

Trafikksikkerhetsplan 2026-2029



Vedtatt i kommunestyret den 12.11.2025



**Larvik
kommune**

Innhold

1	Sammendrag.....	2
2	Bakgrunn for planen	4
3	Aktører i trafikksikkerhetsarbeidet	5
4	Trafikkulykkesituasjonen i Larvik kommune.....	8
4.1	Trafikkmengde og fartsnivå – stor innvirkning på ulykkene.....	8
4.2	Trafikkulykker i Larvik kommune	9
4.3	Personskader i Larvik kommune	11
4.4	Ulykkespunkter og -strekninger	13
4.5	Ulykker på kommunale veier	14
4.6	Ulykkeskostnader.....	15
4.7	Skadedataprojektet i Vestfold	15
5	Mobilitetsplaner for skoler og barnehager.....	16
6	Trafikksikker kommune.....	17
7	Visjoner, mål og satsningsområder.....	18
7.1	FNs bærekraftsmål.....	18
7.2	Nasjonale visjoner og mål	18
7.3	Vestfold fylkeskommune.....	19
7.4	Bypakke Larvik.....	20
7.5	Sykkelkommunen Larvik	20
7.6	Visjoner, mål og satsningsområder i Larvik kommune	21
8	Handlingsplan – ikke-fysiske tiltak	22
8.1	Organisatoriske tiltak.....	22
8.2	Opplæring og holdningsskapende arbeid	23
9	Handlingsplan – fysiske tiltak	31
9.1	Tiltak langs fylkesvei	32
9.2	Tiltak langs kommunal vei	33
9.3	Mindre tiltak på kommunal vei	34
9.4	Tilskudd til trafikksikkerhetstiltak.....	35
10	Effekt av ulike trafikksikkerhetstiltak.....	36

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 har ansvar for E18 og rv. 400 Elveveien, fylkeskommunen har ansvaret for fylkesveinettet og kommunen har ansvaret 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 det totale antall ulykker med personskade på veinettet i Larvik kommune de siste årene. Antall drepte og hardt skadde har ikke hatt samme positive utvikling. Her holder tallet seg på det samme – i snitt cirka 10 per år de siste fire årene.

I 10 års perioden 2014-2023 har det skjedd til sammen 543 politirapporterte personskadeulykker i Larvik kommune. I denne perioden har 16 personer blitt drept og 92 personer har blitt hardt skadet.

De fleste ulykker med drepte og hardt skadde har skjedd på fylkesveinettet (77 % av alle drepte/hardt skadde).

Myke trafikanter utgjør 20 % av alle drepte/hardt skadde i Larvik kommune i perioden 2014-2023, MC/moped 17 %, mens bilførere/passasjer utgjør 63 %.

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

Målsettinger

Målene for ulykkesutviklingen i Larvik kommune er satt ut fra Nullvisjonen. Dette innebærer at målet for Larvik kommune, på vei mot nullvisjonen, er: «I Larvik skal ingen omkomme og det skal ikke være flere enn 5 hardt skadde per år i 2029».

Larvik kommune ble i 2021 sertifisert som «Trafikksikker kommune» og resertifisert i 2024. Så det er derfor naturlig å ha et mål om at «Larvik kommune skal forbli «Trafikksikker kommune»». Det sektorovergripende arbeidet må fortsette og målet er at kommunen fortsetter å oppfylle de kriteriene for å kunne bli resertifisert i 2027.

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 satsingsområde for Larvik kommune, hvilket støtter opp om sykkelbyavtalen og målene i Bypakke Larvik.

Handlingsplan

Det er foreslått en konkret handlingsplan med tiltak innenfor følgende områder:

1. Organisatoriske tiltak

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

- Larvik kommunes trafikksikkerhetsutvalg 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 2026-2029. 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 og kryssutbedringer.
- 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 fartsreduserende tiltak.
 - Sikring av skoleveier og nærområdet til skoler og barnehager.

3. Trafikantrettede tiltak

Trafikantrettede tiltak retter seg mot trafikantene for å bedre trafikkkunnskapen 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 blant annet 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 tiltak på kommunale veier er det behov for kommunale midler til trafikksikkerhet. Det er derfor viktig at det fortsatt bevilges midler til trafikksikkerhetstiltak.

Med kommunale bevilgninger til investering i trafikksikkerhetstiltak 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 derved å redusere antall ulykker og utrygghetsfølelsen, spesielt hos myke trafikanter.



Figur 1 Hensikt og mål med trafikksikkerhetsplanen

Årsakene til trafikkkulykker 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 (2005-2009, 2010-2013, 2014-2017, 2018-2021 og 2022-2025). Denne trafikksikkerhetsplanen er ny og gjelder for neste fireårsperiode, 2026-2029.

Trafikksikkerhetsplanen inneholder også Larvik kommunes forslag til, og prioritering av, fysiske tiltak på fylkeskommunale veier, som innarbeides i vestfold fylkeskommunes handlingsprogram for fylkesveier. Gjeldende handlingsprogram gjelder for årene 2024-2028 og her inngår to GS-vei strekninger; fv. 303 Tjøllingveien fra Sandtra til Hem og fv. 2990 Nansetgata fra Elveveien til Nordbyveien.

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):

E18 og rv. 400 Elveveien – Statens vegvesen

Fylkesveier – Vestfold fylkeskommune

Kommunale veier – Larvik kommune

Opplæring, informasjon og kontroll (trafikanterrettede tiltak):

Opplæring – barnehager, skoler, politi, Trygg Trafikk og Statens vegvesen.

Informasjon – Statens vegvesen, Vestfold fylkeskommune, Larvik kommune og Trygg Trafikk.

Kontroll – Politi og Statens vegvesen.



Statens vegvesen (SVV) 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 kjøretøy 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 trafikantergrupper 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 trafikanterrettede 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 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 at det er ekstra behov for tilstedeværelse. Politiet gjennomfører 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 står for føreropplæring med teori og praksis 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.

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.

Kommunalteknikk 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 krysningspunkter, 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 sykkelveier 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.

I henhold til politivedtektene 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

strengt krav om sikring av alle trafikanter ved arbeider i veien og dens sidearealer, og har spesielt fokus på å sikre myke trafikanter.

Helsestasjoner, barnehager og skoler

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.

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.

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 Barnas trafikklubb. Kursmateriell 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. 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 gåtrening i ulike former samt gådag med fokus på trafikkreglene og benytter undervisningsmateriell 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.

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 undervisningsmateriell 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.

4 Trafikkulykkesituasjonen i Larvik kommune

Følgende kapittel inneholder en analyse av trafikkulykkesituasjonen i Larvik kommune. Det tas utgangspunkt i 10-årsperioden 2014-2023. 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. En økning i trafikkmengden vil 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 trafikksikker retning.

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.” (Trafikksikkerhetshåndboka).

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 på landsbasis i perioden 2014-2023. Høy fart, kombinert med manglende førerdyktighet, er ofte en medvirkende faktor.

Medvirkende faktorer	Andel av alle dødsulykker										
	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Gj.snitt
Faktorer knyttet til trafikant:											
Manglende førerdyktighet	47 %	48 %	50 %	43 %	52 %	55 %	46 %	42 %	42 %	36 %	46 %
Høy fart etter forholdene / godt over fartsgrensen	23 %	34 %	35 %	31 %	41 %	40 %	35 %	32 %	29 %	25 %	32 %
Ruspåvirkning	21 %	22 %	23 %	20 %	34 %	20 %	26 %	18 %	20 %	20 %	22 %
Tretthet/sovning	16 %	10 %	8 %	14 %	13 %	26 %	16 %	13 %	13 %	16 %	14 %
Sykdom	17 %	12 %	9 %	17 %	10 %	17 %	8 %	8 %	9 %	2 %	11 %
Ulykker med mistanke om selvmord	9 %	2 %	4 %	7 %	6 %	8 %	10 %	15 %	8 %	4 %	7 %
Faktorer knyttet til veg og vegmiljø	21 %	35 %	33 %	32 %	28 %	35 %	36 %	24 %	21 %	26 %	29 %
Faktorer knyttet til involverte kjøretøy	17 %	32 %	34 %	26 %	32 %	23 %	22 %	18 %	15 %	17 %	24 %
Faktorer knyttet til ytre forhold	14 %	25 %	14 %	18 %	15 %	26 %	24 %	20 %	17 %	14 %	18 %

Figur 2 Statens vegvesen - rapport 1014: Dybdeanalyser av dødsulykker i vegtrafikken 2023

Ut over høy fart er det også mange andre medvirkende faktorer til dødsulykker.

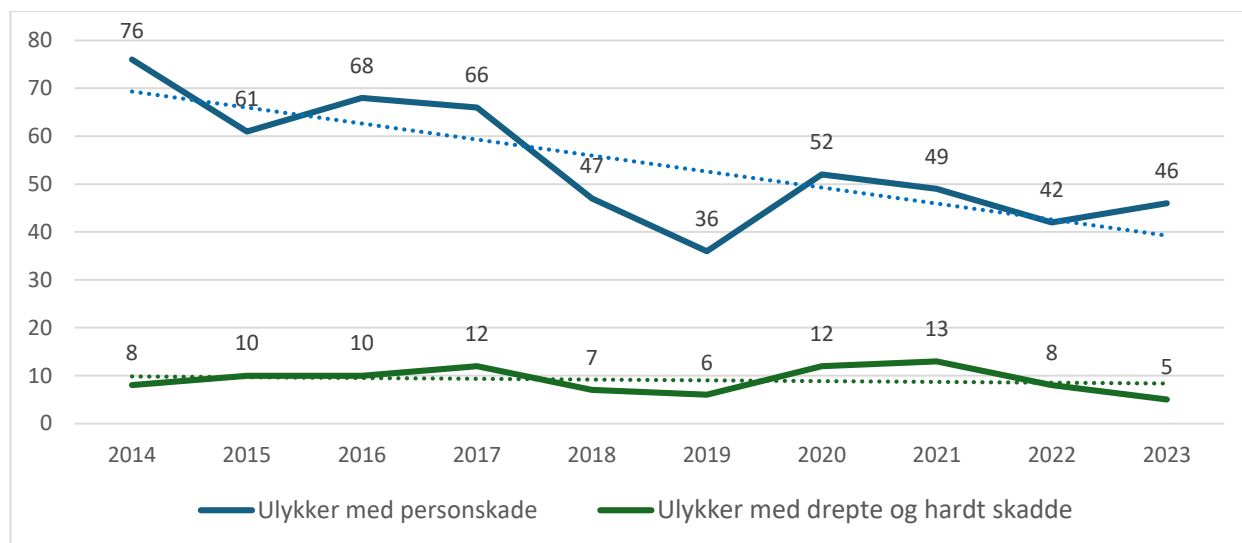
Rus, tretthet, uoppmerksomhet og sykdom er også faktorer hos trafikantene som mange ganger er medvirkende til ulykken. Vei, veimiljø og øvrige involverte kjøretøy spiller også inn.

Nedenfor følger en analyse laget med utgangspunkt i Trafikkulykkesregisteret som omfatter politirapporterte veitrafikkulykker (dødsulykker eller ulykker med ikke-ubetydelig personskade). Ulykkene har skjedd på vei åpen for alminnelig ferdsel, og involverer minst ett kjøretøy per ulykke. Kilder er politiet og Statistisk sentralbyrå.

