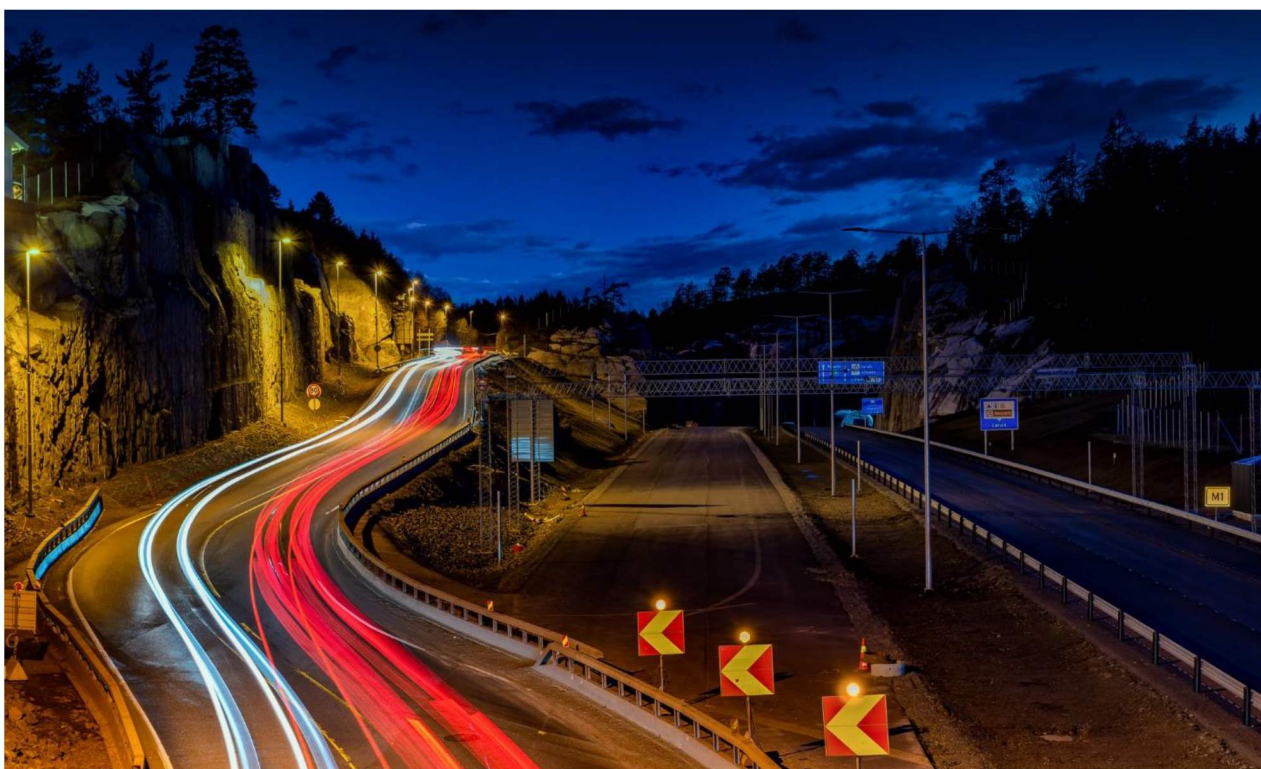


# Trafikksikkerhetsplan 2022–2025



Larvik  
kommune

Revidert 19.08.2021



## INNHOLDSFORTEGNELSE

<b>1.</b>	<b>SAMMENDRAG</b>	<b>2</b>
<b>2.</b>	<b>BAKGRUNN FOR PLANEN</b>	<b>4</b>
<b>3.</b>	<b>AKTØRER I TRAFIKKSIKKERHETSARBEIDET</b>	<b>5</b>
<b>4.</b>	<b>TRAFIKKULYKKESSITUASJONEN I LARVIK KOMMUNE</b>	<b>8</b>
4.1	Trafikkmengde og fartsnivå – stor innvirkning på ulykkene	8
4.2	Personskadeulykker i Larvik – ulykkesutvikling	9
4.3	Ulykker med drepte og hardt skadde	9
4.4	Type personskade fordelt på veikategori	10
4.5	Skadde og drepte fordelt på alder	11
4.6	Ulykkespunkter og -strekninger på riks- og fylkesveinettet	12
4.7	Ulykker på de kommunale veiene	13
4.8	Ulykkeskostnader	14
<b>5.</b>	<b>MOBILITETSPLANER I SKOLER OG BARNEHAGER</b>	<b>15</b>
<b>6.</b>	<b>TRAFIKKSIKKER KOMMUNE</b>	<b>16</b>
<b>7.</b>	<b>VISJONER, MÅL OG SATSINGSOMRÅDER</b>	<b>17</b>
7.1	FNs bærekraftmål	17
7.2	Nasjonale visjoner og mål	17
7.3	Vestfold og Telemark fylkeskommune	18
7.4	Sykkelbyen Larvik	18
7.5	Visjoner, mål og satsingsområder i Larvik	20
<b>8.</b>	<b>HANDLINGSPLAN – IKKE FYSISKE TILTAK</b>	<b>21</b>
8.1	Organisatoriske tiltak	21
8.2	Opplæring og holdningsskapende tiltak	21
<b>9.</b>	<b>HANDLINGSPLAN – FYSISKE TILTAK</b>	<b>27</b>
<b>10.</b>	<b>MIDLER – BUDSJETT – TILSKUDD</b>	<b>30</b>
10.1	Tiltak på fylkesveier 2020 - 2023	30
10.2	Tilskuddsmidler til trafikk sikkerhet på fylkes- og kommunale veier	30
10.3	Kommunale TS-midler i perioden 2022 - 2025	30
<b>11.</b>	<b>EFFEKT AV ULIKE TS-TILTAK</b>	<b>31</b>

# 1. SAMMENDRAG

Trafikksikkerhetsplanen beskriver dagens arbeid og ansvar innenfor trafikksikkerhet i Larvik kommune. Ulykkessituasjonen er analysert og kjennetegn og utvikling er 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. Trafikksikkerhetsplanen er bredt forankret i administrasjonen i Larvik kommune.

## Aktører i TS-arbeidet

Det er mange aktører innenfor trafikksikkerhetsarbeidet i Larvik. Statens vegvesen Region sør (SVRS) har ansvar for E18 og Rv40, fylkeskommunen har ansvaret for fylkesveinettet og kommunen for det kommunale veinettet. Videre er Politiet, Trygg Trafikk og trafikkskolene viktige aktører. Barnehagene, skolene, kultur- og helsesektorene er viktige arenaer i kommunen når det gjelder kunnskapsformidling om trafikksikkerhet og holdningsskapende arbeid.

## Ulykkesutviklingen

Det har vært en svært positiv utvikling i antall ulykker med personeskade på veinettet i Larvik kommune de siste årene. Antall drepte og hardt skadde har ikke samme positive utvikling. Her holder tallet seg på det samme – i snitt 10 per år de siste fire år.

I 8 års perioden 2012 – 2019 har det skjedd tilsammen 501 politirapporterte personskadeulykker i Larvik kommune. I denne perioden har 12 personer blitt drept og 62 personer har blitt hardt skadd.

Det er flest ulykker med drepte og hardt skadde har skjedd på fylkesveinettet (76 % av alle drepte/hardt skadde).

Myke trafikanter utgjør 23 % av alle drepte/hardt skadde i Larvik i perioden 2012 – 2019, MC/moped 26 %, mens bilførere/passasjer utgjør 50 %.

Ulykkene på det kommunale veinettet svinger fra år til år, men man ser en svak positiv utvikling (færre ulykker).

Årlig utgjør personskadeulykkene i Larvik kommune en samfunnsøkonomisk kostnad på ca. 190 mill. kroner.

## Målsettinger

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

Larvik kommune ble i 2021 godkjent som «Trafikksikker kommune». Så det er derfor naturlig å ha et mål om at **«Larvik kommune skal forbli «Trafikksikker kommune»**. Det sektorovergrepene arbeidet må fortsette og målet er at kommunen fortsetter å oppfylle de kriteriene for å kunne bli regodkjent i 2024.

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

## Handlingsplan

Det er foreslått en konkret handlingsplan med tiltak innenfor:

### 1. Organisatoriske tiltak

De organisatoriske tiltakene skal først og fremst forplikte til samarbeid om trafikksikkerhet på tvers av tjenesteområdene i kommunen:

- Larvik kommunes trafikksikkerhetsgruppe med representanter for de ulike tjenesteområdene skal følge opp arbeidet som framgår av handlingsplanen.
- Det er viktig å ivareta trafikksikkerheten i forbindelse med utarbeidelse og oppfølging av arealplaner.

## 2. Fysiske tiltak

Ut fra ulykkesanalysen 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 2022-2025. Tiltak rettet mot de myke trafikanter er prioritert og grupperes som følgende:

- Store kostnadskrevende tiltak på fylkesvei. Dette gjelder primært gang- og sykkelvei langs fylkesvei.
- Større tiltak på kommunal vei. Etablering av gang- og sykkelveier og fortau.
- Mindre tiltak på kommunal vei:
  - Drift og vedlikeholdstiltak (brøyting, strøing, soping, linjerydding osv.).
  - Sikring av boligområder ved bruk av fartsreducerende tiltak.
  - Sikring av skoleveier og nærområdet til skoler og barnehager.

## 3. Trafikantrettede tiltak

Trafikantrettede tiltak retter seg mot trafikantene for å bedre trafikkunnskapen samt å påvirke trafikantenes holdninger og adferd. Kommunen har stor påvirkning på det holdningsskapende arbeidet.

Skole- og barnehagesektoren samt helsesektoren er viktige her. Handlingsplanen innebærer bl.a. at alle skoler og barnehager har en kontaktperson for trafikk, at trafikk inngår i årsplanene og at kurs og undervisningsmateriell fra Trygg Trafikk brukes aktivt. Alle skoler og barnehager skal utarbeide mobilitetsplaner og disse skal ha kontinuerlig oppfølging samt evaluering hvert 3.-4. år.

