VESTFOLD
fylkeskommune

www.vfk.no

Vestfold 2018-2021

Trafikksikkerhetsplan

Innhold

1 Innledning

Fylkeskommunen har etter § 40 a i Vegtrafikkloven ansvar for å samordne og tilrå tiltak for å fremme trafikksikkerheten i fylket. Ansvaret er delegert til Hovedutvalget for samferdsel og areal (HSA), som har rollen som Fylkets trafikksikkerhetsutvalg (FTU).

Statlige reformer som kommunereformen, regionreformen og jernbanereformen vil endre Vestfold fylkeskommunes rolle i framtiden. Foreløpig er det uvisst hva som blir de direkte konsekvensene for samferdselsområdet, men planarbeidet må ta høyde for at reformene kan gi betydelige endringer i rammebetingelsene.

I regional- og kommunal planlegging legges det opp til at det skal bli enklere å velge sykkel og gange på de korte reisene. Mer gange og sykling gir bedre folkehelse, færre biler, mindre lokal forurensning og bedre utnyttelse av vegkapasiteten.

Et framtidig transportsystem skal ha god fremkommelighet og være sikkert for alle trafikantgruppene. Ambisjonene kan neppe nås uten en vesentlig sterkere satsing på kollektiv, sykkel og gange. Dette innebærer at transportmiddelfordelingen i Vestfold må endres.

Trafikksikkerhetsarbeidet står dermed overfor store utfordringer. Det vil bli flere myke trafikanter på veiene som igjen kan føre til flere ulykker. Med koordinert innsats utnyttes ressursene i trafikksikkerhetsarbeidet best mulig. Med målene om reduserte klimagassutslipp og mer gange og sykling som bakteppe har aktører med kunnskap og virkemidler i trafikksikkerhetsarbeidet sammen pekt ut viktige satsingsområder for trafikksikkerhetsarbeidet i Vestfold.

Trafikksikkerhetsplanen gir et helhetlig bilde av ulykkessituasjonen i Vestfold og angir de hovedutfordringene vi står overfor i trafikksikkerhetsarbeidet.

Satsningsområdene i planen skal bidra til å koordinere innsats fra de ulike aktørene som med hver sine roller er viktige i det samlede trafikksikkerhetsarbeid.

Satsningsområdene i «Trafikksikkerhetsplan for Vestfold 2018–2021» er en videreføring av «Trafikksikkerhetsplan for Vestfold 2014–2017».

2

Organisering av fylkets trafikksikkerhetsutvalg

FTUs samarbeidsutvalg består av tre fylkespolitikere samt konsultative medlemmer fra Statens vegvesen, Vestfold fylkeskommune, Politiet, UP og Trygg Trafikk. Dette er et rådgivende organ for FTU.

Hovedoppgavene til FTU og til FTUs samarbeidsutvalg er som følger:

FTUs hovedoppgaver:

- Ansvar for å samordne og tilrå tiltak for å fremme trafikksikkerheten i fylket
- Vedta 4-årig trafikksikkerhetsplan for Vestfold
- Årlig prioritering av prosjekter i Trafikksikkerhetsordningen
- Årlig tildeling av trafikksikkerhetspris

FTUs samarbeidsutvalgs hovedoppgaver:

- Utarbeide forslag til 4-årig trafikksikkerhetsplan for Vestfold
- Utarbeide årsplan for oppfølging av trafikksikkerhetsplanen
- Prioritere prosjekter etter kriteriene for Trafikksikkerhetsordningen
- Finne kandidater og foreslå tildeling av Vestfolds trafikksikkerhetspris
- Fremme trafikksikkerhetsarbeidet i kommunene ved samarbeidsmøter og aktivt arbeide for at kommunale trafikksikkerhetsplaner blir fulgt opp og rullert
- Fremme samarbeid mellom de ulike aktørene i trafikksikkerhetsarbeidet
- Være pådriver og inspirator samt ta nye initiativ i trafikksikkerhetsarbeidet

For utarbeidelse av ny trafikksikkerhetsplan for fireårsperioden 2018–2021 ble det nedsatt en arbeidsgruppe med representanter fra Trygg Trafikk, Statens vegvesen, Vestfold fylkeskommune og FTU-sekretariatet i Vestfold. Planen ble behandlet i Fylkesstinget og Hovedutvalget for samferdsel og areal (HSA) i desember 2017.

3

Aktører i trafikk-sikkerhetsarbeidet

De enkelte aktørene i trafikksikkerhetsarbeidet har sine egne styringssystemer, planer og retningslinjer. Hensikten med trafikksikkerhetsplanen er å styrke samhandlingen mellom aktørene samt samordne og øke innsatsen på noen områder hvor flere eller mange aktører er eller kan bli involvert. Fylkeskommunen er bindeleddet mellom staten som har satt seg nasjonale mål i trafikksikkerhetsarbeidet og lokale aktører, som kommunene samt andre lokale aktører, som må bidra for å nå de nasjonale målene. De fylkeskommunale samferdselssjefene på administrativt nivå har utarbeidet seks anbefalinger som innspill til det framtidige trafikksikkerhetsarbeidet, jf. boks 4.15 hentet fra Meld. St. 40 (2015–2016) Trafikksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering.

Reduksjon i antall ulykker krever en kombinasjon av tiltak – fysiske tiltak på veien, trafikantrettede tiltak, adferdsregulerende tiltak, opplæring og kontroll. For å lykkes i dette arbeidet er vi avhengige av et utstrakt og godt samarbeid mellom de ulike aktørene. FTU skal være pådriver i trafikksikkerhetsarbeidet, med spesielt fokus på møteplasser og relasjonsbygging, for på denne måten å videreutvikle og styrke samarbeidsklimaet mellom alle aktørene i trafikksikkerhetsarbeidet.

VESTFOLD
fylkeskommune

Fylkeskommunen har etter § 40 a i Vegtrafikkloven ansvar for å fremme trafikksikkerhet, jfr. avsnittet over. Fylkeskommunen har som vegeier ansvar for fylkesvegnettet. Fra 2010 omfatter dette også det tidligere riksvegnettet. Fylkeskommunen har ansvar for kollektivtrafikken i fylket, inkludert skoleskyss. Fylkeskommunen er regional planmyndighet og har ansvar for regional planlegging etter plan- og bygningsloven. Fylkeskommunen har en rolle som regional utviklingsaktør. Dette innebærer å se sammenhengen mellom ulike sektorer, skape sammenhenger mellom ulike aktører og utvikle strategier for å fremme ønsket samfunnsutvikling i egen region. Arbeidet med Trygge Lokalsamfunn i Vestfold er en del av folkehelsearbeidet. Fylkeskommunene har fra 2010 et lovhjemlet pådriver- og samordningsansvar i forbindelse med folkehelsearbeidet i fylket. Fylkeskommunene har også ansvar for å holde oversikt over helsetilstanden og påvirkningsfaktorer med betydning for folkehelsearbeidet.

Figur 1:
Anbefaling fra de fylkeskommunale samferdselssjefene på administrativt nivå

Boks 4.15

Anbefalinger fra de fylkeskommunale samferdselssjefene

De fylkeskommunale samferdselssjefene på administrativt nivå har utarbeidet seks anbefalinger som innspill til det framtidige trafikksikkerhetsarbeidet:

- Trafikantrettede tiltak må prioriteres høyere på alle nivå.
- Fylkeskommunen må ta ansvar for å tilrettelegge for aktivt samarbeid mellom etater og organisasjoner for å forene krefter og arbeide målrettet med trafikksikkerhet på regionalt nivå.
- Etater med ansvar for trafikksikkerhet må delta i fylkeskommunenes samordningsfora (FTU).
- Det må stilles krav om at hvert fylke utarbeider regional plan og/eller strategi for trafikksikkerhet med god involvering og politisk forankring. Trafikksikkerhetsplan/-strategi må ha naturlige koblinger til andre relevante planer.
- Godkjenningsordningen Trafikksikker kommune bør videreutvikles med mål om at alle kommuner blir godkjente og at ordningen også omfatter regionalt nivå.
- Det stilles krav om at trafikksikkerhet skal være tema i areal- og transportplaner for byområder som er aktuelle for bymiljøavtaler, og at det fastlegges mål, strategier og tiltak for trafikksikkerhet.

Statens vegvesen har ansvar for planlegging, bygging, drift og vedlikehold av riksvegnettet i fylket. Riksvegene i Vestfold utgjør E18 og tilførselsvegene til ferge i Horten (rv. 19) til Torp flyplass (E18) og ferge i Larvik (rv. 40). Statens vegvesen innehar stor veg- og trafikkfaglig kompetanse og forvalter de fylkeskommunale vegene på vegne av fylkeskommunen.

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

Nasjonal Transport Plan (NTP) er sammen med de årlige statsbudsjettene retningsgivende for innsatsen på riks- og fylkesvegene og på trafikant- og kjøretøyområdet i planperioden. De mer detaljerte prioriteringene er fastlagt gjennom et handlingsprogram.

Trygg Trafikk har gjennom 60 år vært en viktig pådriver og bidragsyter i det nasjonale, regionale og kommunale trafikksikkerhetsarbeidet. Trygg Trafikk er en landsomfattende, uavhengig organisasjon for det frivillige trafikksikkerhetsarbeidet, og fungerer som et bindeledd mellom frivillige aktører og offentlige myndigheter.

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 er et kompetansesenter for trafikkopplæring i barnehage, skole og lærerutdanning. Trygg Trafikk utvikler læringsressurser, holder kurs for ansatte i barnehager og skoler, og underviser på studiesteder med lærerutdanning. Videre er Trygg Trafikk pådriver og veileder overfor myndigheter, barne- og skoleeiere, pedagoger og foreldre. Regjeringen vil videreføre samarbeidet med Trygg Trafikk både innen overordnet planarbeid og det kontinuerlige trafikksikkerhetsarbeidet på nasjonalt, regionalt og lokalt plan. NTP 2018–2029, ST meld 33 (2016–2017).

POLITIET

Politiet har trafikksikkerhet som en av sine hovedoppgaver. Innsatsen til det enkelte politidistrikt og Utrykningspolitiet (UP) er avgjørende for å nå målene om redusert antall drepte og hardt skadde i trafikken. Politiet skal arbeide målrettet basert på kunnskap og bruk av teknologi.

Innsatsen til UP er avgjørende for å nå målet om å redusere antall drepte og hardt skadde i trafikken. Politiet arbeider forebyggende, alene og sammen med andre samarbeidende etater og organisasjoner. Politiet har ansvaret for etterforsking av trafikklovbrudd og trafikkulykker, samt utføre kontroll og overvåking på veg.

I følge «Strategiplan for polititjeneste på veg 2016–2019» skal politiet:

- Definere og prioritere de mest ulykkesutsatte vegstrekninger / områder
- Øke den subjektive oppdagelsesrisiko
- Avdekke, etterforske, og føre for retten trafikkriminalitet
- Bidra til en sikker og smidig trafikkavvikling og fremkommelighet
- Drive ulykkesforebyggende og holdningsskapende arbeid
- Initiere samarbeid med andre aktører i TS-arbeidet

Vestfold politidistrikt har primæransvar for kontrollaktivitetene på kommunalt vegnett, mens Utrykningspolitiet normalt tar seg av kontrollaktivitetene på Fylkes- og stamvegnettet. Vestfold politidistrikt og UP har sammen definert ulykkesbelastede strekninger i fylket som kontrollinnsatsen spesielt rettes mot.

Kommunene er viktige aktører i trafikksikkerhetsarbeidet. Som veieier, barnehage – og skoleeier, arbeidsgiver, kjøper av transporttjenester og ansvarlig for beboernes helse og trivsel, har kommunen et stort ansvar for å forebygge ulykker.

Gjennom lover og forskrifter har kommunen plikt til å arbeide systematisk med ulykkesforebyggende arbeid i alle sektorer. For å lykkes må alle kommunens etater involveres i arbeidet og den enkelte etatsleder ta sitt delansvar. Arbeidet må forankres i den politiske og administrative ledelsen.

Kommunen som planmyndighet er gjennom arealplanleggingen med på å bestemme hvordan lokalsamfunnet skal utvikles. Kommunen har en viktig rolle i å påse at trafikksikkerheten ivaretas i alle arealplaner og sørge for nødvendig planlegging av trafikksikkerhetstiltak på kommunale veier, så vel som fylkeskommunale veier. Teknisk sektor spiller her en viktig rolle.

Innbyggerne tar ofte i første omgang kontakt med egen kommune med krav om forbedringer, og det er først og fremst på det lokale plan at den store allmennheten er engasjert. Det gjelder å utnytte dette engasjementet på en konstruktiv måte.

Fylkeskommunen stiller krav om at det skal foreligge kommunal trafikksikkerhetsplan dersom kommunen skal få fylkeskommunale tilskuddsmidler til gjennomføring av trafikksikkerhetstiltak.

Fylkesmannens direkte bidrag til trafikksikkerheten er på tre områder. Det ene området, er som forvalter av førerkortforskriftens Vedlegg I, Helsekrav. Helsepersonell har plikt til å sende melding til Fylkesmannen når de blir kjent med at førerkortforskriftens helsekrav ikke lenger er oppfylt. På bakgrunn melding sender Fylkesmannen anmodning til politiet om inndragning av førerretten. Fylkesmannen har myndighet etter førerkortforskriftens § 7 til å dispensere fra helsekravene, men dispensasjon skal bare gis der det etter en samlet vurdering av helsetilstand og trafikksikkerhet vil være åpenbart urimelig å avslå en søknad. Det overordnede hensynet er trafikksikkerhet.
Det andre området Fylkesmannen kan påvirke, er gjennom innspill til kommunene i forbindelse med kommuneplanprosessen. Fylkesmannen skal blant annet påse at det i planene er vurdert konsekvenser for helse, miljø og levekår etter kravene i Plan- og bygningsloven. Det vil si at det er en mulighet til å spille inn temaer som blant annet trafikkhensyn i forbindelse med skoleveier, bo-, leke- og oppholdsmiljø, for barn og unge spesielt.

Det tredje området er Fylkesmannen som klageinstans etter opplæringslovens § 7-1 om særlig farlig eller vanskelig skolevei. Dette gjelder individbaserte klager som skal hensyn ta elevens alder og trafikkmodenhet og de faktiske forholdende langs skoleveien. Tilrettelegging med for eksempel gang- og sykkelvei og veibelysning kan ha betydning for kommunens ansvar, og om den pålegges utgifter til buss eller taxi.

