Trafikksikre kommuner. Erfaring viser at for å oppnå økt innsats i det kommunale trafikksikkerhetsarbeidet må arbeidet være sektorovergripende og forankret i kommunens øverste ledelse. Det anbefales at samarbeidsgruppen Trygge lokalsamfunn følger opp arbeidet som skal til for at kommunen skal bli godkjent som «Trafikksikker kommune».



For å nå målene må det arbeides med trafikksikkerhet både i form av fysiske tiltak og holdningsskapende tiltak. **Sikkerhet for de myke trafikantene** skal være et satsningsområde for Larvik kommune.

Handlingsplan

Innspill til planen er oppsummert og det er foreslått en konkret handlingsplan med tiltak innenfor:

1. Organisatoriske tiltak

De organisatoriske tiltakene er tiltak som først og fremst skal forplikte til samarbeid om trafikkssikkerhet på tvers av tjenestene i kommunen:

- Trafikkssikkerhetsgruppe på tvers av sektorene. Samarbeidsgruppen Trygge Lokalsamfunn bør ha denne rollen og skal følge opp arbeidet som skal til for at kommunen skal bli godkjent som «**Trafikkssikker kommune**»
- Ivareta trafikkssikkerheten i arealplaner.

2. Fysiske tiltak

Ut fra ulykkesanalysen som er gjort og de innspill som har kommet til planen, er det satt opp et forslag til hva kommunen bør satse på/prioritere av fysiske tiltak i perioden 2018-2021. Tiltak rettet mot de myke trafikantene er prioritert:

- Store kostnadskrevende tiltak på fylkesvei. Dette gjelder primært gang- og sykkelvei langs fylkesvei
- Større tiltak på kommunal vei. Etablering av GS-veier og fortau
- Mindre tiltak på kommunal vei:
 - Sikring av boligområder ved bruk av fartsreduserende tiltak
 - Skoleveier og skolenes nærområde
 - Drift og vedlikeholdstiltak og andre småtiltak.

3. Trafikantrettede tiltak

Dette er tiltak som retter seg mot trafikantene for å prøve å bedre trafikkunnskapen samt å påvirke trafikantenes holdninger og adferd i trafikken. Kommunen har stor påvirkning på det holdningsskapende arbeidet. Skole- og barnehagesektoren samt helsesektoren er viktige her.

Alle sektorer i Larvik kommune starter arbeidet som framgår av kriteriene for å bli godkjent som Trafikkssikker kommune, slik at kommunen kan bli godkjent innen 2021.

Behov for kommunale midler

For å kunne gjennomføre de foreslåtte fysiske tiltakene på kommunale veier er det behov for kommunale midler til trafikkssikkerhet. Det er derfor viktig at det fortsatt bevilges midler til trafikkssikkerhetstiltak.

Med kommunale bevilgninger til investering i trafikkssikkerhetstiltak vil kommunen ha mulighet til å dekke egenandelen som kreves dersom man skal få tilskudd fra fylket. Regler for tilskudd tilsier at kommunen må dekke 70 % av totalkostnaden for tiltak på kommunal vei og 30 % for tiltak på fylkesvei.

2. BAKGRUNN FOR PLANEN

Hovedhensikten med en trafikksikkerhetsplan er å **øke og samordne kommunens innsats i trafikksikkerhetsarbeidet**, for således å redusere antall ulykker og utrygghetsfølelsen, spesielt hos myke trafikanter.



Figur 2 Hovedhensiktene med en kommunal trafikksikkerhetsplan

Årsakene til ulykker er som regel sammensatt av flere risikofaktorer. Det kan skyldes veiens utforming, drift- og vedlikehold, kjøretøyet og ikke minst trafikantens adferd, kunnskap og holdninger. Å forebygge og redusere ulykker og risiko krever en bred og samlet innsats fra en rekke forskjellige aktører.

Kommunen rår over mange virkemidler, og spiller en sentral rolle i trafikksikkerhetsarbeidet. Kommunen har ansvaret for de kommunale veiene både når det gjelder planlegging, bygging og vedlikehold. Barnehage, skole, kultur og helsesektorene er viktige arenaer i kommunen når det gjelder kunnskapsformidling om trafikksikkerhet og holdningsskapende arbeid.

Det er et krav om at en kommunal trafikksikkerhetsplan skal foreligge for å få tildelt fylkeskommunale midler fra posten Trafikksikkerhetstiltak. Dette kravet ble innført i 2001 og Larvik kommune utarbeidet da, i likhet med de fleste andre kommuner i landet, sin første trafikksikkerhetsplan (2001 - 2004). Planen er revidert flere ganger (2005-09, 2010-13, 2014-17). Denne trafikksikkerhetsplanen er ny og gjelder for neste fireårsperiode, 2018 – 2021.

3. AKTØRER I TRAFIKKSIKKERHETSARBEIDET

Nedenfor følger en oversikt over de viktigste aktørene innen de ulike områdene av trafikksikkerhetsarbeidet og kort om hva som gjøres av de ulike aktørene.

Tiltak på veinettet (Fysiske tiltak):

E 18 og Rv40- Statens vegvesen Region sør

Fylkesveier - Vestfold fylkeskommune /Statens vegvesen Region sør

Kommunale veier - Larvik kommune

Opplæring, informasjon og kontroll (Trafikantrettede tiltak):

Opplæring - barnehager, skoler, politi, Trygg Trafikk, Statens vegvesen Region sør

Informasjon - Statens vegvesen Region sør, Larvik kommune Trygg Trafikk

Kontroll - politi, Statens vegvesen Region sør



Fylkeskommunen har etter § 40 a i Vegtrafikkloven ansvar for å samordne trafikksikkerheten i fylket. Fylkeskommunen har som veieier ansvar for fylkesveinettet. Fra 2010 omfatter dette store deler av det tidligere riksveinettet. Fylkeskommunen har ansvar for kollektivtrafikken i fylket, inkludert skoleskyss. Fylkeskommunen er regional planmyndighet og har ansvar for regional planlegging etter plan- og bygningsloven. Fylkeskommunene har fra 2010 et lov hjemlet pådriver- og samordningsansvar i forbindelse med folkehelsearbeidet i fylket. Fylkeskommunen tildeler Trafikksikkerhetsmidler til trafikksikkerhetstiltak i kommunene.



Statens vegvesen Region sør (SVRS) har ansvar for planlegging, bygging, drift og vedlikehold av riksveinettet i fylket. Riksveiene i Vestfold utgjør E18 og tilførselsveiene til ferge i Horten, til Torp flyplass og ferge i Larvik. Statens vegvesen innehar stor vei- og trafikkfaglig kompetanse og forvalter de fylkeskommunale veiene på vegne av fylkeskommunen. Vegvesenet planlegger og utfører en rekke fysiske trafikksikkerhetstiltak på riks- og fylkesveier i kommunen, fra større kostnadskrevende tiltak til mindre strakstiltak. Siden 2010 har det vært lagt betydelig vekt på å bedre trafikksikkerheten i gangfelt gjennom en rekke enkle strakstiltak som bedre belysning, nedsatt fartsgrense og opphøyde gangfelt.

I tillegg har vegvesenet ansvar for informasjon og opplæring for å bedre atferden hos trafikantene, samt førerprøver og kontroll av kjøretøyer og verneutstyr.

Nasjonal transportplan er sammen med de årlige statsbudsjettene retningsgivende for innsatsen på riks- og fylkesveiene og på trafikant- og kjøretøyområdet i planperioden. De mer detaljerte prioriteringene er fastlagt gjennom et eget handlingsprogram.



Trygg Trafikk er en landsomfattende organisasjon som arbeider for å oppnå best mulig sikkerhet for alle trafikantgrupper og er en av hovedaktørene i trafikksikkerhetsarbeidet. Organisasjonen har trafikksikkerhet som sin eneste oppgave. Trygg Trafikk er samarbeidspartner med myndigheter og beslutningstagere og skal samtidig være pådriver overfor de samme aktørene, både nasjonalt og lokalt. Pådriverarbeidet omfatter alt trafikksikkerhetsarbeid, med hovedvekt på trafikantrettede tiltak.

Trygg Trafikk er en medlemsorganisasjon for det frivillige trafikksikkerhetsarbeidet og fungerer som et bindeledd mellom frivillige aktører og offentlige myndigheter som har ansvar for trafikksikkerhet. Trygg Trafikk har et vedtektsfestet ansvar for at trafikkopplæring og informasjon om trafikksikkerhet blir gjennomført som et ledd i en samordnet innsats mot trafikkulykkene. Organisasjonen formidler kunnskap og informasjon om trafikksikkerhet og følger nøye med i ulykkesutviklingen.

Trygg Trafikk er det ledende miljøet for trafikkopplæring av barn og unge i Norge. Trygg Trafikk utvikler læringsressurser, holder kurs for ansatte i barnehager og skoler og underviser på

studiesteder med lærerutdanning. Videre er Trygg Trafikk pådriver og veileder overfor barnehage- og skoleeiere, pedagoger og foreldre.



Politiet har i første rekke ansvar for kontroll og overvåking av trafikken. Larvik politistasjon arbeider forebyggende ved tilstedeværelse i trafikken med uniformerte biler og sivile biler, og i samarbeid med UP. De utfører også ulike trafikkkontroller jevnlig. Kontrollene omfatter ulike områder knyttet til vanlig trafikk som fart, adferd, bilbelte og rusmidler.

Når det gjelder fartskontroller prioriterer politiet kontroll på overordnet veinett og steder som statistikk viser det er ekstra behov for tilstedeværelse. Politiet har også kontroller i boligområder. Ved skolestart samt på våren gjennomføres det kontroller, spesielt rettet mot trygg skolevei med tanke på fart og sikring av barn i bil. I tillegg deltar politiet i det forebyggende trafikksikkerhetsarbeidet sammen med kommunen, Statens vegvesen og fylkeskommunen.

Ved ulykker med personskade eller store materielle skader rykker politiet ut og foretar undersøkelser og sikring av spor på stedet som rapporteres som en første informasjon til videre etterforskning av hendelsen. Ved større trafikkulykker får politiet bistand fra statens vegvesen/Ulykkesgruppen. Rapportene fra ulykkene blir sendt til Statens vegvesen (vegdirektoratet) og danner grunnlag for den statistikken som vegmyndighetene lager.

Trafikkskolene

Føreropplæring med teori og praksis foregår på trafikkskolene i kommunen. Enkelte skoler har også informasjonskvelder med foreldre om øvelseskjøring, mengdekjøring etc.



Larvik kommune rår over mange virkemidler, og spiller en sentral rolle i trafikksikkerhetsarbeidet. Kommunen har ansvaret for de kommunale veiene både når det gjelder planlegging, bygging/utbedring og vedlikehold. Drift- og vedlikehold av gang- og sykkelveier og veibelysning langs (gamle) fylkesveier er pr. dato også et kommunalt ansvar. Både veimyndighet/veiholder og planmyndighet spiller en viktig rolle i kommunens trafikksikkerhetsarbeid. Barnehage, skole, kultur og helsesektorene er viktige arenaer i kommunen når det gjelder kunnskapsformidling om trafikksikkerhet og holdningsskapende arbeid.

Kommunen som planmyndighet har en viktig rolle i å påse at trafikksikkerheten ivaretas i alle arealplaner, sørge for nødvendig planlegging av trafikksikkerhetstiltak på kommunale veier samt være pådriver overfor stat og fylke for å få bygget ut GS-anlegg og andre trafikksikkerhetstiltak langs overordnet veinett.

Seksjon vei og trafikk forvalter alt som har med kommunal vei og GS-veier å gjøre.

Seksjonen har ansvaret for å gjennomføre trafikksikkerhetstiltak på kommunal vei. Eksempler på tiltak er etablering av fartsdempende tiltak, skilting, belysning, etablering av kryssingspunkter, gangfelt m.m.

Drift og vedlikehold er en viktig del av praktisk trafikksikkerhetsarbeid for seksjonen. For å opprettholde god trafikksikkerhet er det fokus på ulike punkter i sommerdrift og vinterdrift:

Sommerdrift:

- Feiing og rengjøring av gang- og sykkelarealer så tidlig som mulig etter at snøen er borte.
- Rutinemessig eller behovsrelatert feiing og renhold gjennom sommerhalvåret
- Vegetasjonsrensing og ivaretagelse av siktsoner.

Vinterdrift:

- Brøyting, strøing og salting gjennomføres på en slik måte at framkommeligheten sikres for alle.

Iht. Politivedtekter i Larvik kommune er det gårdeiere i sentrum som er ansvarlig for brøyting, strøing og feiing av fortauer utenfor sin eiendom.

Larvik kommune har ansatt en veikontrollør som følger all graving i kommunal vei. Hensikten er å ivareta veikapitalen og sikre trafikantene i forbindelse med gravingen. Kommunen stiller strenge krav ift. sikring av alle trafikanter ved arbeider i veien og dens sidearealer, og har spesielt fokus på å sikre myke trafikanter.

Skoler, barnehager og helsetjenester

Viktig holdningsskapende trafikksikkerhetsarbeid skjer i skole og barnehagesektoren.

Det er sendt en forespørsel til barne- og ungdomsskolene, barnehager og helsetjenestene i kommunen om hva som gjøres av opplæring og informasjon om trafikksikkerhet.

I **barnehagene** snakkes det med barna om hvordan man bør oppføre seg i trafikken gjennom f.eks. turer og samlingsstunder. Et opplegg fra NAF blir benyttet i det holdningsskapende trafikksikkerhetsarbeidet. Barnehagene tar opp trafikksikkerhet som tema på foreldremøter hvor sikring av barn i bil har stor fokus (informasjonen skjer også på polsk). Både ansatte og foreldre blir bedt om å rygge inn ved parkering på barnehagens p-plasser. Flere ansatte har deltatt på trafikksikkerhetskurs.

Barneskolene har ingen felles retningslinjer for hva som skal gjennomføres av trafikksikkerhetsrelatert undervisning, men faget kroppsøving inneholder kompetansemål som skal innfris. Nesten alle skolene oppfordrer elevene til å gå/sykle til skolen, flere skoler gjennomfører "Gå til skolen"-aksjoner og "Skoletrakk"-konkurranser. På de laveste trinnene har de fleste skolene trafikkopplæring og gåtrening i ulike former samt gådag med fokus på trafikkreglene. Videre holder skolene Sykkelpøve/dag for 4-7 trinn og teoretisk og praktisk undervisning i forhold til dette. Det foregår opplæring om trafikkreglene ofte i tilknytning til turgåing. Noen benytter seg av materiell fra Trygg Trafikk. Utdeling av reflekser og refleksvester samt markering av bruk av refleks på refleksdagen skjer også på flere skoler.

Ungdomsskolene har ihht. læreplanen for naturfag kompetansemål innen temaet trafikk/trafikksikkerhet som skal innfris. Trafikk kan også tilbys som valgfag. Det kom få innspill fra ungdomsskolene på hva som gjøres innen faget i dag.