### Behov for kommunale midler

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

Med kommunale bevilgninger til investering i trafiksikkerhetstiltak vil kommunen ha mulighet til å dekke egenandelen som kreves dersom man skal få tilskudd fra fylket. Regler for tilskudd tilsier at kommunen kan søke om tilskudd opp til 60 % av tiltakets kostnad for tiltak på kommunal vei.

## 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 1 Hovedhensiktene med en kommunal trafikksikkerhetsplan

Årsakene til trafikkuulykker 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.

Fylkeskommunen setter krav om at det skal foreligge en kommunal trafikksikkerhetsplan, dersom Larvik kommune ønsker å søke om fylkeskommunale trafikksikkerhetsmidler. 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 og 2018-2021). Denne trafikksikkerhetsplanen er ny og gjelder for neste fireårsperiode, 2022-2025.

### 3. AKTØRER I TRAFIKKSikkerHETSARBEIDET

Nedenfor følger en oversikt over de viktigste aktørene innen de ulike områdene av trafikksikkerhetsarbeidet og en kort beskrivelse av de ulike aktørers arbeid.

#### **Tiltak på veinettet (fysiske tiltak):**

**E 18 og Rv40** - Statens vegvesen Region sør

**Fylkesveier** – Vestfold og Telemark fylkeskommune

**Kommunale veier** - Larvik kommune

#### **Opplæring, informasjon og kontroll (trafikantrattede tiltak):**

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

**Informasjon** - Statens vegvesen Region sør, Vestfold og Telemark fylkeskommune, Larvik kommune, Trygg Trafikk

**Kontroll** - Politi, Statens vegvesen Region sør



**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 Torp flyplass, til havnen i Horten, og havnen i Larvik. 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 trafikanter- og kjøretøyområdet i planperioden. De mer detaljerte prioriteringene er fastlagt gjennom et eget handlingsprogram.



**Fylkeskommunen** har etter § 40 a i Vegtrafikkloven ansvar for å samordne trafikksikkerheten i fylket. Fylkeskommunen har som veieier ansvar for fylkesveinettet. Fylkeskommunen planlegger og utfører en rekke fysiske trafikksikkerhetstiltak på fylkesveiene i kommunen, fra større kostnadskrevenne tiltak til mindre strakstiltak. Fylkeskommunen har også 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 lovhjemlet pådriver- og samordningsansvar i forbindelse med folkehelsearbeidet i fylket. Fylkeskommunen tildeler trafikksikkerhetsmidler til trafikksikkerhetstiltak i kommunene.



**Trygg Trafikk** er en landsomfattende organisasjon som arbeider for å oppnå best mulig sikkerhet for alle trafikanter 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 trafikantrattede 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 barnehage 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 trafikkontroller 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.

**Teknisk virksomhet** forvalter kommunale veier og gang- og sykkelveier.

Virksomheten har ansvar 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 trafikksikkerhetsarbeidet. 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 om 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.

Under beskrives kort noe av det arbeidet som gjøres i dag i barne- og ungdomsskolene, barnehager og helsetjenestene i kommunen.

I **barnehagene** inngår trafikk i årsplanene og trafikksikkerhet er et tema på foreldremøter. Alle barnehager har en kontaktperson for trafikk som oftest er leder av barnehagen. Alle barnehager er oppfordret til å melde seg inn i medlem i Barnas trafikklubb. Kursmaterieell og tilbud fra Trygg Trafikk benyttes aktivt. Barnehagene har gode rutiner for å ivareta sikkerheten på turer. Ovenstående innarbeides i egne mobilitetsplaner for hver barnehage. Alle barnehager skal ha utarbeidet slik plan i løpet av 2021. Det vil bli en kontinuerlig oppfølging samt evaluering av mobilitetsplanene hvert 3.-4. år.

**Barneskolene** har en kontaktlærer for trafikk, hvilket er forankret i ledergruppen. Alle skoler oppfordrer elevene til å gå/sykle til skolen, og flere skoler gjennomfører "Gå til skolen"-aksjoner og "Skoletrakk"-konkurranser. På de laveste trinnene har de fleste skolene trafikkopplæring og gåtreening i ulike former samt gådag med fokus på trafikreglene og benytter undervisningsmaterieell fra Trygg Trafikk. Videre holder skolene Sykkelprøve/dag for 4-7 trinn og teoretisk og praktisk undervisning i forhold til dette. Det er gode rutiner for å ivareta trafikksikkerheten i forbindelse med turer utenfor skolens område. Utdeling av reflekser og refleksvester samt markering av bruk av refleks på refleksdagen skjer også på flere skoler. Ovenstående innarbeides i egne mobilitetsplaner for hver barneskole. Alle barneskoler skal ha utarbeidet slik plan i løpet av 2021. Det vil bli en kontinuerlig oppfølging samt evaluering av mobilitetsplanene hvert 3.-4. år.

**Ungdomsskolene** har faste rutiner for at trafikk skal inngå i skolens planer og være et tema på foreldremøter. Dette er forankret i ledergruppen. Ansatte i skolene benytter undervisningsmaterieell fra Trygg trafikk og det er gode rutiner for å ivareta sikkerheten på turer. Ovenstående innarbeides i egne mobilitetsplaner for hver ungdomsskole. Alle ungdomsskoler skal ha utarbeidet slik plan i løpet av 2021. Det vil bli en kontinuerlig oppfølging samt evaluering av mobilitetsplanene hvert 3.-4. år.

**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.

## 4. TRAFIKKULYKKESSITUASJONEN I LARVIK KOMMUNE

Følgende kapittel inneholder en analyse av trafikkulykkesituasjonen i Larvik kommune. Det tas utgangspunkt i 8-årsperioden 2012-2019. På tidspunktet for utarbeidelse av denne planen var det ikke tilgang til nyere kvalitetssikret data.

### 4.1 Trafikkmengde og fartsnivå – stor innvirkning på ulykkene

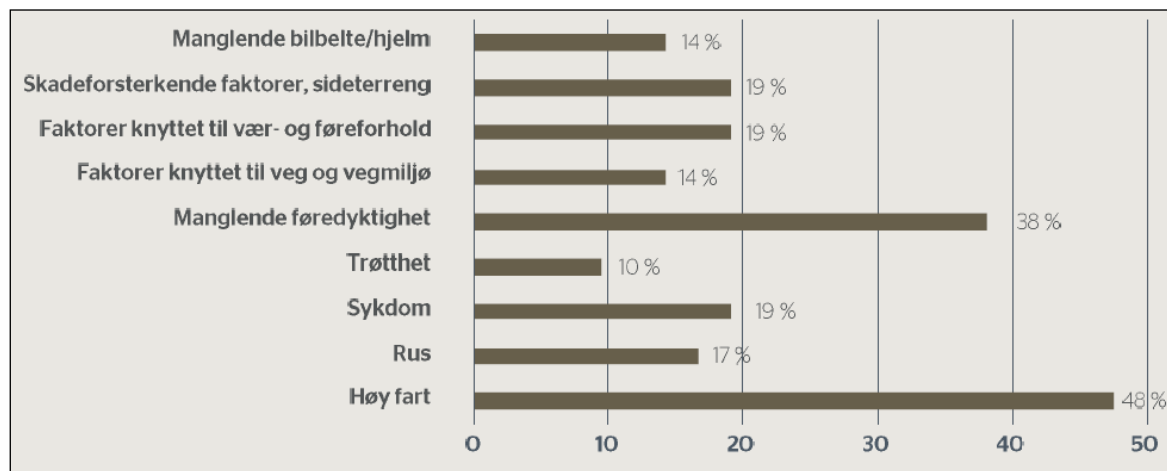
Når **trafikkmengden** øker, øker antall personskadeulykker nesten proporsjonalt. Med andre ord vil en økning i trafikkmengden medføre en økning av antall ulykker dersom ikke tiltak settes inn.

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).*

Ofta 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 i perioden 2009 – 2016. Høy fart er svært ofte en medvirkende faktor.

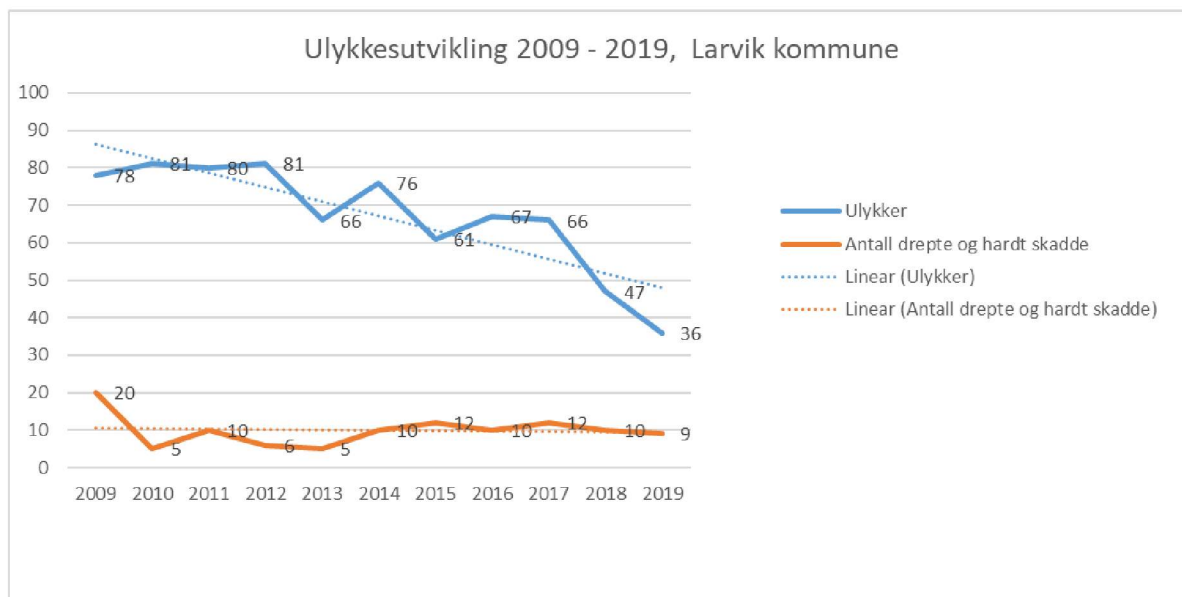


Figur 2 Medvirkende faktorer i dødsulykker i Vestfold i perioden 2009 - 2016

Ut over høy fart er det også mange andre medvirkende faktorer til dødsulykker. Manglende føredyktighet, 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 – ulykkesutvikling

Nedenstående figur viser utviklingen i antall ulykker og utviklingen i antall drepte/hardt skadde i perioden 2009-2019.