Det reelle antall skadde i trafikkulykker er trolig vesentlig høyere enn det de offisielle tallene viser. Derfor er det viktig å ha fokus på tendensene og ikke de faktiske tallene.

4.2 Trafikkulykker i Larvik kommune

Nedenstående figur viser utviklingen i antall ulykker med personskade i perioden 2014-2023.

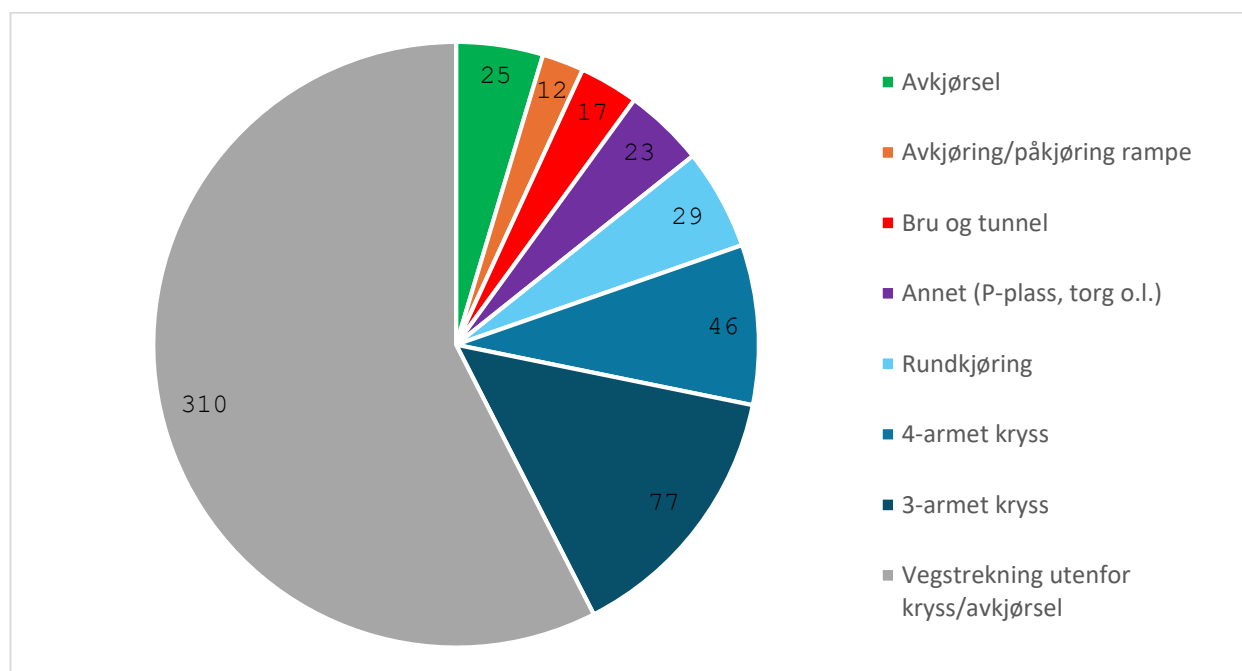


Figur 3 Ulykker med personskade og ulykker med drepte og hardt skadde i Larvik kommune 2014-2023

Den øverste grafen viser at det har vært en positiv utvikling i antall ulykker med personskade på veinettet i Larvik kommune i perioden 2014-2023. Totalt har det i perioden skjedd til sammen 543 politirapporterte ulykker med personskade i Larvik kommune.

Den nederste grafen viser antall ulykker med drepte og hardt skadde per år i Larvik kommune i perioden 2014-2023. Her er tallet svakt nedadgående i perioden med et snitt på ca. 10 ulykker med drepte og hardt skadde per år.

Nedenstående figur viser hvor på veinettet de politirapporterte trafikkulykkene har forekommet i Larvik kommune i perioden 2014-2023. F.eks. hvor mange ulykker som har skjedd i T-kryss.

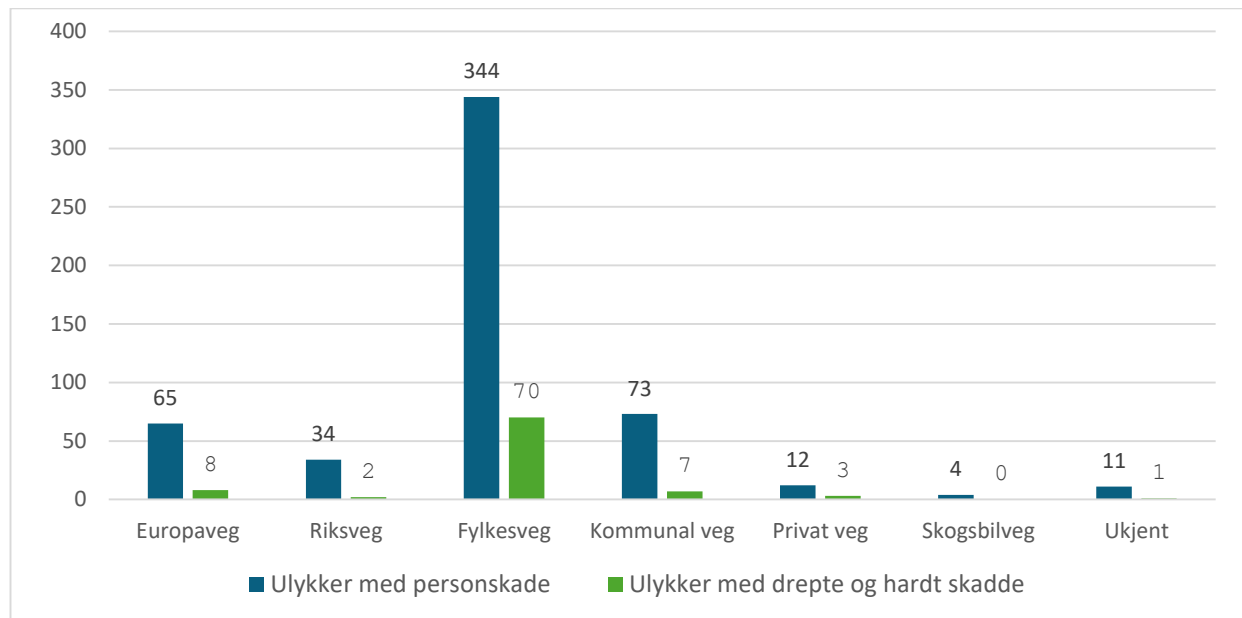


Figur 6 Stedsforhold i forbindelse med trafikkulykker i Larvik kommune 2014-2023

Ca. 57 % av trafikkulykkene (310 stk.) har skjedd på veistrekninger utenfor for eksempel kryss og avkjørsler. Ca. 28 % av trafikkulykkene har skjedd i forbindelse med kryss, rundkjøringer, 3-armet eller 4-armet kryss (152 stk.). De resterende ca. 14 % av trafikkulykkene i Larvik

kommune har i perioden 2014-2023 skjedd i forbindelse med avkjørsler (25 stk.), avkjøringer/påkjøringer av ramper (12 stk.), bruer og tuneller (17 stk.) og andre steder (23 stk.) som for eksempel parkeringsplasser, torg og lignende.

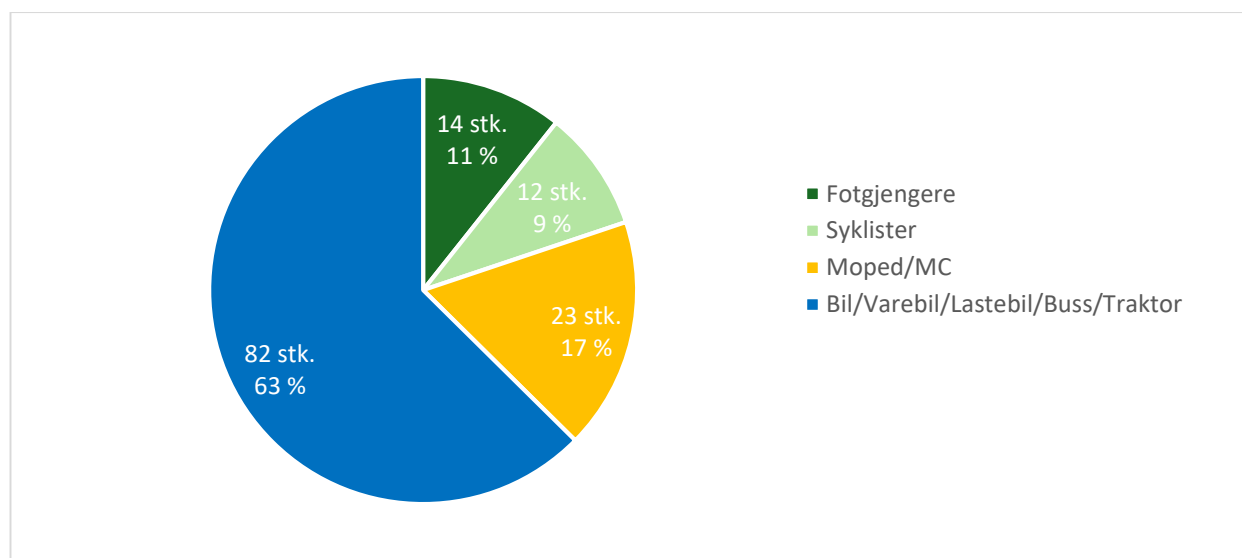
Nedenstående figur viser fordelingen av antall trafikkulykker med personskade og antall trafikkulykker med drepte/hardt skadde fordelt på europavei, riksvei, fylkesvei, kommunal vei, privat vei og skogsbilvei i Larvik kommune i perioden 2014-2023.



Figur 4 Antall trafikkulykker fordelt på veikategori i Larvik kommune 2014-2023

I 10-årsperioden 2014-2023 er det registrert 91 trafikkulykker med drepte og hardt skadde. Det er flest ulykker med drepte og hardt skadde på fylkesveiene.

Følgende figur viser fordelingen av antall drepte og hardt skadde på trafikantgrupper i perioden 2014-2023.