MC-forum Vestfold er et samarbeidsorgan mellom Statens vegvesen og NMCU på fylkesnivå. Hovedhensikten med MC-Forum er at man i fellesskap utvikler gode tiltak for å bedre sikkerheten til motorsyklistene i fylket. Videre skal det gjennom samarbeid, dialog og tiltak for å fremme trafikksikkerhet for mc-førere. Det er opprettet MC-Forum i 15 av landets fylker. I Vestfold ble forumet gjenopptatt i 2012 og består av NMCU (Norsk MotorCykelUnion) Vestfold, Statens vegvesen, Vestfold fylkeskommune, ATL (Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund) og politiet. Statens vegvesen har i avtale forpliktet seg til å opprette minst en Nullvisjonsveg for MC i hver region.

NAF (Norges Automobil-Forbund) er en norsk medlemsorganisasjon som arbeider innenfor samferdsel, hovedsakelig innenfor temaer som trafikksikkerhet, miljøpåvirkninger av transport, fremkommelighet, behov for bedre veier og infrastruktur, avgifter og kollektivtrafikk. NAF styres av medlemmene, med NAFs Landsmøte som det øverste organ.

Andre aktører – I tillegg er det en rekke interesseorganisasjoner, samt aktører innen næringslivet som arbeider med trafikksikkerhet.

4

Nasjonale føringer og planer

Trafikksikkerhetsarbeidet skal bygge på nullvisjonen og etappemål som viser hvor raskt vi nærmer oss nullvisjonen.

Nullvisjonen – En visjon om et transportsystem der ingen blir drept eller hardt skadd.» Nullvisjonen er grunnlaget for alt trafikksikkerhetsarbeid i Norge.

Se figur 2, side 16.

Det etiske elementet er grunntesen om at tap av liv eller permanente skader i trafikken er uakseptabelt.

Vitenskapelighet innebærer at trafikksikkerhetspolitikken skal være basert på forskning og på dokumenterte virkemidler.

Ansvarsaspektet viser til at ansvaret for trafikksikkerheten skal være delt mellom trafikantene og veimyndighetene. Dette vil si at veiene skal utformes på en slik måte at dersom trafikantene overholder regelverket, så skal veisystemet sikre at ferdsel på veg ikke medfører død eller varig skade.

Etappemål – Det skal maksimalt være 350 drepte og hardt skadde i vegtrafikken i 2030.

Etappemålet er hentet fra Nasjonal transportplan for 2018–2029, og viser Stortingets ambisjonsnivå for hvor raskt vi skal nærme oss nullvisjonen. Ambisjonen om maksimalt 500 drepte og hardt skadde i 2024 beholdes som et delmål som vist i figur 3, se side 17.

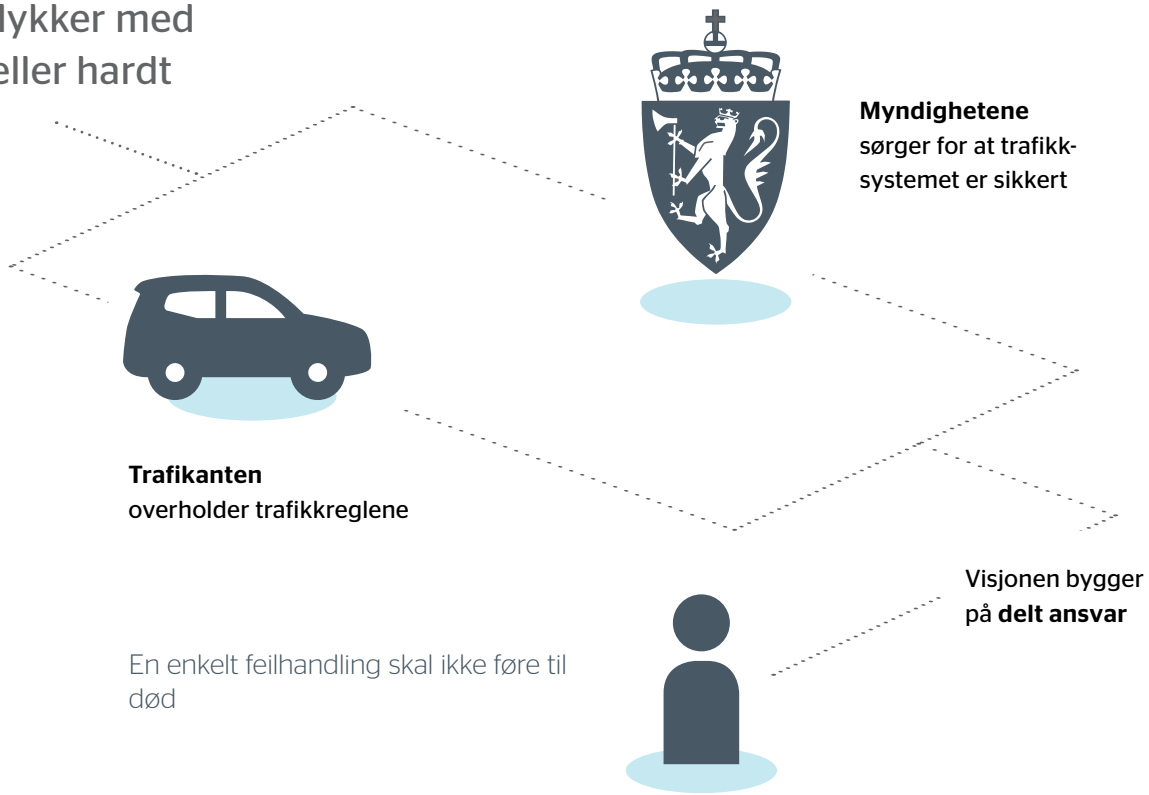
Tilstandsmål – I tiltaksplanen er det satt ulike mål for tilstander med hensyn til trafikantatferd, kjøretøyparken og vegnettet. Målene gjelder for 2018. Ambisjonsnivået er satt slik at dersom målene nås, kan vi forvente å være i god rute i forhold til etappemålet for 2024. [Nasjonal tiltaksplan 2014–2017 er under revisjon]

De viktigste nasjonale planene:

- **Nasjonal transportplan 2018–2029** [Meld. St. 33 (2016–2017)]
- Barnas transportplan 2018–2029 [kapittel 7 i Meld. St. 33 (2016–2017)]
- **Trafikksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering** [Meld. St. 40 (2015–2016)]
- **Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018–2021** (2014–2017 under revisjon)

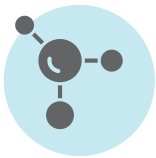
Nullvisjonen

Ingen ulykker med drepte eller hardt skadde



Figur 2: Nullvisjonens grunnpilarer («søyler»). Hentet fra Nullvisjonens nettsider

- **Hvert menneske er unikt og uerstattelig**
- **Tap av liv i trafikken er uakseptabelt**

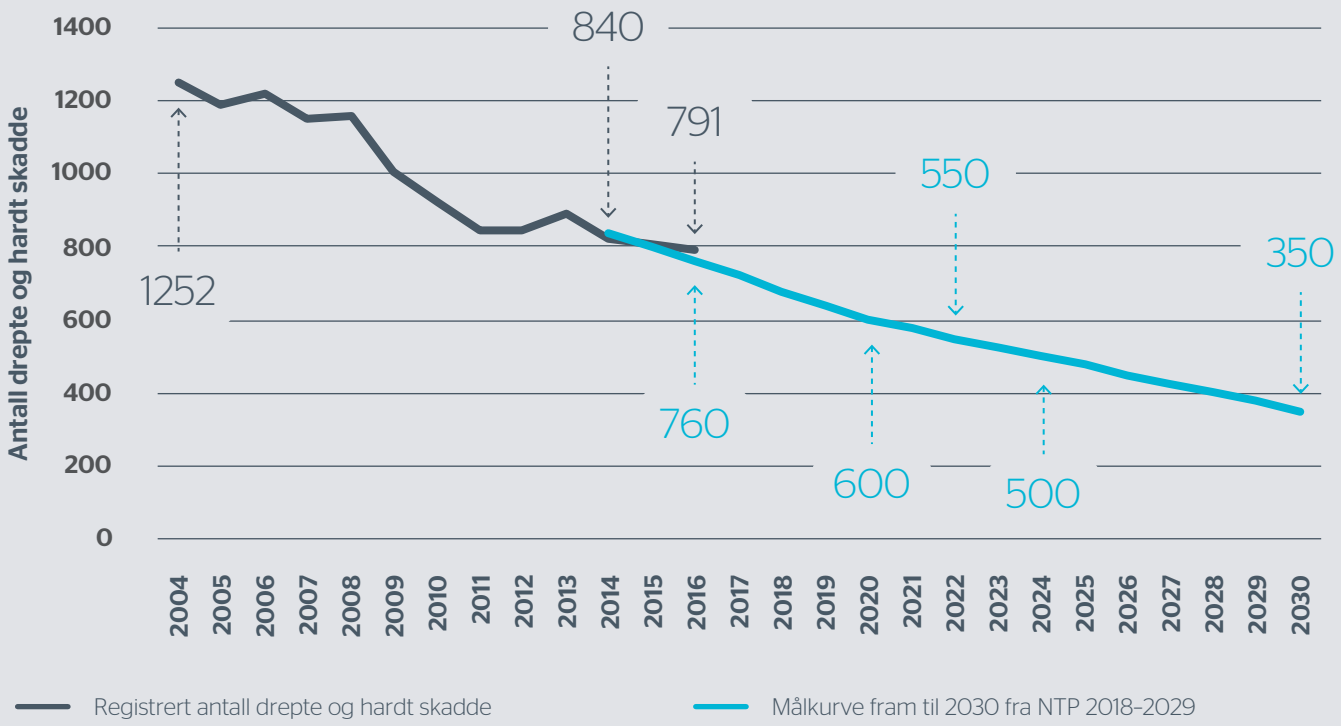


- **Kunnskap om menneskers tåleevne**
- **Analyse av ulykker**

- **Myndighetenes utforming av veisystemer**
- **Trafikkanters atferd**

Figur 3:

Utvikling i antall drepte og hardt skadde – registrert situasjon og mål for utviklingen frem til 2030



5

Vestfold fylkeskommunes trafikksikkerhetsarbeid

Satsningsområder:

Ungdom

Verneutstyr

Ulykker med myke trafianter

Vestfold fylkeskommune sine satsingsområder i trafikksikkerhetsarbeidet framgår av Trafikksikkerhetsplan for Vestfold 2018–2021 og Handlingsprogram for fylkesvegnettet i Vestfold 2018–2021.

I trafikksikkerhetsplanen er det spesielt pekt på følgende satsningsområder for perioden 2018–2021:

- Ungdom
- Verneutstyr
- Ulykker med myke trafikanter

5.1 Handlingsprogrammet for fylkesvegnettet 2018–2021

I handlingsprogrammet er det lagt til grunn at det i planperioden er avsatt 72 millioner kr til trafikksikkerhetstiltak på fylkesvegnettet. Det er gitt et tydelig signal om økt satsing på miljøvennlig transport, og ca. 60 % av rammen er prioritert til anlegg for gående, syklende og kollektivreisende.

De viktigste målsettingene kan ses i tabell 1, neste side.

Hovedprioriteringen innenfor programområdet Trafikksikkerhetstiltak er å sikre myke trafikanter. Prosjektet «TS i by» ble ikke gjennomført i HP 2014–2017, og budsjetterte 6 mill. kroner til prosjektet overføres til HP 2018–2021

5.2 Trafikksikkerhetsordningen

Det er etablert en fylkeskommunal ordning for trafikksikkerhet, der fylkeskommunene og kommunene sammen bidrar med finansiering til gode trafikksikkerhetstiltak på det fylkeskommunale og det kommunale vegnettet. Det kan søkes om både fysiske og ikke-fysiske tiltak. I handlingsprogrammet for 2018–2021 er det avsatt 20 millioner kroner til Trafikksikkerhetsordningen med søknadsfrist innen 15 september.

Tabell 1:
Prioritering av investeringer på fylkesvegnettet

Målsettinger for transportsystemet	Vestfold fylkeskommunes kriterier for prosjekter
A Bedret fremkommelighet for alle trafikantgrupper	▸ Økt fremføringshastighet for kollektivtrafikk ▸ Ivareta vegkapital ▸ Sykkel, gange, kollektivtrafikk, beredskap- og næringstrafikk prioriteres
B Fremme overgang til mer miljøvennlig transport	▸ Knutepunktutvikling ▸ Anlegg for gående og syklende skal prioriteres i kommunen der potensialet er størst for endret transportmiddelvalg (hverdags-syklister og skoleveg prioriteres)
C Et mer trafikksikkert transportsystem	▸ Økt trafikksikkerhet for myke trafikanter i byer og tettsted ▸ Attraktive og trygge skoleveger ▸ Ulykkeutsatte strekninger og punkter

5.3 Øvrige planer i Vestfold

Et godt og helhetlig trafikksikkerhetsarbeid lokalt krever god samordning av tiltak på tvers av forvaltningsnivåene og kommunegrensene. I Vestfold gir følgende overordnede planer viktige føringer for trafikksikkerhetsarbeidet:

Regional Transportplan (RTP)
Hovedhensikten med en regional transportplan er at den skal være et virkemiddel for å oppnå ambisiøs samferdselspolitikk og klimapolitikk i Vestfold. Mål for den regionale transportplanen er bl.a.:

- Øke kunnskap og forståelse for hvordan transportsystemet skal utvikles med tanke på målsettingene for transportsystemet i Vestfold.
- Bidra til å styrke regionens konkurransekraft og attraktivitet for bosetting, bedrifter og besøkende.
- Virkemiddel for at Vestfold blir omfattet av den statlige ordningen med bymiljøavtaler.
- Spisse innsatsen mot å endre folks reisemiddelvalg slik at flere går, sykler eller reiser kollektivt.

Fremtidige transportløsninger som utredes i planen vil ha høy fokus på trafikksikkerhet og Nullvisjonen. Spesielt høyt fokus vil det være på hvordan en høyere andel av myke trafikanter i trafikken vil kunne påvirke risikobildet.