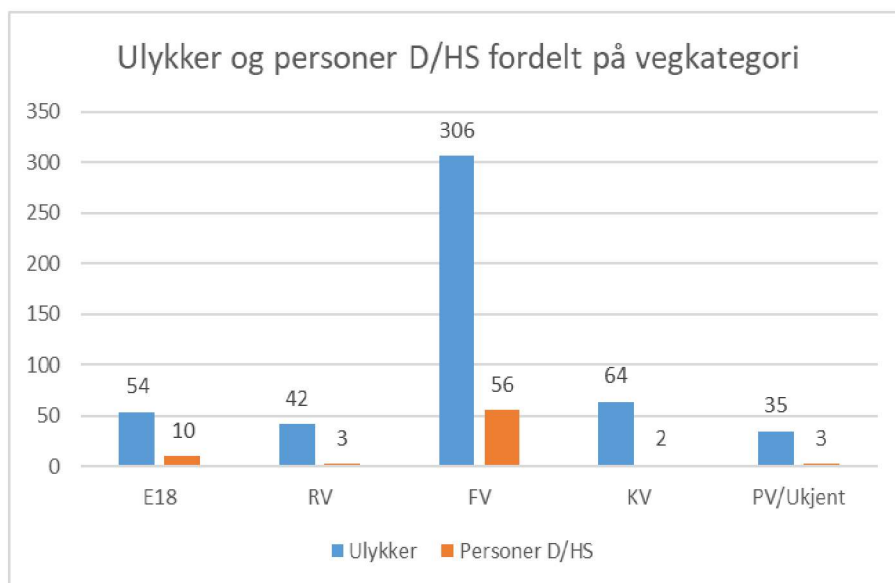
Figur 3 Ulykkesutviklingen i Larvik kommune 2009 - 2019

Den øverste grafen viser at det har vært en svært positiv utvikling i **antall ulykker med personskade** på veinettet i Larvik kommune i perioden 2009-2019, særlig er det verdt å bemerke en stor nedgang de par siste årene.

Den nederste grafen viser antall **drepte og hardt skadde** pr. år i trafikken i Larvik kommune i perioden 2009-2019. Her er tallet noenlunde uendret i perioden med et snitt på ca. 10 drepte og hardt skadde pr. År.

## 4.3 Ulykker med drepte og hardt skadde

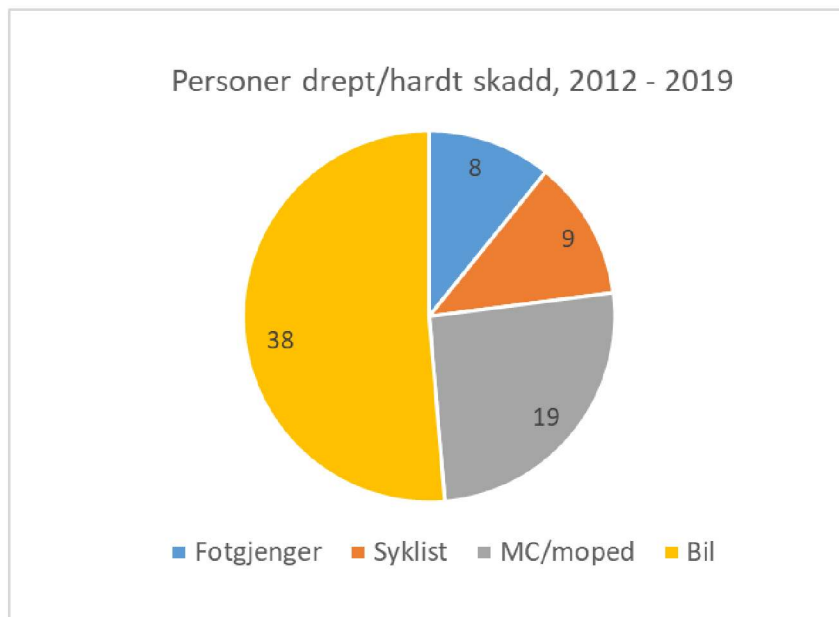
Nedenstående figur viser fordelingen av trafikkulykker og drepte/hardt skadde (D/HS) fordelt på Motorveier (E18), riksveier (RV), fylkesveier (FV), kommunale veier (KV) og private veier (PV) i Larvik kommune i perioden 2012-2019.



Figur 4 Antall trafikkulykker og antall drept/hardt skadde personer fordelt på vegkategori, 2012 - 2019

I 8-årsperioden 2012 – 2019 er det registrert 74 personer i kategorien drept/hardt skadd, av disse ble 12 drept. Det er flest drepte og hardt skadde på fylkesveiene (76 % av alle drepte/hardt skadde).

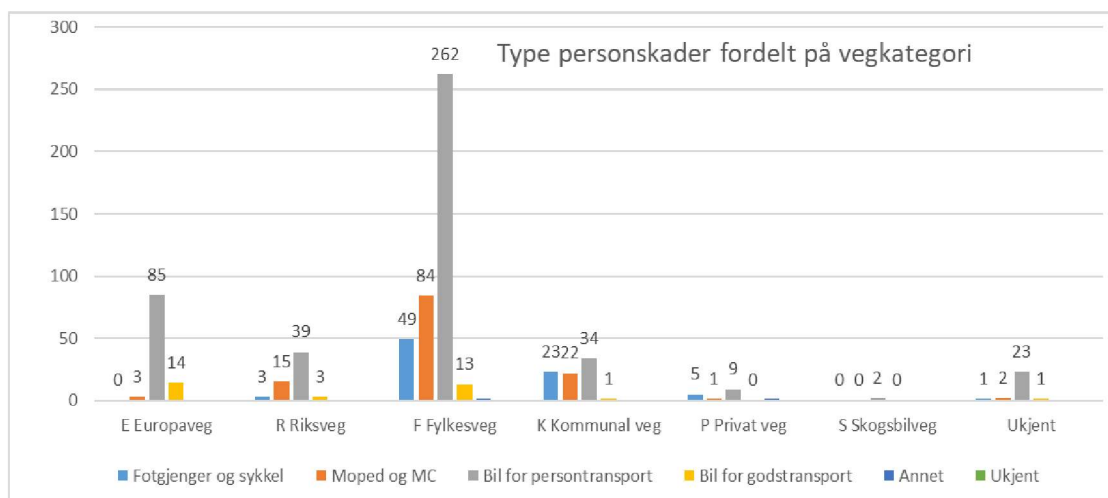
Myke trafikanter (8 fotgjengere og 9 syklister) utgjør 23 % av alle drepte/hardt skadde i Larvik i perioden 2012 – 2019, MC/moped (19 stk.) utgjør 26 %, mens bilfører/bilpassasjer (38 stk.) utgjør 50 %.



Figur 5 Antall drept/hardt skadde personer fordelt på personskadetype, 2012-2019

#### 4.4 Type personskade fordelt på veikategori

Nedenstående figur viser antall personskader fordelt på type personskade og veikategori.



Figur 6 Personskader fordelt på vegkategori

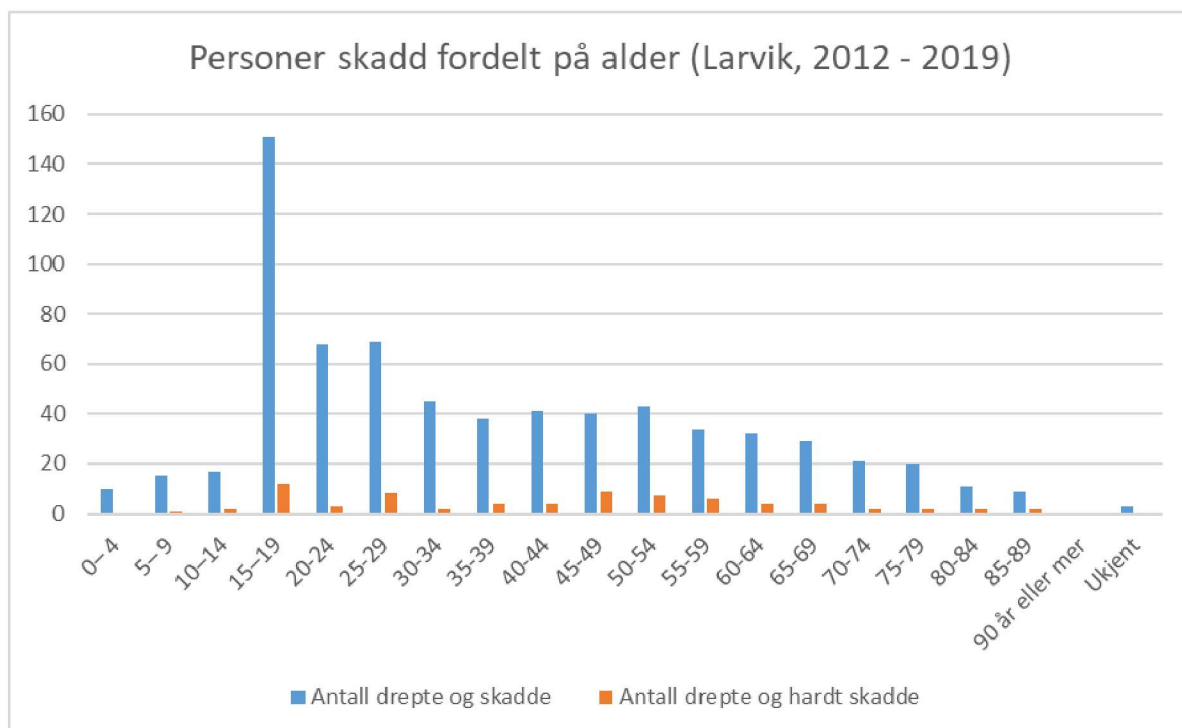
Ulykker med bilfører/passasjer dominerer generelt og langt de fleste av disse ulykkene skjer på fylkesveinettet, etterfulgt av E18.