Helsestasjonene er en meget viktig arena for informasjonsspredning. Kommunens helsetjenester og familiesenter driver forebyggende trafikksikkerhetsarbeid. Barneulykker er tema på flere konsultasjoner på helsestasjonen og i skolealder. I alderen 0-4 år tas temaet sikring av barn i bil opp, brosjyre fra Trygg Trafikk og fra Helsedirektoratet benyttes og omtales. Bruk av hjelm og sykkelsete er også et tema som tas opp.

Med førsteklassingene og deres foresatte samtales det om trafikksikkerhet. Det tas opp tema om å følge til skolen for å få opplæring i trafikken og fysisk aktivitet. Foreldrene oppfordres til å ikke kjøre barna nærmere enn til angitt p-plass.

4. ULYKKESSITUASJONEN I LARVIK KOMMUNE 2009 – 2016

4.1 Trafikkmengde og fartsnivå – stor innvirkning på ulykkene

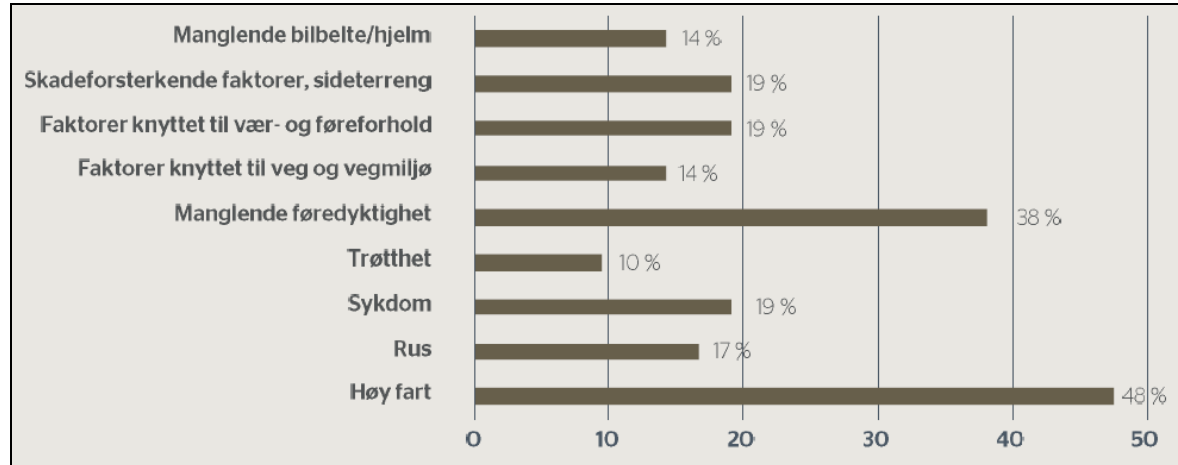
Når **trafikkmengden** øker, øker antall personskadeulykker nesten proporsjonalt. Med andre ord vil en økning i trafikkmengden medføre en økning av antall ulykker dersom ikke tiltak settes inn.

Framtidig trafikkvekst blir avgjørende for hvilket innsatsnivå som er nødvendig for å redusere antall drepte og skadde i trafikken. Arealplanlegging og utbyggingsmønster er viktige instrumenter som kan styre transportmiddelfordelingen i en mer miljø- og trafiksikker retning der biltrafikken reduseres.

Sammenhengen mellom trafikkulykker og **fartsnivået** kan beskrives på følgende vis:

"Høy fart og stor fartsvariasjon øker sannsynligheten for ulykker og alvorlige personskader fordi kravene til trafikantenes observasjons- og reaksjonsevne øker, og fordi bremselengden øker proporsjonalt med kvadratet av hastigheten. Undersøkelser viser at en nedsettelse av farten fra 60 til 40km/t og fra 50 til 30km/t gir en reduksjon i antall ulykker med 48 %. Fastsetting av fartsgrenser blir et kompromiss mellom hensynet til framkommelighet for de kjørende og hensynet til sikkerhet og miljø. På lokalveinettet blir det viktig å få til en utforming som gir en lav nok fart for å få et sikkert nok system for å ivareta den aktivitet og grad av blandet trafikk som er her." (Trafikksikkerhets-håndboka).

Ofte er det mange faktorer som spiller inn på om det skjer en ulykke og hvilket omfang ulykken får. Figuren under viser medvirkende faktorer til skadeomfang i dødsulykker i Vestfold 2009 – 2016. Som vi ser er høy fart svært ofte en medvirkende faktor.

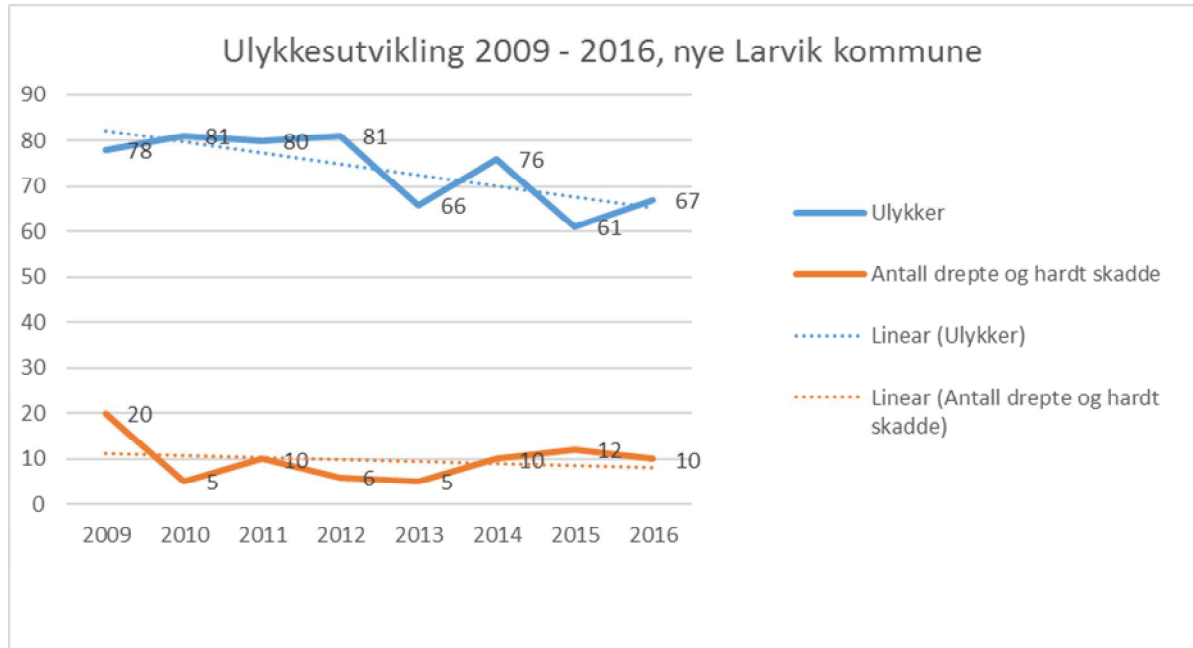


Figur 3 Medvirkende faktorer i dødsulykker i Vestfold i perioden 2009 - 2016

Som vi ser av figur 3 er det også mange andre medvirkende faktorer til dødsulykker. Manglende førerdyktighet, sykdom, rus og trøtthet er også faktorer hos trafikantene som mange ganger er medvirkende til ulykken. Manglende bruk av sikkerhetsutstyr i tillegg til flere forhold som er knyttet til vei og veimiljøet spiller også inn.

4.2 Personskadeulykker i Larvik i perioden 2009 – 2016

I perioden 2009 – 2016 har det skjedd tilsammen 590 politirapporterte personskadeulykker i nye Larvik kommune (tidligere Larvik og Lardal kommuner). Disse 590 ulykkene medførte 838 personskader, hvorav 78 personer ble drept eller hardt skadd. Ulykker for 2017 var ikke klare for bruk da rapporten ble utarbeidet.



Figur 4 Ulykkesutviklingen i Larvik 2009 - 2016

Som vi ser av den øverste grafen har det vært en positiv utvikling i antall ulykker med personskade på veinettet i Larvik kommune.

Når vi ser på den nederste grafen som viser antall drepte og hardt skadde i Larviktrafikken, ser vi at nedgangen har vært mindre.

Hvis vi sammenligner de to siste 4-årsperiodene 2009-2012 og 2013-2016 ser utviklingen slik ut:

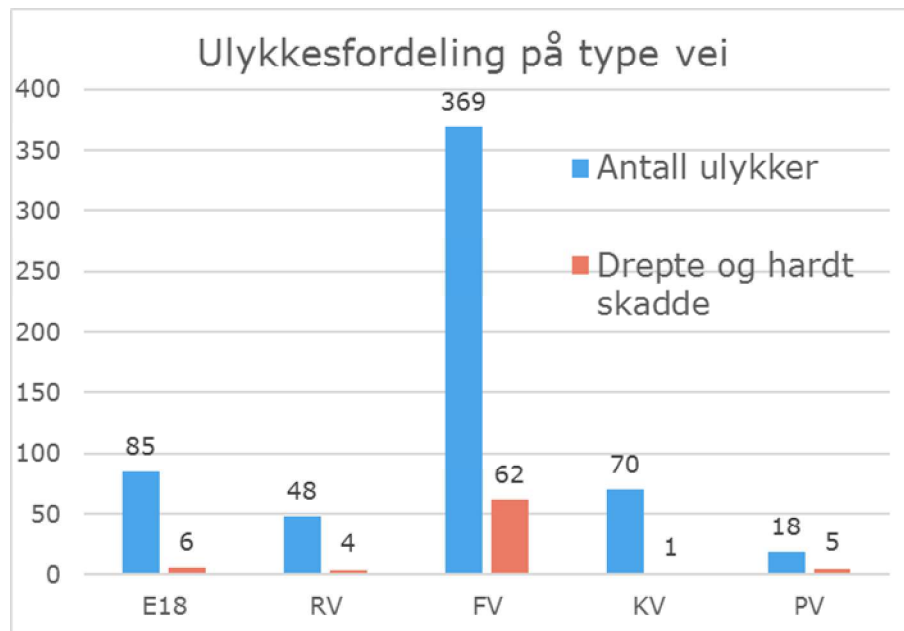
	2009-2012	2013-2016	Endring %
Personskadeulykker	320 (snitt 80 pr. år)	270 (snitt 68 pr. år)	-16 %
Antall drepte og hardt skadde	41 (snitt 10 pr. år)	37 (snitt 9 pr. år)	-10 %

Figur 5 Ulykkesutvikling fra 4-årsperioden 2009 – 2012 til 2013 - 2016

Personskadeulykkene og antall drepte og hardt skadde har ikke hatt samme nedgang som i de foregående periodene. For tidligere Larvik kommune hadde både personskadeulykkene og antall drepte og hardt skadde en nedgang på ca. 30 % fra 4-årsperioden 2005-2008 til 2009-2012.

4.3 Ulykker med drepte og hardt skadde

Majoriteten av ulykkene i Larvik skjer på fylkesveinettet (63 %). Når det gjelder antall drepte og hardt skadde personer er prosentandelen som skjer på fylkesveinettet hele 79 %.



Figur 6 Ulykkesfordeling på type vei

I 8 års perioden 2009-2016 er **78 personer drepte eller hardt skadd**. Disse fordeler seg på typene: fotgjenger (6), syklist (10), MC/moped (15), bilfører (32) og bilpassasjer (15).

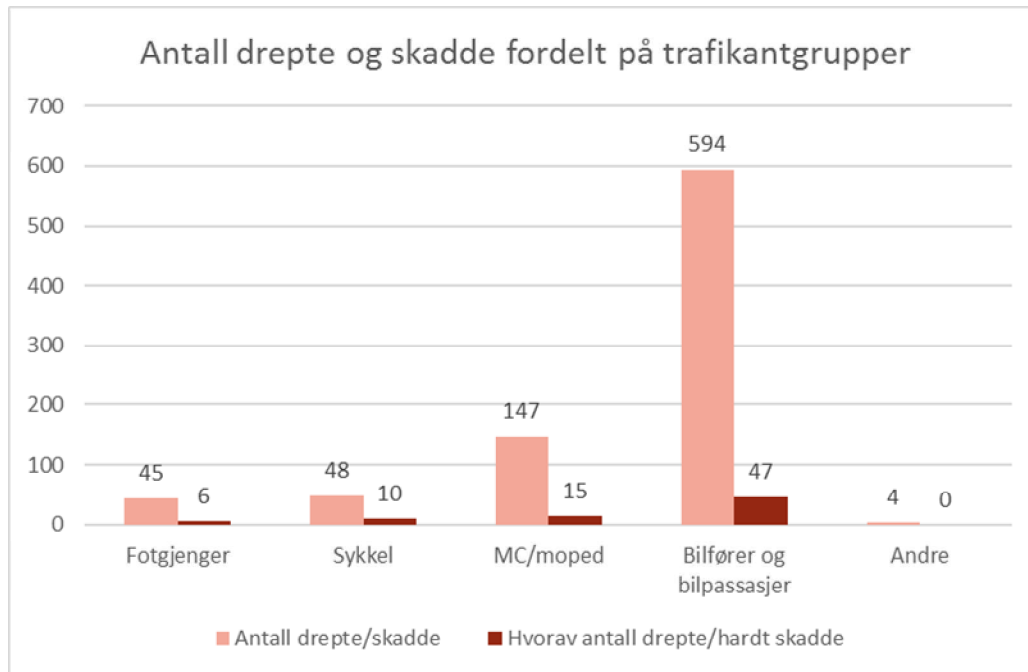
Det har skjedd **11 dødsulykker**. 8 av dødsulykkene har skjedd på fylkesvei, hvorav 4 på FV 40. Det har skjedd en dødsulykke på hver av veiene E18, RV 40 og en privat vei.

Dødsulykkene skjer i stor grad på veier med høy fartsgrense - kun to dødsulykker har skjedd på vei med fartsgrense under 60 km/t.