Regional plan for bærekraftig arealpolitikk (RPBA, under revidering 2017)
Planen legger opp til at framtidig utbygging skal skje ved fortetting i byer og tettsteder og bygge opp under eksisterende knutepunkt og kollektivtransportsystem. Dermed reduseres det totale transportbehovet og flere av reisene kan skje ved gange, sykkel og kollektivtransport. Det blir derfor viktig å ha et særskilt fokus på myke trafikanter i trafikksikkerhetsarbeidet.

Regional plan for folkehelse i Vestfold 2011–2014 (under revidering 2017)
I gjeldende regional plan for folkehelse er skade- og ulykkesforebyggende arbeid og muligheten for å gå, sykle eller benytte kollektiv transport gjennom hele året særlig viktig. I planprogrammet for revidering av den regionale planen er skade- og ulykkesforebyggende arbeid ett av de prioriterte temaene. Vestfold fylkeskommune og nesten alle kommunene i Vestfold samarbeider om skade- og ulykkesforebygging gjennom konseptet Trygge Lokalsamfunn. Dette er en arbeidsmetode for langsiktig, systematisk og tverrsektoriell innsats.

5.4 Skadedata – pilotprosjekt

Vestfold fylkeskommune har satt i gang et prosjekt for å utrede forutsetninger og betingelser for at Sykehuset i Vestfold kan kunne levere skadedata som kan brukes i folkehelsearbeidet og trafikksikkerhetsarbeidet i Vestfold. Utgangspunktet for prosjektet er et vedtak i Fylkestinget i desember 2017.

Et pilotprosjekt handler om å stedfeste ulykker for gående og syklende på vei. Sykehuset i Vestfold har bekreftet at de kan komme i gang med dette konkrete arbeidet fra 2018.

Fylkesrådmannen vil arbeide videre med å utrede muligheten for et 3–5 års hovedprosjekt som vil kunne omfatte dybdestudier om årsaksforhold og bakgrunn for eksempelvis sykkelulykker.

Figur 4:
Reglement for prioriteringer i trafikksikkerhetsordningen

Reglement for trafikksikkerhetsordningen

- Godkjent kommunal trafikksikkerhetsplan skal ligge til grunn for tildeling av trafikksikkerhetsmidler.
- Prosjektene skal gi et mer trafikksikkert transportsystem.
- Tilskudd kan gis til både planlegging og bygging av fysiske trafikksikkerhetstiltak. Der det kreves reguleringsplan skal denne være godkjent innen 1. januar i tildelingsåret.
- Tilskudd kan gis til trafikantrettede trafikksikkerhetstiltak (opplæring og informasjon), eller revisjon av kommunale trafikksikkerhetsplaner.
- Det kan gis betinget forhåndstilsagn for påfølgende år. Større prosjekter kan gis forhåndstilsagn for inntil to år.
- Prosjektene skal planlegges og gjennomføres i kommunal regi. Kommunen opptrer som byggherre på vegne av fylkeskommunen og fylkesveiprosjekter.
- Vegeier skal dekke 70 % av prosjektets kostnad, eks. mva. Den som yter tilskudd til annen veieier skal dekke 30 % av prosjektets kostnad.
- Kostnadsøkning opp til 15 % eks. mva. dekkes tilsvarende 70/30. Økning utover dette dekkes av kommunen.
- Prosjektene skal normalt ferdigstilles i tildelingsåret. Prosjekter som viser seg krevende å få avsluttet kan utsettes etter godkjenning fra Statens vegvesen.


PASS
PÅ!

Organisering og finansiering av hovedprosjektet er blant de sentrale elementene som må utredes. Vestfold har i de siste 10 årene satset på skadeforebygging i sitt folkehelsearbeid. Åtte av kommunene arbeider etter Trygge lokalsamfunnsmodellen. Evalueringen av dette arbeider viser at manglende skadedata er en kritisk faktor i forhold til å kunne prioritere innsatsen og å kunne evaluere effekten av arbeidet. Slike skadedata kan komme fra sykehuset.

5.5 Annet

Trafikksikkerhetsarbeidet i fylket sees i sammenheng med folkehelsearbeidet og arbeidet med Trygge lokalsamfunn og Trafikksikker kommune. Vestfold fylkeskommune er godkjent partnerskapsfylke for folkehelse og satsingen på Trygge lokalsamfunn er initiert gjennom dette arbeidet.

5.5.1 «Lys til ettertanke» – minnemarkering i Vestfold

Minnemarkeringen i Vestfold ble første gang arrangert i 1993, og har siden blitt arrangert årlig den første søndag i januar. «Lys til ettertanke» er et arrangement for dem som har opplevd trafikkulykke på nært hold, men er også et arrangement for de som ønsker å vise at de bryr seg. Minnemarkeringen i Vestfold har nærmest blitt et nasjonalt arrangement med god mediedekning lokalt og nasjonalt.

Minnemarkeringen er et stort samarbeidsprosjekt, og mange frivillige aktører gjør denne markeringen mulig: FTU, kirken, Personskadeforbundet LTN og Trygg Trafikk i samarbeid med Statens vegvesen, politiet/UP, NAF, Viking Redningstjeneste, lokalt brannvesen, ambulansetjenesten, Norsk Folkehjelp, Sanitetskvinnene, Sandefjord kommune og Veidekke Industri AS.

5.5.2 Trygge lokalsamfunn

«Trygge lokalsamfunn» er en modell og en metode for å forebygge skader og ulykker lokalt. Modellen bidrar til å skape helhet og sammenheng i det skade- og ulykkesforebyggende arbeidet. Gjennom å kartlegge tverrfaglige utfordringer, etablere felles mål og tiltak, kan skader og ulykker reduseres.

«Trygge lokalsamfunn» er den norske tilpasningen til det internasjonale konseptet og nettverket Safe Communities.

Fylkestinget i Vestfold vedtok i 2005 å legge til rette for innføring av Trygge lokalsamfunnsmodellen i Vestfoldkommunen, og Vestfold fylkeskommune har fulgt opp med tilskuddsordninger og nettverksarbeid som viktige tiltak. I Vestfold er pr. 2017 følgende kommuner godkjent som Trygt lokalsamfunn:

- **Larvik, Nøtterøy, Re, Sande, Sandefjord og Lardal kommune.**

Kommunene Tønsberg, Tjøme og Lardal er i gang med arbeidet for å bli godkjent som trygt lokalsamfunn. I regi av Trygge Lokalsamfunn arbeides det med å bedre kunnskapsgrunnlaget om skader og ulykker for å kunne arbeide mer målrettet på prioriterte områder.

«Trygge lokalsamfunn»

er den norske tilpasningen til det internasjonale konseptet og nettverket Safe Communities.

Følgende kommuner er godkjent som **Trygt lokalsamfunn:**

- Larvik
- Nøtterøy
- Re
- Sande
- Sandefjord
- Lardal kommune

5.5.3
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.

FTU vil i planperioden stimulere kommunene i Vestfold til å implementere kriteriene for «Trafikksikker kommune» og forankre trafikksikkerhetsarbeidet i kommunenes øverste ledelse. Dette vil sikre at arbeidet er sektorovergripende og at det utvikles gode rapporteringsrutiner med klar ansvarsfordeling.

Alle kommunene i Vestfold har en trafikksikkerhetsplan, men ikke alle er oppdaterte. De aller fleste planene fokuserer på fysiske trafikksikkerhetstiltak, men mangler en helhetlig trafikksikkerhetstenkning som også omfatter forebyggende helsearbeid, opplæring og holdningsskapende arbeid. Planen bør inneholde virkemidler som er direkte underlagt kommunen, og virkemidler der det er naturlig at kommunen spiller en aktiv rolle.

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.

Det er utarbeidet kriterier som bør ligge til grunn for et grundig og helhetlig trafikksikkerhetsarbeid, kriteriene bygger på gjeldende lover og forskrifter. Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg (2014–2017, under revisjon), vil utrykke noen nasjonale forventninger til det kommunale trafikksikkerhetsarbeidet i tråd med nevnte kriterier.

5.5.4
Trafikksikker fylkeskommune

Ordningen Trafikksikker kommune bør også gjelde regionalt nivå (Trafikksikker fylkeskommune). Forslag til kriterier for dette er under utarbeidelse og kan bli endret.

Forslag til generelle kriterier for «Trafikksikker fylkeskommune»

- Fylkeskommunen har forankret ansvaret for trafikksikkerhetsarbeidet hos fylkesordfører og fylkesrådmann. Delansvar kan ligge hos den enkelte leder.
- Fylkeskommunen har et utvalg med ansvar for trafikksikkerhet.
- Fylkeskommunen har innarbeidet trafikksikkerhet i HMS – internkontrollsystemet som inneholder regler for reiser og transport i fylkeskommunens regi.
- Fylkeskommunen har føringer for kjøp av transporttjenester, med krav til trafikksikkerhet.
- Fylkeskommunen har trafikksikkerhetsplan som er forankret i nasjonale styringsdokumenter. Planen har rullerings- og rapporteringsrutiner.
- Planen ivaretar både forebyggende, holdningsskapende, trafikantrettede tiltak og fysiske tiltak.
- Fylkeskommunen har innarbeidet kriteriene for de ulike avdelingene.

Fra godkjenning av Sande kommune.

6

Mål for trafikksikkerhets-arbeidet i Vestfold

20

Antall drepte og hardt skadde skal reduseres til 20 i 2024

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

- Antall drepte og hardt skadde skal reduseres til 20 i 2024

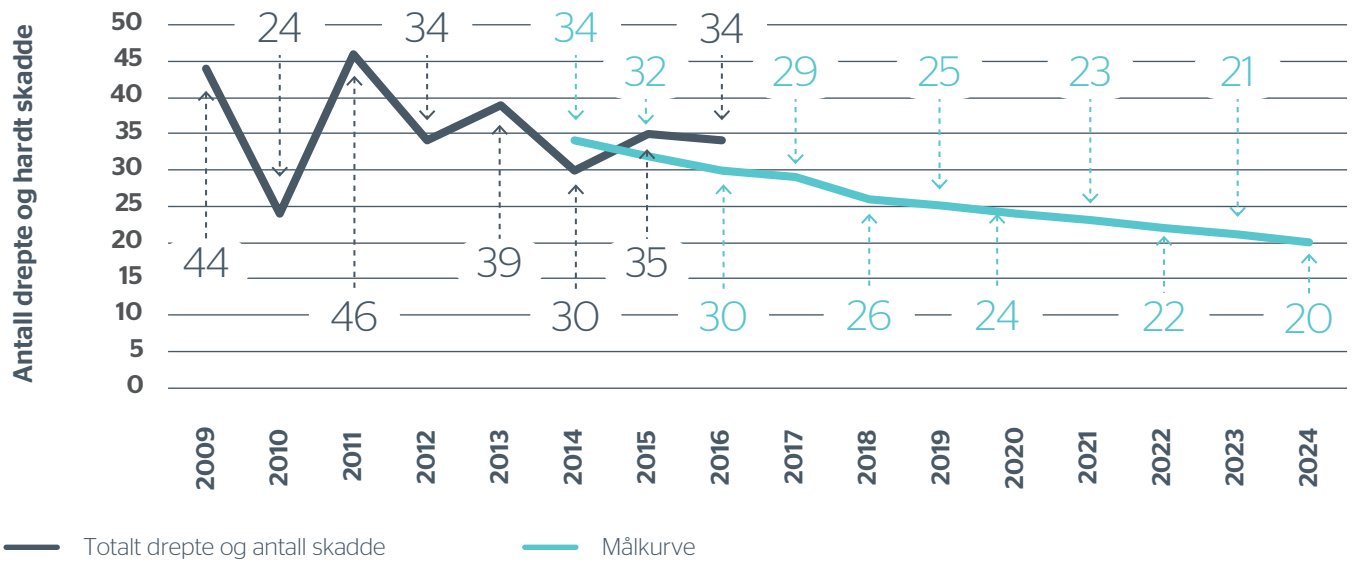
Et kvantifisert mål for ulykkesreduksjon i planperioden vil tydeliggjøre viktigheten av at samtlige aktører med ansvar for tiltak av betydning for trafikksikkerheten bidrar på sine respektive områder.

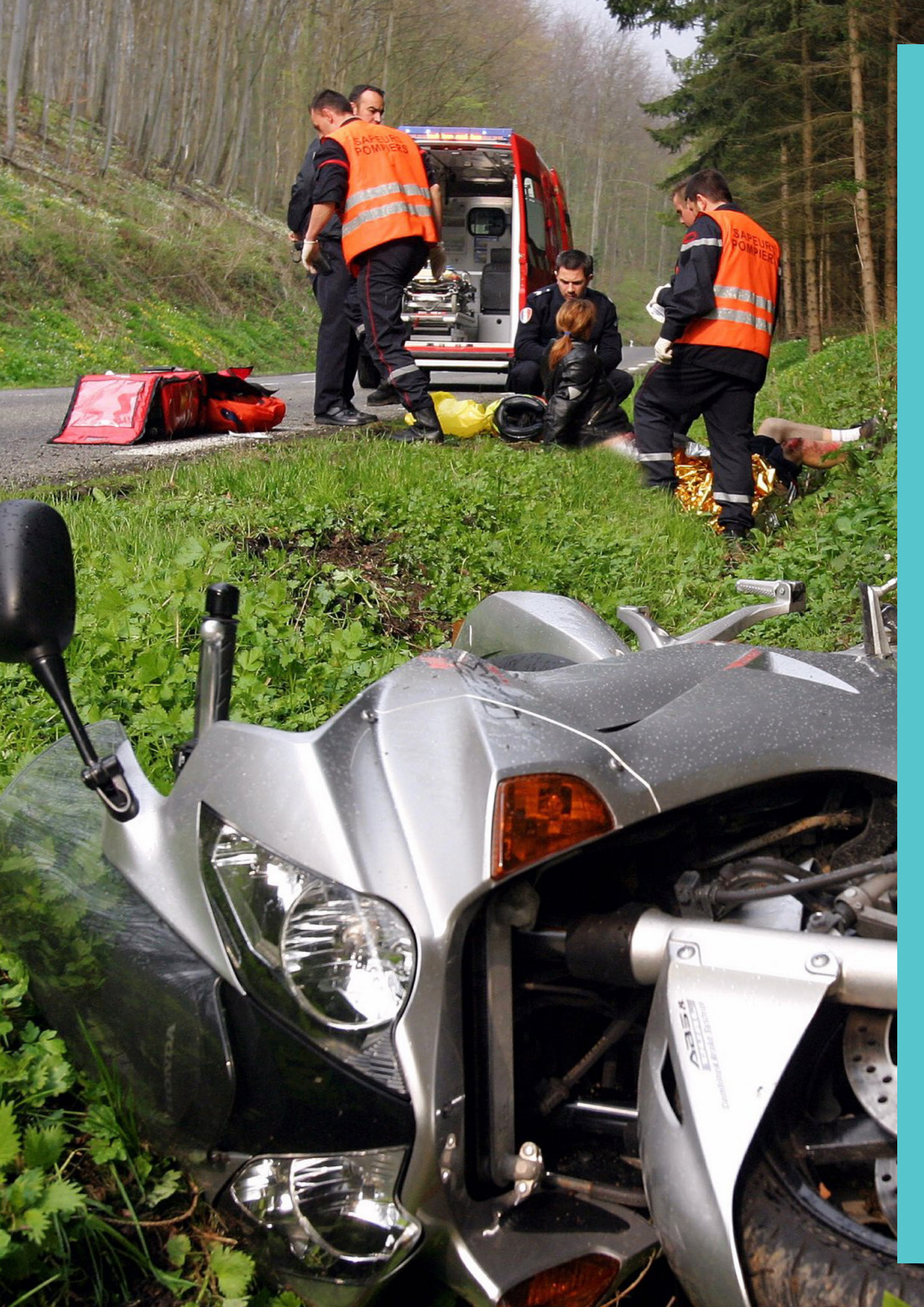
Ser vi på utviklingen av antall drepte/hardt skadde i Vestfold fra 2009–2016, har utviklingen vært positiv. Fra 44 drepte og hardt skadde i år 2009 til 34 drepte og hardt skadde i 2016, se figur 5.