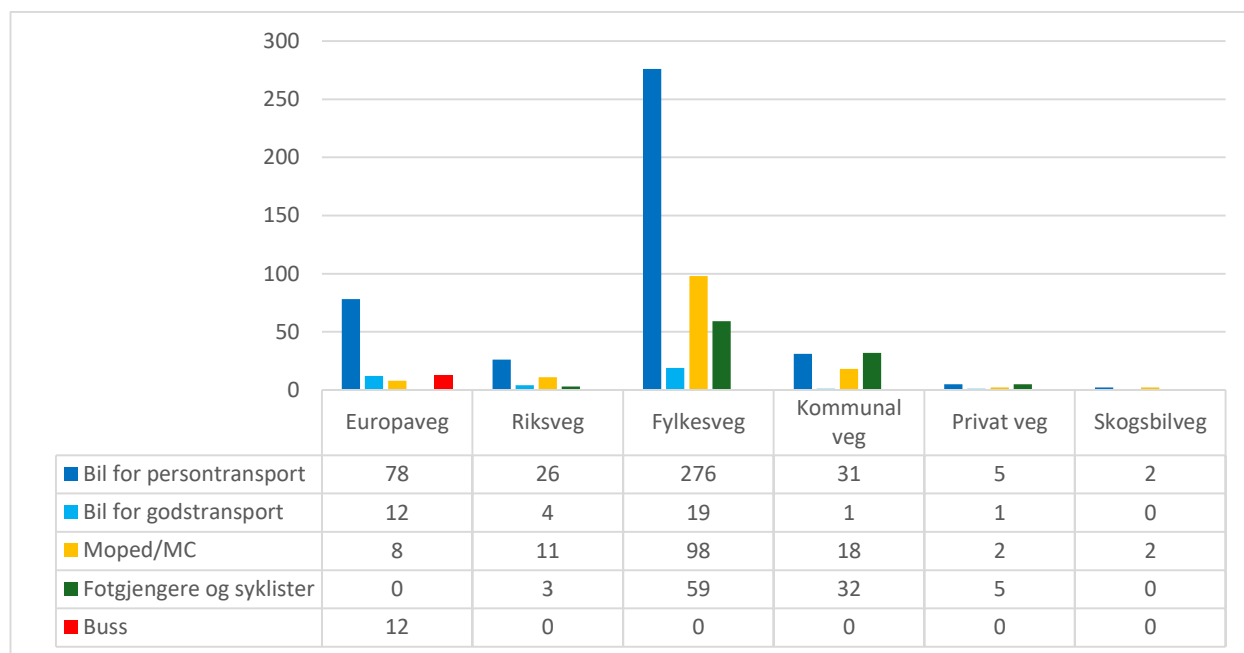


Figur 5 Fordeling av drepte og hardt skadde på trafikantgrupper i Larvik kommune 2014-2023

Myke trafikanter (14 fotgjengere og 12 syklister) utgjør 20 % av alle drepte/hardt skadde i perioden 2014-2023, Moped/MC (23 stk.) utgjør 17 %, mens bilfører/bilpassasjer (82 stk.) utgjør 63 %.

4.3 Personskader i Larvik kommune

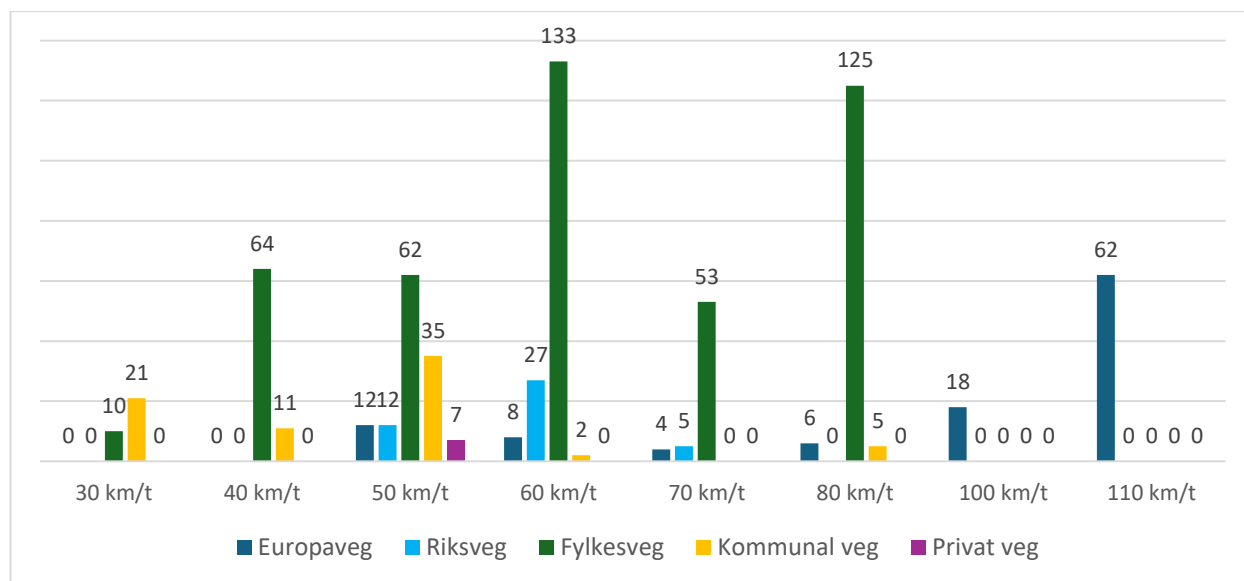
Nedenstående figur viser antall personskader (drepte, hardt- og lettere skadde) fordelt på type personskade og veikategori.



Figur 7 Personskader fordelt på veikategori i Larvik kommune 2014-2023

Bilulykker dominerer generelt og langt de fleste av disse ulykkene skjer på fylkesveinettet, etterfulgt av E18. Ulykker med MC/moped skjer i hovedsak på fylkesveinettet (98 stk.). Ulykker med fotgjengere og syklister skjer nesten utelukkende på fylkesveinettet og de kommunale veiene (på fylkesvei 59 stk. og på kommunal vei 32 stk.). Det skjer svært få ulykker med buss.

Nedenstående figur viser antall personskader fordelt i forhold til skiltet fartsgrense og veikategori.

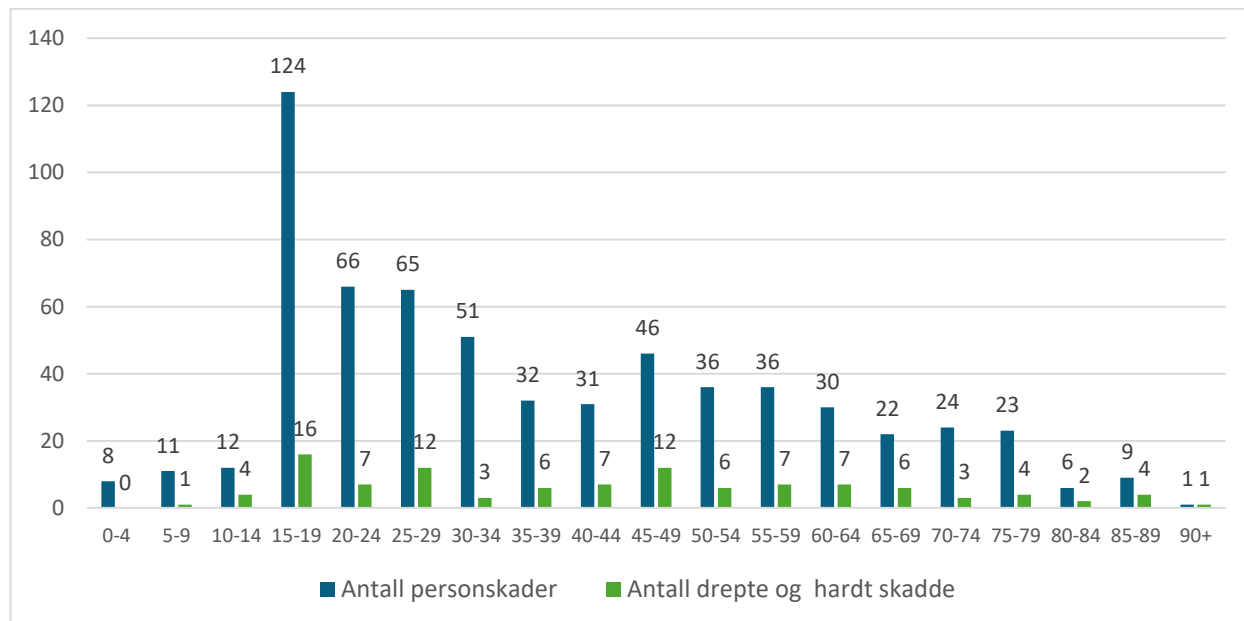


Figur 8 Personskader fordelt i forhold til skiltet fartsgrense og veikategori i Larvik kommune 2014-2023

De fleste personskadene forekommer på veier med fartsgrense 60 km/t og 80 km/t. Dette er hovedsakelig fylkesveier som har en stor trafikkbelastning. På veier med fartsgrense 40 km/t og 50 km/t forekommer det vesentlig færre personskader, men her er det en større andel av

kommunale veier. På veier med fartsgrense 30 km/t skjer det forholdsvis få ulykker, men det er mange kommunale veier med fartsgrense 30 km/t hvilket medfører et begrenset antall ulykker med personskade.

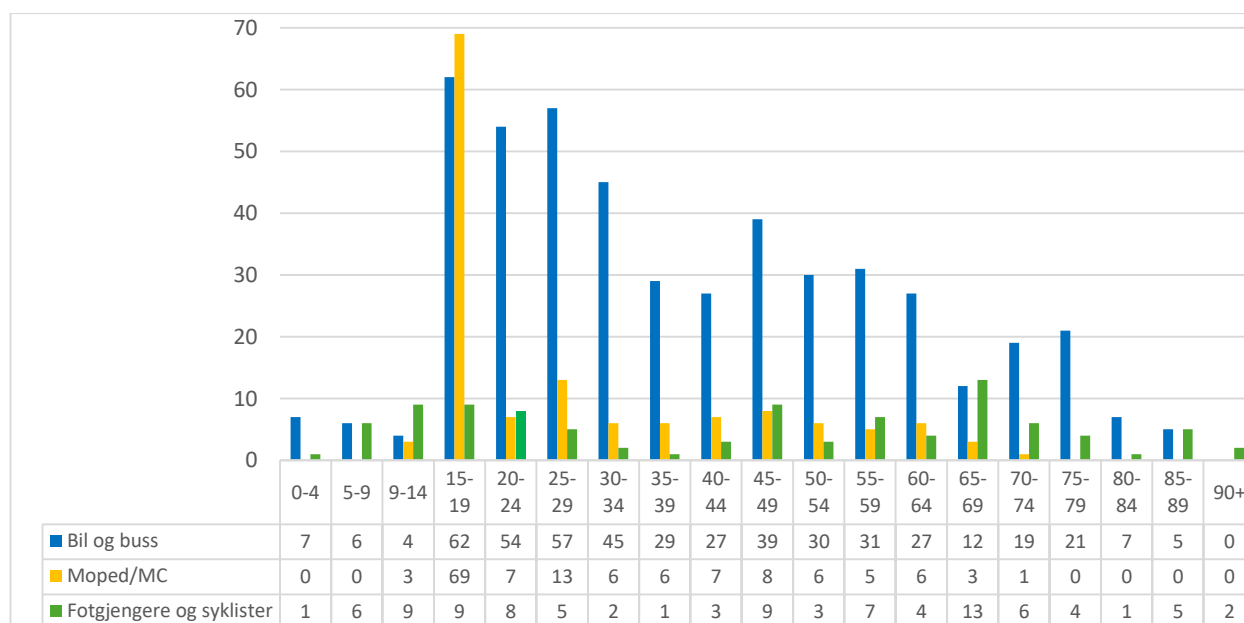
Nedenstående figur viser antall skadde og antall drepte/hardt skadde fordelt på aldersgrupper.



Figur 9 Personskader fordelt på 5-årige aldersgrupper i Larvik kommune 2014-2023

Totalt ble 729 personer skadd eller drept på veiene i Larvik i 10-årsperioden 2014-2023. Det er aldersgruppen 15-19 år som dominerer både i forhold til antall personskader og antall drepte/hardt skadde. Hvis vi ser nærmere på aldersgruppen 16-17 år ser vi at hovedparten av dem blir skadd i trafikken som fører av moped eller lett MC (inkl. noen passasjerer). Aldersgruppen 18-19 blir i all hovedsak skadd som bilfører eller bilpassasjer.