Dato	Trafikant-gruppe	Uhellskode	Vei	Veinr.	Fartsgrense
Mai 2009	Bil	Enslig kjøretøy kjørte utfor på venstre side i høyre-kurve.	FV	302	60
Mai 2009	Sykkel e.l.	Enslig kjøretøy veltet i kjørebanelen. Deltok i sykkelrittet Vestfold Rundt.	FV	40	80
Sept. 2009	Motorsykkel e.l.	Avsvinging til venstre foran kjørende i motsatt retning	FV	40	80
Jan. 2010	Bil	Møting på rett veistrekning	E18	18	80
Aug. 2011	Fotgjenger e.l.	Uhell med uklart forløp hvor enslig kjøretøy kjørte utfor veien	PV	98445	30
Juni 2012	Sykkel e.l.	Enslig kjøretøy kjørte utfor på høyre side i venstre-kurve. A var med i sykkelrittet "Farrisrunden".	FV	215	80
Mai 2014	Bil	Enslig kjøretøy kjørte utfor på høyre side i venstre-kurve	FV	40	80
Aug. 2014	Bil	Møting i kurve	FV	302	70
Juni 2015	Motorsykkel e.l.	Møting i kurve	FV	60	60
Febr. 2016	Bil	Avsvinging til venstre foran kjørende i motsatt retning	FV	40	60
Aug. 2016	Sykkel e.l.	Kryssende kjøreretninger (uten avsvinging)	RV	40	50

Figur 7 Dødsulykker i Larvik, i 8 årsperioden 2009 – 2016

4.4 Ulykker fordelt på trafikantergrupper og ulykkestyper



Figur 8 Antall drepte og skadde fordelt på trafikantergrupper, perioden 2009 - 2016

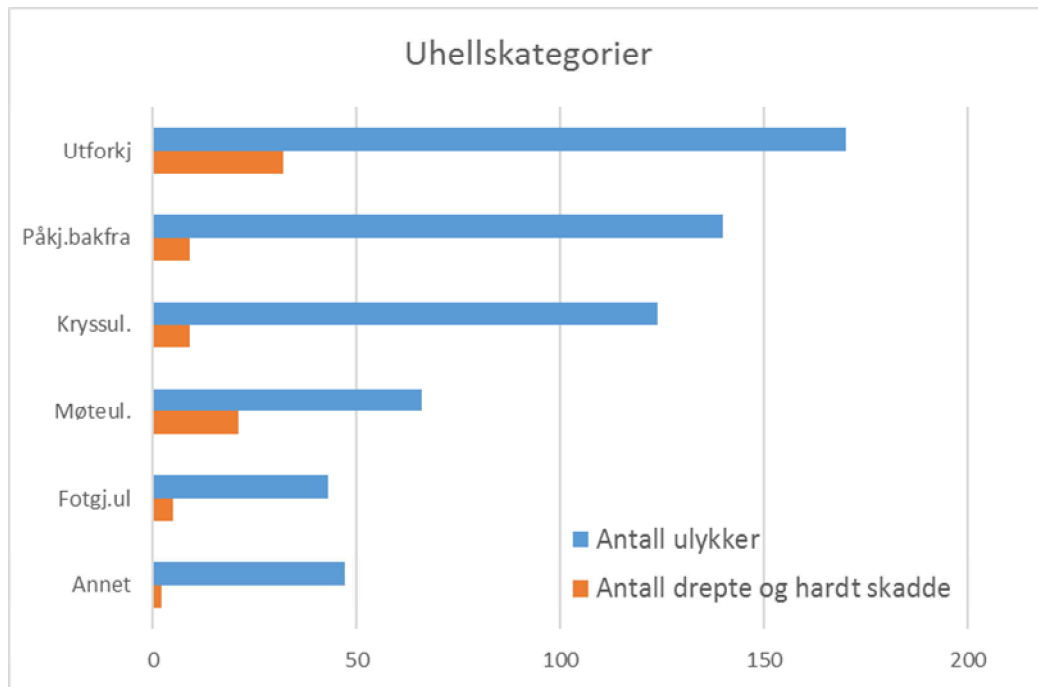
Drepte eller skadde i **bil** dominerer ulykkesbildet med ca. 71 % av ulykkene i 8 års perioden 2009 - 2016 (594 av totalt 838 personer). Det har imidlertid vært en nedgang på 13 % fra perioden 09 – 12 til 13 – 16 i antall ulykker med bil.

Drepte eller skadde på **MC og moped** utgjør ca. 16 % av alle drepte/skadde i 8 års perioden 2009 - 2016. Denne typen ulykker har hatt den største nedgang fra perioden 2009-2012 til 2013-2016 en nedgang på ca. 24 % i antall ulykker med MC/moped.

Dybdeanalyser av dødsulykker i Region sør (2005 – 2009) viser at medvirkende faktorer som dominerer i ulykker med mc/moped/ATV er: Ikke brukt hjelm, ruspåvirkning, manglende erfaring med kjøretøyet, godt over fartsgrensen/høy fart etter forholdene, stor vektforskjell og farlig sideterreng.

Drepte eller skadde **myke trafikanter (fotgjengere og syklister)** utgjør 11 % (93) av det totale antallet. I gjennomsnitt blir 12 myke trafikanter drept eller skadd pr. år i Larvik. Alvorlighetsgraden er høyere blant de myke trafikantene enn for bil og MC/moped. Ca 17 % av de myke trafikantene blir drept/hardt skadd (16 av 93), mens dette for bil ligger på ca. 8 %.

Også for de myke trafikantene har det vært en positiv utvikling fra perioden 09 - 12 til 13 -16 med en nedgang på 12-13 % i antall ulykker med myke trafikanter.



Figur 9 Uhellskategorier (typer) - alle veier i perioden 2009-2016)

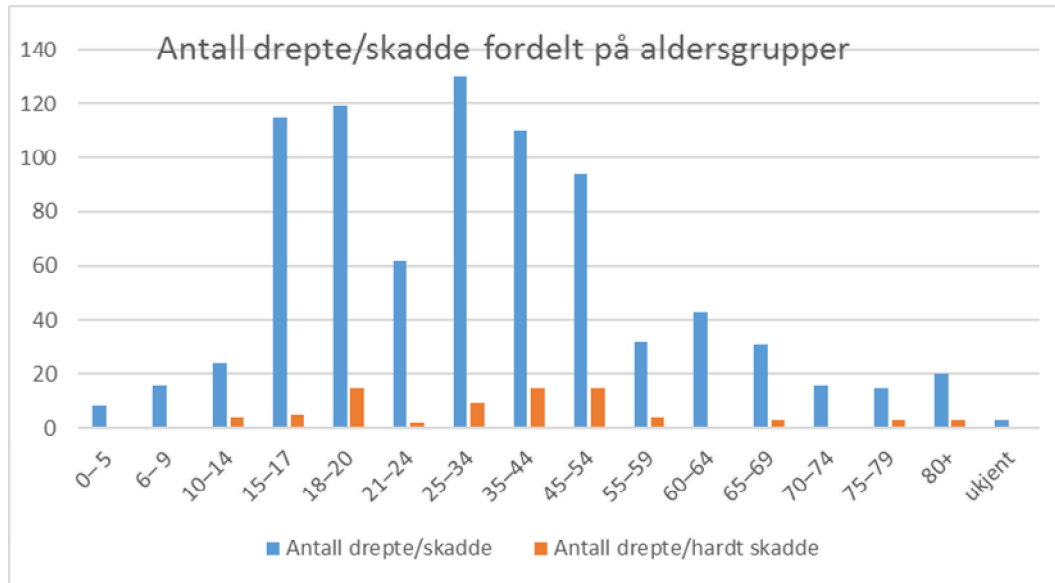
Når det gjelder ulykkestyper er det utfor- og påkjøring bakfra som dominerer.

Utforkjøringsulykker og møteulykker skjer i hovedsak på veier med høy hastighet. Disse ulykkene har en større andel med drepte og hardt skadde.

Ulykker med kryssende eller svingende kjøretøy og påkjøring bakfra er ulykker som er typiske i tettbygd strøk med stor trafikk og middels til lavere hastigheter. Det er færre drepte og hardt skadde i disse ulykkene.

Svært mange av sykkelulykkene (ca.42 %) befinner seg i kategorien Kryssulykker (kryssende kjøretretning, kryssing av vei fra gs-vei/fortau, svingning).

4.5 Skadde og drepte fordelt på alder



Figur 10 Antall skadde og drepte personer fordelt på alder, Larvik 2009 - 2016

Totalt ble 838 personer skadd eller drept på veiene i Larvik i perioden 2009 – 2016.

Det er aldersgruppene 15-17 og 18-20 år som dominerer. Aldersgruppene er derfor to viktige målgrupper for å få til en ytterligere ulykkesnedgang.

Hvis vi ser nærmere på aldersgruppen 15-17 år ser vi at 70 % av disse blir skadd i trafikken **som fører av moped eller lett MC** (inkl. noen passasjerer).

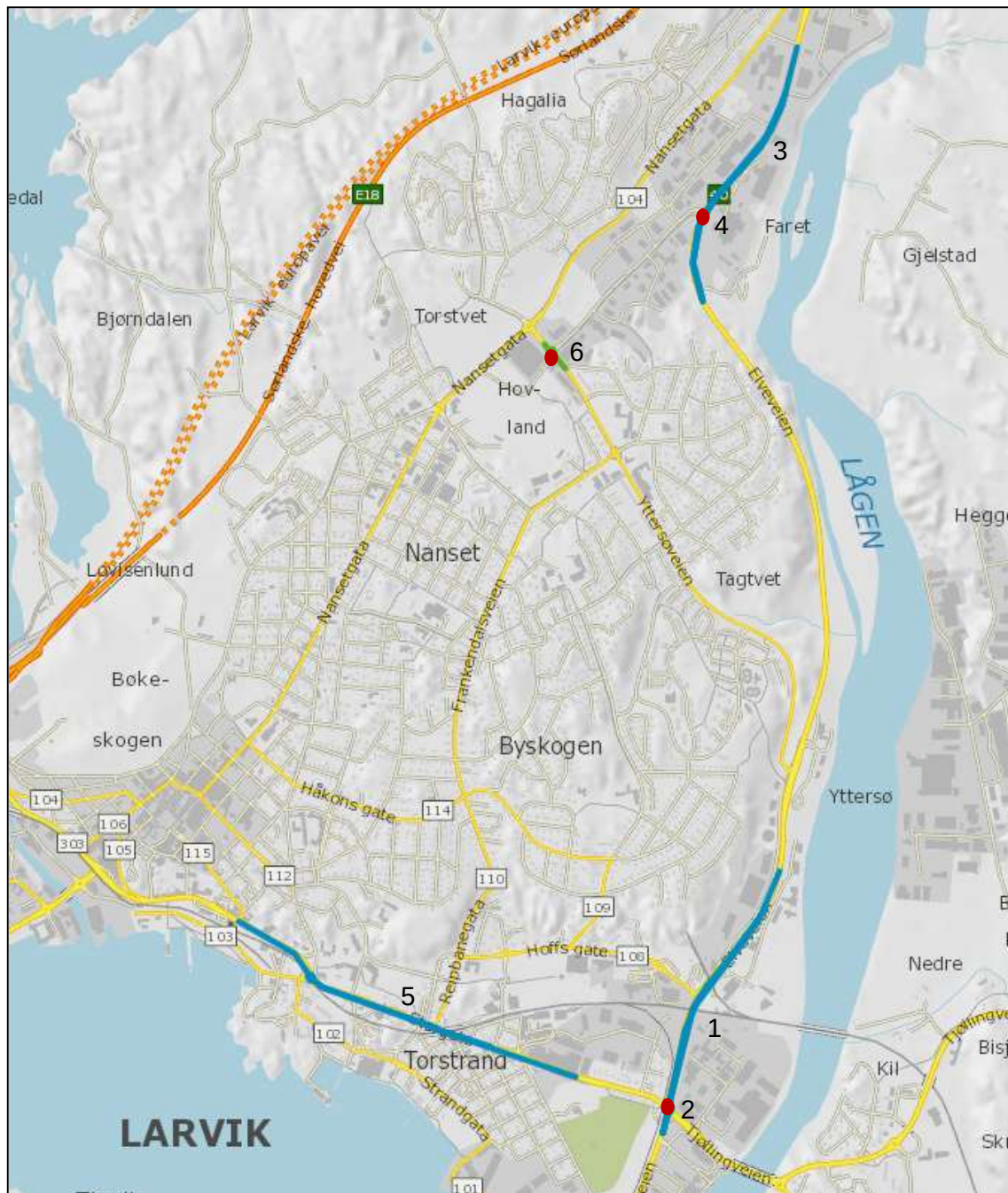
Aldersgruppen 18 – 20 år blir i all hovedsak skadd som **bilfører eller bilpassasjer** (85 %). Det er også i denne gruppen man har flest drepte/hardt skadde.

I 10 års aldersgruppene 25-34, 35-44, 45-54 er det også mange drepte/skadde og også drepte/hardt skadde. Majoriteten av disse blir skadd som **bilfører eller bilpassasjer**, men i aldersgruppen 45-54 befinner det seg også flere skadde på MC eller som syklist.

4.6 Ulykkespunkter og -strekninger på riks- og fylkesveinettet

Statens vegvesen har følgende definisjon for et ulykkespunkt: «Minimum 4 personskadeulykker i løpet av en femårsperiode i ett punkt, 100 m utstrekning» og tilsvarende definisjon for en ulykkesstrekning: «Minimum 10 personskadeulykker i løpet av en femårsperiode og over en utstrekning på 1000 m».

Ut fra disse definisjonene har man følgende ulykkespunkter og strekninger på riks- og fylkesveinettet i Larvik (for 5 års perioden 2012 – 2016 og noen for perioden 2010 - 2014):



Figur 11 Ulykkespunkter og strekninger på riks- og fylkesveinettet i Larvik (2012– 2016)

Nr.	Veinr.	Veinavn	Strekning	Punkt	Antall ulykker	5-års-periode
1	RV 40	Elveveien	RV40 HP403 m0-73 RV40 HP1 m771-850 RV40 HP1 m872-1662		10	2010-2014
2	RV 40	Elveveien		Elveveien x Tjølliveien	(7)	2012-2016
3	RV 40	Elveveien	RV40 HP1 m3921-4714		13	2012-2016
4	RV 40	Elveveien		Elveveien x Faret	(4)	2012-2016
5	FV 303	Storgata	FV303 HP1 m1154-1473 FV303 HP401 m0-68 FV303 HP1 m1495-1969 FV110 HP600 m0-4 FV303 HP1 m1969-2174			2010-2014
6	FV 110	Yttersøveien		Yttersøveien x Faret	4	2012-2016

Figur 12 Ulykkespunkter (rød) og -strekninger (blå) på riks- og fylkesvei i Larvik (2012–2016 og 2010-2014)

Som vi ser befinner to av ulykkespunktene seg på ulykkesstrekningene på Elveveien (RV 40). Tall i parentes her indikerer hvor mange av ulykkene på strekningen som befinner seg i punktet. Yttersøveien ved Faret er et definert ulykkespunkt som ikke ligger på en ulykkesstrekning. På Storgata (FV 303) er det en definert ulykkesstrekning for perioden 2010 – 2014.

Litt om hva som skjer i ulykkespunktene:

I **ulykkespunkt 2** Elveveien x Tjøllingveien, i/ved rundkjøring, har det skjedd 3 MC ulykker, 2 sykkelulykker og 2 bilulykker hvorav den ene sykkelulykken var en dødsulykke (kryssende kjøreretning), mens resten var med lettere skade. Alle ulykkene har ulikt hendelsesforløp.

I **ulykkespunkt 4** Elveveien x Faret, T-kryss, 2 MC-ulykker (venstresving foran kjørende i motsatt retning) og 2 bilulykker.