Figur 5 viser en målkurve for utviklingen i antall drepte og hardt skadde fram til 2024. Ambisjonen i tråd med målkurven er 30 hardt skadde og drepte innen 2016. Målkurven tar utgangspunkt i at Vestfold tar sin forholds-messige andel av reduksjonen i drepte og hardt skadde, med sikte på at vi skal nå det nasjonale etappemålet om at det maksimalt skal være 350 drepte og hardt skadde i vegtrafikkulykker i Norge i 2030.

Figur 5:

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




SAPEURS POMPIERS
SAPEURS POMPIERS

7

Utfordringer og satsingsområder

God kunnskap om risikoforhold og årsaker til alvorlige ulykker og hendelser er avgjørende for kvaliteten på trafikksikkerhetsarbeidet. Trafikksikkerhetsarbeidet utvikles derfor på bakgrunn av risikoanalyser, dybdeanalyser, evaluering av gjennomførte tiltak og resultater fra forsknings- og utviklingsarbeid.

Hovedutfordringene for trafikksikkerhetsarbeidet i Vestfold framkommer på bakgrunn av kunnskap om de alvorligste ulykkene. Statistikk over alle personskadeulykker og dybdeanalyser av alle dødsulykkene i Region sør gir god kunnskap om ulykkesbildet i Vestfold. (Statens vegvesen, Region sør omfatter fylkene Buskerud, Telemark, Vestfold og Agderfylkene).

Hovedutfordringen i planperioden blir å oppnå en fortsatt reduksjon av antall drepte og hardt skadde. Mange av de mest kostnadseffektive og mest virkningsfulle tiltakene er tatt i bruk og langt på vei utnyttet. Det vil være viktig å løse utfordringene knyttet til trafikantgrupper, typer adferd og ulykkestyper som er mest utsatt eller fører til flest ulykker med drepte og hardt skadde.

Utfordringene er gruppert på følgende vis, se figur 6, side 30.

Risikogrupper – spesielle grupper som er utsatt for alvorlig skade

Risikoadferd – typer adferd som medfører alvorlig skade

Risikoforhold – typer ulykker som medfører alvorlig skade

Satsningsområdene for bedre trafikksikkerhet i Vestfold for perioden 2018–2021
Å forebygge og redusere ulykker og risiko krever en bred og samlet innsats fra en rekke forskjellige aktører. Under omtalen av hovedutfordringer er det foruten en problembeskrivelse også beskrevet hva som kan være aktuelle tiltak samt hvem som er viktige aktører innenfor de ulike områdene.

De områder som vi mener skal få spesiell fokus i neste fireårsperiode er (i ikke prioritert rekkefølge):

- Myke trafikanter
  - Barn
  - Ungdom
  - Eldre
- Verneutstyr

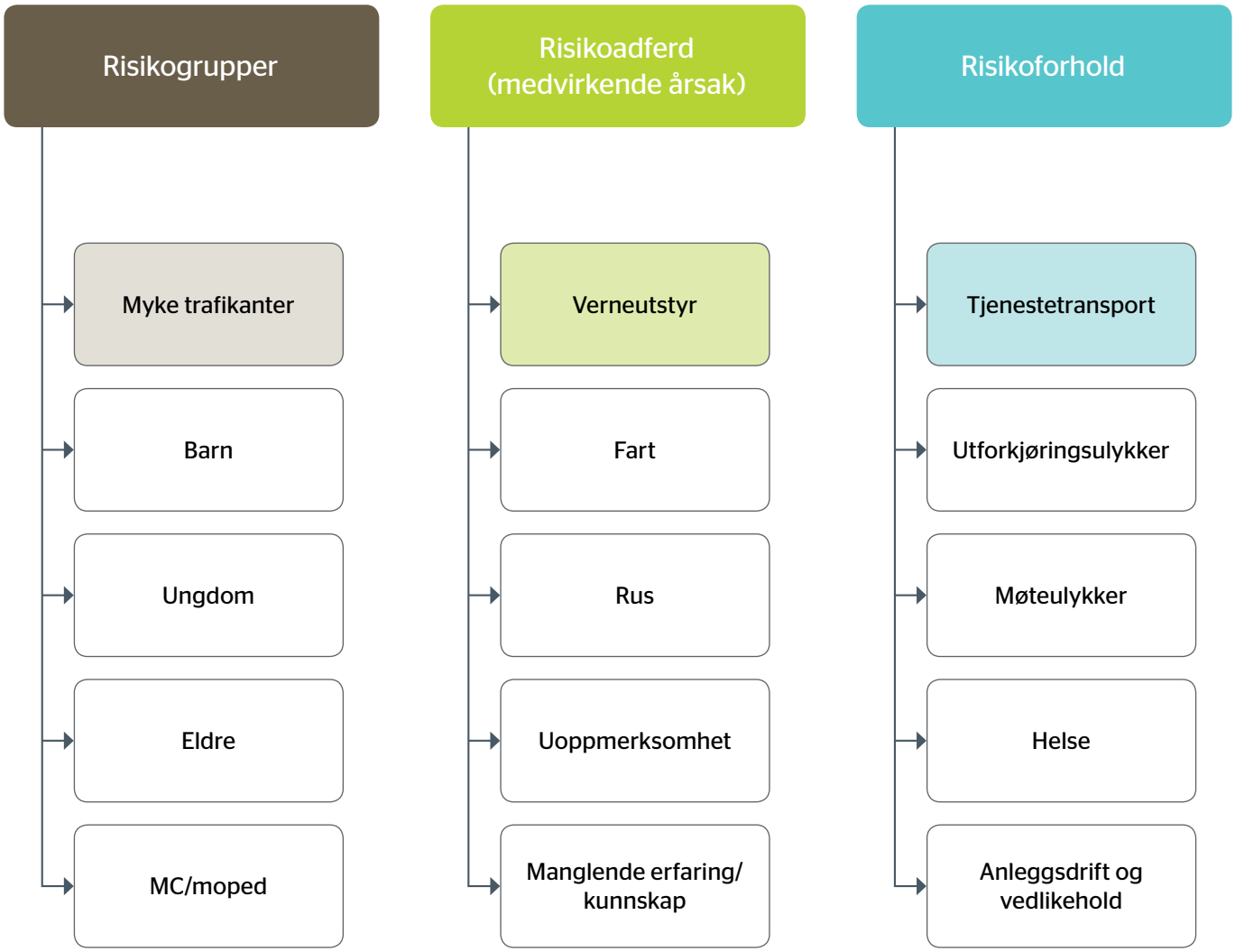
Satsningsområdene

Myke trafikanter

- Barn
- Ungdom
- Eldre

Verneutstyr

Figur 6:
Utfordringene i Trafikksikkerhetsplan Vestfold 2018–2021



7.1 Risikogrupper

Det er forventet at målrettede opplærings-, informasjons- og kontrolltiltak mot høyrisikogrupper og trafikkfarlig atferd vil gi en betydelig reduksjon i antall drepte og hardt skadde.

Ulykker med myke trafikanter

Til tross for at det over tid har vært en nedgang i antall drepte og hardt skadde blant gående og syklende, har denne trafikantgruppen fortsatt en betydelig høyere risiko for å bli drept eller hardt skadd per km enn de som kjører bil. I figur 12, side 40, ses en oversikt av fordelingen av hardt skadde og drepte i de største byområdene i perioden 2009–2016.

Statistikken viser at 26 % av alle drepte/skadde i Vestfold skjer med myke trafikanter. Av de drepte og hardt skadde som var i perioden 2009–2016 i Vestfold, var mer enn en fjerdedel som myk trafikant.

Figur 12, side 40, viser typer av fotgjengerulykker for Vestfold i forskjellige fartsgrenser. De fleste alvorlige ulykkene skjer i 50-soner.

Fra samme analyse har vi følgende sykkelstatistikk:

Sykkelulykkene skjer primært i kryss som illustreres i figur 14, side 41.

Av alle drepte/hardt skadde fotgjengere og syklister, skiller Vestfold seg ut med hele 26 % i perioden 2009–2016. For Region sør (Vestfold, Buskerud, Telemark, Aust-Agder og Vest-Agder) er tallet tilsvarende 18 %.

Barn

Barns sikkerhet er i første rekke de voksnes ansvar. Grunnlaget for bevisste og varige holdninger legges i barneårene. Mennesket lærer og påvirkes gjennom hele livet.

Trafikkopplæring må betraktes som en livslang læringsprosess. Opplæringen skal tilrettelegges slik at barn og ungdom utvikler evnen til refleksjon, til å ta andres perspektiv og til å samarbeide. For at opplæringen i barnehage- og skolesystemet skal være av høy kvalitet er det viktig med tilstrekkelig kompetanse hos lærere og barnehageansatte.

Barna opplever trafikk når de er på tur, hver gang de drar til og fra barnehagen, de erfarer trafikk gjennom lek og observasjon av hva de voksne gjør.

Trafikk er nå integrert som en del av rammeplanen for barnehagene gjennom fagområdet nærmiljø og samfunn: «Gjennom arbeid med nærmiljø og samfunn skal barnehagen bidra til at barna utforsker ulike landskap, blir kjent med institusjoner og steder i nærmiljøet og lærer å orientere seg og ferdes trygt.» Dette skaper nye muligheter for å jobbe med trafikk i barnehagene.

I Kunnskapsløftet (under revidering) som er læreplanen for grunnskolen er trafikksikkerhet tatt inn som et forpliktende tema med klare kompetansemål etter 4., 7. og 10. trinn.

Barn og sykling

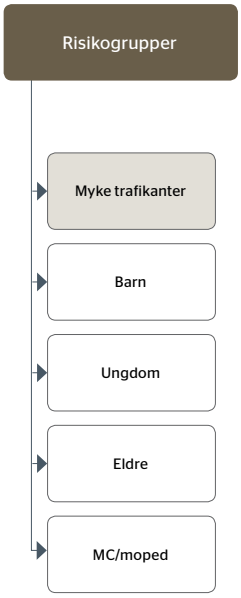
Det er et nasjonalt mål om at flere barn skal gå eller sykle til skolen. Da må de også ha en trygg skolevei og sykkelopplæring.

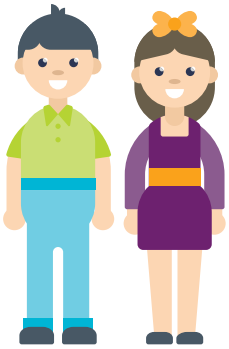
Noen elever har enkle og oversiktlige skoleveier, mens andre må forholde seg til mer krevende trafikkforhold. For å vurdere om barn kan sykle trygt alene til skolen, må skoleveien vurderes og sees opp mot elevenes kunnskap, ferdigheter og modningsnivå.

Å sykle i trafikken kan være komplisert. Det forutsetter opplæring, trening og modning.

De fleste skoler har lang og god tradisjon med å sette en felles aldersgrense for når elevene

Barn





Ungdom

26 %

Av alle drepte/hardt skadde fotgjengere og syklister, skiller Vestfold seg ut med hele 26 % i perioden 2009–2016

kan sykle alene på skoleveien. Endring i forskrift til opplæringsloven §12-1 av 20. august 2015 gir foreldrene rett til å bestemme når deres barn kan sykle til skolen. Skolene kan fortsatt gi anbefalinger om sykling på skoleveien ut fra trafikksikkerhetshensyn.

Trygg Trafikk oppfordrer ledelsen ved alle landets skoler å ta opp saken i skolens rådsorganer og bli enige om felles anbefalinger i samarbeid med FAU.

Sikre skoleveger og skoleskyss
Barn har rett og plikt til å gå på skolen og bør derfor ha rett til en rimelig trygg skolevei, enten de bor nær skolen og kan gå eller sykle, eller de bor lengre unna og må få skoletransport. Det at elever kan gå eller sykle til og fra skolen er viktig. De får trafikktrening og trafikkerfaring i tillegg til de helsemessige og miljømessige fordelene dette gir.

Opplæringsloven § 7 gir elever som bor lenger unna skolen enn 2 km (1. trinn) og 4 km (2.–10. trinn) rett til fri skoleskyss. I dette ligger det at når elever bor nærmere skolen enn disse grensene, forventes det at elevene går eller sykler. Da bør denne veien være tilrettelagt for barn i den aktuelle alder.