I aldersgruppen 25-29 er det også relativt mange drepte/hardt skadde. Majoriteten av disse blir skadd som bilfører eller bilpassasjer. I aldersgruppen 45-54 befinner det seg også forholdsvis mange skadde på MC eller som syklist. I aldersgruppen 70-79 er det bilen som fremkomstmiddel som står for det markante hoppet i antall skader.



Figur 10 Personskader fordelt på 5-årige aldersgrupper og trafikantgrupper i Larvik kommune 2014-2023

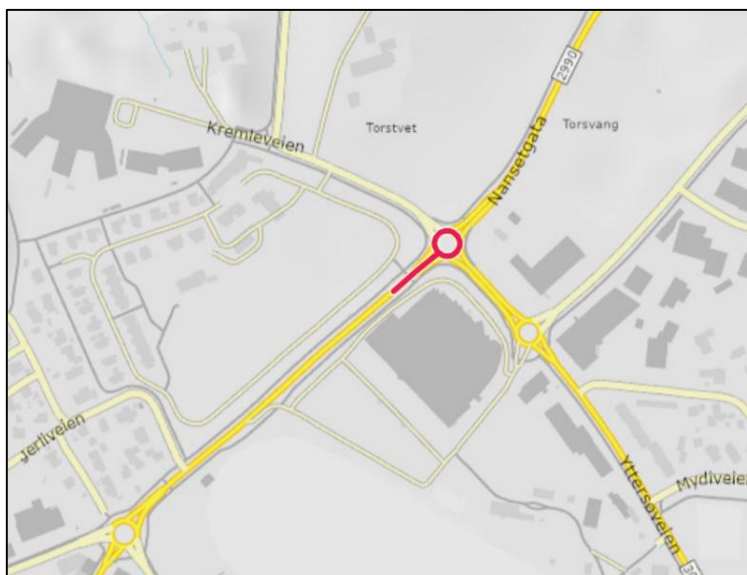
4.4 Ulykkespunkter og -strekninger

Ut fra antall personskadeulykker på veinettet definerer Statens vegvesen ulykkespunkter og ulykkesstrekninger.

Definisjonen av et ulykkespunkt er ifølge Statens vegvesen:

«Minimum 4 politirapporterte personskadeulykker på 5 år, over en strekning på maksimalt 100 m. Dette er ofte et kryss eller kryssområde eller et liknende konfliktpunkt der trafikksituasjonen er komplisert og hvor trafikkmengden til dels er betydelig.»

Det er per i dag ingen registrerte ulykkespunkter- eller strekninger i Larvik kommune, men det har tidligere vært det. Rundkjøringen i krysset



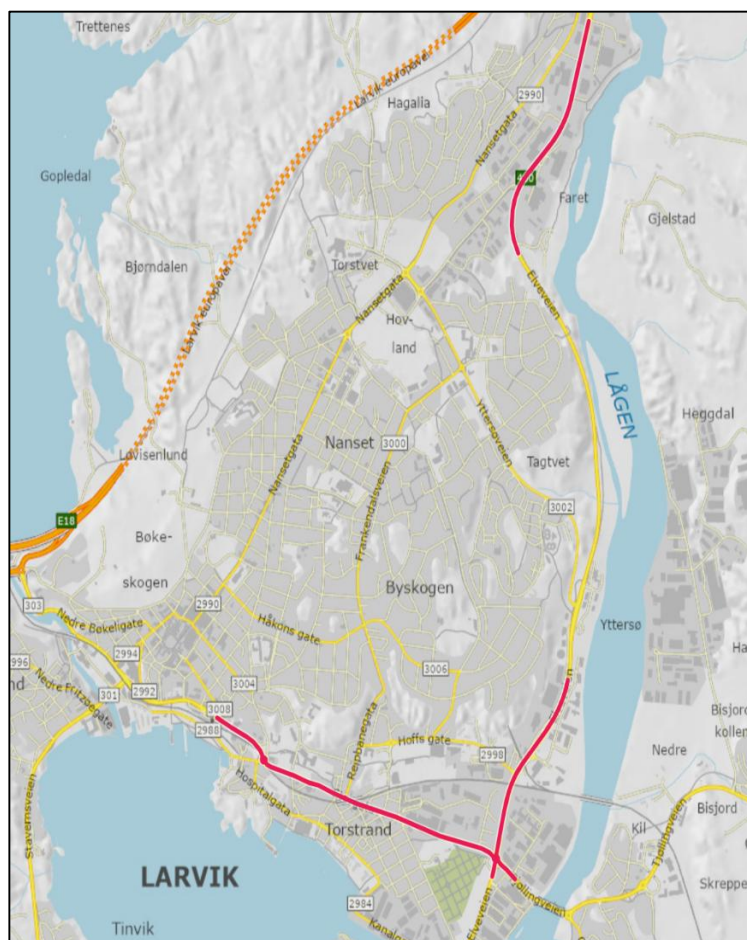
Figur 11 Tidligere ulykkespunkt i rundkjøringen ved Nordbyen

Nansetgata/Yttersøveien/Vestmarkveien var i perioden 01.01.2015-31.12.2019 registrert som et ulykkespunkt da det i denne perioden skjedde 5 personskadeulykker her.

Definisjonen av en ulykkesstrekning er ifølge Statens vegvesen:

«Minimum 10 politirapporterte personskadeulykker på 5 år, over en strekning på maksimalt 1000 m. Dette er ofte en vegstrekning i tettbygd strøk, med stor trafikk og med kompliserte trafikkforhold. En slik strekning kan omfatte ett eller flere ulykkespunkt, f.eks. kryss, men kan også være karakterisert ved et mer eller mindre spredt ulykkesmønster langs hele strekningen.»

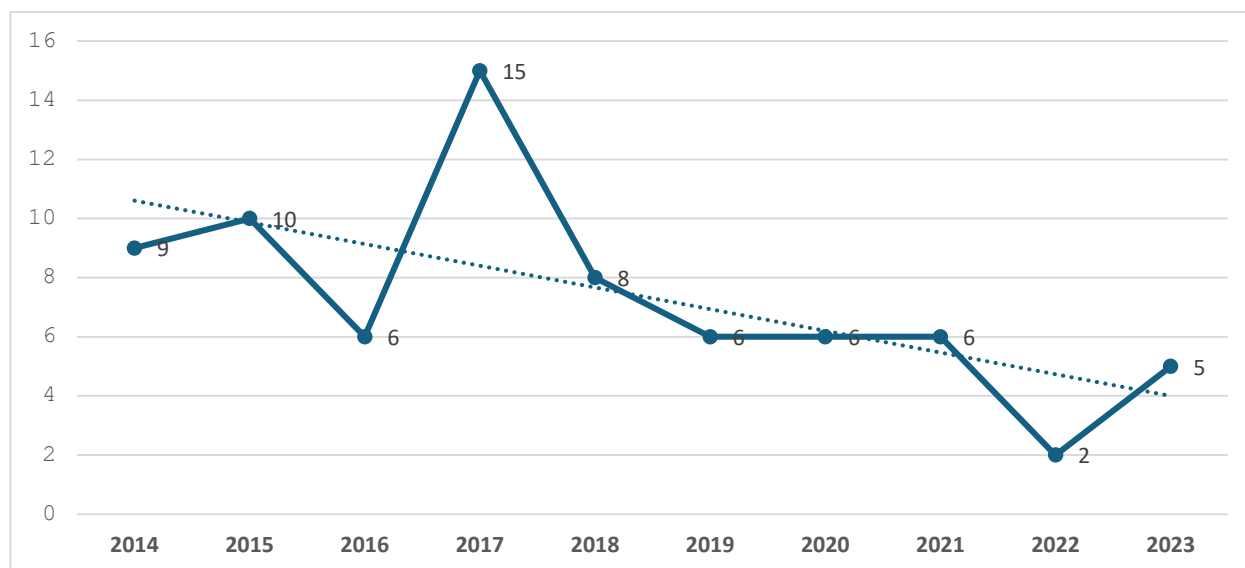
Illustrasjonen viser hvilke strekninger som i perioden 01.01.2009-31.12.2018 var definert som ulykkesstrekninger.



Figur 12 Tidligere ulykkesstrekninger i Storgata og Elveveien

4.5 Ulykker på kommunale veier

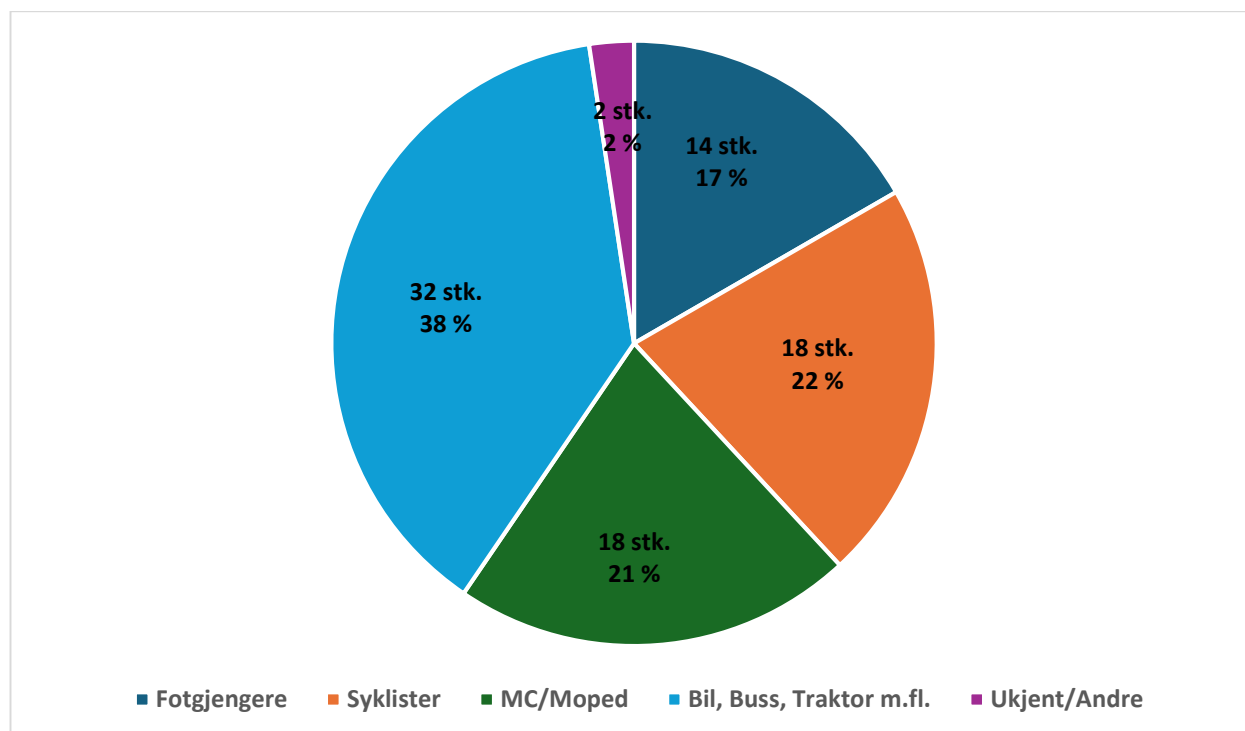
I Larvik kommune er det cirka 305 km kommunal vei og ca. 65 km kommunal gang- og sykkelvei. Antall ulykker på det kommunale veinettet har i perioden 2014-2023 vært faldende.