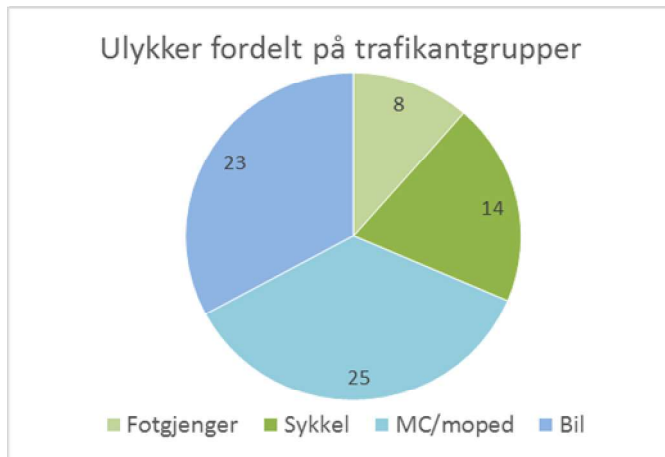
I **ulykkespunkt 6** Yttersøveien x Faret, i og før/etter rundkjøring, 3 bilulykker (to påkjøring bakfra) og en fotgjengerulykke (kryssing av p-plass/torv).

Nansetgata (FV 104) var definert som en ulykkesstrekning i forrige TS-plan, men har blitt rustet opp med nye anlegg for gående og syklende samt kryssutbedringer. Disse tiltakene har eliminert strekningen som ulykkesstrekning.

At det ikke er flere definerte ulykkespunkter og strekninger betyr at utfordringene for å få ned ulykkene er desto større. Ulykkene er spredt på et stort veinett og dette krever at man gjennomfører tiltak mer generelt ut fra den kunnskap man har om effektive tiltak. Eksempler på fysiske tiltak kan være generell utbedring av veienes sideterreng for å redusere alvorlighetsgraden ved evt. utforkjøringsulykker, redusert fart, sikring av gangfelt og andre tiltak for å øke trafiksikkerheten for gående og syklende. I tillegg kommer opplæring og holdningsskapende tiltak.

4.7 Ulykker på de kommunale veiene

Tilsammen har det skjedd 70 personskadeulykker på det kommunale veinettet i perioden 2009 – 2016. En person har blitt hardt skadd, mens de øvrige ulykkene har forårsaket lettere skade.



Figur 13 Ulykkesfordeling på trafikantgrupper – kommunale veier

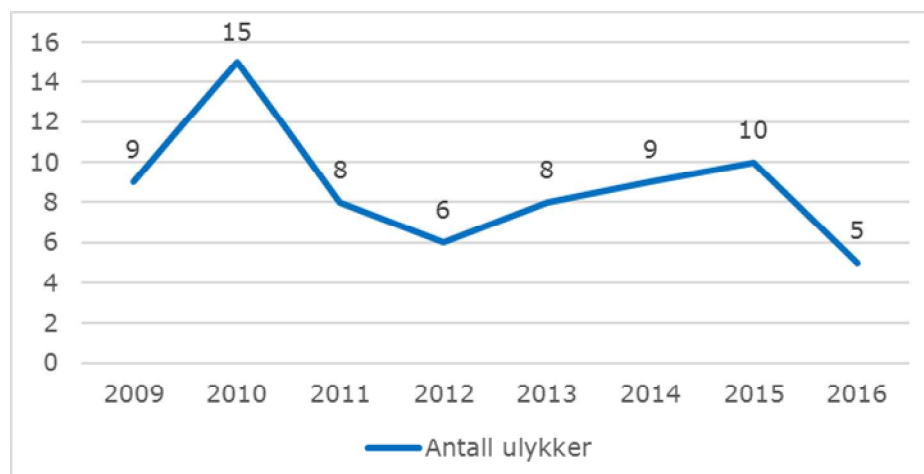
Ulykkene på det kommunale veinettet fordeler seg med ca. 1/3-del på hver av kategoriene: Myke trafikanter, bil og moped/MC. Myke trafikanter og moped/MC har en høy andel av ulykkene på det kommunale veinettet sammenliknet med f.eks. fylkesveiene hvor ulykker med bil utgjør en langt større andel av alle ulykkene.

Ulykkene med myke trafikanter på det kommunale veinettet utgjør ca. en fjerdedel av alle ulykkene med myke trafikanter (23 av 93). Av fotgjengerulykkene skjer halvparten ved kryssing av vei og halvparten ellers langs vei. Sykkelulykkene er dominert av ulykker ved kryssende kjøreretning eller svinging (70 %).

MC/moped ulykkene på kommunale veier utgjør 17 % (25 av 147) av det totale antallet ulykker med denne trafikantgruppen. Det skjer mange ulike typer ulykker med MC/moped. Kryssende kjøreretning eller svinging er det noen fler av enn de øvrige (utfør, påkjøring bakfra, velt, hull eller gjenstand i veien, uklart forløp).

Ulykkene med bil domineres av ulykker med kryssende kjøreretning/ikke overholdt vikeplikten (11 av 23) og utforkjøringsulykker (7 av 23).

Ca. 65 % av ulykkene på det kommunale veinettet har skjedd på veier med 50 km/t, mens 24 % har skjedd på det kommunale veinettet med 30 eller 40 km/t.



Figur 14 Ulykkesutvikling på kommunale veier

Vi ser en positiv utvikling i ulykkene på det kommunale veinettet. Fra perioden 2009/12 til 2013/16 har det skjedd en **nedgang i antall ulykker på 16 %**. Hvis vi hadde tatt med ulykker enda lenger tilbake ville vi sett en enda mer positiv trend – forrige TS-plan viste en stor nedgang i antall ulykker fra perioden 2005/08 til 2009/12.

4.8 Ulykkeskostnader

Trafikkulykker påfører samfunnet store kostnader. Ulykkeskostnader er summen av medisinske kostnader, produksjonsbortfall, materielle skader, administrative kostnader og økonomisk verdsetting av velferdstap. Prissettingen av dette velferdstapet er basert på generelle undersøkelser av folks betalingsvillighet for å oppnå et leveår uten redusert helse (kilde TØI). De totale ulykkeskostnadene per skadetilfelle er beregnet å være 35,7 mill. kr for drepte, 12,5 mill. kr for hardt skadde, 725 000 kr for lettere skadde og 35 400 kr for materiell skade. Kostnaden ved en gjennomsnittlig personskadeulykke ligger på ca. 3 mill.kr.

I løpet av 8-årsperioden 2009 - 2016 inntraff 590 personskadeulykker i Larvik, dvs. **i gjennomsnitt 74 politirapporterte personskadeulykker pr. år**. Ved å benytte tall fra Vegdirektoratet medfører ulykkene følgende samfunnsøkonomiske kostnader:

Årlig utgjør personskadeulykkene i Larvik kommune en samfunnsøkonomisk kostnad på ca. 220 mill. kroner.

5. INNSPILL TIL PLANEN – FYSISKE TILTAK

5.1 Skoleveier og skolens nærområder - kartlegging

I forbindelse med planarbeidet har alle skolene og barnehagene i kommunen blitt oppfordret til å komme med innspill til trafikkfarlige områder/punkter. Spørreskjema og kart ble sendt ut og det er mottatt svar fra 5 skoler og 12 barnehager som beskriver deres syn på den fysiske tilretteleggingen ved skolen og langs de viktigste skoleveiene barna har.

Alle innspillene er listet opp i *VEDLEGG 1*

Oppsummert omhandler innspillene følgende problemområder:

Skolens nærområde – bringe-/hentesituasjonen.

En stor andel foreldre kjører sine barn til/fra skole og barnehage, noe som skaper trafikkfarlige situasjoner ved skolen. Det påpekes uheldige forhold ved levering/henting av barna pga. uheldige/vanskelige/ikke tilrettelagte parkeringsforhold. Det er ønske om egne arealer for av- og påstigning, bedre skilting, opprydding i kjøremønster mm. for å unngå rygging og farlige situasjoner. Her er det også viktig med holdningsendringer, fysiske tiltak er plassskrevende og kostnadskreven. Se mer om forslag til prosjekt «Hjertesone» under handlingsplan, kap.9.

Sikring av krysningspunkter - gjelder i stor grad kryssing av fylkesveier. Ønskene er ofte etablering av nye gangfelt, samt bedre sikring i form av nedsatt hastighet, opphøyde gangfelt, bedret belysning, friskt med mer. Det må nøye vurderes om etablering av gangfelt er et riktig trafiksikkerhetstiltak da flere kriterier må være oppfylt for å få en trafiksikkerhetseffekt av dette tiltaket. Fylket/Statens vegvesen må avgjøre da de fleste ønskene er på fylkesvei. Se omtale i kap.11 Effekt av TS-tiltak.



Gang-/sykkelveier og fortau – ønske om dette langs noen strekninger som benyttes til skolevei har framkommet. Behovet for utbygging av bedre og flere sykkelanlegg kommer tydeligere fram gjennom prioriteringslister i kommunedelplan for sykkel (se kap.9)

Diverse mindre tiltak – fysiske sperringer, friskt med mer.

Kjøring med bil på gang- og sykkelveier påpekes som et problem flere steder. Det er derfor et ønske om fysiske sperrer som kan hindre dette.

Bedre belysning etterspørres også på enkelte steder. Bedre belysning handler også om trygghet på skolevei og ifm. fritid, lek etc. Å etablere vei- og gatebelysning eller utbedre eksisterende belysning på utsatte/trafikkerte steder, er et tiltak med god trafiksikkerhetseffekt. En vurdering av trafiksikkerhetseffekten bør gjøres ifm. prioritering av steder som bør få gjennomført tiltak.

6. TRAFIKKSIKKER KOMMUNE

Trygg Trafikk har utarbeidet verktøyet «Trafikksikker kommune» som et begrep, et kvalitetsstempel, for de kommunene som arbeider langsiktig og systematisk med trafikksikkerhet. Å oppnå godkjenning innebærer ikke fravær av trafikkulykker, men at kommunen arbeider målbevisst og helhetlig med trafikksikkerhet.

Kommunene har et stort ansvar for trafikksikkerhetsarbeidet både som vegmyndighet, gjennom sitt ansvar for arealplanlegging, som skole- og barnehageeier, som transportør, transportkjøper og som arbeidsgiver. I tillegg har kommunene gjennom Folkehelseloven ansvar for å fremme befolkningens helse og bidra til forebygging av sykdom og ulykker.

De fleste kommunale trafikksikkerhetsplaner fokuserer på fysiske trafikksikkerhetstiltak, men mangler en helhetlig trafikksikkerhetstenkning som også omfatter forebyggende helsearbeid, opplæring og holdningsskapende arbeid. Erfaring viser at for å oppnå økt innsats i det kommunale trafikksikkerhetsarbeidet må arbeidet være sektorovergripende og forankret i kommunens øverste ledelse. Ansvarsforholdene må være klarlagte og det må være gode rapporteringsrutiner.

Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018 - 2021 har en målsetting om at det i 2022 skal være langt flere kommuner enn i dag som er godkjent som Trafikksikre kommuner. For å gjøre arbeidet med trafikksikkerhet i kommunene enklere har Trygg Trafikk utviklet et eget nettsted:

www.trafikksikkerkommune.no.

FAKTABOKS 9.3 - Kriterier for Trafikksikker kommune

Trafikksikker kommune er en godkjenningsordning som blant annet bygger på følgende kriterier:

- Kommunen har forankret ansvaret for trafikksikkerhetsarbeidet hos ordfører og rådmann. Delansvar kan ligge hos den enkelte etatsleder.
- Kommunen har et utvalg med ansvar for trafikksikkerhet.
- 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 (personskadeulykker og ulykker med kun materielle skader).
- Kommunen har en trafikksikkerhetsplan som er forankret i fylkets trafikk-sikkerhetsplan.
- Kommunen har oppfylt kriteriene for den enkelte sektor (oppvekst, kultur, helse, teknisk, plan, HR).



Figur 15 Kriterier for Trafikksikker kommune (hentet fra Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018-2021)

For å bli godkjent som «Trafikksikker kommune» er det mange kriterier som må være på plass. Det trafikksikkerhetsarbeidet man gjør og de rutineene man har må dokumenteres og systematiseres. Verktøyet «Trafikksikker kommune» vil fange opp der rutiner mangler eller bør forbedres, og hjelpe enhetene til å ha fokus på dette forbedringsområdet.

Det bør innledes et tett samarbeid med Trygg Trafikk gjennom prosjektet. Å bli godkjent er et kvalitetsstempel for godt, målbevisst og helhetlig arbeid med trafikksikkerheten. Godkjenningen gjelder for 3 år av gangen.

Lardal ble godkjent som «Trafikksikker kommune» høsten 2017.

Alle skoler og barnehager i Larvik kommune anbefales å starte arbeidet med å oppfylle sine kriterier og dermed bli godkjent som «Trafikksikker skole» og «Trafikksikker barnehage». Det samme gjelder de øvrige sektorene i kommunen. Ansvar for arbeidet må forankres hos rådmannen for å synliggjøre at alle kommunens sektorer må ta sin naturlige del av ansvaret. Folkehelsekoordinator og den allerede etablerte samarbeidsgruppen Trygge Lokalsamfunn anbefales å få ansvaret for å følge opp arbeidet fram mot godkjenning. Se mer om temaet i de neste kapitlene om mål og handlingsplan.

7. VISJONER, MÅL OG SATSINGSOMRÅDER

7.1 Nasjonale visjoner og mål

Nasjonal transportplan (NTP) for 2018-2029 er en viktig overordnet plan som gir føringer for trafikksikkerhetsarbeidet framover.

Stortinget har gjennom NTP vedtatt at nullvisjonen skal være grunnlaget for trafikksikkerhetsarbeidet i Norge. Nullvisjonen har fokus på de alvorligste trafikkulykkene - *en visjon om ingen drepte og ingen hardt skadde*. Generelt for landet vil dette si møte- og utforkjøringsulykker som i stor grad skjer på overordnede veinettet samt fotgjenger- og sykkelulykker som i større grad skjer på det lokale veinettet. Nullvisjonen utfordrer veisektoren på det sterkeste, men det krever også at trafikantene endrer holdning og får en dypere forståelse av trafikksikkerhet.

For å følge opp nullvisjonen er det utarbeidet en **Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018-2021**. Det ble i forrige plan satt et etappemål om at antall drepte og hardt skadde innen veitrafikken skulle halveres (fra rundt 1 000 per år (som er gjennomsnittet for perioden 2008–2011) til maksimalt 500 i 2024). I *NTP 2018-2029* er det fastsatt et nytt etappemål for utviklingen i antall drepte og hardt skadde. Målet for 2024 beholdes som et delmål og målkurven i NTP 2014-2023 forlenges til 2030. Ambisjonen er at det maksimalt skal være 350 drepte og hardt skadde i 2030 på nasjonalt nivå.



Figur 16 Ny nasjonal tiltaksplan (Illustrasjon: Statens vegvesen).

Trafikksystemet er et samspill mellom trafikant, kjøretøy og infrastruktur. For å nå målene som er satt er det nødvendig å arbeide målrettet på alle tre områdene. Regjeringen mener at selv med en økt planramme og en offensiv satsing på sikker veiinfrastruktur, er det nødvendig å satse videre på spesielt trafikantrettede tiltak. I Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei er det valgt ut noen områder hvor tilstandsutviklingen skal følges. Tilstandsmål som i hovedsak skal nås ved hjelp av trafikantrettede tiltak er: Bruk av bilbelte, sikring av barn i bil, bruk av sykkelhjelmer og refleks samt redusert kjøring i ruspåvirket tilstand og overholdelse av fartsgrenser.