Hvis veien defineres som «særlig farlig», har eleven rett til fri skoleskyss, uavhengig av skoleveiens lengde. Det er ikke beskrevet hva som betegnes som spesielt farlig eller vanskelig. Kommunen skal foreta vurderingen av skoleveien og eventuelt fatte vedtak om skyss. Vurderingen må gjøres ut fra en kartlegging av alle relevante forhold ved veien og forutsetningene til den enkelte elev. Vedtaket kan påklages til Fylkesmannen. Trygg Trafikk har laget en veileder om særlig farlig eller vanskelig skolevei. For ytterligere bistand oppfordres kommunene til å kontakte Statens vegvesen og Trygg Trafikk.

Tiltak kan være: Barnas Trafikklubb. Konseptet Trafikksikker barnehage. Trafikkopplæring av voksne og barn i barnehagen. Konseptet Trafikksikker skole. Sykkelopplæring i skolen sammen med en avsluttende sykkelprøve. Generell trafikkopplæring i skolen. Etablere Hjertesoneskoler.

Viktige aktører: Statens vegvesen, politiet, trafikkskolene, Trygg Trafikk, kommunene, FAU og skolene

Ungdom

Ulykkesstatistikken viser at det er ungdom og unge voksne som er mest utsatt for alvorlige trafikkulykker. Ungdom er spesielt utsatt for å bli innblandet i bilulykker de første årene etter at de har fått førerkort. Alvorlige moped-ulykker er også en stor utfordring blant 16- og 17-åringene, samtidig som førere og passasjerer på lett motorsykkel har en uforholdsmessig høy risiko for alvorlige ulykker. I aldersgruppen 18–21 år er de aller fleste drepte og hardt skadde menn. Halvparten av ulykkene er utforkjøringer.

Umodenhet og mangel på erfaring er de vanligste forklaringene på ungdommers feilhandlinger i trafikken. Selv om generelle trafikksikkerhetstiltak også kommer ungdommene til gode, er det behov for spesifikke tiltak rettet mot denne gruppen.

Ungdom er overrepresentert i trafikkulykker og gutter utgjør 2/3 av de drepte.

De viktigste dødsårsakene i trafikken er:

- Manglende erfaring, uoppmerksomhet eller førerdyktighet
- For høy fart etter forholdene
- Manglende bruk av bilbelte
- Kjøring i ruspåvirket tilstand

«Ulykkesanalyser viser at ulykkene med ungdom og unge førere er preget av høy fart, alkohol eller annen rus og manglende bruk av sikkerhetsutstyr. De fleste av ulykkene skjer i helgene og er utforkjøringsulykker.»

NTP 2014–2023

Unge sjåfører med ferskt førerkort mangler kjøreerfaring, og mange sjåfører er uoppmerksomme og lette å distrahere. Tallene viser at de ni første månedene ungdommen har førerkort, er de mest ulykkesutsatte.

«Ulykkesanalyser viser at ulykkene med ungdom og unge førere er preget av høy fart, alkohol eller annen rus og manglende bruk av sikkerhetsutstyr. De fleste av ulykkene skjer i helgene og er utforkjøringsulykker.» [NTP 2014–2023]

Særlig MC-ulykkene har en høy skadegrad, og som tallene viser er det i aldersgruppen 15–17 år at mopedulykkene skjer.

Det er viktig å ha høyt fokus på gruppen «ungdom» da gruppen tross en nedgang i ulykker, fortsatt er overrepresentert i alvorlige ulykker.

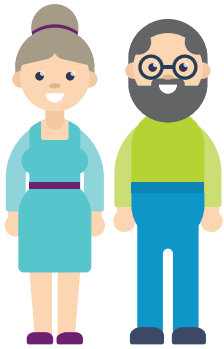
I Vestfold har det i perioden 2009–2016 vært en nedadgående trend i ulykker for gruppen «ungdom». Figur 5, side 26, viser utviklingen i antall drepte og hardt skadde for denne gruppen i årene 2009–2012 og 2013–2016.

Tiltak kan være: Tilrettelegge for at flere Vestfold-skoler kan tilby «trafikk» som valgfag (Ungdomsskoletrinnet). «Kjør for livet»-fritidstilbud. Tiltak på alle trinn på videregående skole, f.eks. «Si ifra!» og tiltak rettet mot russen. Kontroller og informasjonstiltak rettet mot trimming av moped må intensiveres, slik at både ungdommer og foreldre opplever dette som viktig. Gjennomført et forsøk med atferdsregistrator. Dette kan være for et utvalg av de som mister førerretten i prøveperioden, og må kombineres med kursing. Bedre forståelsen for betydningen av mengdetrening.

Viktige aktører: Trygg Trafikk, Vestfold fylkeskommune, Statens vegvesen, politi, videregående skoler, trafikkskolene og kommunene.

Eldre trafikanter

Vi vet at den eldre delen av befolkningen er en gruppe som øker i antall, og alt tyder på at eldre generelt sett har til hensikt å være aktive og mobile. Dette har mange gevinster både på individnivå og for samfunnet. Samtidig medfører det en risiko for at det vil inntreffe flere ulykker der eldre er involvert.

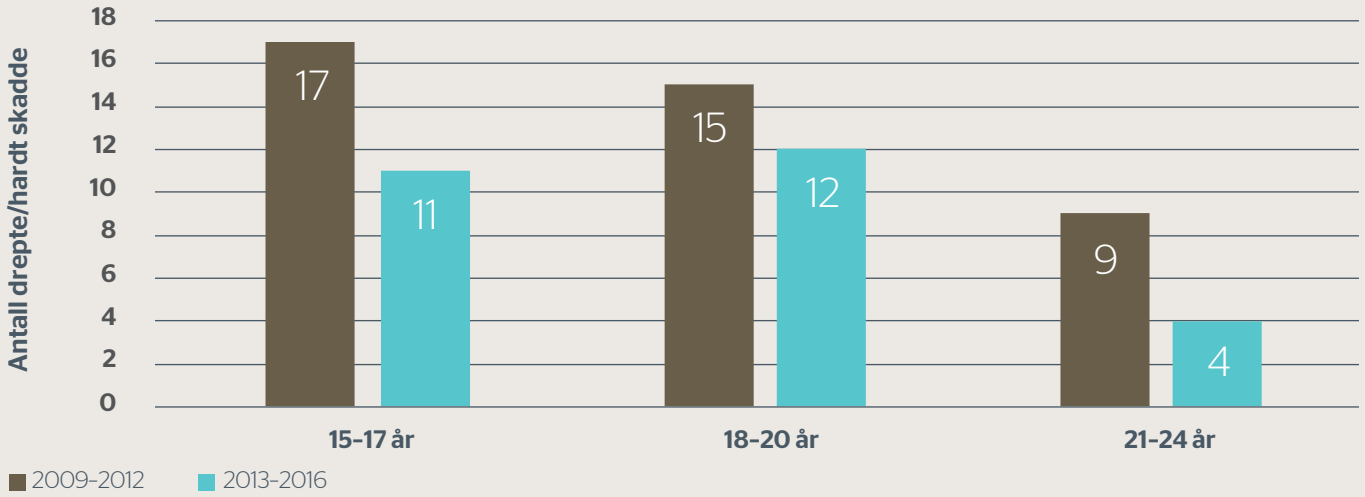


Eldre trafikanter

- I Vestfold er ungdom involvert i 12 % av dødsulykkene og i 26 % av alle hardt skadde i perioden 2009–2016.
- I alderen 15–17 år skjer 46 % av alle ulykker med moped, 26 % er sjåfør eller passasjer i bil, og 14 % skjer med MC.
- I alderen 18–20 år er man i 85 % av alle ulykker sjåfør eller passasjer i bil, 9 % er på MC eller moped.
- I alderen 21–24 år er man i 87 % av alle ulykker sjåfør eller passasjer i bil, 5 % er på MC eller moped.

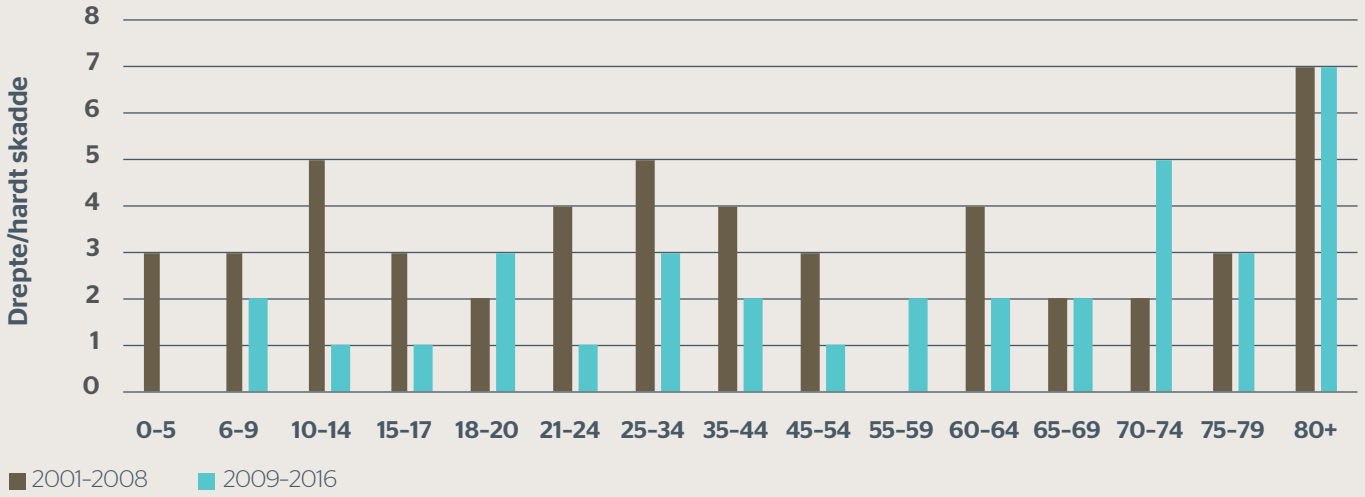
Figur 7:

Ungdom - Utvikling i drepte/hardt skadde i periodene 2009-2012 og 2013-2016



Figur 8:

Fotgjengerulykker på veger med 50 km/t og lavere i periodene 2001-2008 og 2009-2016 fordelt på aldersgrupper



Vi vet at ulykker med eldre fotgjengere ofte får et mer alvorlig utfall enn ulykker der yngre er involvert fordi kroppens tåleevne blir mindre med årene. De største risikoene for eldre gående er knyttet til synlighet, tunge kjøretøy og kryssing av veg, ofte kombinert med svekket syn/hørsel/bevegelighet. Derfor er det god grunn til å se nærmere på denne typen ulykker og iverksette tiltak som kan minske risikoen for at de inntreffer.

Tallene for Vestfold viser at gruppen 65–80 åringer er involvert i 10 % av alle ulykkene, men står for hele 37 % av de drepte og 16 % av de hardt skadde. Det er særlig fotgjengere over 80 år som er utsatt for alvorlige ulykker.

Tiltak kan være: markedsføre og tilby oppfriskningskurs. Framskaffe kunnskap om ulykkesrisiko med ulike sykdomstilstander. Bedre meldingsrutinene fra lege, psykolog og optiker til fylkesmannen følges (helsekrav for førerkort).

Viktige aktører: Statens vegvesen, trafikkskolene, Fylkesmannen, NAF, pensjonistforbundet, Vestfold eldreråd og fastlegene.

MC/moped

Motorsyklister har mye høyere risiko for å bli skadd i trafikken sammenliknet med bilførere. Det har vært en reduksjon i antall alvorlige ulykker for denne trafikantgruppen på landsbasis de siste årene, men fortsatt er ulykkesomfanget stort. Av alle ulykker i Vestfold med drepte utgjør moped- og motorsykkelulykkene hele 19 %. Av hardt skadde er det 19 %. Det er ulykkene med MC som utgjør de fleste. Det er gruppen 15–17 år som er innblandet i 67 % av alle moped ulykkene i perioden 2009–2016.

I følge Statens vegvesen er trimmede mopeder overrepresentert i dødsulykker med moped. Ved å øke farten fra 45 km/t til 90 km/t, firedobles kraften man utsettes for ved et sammenstøt. Ulykkesanalysene viser at de fleste mopedulykkene skjedde fordi føreren holdt for høy fart etter vei- og trafikkforholdene. Det er en myte at det skjer mange mopedulykker fordi mopedene går for sakte i forhold til øvrig trafikk. Trimming av moped er derfor ingen løsning for å bedre sikkerheten.

Myndighetenes reaksjoner er strenge nok til at de fleste vil unngå trimming. Imidlertid må oppdagelsesrisikoen økes ved at det gjennomføres flere kontroller på tider og steder hvor det ferdes mange mopedister. Forbud mot salg av utstyr for trimming vil sannsynligvis ikke ha betydning på grunn av mulighetene for å kjøpe slikt utstyr gjennom internasjonale kanaler.

Tiltak kan være: Informasjon og kontroll. Underskinner på rekkverk. Siktrydding. Mykgjøring av sideterreng. Økt kontrollomfang ved videregående skoler.

Viktige aktører: Statens vegvesen, politiet, trafikkskolene, Trygg Trafikk, NMCU (Norsk MotorCykkel Union,) kommunene og skolene.

7.2 Risikoadferd

Perioden som her er brukt til å finne data er 2009–2016.

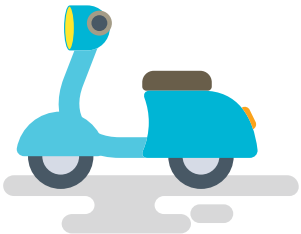
Verneutstyr

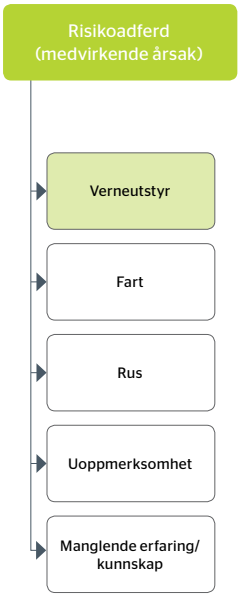
I perioden 2009–2016 døde det 43 personer i trafikken i Vestfold. Av disse var 6 eller 14 % uten verneutstyr (bilbelte, hjelm og barnesikring).