Figur 13 Antall ulykker med personskade på kommunal vei 2014-2023

Antall ulykker er gjennomsnittlig redusert med omtrent 50 % i perioden 2014-2023. Det forekommer forholdsvis få ulykker, så en liten endring vil medføre relativt store utsving.

Nedenstående figur viser fordelingen av type personskader på kommunale veier i Larvik kommune i perioden 2014-2023.



Figur 14 Fordeling av personskader på kommunale veier i Larvik kommune i perioden 2014-2023

I perioden 2014-2023 fordeler personskadene seg som følger: Ca. 40 % av ulykkene var bilulykker (inkl. buss og traktor), ca. 40 % av ulykkene involverte myke trafikanter (fotgjengere og syklister) og ca. 20 % av ulykkene var MC/moped ulykker.

4.6 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 10-årsperioden 2014-2023 inntraff 729 personskadeulykker i Larvik, dvs. i gjennomsnitt 73 politirapporterte personskadeulykker pr. år. Ved å benytte overnevnte tall medfører ulykkene følgende samfunnsøkonomiske kostnader:

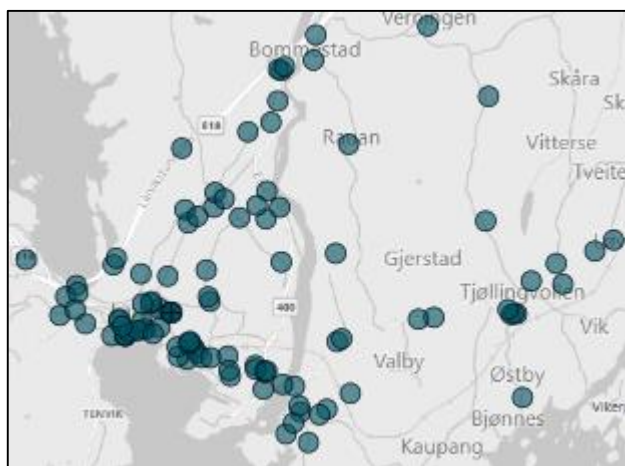
Årlig utgjør personskadeulykkene i Larvik kommune en samfunnsøkonomisk kostnad på ca. 220 mill. kroner.

4.7 Skadedataprojektet i Vestfold

Det er en kjent utfordring at skadetilfeller registrert i de eksisterende registrene veimyndigheter har tilgang på, har mangelfull kvalitet, både når det gjelder hvordan de blir registrert og dekningsgrad. Dette omtales ofte som «mørketall».

Fylkeskommunen i samarbeide med Sykehuset i Vestfold gjennomført et pilotprosjekt for å bedre datagrunnlaget for trafikkulykker med utgangspunkt i de opplysninger om skader og ulykker som legevakter og sykehus registrerer.

Hovedfunnene fra analysene av datamaterialet er at sykehusregistreringer inneholder en høy andel ulykker med myke trafikanter, særlig sykkel- og elsparkesykkelulykker. Dette er ulykker som ikke er registrert i politiets register. Sykkelulykkene skyldes hovedsakelig en form for fall og de fleste antas å være eneulykker. Rundt en fjerdedel av syklistene ble skadet på grunn av påkjørsel eller sammenstøt. En høy andel av sykkelulykkene skjer i bysentrum eller liknende tettsteder. Ulykker med motorkjøretøy er mer spredt geografisk. Alvorlighetsgraden for de aller fleste av skadene er registrert som «liten».



Figur 15 Kart fra Skadedataprojektet

I prosjektet viste det seg fort at det var vanskelig å få tilgang til de registrerte pasientdataene på grunn av bestemmelser i helseregisterloven og av hensyn til GDPR. Datamaterialet ble begrenset i forhold til tidsperiode og en rekke øvrige variabler. Dermed var det ikke mulig å utføre dybdeanalyser av trafikkulykkene.

Denne utfordringen er fortsatt gjeldende og det vil kreve regelverksendringer hvis veimyndighetene skal få full tilgang til datagrunnlaget fra legevaktene og sykehuset.

Kommune har i dag ikke tilgang til pasientdataene, men en fremtidig tilgang vil trolig medføre at kommunene vil få økt kunnskap om de lokale ulykkene og få mulighet til å prioritere og iverksette trafiksikkerhetstiltak på en bedre måte.

5 Mobilitetsplaner for 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. Dette kan for eksempel medvirke til at færre foreldre kjører barna til skolen, hvilket vil medføre redusert 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 Eiendom og Kommunalteknikk 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 barnehage-ne (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. For å komme i gang med etablering av hjertesoner at det avgjørende at både elever, foreldre/foresatte og de ansatte på skolene engasjeres i prosessen.

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 16 Definisjon av Hjertesone

6 Trafikksikker kommune

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.

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.

Mange kommunale trafikksikkerhetsplaner fokuserer på fysiske tiltak, 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.

Larvik kommune ble i 2021 godkjent som «Trafikksikker kommune» og regodkjent i 2024. Godkjenningen er et kvalitetsstempel for godt, målbevisst og helhetlig arbeid med trafikksikkerheten. Godkjenningen gjelder for 3 år av gangen. I 2027 vil det igjen være et opplegg for regodkjenning. Det etablerte Trafikksikkerhetsutvalget med representanter på tvers av tjenesteområdene, har ansvaret for å følge opp arbeidet slik at kommunen blir regodkjent.



KRITERIER FOR KOMMUNEN



- ✓ 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.
- ✓ Trafikksikkerhet er et årlig tema i kommunens arbeidsmiljøutvalg (AMU).
- ✓ Kommunen har oppdatert oversikt over trafikkulykker og trafikkuhell (materiellskader) i kommunen.
- ✓ Trafikksikkerhet er en del av kommunens folkehelsearbeid.
- ✓ Kommunen har en trafikksikkerhetsplan. Planen har rullerings- og rapporteringsrutiner. Planen ivaretar både trafikantrettede og fysiske tiltak.
- ✓ Kommunen har et godt system for å behandle søknader om skyss pga. særlig farlig skolevei.
- ✓ Kommunen har oppfylt kriteriene for den enkelte sektor.

Figur 17 Kriterier for en Trafikksikker kommune

7 Visjoner, mål og satsningsområder

En rekke internasjonale, nasjonale, regionale og lokale visjoner og mål danner til sammen rammeverket for mål og satsningsområder for Larvik kommunes trafikksikkerhetsarbeid.

7.1 FNs bærekraftsmål

Flere av FNs bærekraftsmål omhandler trafikksikkerhet. Dette gjelder blant annet bærekraftsmål 3 «Gid helse og livskvalitet» og bærekraftsmål 11 «Bærekraftige byer og lokalsamfunn».



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.



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 FNs bærekraftsmål tatt inn.

Både bærekraftsmål 3 og 11 er blant de prioriterte målene til Larvik kommune. Noen av innsatsområdene som er relatert til trafikksikkerhet er: «Sosiale møteplasser med fokus på inkludering, universell utforming, mestring og tilhørighet» og «Trygg ferdsel for gående og sykklende – sammenhengende turveier og sykkelstier».

7.2 Nasjonale visjoner og mål

Nasjonal transportplan 2025-2036 har som mål at ingen skal omkomme eller bli hardt skadd i transportsektoren. Dette er kjent som «Nullvisjonen» og har vært grunnlaget for trafikksikkerhetsarbeidet siden 2001.

Sikkerhetsnivået for transport på jernbane, luft og sjø er gjennomgående høyt, og regjeringen har som mål å opprettholde den lave ulykkesrisikoen. Den største utfordringen med transportsikkerhet i dagens transportsystem er på veinettet.

Regjeringen vil intensivere arbeidet for Nullvisjonen i transportsektoren, og har som etappemål i planperioden at det innen 2030 maksimalt skal være 350 drepte og hardt skadde i veitrafikken, hvorav maksimalt 50 drepte. Generelt for landet vil dette kreve en stor innsats i forhold til møte- og utforkjøringsulykker som i stor grad skjer på overordnede veier samt fotgjenger- og sykkelulykker som i større grad skjer på det lokale veier.

Det fremgår av Nasjonal Transportplan, at regjeringen vil forsterke innsatsen i trafikksikkerhetsarbeidet innen kontroll og håndheving, kampanjevirkosomhet og målrettede mindre infrastrukturelt tiltak på strekninger med særlig dokumentert trafikksikkerhetsbehov. Regjeringen vil øke bruken av automatisk trafikkontroll og gjennomføre regelverksendringer for å motvirke uønsket trafikkfarlig adferd på vei.

I planperioden vil regjeringen også vurdere forbud mot varslingstjenester som reduserer effektiviteten av politiets kontrollvirkosomhet på vei, og videreføre målrettet innsats rettet mot særskilte ulykkestyper og særlig utsatte trafikantgrupper.

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 vei 2022-2025, som er en fireårig plan for trafikksikkerhetsarbeidet i Norge. Planen er utarbeidet i

samarbeid mellom Statens vegvesen, politiet, Helsedirektoratet, Utdanningsdirektoratet, Trygg Trafikk, fylkeskommunene og åtte storbykommuner. I tillegg har en rekke øvrige offentlige aktører på nasjonalt nivå og om lag 20 interesseorganisasjoner bidratt til planen.

Planen inneholder 179 målrettede tiltak. Disse skal bidra til at vi når ambisjonen i Nasjonal transportplan 2025-2036 om maksimalt 350 drepte og hardt skadde i 2030, hvorav maksimalt 50 drepte, og at ingen skal omkomme i vegtrafikken i 2050. I 2023 ble det til sammenlikning 678 personer drept eller hardt skadd. Av disse var det 110 drepte.



Figur 18 Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på vei (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 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 fylkeskommune

Fylkeskommunen skal samordne trafiksikkerhetsarbeidet og være et bindeledd mellom staten og kommunene.

Fylkeskommunen har i den regionale plan for trafiksikkerhet 2023-2026 satt mål og beskrevet satsingsområder.

Trafiksikkerhetsplanen følger opp de nasjonale etappemålene om reduksjon av antall drepte og hardt skadde. Vestfold følger målsetningen satt i NTP om å få til en reduksjon fra 35 hardt skadde og drepte til maksimalt 14 hardt skadde og drepte i 2030. I tillegg ønsker fylkeskommunen å jobbe for at også antall ulykker innenfor kategorien "lettere skadde" går ned.

Videre er det i den fylkeskommunale trafiksikkerhetsplanen trukket fram noen satsingsområder:

- Bedre kunnskapsgrunnlag og kartlegging av ulykker og veistandard
- Utvikling av planretningslinje for trafiksikkerhet
- Følge veinormaler
- Revisjon av veileder ift. avkjørsler og byggegrenser
- Videreutvikle trafiksikkerhetsfokus i kjerneoppgavene; drift og vedlikehold.
- Forbedre det holdningsskapende arbeid



Figur 19 VFKs trafiksikkerhetsplan 2023-2026

7.4 Bypakke Larvik

I juni 2021 ble det inngått en samarbeidsavtale om areal- og transportutvikling mellom Larvik kommune, Vestfold og Telemark fylkeskommune, Statens vegvesen og Jernbanedirektoratet. Avtalen er et gjensidig forpliktende partnerskap mellom stat, fylke og kommune med fokus på Larvik byområde som en del av Vestfoldbyen.

