



SANDEFJORD
KOMMUNE

TRAFIKKSIKKERHETSPLAN

SANDEFJORD KOMMUNE

2022 - 2026

Vedtatt i Sandefjord kommunestyre xx.xx.2022
KST – xxx/22

1 FORORD

Første januar 2017 ble tidligere Stokke, Sandefjord og Andebu kommune slått sammen til en kommune. Arbeidet med å lage en felles trafikksikkerhetsplan utfra de tre tidligere ble startet. Trafikksikkerhetsplanen (TS-plan) er en av de viktige planene som må på plass.

Utgangspunktet til de tre kommunene var relativt likt. Alle hadde en trafikksikkerhetsplan, og alle var godkjente som Trygge lokalsamfunn. Rådmannens ledergruppe i Andebu hadde forankret arbeidet mot Trafikksikker kommune, mens Stokke ble godkjent våren 2016 som første Trafikksikker kommune i Vestfold. Etter sammenslåingen fikk nye Sandefjord kommune sin første trafikksikkerhetsplan for perioden 2019-2022, og ble godkjent som Trafikksikker kommune i oktober 2021. Denne trafikksikkerhetsplanen bygger videre på forrige plan, med en oppdatert oversikt over trafikk- og ulykkessituasjonen, reviderte mål og en tiltaksplan som skal bidra til å nå disse målene.

Trafikksikkerhet handler om å kunne bevege seg trygt på veinettet i sitt lokalmiljø, enten man er fotgjenger eller kjørende¹ – med god universell utforming, kommer alle frem uten hindringer.

Formålet med trafikksikkerhetsplanen er å gi et grunnlag for videre trafikksikkerhetsarbeid i kommunen og i kommunens styringsdokumenter og budsjetter. Dette forutsetter at trafikksikkerhetsarbeidet blir satt på den politiske dagsorden for å sikre at tiltakene blir prioritert og gjennomført.

Sandefjord, 2022

¹ Førere av sykkel, hest, moped, mc, bil og andre motoriserte kjøretøy regnes som kjørende.



INNHold

1	FORORD	1
2	INNLEDNING	4
2.1	Bakgrunn	4
2.2	Trafikksikkerhet	5
2.3	Oppbygging av planen	6
2.4	Aktører – ansvarsområde	6
2.5	Lokale føringer	8
3	GENERELT OM SANDEFJORD KOMMUNE	9
3.1	Beskrivelse av kommunen	9
3.2	Veisystem og trafikk tall	9
4	STATUSRAPPORT	11
4.1	Ulykkesutvikling i Sandefjord 1999-2020	11
4.2	Ulykkespunkt og strekninger	12
5	OPPLÆRING OG INFORMASJON	13
5.1	Holdninger	13
5.2	Effekt av ulike fysiske tiltak	13
5.3	Folkehelse i Sandefjord kommune	16
5.4	Barnehagene og skolene	17
5.5	Andre aktører	20
6	VISJONER, MÅL OG FØRINGER	25
6.1	Nasjonale føringer	25
6.2	Mål for Vestfold fylkets trafikksikkerhetsplan	25
6.3	Mål, visjoner, og satsingsområder for TS arbeidet i Sandefjord 2022 – 2025	26
7	TILTAKSDELEN	28
7.1	Organisatoriske tiltak	28
7.2	Fysiske tiltak	28
7.3	Kommuneplanen for klima og energi	29
8	ØKONOMI	30
8.1	Tilskuddsordninger	30

Tabell 1 Veioversikt, Sandefjord Kommune	10
Tabell 2 Ulykkesstrekning i perioden 2012-2019	12
Tabell 3 Ulykkespunkt i perioden 2015-2019	12
Tabell 4 Oppsummering av mål	27
Tabell 5 Prioriterte tiltak 2022-2025	28
 Figur 1 Fra aksjonen "bruk bilbelte"	 4
Figur 2 Trafikkulykker fordelt på veitype	11
Figur 3 Dødsrisiko for fotgjengere	14
Figur 4 Drepte og hardt skadde i Vestfold – utvikling 2009 – 20165 og målkurve for 2014 - 2024	25

Vedlegg:

Større prosjekt langs fylkesveier
 Større prosjekt langs kommunale veier
 Andre tiltak
 Investering vei 2022 - 2025



2 INNLEDNING

2.1 BAKGRUNN

Våren 1997 vedtok Stortinget at det skulle stilles krav til kommunene om å utarbeide en trafiksikkerhetsplan, for å bli vurdert ved tildeling av statlige- og fylkeskommunale tilskudd til trafiksikkerhetstiltak på kommunale- og fylkeskommunale veier.

Hovedhensikten er å øke og samordne kommunens innsats i trafiksikkerhetsarbeidet, redusere antall ulykker og utrygghetsfølelsen, spesielt hos myke trafikanter. For å få ned antall ulykker og alvorlighetsgraden i ulykkene, forutsetter det at flere aktører deltar aktivt i trafiksikkerhetsarbeidet.

Planen skal formidle hvordan trafiksikkerheten er i kommunen i dag og hva som kan gjøres for å bedre tryggheten i trafikken. Videre skal den påvirke innbyggere og bevilgende myndigheter til å ta riktige beslutninger.

Planen må ses i sammenheng med andre planer som berører tiltak innenfor samferdsel i Sandefjord kommune, dette vil i første rekke være kommuneplan, klimaplan og folkehelsestrategien.

Private veier er ikke inkludert i trafiksikkerhetsplanen.



Husk bilbelte



Husk bilbelte



Husk bilbelte

Figur 1 Fra aksjonen "bruk bilbelte"



2.2 TRAFIKKSIKKERHET

Begrepet "trafikksikkerhet" brukes ofte som et mål på hvor trygt det er å ferdes i trafikken.

Hva ordet "trygt" betyr for den enkelte bruker, er avhengig av mange faktorer. I denne planen ser vi på hva Sandefjord sine innbyggere ser på som utrygt i trafikken, og skal etter beste evne finne metoder/midler for å gjøre kommunen mer trafikksikker for sine innbyggere.

2.2.1 Trafikksikker kommune

Sandefjord kommune er godkjent som Trafikksikker kommune. Godkjenningen varer i tre år. Kriteriene for Trafikksikker kommune er:

- Kommunens ledelse:
 - 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.
- Barnehage
 - Barnehagens trafikkopplæring integreres som en del av omsorgs- og opplæringsarbeidet og nedfelles i barnehagens årsplan.
 - Barnehagen stiller krav til busselskap og drosjer om belter og trafikksikker atferd ved kjøp av transporttjenester.
 - Barnehagens ansatte kjenner rutiner for håndtering av uforutsette faresituasjoner og hendelser på turer.
 - Barnehagen har utarbeidet rutiner for å ivareta sikkerheten på turer til fots, med bil eller kollektivtransport.
 - Barna lærer trafikkregler for fotgjengere.
 - Barna lærer om bruk av sansene sine i trafikken.
 - Barna lærer om bruk av bilbelte, sykkelhjelmer og reflekser.
 - Barnehagen har rutiner for å ivareta barnas sikkerhet ved barnehagens parkeringsplass og port. Disse gjennomgås årlig med foreldre og ansatte.
 - Barnehagen påvirker foreldrene til å sikre barna på vei til og fra barnehagen.
 - Trafikksikkerhet og trafikkopplæring er et årlig tema på foreldremøter.
- Skole
 - Skolen gir, i samarbeid med FAU, anbefalinger til foresatte om sykling til skolen.
 - Skolen har utarbeidet rutiner for å ivareta sikkerheten på turer til fots, på sykkel, i bil og med kollektivtransport i skolens regi.
 - Skolen har gode rutiner for at planene blir fulgt av de ansatte.