Bilbelte er det viktigste skadereduserende tiltaket for å redde liv ved en ulykke. Kollisjonsputene redder ikke liv dersom bilbeltet ikke er i bruk samtidig. Barn må sikres i godkjent utstyr som er tilpasset vekt og høyde, og aldri plasseres i passasjersetet foran dersom ikke kollisjonsputen er koblet fra.

19 %

Av alle ulykker i Vestfold med drepte utgjør moped- og motorsykkelulykkene hele 19 %





NTP 2018–2029: Registreringer viser økende beltebruk blant passasjerer i buss og blant førere av tunge kjøretøy, men bruksprosenten er fortsatt betydelig lavere enn i personbil. Det er derfor viktig å opprettholde innsatsen for økt beltebruk blant disse trafikantene.

For de myke trafikanter handler det både om verneutstyr som hjelm, men det handler også om å bli sett. Bruken av refleks og lys kan derfor være avgjørende for om en ulykke skjer eller ikke.

Tiltak kan være: Informasjon om viktigheten av å bruke refleks, lys, hjelm og bilbelte og å bruke det riktig. Kampanjer. Kontroller. Legene bør begrense graden av fritak fra kravet om bilbelte. Opplæring av foreldre til å sikre barna på en forsvarlig måte. Trafikksikker kommune.

Viktige aktører: Trygg Trafikk, politiet, VKT, Statens vegvesen, fylkeskommunen, kommunene v/helsestasjonene, Fylkesmannen og fastlegene.

Fart, rus og ekstremadferd i trafikken har ofte en sammenheng med andre kriminelle handlinger. Kriminalitetsbekjempelse og trafikksikkerhetsarbeid bør derfor sees i sammenheng.

Fart

Fart, rus og ekstremadferd i trafikken har ofte en sammenheng med andre kriminelle handlinger. Kriminalitetsbekjempelse og trafikksikkerhetsarbeid bør derfor sees i sammenheng.

Kjørefartens (kjøretøyets hastighet) innvirkning på ulykkesrisiko og ulykkesomfang er solid dokumentert. Ni av ti mennesker overlever en påkjørsel i 30 km/t. Økes farten til 50 km/t vil kun to av ti fotgjengere overleve sammenstøtet. Sjansen er stor for å overleve en sidekollisjon i inntil 50 km/t og en frontkollisjon i inntil 70 km/t. Ved høyere hastigheter reduseres denne sjansen betraktelig.

Den Europeiske kommisjon anbefalte i 2011 ansvarlige myndigheter å innføre fartsgrenser på 30 km/t i boligområder og på alle veier i urbane områder med ett kjørefelt som ikke har separat sykkelfelt, med sikte på å beskytte myke trafikanter mer effektivt. Det er best å finne den minst risikofylte løsningen for hver lokalisering.

Utfordringen er at det er mangel på tilstrekkelig ulykkesdata for å kartlegge skadeårsakene. Den Europeiske kommisjonen konkluderer at sammenlignbare data av høy kvalitet, som dekker alle trafikanter, inkludert syklister og fotgjengere, er en forutsetning for en vellykket trafikksikkerhetspolitikk.

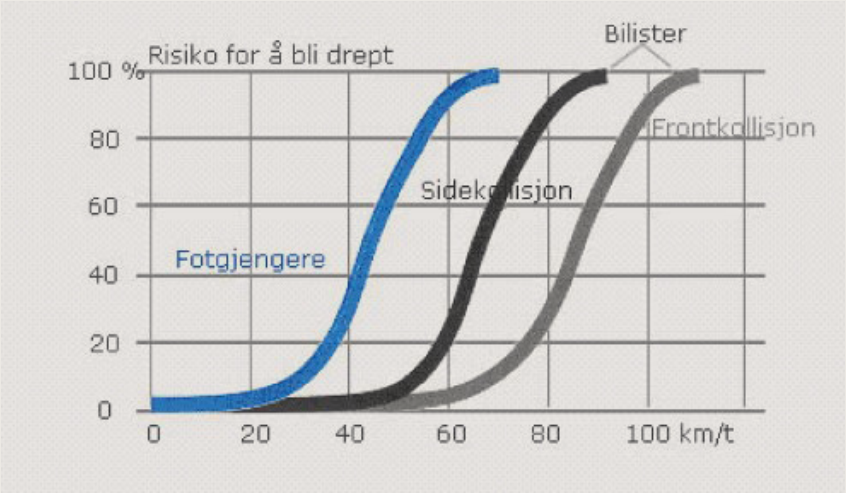
Figur 11, side 40, viser den kompleksitet det finnes innenfor analysen av ulykker. Ofte er det mange faktorer som spiller inn på om det skjer en ulykke og hvilket skadeomfang ulykken får. Figuren viser medvirkende faktorer til skadeomfang i dødsulykker i Vestfold 2009–2016.

Sannsynligheten for å dø i en frontkollisjon øker dramatisk når farten er over 70 km/t, selv i en ny og kollisjonssikker bil. Vitale indre organer tåler ikke belastningen i en slik kollisjon.

Dersom du akkurat klarer å stanse foran en hindring etter å ha kjørt i 80 km/t, ville en fart på 90 km/t gjort at du hadde truffet hindringen i 50 km/t. Selv en liten fartsøkning gir altså store utslag på bremselengden og hvilken fart du har i kollisjonsøyeblikket.

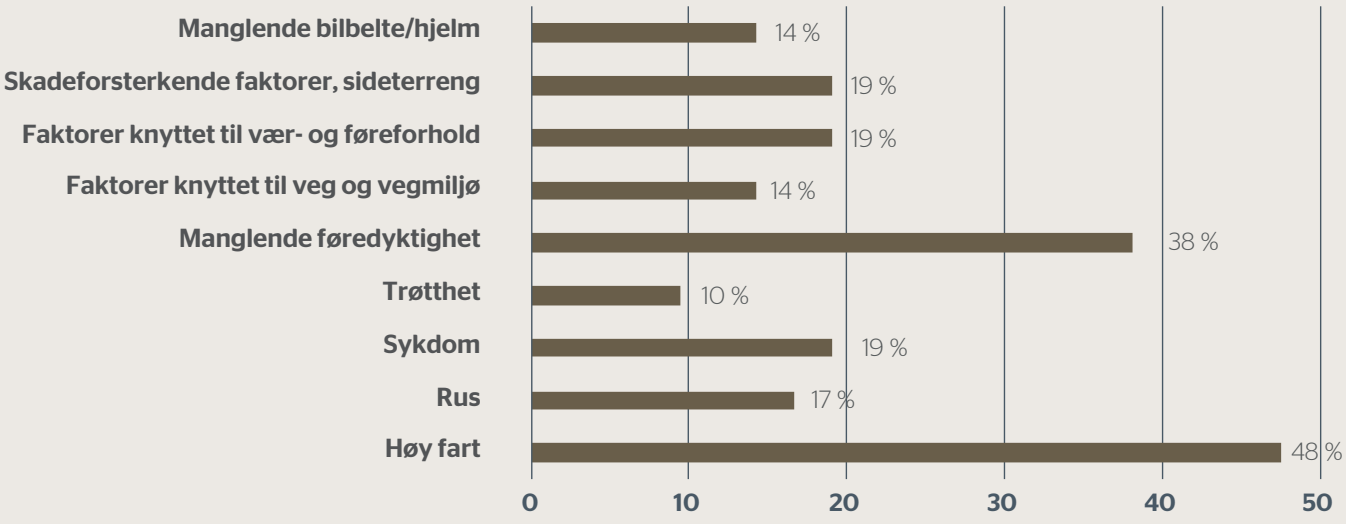
Figur 9:

Viser forholdet mellom hastighet og risiko for å bli drept ved et sammenstøt i trafikken



Figur 10:

Medvirkende faktorer i dødsulykker i Vestfold i perioden 2009–2016



17%

Cirka 17 % av de omkomne i Vestfoldtrafikken dør i en ulykke der en ruspåvirket fører er innblandet.

Dette er bakgrunnen for den omfattende nasjonale fartskampanjen som skal pågå i de nærmeste årene.

Tiltak kan være: ATK (automatisk trafikkontroll). Fartskontroller. Kampanjer. Informasjon- og holdningsarbeid. Større fokus på vurdering av vandel ved erverv av førerkort og tap av førerretten. Forbud mot bruk av kjøretøy eller inndragning av kjennemerke.

Viktige aktører: Statens vegvesen, politi, Trygg Trafikk og trafikkskolene.

Rus

Cirka 17 % av de omkomne i Vestfoldtrafikken dør i en ulykke der en ruspåvirket fører er innblandet. Det er en økende andel førere som kjører under påvirkning av andre rusmidler enn alkohol.

Tiltak kan være: Endre straffeutmålingsreglene for påvirket kjøring. Bedring av politiets fullmakter til å gjøre bruk av administrative reaksjoner for å hindre ruspåvirket kjøring. Alkolås som et alternativ til inndragning av førerkort for gjentatt promilledømte.

Viktige aktører: politiet, Helsedirektoratet, VKT, fylkeskommunen, Fylkesmannen og fastlegene.

Uoppmerksomhet

Uoppmerksomhet dekker her både overtrøtthet og disktraksjonsfaktorer i kjøretøyet.

Trøtte førere utgjør et problem i vegtrafikken. I Vestfold er tretthet medvirkende årsak i 10 % av dødsulykkene. En forklaring kan være sykdom og legemidler.

Også bruk av mobiltelefon har medvirket til mange ulykker. Det er grunn til å tro at det er store mørketall med hensyn til bruk av mobiltelefon. Innsyn i bruken av mobiltelefonen før en ulykke kan gi verdifull informasjon. Med ny lovgivning på område har man forsøkt å minske denne distraksjon.

Det er forbudt å taste og surfe på mobilen mens du kjører bil. Slik bruk er heller ikke tillatt om mobilen sitter fast i en holder. Du kan starte opp og avslutte en samtale dersom mobiltelefonen befinner seg i en holder, eller kan styres via håndfrie løsninger som en knapp på rattet eller lignende.

Den generelle aktsomhetsregelen i vegtrafikklovens § 3 vil kunne omfatte førers bruk av elektronisk utstyr som ikke defineres som mobiltelefon (f.eks. navigasjonsutstyr og nettbrett).

«Musikk på øret» er også et økende fenomen i trafikken som medfører uoppmerksomhet og en større risiko for å bli utsatt for en ulykke. I flere fotgjenger- og sykkelulykker har dette vært medvirkende årsak til ulykken.

Tiltak kan være: kampanjer. Kontroll av kjøre- og hviletid hos alle yrkessjåfører. Kontroll av mobilbruk og annet elektronisk utstyr. Høyere satser på forelegg.

Viktige aktører: Trygg Trafikk, Statens vegvesen, politi, Fylkesmannen og fastlegene.

Manglende erfaring / kunnskap

Det er ikke vanskelig å forstå at erfaring og rutine er nyttig. Manglende erfaring innebærer bl.a. dårligere visuell informasjonsinnhenting, lengre reaksjonstid og dårligere evne til å gjøre flere ting samtidig. Den mest effektive måten å skaffe seg erfaring på som bilfører, er å bruke kjøretøyet i trafikken under sikre forhold. Det er derfor viktig at ungdom øvelseskjører så mye som mulig før de slippes alene ut i trafikken.

I perioden 2009–2016 er manglende førerdyktighet en medvirkende faktor i 38 % av dødsulykkene i Vestfold.

Tiltak kan være: Større fokus på mengdetrening. Kunnskap om risiko blant unge førere.

Viktige aktører: Trygg Trafikk, Trafikkskolene, Statens vegvesen

7.3 Risikoforhold

Periodene som her er brukt til å finne data er 2009–2016.

Tjenestetransport

Trafikksikkerhet bør i langt større grad inngå som en del av helse-, miljø- og sikkerhetsarbeidet (HMS) til offentlige etater og private virksomheter. Dette vil være særlig aktuelt i transportbedrifter og andre offentlige etater med bilkjøring i tjenesten. Dette er grupper med stor eksponering i trafikken og som derfor er utsatt. Fylkeskommunen og kommunene må videre være bevisste på hvordan en kan øke sikkerheten ved for eksempel skoletransport og bevisste innkjøpsrutiner, gjennom for eksempel å stille krav til transportørene og kjøretøyene. Store kjøretøy har store blindsoner, spesielt foran og på høyre side. Dette medfører et sikkerhetsproblem fordi det er vanskelig å oppdage myke trafikanter og mindre kjøretøy, som befinner seg i blindsonene. Dette har vært årsak til flere ulykker. I dag skal alle tyngre kjøretøy ha panoramaspeil på høyre side foran frontruta, slik at sjåføren kan se foran og langs hele høyre side på kjøretøyet.

Tiltak kan være: valg av reise- og transportpolicy for etater/virksomheter der krav til sikkerhet blir vektlagt. Krav til sikkerhet ved innkjøp av transporttjenester. Informasjon om blindsoner. Beltekampanjer for kollektivtransport (Beltehelter).

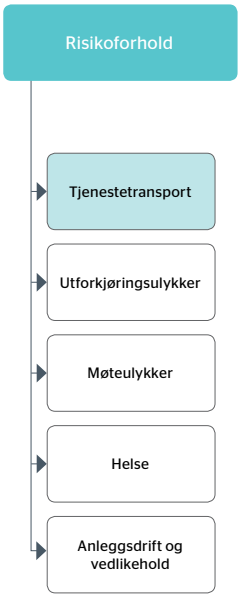
Viktige aktører: Transportbedrifter, VKT, kommuner, fylkeskommunen, Statens vegvesen, trafikkskolene og Trygg Trafikk.

Konklusjon etter dybdeanalyse av dødsulykker i byområdene:

- Løsninger som gjør at trafikantene kan se hverandre i tide (nedsatt fartsgrense, tilstrekkelig sikt, gode lysforhold, korte kryssingsavstander, løsninger som reduserer mulighet for blindsoneulykker, stille krav til utstyr i kjøretøy som reduserer blindsoneulykker m.m.)
- Enhetlige og forutsigbare løsninger som gjør at trafikantene kan forutse farer/hva som kan skje (fjerne felles grønn fase, uregulerte gangfelt mellom lysregulerte, diagonale krysningspunkter, fjerne gangfelt som ikke brukes/hvor mange krysser på «utsiden»).
- Gående og syklende må spesielt sikres der hvor de føler seg trygge og hvor oppmerksomheten er redusert (f.eks. gangfelt, torg, p-plasser, kollektivknutepunkt, holdeplasser osv.).
- Dimensjonere for grupper med svake forutsetninger (unge og eldre).