Samarbeidet skal bidra til samordning av areal- og transportutviklingen, og oppfølging av lokale, regionale og nasjonale mål. Det pågående arbeidet med en bypakke er på mange måter en oppfølging av mulighetsanalysen for transportsystemet i Larvik utført av Statens vegvesen i 2016.

Larvik kommunes arealplaner bygger opp under mål om mer miljøvennlige transportformer og mindre transportbehov med bil. I denne planen legges kommuneplanens arealdel til grunn for utforming av en samordnet areal- og transportutvikling.

Samfunns målet for Bypakke Larvik er å utvikle:

«Et framtidsrettet transportsystem med en høy andel gange-, sykkel- og kollektivreiser som legger til rette for et attraktivt bysentrum.»

Det finnes mange ulike tiltak som kan bidra til å legge til rette for et attraktivt bysentrum. I arbeidet med Bypakke Larvik er fokuset avgrenset til å gjelde tiltak som øker tilgjengeligheten i og til bysentrum for mer miljøvennlige og bærekraftige transportformer.

Det nasjonale målet om nullvekst i personbiltrafikken legges også til grunn for Bypakke Larvik: *«I byområdene skal klimagassutslipp, kø, forurensning og støy reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten skal tas med kollektivtransport, sykling og gange», omstilling til lavutslippssamfunnet og reduksjon i klimautslipp.»*

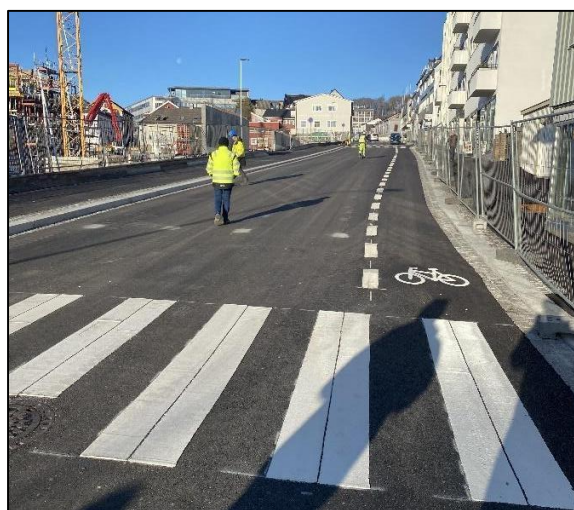
7.5 Sykkelkommunen Larvik

Larvik kommune, Vestfold og Telemark fylkeskommune og Statens vegvesen inngikk i 2022 en ny trepartsavtale om å utvikle Larvik som sykkelkommune. Avtaleperioden er gjeldende for 2022-2025. Formålet med avtalen er:

«Samarbeidspartene skal i avtaleperioden samarbeide om å øke bruk av sykkel i byer og lokalsentre i Larvik, slik at kommunen når sitt mål om en sykkelandel på 8 prosent.»

Av avtalen fremgår følgende prioriterte innsatsområde:

- Øke andelen som sykler på korte reiser (under 3 km) i lokalsentrene og byene.
- Øke andelen som bruker sykkel på arbeids- og skolareiser.
- Øke andelen som bruker sykkel i forbindelse med ferie og fritidsreiser i Larvik



Figur 20 Sykkelfelt i Prinsegata

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 holdnings-skapende 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, sykkeltellere, samt holdningsskapende arbeid (aksjoner med utdeling av lykter ol., konkurranser mm).

7.6 Visjoner, mål og satsningsområder i Larvik kommune

Larvik kommunes vision for trafikksikkerhet er følgende:

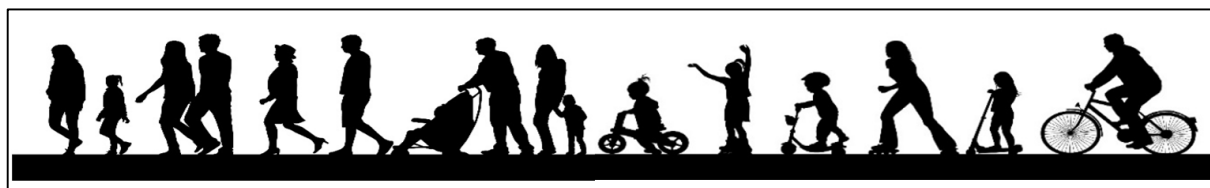
For å følge opp de nasjonale og regionale delmålene for 2035 er Larvik kommunes mål for trafikksikkerhetsarbeidet de neste fire årene:

Larvik kommune ble i 2021 godkjent som «Trafikksikker kommune» og regodkjent i 2024. Dette sektorovergripende arbeidet bør fortsette og målet er at kommunen fortsetter å oppfylle kriteriene som skal til for å kunne bli regodkjent i 2027:

Kommunens trafiksikkerhetsutvalg følger opp arbeidet som skal til for at kommunen skal bli regodkjent og 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 trafikkssikkerhetsarbeid 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 trafikkssikkerhet for syklist og fotgjenger. 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 fotgjenger eller syklist. Gjennom å være skole- og barnehageeier har kommunen stor mulighet for å arbeide godt med trafikkssikkerhet overfor denne gruppen.



21

8 Handlingsplan – ikke-fysiske tiltak

Ikke-fysiske tiltak retter seg mot trafikantene for å bedre trafikkkunnskapen samt å påvirke trafikantenes holdninger og adferd i trafikken.

Det har vært en svært positiv utvikling for trafikksikkerhet i Norge. Veinettet holder jevnt over god standard, og bilbransjen har innført effektive sikkerhetstiltak. Det er få ulykker som kan tilskrives vei eller kjøretøy. Fart, uoppmerksomhet og rus utgjør derimot en vesentlig risiko. Det største potensialet for å nå 0-visjonen ligger dermed i den enkelte trafikantens atferd.

Kommunen har gode muligheter for å påvirke 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. 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
Trafikksikkerhetsutvalg på tvers av tjenesteområdene. Gruppen har faste møter og følger opp trafikksikkerhetsplanen. I gruppen deltar representant for Ungdomsrådet, Oppvekst og kvalifisering, Helse og mestring, Arealplan, Kultur og idrett, samt Kommunalteknikk.	Leder for Trafikksikkerhetsutvalget
Involvering av bransjeaktører Da Larvik ble godkjent som Trafikksikker kommune ble det lagt til rette for dialogmøter om trafikksikkerhet med bransjeaktører. Representanter fra blant annet kjøreskole, utrykning, redning, varetransport, politiet, busselskap, drosjenæringen og flere inviteres til et møte der det utveksles erfaringer og innspill knyttet til trafikksikkerhet i kommunen.	Leder for Trafikksikkerhetsutvalget
Ivareta trafikksikkerhet i arealplaner. Mulig påvirkning skjer gjennom interne drøftingsmøter i kommunen i forbindelse med mottak av reguleringsplaner. Det er utarbeidet sjekkliste 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.	Arealplan

8.2 Opplæring og holdningsskapende arbeid

Handlingsplan for opplæring og holdningsskapende tiltak:

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.	Barnehagene
	Alle barnehagene er medlem i Barnas trafikkklubb og benytter kursmateriell og tilbud.	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
Barn (6-13 år)	Alle barneskoler skal ha en kontaktlærer for trafikk. Det er nå forankret i ledergruppa	Barneskolene
	Trafikk skal inngå i skolens planer og være et tema på foreldremøter, jfr. kriterier for trafikksikker kommune	Barneskolene
	Ansatte i skolene benytter undervisningsmateriell fra Trygg Trafikk	Barneskolene
	Delta i Sykkelpøven 4.- 7. trinn – ha lokale prøver, både teori og praktisk prøve. Pågår hver vår.	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
Ungdom (13-16 år)	Trafikk skal inngå i skolens planer og være et tema på foreldremøter, jfr. kriterier for trafikksikker kommune. Er forankret i ledergruppa.	Ungdomsskolene
	Ansatte i skolene benytter undervisningsmateriell 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

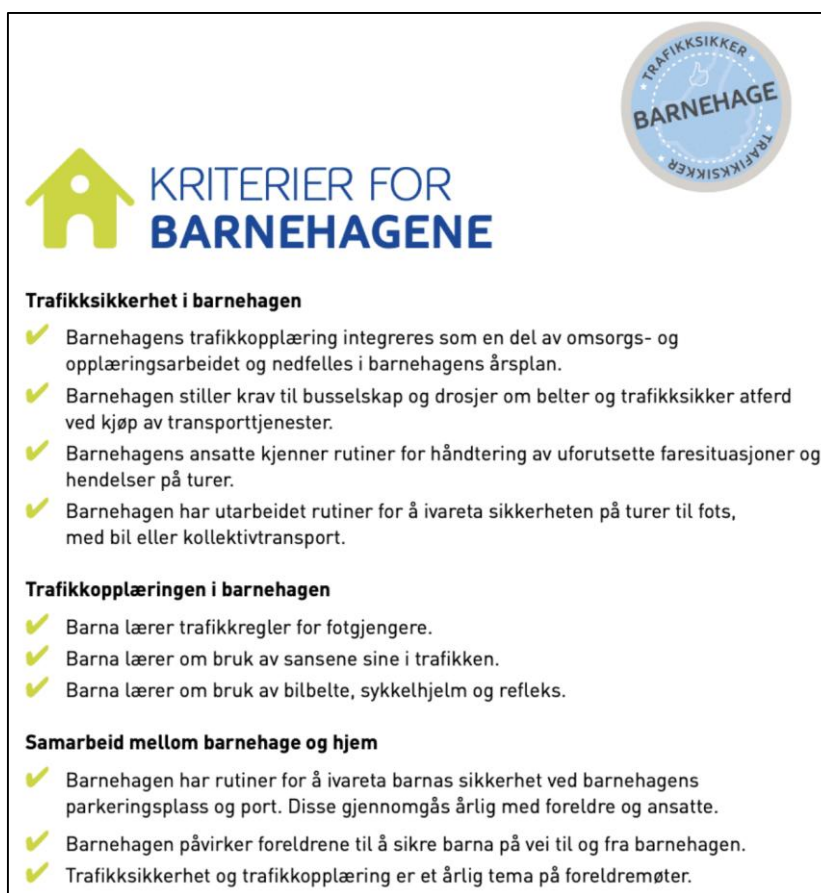
Aldersgruppe	Tiltak innen kultur, idrett og fritid	Ansvar
Barn og unge	For å motta kommunalt tilskudd må lag og foreninger dokumentere at de har fokus på trafikksikkerhet i tråd med Trygg Trafikks anbefaling om reisepolicy og regler for trafikksikkerhet ved arrangementer, til og fra aktiviteter etc.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

Aldersgruppe	Tiltak	Ansvar
Unge voksne (16-19 år)	Motivere ungdomsrådet til å engasjere seg for trafikksikkerhet.	Trafikksikkerhetsutvalget (TSU)
Unge og voksne	Samarbeid med <u>Av-og-til</u> for å redusere negative følger av alkoholbruk.	Kommuneoverlegen
Unge	Russ og rus – kampanjen #edrusjåfør gjennomføres på Thor Heyerdal videregående skole. Være pådriver for å fortsette med dette.	TSU
Voksne	Informasjon om trafikksikkerhet i media (bruk av sikkerhetsutstyr, refleks, sykkel som transportmiddel etc.)	TSU
Alle	Aksjoner for å bedre frisikten.	Teknisk virksomhet
Voksne	HMS-arbeid – fokus på trafikksikkerhet blant egne ansatte, blant annet med retningslinjer for	Kommunen – alle etater
Unge og voksne	Lokal forskrift om utleie av elsparkesykler kan bidra til økt trafikksikkerhet ved å regulere bruk.	Bypakke Larvik
Eldre	Oppfriskningskurs for eldre bilister (<u>Statens vegvesen</u>).	Eldrerådet
Eldre	Trafikksikkerhet for en aldrende befolkning.	TSU
Alle	Mobilisere nærmiljøutvalgene til å sette fokus på trafikksikkerhet i lokalsamfunnet.	TSU

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

Tiltak i barnehagene

Kriteriene for å være «Trafikksikker barnehage» følges opp av den enkelte barnehage.