- Skolen har integrert trafikkopplæring i lokal læreplan/ årsplan i tråd med Kunnskapsløftets kompetansemål.
- Skolens læreplan for trafikk er årlig tema på foreldremøte.
- Foreldre blir involvert i skolens trafiksikkerhetsarbeid for eksempel gjennom Foreldrenes arbeidsutvalg (FAU).
- Kommunalteknikk
 - Kommunen har utarbeidet prioriteringsliste for fysiske trafiksikkerhetstiltak på kommunal vei.
 - Kommunen har utarbeidet prioriteringsliste for trafiksikkerhetstiltak på fylkes- og riksvei.
 - Kommunen har rutiner for å søke fylkeskommunale midler til fysiske trafiksikkerhetstiltak.
 - Kommunen har rutiner for rydding av snø og vegetasjon på skoleveier.
 - Kommunen har rutiner for å kvalitetssikre trafiksikkerheten i forbindelse med anleggsvirksomhet i kommunen.
 - Kommunen har utarbeidet rutiner for håndtering av innspill på trafiksikkerhetstiltak fra andre etater, organisasjoner og publikum.
 - Trafiksikkerhet skal vurderes og vektlegges for alle nye byggeområder ved utarbeidelse av kommuneplanens arealdel.
 - Trafiksikkerhet skal vurderes og vektlegges ved behandling av reguleringsplaner.
- Kultur
 - Kommunen stimulerer frivillige lag og foreninger til å innarbeide retningslinjer for sikker transport innenfor egen virksomhet.
- Kommuneoverlege
 - Kommunelegen er kjent med kommunens trafiksikkerhetsarbeid.
 - Kommunelegen medvirker til at kommunes fastleger har tilstrekkelig kjennskap til helsepersonellovens § 34 og hvordan denne kan anvendes for å redusere risiko for trafikkulykker.
- Helsestasjon
 - Helsestasjonene har utarbeidet dokumentasjon for når og hvordan trafiksikkerhet integreres i møte med foreldre og barn

2.3 OPPBYGGING AV PLANEN

- Analyse av trafiksituasjonen og ulykkesstatistikk for de siste fire årene.
- Nødvendige fysiske tiltak for å redusere antall ulykker og øke sikkerheten for trafikantene.
- Fremtidige mål for trafiksikkerhetsarbeidet med bakgrunn i andre overordnede planer.
- En tiltaksdel hvor det foreslås organisatoriske, fysiske og trafikkrettede tiltak.

2.4 AKTØRER – ANSVARSOMRÅDE

Da forvaltningsreformen trådte i kraft 01.01.10 ble de fleste tidligere riksveier overdratt til fylkeskommunene og gjort om til fylkesveier, og er fylkeskommunens ansvar. For Sandefjord innebærer dette at våre veier er delt inn i riksveier, fylkeskommunale veier og kommunale veier.



Statens Vegvesen har forvaltningsansvaret for tidligere riksveier, fylkeskommunen for fylkeskommunale veier og kommunen for kommunale veier.

2.4.1 Tiltak på veinettet

Riksveier

Statens vegvesen er veieier for riksveiene, og har ansvaret for drift og vedlikehold av disse. I Sandefjord kommune er dette kun E18.

Fylkeskommunale veier:

Vestfold og Telemark fylkeskommune eier fylkesveiene, og har ansvaret for drift og vedlikehold av disse. Fylkeskommunen har også et ansvar for å samordne trafikksikkerhetsarbeidet i fylket.

Kommunale veier:

Sandefjord kommune eier kommunale veier, og kommune har ansvaret for drift og vedlikehold. Det innebærer oppgaver som:

- Feiing av gater, gang- og sykkelstier
- Kantklipping
- Brøyting, strøing og salting på vinterstid, både veier og gang- og sykkelstier
- Veioppretting, asfaltering, høvling og grusing av grusveier.

Kommunen er ansvarlig for²:

- Ivareta befolkningens sikkerhet og trygghet.
- Redusere risiko for tap av liv eller skade på helse.
- Arbeide for å forebygge ulykker og andre uønskede hendelser.
- Fremme befolkningens helse og forebygge skader.
- Beskytte befolkningen mot faktorer som kan ha negativ innvirkning på helsen.

Disse punktene skal bli ivaretatt gjennom kommunens planer.

² Fra «Lokal ulykkesforebygging», <http://www.skafor.org/infomateriell/lokal-ulykkesforebygging---systematisk-og-tverrfaglig-arbeid/>



2.4.2 Trafikantrettede tiltak: Trafikantopplæring, informasjon og kontroll.

Opplæring: Trafikkopplæring av barn og unge er et viktig forebyggende tiltak i trafikksikkerhetsarbeidet. Målet er å bidra til økt risikoforståelse og trafikksikker adferd. Ansvar for opplæringen er delt mellom foreldre, barnehage og skole. Trygg Trafikk er en viktig bidragsyter inn i dette arbeidet.

Informasjon: Statens Vegvesen region sør, kommunen, politiet og Trygg Trafikk

Kontroll: Både politiet og Statens vegvesen utfører kontroller av trafikantenes bruk av verneutstyr som bilbelte og sikring av barn i bil. Fart, aggressiv kjøreadferd og rus er det kun politiet som har myndighet til å kontrollere. Statens vegvesen Region sør står for kontroll av føreropplæring utført av kjøreskolene.

2.5 LOKALE FØRINGER

Den kommunale trafikksikkerhetsplanen tar utgangspunkt i lokale forhold og forutsetninger. Hensikten med planen er å øke kommunens innsats i trafikksikkerhetsarbeidet, først og fremst gjennom samarbeid mellom de ulike aktørene og kommunale seksjoner. Den skal formidle informasjon om hvordan trafikksikkerheten er i kommunen og påvirke innbyggerne til å tenke trafikksikkerhet.



3 GENERELT OM SANDEFJORD KOMMUNE

3.1 BESKRIVELSE AV KOMMUNEN

Sandefjord kommune ligger midt i Vestfold fylke, og grenser mot Larvik kommune i sør og vest og mot Tønsberg kommune i nord og øst.

Kommunen består av tettstedene Melsomvik, Stokke sentrum, Arnadal, Andebu sentrum, Høyjord, Kodal og Sandefjord by den øvrige delen av kommunen består av delvis spredt bebyggelse, jordbruksområder og skog.

Sandefjord kommune består av 425,47 km² areal, og har per 1.1.2022- ca. 64 000 innbyggere. Antall km kommunale veier er ca. 340 km og lengden på gang/sykkelveinettet innenfor kommunens grenser er ca. 100 km.

3.2 VEISYSTEM OG TRAFIKKTALL

E18 går gjennom kommunen fra Skolmar i sør til Sem i nord, og deler kommunen på langs. Øvrige hovedveier i kommunen se tabell 1: Oversikt over veier i Sandefjord. Kommunen består for øvrig av et nettverk av fylkesveier og kommunale veier.

Veitall 2022			Lengde (km)	ÅDT	% lange kjøretøy
E	18		36,4	2 000 - 31 900	5 - 17
FV	256	Hedrum Ravei - Raveien - Fokserødveien - Stokke Ravei	19,7	3 800 - 9 000	7 - 10
FV	303	Hystadveien - Sandefjordsveien - Landstads gate - Storgata - Gokstadveien - Helgerødveien - Feenveien - Kirkeveien - Melsomvikveien - Jernbanealleen	26,8	1 500 - 16 000	4 - 8
FV	304	Åsrumveien	4,1	1 300 - 1 400	4
FV	305	Sandefjordsveien - Kodalveien	24,9	2 000 - 22 000	7 - 8
FV	306	Sjueveien - Nesveien - Dalsroaveien	16,4	300 - 1 100	7 - 8
FV	307	Andebuveien - Vestre Andebu vei	10,6	500 - 4 500	8
FV	312	Andebuveien - Høyjordveien	16,0	1 400 - 5 200	8 - 11
FV	3028	Haneholmveien - Kjellbergveien - Pukkestadveien - Høsts gate	6,3	1 000 - 3 500	5 - 8
FV	3030	Furustadveien - Skiringssalveien - Peter Castbergs gate	6,7	2 000 - 11 000	5 - 8
FV	3042	Trollsåsveien - Kodalveien	3,8	1000	8
FV	3052	Ringveien - Øvre Haslevei - Haslebakken	5,7	2 000 - 9 000	6 - 8
FV	3054	Peder Bogens gate - Krokemoveien	3,6	4 000 - 7 000	6 - 7
FV	3056	Vesterøyveien	8,0	1 500 - 11 500	3 - 6
FV	3058	Framnesveien - Veløyveien	4,6	2 100 - 4 000	4 - 6
FV	3060	Hegnaveien - Kilgata - Brygga - Museumsgata - Tollbugata - Strandpromenaden	2,5	6 000 - 16 400	7 - 8