Ulykker med MC/moped skjer i hovedsak på fylkesveinettet (84) og på de kommunale veiene (22).

Ulykker med fotgjengere og syklister skjer nesten utelukkende på fylkesveinettet og de kommunale veiene (på fylkesvei 49 og på kommunalvei 23). Når vi ser på fartsgrensen på stedet hvor disse skjer, er det flest på veier med 50 km/t (ca.40%), etterfulgt av veier med 40 km/t (ca. 25%), mens ca. 11% skjer i veier med fartsgrense 30 km/t.

## 4.5 Skadde og drepte fordelt på alder

Nedenstående figur viser antall ulykker med personskade og antall ulykker med drepte/hardt skadde fordelt på alder.



Figur 7 Antall skadde og drepte personer fordelt på alder, Larvik 2012 - 2019

Totalt ble 696 personer skadd eller drept på veiene i Larvik i 8-årsperioden 2012 – 2019, og det er aldersgruppen 15-19 år som dominerer.

Hvis vi ser nærmere på aldersgruppen 15-17 år ser vi at 70 % av dem 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 relativt mange drepte/hardt skadde. Majoriteten av disse blir skadd som **bilfører eller bilpassasjer**, men i aldersgruppen 45-54 befinner det seg også forholdsvis mange skadde på MC eller som syklist.



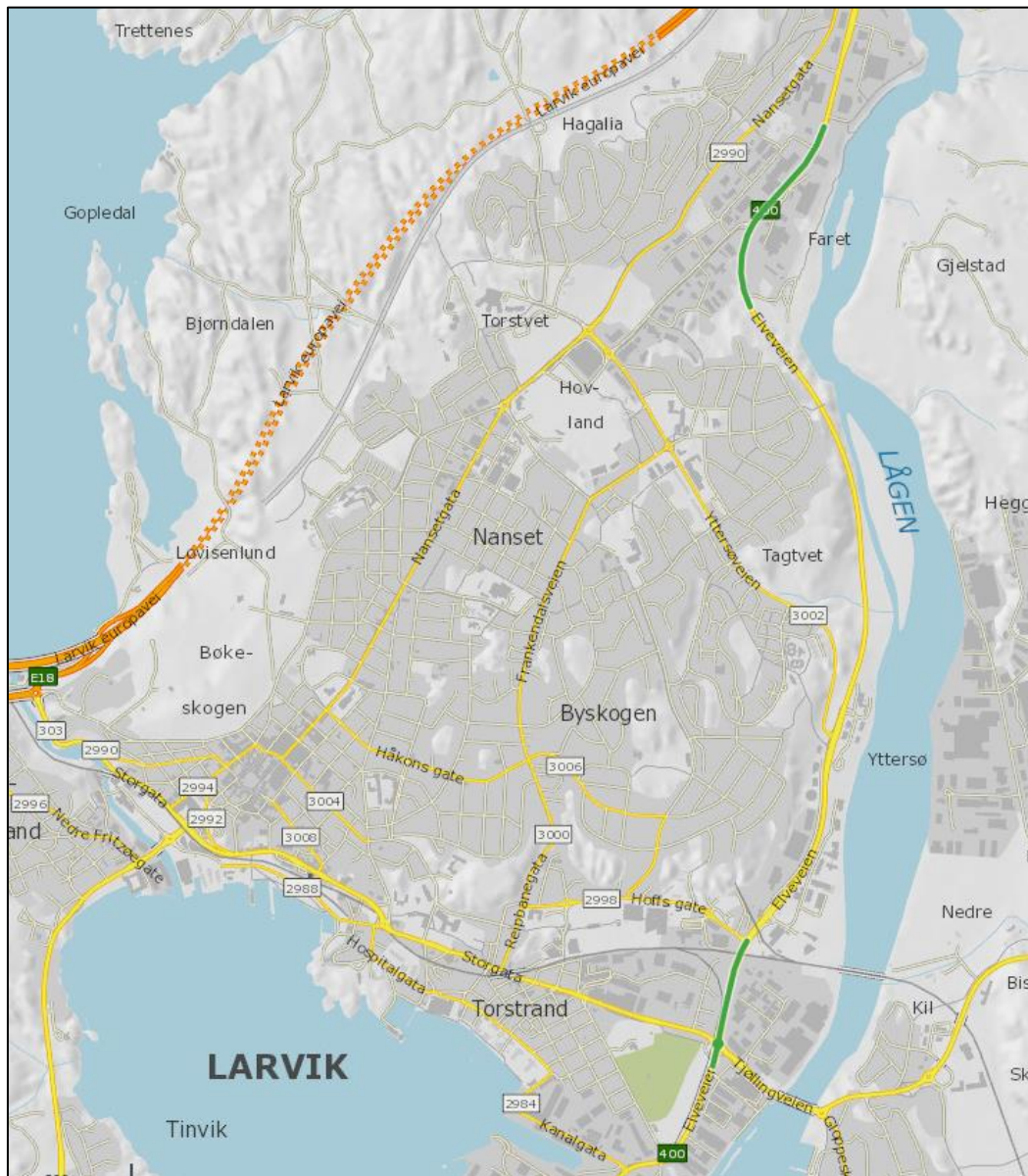
#### 4.6 Ulykkespunkter og -strekninger på riks- og fylkesveinettet

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 ingen ulykkespunkter eller strekninger i Larvik kommune i siste femårsperiode (2015 – 2019).

For perioden 2012 – 2016 finner man to ulykkesstrekninger:

- Elveveien ved Faret
- Elveveien fra Øyakrysset til Hoffsgate

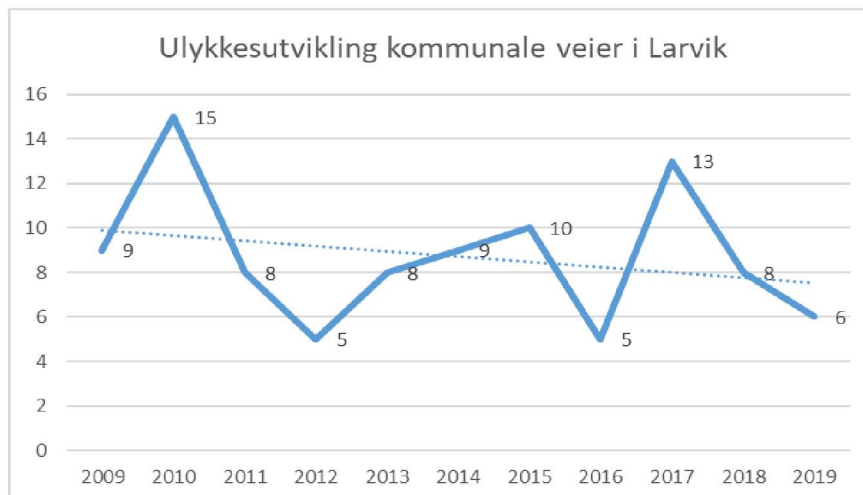


Figur 8 Ulykkesstrekninger på riks- og fylkesveinettet i Larvik (2012– 2016)

At det ikke er definerte ulykkespunkter og strekninger etter 2015 betyr at utfordringene for å redusere antall ulykker 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 sideterrang for å redusere alvorlighetsgraden ved evt. utforkjøringsulykker, redusert fart, sikring av gangfelt og andre tiltak for å øke trafikksikkerheten for gående og syklende. I tillegg kommer opplæring og holdningsskapende tiltak.

#### 4.7 Ulykker på de kommunale veiene

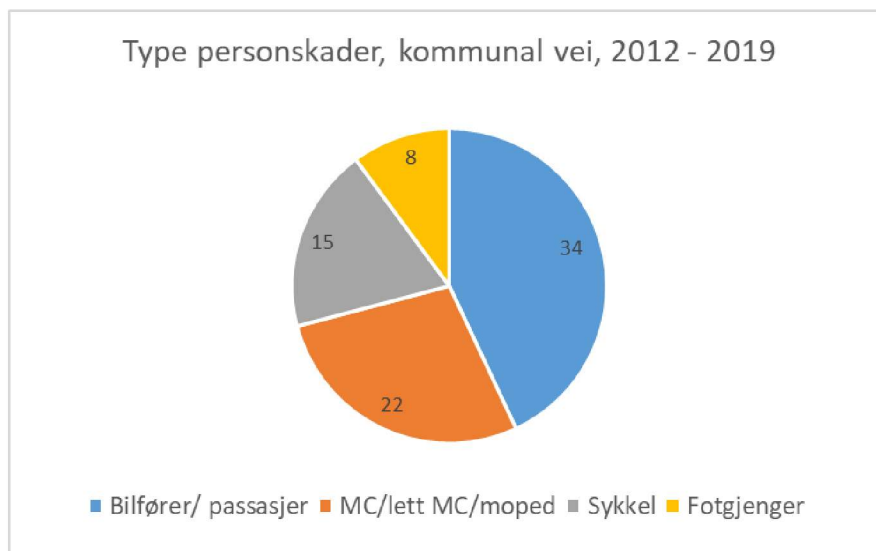
Nedenstående figur viser utviklingen i antall trafikulykker i Larvik kommune i perioden 2009-2019.