7.2 Vestfold fylkeskommune

Fylkeskommunen skal samordne trafikksikkerhetsarbeidet og være et bindeledd mellom staten og kommunene. Vestfold fylkeskommune har gjennom sin Trafikksikkerhetsplan for perioden 2018 – 2021 satt mål og beskrevet satsingsområder.

Trafikksikkerhetsplanen følger opp de nasjonale etappemålene om reduksjon av antall drepte og hardt skadde. Dette innebærer at antall drepte og hardt skadde i Vestfoldtrafikken skal reduseres til 20 i 2024.

Videre trekker planen fram noen satsingsområder:

- Myke trafikanter
 - Barn
 - Unge
 - Eldre
- Verneutstyr
 - Bilbelte, hjelm, barnesikring, lys, refleks

7.3 Sykkelbyen Larvik

Larvik kommune, Vestfold fylkeskommune og Statens vegvesen inngikk den 19. mai 2017 en tre-partsavtale om å utvikle Larvik som sykkelby. Prosjektperioden går fra 2017 – 2022.

Mål for sykkelbyen er at «**Sykkelandelen i Larvik skal være 8 % innen utgangen av 2022**». Følgende delmål er satt:

- Innbyggerne i sykkelbyen skal etter eget utsagn oppleve det mer attraktivt å sykle.
- Flere daglige reiser, til jobb, skole og fritidsaktiviteter skal tas med sykkel.
- Antall alvorlige sykkelulykker skal ikke øke når sykkelbruken øker.

Planen består av både fysiske tiltak, drift- og vedlikeholdstiltak og holdningsskapende arbeid. Arbeidet er organisert med en arbeids- og styringsgruppe som består av fagpersoner fra samarbeidspartene, ledet av kommunen. Denne gruppen er ansvarlig for å utarbeide prosjektplan for hvert år, følge opp tiltakene og prosjektene i prosjektplanen, søke om midler og utføre sykkelregnskap.

Ansvaret for noen av tiltakene i denne trafikksikkerhetsplanen er naturlig å legge til sykkelbygruppa.

7.4 Visjoner, mål og satsingsområder i Larvik

Larvik kommune ønsker å støtte opp under de visjoner og mål som er satt i sentrale planer, dvs. nullvisjonen, mål i NTP og mål i fylkets trafikksikkerhetsplan.

Larvik kommunes *visjon* for trafikksikkerhet er følgende:

Larvik skal være et lokalsamfunn der ingen blir drept eller hardt skadet i trafikken

For å følge opp de nasjonale målene om en halvering av antallet drept og hardt skadet innen 2024 (sett i forhold til gjennomsnittet i perioden 2008 – 2011), er det sett på hva dette innebærer for Larvik.

Larvik kommunes *mål* for trafikksikkerhetsarbeidet de neste fire årene:

Antall drept eller hardt skadde personer i veitrafikken i Larvik skal reduseres til maksimalt 5 per år i 2024.

Vi har sett på perioden 2009 – 2012. Her var det 41 personer som ble drept eller hardt skadd, dvs. i snitt 10 pr. år. En halvering av antall drept og hardt skadde innebærer at målet for Larvik, på vei mot nullvisjonen, bør være maksimalt 5 per år når vi kommer til 2024.

I siste fireårsperiode 2013-2016 er i gjennomsnitt 9 personer drept eller hardt skadd i Larvik per år. Vi ser av dette at det har skjedd en liten reduksjon, men at det fortsatt er et stykke til målet om maksimalt 5 per år i 2024.

Larvik kommune skal bli godkjent som trafikksikker kommune innen år 2021.

Det er satt et nasjonalt mål om å øke antallet kommuner som er godkjent som Trafikksikre kommuner fra dagens 62 til 125 innen 2022. Godkjenning som «Trafikksikker kommune» innebærer helhetlig og systematisk arbeid med trafikksikkerhet (se kap.6). Erfaring viser at for å oppnå økt innsats i det kommunale trafikksikkerhetsarbeidet må arbeidet være sektorovergripende og forankret i kommunens øverste ledelse. Helhetlig trafikksikkerhetsstenking omfatter, i tillegg til fysiske tiltak, også forebyggende helsearbeid, opplæring og holdningsskapende arbeid.

Det anbefales at samarbeidsgruppen Trygge lokalsamfunn følger opp arbeidet som skal til for at kommunen skal bli godkjent som «Trafikksikker kommune». Alle sektorer i Larvik kommune starter arbeidet som framgår av kriteriene for å bli godkjent, slik at kommunen kan bli godkjent innen 2021.

Sikkerhet for de myke trafikantene bør satses på for Larvik kommune.



Det er mange grunner til at kommunen i sitt trafikksikkerhetsarbeid bør ha fokus på de myke trafikantene. Det er satt overordnede mål om at flere skal sykle og gå. Det er positivt for miljøet og folkehelsen, men må følges opp med bedre trafikksikkerhet for syklister og fotgjengere. De kommunale veiene brukes av mange myke trafikanter da dette er boligveier og skoleveier. Ulykker med myke trafikanter utgjør en høy andel av ulykkene på det kommunale veinettet. Barn og unge er i stor grad fotgjengere eller syklister. Gjennom å være skole- og barnehageeier har kommunen stor mulighet for å arbeide godt med trafikksikkerhet overfor denne gruppen.

8. HANDLINGSPLAN – IKKE FYSISKE TILTAK

Dette er tiltak som retter seg mot trafikantene for **å bedre trafik kunnskapen samt å påvirke trafikantenes holdninger og adferd i trafikken**. Kommunen har stor påvirkning på det holdningsskapende arbeidet. Skole- og barnehagesektoren samt helsesektoren er viktige her. Grunnlaget for bevisste og varige holdninger legges i barneårene, men alle påvirkes og lærer hele livet. Trafikkopplæring kan derfor betraktes som en livslang læringsprosess.

Også andre frivillige organisasjoner, kjøreskoler, vel, bedrifter etc. blir viktig å trekke med i dette arbeidet. Trafikksikkerhetsgruppa som er foreslått under organisatoriske tiltak, har et koordineringsansvar. Ansvar for gjennomføring/oppfølging av de enkelte tiltak må ligge ute hos ansvarlig sektor/organisasjon, eierskapet til tiltakene i planen framgår av listene med prioriterte tiltak.

Også organisatoriske tiltak faller inn under ikke fysiske tiltak. Dette dreier seg om hvordan kommunen organiserer sitt trafikksikkerhetsarbeid i hver sektor og hvordan man samarbeider på tvers av sektorene med trafikksikkerhet.

8.1 Organisatoriske tiltak

Følgende handlingsplan foreslås for **organisatoriske tiltak**:

Tiltak	Ansvar
Trafikksikkerhetsgruppe på tvers av sektorene har faste møter og følger opp planen. Samarbeidsgruppen Trygge Lokalsamfunn tar denne rollen og skal følge opp arbeidet som skal til for at kommunen skal bli godkjent som «Trafikksikker kommune». Alle sektorer i Larvik kommune starter arbeidet som framgår av kriteriene for å bli godkjent, og er slik ansvarlig for sin del på veien mot å få kommunen godkjent innen 2021. Folkehelsekoordinator har ansvaret for å lede arbeidet. Samarbeidsgruppen Trygge Lokalsamfunn med representanter fra Kommunalteknisk, Oppvekst/ utdanning, Helse og Planavdeling deltar. Trygg trafikk dras inn i arbeidet etter behov.	Folkehelsekoordinator (sammen med Samarbeidsgruppen Trygge Lokalsamfunn)
Ivareta trafikksikkerheten i arealplaner. Mulig påvirkning skjer gjennom interne drøftingsmøter i kommunen i forbindelse med mottak av reguleringsplaner. Det er utarbeidet sjekklister til bruk for de som utarbeider reguleringsplaner og i denne listen inngår det å ta stilling til/redegjøre for trafikksikkerhet, inkl. skolevei. Planavdelingen innkaller til internt høringsmøte i forbindelse med nye planforslag.	Planavdelingen

Figur 17 Handlingplan Organisatoriske tiltak "Trafikksikkerhetsplan Larvik 2018-2021"

8.2 Opplæring og holdningsskapende tiltak

Følgende handlingsplan foreslås for **opplæring og holdningsskapende tiltak** i kommunens regi:

Aldersgruppe	Tiltak	Ansvar
Barn (0 - 6 år)	Alle barnehager skal ha en kontaktlærer for trafikk	Barnehagene
	Trafikk skal inngå i barnehagenes årsplaner og være et tema på foreldremøter i barnehagene	
	Barnas trafikkklubb brukes aktivt	
	Delta på kurs i regi av Trygg trafikk	
	Ha gode rutiner for å ivareta sikkerheten på turer	
	Helsestasjonene deler ut informasjon om sikring av barn i bil og har spesielt fokus på innvandrerfamilier.	Helsestasjonene

Barn (6 - 13 år)	Alle barneskoler skal ha en kontaktlærer for trafikk	Barneskolene
	Trafikk skal inngå i skolens årsplaner og være et tema på foreldremøter	
	Delta på kurs i regi av Trygg trafikk	
	Sykkelhjelpåbud for elever som sykler til og fra skole.	
	Delta i Sykkelpøven. Ha lokale prøver, både teori og praktisk prøve.	
	Ha gode rutiner for å ivareta sikkerheten på turer	
Ungdom (13 – 16 år)	Ungdomsskolene skal ha trafikk i sine planer og utpeke en egen kontaktperson i løpet av planperioden.	Ungdomsskolene
	Delta på kurs i regi av Trygg trafikk	
	Tilby valgfaget trafikk	
	Ha påbud om bruk av sykkelhjelm på aktiviteter i skolens regi.	
Voksne (generelt)	Informasjon - (bruk av sikkerhetsutstyr, refleks, sykkel som transportmiddel etc.)	Kommunalteknikk
	Aksjoner for å bedre frisikten	Kommunalteknikk
	HMS arbeid - fokus på trafiksikkerhet blant egne ansatte	Kommunen – alle etater
Eldre (65 +)	Oppfriskningskurs for eldre (65+).	Eldrerådet

Figur 18 Handlingplan Trafikantrettede tiltak "Trafikksikkerhetsplan Larvik 2018-2021"

Felles for skoler og barnehager er at kriteriene for å bli Trafikksikker skole og Trafikksikker barnehage er oppfylt (se faktaboks). www.tryggtrafikk.no/trafikksikker-kommune/

FAKTABOKS 5.4
- Trafikksikker barnehage og Trafikksikker skole

Trafikksikker barnehage og Trafikksikker skole er en del av godkjenningsordningen Trafikksikker kommune, som er utviklet av Trygg Trafikk. Målet er å kvalitetssikre at trafikksikkerhetsarbeidet er i tråd med relevante krav og forskrifter. En godkjenning er ingen garanti for at ulykker ikke skjer, men et kvalitetsstempel som viser at det drives systematisk og helhetlig trafikksikkerhetsarbeid i barnehager og skoler. Følgende kriterier må oppfylles og dokumenteres:

- Årsplan hvor trafikkopplæring er integrert som en del av den øvrige opplæringen.
- Rutiner for turer til fots, med bil eller buss/trikk.
- Oversikt over tema *trafikk* på foreldremøter.
- Skriftlig bekreftelse fra rektor og styrer i barnehagen på at alle kriteriene er oppfylt.



Figur 19 Kriterier for Trafikksikker skole og barnehage (Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018-2021)

I det følgende beskrives forslagene til tiltak i handlingsplanen litt nærmere (beskrevet for hvert ansvarsområde).

Tiltak i barne- og ungdomsskolene

Skolens læreplan (Kunnskapsløftet) har kompetansemål i trafikk etter 4., 7. og 10. trinn. Dette er et grunnlag for å få et løft i trafikkopplæringen.

Kriteriene for å bli «Trafikksikker skole» må følges opp (se faktaboks 5.4).

En undersøkelse viser at skoler som har egne trafikksikkerhetsplaner og en egen kontaktlærer for trafikk følger opp trafikk som en del av kunnskapsløftet i større grad enn de som ikke har dette. Disse skolene involverer foreldrene i større grad og de benytter seg i større grad av materiell og læringsressurser. Med bakgrunn i dette foreslås det at man i Larvik, både i barnehagene, barneskolen og ungdomsskolene i løpet av planperioden peker ut en trafikkansvarlig og sørger for å ha trafikkopplæring med i sine lokale planer.

Når det gjelder trafikkopplæring på sykkel har de fleste barneskoler tradisjon for å bruke Trygg Trafikks opplæringsressurser, som består av kunnskap om regler og atferd i trafikken, kjøretekniske ferdigheter på sykkel og praktisk opplæring i trafikken.

Trygg Trafikk har ansvar for trafikkopplæring som ivaretas gjennom et helhetlig tilbud med trykte og digitale læringsressurser tilpasset opplæringen på alle trinn, flere typer kurs, nettverksmøter og veiledning. Der man ikke har benyttet seg av Trygg Trafikk sitt materiell eller kurstilbud, bør dette tas i bruk som en hjelp og støtte.

På ungdomstrinnet kan skoleeier velge å tilby valgfaget *trafikk*. Valgfaget har blitt svært populært og tilbys nå ved 26 prosent av alle ungdomsskoler som tilbyr valgfag (2017). Trygg Trafikk vil, i samarbeid med Statens vegvesen, videreutvikle og distribuere læringsressurser til valgfaget *trafikk*. I tillegg gjennomføres ulike opplærings- og informasjonstiltak rettet mot elever på ungdomstrinnet. Trygg Trafikk produserer og distribuerer trafikkmagasinet *Underveis* til elever på 10. trinn. Magasinet inneholder artikler om trafikkopplæring, øvelseskjøring i bil, ungdomsulykker, moped/lett MC, sykkel og sykkelhjelmer, refleks m.m.

Tiltak i barnehagene

Kriteriene for å bli «Trafikksikker barnehage» må følges opp (se faktaboks 5.4).

Barnas Trafikklubb ble relansert i 2016 med et helhetlig pedagogisk opplegg som lett kan integreres i barnehagens årsplan og i barnehagehverdagen. <https://www.barnastrafikklubb.no/>



FAKTABOKS 5.2
- Barnas
Trafikklubb
(Trygg Trafikk)



Barnas Trafikklubb tilbyr barnehagene et helhetlig pedagogisk innhold bestående av:

- Årstidsbaserte oppdrag som kan tilpasses lokalt trafikkmiljø og integreres i årsplanen.
- Tips til foreldresamarbeid, for eksempel ferdiglagede foreldreskriv.
- Tips til trafikleker og aktiviteter.
- Forslag til rutiner på tur.
- Tips til HMS og årsplanarbeid rundt temaet trafikk.
- Trafikkoppgaver på nett, digitale spill, brettspill, memory, bøker, refleksvester, plakater m.m.
- Facebookgruppe.
- Kurs for barnehageansatte.