Figur 22 Kriterier for barnehagene

I forbindelse med resertifisering som Trafikksikker kommune hvert tredje år involveres en eller flere barnehager. I trafikkopplæring i barnehagene er Barnas Trafikkklubb et veletablert utgangspunkt. Barnas Trafikkklubb ble etablert av Trygg Trafikk i 1966 og ble i 2016 relansert med nytt univers ledet an av den nye maskoten Lyset. Klubbens læringsressurser er gratis for barnehagene og foreldre å benytte.

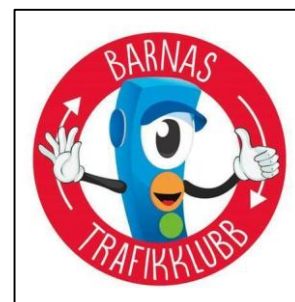
Nettstedet <https://www.barnastrafikkklubb.no/> fungerer som en gratis strømmetjeneste uten innlogging. Filmserier, lydbøker, musikkvideoer og digitale øvingsoppgaver, samt forslag til tegne- og aktivitetsoppgaver er utviklet med bakgrunn i en rammeplan for barnehagen og læreplanen for grunnskole. Alt innhold har trafikk som fokus og Lyset er helten, som dukker opp i ulike trafikksituasjoner og viser hva som er trygt å gjøre.

Gjennom Barnas trafikkklubb ønsker Trygg Trafikk å bidra til at barna lærer hva som er trygt og farlig i trafikken, slik at vi forebygger trafikkulykker både på kort og lang sikt. Målet er at alle barnehager skal ha temaet trafikk i sine årsplaner og i foreldresamarbeidet, samt at de forholder seg til trafikksikkerhet som en del av internkontrollen.

Klubben bygger på følgende prinsipper:

Tidlig start er viktig – vi vil etablere gode vaner

- Voksne er forbilder, både hjemme og i barnehagen
- Barn lærer gjennom det de gjør og erfarer
- Læringen må knyttes til eget nærmiljø
- Øvelse gjør mester
- Trafikkopplæring er samarbeid og samspill
- Barn lærer gjennom lek og allsidige aktiviteter



Figur 23 Barnes Trafikkklubb

Tiltak på helsestasjonene

Kriteriene for å bli «Trafikksikker helsestasjon» følges opp på de enkelte helsestasjoner. 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 deler ut informasjon om sikring av barn i bil og har fokus på innvandrerfamilier, da det har vist seg at ikke alle har den samme kulturen med tanke på sikkerhet i bil.

Tiltak i barne- og ungdomsskolene

Kriteriene for å være «Trafikksikker skole» følges opp av den enkelte skole.



Figur 24 Kriterier for skolene

I forbindelse med resertifisering som Trafikksikker kommune hvert tredje år involveres en eller flere barnehager.

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

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 bør alle barnehagene, barneskolene og ungdomsskolene ha en trafikkansvarlig og sørge for å ha trafikkopplæring med i sine 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. Trygg Trafikk vil, i samarbeid med Statens vegvesen, videreutvikle og distribuere læringsressurser til valgfaget trafikk. 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 diverse materiale, blant annet 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 trafikk-sikkerheten 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 implementerer regler for trafikksikkerhet og reisepolicy i egen virksomhet.

Informasjon om trafikksikkerhet

Larvik kommune har fokus på trafikksikkerhet i 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 i trafikksikkerhetsarbeidet

Ungdomsrådet utfordres til å bidra i trafikksikkerhetsarbeidet ved å formidle viktige budskap fra ungdom til ungdom. Trygg trafikk og evt. andre relevante aktører kan bistå i arbeidet.

Ung i trafikken jobber for rusfri trafikk, og henvender seg spesielt til ungdom mellom 15 og 26 år. Organisasjonen har en kampanje som heter #edrusjåfør. Målet er å skape trafikksikre rammer og få unge til å avstå fra promillekjøring.

Alkovett – «Av og til»

Av-og-til samarbeider med kommuner over hele landet om lokalt tilpasset rusforebygging for å redusere alkoholskader. Av-og-til stiller med kunnskap og materiell, mens kommunen iverksetter arbeidet lokalt. I Larvik er kommuneoverlegen ansvarlig for dette arbeidet, som blant annet omfatter kampanjer mot alkohol og bilkjøring; «Er du i tvil, ikke kjør bil».

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 Kommunalteknikk 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 og 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 25 Eksempel på frisiktkampanje

Lokal forskrift om utleie av elsparkesykler

Elsparkesykler er assosiert med ulykker, og det er på nasjonalt nivå registrert et betydelig antall skader og dødsfall. Dette medførte at regjeringen i 2022 vedtok ytterligere innstramminger i regelverket knyttet til bruken av disse. Blant annet et gjelder promillegrensen på 0,2, aldersgrensen ble hevet til 12 år, påbud om bruk av hjelm for barn under 15 år og krav om ansvarsforsikring.

Lov om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn hjemler adgang for kommuner til å regulere bruken av utleide elsparkesykler og andre små elektriske kjøretøy på offentlig grunn ytterligere. For eksempel kan antall elsparkesykler begrenses, tidsrommene for bruk kan avgrenses, soner med nedsatt hastighet eller kjøring forbudt kan etableres og det kan stilles en rekke øvrige krav som kan medvirke til en bedre trafiksikkerhet.

Det forventes at en lokal forskrift vedtas i løpet av 2025 og at denne vil være gjeldende fra og med 2026.

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).

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 kommuneoverlegen medvirker til at fastlegene får tilstrekkelig kjennskap til veitrafikklovens § 34.

Trafikksikkerhet for en aldrende befolkning

En stadig større andel av befolkningen blir eldre, og det er et mål at flest mulig skal bo i eget hjem, delta i nærmiljøet og være fysisk aktive så lenge som mulig. Det vil samtidig medføre at det blir flere eldre trafikanter, både som bilister, syklist og fotgjengere. Noen har behov for å benytte hjelpemidler som kompensasjon for funksjonssvikt, f.eks. rullestol, rullator, høreapparat ol. Det må forventes at en del av disse trafikantene kan ha både kognitivt og fysisk redusert funksjonsnivå, noe som vil få konsekvenser også i trafikken. Noen kan ha behov for mer tid til å forstå og håndtere ulike situasjoner. Det kan derfor være behov for å sette fokus på eldre som målgruppe i arbeidet med trafikksikkerhet, både rettet konkret mot de eldre, og for øvrige trafikanter som må vise hensyn til at stadig flere eldre ferdes i trafikken.



Figur 26 Eldre folk på tur

FAU, SU og nærmiljøutvalg – lokale ressurser

Hver grunnskole har et arbeidsutvalg (FAU). Det er valgt av foreldrene, og skal bidra til en trygg og god skole for alle gjennom å være en konstruktiv samarbeidspartner for skolen. Tilsvarende har alle barnehager et samarbeidsutvalg (SU), som skal være et rådgivende, kontaktskapende og samordnende organ. Både FAU i skolen og SU i barnehagen er lovpålagte organer.

Larvik kommune er i gang med å etablere nærmiljøutvalg, med ett eller flere utvalg innenfor hver av de ni definerte tjenestesonene. Målet er å styrke samhandlingen med innbyggerne, og å mobilisere befolkningen til å ta medansvar for god lokal samfunnsutvikling, i tråd med deres egne behov, kunnskap og erfaringer.

Det er viktig å mobilisere de lokale ressursene i trafikksikkerhetsarbeidet. Ofte utgjør beboerne i et område selv den største risikoen i trafikken, og en vesentlig del av trafikksikkerhet handler om den enkeltes bevissthet og holdninger. Det er derfor ønskelig å ha en god dialog med slike sentrale aktører i lokalsamfunnet.

9 Handlingsplan – fysiske tiltak

En viktig del av trafikksikkerhetsarbeidet er å vurdere henvendelser fra kommunens innbyggere, næringsdrivende, organisasjoner mm. om fysiske trafikksikkerhetstiltak på kommunens veiarealer. I Larvik kommune er det en fast rutine for å behandle slike henvendelser:

- 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 rutine, som for eksempel fartsdempere og/eller nedsatt hastighet. Innmelder orienteres om kommunens vurdering og 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 tillegg har kommunens barnehager og skoler utarbeidet mobilitetsplaner, hvor det blant annet er listet opp forslag til trafikksikkerhetstiltak.

Med utgangspunkt i henvendelsene fra kommunens innbyggere, næringsdrivende, organisasjoner mm., forslagene i mobilitetsplanene og ulykkesanalysen (kapittel 4) er det utarbeidet en liste med forslag til fysiske tiltak i perioden 2026-2029. Tiltak rettet mot myke trafikanter er prioritert. Nedenfor følger prioriterte trafikksikkerhetstiltak fordelt på fylkesveier og kommunale veier.

Det er vedtatt et handlingsprogram for Bypakke Larvik hvorav det fremgår, at det skal utarbeides overordnede planer og utredninger. Dette omfatter for eksempel en mobilitetsplan for Larvik sentrum og mobilitetsplaner for prioriterte strekninger (Øst-Vest forbindelsen, Stavern-Larvik, Gon/Halsen/Gloppe osv.), en gatebruksplan for Stavern sentrum samt utredninger av konkrete infrastrukturprosjekter som Øyakrysset, krysset Stavernsveien/Storgata, mobilitetsplanlegging på Torstrand og utvikling av Indre havn. Disse utredninger kan medføre at nedenstående forslag til tiltak og prioritering kan endre seg.



Figur 27 I Nansetgata er det etablert sykkelfelt hvilket medvirker til økt fremkommelighet for sykklistene

9.1 Tiltak langs fylkesvei

Forslag til tiltak langs fylkesvei gjelder primært bygging av manglende GS-vei og utbedring av kryss. Kommunens oppgave er å prioritere, samt øve påtrykk overfor fylkeskommunen for å få prosjekter med i fylkeskommunens handlingsprogram.