Figur 9 Ulykkesutvikling på kommunale veier

Ulykkene på det kommunale veinettet svinger fra år til år, men man ser en svak positiv utvikling.

Tilsammen har 79 personer blitt skadd på det kommunale veinettet i perioden 2012 – 2019. En person har blitt hardt skadd, mens resten har blitt lettere skadd. Nedenstående figur viser fordelingen av personskadene på trafikantgrupper.



Figur 10 Antall personskader fordelt på trafikantgrupper – kommunale veier

I perioden 2012-2019 var det flest bilfører/passasjer som kom til skade på det kommunale veinettet, 34 personer tilsvarende 43 %.

I samme periode kom 8 fotgjengere og 15 syklistere til skade på det kommunale veinettet. Dette utgjør 28 % av det totale antallet myke trafikanter som blir skadd på hele veinettet i kommunen (23 av 81).

Ulykkene med myke trafikanter på det kommunale veinettet skjer i stor grad på veier med 50 km/t (ca. 50 %), mens ca. 25 % skjer i 40 km/t og ca. 25 % skjer i 30 km/t. Majoriteten av ulykkene skjer ved kryssende kjøretning eller kryssing av vei (over 80 %).

Også MC/moped-ulykkene på kommunale veier har en forholdsvis høy andel i forhold til det totale antallet personskadde i denne gruppen på hele veinettet i kommunen, 17% (22 av 127).

#### 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 2012 - 2019 inntraff 501 personskadeulykker i Larvik, dvs. **i gjennomsnitt 63 politirapporterte personskadeulykker pr. år**. Ved å benytte overnevnte tall medfører ulykkene følgende samfunnsøkonomiske kostnader:

**Årlig utgjør personskadeulykkene i Larvik kommune en samfunnsøkonomisk kostnad på ca. 190 mill. kroner.**



## 5. MOBILITETSPLANER I SKOLER OG BARNEHAGER

Larvik kommune har vedtatt at det skal utarbeides mobilitetsplaner for alle skoler og barnehager. Fagerli skoles mobilitetsplan skal brukes som mal for alle skoler og barnehager. Følgende framgår av KST- 156/18 Vedtak:

«Det utarbeides en mobilitetsplan for skole og barnehage på Fagerli jfr. kommunestyrets vedtak av revidert Handlingsprogram til Klima- og energiplanen». Mobilitetsplanlegging er et holdningsskapende arbeid som utvikles i samarbeid med målgruppen. Planen skal være enkel og oversiktlig slik at den blir brukt. Planen skal brukes som mal for alle barnehager og skoler i Larvik kommune og inneholde aktiviteter som gjentas hvert år. (Virksomhetsleder skole, 2018).

Gjennom utarbeidelse av en mobilitetsplan vil det settes i gang et holdningsskapende arbeid for å redusere biltrafikken ved skolene og barnehagene. Kjøring av barn til skolen bidrar til økt trafikk og utrygghet for dem som sykler og går. Flere barn og foreldre må derfor oppfordres til å gå og sykle mer.

Mobilitetsplanen vil være et verktøy for å planlegge hvordan skolene og barnehagene skal legge til rette for miljøvennlig transport og endring av reisevaner. Planen skal inneholde organisatoriske og enkle fysiske tiltak for å begrense bilbruken. Mobilitetsplanen skal inneholde en beskrivelse og vurdering av dagens situasjon og reisemønster og vurdere forslag til endringer i helse- og miljøvennlig retning. Kartlegging i form av barnetråkkregistrering vil kunne dokumentere dagens trafikkforhold ved alle skoler og barnehager. Innspill til trafikkfarlige områder/punkter, utbedring av snarveier etc. på skoleveier og i nærområder kan kanaliseres videre til teknisk sektor i kommunen, mens de organisatoriske og holdningsskapende tiltakene må ledes ved skolen/barnehagen og FAU jobbe sammen om.

Kontinuerlig oppfølging av mobilitetsplanene er et tiltak i handlingsplanen for skolene og barnehagene (se kap. 8.2).

Prosjektet *Hjertesone* er et holdningsskapende tiltak kombinert med evt. fysisk tilrettelegging, skilting etc. som kan kobles til arbeidet med mobilitetsplaner for alle skoler og barnehager. Tiltaket er beskrevet i Nasjonal handlingsplan for trafiksikkerhet 2018 – 2021.

**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 11 Hjertesone (Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på veg 2018-2021)

## 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.


Mange 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 sektorovergrepene 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](http://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 trafikksikkerhetsplan.
- Kommunen har oppfylt kriteriene for den enkelte sektor (oppvekst, kultur, helse, teknisk, plan, HR).



Figur 12 Kriterier for Trafikksikker kommune (hentet fra Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018-2021)

Larvik kommune ble i 2021 godkjent som «Trafikksikker kommune». Godkjenningen er et kvalitetsstempel for godt, målbevisst og helhetlig arbeid med trafikksikkerheten. Godkjenningen gjelder for 3 år av gangen. I 2024 vil det være et opplegg for regodkjenning. Kommunen må derfor sørge for at alle kriteriene også oppfylles da. Ansvaret for arbeidet er forankret hos kommunedirektøren for å synliggjøre at alle kommunens sektorer må ta sin naturlige del av ansvaret. Det etablerte Trafikksikkerhetsutvalget med representanter på tvers av tjenesteområdene, har ansvaret for å følge opp arbeidet slik at kommunen blir regodkjent.

## 7. VISJONER, MÅL OG SATSINGSOMRÅDER

### 7.1 FNs bærekraftsmål

Flere av FNs bærekraftsmål omhandler trafiksikkerhet.

Bærekraftsmål 3. God helse og livskvalitet innebærer å sikre god helse og fremme livskvalitet for alle, uansett alder. Videre skal man innen 2020 halvere antall dødsfall og skader i verden forårsaket av trafikkulykker.

Bærekraftsmål 11. Bærekraftige byer og lokalsamfunn innebærer bl.a. at man innen 2030 skal sørge for at alle har tilgang til trygge, tilgjengelige og bærekraftige transportsystemer til overkommelig pris og bedre sikkerheten på veiene.



I kommuneplanens samfunnsdel er flere av FN's bærekraftsmål tatt inn. Både bærekraftsmål 3 og 11 er blant de prioriterte målene til Larvik kommune. Et par av innsatsområdene som er relatert til trafiksikkerhet er: «Sosiale møteplasser med fokus på inkludering, universell utforming, mestring og tilhørighet» og «Trygg ferdsel for gående og syklende – sammenhengende turveier og sykkelstier».

### 7.2 Nasjonale visjoner og mål

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

Stortinget har gjennom NTP vedtatt at nullvisjonen skal være grunnlaget for trafiksikkerhetsarbeidet 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 trafiksikkerhet.

For å følge opp nullvisjonen er det utarbeidet en Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet 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 13 Ny nasjonal tiltaksplan (Illustrasjon: Statens vegvesen).

Trafikksystemet er et samspill mellom trafikanter, 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 trafikanterrettede tiltak. I Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på vei er det valgt ut noen områder hvor tilstandsutviklingen skal følges. Tilstandsmål som i hovedsak skal nås ved hjelp av trafikanterrettede tiltak er: Bruk av bilbelte, sikring av barn i bil, bruk av sykkelhjelmer og reflekser samt redusert kjøring i ruspåvirket tilstand og overholdelse av fartsgrenser.

### 7.3 Vestfold og Telemark fylkeskommune

Fylkeskommunen skal samordne trafiksikkerhetsarbeidet og være et bindeledd mellom staten og kommunene. Det er ikke utarbeidet noen ny TS-plan for den nye fylkeskommunen. Fortsatt er Vestfold fylkeskommunes Trafiksikkerhetsplan for perioden 2018 – 2021 gjeldende. Her er det satt mål og beskrevet satsingsområder.

Trafiksikkerhetsplanen 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, hjelmer, barnesikring, lys og reflekser



### 7.4 Sykkelenbyen Larvik

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

Det overordnede målet for sykkelbyen er at «Sykkelandelen i Larvik skal være 8 % innen utgangen av 2022».

Følgende delmål er satt:

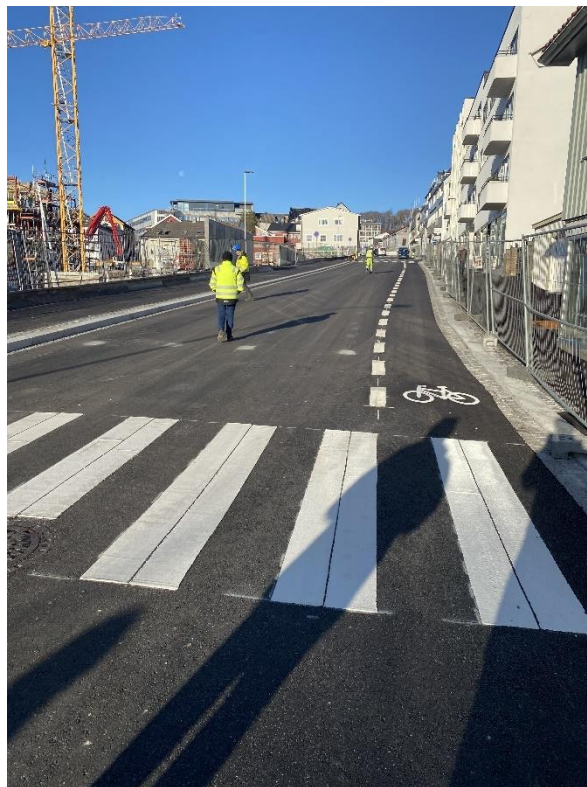
- Innbyggerne i sykkelbyen skal etter eget utsagn oppleve det mer attraktivt å sykle.
- Flere daglige reiser, til jobb, skole og fritidsaktiviteter skal tas med sykkel.
- Antall alvorlige sykkelulykker skal ikke øke når sykkelbruken øker.