Figur 20 Innhold i Barnas Trafikklubb (Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018-2021)

Alle ansatte ved barnehager i Larvik bør i planperioden ha deltatt på kurs i regi av Trygg Trafikk. Selve kurset er kostnadsfritt for kommunen, men kommunen må selv betale vikarer. Dette kan også skje når barnehagene har planleggingsdager eller av andre grunner er samlet. TT ordner alt det praktiske og kommer gjerne til kommunen og holder kurs.

Tiltak på helsestasjonene

Kriteriene for å bli «Trafikksikker helsestasjon» bør følges opp. Dette innebærer at helsestasjonene dokumenterer hvordan trafikksikkerhet er integrert i deres arbeid. Når og hvordan trafikksikkerhet integreres i møte med foreldre og barn skal dokumenteres.

Helsestasjonene bør dele ut informasjon om sikring av barn i bil og ha spesielt fokus på innvandrere-familier, da vi vet at de ikke har den samme kulturen med tanke på sikkerhet i bil.

Eldre (65+)

Oppfriskningskurs for eldre (65+). Informasjon om muligheten til kurs bør spres gjennom for eksempel *eldrerådet*, *pensjonistforeningen*, *historielag*, *bibliotekene* etc. (kursopplegg er utarbeidet, arrangeres av Statens vegvesen gjennom Folkeuniversitetet).

www.vegvesen.no/Forerkort/Foreropplaering/Bilforer65pluss

Muligheten for å inndra førerkortet for førere som ikke lenger fyller helsemessige eller andre lovbestemte krav til å inneha førerkort, er hjemlet i Vegtrafikklovens paragraf 34. Et krav for å bli godkjent som «Trafikksikker kommune» er at det kan skriftlig dokumenteres hvordan *kommunelegen* medvirker til at *fastlegene* får tilstrekkelig kjennskap til veitrafikklovens § 34.

Tiltak hos øvrige sektorer (planavdelingen, kommunalteknisk, kultur m.fl.)

For at kommunen skal kunne bli godkjent som «Trafikksikker kommune» må alle øvrige sektorer også kunne dokumentere hva som gjøres og hvilke rutiner man har innenfor sitt felt når det gjelder trafikksikkerhet. Kriterier er satt opp for de ulike sektorene.

For *teknisk sektor* går kravene i stor grad ut på ivaretagelse av den fysiske trafikksikkerheten ute på vei, både gjennom fysiske tiltak men også ved at trafikksikkerheten er ivaretatt når det foregår anleggsarbeid og drift- og vedlikehold. For *planavdelingen* dreier det seg om ivaretagelse av trafikksikkerheten i arbeidet med kommuneplanens arealdel og ved behandling av reguleringsplaner og byggesaker. *Kultursektoren* har et ansvar for å stimulere frivillige lag og foreninger til å innarbeide retningslinjer for sikker transport innenfor egen virksomhet.

Trafikksikkerhet blant egne ansatte

En stor andel av de ansatte vil ha befatning med trafikksikkerhet i arbeidstiden, enten ved at de selv ferdes i trafikken, eller gjennom å håndtere trafikksikkerhetsrelaterte spørsmål. Det er derfor viktig at de ansatte gis grunnleggende kunnskaper om trafikksikkerhet, og at det blir formidlet at det forventes at de som kommunenes representanter viser gode holdninger i trafikken. Trygg Trafikk har planer om å utarbeide et nettbasert innføringskurs om trafikksikkerhet for ansatte i kommuner og fylkeskommuner.

Som et av kriteriene for å bli trafikksikker kommune skal kommunen ha innarbeidet trafikksikkerhet i HMS/internkontrollsystemet som inneholder regler for reiser og transport i kommunens regi, og ved kjøp av transporttjenester.

Informasjon - kunnskapsformidling om trafikksikkerhet bør formidles til kommunens innbyggere via internett og lokalavis. Informasjonen bør være mest mulig lokal og med bilder fra nærmiljøet. Ulike temaer som kan tas opp:

- refleks
- bruk av sikkerhetsutstyr (sikring i bil, hjelmbruk)
- regelverk - eks. sykkelregler
- sykkel - fremme sykling som transportmiddel, helseeffekt etc.
- fart - eks. resultater fra fartsmålinger/radarkontroller
- friskt - eks. viktigheten av å fjerne vegetasjon i avkjørsler og ut mot veikryss

Aksjoner for å bedre frisikten kan settes i gang i nærmiljøene for å bedre sikten langs lokalveien generelt (fjerne, klippe hekker etc.) og spesielt i hver enkelt sin avkjørsel. Velforeningene bør være pådrivere i dette arbeidet - sørge for informasjon, arrangere dugnad, evt. hjelp til fjerning av vegetasjon. Kommunen kan utarbeide brosjyre om viktigheten av dette og distribuere ut til kommunens innbyggere evt. gå aktivt ut i media med informasjon.



Figur 21 Illustrasjonsbilder hentet fra frisiktbrosjyre Asker kommune

9. HANDLINGSPLAN – FYSISKE TILTAK

Ut fra ulykkesanalysen som er gjort og de innspill som har kommet til planen, har vi satt opp et forslag til hva kommunen bør satse på/prioritere av fysiske tiltak i perioden 2018-2021. Tiltak rettet mot de myke trafikantene er prioritert.

	Tiltak
1	Gang- og sykkelveitiltak på fylkesvei. Dette gjelder primært bygging av manglende og ønskede gang- og sykkelvei langs fylkesvei. Her blir kommunens oppgave å prioritere, samt øve påtrykk overfor fylkeskommunen for å få prosjekter inn på fylkeskommunens handlingsprogram. Jfr. kommunedelplan for sykkel (se også VEDLEGG 2)
2	Større tiltak på kommunal vei. Dette gjelder de litt større kommunale veiene hvor trafikken tilsier at GS-vei eller fortau bør etableres. Trafikkmengde, fartsnivå og om veien er skolevei er prioriteringskriterier. Aktuelle kommunale prosjekter neste 4-års periode: - Fortau langs Gl. Stavernsveien - Fortau i Sportsveien og Fagerliveien - Fortau/GS-vei langs Staurumveien - GS-vei fra Lovisenlung til Gamle E18 v. Gopledalsveien - Stramme opp Rambergveien mot fv. 40 I forbindelse med VA-anlegg vil det også gjennomføres tiltak som bedrer trafikksikkerheten, i form av f.eks. fortau, GS-vei, gangfelt, bussholdeplasser, skilting, oppmerking, nytt veilys osv. Det er gjennomført en kartlegging og tilstandsvurdering av det kommunale veilysset. Kartleggingen og økte myndighetskrav har medført et behov for økte investeringer. I Strategidokumentet for 2018-2021 er det lagt inn 5 mill. kr årlig de tre første årene. Det vil være behov for å videreføre disse bevilgningene for å få oppgradert hele veilysnettet.
3	Mindre tiltak på kommunal vei – inndelt i undergrupper (se også liste med innspill, VEDLEGG 1):
3a	Sikring av boligområder. Foreta fartsmålinger og supplere med fartsdempende tiltak der det er behov. Frisiktutbedringer, skilting av parkering forbudt samt utbedring/nytt vei- og gatelys kan også være aktuelle tiltak her.
3b	Skoleveier - sikring av kryssningspunkter. Sikring av gangfelt og kryssområder hvor det er uheldige forhold for myke trafikanter. Fartsdempende tiltak, oppstramming av kryss og utbedring av belysning er aktuelle tiltak her.
3c	«Hjertesoner» ved skolenes nærområde. Redusere biltrafikken rundt skolene for å sikre området bedre for gående og syklende. Dette er et holdningsskapende tiltak kombinert med evt. fysisk tilrettelegging, skilting etc.
3d	Drift og vedlikeholdstiltak og andre småtiltak. Dette omfatter reoppmerking av gangfelt, samt vegetasjonsrydding/siktutbedring. Utdeling av gratis refleks og evt. andre småtilskudd til trafikksikkerhetsarbeid

Figur 22 Handlingplan Fysiske tiltak "Trafikksikkerhetsplan Larvik 2018-2021"

Litt mer om noen av tiltakene:

Gang- og sykkelveitiltak på fylkesvei (1)

Kommunedelplan for sykkeltrafikk i Larvik og Stavern ble vedtatt oktober 2011. Viktig målsetting med sykkelplanen er å overføre en andel av biltrafikken til sykkel, få folk til å velge miljøvennlig transport og å legge til rette for bedre helse. Arbeidsreisende er en av de viktigste målgruppene for etablering av et hovedsykkelnett i Larvik og Stavern. Derfor er det viktig at sykkelveinettet tilrettelegges slik at det blir oppfattet som trafikksikkert og komfortabelt å sykle på til/fra arbeid.

Dersom flere velger sykkel som transportmiddel kan dette gi gevinst i form av mindre biltrafikk. Mindre biltrafikk gir reduserte utslipp av klimagasser, reduserte støyplager, en forbedring av luftkvalitet i oppvekstmiljøer, mer attraktive bymiljø og mer areal til myke trafikanter. Målet om at 80 % av barn og unge skal sykle eller gå til skolen er bakgrunnen for at også skoleveinettet er sett på under arbeidet med sykkelnettet.

Planforslaget viser 18 hovedruter primært for transport/arbeidssyklister og 51 lokalruter som flere steder er viktige ruter for å sikre trygg skolevei.

Planforslaget har tatt med mange strekninger og kostnadene totalt for planen er store. Kommunedelplan for sykkeltrafikk i Larvik og Stavern har et 20 års perspektiv så det vil være nødvendig med en prioritering i forhold til rekkefølge på utbygging av ruter innenfor nettet. Det skal i de kommende år utarbeides en ny sykkelplan i samarbeide med SVV. Her er det viktig at Larvik kommune er aktive og sørger for å utøve påtrykk over for SVV.



Når det gjelder gjennomføring av planen bør man prioritere bl.a. strekninger med mange syklist/stort potensial, planlegge fra sentrum og utover, få på plass «missing links» med mer. Viktige veier/strekningene er listet opp i *VEDLEGG 2*

Sikring av boligområder (3a)

30 km/t-soner i boligområdene er i stor grad gjennomført og mange fartshumper er etablert. Også på kommunale sentrumsgater er det innført 30 km/t.

Kommunen får fortsatt en god del henvendelser om supplering av fartsdempende tiltak i boligområdene slik at arbeidet med fartsmålinger og ytterligere sikringstiltak bør fortsette.

Innføring av 30 km/t og fartsdempende tiltak har hatt en meget god effekt på ulykkesutviklingen på de kommunale veiene. Fortsatt kan det være noe å hente ved å supplere med tiltak der farten fortsatt er for høy og evt. vurdere om det er ytterligere kommunale veier med 50 km/t som det er riktig å innføre lavere fartsgrense på.



Hjertesone rundt skolene (3c)

Kjøring av barn til skolen bidrar til økt trafikk og utrygghet for dem som sykler og går. Trygg Trafikk, Statens vegvesen, Helsedirektoratet, Foreldreutvalget for grunnopplæringen, Miljøagentene, Syklisterenes Landsforening og politiet oppfordrer gjennom prosjektet *Hjertesone* skoler i hele landet til å redusere biltrafikken rundt skolen, slik at skoleveien blir tryggere og flere barn kan gå og sykle til skolen. Dette er et holdningsskapende tiltak kombinert med evt. fysisk tilrettelegging, skilting etc. (faktaboks 5.3) som kommunen anbefales å jobbe med.

FAKTABOKS 5.3 - HJERTESONE – felles kampanje for trygg skoleveg

Hjertesone er et prosjekt for tryggere skoleveg, bedre helse og styrket miljø for skolebarn:

- Elever oppfordres til å gå eller sykle til skolen i størst mulig grad.
- Det etableres en *Hjertesone* rundt skolen som bidrar til mindre biltrafikk. Dette kan gjøres på mange måter, med skilt og tegninger, gåbusser etc.
- Barn som kjøres slippes av på bestemte stopp- og hentesteder utenfor *Hjertesonen*.
- Foreldre, skole og elever samarbeider om lokale tiltak og finner gode løsninger.

Hjertesone er opprinnelig en idé fra Vanse skole i Farsund.



Figur 23 Hjertesone (Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018-2021)

10. MIDLER – BUDSJETT – TILSKUDD

10.1 Tiltak på fylkesveier 2018 - 2021

Vestfold fylkeskommune/Statens vegvesen er ansvarlig for tiltak på riks- og fylkesveiene, både prosjektering, budsjettering og gjennomføring. Kommunens rolle er å øve påtrykk overfor fylkeskommunen og Statens vegvesen for at tiltak/tildeling av midler skal bli prioritert på riks- og fylkesveinettet i Larvik kommune.

For G/S-veier og TS-tiltak langs riks- og fylkesveier er det utarbeidet handlingsprogram for 2018-2021 for Vestfold, hvor følgende bevilgninger til Larvik kommune er med:

	Sted	Strekning	Tiltak
1	Vestfold	Trafikksikkerhetsordningen på GS-anlegg på fylkesvei – ramme 20 mill. kr	Gang- og sykkel anlegg
2	Larvik	Oppgradering sykkelanlegg (tiltak fra sykkelveiinspeksjoner) – ramme på 20 mill. kr	Gang- og sykkel anlegg
5	Larvik	Fv. 301 Jahrehagen - Skårabakken (spleiselag), Larvik	Gang- og sykkel anlegg
9	Larvik	Fv. 301 Berg-Søndersrød (uavklart spleiselag), Larvik	Gang- og sykkel anlegg
1	Vestfold	Mindre TS-tiltak, Vestfold - ramme 16 mill. kr	Trafikksikkerhetstiltak
4	Larvik	Fv. 301 Tinvik – Jordet, veilys, Larvik	Trafikksikkerhetstiltak

Figur 24 Tiltak på fylkesveier i Larvik, fra Handlingsprogram for 2018 - 2021 for Vestfold

Tabellen viser både prosjekter som er felles for alle fylkets kommuner (hvite) og de som står spesielt for Larvik (grå).

10.2 Tilskuddsmidler til trafikksikkerhet på fylkes- og kommunale veier

Kommunene kan hvert år søke Vestfold fylkeskommune (FTU) om økonomisk tilskudd til trafikksikkerhetstiltak. For å få tildelt slike midler kreves det en egenandel fra kommunen. Regler for tilskudd tilsier at kommunen må dekke 70 % av totalkostnaden for tiltak på kommunal vei og 30 % for tiltak på fylkesvei. Midlene har i hovedsak gått til mindre TS-tiltak på fylkes- og kommunal vei.

Larvik kommune har hvert år tidligere benyttet seg av ordningen og gjennomført tiltak både på kommunal vei og fylkesvei med tilskudd fra fylkeskommunen og egne midler (hentet fra investerings- og driftsbudsjettet).

10.3 Kommunale TS-midler i perioden 2018 - 2021

For å kunne gjennomføre de foreslåtte fysiske tiltakene på kommunale veier er det behov for kommunale midler til trafikksikkerhet. For å få forutsigbarhet i planlegging av tiltak, er man avhengig av en **jevn, årlig bevilgning**. Da vil man kunne oppnå en langsiktighet i trafikksikkerhetsarbeidet.