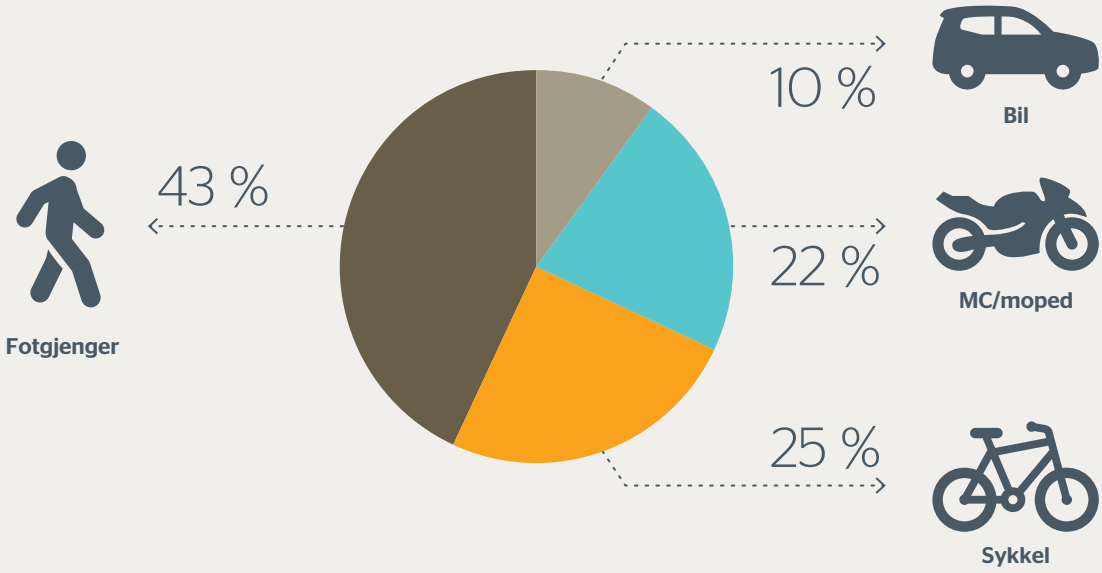
Tiltak kan være: Sikkerheten for de myke trafikantene må gå foran fremkommelighet for biltrafikken. Sikring av krysningspunkter for gående og syklende. Økt bruk av 30 km/t og 40 km/t som fartsgrenser i byer og tettbygde strøk. Inspeksjoner av gang- og sykkelruter med påfølgende strakstiltak for trafikksikkerhet og framkommelighet. Utbygging av sammenhengende hovednett for sykkeltrafikk. Siktutbedring i kryss og avkjørsler samt bedre vegbelysning. Sentrale opplærings- og informasjonstiltak om økt synlighet blant alle trafikantgrupper. Tiltak rettet mot samspill i trafikken mellom bilister og syklister. Arbeide for økt bruk av sikkerhetsutstyr som hjelm og refleks.

Viktige aktører: Kommunene, Statens vegvesen, skolene, Trygg Trafikk, politiet, syklistenes landsforbund, fylkeskommunen og entreprenørene.



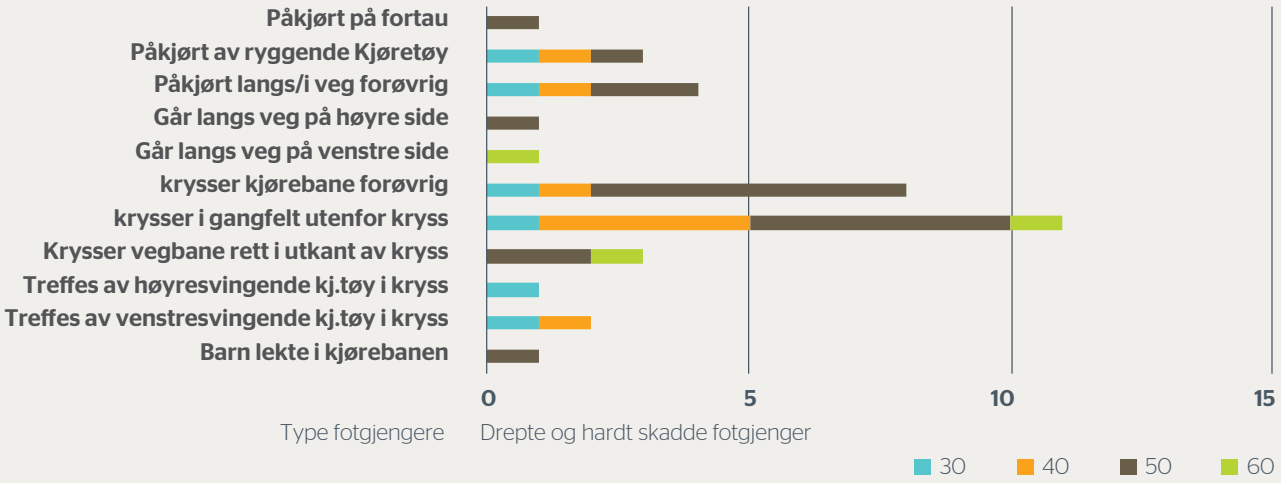
Figur 11:

Drepte og hardt skadde fordelt på trafikkgruppe i de største byområdene i Vestfold (Horten, Tønsberg, Nøtterøy, Larvik og Sandefjord) i perioden 2009–2016



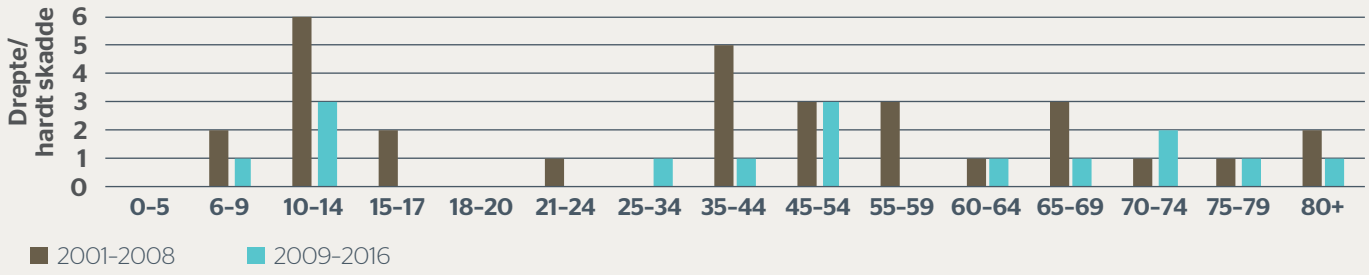
Figur 12:

Fotgjengerulykker, hardt skadde og drepte i byområdene, fokus på hastighet, Vestfold 2009–2016



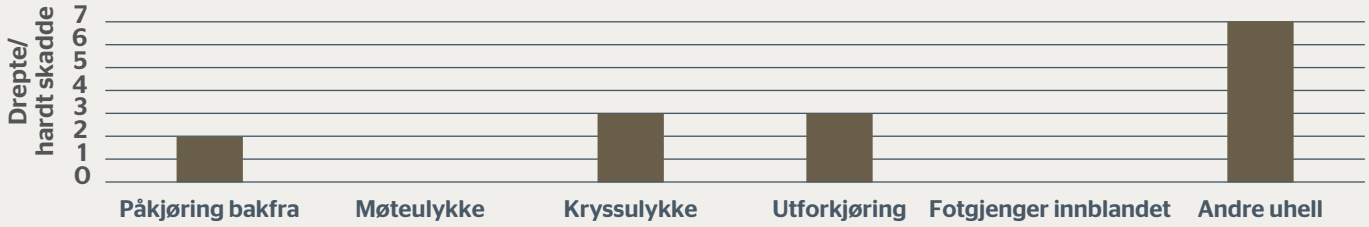
Figur 13:

Sykkelulykker i Vestfold på veger med 50 km/t og lavere i periodene 2001-2008 og 2009-2016 fordelt på aldersgruppe



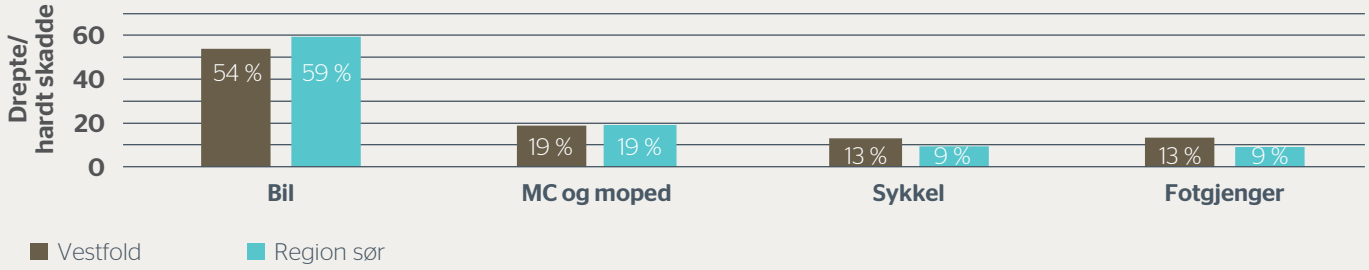
Figur 14:

Sykkelulykker fordelt på type ulykke på veger med 50 km/t eller lavere



Figur 15:

Andel drepte/hardt skadde i trafikkulykker i Vestfold sammenlignet med Region sør i perioden 2009-2016



Mange ulykker

skyldes feil /uheldig utforming av veg- og trafikkmiljøet.

Systemutforming: Framtidig trafikkvekst blir avgjørende for hvilket innsatsnivå som er nødvendig for å redusere antall drepte eller hardt skadde med en tredjedel. En trafikkvekst like sterk som de ti siste årene, vil på landsbasis medføre 280 flere drepte eller hardt skadde i 2020 sammenliknet med dagens trafikkmengde, dersom trafikkarealene og trafikksystemene ikke blir forbedret. Arealplanlegging og utbyggingsmønster er viktige instrumenter som kan styre transportmiddelfordelingen i en mer miljø- og trafikksikker retning der biltrafikken reduseres.

Mange ulykker skyldes feil /uheldig utforming av veg- og trafikkmiljøet. Å sørge for et forutsigbart, logisk og lettlest vei- og trafikksystem er derfor viktig i all planlegging. Dette gjelder også systemer til de myke trafikantene. Dagens gang og sykkelveger skaper konflikter mellom de gående og syklende. Bedre anlegg for gående og syklende er derfor med til å styrke ambisjonen om å nå målene med økt gang- og sykkeltransport.

Tiltak kan være: Samordnet areal- og transportplanlegging. Tiltak for å dempe biltrafikkveksten i bynære strøk. Risikoanalyser og trafikksikkerhetsrevisjoner av planer på alle nivåer for å sikre god sikkerhetsmessig standard på nye veganlegg. Trafikksikkerhetsinspeksjoner av eksisterende veger for å rette opp feil og mangler.

Viktige aktører: Kommunene, Statens vegvesen, fylkeskommunen og entreprenørene.

Utforkjøringsulykker

Utforkjøringsulykkene utgjør 28 % av alle dødsulykkene og 33 % av alle hardt skadde i Vestfold i perioden 2009–2016. Høy fart og kjøring i ruspåvirket tilstand har vært en avgjørende årsak til en betydelig andel av ulykkene. Videre er manglende bruk av bilbelte er en avgjørende årsak til at utforkjøringsulykkene ender med døden.

Tiltak kan være: Utforming og omfang av vegrekkverk. Ettergivende master. Profilert kantlinje. Utbedring eller skilting av overraskende og farlige kurver. Mykgjøring av sideterrenget, fartskontroller, holdnings- og informasjonstiltak (fart, rus, belte) med mer.

Viktige aktører: Statens vegvesen, politi og Trygg Trafikk

Møteulykker

I Vestfold har andelen alvorlige møteulykker blitt betydelig redusert i de seneste årene hovedsakelig på grunn av utbygging av ny firefelts E18 gjennom fylket. Andre hovedveger har også møteulykker slik at det fortsatt vil være aktuelt med tiltak mot denne typen ulykker. Møteulykkene i perioden 2009–2016 utgjør likevel 28 % av alle dødsulykkene og 20 % av alle hardt skadde i Vestfold. Svært mange møteulykker skyldes uoppmerksomhet fra bilføreren som for eksempel tretthet, sykdom, bruk av mobiltelefon og liknende.

Tiltak kan være: Midtrekkverk på to- og trefelts veger. Økt bruk av forsterket midtoppmerking. Bruk av fartsgrenser som i større grad er tilpasset nullvisjonen der hvor forholdene ligger til rette. Bruk av punkt- og strekningsbasert automatisk trafikkontroll (ATK). Fartskontroller, holdnings- og informasjonstiltak (trøtthet, sykdom, mobilbruk ...) med mer.

Viktige aktører: Statens vegvesen, politi, Fylkesmannen, helsesøstre på videregående skoler og fastlegene (allmenn helsetilstand og bruk av medikamenter).

Helse

Fysiske og psykiske helseforhold et viktig tema i trafikken. I Vestfold er dette medvirkende årsak i 21 % av dødsulykkene. Som et tiltak er det i Vestfold satt i gang et arbeid hos Fylkesmannen som går på informasjon og oppfølging av de helsemessige kravene som stilles til førerkort. Dette har medført et fokus på dette hos fastlegene og en kraftig økning i behandling av denne type saker.

Vegtrafikkloven § 34 gir politiet myndighet til å inndra førerkortet hvis en ikke lenger fyller de krav som er satt til syn, helse og førlighet, herunder rusmisbruk eller at en ikke har nødvendige kunnskaper eller førerferdighet. Leger, psykologer og optikere har etter Helsepersonelloven § 34 meldeplikt. Hovedfokus er rus, demens og psykisk ustabile.

I Vestfold har andelen alvorlige møteulykker blitt betydelig redusert i de seneste årene hovedsakelig på grunn av utbygging av ny firefelts E18 gjennom fylket.