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.

Det er i Larvik kommune utnevnt en sykkelbykoordinator, hvis oppgave er å koordinere kommunens innsats på tvers av tjenesteområdene. Hvert år utarbeides det en prosjekt- og aktivitetsplan som inneholder en rekke fysiske tiltak (samstemt med trafikksikkerhetsplanen), kampanjer og holdningsskapende tiltak.

Som sykkelby er det hvert år er det mulig å søke Vestfold og Telemark fylkeskommune om et økonomisk tilskudd som skal inngå i sykkelbyenes totale arbeid med å fremme sykkelbruk. Tilskuddet som ytes kan ikke benyttes til investeringsprosjekter, men mindre prosjekter som sykkelparkering, sykkeltegn, samt holdningsskapende arbeid (aksjoner med utdeling av lykter ol., konkurranser mm).

I Strategidokumentet 2019 - 2022 ble det avsatt 20 mill. i 2019 og 20 mill. i 2020 til etablering av gang- og sykkelveier og fortau langs kommunale veier. Med utgangspunkt i denne bevilgningen utarbeidet Teknisk virksomhet en prioriteringsliste som ble vedtatt av kommunestyret i 2019 (KST 230/19).



Prioriteringslisten omfatter en rekke manglende fortaus- og GS-veilenker som vil knytte det eksisterende nettverket bedre sammen. Noen av lenkene har medført behov for en reguleringsprosess, mens det for de øvrige lenkene har vært vedtatt reguleringsplaner. Prosjektering og eiendomserverv/-avtaler har medført at prosessen har tatt forholdsvis lang tid, og derfor er hovedparten av midlene overført til 2021. Hovedparten av de manglende fortaus- og GS-veilenker etableres i løpet av 2021 og er derfor ikke med i handlingsplan for fysiske tiltak i denne trafikksikkerhetsplanen.

Kommunedelplan for sykkeltrafikk i Larvik og Stavern ble vedtatt oktober 2011. Planen er for flere områder utdatert og det er besluttet at plan skal oppdateres i regi av Bypakke Larvik. 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» m.m.

## 7.5 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, FNs bærekraftsmål 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 skadde 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 drepte 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 drepte 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 2016-2019 er i gjennomsnitt 10 personer drept eller hardt skadd i Larvik per år. Vi ser at dette tallet ikke er redusert de siste årene og at det er et godt stykke til målet om maksimalt 5 per år i 2024.

**Larvik kommune skal forbli en «Trafikksikker kommune» i årene framover.**

Larvik kommune ble i 2021 godkjent som «Trafikksikker kommune». Dette sektorovergrepene arbeidet må fortsette og målet må være at kommunen fortsetter å oppfylle de kriteriene som skal til for å kunne bli regodkjent i 2024.

Det anbefales at kommunens trafikksikkerhetsutvalg følger opp arbeidet som skal til for at kommunen skal bli regodkjent. Alle sektorer i Larvik kommune bidrar innenfor sine ansvarsområder.

I tillegg til ovenstående målsetninger skal det i Larvik kommune være fokus på **trafikksikkerheten for de myke trafikantene**.



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 boliggate 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 trafikkkunnskapen 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. Trafikkopp-læring kan derfor betraktes som en livslang læringsprosess.

Også andre frivillige organisasjoner, kjøreskoler, vel, bedrifter etc. blir viktig å trekke med i dette arbeidet. Trafikksikkerhetsgruppen har et koordineringsansvar, mens ansvar for gjennomføring/oppfølging av de enkelte tiltak ligger hos ansvarlig sektor/organisasjon, eierskapet til tiltakene i planen framgår av listene med prioriterte tiltak.

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

Handlingsplan for organisatoriske tiltak:

Tiltak	Ansvar
<b>Trafikksikkerhetsutvalg på tvers av tjenesteområdene.</b> Gruppen har faste møter og følger opp trafikksikkerhetsplanen. I gruppen deltar folkehelsekoordinator, representant for Trygge Lokalsamfunn, Oppvekst og kvalifisering, Helse og mestring, Arealplan, Kultur og idrett, samt Teknisk virksomhet. Trygg trafikk inviteres inn i arbeidet etter behov.	Leder for Trafikksikkerhetsutvalget
<b>Ivareta trafikksikkerheten i arealplaner.</b> 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 14 Handlingplan Organisatoriske tiltak "Trafikksikkerhetsplan Larvik 2022-2025"

### 8.2 Opplæring og holdningsskapende tiltak

Handlingsplan for opplæring og holdningsskapende tiltak i kommunens regi:

Aldersgruppe	Tiltak	Ansvar
Barn (0 - 6 år)	Alle barnehager har en kontaktperson for trafikk. Styrer i barnehagen er kontaktperson.	Barnehagene
	Trafikk skal inngå i barnehagenes årsplaner og være et tema på foreldremøter i barnehagene. Skal være ferdig i løpet av september 2021 i årsplanene, og iverksettes deretter.	Barnehagene
	Alle barnehagene er medlem i Barnas trafikklubb og benytter kursmaterieill og tilbud aktivt. Iverksettes nå i årsplanene som gjelder fra september 2021.	Barnehagene
	Ha gode rutiner for å ivareta sikkerheten på turer. Rutinene er godt innarbeidet i barnehagene.	Barnehagene
	Kontinuerlig oppfølging samt evaluering av Mobilitetsplanene hvert 3.-4. år - i forkant av rullering av trafikksikkerhetsplanen.	Barnehagene
	Helsestasjonene mobiliserer til sikring av barn i bil gjennom dialog med foreldre og har spesielt fokus på innvandrerfamilier. Arbeidet pågår kontinuerlig	Helsestasjonene

Aldersgruppe	Tiltak	Ansvar
<b>Barn (6 - 13 år)</b>	Alle barneskoler skal ha en kontaktlærer for trafikk Det er nå forankret i ledergruppa	Barneskolene
	Trafikk skal inngå i skolenes planer og være et tema på foreldremøter, jfr. kriterier for trafikksikker kommune	Barneskolene
	Ansatte i skolene benytter undervisningsmaterieell fra Trygg trafikk	Barneskolene
	Delta i Sykkelpøven 4.- 7. trinn - ha lokale prøver, både teori og praktisk prøve. Pågår hver vår, men har vært avlyst pga. Covid-19	Barneskolene
	Ha gode rutiner for å ivareta sikkerheten på turer, jfr. kriterier for trafikksikker kommune	Barneskolene
	Kontinuerlig oppfølging samt evaluering av Mobilitetsplanene hvert 3.-4. år - i forkant av rullering av trafikksikkerhetsplanen	Barneskolene

Aldersgruppe	Tiltak	Ansvar
<b>Ungdom (13 – 16 år)</b>	Trafikk skal inngå i skolenes planer og være et tema på foreldremøter, jfr. kriterier for trafikksikker kommune Er forankret i ledergruppa.	Ungdomsskolene
	Ansatte i skolene benytter undervisningsmaterieell fra Trygg trafikk.	Ungdomsskolene
	Ha gode rutiner for å ivareta sikkerheten på turer, jfr. kriterier for trafikksikker kommune	Ungdomsskolene
	Kontinuerlig oppfølging samt evaluering av Mobilitetsplanene hvert 3.-4. år - i forkant av rullering av trafikksikkerhetsplanen	Ungdomsskolene
	Valgfag trafikk – formidling av kunnskap og motivering for å ta dette i bruk på ungdomsskolene	Trafikksikkerhetsutvalget

Aldersgruppe	Tiltak innen kultur, idrett og fritid	Ansvar
<b>Barn og unge</b>	For å motta kommunalt tilskudd må lag og foreninger dokumenterer at de har fokus på trafikksikkerhet i tråd med Trygg Trafikks anbefaling om reisepolicy og regler for trafikksikkerhet ved arrangementer, til og fra aktiviteter etc.	Kultur og idrett
	Gi lag og foreninger god informasjon om trafikksikkerhet	Kultur og idrett

Aldersgruppe	Tiltak	Ansvar
<b>Unge voksne (16 – 19 år)</b>	Motivere ungdomsrådet til å engasjere seg	Trafikksikkerhetsutvalget
	Kommunen samarbeider med Av-og-til (alkovettorganisasjon) som jobber for å redusere de negative følgene av alkoholbruk.	Folkehelsekoordinator/SLT-koordinator
	Russ og rus – kampanjen #edrusjåfør gjennomføres på Thor Heyerdal videregående skole. Være pådriver for å fortsette med dette.	Trafikksikkerhetsutvalget
<b>Voksne (både innbyggere og egne ansatte)</b>	Informasjon om trafikksikkerhet i media (bruk av sikkerhetsutstyr, refleks, sykkel som transportmiddel etc.)	Trafikksikkerhetsutvalget
	Aksjoner for å bedre frisisikten	Teknisk virksomhet
	HMS arbeid - fokus på trafikksikkerhet blant egne ansatte	Kommunen – alle etater
<b>Eldre (65 +)</b>	Oppfriskningskurs for eldre (65+).	Eldrerådet

Figur 15 Handlingplan Trafikantrettede tiltak "Trafikksikkerhetsplan Larvik 2022-2025"




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/](http://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 16 Kriterier for Trafikksikker skole og barnehage (Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018-2021)

I det følgende beskrives tiltakene i handlingsplanen nærmere (beskrevet for hvert ansvarsområde).