I Strategidokumentet 2018-2021 for Larvik kommune er det i investeringsbudsjettet satt av 3 mill. kr. pr. år (2018-2021) til trafikksikkerhet. Disse midlene kan kun benyttes til investeringer på kommunale veier. Midlene brukes på litt større prosjekter, f.eks. GS-vei eller fortau.

I tillegg avsettes det hvert år 1,5 mill. kr. på driftsbudsjettet til trafikksikkerhetstiltak. Disse midlene kan også benyttes på fylkesveier. Vanligvis brukes driftsmidlene til fartshumper, oppmerking, skilting, gangfelt, kampanjer og mindre tiltak.

Investeringsbudsjettmidlene (3 mill.) kan kun brukes til TS-tiltak på kommunale veier.

Det er i strategidokumentet også satt av en større sum til bygging av GS-veier langs kommunal veier i årene 2019 og 2020 (20 mill. per år). Disse midlene vil gå til gjennomføring av tiltakene listet opp i tiltaksplanen, tiltak 2 «Større tiltak langs kommunale veier» (se figur 22).

11. EFFEKT AV ULIKE TS-TILTAK

Nedenfor følger en kort beskrivelse av effekten for noen fysiske tiltak som er mye brukt eller etterspørres i stor grad. (Kilde: Trafikksikkerhåndboka og Effektkatalog for trafikksikkerhetstiltak, TØI). Effekt av drift- og vedlikeholdstiltak, bruk av bilbelte og refleks samt opplæring/informasjon er også omtalt:

30-soner og humper

Ulykkesundersøkelser viser at ulykkesrisikoen er nesten halvparten så stor på veier med 30 km/t og humper som på et veinett med 50 km/t fartsgrense. Undersøkelser har vist at skilting alene som regel ikke har effekt men at humper har vært helt nødvendige for å få ned det reelle fartsnivået som igjen gir positiv effekt på ulykkene. 30-soner og humper er et effektivt og forholdsvis rimelig tiltak som bør innføres i eksisterende boligområder. I nye boligområder kan dette også være nødvendig men her kan man også på et tidlig planstadium legge inn en veiutforming som tvinger hastigheten ned, eks. korte blindveier, opphøyde felt, smal kjørebane, annet belegg, tilpasset belysning etc. samt bygging av samleveier med høyere standard og egne anlegg for myke trafikanter.

Rundkjøringer

Rundkjøringer bedrer både trafikkavviklingen og trafikksikkerheten i kryss. Undersøkelser viser store reduksjoner i antall personskadeulykker i kryss som er bygget om til rundkjøring. Effekten er størst for de alvorligste ulykkene. Rundkjøringer reduserer farten i krysset og antall konfliktpunkter reduseres ved at trafikkkstrømmen går i en retning. Riktig utforming av rundkjøringen er avgjørende for å få god nok fartsreduksjon. Antall materielle skader i rundkjøringer øker.

Gangfelt

De fleste alvorlige ulykker som involverer fotgjengere skjer ved kryssing av vei. Undersøkelser viser at gangfelt som bare er merket opp og skiltet på vanlig måte, gir dårlig sikkerhet for de myke trafikantene. Forklaringen på dette kan være at de kjørende ikke overholder vikeplikten for fotgjengere ved gangfelt og at det totale antallet gangfelt er høyt og aktiviteten ofte lav slik at bilisten ikke forventer at noen skal krysse. Fotgjengerne på sin side føler en trygghet ved at gangfelt er oppmerket og er mindre oppmerksomme enn når de krysser på strekning uten gangfelt (falsk trygghet). At fotgjenger ikke krysser i gangfeltet men rett i nærheten øker også ulykkesrisikoen.

TØI har beregnet at det er svært samfunnsøkonomisk lønnsomt å utbedre dårlig sikrede gangfelt og at potensialet for å redusere antallet ulykker er stort. Å sikre kryssingssteder bedre, gjennom god tilrettelegging og god fysisk utforming, er derfor en viktig oppgave.

Reduksjon av fartsnivået er det viktigste tiltaket for å oppnå lav risiko og skadegrad for kryssende fotgjengere. Opphøyde gangfelt gir en fartsreduksjon og er mer markerte og synlige, noe som skjerper oppmerksomheten til bilistene. Å sørge for god friskt og at gangfeltet har god belysning er også viktig tiltak. Trafikkøyer i gangfelt reduserer også ulykker. Trafikkøyer gjør det mulig for fotgjengere å dele kryssingen av veien inn i flere etapper, der kun en trafikkretning krever oppmerksomhet på hver etappe.

Noen ganger vil det også være nødvendig å fjerne gangfelt. Dette kan være aktuelt når gangfeltet er meget lite brukt, har dårlig sikt som ikke lar seg utbedre, fartsnivået er for høyt og det ikke er aktuelt å iverksette fartsdempende tiltak. Slike kryssingssteder vil imidlertid normalt bli sikret med bedre belysning og evt. andre tiltak. I Håndbok V127 Kryssingssteder for gående, finnes kriterier for anleggelse av gangfelt og beskrivelse av ulike sikringstiltak.

Gang- og sykkelanlegg

Anleggelse av gang- og sykkelveier er i første omgang et viktig tiltak for å skape økt framkommelighet og trygghet for de myke trafikantene. Anlegg for myke trafikanter gir økt gang og sykkeltrafikk, økt trivsel/helse og styrker rammebetingelsene for en miljømessig bedre transportfordeling.

Undersøkelser viser at effekten på reduksjon av ulykker er liten. Dette skyldes i stor grad at det skjer ulykker i kryss og krysningspunkter, at gang- og sykkeltrafikken øker og at det oppstår konflikter mellom gående og syklende. Det er derfor viktig å sikre krysningspunkter på gang-/sykkelveistrekingene. Å bygge separate anlegg for transportsyklister blir også et viktig tiltak. Opp-

merket sykkelfelt reduserer sykkelulykker på strekningen med 25 % (Effektkatalog for trafikksikkerhetstiltak, TØI).

Ved valg av løsninger for gang- og sykkeltrafikken er det viktig å ta hensyn til trafikkmengden. På veilenker med stor trafikk, hovedveinettet, må det velges sikre og separate systemer for fotgjengere og syklister. På veier med moderat trafikk og sentrums- og bymessig preg anbefales løsninger med egne sykkelfelt og fortau. Det er i slike områder viktig å skille mellom gående og syklende. Sykkelfelt gir færre ulykker, spesielt i kryss.

Veilys

God veibelysning reduserer ulykkesrisikoen for alle trafikantgrupper. I følge Effektkatalog for trafikksikkerhetstiltak, TØI, reduseres dødsulykker i mørket med 50 % når dårlig veibelysning utbedres. Fotgjengerulykkene reduseres enda mer enn gjennomsnittet. God belysning av kryssingssteder for myke trafikanter bør derfor prioriteres høyt.

Drift og vedlikehold

Både veidekkets tilstand og føreforholdene samt mangelfull skilting og oppmerking er medvirkende årsaker til mange ulykker. Vinterdriften, som omfatter brøyting, strøing og salting, er spesielt viktig for trafikksikkerheten.

Bilbelte

Bruk av bilbelte reduserer risikoen for å bli drept med ca. 50 prosent for fører og forsetepassasjer. Det er viktig at de nasjonale kampanjene blir fulgt opp lokalt både med informasjon og kontrollaktivitet. Riktig sikring av barn i bil er et viktig tema.

Refleks

Det har ikke skjedd en tilsvarende reduksjon av drepte og skadde fotgjengere de siste årene, som drepte og skadde i bil. Et billig og effektivt tiltak er refleks. Tellingene viser at svært mange fotgjengere ikke bruker refleks, spesielt gjelder dette ungdom og voksne. Refleks er en billig livredder og reduserer risikoen for å bli skadd med ca. 50 prosent.

Opplæring og informasjon

Nullvisjonen bygger på et delt ansvar mellom trafikantene og veiholder. Myndighetene skal sørge for et veisystem som har innebygde barrierer mot at enkeltfeil fører til at noen blir drept eller hardt skadd og trafikantene må følge lover og spilleregler og oppføre seg aktsomt. De sentrale virkemidlene overfor trafikantene er opplæring, informasjon og kontrollvirksomhet. Dersom man kombinerer disse virkemidlene vil virkningen ytterligere forsterkes. Konkrete effekter av opplæring og informasjon er vanskelig å tallfeste. Trafikkopplæring er en del av en livslang læringsprosess og det er derfor viktig at trafikantene får god og kontinuerlig opplæring og informasjon slik at de blir bevisste sitt ansvar for trafikksikker adferd.

Vedlegg 1 - Trafikksikkerhetsplan Larvik 2018 - 2021

Ønske om gang- og sykkelveg				
Hvor	Sted:	Problembeskrivelse:	Forslag til tiltak:	Type vei/ vurderinger/ prioriteringer
Solstad barnehage	Veien fra Berg skole mot Hummerbakken/ Berg gamle kirke	Mangler gang- og sykkelvei. Barna ønsker å sykle til skolen men tør ikke i dag.	Etablere gang- og sykkelvei	Fylkesvei- Ligger i handlingsplan
Salbutangen barnehage	Strekningen Hem-Santra	Manglende gang- og sykkelvei på strekningen. 70 km/t fartsgrense. Skolevei for våre barn etter hvert. Alternativet som anbefales er minst like dårlig (Syrristveien/Skallistveien) da den er veldig smal og dårlig vedlikeholdt. Begge veier er trafikkert med tungtransport fra steinbruddet.	Bygg gang- og sykkelvei på strekningen.	Fylkesvei- Larvik kommune ønsker å sette i gang reguleringen av strekningen slik at denne er klar når penger til bygging bevilges
Vårtun barnehage	Berg kirke til Berg skole. Helgeroveien.	Når vi som barnehage ferdes langs Helgeroveien opplever vi dette som farlig. Veien er smal og uoversiktlig og både buss og store lastebiler (til Norrek og Larvik Løk) trafikkerer her. Fartsgrensen her er 60km/t og mange kjører fortere.	Sykelsti fra Berg Kirke til Berg skole.	Fylkesvei- Ligger i handlingsplan
Ønske om gangfelt				
Hvor	Sted:	Problembeskrivelse:	Forslag til tiltak:	Type vei/ vurderinger
Gapatrusten barnehage.	Gunnar Reiss Andersens gt 12	Bilene kjører fort utenfor barnehagen selv om det er 30 km fartsgrense og fartsdumper i veien. Det er ikke fotgjengerfelt i nærheten av barnehagen og det føles uforsvarlig å lede grupper med barn over veien når ikke det er «sebrastriper» der Når vi har søkt om fotgjengerfelt tidligere har vi fått beskjed om at det ikke er hensiktsmessig uten fartsdumper, men nå er	Anlegge fotgjengerfelt utenfor barnehagen.	Kommunalvei- Fartsmåling for å vurdere behovet for fotgjengerovergang. SVV må konsulteres

Vedlegg 1 - Trafikksikkerhetsplan Larvik 2018 - 2021

		det anlagt fartsdumper i Gunnar R. Andersens gate, så vi håper vi får fotgjengerfelt ☺		
Rødbøl barnehage	Krysset der Furustadveien kommer ut på Gamle Ravei på Verningen	Det er ikke forgjenger felt der. Vi passerer dette krysset ofte når vi skal i skogen	Mal striper	Fylkesvei- SVV må avgjøre
Salbutangen barnehage	Hem	Det mangler en sikker overgang over 303 på Hem. Barnehagen og beboere på Hem bruker buss en del, og da må man krysse veien. Det er 60 km/t fartsgrense på stedet og ingen fotgjengerfelt. Skolebussen løser problemet siden den snur ved brua, men alle andre busser må man krysse veien for å benytte,	Lag oppmerket fotgjengerfelt over 303 på Hem.	Fylkesvei- SVV må avgjøre
Solstad barnehage	Kryss Larviksveien – Skaubakken	Manglende fotgjengerfelt nederst i Skaubakken. Mange skolebarn krysser daglig området.	Fotgjenger felt	Fylkesvei- SVV må avgjøre
Torpelekka barnehage	Torpesvingen 3295 Helgeroa	Ved innkjøringen til Torpesvingen, (ved barnehagen): Når barna skal gå på tur, «til feltet torp del 3», må barna krysse veien (Torpesvingen) som går inn til barnehagen for å komme over på gang/sykelsti. Veien er ikke stor, men biler kjører fort forbi der	Fotgjengerfelt	Kommunalvei- lite trafikk. Vurdere fartsdempende tiltak
Torpelekka barnehage	Strandebakken 3295 Helgeroa	Ingen fotgjengerfelt når barnehagen skal krysse strandebakken fra Torpesvingen. Det er heller ingen fotgjengerfelt når vi kommer fra sykkelsti fra Torpeveien og må krysse veien. For å komme på sykkelsti opp Strandebakken Det er et fotgjengfelt både på toppen og lenger ned i Strandegata, men de er utenfor rekkevidde for barnehagen	Fotgjengerfelt på begge områder.	Fylkesvei- SVV må avgjøre
Vårtun barnehage	Brunlanes Frikirke. Helgeroveien 884.	Kommer sykkelstien som alt er bestemt, vil den komme på motsatt side av barnehagen. Når vi skal ut på tur må vi derfor krysse Helgeroveien for å komme til sykkelsti. Hvis	Trenger fartsreduksjon til 30 km/t og opphøyd gangfelt over veien.	Fylkesvei- SVV må avgjøre

Vedlegg 1 - Trafikksikkerhetsplan Larvik 2018 - 2021

		ikke det blir fartsreduksjon forbi barnehagen vil bilene kjøre forbi i 60 km/t. Det blir farlig og uoversiktlig.		
Ønske om fysiske sperringer				
Hvor	Sted:	Problembeskrivelse:	Forslag til tiltak:	Type vei/ vurderinger
Bisjord barnehage	Busslomme ved Kiil/Bisjord	Busslommen er ok, men det går en vei/avstikker opp mot busslommen. Her skjer det at biler kjører inn og ut (særlig i trafikkerte perioder morgen/ettermiddag, men også mens barna står og venter på bussen). Det er vanskelig å få øye på en bil som plutselig dukker opp her, da bakken er krapp/bratt.	Stenge veien?	Kommunalvei Hvor er dette?
Brunla ungdomsskole	Brunla usk/Stavern fam senter m bla åpen barnehage. Hovedinngang	Det kjøres m bil på gang og sykkelvei rett foran hovedinngangen, mellom Vardeveien og trappa inn hovedinngangen til skolen	Skilting og fysisk hindring i form av bukk eller stabbestein etc	Kommunalvei- Vurdere om det skal etableres bom her.
Solstad barnehage	Sykelstien fra Agnesåsen til Agnesveien	Sykelstien brukes som kjørevei når «grisene» er fjernet i vinterhalvåret.	Bom?	Kommunalvei- Vurdere om det skal etableres bom her.
Solstad barnehage	Sykel og gangsti fra Løkkeveien ned til Sollivei	Mopedkjøring på gangstien. Brukes daglig av elever til Jordet skole og elever som skal til Brunla i tillegg til å være barnehagens gangvei til turområder.	Hinder?	Kommunalvei- Vurdere om det skal etableres bom her.
Veldre kulturbarnehage	Gang- og sykkelsti mellom barnehage og Ryllikveien.	Beboere på nedsiden av barnehagen bruker gang- og sykkelsti som adkomst til eiendommer. Det er til tider mange som benytter denne muligheten til å komme til eiendommen sin, men det skal være mulighet til å kjøre til eiendommen fra Ryllikveien som går på nedsiden.	Begrense mulighet for trafikk på gang- og sykkelsti. Enten ved et innkjøring forbudt eller annen hensiktsmessig hindring.	Kommunalvei- Vurdere om det skal etableres bom her.