FV	3062	Østerøyveien - Heimdalveien	8,2	1 500 - 6 000	8
FV	3064	Råstadveien - Kleppanveien	8,4	1 5000 – 2 000	5
FV	3066	Østre Råstadvei - Stangeveien	5,2	800	8
FV	3068	Lingelemveien - Dølebakken	7,5	1 500 - 4 000	4 - 6
FV	3070	Bottenveien	0,9	3 500	8
FV	3072	Gjennestadveien - Løkeveien - Bjørndalsveien	10,8	600	5 - 8
FV	3074	Hørdalsveien - Løkeveien	7,4	600	7 - 8
FV	3110	Hotvedtveien - Bottenveien	1,5	1 000	5
FV	3130	Dalenveien - Horntvedtveien	10,5	900 - 1 300	7 - 10
FV	3154	Storevarveien	4,0	1 600	8
FV	3156	Solnesveien	0,8	500	6
FV	3158	Tassebekkveien	4,4	1 500	8
FV	3160	Frederik Stangs gate - Stokkeveien - Borgeveien - Gryteveien - Vennerødveien	9,9	1 500 - 8 000	8 - 12
FV	3162	Hvitsteinveien	7,3	600	8
FV	3164	Liverødveien	1,3	300	8
FV	3166	Svartsrødveien	0,7	700	8
FV	3168	Lefsrødveien	3,4	200	8
FV	3168	Tollehaugveien - Elvedalsveien	10,0	200 – 300	8
FV	3170	Halumveien	3,8	400	8
FV	3172	Håskeneveien	7,7	1 000	8
FV	3174	Skjelbredveien	2,3	300	8
FV	GS	Fylkets gang- og sykkelveier	57		
KV		Kommunale veier (inkludert g/s)	336		
KV	GS	Kommunale gang- og sykkelveier	50		
PV		Private veier	642		
S		Skogsbilveier	263,8		

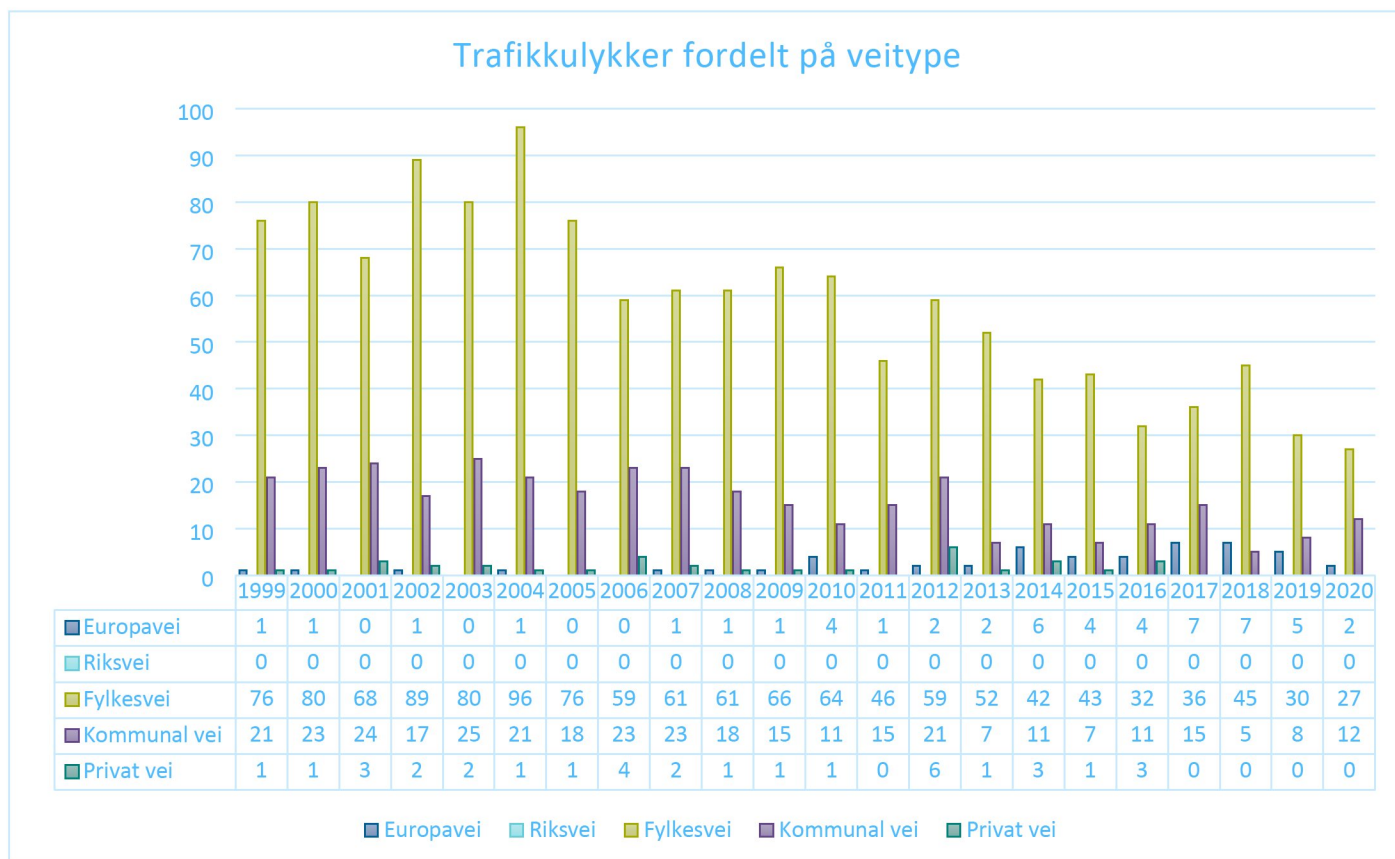
Tabell 1 Veioversikt, Sandefjord Kommune

Alle tallene er hentet fra Nasjonal vegdatabank (NVDB) i 2022.



4 STATUSRAPPORT

4.1 ULYKKESUTVIKLING I SANDEFJORD 1999-2020



Figur 2 Trafikkulykker fordelt på veitype

I 2020 var det 39 ulykker i Sandefjord kommune, hvorav 12 på kommunal vei. Tallene for 2021 er ennå ikke klare, men foreløpige tall fra politiet viser at det har vært en økning i ulykker av alle alvorlighetsgrader. Det er grunn til å tro at en økning for 2021 skyldes tilfeldigheter, men tallenes tale viser likevel at det gjenstår mye jobb med trafiksikkerhet. Økningen i antall ulykker fra 2016 til 2017 kan delvis forklares med kommunesammenslåing, da tallene fra 2016 og tidligere kun omfatter gamle Sandefjord kommune. For øvrig er det en tydelig trend at antallet trafikkulykker går ned, fra rundt 100 ulykker hvert år rundt årtusenskiftet, til rundt 40 de siste to årene.

4.2 ULYKKESPUNKT OG STREKNINGER

Definisjoner:

- Ulykkesstrekning: Minimum 10 politirapporterte personskadeulykker i løpet av 5 år innenfor en strekning på 1 km.
- Ulykkestpunkt: Minimum 4 politirapporterte personskadeulykker i løpet av 5 år innenfor en strekning på 100 m

Ulykkesstrekning i Sandefjord i perioden 2012-2019					Alvorlighetsgrad			
		Veinavn	Fra	Til	Antall ulykker	Drept	Hardt skadd	Lettede skadd
Fv	3052	Ringveien	Jupiters vei	Pinaveien	10	0	1	10
Fv	3060	Kilgata	Jernbanealeen	Hegnaveien	10	0	1	10
Fv	303	Sandefjordsveien – Landstads gate	Hjertnespromenaden	Jernbanealleen	10	1	2	11
Fv	305	Sandefjordsveien	Landstadsgate	Mo terrasse (bru)	17	0	1	23
Fv	3030	Skiringssalveien	Sandefjordsveien	Peter Castbergs gate	10	0	1	10

Tabell 2 Ulykkesstrekning i perioden 2012-2019

Ulykkestpunkt i Sandefjord i perioden 2015-2019					Alvorlighetsgrad			
			Veinavn	Veinavn	Antall ulykker	Drept	Hardt skadd	Lettede skadd
Fv	3030/305	Rundkjøring	Skiringssalveien	Sandefjordsveien	8	0	1	7
Fv	3030	«Strekning»	Skiringssalveien	Sandefjordsveien/Lundveien	4	0	2	2
Fv	305	Kryss	Sandefjordsveien	Peder Bogens gate	8	0	0	11
Fv	3052	"Strekning"	Ringveien	Jupitersvei/Plutosvei	4	0	1	3

Tabell 3 Ulykkestpunkt i perioden 2015-2019

Fem strekninger er definert som ulykkestrekninger. Alle fem er fylkesveier og blant de mest trafikkerte strekningene i kommunen. Det er derfor ikke unaturlig antallet ulykker er høyere, slik nettopp disse blir ulykkesstrekninger. Alvorlighetsgraden er forholdsvis lav, med stor overvekt av lettere skadde.