### Tiltak i barnehagene

Kriteriene for å bli «Trafikksikker barnehage» må følges opp.

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/>



Foto: Knut Ørdeide, Statens vegvesen

**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 17 Innhold i Barnas Trafikklubb (Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018-2021)

### **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 innvandrerfamilier, da vi vet at de ikke har den samme kulturen med tanke på sikkerhet i bil.

### **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 skal alle barnehagene, barneskolene og ungdomsskolene ha en trafikkansvarlig og sørge 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. Trygg Trafikk sitt materiell eller kurstilbud skal benyttes i alle skoler og barnehager 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 landets ungdomsskoler som tilbyr valgfag (2017). Trygg Trafikk vil, i samarbeid med Statens vegvesen, videreutvikle og distribuere læringsressurser til valgfaget *trafikk*. Se beskrivelse av tiltaket i Kap.0. Dette er et veldig bra tiltak som ungdomsskolene i Larvik oppfordres til å ta i bruk. Trafikksikkerhetsutvalget motiverer skolene gjennom kunnskapsformidling, kontakt med Trygg Trafikk m.m.

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 sykkelhjelm, refleks m.m.

### **Tiltak hos øvrige sektorer (planavdelingen, kommunalteknikk, kultur, idrett 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. *Kultur- og idrettssektoren* har et ansvar for å stimulere frivillige lag og foreninger til å innarbeide retningslinjer for sikker transport innenfor egen virksomhet.

### ***Barn og unge – innen idrett, kultur og fritid***

#### **Tilskudd til lag og foreninger – krav om trafikksikkerhet**

Ved tildeling av kommunalt tilskudd til kultur- og idrettsarrangementer skal det i vedtaket anmodes om at regler for trafikksikkerhet integreres i planlegging av arrangementet.

Samarbeidet og tilskuddsordningen skal oppfordre til at idrett- og kulturfrivilligheten implementer regler for trafikksikkerhet og reisepolicy i egen virksomhet.

#### Informasjon om trafikksikkerhet

Larvik kommune har fokus på trafikksikkerhet i nært samarbeid med Larvik Idrettsråd og Kulturrådet i Larvik. Trafikksikkerhet tas årlig opp som et punkt på agendaen i møter med kultur- og idrettsfrivilligheten. Kommunen gir lag og foreninger god informasjon om trafikksikkerhet, ved å publisere informasjon om Trygg Trafikks anbefalinger i kommunens kommunikasjonskanaler, og ved å ta direkte kontakt med organisasjonene. Organisasjonene kan ta kontakt med kommunen for råd og veiledning.

Overordnet reisepolicy er utarbeidet for lag og foreninger. Reisepolicy skal bidra til at de aktiviteter foreningen driver med, skal oppleves som sikre for alle medlemmer og deres foresatte. Reisepolicyen skal bidra til at trafikksikkerheten ivaretas av og for medlemmene. Dette gjelder til og fra aktiviteter, og når klubben er ute på reiser.

Reisepolicyen tar for seg det personlige ansvar hvert medlem/foresatte har, og det ansvaret klubben til enhver tid har for tilrettelegging av aktivitetene.

### **Unge voksne (16 – 19 år)**

#### Motivere ungdomsrådet til å engasjere seg

Utfordre ungdomsrådet til å formidle trafikksikkerhet fra ungdom til ungdom. Tilby hjelp fra Trygg trafikk og evt. andre.

#### Alkovett – «Av og til»

Av-og-til samarbeider med kommuner over hele landet om lokaltilpasset rusforebygging. Sammen jobbes det for å forebygge og redusere alkoholskader. Av-og-til stiller med relevant materiell og ideer helt gratis, kommunen iverksetter arbeidet lokalt. I Larvik er det folkehelsekoordinator og SLT-koordinator som er ansvarlig for dette arbeidet. Det er blant annet kampanjer mot alkohol og bilkjøring; "Er du i tvil, ikke kjør bil".

#### Tiltak mot rusen

Ung i trafikken jobber for en rusfri trafikk, og er den eneste trafikksikkerhetsorganisasjonen i Norge for ungdom. Organisasjonen har en kampanje som heter #edrusjåfør hvor slagordet er: Vi drikker kanskje mye, men sjåføren vår er alltid edru. Målet med kampanjen er å skape trafikksikre rammer og få rusen til å avstå fra promillekjøring. Rusen ved Thor Heyerdahl videregående skole i Larvik, er en av skolene som er med på kampanjen.

### **Voksne og eldre (65+)**

#### 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.

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. Det er fra sentralt hold utarbeidet en rutine for trafikksikkerhet i forbindelsen med planlegging og innkjøp av transporttjenester.

Informasjon - kunnskapsformidling om trafikksikkerhet bør formidles til kommunens innbyggere via internett og lokalavis. Ulike temaer som kan tas opp:

- Bruk av refleks
- Bruk av sikkerhetsutstyr (sikring i bil, hjelmbruk)
- Regelverk – f.eks. sykkelregler

- Fremme av sykling som transportmiddel, helseeffekt etc.
- Fart – f.eks. resultater fra fartsmålinger/radarkontroller
- Frisikt – f.eks. viktigheten av å fjerne vegetasjon i avkjørsler og ut mot veikryss

Fylkeskommunen har etablert et godt informasjonsmateriale om flere av ovenstående emner, som hvert år trykkes i lokale aviser, på kommunens hjemmeside osv. Trafikksikkerhetsutvalget er i samarbeide med Teknisk virksomhet og kommunens kommunikasjonsavdeling ansvarlig for å informere kommunens innbyggere om trafikksikkerhet.

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 18 Illustrasjonsbilder hentet fra frisiktbrosjyre Asker kommune

#### Oppfriskningskurs for eldre (65+).

Informasjon om muligheten til kurs bør spres gjennom for eksempel *eldrerådet*, *pensjonistforening*, *historielag*, *bibliotekene* etc. (kursopplegg er utarbeidet, arrangeres av Statens vegvesen gjennom Folkeuniversitetet). [www.vegvesen.no/Forerkort/Foreropplaering/Bilforer65pluss](http://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.

## 9. HANDLINGSPLAN – FYSISKE TILTAK

En viktig del av trafikksikkerhetsarbeidet er å vurdere henvendelser, ønsker og forslag om fysiske trafikksikkerhetstiltak. I Larvik kommune er det en fast rutine for dette:

- Alle henvendelser som omhandler fysiske trafikksikkerhetstiltak registreres i kommunens arkivsystem og besvares fortløpende når saken er vurdert/utredet.
- Det gjennomføres trafikkmålinger der det er behov/nødvendig. I forbindelse med trafikkmålinger registreres hastighet og antall kjøretøy. Der målingene viser for høy hastighet, vurderes fartsregulerende tiltak etter gjeldende kriterier, som fartsdempere og/eller nedsatt hastighet. Etter gjennomført måling orienteres melder om kommunens konklusjon.
- Tiltak iverksettes fortløpende etter økonomisk vurdering. I forbindelse med større tiltak spilles dette inn til Strategidokumentet, det lages en egen politisk sak eller lignende.
- Ved henvendelser som omhandler riks- eller fylkesvei bes melder om å ta kontakt med Statens vegvesen eller fylkeskommunen. I enkelte tilfeller påtar Larvik kommunen seg rollen som pådriver, f.eks. gjennom regulering, prosjektering og bygging.

Ut fra ulykkesanalysen som er gjort og de innspill som har kommet til kommunen, er det utarbeidet en liste med fysiske tiltak i perioden 2022-2025. Det tas forbehold om økonomisk dekning i Strategidokumentet. Tiltak rettet mot myke trafikanter er prioritert.

### 1. Gang- og sykkelveitiltak langs fylkesvei

Dette gjelder primært bygging av manglende GS-vei langs fylkesvei. Kommunens oppgave er å prioritere, samt øve påtrykk overfor fylkeskommunen for å få prosjekter inn på fylkeskommunens handlingsprogram.

Fv. 2990 Nansetgata	GS-vei fra Elveveien til Nordbyveien. Hovedrute fra Larvik sentrum til Bommestad/Sandefjord.	900 m 10.000 kjt/døgn 50 km/t
Fv. 301 Helgeroveien	GS-vei fra Grevle til Hummerbakkveien øst. Strekningen etableres i 2021-22 som et spleiselag mellom fylkeskommunen og Larvik kommune.	4.100 m 3.000 kjt/døgn 60 km/t
Fv. 301 Helgeroveien	GS-vei fra Søndersrød til Hummerbakkveien vest. Strekningen etableres i 2021-22 som et spleiselag mellom fylkeskommunen og Larvik kommune.	2.400 m 2.200 kjt/døgn 60 km/t
Fv. 301 Helgeroveien	GS-vei fra Hummerbakkveien øst til Hummerbakkveien vest. Strekningen preges av stor sommertrafikk til/fra store hyttefelt og campingplasser.	5.300 m 2.000 kjt/døgn 60-70 km/t
Fv. 303 Tjøllingveien	GS-vei fra Sandtra til Hem. Strekning med mye fritids- og sommertrafikk. Høy fart og smale skuldre gjør veien utrygg for myke trafikanter.	2.300 m 5.000 kjt/døgn 60-70 km/t
Fv. 3004 Jegersborggata	Prioritering av sykklende fra Haralds gate til Herregårdsbakken. Viktig forbindelse fra Larvik sentrum til bl.a. Thor Heyerdahl vgs., Fram og Farrishallen	400 m 3.200 kjt/døgn 30 km/t
Fv. 3050 Lågaveien	GS-vei fra Storenga til Sognsveien. Larvik kommune og fylkeskommunen er i prosess med stabilisering av grunn og etalering av GS-vei.	250 m 800 kjt/døgn 40-50 km/t
Fv. 2968 Brunla allé	Fortau fra Vardeveien til Stavensykehjem. Viktig strekning for myke trafikanter til/fra Brunlanes ungdomsskole.	200 m 1.500 kjt/døgn 40 km/t
Fv. 302 Brunlanesveien	Prioritert krysningspunkt v/ Langestrand kapell. Viktig krysningspunkt for elever som bor på Langestrand og går på Ra ungdomsskole	10 m 6.200 kjt/døgn 50 km/t
Fv. 32 Skienveien	GS-vei fra Lofstadveien til Lågendalsveien. Skape trygg forbindelse for myke trafikanter til/fra Lofstadåsen.	900 m 2.200 kjt/døgn 60 km/t
Fv. 3050 Lågaveien	Fortau fra Hukstrøm bru til Karen Sogns vei. Skolebarn og andre myke trafikanter ferdes langs veien.	300 meter 800 kjt/døgn 40-50 km/t
Fv. 304 Holmfossveien	GS-vei fra Hedrumveien til Nyveien. Strekning med mye fritids- og sommertrafikk.	800 m 1.800 kjt/døgn 60-80 km/t