Vedlegg 1 - Trafikksikkerhetsplan Larvik 2018 - 2021

		Vi opplever at enkelte kjører fort. Og de kjører inn på gangstien der gangstien krysser vår innkjøring. Vi bruker denne gangstien til å forflytte oss til både buss, og nærområder.		
Skole og barnehages nærområde – ulike ønsker				
Hvor	Sted:	Problembeskrivelse:	Forslag til tiltak:	Type vei/ vurderinger
Grevle barnehage	Parkeringsplassen i barnehagen, Kysthospitaleien 40, 3294 Stavern	Denne er kommunalt eid, men driftes av iFokusbarnehagene AS Grevle barnehage med brøyting, feieng etc. Plassen har en inn- og utkjøring med 4 parkerings/oppstillingsplasser i midten. Vi ser at det ved flere anledninger er tilgang til sammenstøt, da brukere av plassen ikke forholder seg til et «naturlig inn- og utkjøringsmønster, da dette ikke er skiltet. De kjører ut ved nærmeste utkjørsel, som naturlig er innkjøring til barnehagen. P-plassen benyttes i helger og kvelder av tur gåere og besøkende til Kysthospitalet. På dagtid er den forbeholdt foreldre og ansatte i barnehagen.	Vi foreslår at kommunen setter opp egnet skilting med innkjøring og utkjøring av P-plassen. Dette av sikkerhetsmessige hensyn for de trafikale forhold i nærmiljøet.	Kommunalvei- Vurdere om det skal etableres privatrettslige skilter her som bedrer flyten i trafikken.
Jegersborg barnehage		Vanskelige parkeringsforhold i fht barn som skal leveres/hentes. Barnehagen ligger mot en trafikkert bakke i sentrum.	Parkering foran barnehagen bør være forbeholdt foreldre som skal levere/hente barn i barnehagens åpningstid.	Kommunalvei- Vurdere om det skal skiltes her.
Jegersborg barnehage		Det opplyses ikke noe sted at det er en barnehage som ligger midt i bakken.	Skilting – obs barnehage	Kommunalvei- Vurdere om det skal skiltes her.

Vedlegg 1 - Trafikksikkerhetsplan Larvik 2018 - 2021

Rødbøl barnehage	Utkjørsel fra Rødbøl barnehage til Gamle Ravei	Fartsgrense er 60 km/t på Gamle Ravei. Biler kjører fort på strekningen. Barna går ofte her når de er på tur. Mange foreldre går til og fra barnehagen med små barn.	Redusere hastigheten til 40 km/t forbi Rødbøl barnehage	Fylkesvei- SVV må avgjøre
Stavern skole		Mange foreldre som kjører så tett inn til inngang som mulig. Dette medfører stor risiko med mye rygging og mange barn.	Mulig vi kunne hatt mer skilting som kunne være med på å forhindre noe av dette.	Kommunalvei- Vurdere om det skal skiltes her.
Stavern skole		Parkeringsforholdene i Stavern er nokså vanskelige. Vi har noen få plasser ved gymsalen og rett utenfor skolen vår, men disse er ikke forbeholdt personalet og det å slippe av elever på en forsvarlig måte er vanskelig.	FAU har tilbudt seg å ha aksjon ved skolestart for å informere ute til de som slipper av og henter barn.	Kommunalvei- Nye skilter blir satt opp for å bedre situasjonen
Varden barnehage	Fjellveien 7 3292 Stavern	Ulykke kan skje ved levering og henting av barn. Dette ble kommentert ved HMS tilsyn i november 2017.	Vurdere om inn- og utkjøring ved barnehagens parkering bør være enveiskjørt	Kommunalvei Kartlegge situasjonen og vurdere om det skal skiltes her.
Vårtun barnehage	Brunlanes Frikirke, Helgeroveien 884.	Når vi går ut av porten vår, er det bare en parkeringsplass som skiller oss fra veien (Ca 10 m fra port til Helgeroaveien). Fartsgrensen her er 60 km/t og mange kjører fortere.	Sette ned fartsgrensen til 30 km/t forbi barnehagen. Helgeroveien 884.	Fylkesvei- SVV må avgjøre
Hakkebakken skole	Håkons gate ved Hakkebakkeskolen barnehage (Håkons gate 39)	Foreldre stopper inntil fortauet ved levering og henting av barn. Det er mye trafikk i Håkons gate, også mye busser. Det kan oppstå farlige situasjoner når barna går ut av bilen mot Håkons gate.	Egen lomme til av- og påstigning.	Fylkesvei- SVV må avgjøre

Vedlegg 1 - Trafikksikkerhetsplan Larvik 2018 - 2021

Ra ungdomsskole	Ulfsbakveien	Ulfsbakveien, strekningen fra parkeringsplass og opp til skolen, ca 150 meters strekning. Det er tidvis stor trafikk om morgenen 08.00 - 08.30 og ettermiddag 13.45 – 14.30. Dette i forbindelse med kjøring/henting av elever. Skolen har jevnlig tiltak og holdningsskapende kampanjer knyttet til at foreldre bes bruke drop off sone på parkeringsplassen, se http://www.ra.larvikgs.no/?artID=629&navB=1 Til tross for dette er det til tider kaotiske tilstander. Bussene kjører på veien i dette tidsrommet, foresatte gjør det samme, samt ansatte ved skolen. Ulfsbakveien blir krysset av elever fra 6 års alder som går til/fra Skys skole. Traffiksituasjonen utgjør en betydelig risiko for yngre og eldre elever.	Innsnevring av veien Innkjøring forbudt Forhindre parkeringssituasjoner øverst ved innkjørsel til skolen.	Kommunalvei- Situasjonen må kartlegges og vurderes
Ra ungdomsskole	Avkjøring for skolebuss/ busslomme Ulfsbakveien overfor parkeringsplass	Over 100 elever er samlet på fortauet for å vente/gå på skoleuss. Det er for mange elever på et for lite regulert fortau/areal. Det er trengsel på fortau og elever bruker derfor veien å oppholde seg på. Dette skaper trafikkfarlige situasjoner når skolebusser ankommer.	Sette opp fysisk sperring mellom fortau elever skal oppholde seg på og veien	Kommunalvei- Er det mulig å utvide arealet som elevene kan stå på?
Ønske om fartshumper				
Hvor	Sted:	Problembeskrivelse:	Forslag til tiltak:	Type vei/ vurderinger
Hakkebakken skogen barnehage	Håkons gate ved Hakkebakkeskogen barnehage (Håkons gate 39)	Vi har nettopp hatt tilsyn i forhold til miljørettet helsevern, og her ble det kommentert at løsningen i Håkons gate ikke er god for barnehagen	Farts-humper	Fylkesvei- SVV må avgjøre

Vedlegg 1 - Trafikksikkerhetsplan Larvik 2018 - 2021

Mesterfjellet skole	Heibergsgate/byskogveien	Vanskelig å se fotgjenger felt for bilister, biler kommer i stor fart og da fører det til at det blir vanskelig å se elevene som går over denne veien.	Skilt Fartsdumper/humpler	Kommunalvei- Fartsmåling for å vurdere behovet for fartshumper
Solstad barnehage	Løkkeveien	Foreldre og andre som bruker Løkkeveien for å komme til barnehagen krysser sykkel og gangsti.	Fartsdumper i enden av Løkkeveien for å redusere fart inn på parkeringsplassen.	Kommunalvei- Fartsmåling for å vurdere behovet for fartshumper
Torpeløkka barnehage	Torpesvingen 3295 Helgeroa	Forbi barnehagen (Torpesvingen) og i hele sonen (Torpefeltet) er fartsgrensen 30 km/t. Vi opplever økt trafikk og biler som kjører over fartsgrensen. Barn og voksne ferdes i denne gaten. I Hele området både i punkt 1 og 2 er det mye tungtrafikk pg. av utbygging. Dette er også utfordrende ift. trafikksikkerhet og fart.	Fartsdumper	Kommunalvei- Fartsmåling for å vurdere behovet for fartshumper
Veldre kulturbarnehage	Geiteramsveien	Hovedåren på Veldre går rett på utsiden av barnehagen. Det er en 50-sone. Det er mye trafikk på dagtid, både av personbiler og buss. Skulle et av barna i barnehagen klare å komme seg ut av uteområdet på egen hånd eller stikke av fra foreldrene i lever/henting vil det veldig fort kunne oppstå en alvorlig ulykke.	- Redusere hastigheten til 30. Fartsdumper på strekningen på utsiden av barnehagen.	Kommunalvei- Fartsmåling for å vurdere behovet for fartshumper
Ønske om belysning				
Hvor	Sted:	Problembeskrivelse:	Forslag til tiltak:	Type vei/ vurderinger
Brunla ungdomsskole	Brunla usk/Stavern fam senter m bla åpen barnehage	Gjerdet v bussholdeplassen er delvis nedrevet og lyset i de 2 lysmastene virker ikke	Sette opp nytt gjerde. Montere nye led lyskastere i de 2 ca	Kommunalvei- LKE kontaktes vedrørende gjerde. Laugstol kontaktes

Vedlegg 1 - Trafikksikkerhetsplan Larvik 2018 - 2021

	Buss stopp av og påstigning og bil bragte elevers av og påstigning v Brunlaveien		14 meter høge lysstolpene.	for å se på lampene.
Ønske om justering av signalanlegg				
Hvor	Sted:	Problembeskrivelse:	Forslag til tiltak:	Type vei/ vurderinger
Mesterfjellet skole	Lyskrysset reipbanegate/dronningsgate	Det blir grønt lys for fotgjengere samtidig som det blir grønt lys for bilister som skal fra dronningsgate og opp reibanesgata.	Det må kun være grønt lys for enten fotgjengere eller bil.	Fylkesvei- SVV må avgjøre
Mesterfjellet skole	Krysset kristian fredriksvei/ dronningsgate	Grønt for bilister i Kristian fredriks vei samtidig som fotgjengere som skal krysse dronningsgate.	Det må kun være grønt lys for enten fotgjengere eller bil.	Fylkesvei- SVV må avgjøre

Vedlegg 2 - Trafikksikkerhetsplan Larvik 2018 - 2021

Manglende gang- og sykkeltilbud langs fylkesveier

Vei	Kort beskrivelse	ÅDT, Lengde, Fart	Meget grovt kostn.anslag
Fv. 104 Nansetveien	Fra rv. 40 Elveveien til Nordbyveien. Manglende lenke på hovedrute fra Sandefjord/Bommestad til Larvik sentrum.	10.000 kjt/dg 900 m 60 km/t	6 MNOK
Fv. 109 Frostvedtveien	Fra kryss med Hoff's gate til Hovlandveien. Deler av strekningen har delvis god standard, andre strekninger må saneres. Viktig linje fra Ny videregående skole og nordover. Går forbi Byskogen og Frøystvet barneskoler. Delvis kommunal vei.	2.000 kjt/dg 1.700 m 30-50 km/t	5 MNOK
Fv. 301 Larviksveien	Fra Vardeveien gjennom Stavern til Helgeroveien. Det er sammenhengende GS-vei helt fra Larvik til Fv. 43 Vardeveien. Derfra og inn til Stavern er det kun fortausløsning. Det bør etableres tosidig løsning på denne strekningen.	7.500 kjt/dg 400 m 50 km/t	4 MNOK
Fv. 303 Storgata	Fra Herregårdsbakken til Stavernsveien. Tiltaket bør avventes i forhold til avklaringer og utredninger i Byplanen. Mangler i dag 2-sidig løsning, men har fått et alternativ i forbindelse med ruten over Indre havn og Bølgen kulturhus.	15.000 kjt/dg 850 m 50 km/t	10 MNOK
Fv. 110 Jegersborg-gate	Fra Haralds gate til Herregårdsbakken. Viktig forbindelse for syklister fra sentrum og mot skoleområdene skolene og idrettsområdene ved Farrishallen og Fram.	3.500 kjt/dg 400 m 50 km/t	2 MNOK
Fv. 301, Helgeroveien	Fra Grevle til østlige kryss med fv. 55 Hummerbakkveien. Strekningen er meget vanskelig å sykle på, og kan ikke på noen måte tilfredsstille behovet for de mange sykkelturene som tas på sommerstid i dette området. Med tanke på den store konsentrasjonen av hytter og at dette er Nasjonal sykkelrute nr. 1, er dette særlig uheldig.	3.300 kjt/dg 4.100 m 60 km/t	14 MNOK
Fv. 301 Helgeroveien	Fra fv. 55 Hummerbakkveien til Søndersrød. Nasjonal sykkelrute nr. 1, på deler av strekningen. Stor sommertrafikk av både syklister og biler. Smale skuldre, delvis høy fart og delvis meget dårlig sikt.	1.600 kjt/dg 2400 m 60 km/t	20 MNOK
Fv. 55 Hummerbakk-veien	Hele strekningen, fra Skåra via Anvik til Berg. Området preges av stor sommertrafikk og svært mange feriegjester om sommeren. Store hyttefelt og flere større campingplasser langs strekningen. Gs-trafikken øker voldsomt i sommerhalvåret.	2.000 kjt/dg 5.300 m 60-80 km/t	20 MNOK
Fv. 303 Tjøllingveien	Fra Hem til Santra. Et stykke som mangler for å gi sammenhengende g/s-vei helt frem til Sandefjord grense. Også viktig fritidsstrekning for barn. Særlig viktig også for den økte sommertrafikken. Høyt fartsnivå, sammen med smale skuldre gjør veien særlig utrygg for myke trafikanter.	5.500 kjt/dg 2.300 m, 60-70 km/t	9 MNOK
Fv. 40 Lågendals-veien	Utbedring og flytting av busslommer i Svarstad samt etablering av GS-vei til busslommene.	4.000 kjt/dg 60 km/t	7 MNOK
Fv. 32 Skiensveien	Etablere GS-vei på den nordlige siden av fv. 40 fra Loftstadåsen til Steinsholt.	2.300 kjt/dg 900 m 60 km/t	10 MNOK
Fv. 221 Lågaveien	Regulere og etablere GS-vei på utsiden av Lågaveien, inkl. stabilisering av Lågaveien.	800 kjt/døgn 40-50 km/t	12 MNOK