To av ulykkestpunktene er knyttet til Tempokrysset, som er rundkjøringen i krysset Sandefjordsveien/Skiringssalveien. Disse overlapper med ulykkesstrekningene på Sandefjordsveien og Skiringssalveien. Ulykkestpunktet Sandefjordsveien/Peder Bogens gate ligger også som en del av ulykkestrekningen på Sandefjordsveien. Det fjerde ulykkestpunktet på Ringveien inngår i ulykkestrekningen på Ringveien. Krysset Ringveien x Linglemveien har tidligere vært klassifisert som ulykkestpunkt, men har ikke hatt ulykker de siste årene. Krysset inngår likevel i ulykkestrekningen på Ringveien. X-krysset skal erstattes med rundkjøring, og arbeidet med reguleringsplan pågår.

5 OPPLÆRING OG INFORMASJON

5.1 HOLDNINGER

Holdninger er noe som bygges opp gjennom hele livet, for å få gode trafikale holdninger må vi starte tidlig. Dette må innarbeides gjennom barnehagene, skolene og i arbeidslivet. Barn må lære seg hvordan man opptrer i trafikken – at en fotgjengerovergang ikke betyr at du er trygg for bilene, at veien ikke er en lekeplass osv. Større barn må lære at en sykkel er et kjøretøy, og at de må forholde seg til trafikkreglene.

Voksne har hovedansvaret for barns sikkerhet i trafikken og har et stort ansvar for å gi barn og unge gode holdninger – ved at vi alltid opptrer som gode rollemodeller. Det er viktig og alltid sikre seg selv og barn i bilen. Bruke refleks, bruke sykkelhjelmer, holde fartsgrensene og kjøre rusfritt.

Ryttere og kusker med hest skal følge reglene for kjørende trafikk, også når de leier hesten. Det er ikke lovlig å bruke gangvei, fortau eller sykkelsti dersom ikke annet er bestemt. Gågater er ikke åpne for hestetrafikk.³ Rideskolene må sørge for trafikkopplæring av hest og rytter, særlig siden det ikke finnes en nedre aldersgrense for å ferdes med hest i trafikken.

Arbeidsgivere har ansvar for HMS, dette skal også omfatte bruk av kjøretøy og arbeid på/langs vei. Det å innarbeide gode sikringsrutinger er meget viktig, og her må Sandefjord kommune gå foran som et godt eksempel. Alle arbeidstakere må være seg beviste på bilbeltebruk, mobilbruk osv.

Bilbeltebruken i buss er varierende, men det er påbudt å bruke belte i buss dersom det er montert. Bussjåføren må påvirke sine passasjerer til å bruke bilbelte.

5.2 EFFEKT AV ULIKE FYSISKE TILTAK

Nedenfor følger en kort beskrivelse av effekten for noen fysiske tiltak som er mye brukt. Innledningsvis er trafikkmengden og fartsnivåets innvirkning på ulykkene beskrevet⁴.

Trafikkmengder

Økning i trafikkmengden medfører økning av antall ulykker, dersom ikke tiltak settes inn. Effektive tiltak må settes inn dersom man i tillegg skal få en reduksjon av ulykkene i forhold til dagens trafikkmengde.

Fartsnivå

Undersøkelser viser at en nedsettelse av farten fra 60 til 40 km/t og fra 50 til 30 km/t gir en reduksjon i antall ulykker med 48%. I tillegg gir lavere fart, mindre skadeomfang ved en ulykke. Figur 7⁵ viser sammenhengen mellom fart og dødsrisiko for en fotgjenger. Vi ser at som

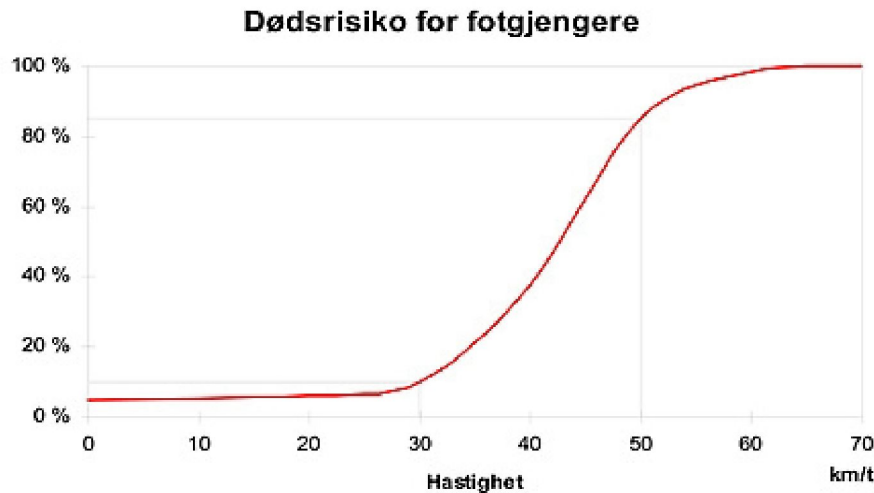
³ «Hest i trafikken»:

<http://www.nhest.no/NHS/Nyheter/2014Januar/Brosjyre%20Hest%20i%20trafikken.pdf>

⁴ Hentet fra Trafikksikkerhetshåndboka (tsh.toi.no)

⁵ Hentet fra Håndbok V127 Gangfeltkriterier.

fotgjenger vil man ha stor sannsynlighet for å overleve ved påkjørsel i 30 km/t mens det i 50 km/t er stor sannsynlighet (>80%) for at man blir drept.



Figur 3 Dødsrisiko for fotgjengere

30-sone og fartsdempende tiltak

Ulykkes undersøkelser viser at ulykkesrisikoen er nesten dobbelt så stor på veier med 50 km/t, i forhold til et veinett med 30 km/t og fartsdempende tiltak. 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 har man muligheten allerede på planstadiet legge inn en veiutforming som tvinger hastigheten ned, for eksempel korte blindveier, opphøyde felt, smal kjørebane, annet belegg, tilpasset belysning mm. Samt bygging av samleveier med høyere standard og egne anlegg for myke trafikanter.

Rundkjøringer

Ombygging av kryss til rundkjøringer kan bedre sikkerheten og trafikkavviklingen i kryss. For rundkjøringer i nordiske land ble det i gjennomsnitt funnet en reduksjon av antall dødsulykker på 66% og en reduksjon av antall personskadeulykker på 40%. Virkingen er større i tidlige vikepliktregulerte kryss enn i tidligere signalregulerte kryss, større i X-kryss enn i T-kryss, og større i spredtbebygde strøk enn i tettbygde strøk.

Fotgjenger- og sykkelulykkene reduseres i rundkjøringer, i forhold til vanlige kryss, (2-armet og 4-armet) sykkel noe mindre enn fotgjenger. Tiltak som påvirker syklistene til å sykle i midten av kjørefeltet i istedenfor ytterst i rundkjøringen kan også bedre sikkerheten.

Rundkjøringer reduserer farten i krysset og antall konfliktpunkter reduseres ved at trafikkstrømmen går i en retning. Rundkjøringens utforming har mye å si for fartsreduksjonen man får, man må derfor sørge for god avbøying, for å få den ønskede fartsreduksjonen.

Gangfelt

Oppmerking av gangfelt fører ofte til økning i antall ulykker, både for fotgjengere og kjøretøy. Forklaringen på dette kan være at bare litt over 50% av de kjørende overholder vikeplikten for fotgjengere ved gangfelt. Dette kan igjen ha med at det totale antall gangfelt er høyt og aktiviteten i gangfeltet er for lav. Mange gangfelt oppfyller ikke kriteriene for anleggelse av gangfelt, kriteriene finner vi i håndbok V127 – Kryssingssteder for gående. Kravet varierer med tanke på bla. skiltet hastighet og antall gående i makstime. Kriteriene for gangfelt må i større grad følges. Man bør også prøve å redusere behovet for kryssingspunkter slik at noen gangfelt

fjernes. Dette vil kreve mer bygging av gang- og sykkelveier. Videre må sikring av de viktigste gangfeltene utføres i større grad, f.eks. ved opphøyde gangfelt, nedsatt hastighet, bedre belysning og utbedring av sikt.