Fv. 2990 Nansetgata	GS-vei fra Elveveien til Nordbyveien. Fylkeskommunen har satt av midler til etablering i handlingsprogrammet for fylkesvei i 2028.	900 m 8.600 kjt/døgn 50 km/t
Fv. 303 Tjøllingveien	GS-vei fra Sandtra til Hem. Fylkeskommunen har satt av midler til etablering i handlingsprogrammet for fylkesvei i 2024 og 2025	2.300 m 4.500 kjt/døgn 60-70 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 2.200 kjt/døgn 60-70 km/t
Fv. 301 Larviksveien	Utbedring av strekningen fra Stagbanen til krysset Larviksveien/Risøyveien. Strekningen mangler gode løsninger for myke trafikanter og krysset er tidvis meget trafikkert, hvilket bidrar til kødannelse og redusert fremkommelighet.	400 m 8.000 kjt/døgn 40 km/t
Fv. 301 Helgeroveien	Utbedring av krysset Helgeroveien/Brunlanesveien. Krysset er tidvis meget trafikkert, hvilket bidrar til kødannelse og redusert fremkommelighet.	5000 kjt/døgn 40 km/t
Fv. 301 Helgeroveien	Manglende krysningsløsning og GS-vei på sørsiden av Helgeroveien, vest for Kysthospitalveien mot Grevleløkka. Tiltak er regulert.	150 m 1.400 kjt/døgn 50 km/t
Fv. 302 Brunlanesveien	Prioritert krysningspunkt v/ Langestrand kapell. Viktig krysningspunkt for elever som bor på Langestrand og går på Ra ungdomsskole	7.900 kjt/døgn 50 km/t
Fv. 3000 Reipbanegata og Frankendalsveien	Den første delen av GS-veien fra Storgata til Hoff's gate har blitt utbedret. Utbedring av GS-veien fra Hoff's gate til Yttersøveien mangler.	2000 m 4000 kjt/døgn 40 km/t
Fv. 32 Skienveien	GS-vei fra Lofstadveien til Lågendalsveien. Skape trygg forbindelse for myke trafikanter til/fra Lofstadåsen.	900 m 2.300 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 1.300 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
Fv. 40 Lågendalsveien	Sikring av krysningspunkt ved bussholdeplassene i Steinsholt.	3.700 kjt/døgn 60 km/t

I tillegg til ovenstående strekningstiltak kan det være aktuelt i samarbeide med fylkeskommunen å vurdere om det kan innføres fartsgrense 30 km/t i sentrumssoner. Dette vil trolig ha en positiv effekt for trafiksikkerheten og myke trafikanter, men kan medføre negative effekter for fremkommeligheten for kjøretøy.

9.2 Tiltak langs kommunal vei

Nedenstående tiltak gjelder litt større kommunale veier og veier hvor det ferdes mange myke trafikanter, for eksempel viktige skoleveier. Hvis det er mulig, gjennomføres prosjektene i forbindelse med VVA-anlegg hvor det generelt er fokus på å forbedre trafikksikkerheten, i form av etablering av fortau, gangfelt, bussholdeplasser, nytt veilys, skilting, oppmerking osv.

Lokasjon	Tiltak	Tentativ fremdrift
Gamle Kongevei	Utbedre kryssene Gamle Kongevei/Øvre Grevevei/Garborgs vei og Gamle Kongevei/Meldalsvei/Roald Amundsens vei. Gjennomføres i forbindelse med kommende VVA-prosjekt.	2026
Rådhusgaten	Etablere fortau langs Rådhusgaten fra Steingardveien til Torsrødveien. Ca. 250 meter. Etableres innenfor eksisterende veiareal. Gjennomføres i forbindelse med kommende VVA-prosjekt.	2026-2027
Risøyveien	Etablere fortau og krysningsløsning ved Buktaveien og parkeringsplassen samt redusert fartsgrense. Kan medføre behov for omregulering.	2026-2029
Rauanveien	Etablere regulert fortau sør for rundkjøringen ved Hedrum barneskole, mot fotballbanen.	2028
Torstrand	Utrede og etablere sykkeltrase gjennom Torstrand som alternativ til å sykle langs Storgata. Utrede i Bypakke Larvik. Kan medføre behov for regulering.	2025-2032
Kveldeveien	Etablere regulert fortau foran Kvelde skole mot bussholdeplassen.	Kommende planperiode
Halsegata	Etablere fartsreducerende tiltak i form av innsnevringer i kjørebane ved Østre Halsen skole. Gjennomføres i forbindelse med kommende VVA-prosjekt.	Kommende planperiode
Larvik sentrum	Etablering av ledelinjer i Larvik sentrum rundt Torget. Dette vil medvirke bedre fremkommelighet for svaksynte.	Kommende planperiode
Gamle Stavernsveien	Etablere GS-vei fra Møllebakken til kulvert under Stavernsveien og krysningspunkt over Gamle Stavernsveien.	Kommende planperiode
Staurumveien	Etablere fortau/GS-vei fra Solstadløkka til Brunlanes ungdomsskole. Ca. 300 meter. Dette krever at det utarbeides en reguleringsplan.	Kommende planperiode
Skrabekkveien	Etablere løsning for myke trafikanter fra Larviksveien og opp til Skauveien.	Kommende planperiode
Gamle Stavernsveien	Etablere regulert fortau og krysningspunkt i krysset Gamle Stavernsveien/Solliveien	Kommende planperiode
Hegdalveien	Regulere og etablere GS-vei fra Tjøllingveien og frem til trampolineparken.	Kommende planperiode

Tiltakene øverst på listen vurderes å være realiserbare innenfor en relativ kort tidshorisont, det vil si inneværende planperiode. Dette henger blant annet sammen med at tiltakene ikke krever

utarbeidelse av reguleringsplan og det er planlagt VVA-prosjekter i området. Tiltakene lengre ned på listen vurderes å ha en lengre tidshorisont da disse vil kreve for eksempel utredninger, regulering og eiendomsovertakelse før etablering. Eller at VVA-prosjekter er planlagt på et senere tidspunkt. Alle tiltak er avhengige av at det settes av ressurser til gjennomføring av både utredninger, regulering og etablering.

I tillegg til ovenstående tiltak vil utredningene og planleggingen i regi av Bypakke Larvik trolig medføre en rekke tiltak som bør innarbeides i ovenstående liste.

9.3 Mindre tiltak på kommunal vei

Nedenstående tiltak er delt inn i tre undergrupper. Den ene tiltaksgruppe omfatter drift og vedlikehold av eksisterende veier og etablerte trafikksikkerhetstiltak. De to øvrige tiltaksgruppene omfatter sikring av boligområder og sikring av skolevei.

Drift og vedlikehold	Vegetasjonsrydding og siktutbedring. Oppmerking av for eksempel gangfelt og fartshump.
Sikring av boligområder	Fartsmålinger og etablering av fartsdempende tiltak. Utbedring av skilting og veibommer. Oppgradering av vei- og gatebelysning.
Sikring av skoleveier og nærområde til skoler og barnehager	Sikring av krysningspunkter. Etablering av gangfelt. Oppstramming av kryss og avkjørsler. Utbedring av lyspunkter. Etablering av "Hjertesoner".

Drift og vedlikehold av kommunale veier utføres hovedsakelig av kommunens egne ansatte og omfatter blant annet vedlikehold av veidekke, brøyting, strøing, soping, sluktømming, kantslått, grøfterensk, linjerydding, skiltvedlikehold, 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 primæroppgavene. Pålegges de ansatte mange andre oppgaver vil dette gå utover primæroppgavene 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 innført og mange fartshumper er etablert. Også på kommunale sentrumsgater er det innført 30 km/t.

Kommunen mottar en 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.

Antall avkjørsler og bredden på disse bør begrenses så vidt mulig for å redusere vesentlige konfliktpunkter mellom myke trafikanter og biler.

Sikring av skoleveier og nærområde til skoler og barnehager gjøres i et samarbeid mellom den enkelte skole eller barnehage og Kommunalteknikk og/eller Eiendom. Kommunalteknikk kan bistå skoler og barnehager med vurdering og eventuelt implementering av fysiske tiltak som framkommer av arbeidet med mobilitetsplaner. Det er viktig av det avsettes penger til dette. Mobilitetsplanen har i utgangspunktet hovedfokus på

holdningsskapende tiltak, men opprydding i kjøremønster, skilting etc. kan være aktuelle fysiske tiltak.

Sikring av krysningspunkter kan omfatte 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 trafikksikkerhetstiltak da flere kriterier må være oppfylt for å få en trafikksikkerhetseffekt av dette tiltaket. Statens vegvesen definerer gangfelt som et fremkommelighetstiltak og ikke som et trafikksikkerhetstiltak, og er forholdsvis restriktive i forhold til etablering av nye gangfelt. Det kan derfor også være riktig å fjerne uhensiktsmessige gangfelt. Fylket må kobles inn for å avgjøre når stedene er på fylkesvei.

Bedre belysning handler også om trygghet på skolevei og i forbindelse med fritid, lek osv. Å etablere vei- og gatebelysning eller utbedre eksisterende belysning på utsatte/trafikkerte steder, er et tiltak med god trafikksikkerhetseffekt.

9.4 Tilskudd til trafikksikkerhetstiltak

Kommuner med godkjent kommunal trafikksikkerhetsplan, kan hvert år søke Vestfold fylkeskommune om økonomisk tilskudd til trafikksikkerhetstiltak. Kommunen kan søke om støtte til gjennomføring av prosjekter på kommunal og fylkeskommunal vei. For tiltak på kommunal vei kan kommunen søke om tilskudd opp til 60 % av tiltakets kostnad. Eventuelle kostnadsøkninger dekkes av kommunen. For tiltak på fylkesvei gjelder mer spesifikke regler for deling mellom fylket og kommunen.

Larvik kommune har tidligere benyttet seg av ordningen og gjennomført en rekke tiltak både på kommunal vei og fylkesvei med tilskudd fra fylkeskommunen som for eksempel fortau langs Lågaveien, GS-vei langs Månejordet, reguleringsplan for GS-vei langs Tjøllingveien fra Sandtra til Hem, fortau langs Rambergveien, fortau langs Gonveien, ledelinjer i Larvik sentrum, sykkelvei med fortau fra Kleiverhagen til Sky skole, fortau langs Solliveien og veirekkverk langs flere kommunale veier.

I tillegg til fylkeskommunens trafikksikkerhetsmidler utlyses det med jevne mellomrom statlige midler til ulike innsatsområder. Alle sektorer og virksomheter i Larvik kommune kan søke på midlene fra både fylkeskommunen og staten.



Figur 28 Gangfelt og sykkelfelt i Prinsegata

10 Effekt av ulike trafikksikkerhetstiltak

Nedenfor følger en kort beskrivelse av effekten for noen fysiske tiltak som er mye brukt eller etter-spørres 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 fartshumper

Undersøkelser viser at ulykkesrisikoen er nesten halvparten så stor på veier med 30 km/t og fartshumper 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 fartshumper 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, for eksempel korte blindveier, opphøyde felt, smal kjørebane, annet beleg, tilpasset belysning osv. 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.

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 fotgjengere ikke krysser i gangfeltet, men rett i nærheten øker også ulykkesrisikoen.

TØI har beregnet at det er 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. Trafikkøy 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 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 trafikk-sikkerhetstiltak, 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 syklist. 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 trafikk-sikkerhetstiltak, 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 trafikk-sikkerheten.

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. Tellinger 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 trafikk-sikker adferd.

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 som 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 modning, refleksjon og å legge til rette for læring, og kan bidra til å styrke opplæringen som trafikk-sikkerhetstiltak. Gjennom læreplanen legges det også til rette for muligheten til å fordype seg og innlemme trafikk i andre fag.