Tiltak kan være: Informasjon om hvordan helsetilstanden påvirker risikoen ved bilkjøring og hva føreren kan gjøre for å redusere denne. Bidra til at rusavhengige hindres i å erverve førerkort og at de fratas førerrett. Fysisk/psykisk helsetilstand og medikamentbruk vurderes med hensyn til erverv/tap av førerkort. Stille krav om at omkomne førere i dødsulykker obduseres, og at alle involverte førere avlegger blodprøve snarest mulig etter at ulykken har inntruffet.

Viktige aktører: Fylkesmannen, helsesøstre på videregående skoler og fastlegene (allmenn helsetilstand og bruk av medikamenter).

Anleggsdrift og vedlikehold

Både vegdekkets tilstand og føreforholdene samt mangelfull skilting og oppmerking har vært medvirkende årsaker i mange ulykker. Vinterdriften, som omfatter brøyting, salting og strøing, er spesielt viktig for trafikksikkerheten. Nedslitte og/eller feil dekk i kombinasjon med glatt føre har vært medvirkende til at kjøretøyet har mistet veggrepet i flere ulykker. Også mangelfull arbeidsvarsling ved anlegg på veg har medført ulykker.

Tiltak kan være: Drift- og vedlikeholdsoppgaver som ivaretar trafikksikkerhet prioriteres – dette må tas inn i funksjonskontraktene vegvesenet har med entreprenørene. Større fokus på drift av gang- og sykkelveg. Fortsette kursing av entreprenørene. Bedre skilting- og oppmerking (visuell leding). Siktrydding i kryssområder (både vegetasjon og snø). Risikovurdering av vegarbeid, økt kontroll av arbeidsvarsling og sikring av gående- og syklende forbi anleggssteder må prioriteres høyere.

Viktige aktører: Statens vegvesen, kommunene og entreprenørene.

8

Samarbeid og kunnskapsformidling

Fylkets trafikksikkerhetsutvalg (FTU) rolle er «å samordne og tilrå tiltak for å fremme trafikksikkerhet». Denne rollen er utfordrende. Utvalget har ingen instruksjonsmyndighet, og er avhengig av at aktørene selv ser seg tjent med at arbeidet blir samordnet. For å ivareta denne rollen er det opprettet et samarbeidsutvalg bestående av fylkespolitikere, Statens vegvesen, Trygg Trafikk, politiet, UP og fylkeskommunens administrasjon.

Det utføres i dag en betydelig innsats fra ulike aktører for å redusere omfanget av trafikkulykker. For å lykkes i dette arbeidet er vi avhengige av et utstrakt og godt samarbeid mellom de ulike aktørene i trafikksikkerhetsarbeidet. FTU ønsker å bygge på det gode samarbeidet og de møtearenaene som allerede eksisterer og videreutvikle dette enda mer.

FTU skal videreutvikle og styrke samarbeidet mellom alle aktørene og være en pådriver av kunnskapsformidling

Enda mer spesifikt ønsker FTU i kommende periode å være pådriver innen trafikksikkerhetsarbeidet.

Aktuelle arbeidsområder for FTU kan være:

- Å involvere flere sentrale aktører i trafikksikkerhetsarbeidet,
- Å arrangere samarbeidsmøter mellom kommunene, politiet, fylkeskommunen og Statens vegvesen, fylkesmannen samt andre aktører – fortsette og videreutvikle dette,
- Å oppmuntre TS-arbeidet i kommunene, slik at dette får gode vilkår, arbeide aktivt for at de kommunale TS-planene blir fulgt opp og rullert og at kommunene driver sitt TS-arbeid etter prinsippene for nullvisjonen, Trygge lokalsamfunn, trafikksikker kommune og god folkehelse,
- Å medvirke til at kompetansemålene som omhandler trafikk i gjeldende lærerplaner blir oppnådd,
- Å øke kunnskapsformidling, gjennom blant annet å informere om ulykkessituasjonen i fylket og funn fra dybdeanalyser av dødsulykker samt å adressere funn til de ulike aktørene,
- Å bidra til erfaringsutveksling og kompetanseoppbygging i nettverket, gjennomføre fylkesvise/regionale TS-konferanser og andre aktiviteter for å bidra til sikker trafikkadferd fra alle trafikanter.

9

FTUs aktivitetsplan

FTUs samarbeidsutvalg utarbeider og vedtar årlige aktivitetsplaner i planperioden. Aktivitetsplanen skal vise årets aktiviteter og hvordan FTUs midler disponeres.

	Prosjekt	Ansv.	Samarb.	FTUs aktivitetsplan 2018 – Vestfold	Budsjett FTU
	Div. adm				40 000
	Div. driftsutgifter	FTU			10 000
	Kontingent TT	FTU			15 000
	TS-prisen	FTU			15 000
	Samarbeid og kunnskapsformidling				**760 000**
1.1	**FTU-konferanse om trafikksikkerhet for Buskerud, Telemark og Vestfold**	FTU	SVV, kommunene, POL, TT	Arrangere årlig konferanse for alle kommunene i Buskerud, Telemark og Vestfold – både administrasjon og politikere, samt andre samarbeids-partnere. FTU i hvert fylke har hoved-ansvaret for et arrangement hvert tredje år. Telemark er vertsfylke for 2018. Årets konferanse heter «Trygt fram sammen». Datoene er 29. og 30. januar 2018 på Quality Hotel Skjærgården.	200 000
1.2	**Trafikksikkerhetsplan 2018–2021**	FTU	SVV, kommune, POL, TT, Fylkes-mannen	Trafikksikkerhetsplan for Vestfold er utarbeidet for 2014-2017. Aktivitetsplan oppdateres og rulleres hvert år. Ny aktivitetsplan for 2018-2021.	60 000
1.3	**Minnemarkeringen Lys til ettertanke. Synliggjøre omfanget av trafikkulykkene og markering av trafikkofre siste år**	TT/ FTU	SVV, FTU, POL, Komunen, Kirken, Norsk Folkehjelp, NAF, Røde kors, m.fl.	«Lys til ettertanke» er en markering for å synliggjøre det store omfanget som trafikkulykkene har. Tiltaket får stor oppmerksomhet både lokalt og på riks-nivå. Arrangementet foregår i Sandefjord kommune i og ved Skjee kirke i Stokke søndag den 7. januar 2018.	460 000
1.4	**Delta på landskonferanse i regi av Trygg Trafikk**	TT		Trygg Trafikk arrangerer årlig en lands-konferanse for trafikksikkerhet. Årets konferanse er 24. og 25. april i Oslo. Tema, sårbare trafikanter. Midlene er satt av som støtte til deltakelse for politikere og FTU-medlemmer.	10 000
1.5	**Samhandlingsseminar med kommunene**	SVV	SVV, VFK	Det er et behov for samhandling mellom SVV/VFK og kommunene i Vestfold.	30 000

	Prosjekt	Ansv.	Samarb.	FTUs aktivitetsplan 2018 – Vestfold	Budsjett FTU
	Risikogrupper – Risikoadferd – Risikoforhold				**910 000**
2.1	**Tiltak i barnehage og skole**				
	Trafikkopplæring i skole og barnehage	TT		TT vil være en pådriver for at barnehage og skole har trafikk i sine planverk. Gjennomføre kurs om trafikksikkerhet/ trafikkopplæring i barnehage og skole. Gjennomføre samling for lærere som har valgfag trafikk. Invitere til sykkelkurs for lærere i grunnskolen. Følge opp barnehager og skoler.	125 000
	Barnas trafikklubb	TT		Barnas Trafikklubb kom i helt ny drakt i 2016. Konsept er nå i større grad tilpasset barnehagene og vil være et godt verktøy for å jobbe med trafikk i barnehagen. Klubben vil fremdeles være kostnadsfri for barnehagene.	25 000
	Ville Veier og Vrange Skilt	TT/ SVV		«Ville veier og vrange skilt» er en musikk-teaterforestilling med fokus på trafikksituasjoner og bilder de minste trafikantene møter i hverdagen, både på skoleveien og ellers.	65 000
	Hjertesone	TT/ VFK		Hjertesone er et prosjekt for å redusere biltrafikken rundt skolene og for å få flere elever til å gå og sykle. Barn som kjøres slippes av på bestemte droppsoner.	50 000
	Jubileum Sykkelprøven 40 år	TT/ NAF	FTU/SVV	Det skal jobbes med å lage et eget jubileumsarrangement rundt årets Sykkelprøve den i 2018 vil bli arrangert for gang nr. 40. 40 år å like aktuell!	40 000
	Sykkelprøven	TT/ NAF	FTU/SVV	Sykkelprøven er et tiltak som skal gi elevene bedre kunnskap og ferdigheter på sykkel. Gjennomføres på 98 % av barneskoler i fylket, fra 5. til 7. trinn. I tråd med kunnskapsløftet og Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg. Over 8000 elever deltok i 2017. Midlene går til NAF.	50 000
2.2	**Sikring av barn i bil og buss**	TT	SVV, Pol, UP, Kommunen	Barn i bil på 1-2-3 rettet mot barnehager videreføres til minimum tre nye kommuner i 2018. Helsestasjoner og taxinæringen tilbys kurs. Politi/SVV/Trygg Trafikk følger opp med tellinger, kontroll og informasjon om riktig sikring av barn i bil ved skoler og barnehager.	50 000
2.3	**MC-forum Vestfold**	SVV	FTU/NMCU/Pol/ ATL	«MC-forum har årlige fagturer hvor de besøker andre forum og faginstitusjoner. Forumet består av NMCU, SVV, Politiet og ATL. Hensikten er gjennom samarbeid, dialog og tiltak å fremme ts for og blant MC-førere. Ressurspersoner trekkes inn ved behov.»	60 000

	Prosjekt	Ansv.	Samarb.	FTUs aktivitetsplan 2018 – Vestfold	Budsjett FTU
	Aktiviteter Videregående skole				
2.4	**Seminar for russestyrene. Temadag på alle vgs. Gratis sjekk av russebil/buss**	TT/ pol/ SVV		Seminar for russestyrene, hvor alle skoler deltar og handlingsplan for resten av året legges – Temadag om trafikk og sikkerhet på alle vgs som ønsker dette. Tilbud om gratis sjekk av russebuss/bil i samarbeide med Statens vegvesen. Ett årlig evalueringsmøte med skolene og samarbeidsparter.	240 000
2.5	**Organisert oppfølging av kommunene og kommunale TS-planer**	FTU	SVV Kommune, politi, Trygg Trafikk mfl	Den organiserte oppfølgingen av kommunene og kommunale TS-planer skjer på følgende måte: 1. FTUs samarbeidsutvalg legger minimum 4 av sine 6 årlige møter rundt i kommunene etter et bestemt mønster, dvs. en møte-runde med kommunene tar ca. 3 år. 2. FTU s sekretariat arrangerer minimum 1 møte med kommunes trafikksikkerhets-kontakter, hvor ulike TS-temaer tas opp. Temaer kan være fart i boligområder, gangfelt, universell utforming, belysning, skoleveg, skoleskyss osv. Trygg Trafikk, politi, fylkeskommune og TL-nettverket inviteres.	75 000
2.6	**Se og bli sett**	TT/ FTU	Pol, mfl.	Øke bruken av fotgjengerrefleks og bevisstgjøre syklister på synlighet. Gjennomføre og spre informasjon om synlighet generelt og refleksbruk hos voksne spessielt. Vidreføre Stayin' alive-prosjektet rettet mot bedrifter Årlige kampanje/reflekstellinger videreføres: Nasjonal refleksdag: 20. oktober 2018.	130 000
	Tilskudd til trafikksikkerhet – egen behandling				
2.7	**Trafikksikkerhetsordningen, fylkes- og kommunal veg**	FTU/ SVV	Kommune	Midlene i trafikksikkerhetsordningen skal brukes etter gitte kriterier. Midlene fordeles i egen sak i Hovedutvalg for samferdsel og areal (HSA). Ref. sak 91/13. Kommunal veg 4 mill, Fylkesveg 7 mill.	13 000 000
2.8	**Tilskudd til trafikksikker kommune***	TT/ VFK		Trafikksikker kommune – kriterier for et helheltlig trafikksikkerhetsarbeid. Stimuleringsmidler for å rekruttere kommuner.	500 000

Videregående/Ungdom/Barne skole, ATL: Autoriserte Trafikkskolers landsforening, NAF:Norges Automobilforbund, TL: Trygge lokalsamfunn, NMCU: Norsk MotorCykkelUnion

* Trafikksikkerhetsordningen - egen behandling/rapportering

10

Kilder og figurer

10.1
Figurer og tabeller

10.2
Lenker og nettsider

Meld. St. 40 (2015–2016) «Trafikksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering»:
https://www.regjeringen.no/contentassets/97fc669d943c4bdb873250f3e41860e1/no/pdfs/stm201520160040000dddpdfs.pdf

Meld. St. 33 (2016–2017) «Nasjonal transportplan 2018–2029»:
https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/meld.-st.-33-20162017/id2546287/

Barnas transportplan, kap. 7., Meld. St. 33 (2016–2017) «Nasjonal transportplan 2018–2029»:
https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/meld.-st.-33-20162017/id2546287/sec7

Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2014–2017 (revidert utgave kommer i 2018):
https://www.vegvesen.no/_attachment/598739/binary/949929?fast_title=Nasjonal+tiltaksplan+for+trafikksikkerhet+2014-17.pdf

Handlingsprogram for fylkesvegnettet i Vestfold 2018-2021 (vedtatt i fylkestinget 2016):
https://www.vfk.no/Aktuelt/Handlingsprogram-for-fylkesveger-2018-2021/

RPBA - Regional plan for bærekraftig arealpolitikk (revidert RPBA forventes vedtatt i 2018):
https://www.vfk.no/Tema-og-tjenester/Areal/Regional-arealplanlegging/Regional-plan-for-baerekraftig-arealpolitikk/

Regional plan for folkehelse (revidert folkehelse plan forventes vedtatt sep. 2018):
https://www.vfk.no/Tema-og-tjenester/Folkehelse/Innsatsomrader/

Trygg trafikk:
www.tryggtrafikk.no

Statens vegvesen:
https://www.vegvesen.no/trafikkinformasjon/Trafikksikkerhet

Vestfold fylkeskommune:
https://www.vfk.no/Tema-og-tjenester/Samferdsel/

Vestfold fylkeskommune
Svens Foyns gt 9N, 3126 Tønsberg Tlf: +47 33 34 40 00 firmapost@vfk.no www.vfk.no