Vegdirektoratet har utarbeidet håndbok V127 – Kryssingssteder for gående, håndboken setter fokus på når man kan legge gangfelt i forhold til antall kryssende, ÅDT, og fartsgrense. Alle disse parameterne har stor betydning for om man skal legge et nytt gangfelt eller behold et eksisterende gangfelt. Håndboken anbefaler hvilke tiltak som bør benyttes for å sikre gangfeltet eller kryssningspunkter.

Automatisk fotgjengervarsling, er et tiltak som aktiveres automatisk når en fotgjenger nærmer seg eller befinner seg i gangfeltet, og som varsler førere av motorkjøretøy f.eks. med blinklys. Tiltaket er ikke omtalt i Statens vegvesens håndbøker.

Trafikkøy i gangfelt synes å redusere ulykker både for fotgjenger og kjørende. Trafikkøyer gjør det mulig for fotgjengere å dele kryssingen av veien i flere etapper, da kun en trafikkretning krever oppmerksomhet på hver etappe.

Opphøyde gangfelt gir nedgang i ulykker for både fotgjenger og kjøretøy. Nedgangen i ulykker for fotgjenger kan skyldes at flere kjørende overholder vikeplikten for gående i opphøyd gangfelt enn i vanlige gangfelt. De gir også en fartsreduksjon som har en positiv innvirkning. Fartsreduksjonen er avhengig av utformingen. Opphøyde gangfelt er mer markerte og synlige, noe som skjerper oppmerksomheten til bilistene.

Gang- og sykkelveier, fortau

I følge undersøkelser kan man ikke hevde at gang- og sykkelveier reduserer antall personskadeulykker. En viss tendens til nedgang i ulykker med fotgjengere langs vei er å spore. Bygging av fortau har nesten samme effekt, her er det i tillegg en liten tendens til nedgang i sykkelulykkene. Planskilte kryssingssteder medfører sterk nedgang i antall ulykker med fotgjengere som krysser vegen. Ofte må man ha et godt og sammenhengende utbygd gang- og sykkelveinett for å få en høy bruk av de planskilte kryssingene. Bygging av gang- og sykkelveier og fortau har andre positive virkninger enn bare på ulykkene. Man øker mengden av gang- og sykkeltrafikk, fotgjengere og syklistens fremkommelighet og trygghet øker, samtidig øker trivsel/helse og det styrker rammebetingelse for en miljømessig bedre transportfordeling. Utbygging av gode tosidige anlegg for gående og syklende vil også kunne bidra til å redusere behovet for kryssing av vei.

Ved valg av gang- og sykkelveiløsninger er det viktig å ta hensyn til trafikkmengde. På veilenker med stor trafikk (hovedveinettet) må det velges sikre og separate systemer for fotgjengere og syklist. Mens det på veier med moderat trafikk og mer sentrums- og bymessig preg bør velges løsninger med sykkelfelt i kjørebane og egne fortau for fotgjengere. Sykkelfelt er klart en anbefalt løsning der det skjer mye langs vegen og det er flere kryss og avkjørsler.

Veilys

Veibelysning reduserer antall personskadeulykker i mørke med gjennomsnittlig 26%. Dette til tross for at farten øker, særlig på en rett strekning, når veilys innføres. Veibelysning gir i utgangspunktet en potensiell ulykkes nedgang i mørket på minst 80% mens fartsøkningen trekker effekten ned til 30%.

Det er her kun beskrevet effekten av en del *fysiske tiltak*. Trafikksikkerhetshåndboka (TØI) beskriver også effekten av andre tiltak som opplæring, informasjon, kontroll m.m. (se pkt. [2.4.2](#))



5.3 FOLKEHELSE I SANDEFJORD KOMMUNE⁶

Folkehelse er et offentlig satsningsområde og i 2012 kom det en egen folkehelselov som pålegger kommunen og ha oversikt over helsetilstand i befolkningen, vite hvilke faktorer som påvirker helsen og sette inn nødvendige folkehelse tiltak. Folkehelse ble med denne loven flyttet ut av helsesektoren og til kommunen som sådan, da man vet at de fleste faktorene som påvirker folkehelsen ligger utenfor helsesektoren. Det er ikke vedtatt en egen folkehelseplan for Sandefjord kommune, men god folkehelse er en målsetning i alle kommunalområdene – slik det skal være.

Folkehelse på overordnet nivå er administrativt lagt til seksjon Strategi og samfunn under assisterende rådmann.

For å bidra til bred deltakelse og engasjement i folkehelsearbeidet er det opprettet et tverrfaglig nettverk for samfunnsutvikling. Strategi og samfunn og Nettverk for samfunnsutvikling er fora hvor innspill og forslag til utbedringer eller aktiviteter knyttet til trafikksikkerhet og trafikkbildet kan drøftes og formidles videre.

Trafikk og trafikksikkerhet er viktige områder innenfor folkehelsearbeidet – ulykkesforebyggende arbeid, godt fysisk miljø, holdningsskapende arbeid, tilrettelegging for aktiv transport, sosiale møteplasser mv.



Trygge Lokalsamfunn⁷

Trygge lokalsamfunn er en arbeidsmetode og en modell for å forebygge skader og ulykker lokalt, og bidra til å skape helhet og sammenheng i det

totale skade- og ulykkesforebyggende arbeidet. Gjennom å kartlegge tverrfaglige utfordringer, etablere felles mål og omforente tiltak, og utarbeide planer for kontinuerlig forbedring kan skader og ulykker reduseres.

Stokke, Andebu og Sandefjord kommuner var alle sertifisert som Trygge Lokalsamfunn i forkant av kommunesammenslåingen. Siden er det arbeidet videre med Trygge Lokalsamfunn og Sandefjord kommune skal resertifiseres i 2022. Nettverk for samfunnsutvikling vil ivareta den overordnede styring av Trygge lokalsamfunn, og det opprettes arbeidsgrupper knyttet til de ulike innsatsområder, som for eksempel trafikksikkerhet.



Trafikksikker kommune

⁶ Redigert av folkehelsekoordinator, Unni Margreta Aadne
⁷ Redigert av folkehelsekoordinator, Unni Margreta Aadne

I samarbeid med fylkeskommunene har Trygg Trafikk utarbeidet kriterier for godkjenningsordningen Trafikksikker kommune. Å bli godkjent betyr ikke at det ikke skjer trafikkulykker, men godkjenningen er et kvalitetsstempel for godt, målbevisst og helhetlig arbeid med trafikksikkerhet. Tidligere Stokke kommune ble godkjent som trafikksikker kommune høsten 2016. Sandefjord kommune ble godkjent som trafikksikker kommune høsten 2021.

5.4 BARNEHAGENE OG SKOLENE

Barnehagene

Grunnlaget for gode trafikale holdninger legges i barneårene og derfor må trafikkopplæring starte tidlig. Voksne er rollemodeller og har ansvar for at barn og unge utvikler evne til refleksjon, risikoforståelse, til å se andres perspektiv og til å samarbeide.

Mål for trafikkopplæring og trafikksikkerhet i barnehagen:

- Trafikkopplæring integreres i det pedagogiske arbeidet i barnehagen.
- Trafikkopplæring i barnehagen kan knyttes til de ulike fagområdene i rammeplanen og nedfelles i årsplanen.
- Daglige rutiner skal bidra til å utvikle sunne holdninger til bruk av bilsete/sikkerhetsbelte, sykkelhjelm og refleks i trafikken.
- Det stilles krav til foresatte om å sikre barn i bil på vei til og fra barnehagen.
- Det stilles krav til busselskaper og drosjer om belter og trafikksikker adferd ved kjøp av transporttjenester.
- Barnehagens rutiner for trafikksikkerhet innarbeides i internkontrollsystemet i tråd med forskrift om miljørettet helsevern for barnehager og skoler.
- Rutinene gjennomgås årlig med foreldre, ansatte og i samarbeidsutvalget.