## 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. Hvis det er mulig gjennomføres slike prosjekter i forbindelse med VA-anlegg hvor det generelt er fokus på å forbedre trafikksikkerheten, i form av f.eks. fortau, GS-vei, gangfelt, bussholdeplasser, skilting, oppmerking, nytt veilys osv. Aktuelle kommunale prosjekter neste 4-års periode er:

Kveldeveien	Fortau fra Holmfossveien til Kvelde kirke	500 meter
Gonveien	Fortau fra Rudjuveien til Pelikanveien.	500 meter
Staurumveien	Fortau/GS-vei fra Solstadløkka til Brunlanes ungdomsskole.	300 meter
Hegdalveien	GS-vei fra Tjøllingveien til trampolineparken	500 meter
Rådhusgaten	Fortau fra Steingardveien til Torsrødveien	250 meter
Djupedalsfaret	GS-veiforbindelse mellom Salbufaret, Djupedalsfaret og Liafaret	70 meter
Gl. Stavensveien	GS-vei fra Møllebakken til kulvert under fv. 301 Stavensveien	150 meter
Larvik sentrum	Etablering av ledelinjer	500 meter

## 3. Mindre tiltak på kommunal vei

Her inngår de mindre tiltakene på kommunal vei, delt inn i tre undergrupper. Drift og vedlikehold av eksisterende tiltak og nye tiltak rettet mot de to fokusområdene sikring av boligområder og sikring av skolevei:

Drift og vedlikehold	Vegetasjonsrydding og siktutbedring Oppmerking av gangfelt, fartshump m.m.
Sikring av boligområder	Fartsmålinger og etablering av fartsdempende tiltak Utbedring av skilting og veibommer Oppgradering av vei- og gatebelysning Sikring av kantparkering
Sikring av skoleveier og nærområde til skoler og barnehager	Sikring av krysningspunkter Etablering av gangfelt Oppstramming av kryss Utbedring av lyspunkter Etablering av "Hjertesoner" i samarbeide med skolene (jfr. utarbeidelse av mobilitetsplan ved skoler og barnehager)

Figur 19 Handlingplan Fysiske tiltak "Trafikksikkerhetsplan Larvik 2018-2021"

**Drift og vedlikehold** av kommunale veier utføres hovedsakelig av kommunens egne ansatte og omfatter bl.a. vedlikehold av veidekke, brøyting, strøing, soping, sluktømming, kantslått, grøfterensk, linjerydding, skiltvedlikehold, skraping, salting, veimerking osv. Dette gjøres i henhold til et årshjul som løpende revideres. Grunnet begrensede ressurser og mange arbeidsoppgaver er det avgjørende for tilstanden av veinettet bestandig å ha fokus på primær oppgavene. Pålegges de ansatte mange andre oppgaver vil dette gå utover primær oppgavene og medvirke til forringelse av veikapitalen og trafikksikkerheten.

**Sikring av boligområder** har stor betydning for innbyggerne i Larvik kommune. 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.

Det er viktig å ha fokus på trafikksikker utforming av kantparkering iht. Statens vegvesens håndbøker. Blinde vinkler og rygging in/ut av veien bør unngås. Dette kan også være aktuelt i andre områder.

**Sikring av skoleveier og nærområde til skoler og barnehager** gjøres i et samarbeid mellom den enkelte skole eller barnehage og Teknisk virksomhet. Teknisk virksomhet bistår skoler og barnehager med vurdering og evt. implementering av fysiske tiltak som framkommer av arbeidet med mobilitetsplaner. Mobilitetsplanen har i utgangspunktet hovedfokus på holdningskapende tiltak, men opprydding i kjøremønster, skilting etc. kan være aktuelle fysiske tiltak.

Sikring av krysningspunkter dreier seg om etablering av nye gangfelt, samt bedre sikring i form av nedsatt hastighet, opphøyde gangfelt, bedret belysning, frisikt 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. Se omtale i kap.0 Effekt av TS-tiltak. Fylket må kobles inn for å avgjøre når stedene er på fylkesvei.

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.

## 10. MIDLER – BUDSJETT – TILSKUDD

### 10.1 Tiltak på fylkesveier 2020 - 2023

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

For Larvik sin del er det GS-vei langs Fv. 301 Helgeroveien (to parseller) som står på fylkets investeringsliste for perioden 2020 – 2023 (disse står også oppført på kommunens liste over prioriterte GS-veier langs fylkesvei). I tillegg har fylket noen investeringsmidler som ikke er fordelt på prosjekter. Behovet for investeringer på fylkesveier er stort, og ifølge fylkets budsjett- og økonomiplan for 2020 – 2023 vil det gjøres harde prioriteringer på hvordan disse midlene vil bli fordelt.

### 10.2 Tilskuddsmidler til trafikksikkerhet på fylkes- og kommunale veier

Kommuner med godkjent kommunal trafikksikkerhetsplan, kan hvert år søke Vestfold og Telemark fylkeskommune (FTU) om økonomisk tilskudd til trafikksikkerhetstiltak. Det innføres nye retningslinjer for tilskudd sommer 2021. Kommunen kan søke om støtte til gjennomføring av prosjekter på kommunal og fylkeskommunal vei, samt ikke-fysiske tiltak. For tiltak på kommunal vei kan kommunen søke om tilskudd opp til 60 % av tiltakets kostnad, eks. mva. Eventuelle kostnadsøkninger dekkes av kommunen. For tiltak på fylkesvei gjelder mer spesifikke regler for deling mellom fylket og kommunen (innsatsdeling).

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.

### 10.3 Kommunale TS-midler i perioden 2022 - 2025

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 2021-2024 for Larvik kommune er det i investeringsbudsjettet satt av 3 mill. kr. pr. år til trafikksikkerhet. Investeringsmidler kan kun benyttes til investeringer på kommunale veier.

I tillegg avsettes det hvert år et mindre beløp på driftsbudsjettet til generelle veiltak, herunder trafikksikkerhetstiltak. Vanligvis brukes driftsmidlene til fartshumper, oppmerking, skilting, gangfelt, kampanjer og mindre tiltak.

I Strategidokumentet for 2021-2024 er det også lagt inn 5 mill. kr årlig til oppgradering av veilyset langs kommunale veier.



## 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: Trafikksikkerhetshåndboka 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 trafikkstrømmen 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 frisikt 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 moderat. Dette skyldes i stor grad at det skjer ulykker i kryss og krysningspunkter, gang- og sykkeltrafikken øker og at det oppstår konflikter mellom gående og syklende. Det er derfor viktig å sikre krysningspunkter på gang-/sykkelveistrekningene. Å bygge separate anlegg for transportsyklister blir også et viktig tiltak. Oppmerket 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 sykklistere. 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. Ifølge 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 mye 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.

Noen eksempler med god effekt:

### **Mengdetrening**

Ungdom mellom 18-24 år er overrepresentert i ulykkesstatistikken. Ungdommer som øvelseskjører mye, har mindre risiko for å havne i ulykker enn de som øver lite. De første 6 månedene av øvelseskjøringen eller etter du har fått lappen er svært viktig. Du tilegner deg masse kunnskap og kjøreefaring og risikoen for å havne i en ulykke reduseres.

### **Holdningspåvirkning av ungdom**

Omtrent en tredjedel av dødsulykkene i trafikken skyldes rus, tallet ligger høyere for ungdom mellom 18 og 24 år. Trygg Trafikk har i sitt materiell undervisningsmagasinet Underveis, med et interaktivt og lærerikt innhold til bruk i undervisningen på ungdomstrinnene - tar opp temaer som fart, rus, sikring og kollisjon m.m.

### **Valgfag trafikk**

Valgfag trafikk er et tilbud til elever i ungdomsskolen. Valgfaget inneholder alle komponentene i trafikalt grunnkurs med unntak av mørkekjøringsdelen.

Valgfag trafikk er et selvstendig fag, og elevene skal kunne ta valgfaget uten å ta trafikalt grunnkurs. For å få valgfaget godkjent som trafikalt grunnkurs må skolen følge læreplanen for valgfaget trafikk (Utdanningsdirektoratet) og oppfylle følgende krav i trafikkopplæringsforskriften (Lovdata)

Å gjennomføre trafikalt grunnkurs som en integrert del av valgfaget trafikk gir skoleverket muligheten til å gi en bredere og mer omfattende innføring i faget. Ungdomsskolene har en unik mulighet til å spre opplæringen over hele skoleåret. En slik opplæring over tid vil være positiv med tanke på mod-

ning, refleksjon og å legge til rette for læring, og kan bidra til å styrke opplæringen som trafikksikkerhetstiltak. Gjennom læreplanen legges det også til rette for muligheten til å fordype seg og integrere trafikk i andre fag.