Barneskolen

Praksisen med utdeling av refleksvester til førsteklasinger er varierende. Noen skoler har fått sponset vester fra næringslivet, dette har falt uheldig ut i forhold til reklame/sponsing av elever. Alle skolene driver trafikkopplæring i forbindelse med uteskoledagene. Fra 4. eller 5. trinn gjennomføres sykkelopplæring, det gjennomføres sykkelkontroll og sykkelprøver på enkelte skoler. Det gis opplæring i skiltforståelse og hjelmbruk. Materiell fra Trygg Trafikk brukes på de aller fleste skolene. Flere av skolene har egne skolepatroljer.

Kompetansemål i Kunnskapsløftet for trafikkopplæring:

- 2. trinn: Øve på trygg ferdsel i trafikken
- 4. trinn: Forstå og følge regler i trafikken



Barneskolenes målsetning:

- *Alle barneskoler i Sandefjord skal ha trafikk i sine planer og en kontaktperson for trafikk i løpet av planperioden.*
- *Alle skoler bør ha sykkelhjelpåbud for elever som sykler til og fra skole.*
- *Delta på kurs i regi av Trygg Trafikk.*
- *Innarbeide sjekklisten til «Trafikksikker kommune»*

Kunnskapsdepartementet vedtok 20 august i 2015 en endring i forskriften til opplæringslovens § 12-1. Endringen består i at foreldrene kan avgjøre når elevene får lov til å begynne å sykle til skolen. Skolene anbefaler foreldrene å forsikre seg om at skoleveien er sikker, og at barnet er sikket til å sykle til skolen alene. Trygg Trafikk anbefaler generelt at barna er 10-12 år før de sykler i trafikken.



Ungdomsskolen

Trafikk opplæringen er en mindre del av undervisningen på ungdomsskolene. Ungdom og trafikksikkerhet tas opp på fellessamlinger.

Ungdomsskolenes målsetning:

- *Alle ungdomsskolene skal ha trafikk i sine planer og en egen kontaktperson i løpet av planperioden.*
- *Påbud om bruk av sykkelhjelm på aktiviteter i skolens regi, og til og fra skole.*
- *Alle ungdomsskolene skal kunne tilby trafikalt grunnkurs i valgfaget «trafikk».*
- *Delta på kurs i regi av Trygg Trafikk*
- *Innarbeide sjekklisten til «Trafikksikker kommune»*



Nasjonal transportplan har som mål at 80 % av barn mellom 6 og 15 år med skolevei opp til 4 km skal gå eller sykle til skolen⁸. For å nå et slikt mål, må barn og unges skolevei og fritidsveier vær trafikk sikre, trygge og i god stand. Et tiltak for å få flere til å gå deler av skoleveien er å anlegge droppsoner i gåavstand fra skolen.

Droppsoner er et område i en gitt gåavstand fra skolen eller barnehagen, hvor busser og foreldre kan sette av barna. For barnehager må foreldrene kunne parkere og følge ungene inn, dette vil nok være ønskelig for en del foreldre med førsteklasinger også. Skolene bør innføre henting og levering av de minste elevene på droppsonen i forhold til busstider.

Sandefjord Kommune har per i dag ikke innarbeidet droppsoner i sine arealplaner, men dette vil komme som et punkt i kommuneplanens samfunnsdel ved den pågående rulleringen av planer/løsninger. Ved planlegging av droppsoner bør elevrådet og FAU involveres.

Sandefjord kommune har flere friluftsområder og idrettsanlegg. Brukerne av disse områdene/anleggene har krav på å komme trygt frem. Ved planlegging av nye områder prøver vi å tilrettelegge for alle, men dette er ikke alltid mulig.



5.5 ANDRE AKTØRER



Nærmiljøutvalgene opprettes i hver barneskolekrets fra 1.-7. klasse, det er 20 nærmiljøutvalg i den nye kommune.

Oppgavene til utvalgene er:

- Utvikle gode oppvekstsvilkår for barn og unge
- Uttalerett i alle forhold som angår innbyggerne i nærmiljøet, uavhengig av aldersgruppe
- Delta i dialogmøter mellom kommunens folkevalgte og administrasjon
- Definere egne satsningsområder
- Forvalte kommunalt tilskudd



Statens vegvesen

Statens Vegvesen⁹ skal utarbeide retningslinjer og foreslå utbygging, drift/vedlikehold og forvaltning av riksveinettet i fylket. I Vestfold gjelder dette E18 og tilførselsveiene til fergene i Horten og Larvik, samt veien til Torp flyplass. De skal også utrede behovet for tiltak på fylkesveinettet, komme med forslag til planer og budsjetter og sørge for at vedtatte planer og budsjetter blir gjennomført som forutsatt.

Statens Vegvesen innehar stor vei- og trafikkfaglig kompetanse. De har også ansvaret for å utvikle ny kunnskap innen fagfeltet og bidra til at utdanningsinstitusjonene sikrer faglig kvalitet og rekruttering.

I tillegg har Statens Vegvesenet ansvar for å utarbeide bestemmelser for veitrafikk, trafikantopplæring, kjøretøyer og hvordan de arbeider i forhold til trafikanter, trafikkskoler og verksteder. Statens Vegvesen skal arbeide for et sikkert, miljøriktig og effektivt transportsystem i Norge.

Nasjonal transportplan (NTP) presenterer regjeringens transportpolitikk, og er sammen med de årlige statsbudsjettene retningsgivende for innsatsen på riksveiene og på trafikant- og kjøretøyområdet i planperioden. De mer detaljerte prioriteringene er fastlagt gjennom et eget handlingsprogram. Gjeldende plan er for perioden 2022 – 2033. Planperioden er 12 år, men planen blir revidert hvert fjerde år.



TRYGG TRAFIKK

Trygg Trafikk¹⁰ er en uavhengig, landsomfattende organisasjon for det frivillige trafikksikkerhetsarbeidet i Norge. Organisasjonen fungerer som et

<https://www.vegf.no/om-oss/om-organisasjonen/om-statens-vegvesen/samfunnsoppdrag-ansvar-oppgaver/vart-samfunnsoppdrag/>

¹⁰ Redigert av Mette Magnussen ved Trygg Trafikk i Vestfold

bindeledd mellom frivillige aktører og offentlige myndigheter som har ansvar for trafikksikkerhet.

Trygg Trafikk bygger nettverk ved å være en medlemsorganisasjon, skape møteplasser, arrangere en årlig nasjonal konferanse og samarbeide med andre om trafikksikkerhetspolitiske saker.

Trygg Trafikk arbeider for å oppnå best mulig trafikksikkerhet for alle trafikantgrupper, og er en pådriver i trafikksikkerhetsarbeidet, både nasjonalt og lokalt. Trygg Trafikk har et vedtektsfestet ansvar for at trafikkopplæring og informasjon om trafikksikkerhet blir gjennomført som et ledd i en samordnet innsats mot trafikkulykkene. Trygg Trafikk er et kompetansesenter og de er ledende i miljøet for trafikkopplæring av barn og unge i Norge.

Trygg Trafikk har en rekke gode tilbud til sine medlemmer, f.eks.:

- Kurs for barnehageansatte og lærere om trafikkopplæring av barn
- Kurs for førskolelærer- og lærerstudenter
- Materiell til barnehager og skoler
- Kurs for helsepersonell, politi og andre om riktig sikring av barn i bil
- Råd og veiledning til foreninger, lag og nærmiljøaksjoner som ønsker å bedre trafikksikkerheten.
- Råd og veiledning til kommuner ved for eksempel utarbeidelse av trafikksikkerhetsplaner.



Målet med Hjertesone – tryggere skolevei er å bidra til at flere elever går eller sykler til skolen. Prosjektet er knyttet til det nasjonale målet om at 80 % av elevene skal gå og sykle til skolen. Vi vil skape bedre og tryggere forhold for dem som går og sykler til skolen. Foreldre og skoler oppfordres til å samarbeide om lokale tiltak, både holdningsskapende og fysiske.

Hva er hjertesone? Hjertesone er et prosjekt som skal bidra til mindre biltrafikk rundt skolene. En hjertesone rundt skolene gjør det sikrere for elevene å gå eller sykle. Barn som kjøres slippes av på bestemte stopp- og hentesteder utenfor hjertesonen.

Hjertesone er et samarbeid mellom blant annet Trygg trafikk, Statens vegvesen, Helsedirektoratet og en rekke andre aktører.





Politiets overordnede mål med sitt trafikksikkerhetsarbeid er å redusere antall trafikkulykker med drepte og hardt skadde. Politiets tjeneste skal særlig innrettes mot forebyggende virksomhet, kontrollvirksomhet og etterforskning av trafikkulykker samt irettføring av trafikklovbrudd. Politiet jobber kunnskapsstyrt og prioriterer sin innsats på de mest ulykkesbelastede veistrekninger/-steder med hastighetskontroller, ruskontroller, kontroll av bruk av verneutstyr, forebygge og stanse aggressiv/farlig adferd i trafikken og annen kriminell aktivitet langs vei.¹¹

Trafikkskolene tillegges en svært viktig rolle og skal gi fremtidige sjåførere grundig opplæring i trafikksikkerhet og adferd i trafikken. Statens Vegvesen har en oversikt over godkjente trafikkskoler, og en sjekkliste for hvordan man velger riktig trafikkskole.

FYLKETS TRAFIKKSIKKERHETSPLAN¹²



Vestfold og Telemark
FYLKESKOMMUNE

Fylkeskommunen har etter § 40a i Vegtrafikkloven ansvar for å fremme trafikksikkerhet. Fylkeskommunen har som veieier ansvar for fylkesveinettet. Fra 2010 omfatter dette også store deler av det tidligere riksveinettet.

De har ansvar for kollektivtrafikken i fylket, inkludert skoleskyss, og er regional planmyndighet og har ansvar for planlegging etter plan- og bygningsloven. Fylkeskommunen har også ansvar for å samordne trafikksikkerhetsarbeidet i fylket.

Fylkeskommunen har en rolle som regional utviklingsaktør. Dette innebærer å se sammenhengen mellom de ulike sektorene, skape sammenheng mellom de ulike aktørene og utvikle strategier for å fremme ønsket samfunnsutvikling i egen region.

¹¹ Skrevet av politiførstebetjent Ken Henry Johnsen ved Vestfold Politidistrikt.

¹² <https://www.vtfk.no/meny/tjenester/samferdsel/trafikksikkerhet/>

NASJONAL TILTAKSPLAN FOR TRAFIKKSIKKERHET PÅ VEI 2018-2021

Tilstandsmål som i hovedsak nås ved hjelp av trafikantrettede tiltak, innen 2022.¹³

Bruk av bilbelte og sikkerhetsutstyr for barn i bil:

- 98 % av alle førere og passasjerer i lette biler skal bruke bilbelte
- 95 % av alle førere av tunge kjøretøy, bruke bilbelte.
- 75 % av alle barn i alderen 1-3 år, sikret bakovervendt i bil

Bruk av sikkerhetsutstyr for gående og syklende:

- 70 % av alle syklistene bruker sykkehjelm
- 50 % av alle fotgjengere bruker refleks på vei belyst i mørke

Sandefjord Kommune sitt bidrag for å nå disse målene, må komme gjennom holdningsskapende arbeid. Mye av dette blir gjort i dag på helsestasjonen, i barnehagene, i skolene og på arbeidsplassene. Nasjonal tiltaksplan for 2022-2025 er forventet lansert våren 2022.



Sykkelbyen Sandefjord

Sykkelandelen i Sandefjord skal være 10 %, målt med referanse til Reisevaneundersøkelsens (RVU) tabell over Transportmiddelfordeling på daglige reiser.

Delmål:

- 🚲 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

Hovedmålgruppen er hverdagssyklisten. Hverdagssyklisten er voksne folk som bruker sykkel på korte reiser mellom hjem og jobb, butikk og lignende. Den primære målgruppen i dette prosjektet er de som i dag bruker bil til slike reisemål, for å flytte disse reisene fra privatbil over på sykkel.

¹³ Hentet fra Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2014-2017, Samferdselsdepartementet
<http://www.vegvesen.no/attachment/598739/binary/949929>

Skoleeleven er også en målgruppe. Gode syklevaner tidlig i livet gir større sannsynlighet for flere transportsyklister senere. Det kan også gjøres tiltak for fritidssyklisten, da det ligger mye folkehelse i bruk av sykkel på fritiden.

Sykkelen Sandefjord skal arbeide for utvikling og oppgradering av hovednett for sykkel, utbyggingsmønster, holdningsskapende arbeid og samarbeid med arbeidsgivere og næringsliv.

Prosjektet skal arbeide for en felles, langsiktig strategi for finansiering av utviklingen av Sandefjord.



6 VISJONER, MÅL OG FØRINGER

6.1 NASJONALE FØRINGER



Nullvisjonen er en nasjonal visjon om et transportsystem som ikke krever liv eller gir varige skader på noen måte. Regjeringen har lagt nullvisjonen til grunn for trafikksikkerhetsarbeidet i Norge og Nasjonal transportplan (NTP) for 2022 – 2033 gir føringer for dette arbeidet fremover.

For å følge opp nullvisjonen er det i nasjonal plan satt ett etappemål om at antall drepte og hardt skadde skal halveres innen 2024. Siden 2005 er antall hardt skadde og drepte redusert med ca. 30 %, men vi ser samtidig at trafikkveksten er på ca. 12 %.

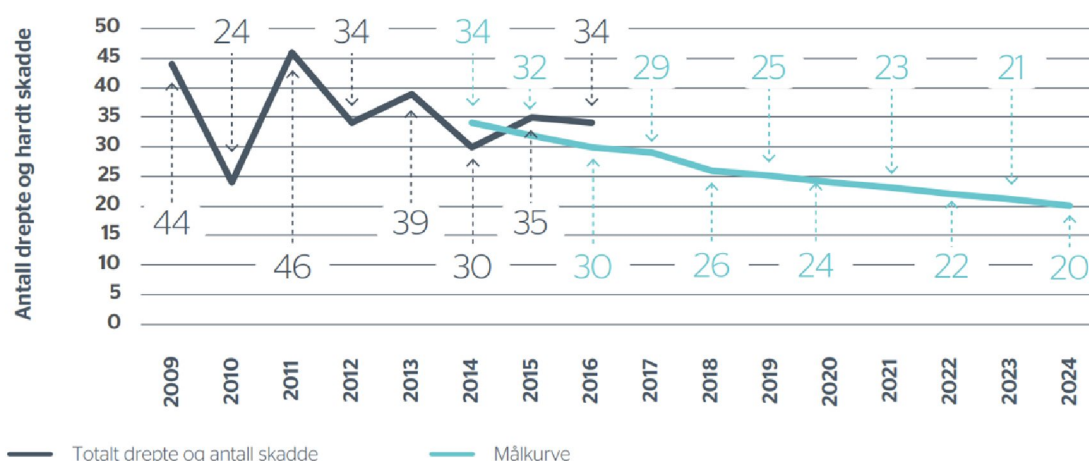
I NTP blir det også lagt vekt på hvordan vi må jobbe for å nå dette delmålet. For uten flere møtefrie veier, vil de styrke utbyggingen av gang- og sykkelveier.¹⁴

6.2 MÅL FOR VESTFOLD FYLKETS TRAFIKKSIKKERHETSPLAN

Å følge opp det nasjonale etappemålet om reduksjon i antall drepte og hardt skadde vil i Vestfold innebære at:

- **Antall drepte og hardt skadde i Vestfold, skal reduseres til 20 i år 2024**

Drepte og hardt skadde i Vestfold - Utvikling 2009–2016 og målkurve for 2014–2024



Figur 4 Drepte og hardt skadde i Vestfold – utvikling 2009 – 2016 og målkurve for 2014 – 2024

Utviklingen i Vestfold har vært positiv, fra 44 drepte og hardt skadde i år 2009 til 34 drepte og hardt skadde i 2016. Figur 4 viser en målkurve for utviklingen av antall drepte og hardt skadde i

¹⁴ Hentet fra NTP: tallet på drepte og hardt skadde skal halveres innen 2024

Vestfold frem til 2024. Hvor det er tatt utgangspunkt i den forholdsmessige andelen av reduksjonen i antall drepte og hardt skadde i fylket, med sikte på å nå det nasjonale etappemålet, som er maksimalt 500 drepte og hardt skadde i trafikkulykker i Norge i 2024 og 350 drepte og hardt skadde i 2030. Vestfold og Telemark fylkeskommune har ikke utarbeidet trafiksikkerhetsplan siden sammenslåingen.

6.3 MÅL, VISJONER, OG SATSINGSOMRÅDER FOR TS ARBEIDET I SANDEFJORD 2022 – 2025

Sandefjord kommune skal bygge minst én ny gang- og sykkelvei eller ett fortau hvert år. Et attraktivt og sammenhengende tilbud til myke trafikanter vil øke andelen gående og syklende, føre til færre konfliktpunkter mellom trafikanter, og gi myke trafikanter større opplevd trygghet. Ved prioritering av prosjekter legges det blant annet vekt på om strekningen har stort potensiale for økt gang- og sykkelandel, om strekningen er skolevei, og om strekningen spesielt trafikkfarlig. For å tilrettelegge for utbygging av minst ett prosjekt hvert år er det avgjørende å byggeklare prosjekter. I tillegg til å bygge ett prosjekt bør det derfor reguleres minst ett prosjekt hvert år. Dermed opparbeides en prosjektsreserve som kan settes i gang ved behov og kapasitet.

For skoleelever og foreldre er trygghetsfølelse en avgjørende faktor for om den enkelte elev går eller sykler til skolen. Sandefjord kommune skal derfor vektlegge helhetlige, trafiksikre løsninger som innbyr til bruk. Dessuten er trafiksituasjonen rundt hver skole viktig for valg av transportmiddel. Derfor skal det etableres hjertesone ved alle barneskoler i planperioden. Målet er at 95 % skal oppleve skoleveien som veldig eller ganske trygg.

Sandefjord kommune ble godkjent som trafiksikker kommune i 2021. Godkjenningen varer i tre år, og kommunen skal regodkjennes i 2024. Alle kommunalområder skal jobbe videre i tråd med etablerte rutiner, slik at Sandefjord beholder statusen som trafiksikker kommune.

Sandefjord kommune skal jobbe mot nullvisjonen og målene i NTP og Vestfolds trafiksikkerhetsplan. For å følge målkurven til Vestfold (Figur 4) er det et mål at ingen skal bli drept eller hardt skadd på kommunal vei Sandefjord fra og med 2024.

Tiltak som rettes mot informasjon, adferd og holdninger i trafikken må være en del av undervisningen i barnehager og skoler. For den øvrige del av befolkningen utføres opplæring/ informasjonen i hovedsak av Trygg Trafikk, Fylkes trafiksikkerhetsutvalg, Statens Vegvesen, Politiet og NAF.



Innstatsområde	Tiltak	Mål
Gående og syklende	Nye gang- og sykkelveier og fortau	Minst ett ferdigstilt prosjekt hvert år.
Barn og unge	Trygghet på skolevei	95 % av spurte i Ungdata-undersøkelsen oppgir at de opplever skoleveien som veldig eller ganske trygg.
Barn og unge	Hjertesone	Etablere hjertesone ved alle barneskoler i løpet av planperioden
Generelt	Trafikksikker kommune	Regodkjenning i 2024.
Generelt		Ingen drepte eller hardt skadde på kommunal vei 2024 og 2025.

Tabell 4 Oppsummering av mål



7 TILTAKSDELEN

7.1 ORGANISATORISKE TILTAK

Sandefjord kommune rullerer trafikkisikkerhetsplanens tiltaksdel årlig og gjennomfører vedtatte tiltak i henhold til planens innhold og årlige budsjettmessige bevilgninger. Investeringsbudsjett for større veiprosjekter i perioden 2022 – 2025 ligger som vedlegg til planen.

7.2 FYSISKE TILTAK

Forslag basert på innspill til prioriterte mål og tiltak fra handlingsdelen:

Listene på fysiske tiltak ligger som vedlegg, og er fordelt som følgende.

Større prosjekt langs fylkeseveier: Bestående i hovedsak av gang- og sykkelveier og større kryss utbedringer/rundkjøringer.

Større prosjekt langs kommunale veier: Består av gang- og sykkelveier og fortau. Tiltakene med høyest prioritet er oppsummert i tabell 4.

Andre tiltak: Består av øvrige innkommene henvendelser, med mange ønsker om fartsreducerende tiltak, den tar for seg både kommunale og fylkeskommunale veier. Her nevnes spesielt hjertesoner, som hver for seg er forholdsvis små tiltak, men totalt vil gi et viktig trafikkisikkerhetsløft.

Prioritet	Veinavn	Strekning	Kostnad (i tusen kr)
1	Industriveien	Vesterøyveien - Veløyveien	23.600
2	Husebygrenda	Industriveien - Kariåsen	2.775
3	Teksleåsen	Hystadveien - Dåpaløkka	3.250
4	Årøveien	Helgerødveien – Engøveien	7.755
5	Hegnasletta*	Kilgata – Uranienborgveien	5.800
6	Lahelleveien	Helgerødveien - Vestadåsen	4.185
7	Vardeveien	Vardenlia - Vesterøvveien	9.200
8	Sverdstadveien	Dølebakken - Breidablikkveien	6.100

Tabell 5 Prioriterte tiltak 2022-2025

*Prosjekt som forventes helt eller delvis finansiert av utbyggere.

Utover de fysiske tiltakene som kommunen ønsker å prioritere, er det andre tiltak som også bør prioriteres for å bedre trafikkisikkerheten.

- Kartlegging av hastighetsnivåer ved hjelp av radar målinger gjøres fortløpende. Behovet for fartsreducerende tiltak vurderes på bakgrunn av disse målingene.
- Rydde opp i utydelig skilting.
- Kontrollere og rydde opp i frisisiktsoner, spesielt i kryss.

7.3 KOMMUNEPLANEN FOR KLIMA OG ENERGI

I kommunens forslag til planprogram for klima og energi blir trafikksikkerhetsarbeidet berørt av enkelte punkter.¹⁵

Bedre bymiljø:

Enkelte av de mest sentrale gatene i byen bør planlegges for høyere fotgjengerprioritering med mer areal for gående, handel og servering, redusert skille mellom kjørebane og gangareal, utemøblering, beplantning og redusert parkering.

Arealbruk og transport:

For å oppnå nullvekst i biltrafikk må transporthierarkiet snus på hodet, og de syklende og gående må prioriteres fremfor bilister. Denne prioriteringen må gjelde fra planprosess til gjennomføring. Arealbruksmønsteret må bygge opp under kollektivtransporten og infrastruktur for gange og sykkel. Det jobbes for tiden med en bysykkelordning i Sandefjord. Dette vil forhåpentligvis bli en realitet og øke sykkelandelen. Prosjektet «Sykkelbyen Sandefjord» videreføres, og det er behov for å utarbeide en ny hovedsykkelplan for kommunen. Også utbygging av G/S-veinettet er viktig.

¹⁵ Teksten er hentet fra «Kommunedelplan for klima og energi Sandefjord kommune 2019-2029», Vedtatt av Sandefjord kommunestyre den 09.05.17



8 ØKONOMI

8.1 TILSKUDDSORDNINGER

Trafikksikkerhetsordningen - Vestfold og Telemark fylkeskommune:

Vestfold og Telemark fylkeskommune deler ut midler til trafikksikkerhetsarbeid i kommunene hvert år.

For kommunale prosjekter kan det søkes om tilskudd opp til 60 % av tiltakets kostnad. Der det kreves reguleringsplan skal denne være godkjent på søknadstidspunktet. Det kan søkes om tilskudd til både fysiske tiltak på kommunal vei, og ikke-fysiske tiltak som for eksempel opplæring og kampanjer.

For prosjekter på fylkesvei dekker fylkeskommunen 100 % av byggekostnader og grunnnerv, mens kommunen dekker øvrige kostnader, deriblant reguleringsplan, byggeplan og prosjektledelse. Hovedregelen er at fylkeskommunen er byggherre. Unntaksvis kan kommunen være byggherre, og søke om opp til 60 % av tiltakets kostnad.

Alle kostnadsøkninger dekkes av kommunen.

Tilskudd til tryggere skoleveier og nærmiljø

I NTP 2022-2033 er det lagt til grunn en satsing på økt trafikksikkerhet for barn og unge for perioden 2022–2027. I statsbudsjettet er det bevilget 20 millioner kroner i 2022. Statens vegvesen administrerer ordningen og fordeler midler til kommunene. Det kan søkes om både fysiske og trafikantrettede tiltak.



