

LARDAL KOMMUNES TRAFIKKSIKKERHETSPLAN 2017 – 2021



1. Forord

Trafikksikkerhet handler om å kunne bevege seg trygt i sitt lokalmiljø, enten man er fotgjenger, syklist eller bilist – barn, ungdom eller voksen.

Trafikksikkerhetsplanen 2017 – 2021 vil danne grunnlaget for videreføring av trafikksikkerhetsarbeidet i Lardal kommune.

Formålet med planen er å gi et grunnlag for det videre trafikksikkerhetsarbeidet i kommunen og få dette med i kommunens styringsdokumenter og budsjetter. Dette gjelder både i forhold til fysiske tiltak, holdningsskapende tiltak og opplæring.

Trafikksikkerhetsarbeid for alle trafikantgrupper er viktige folkehelseiltak. Trafikksikkerhetsplanen har fokus på helseperspektivet som er et satsingsområde for kommunen.

Utfordringen for det kommunale trafikksikkerhetsarbeidet er å få satt temaet på den politiske dagsorden. Det er viktig å sikre at trafikksikkerhetsplanen blir fulgt opp og tiltakene gjennomført.

Denne planen vil gi et kunnskapsgrunnlag for situasjonen i Lardal og hvilke tiltak som prioriteres. Ved sammenslåingen til Nye Larvik kommune 01.01.2018 vil denne planen derfor være et godt grunnlag for ny trafikksikkerhetsplan for den nye kommunen og fungere som et plandokument for Lardal inntil ny trafikksikkerhetsplan for Nye Larvik kommune er vedtatt.

2. Sammendrag

Trafikksikkerhetsplanen gir en oversikt over gjennomførte tiltak fra tidligere plan og nye planlagte tiltak. Videre gir den en oversikt over organiseringen av trafikksikkerhetsarbeidet fra nasjonalt nivå og helt ned til den enkelte virksomhet i Lardal kommune. Det gis en statistisk oversikt over viktige nøkkeltall innen trafikksikkerhet, bl.a. ulykker. Lardal har hatt en positiv utvikling, men som liten kommune er vi utsatt og sårbare når ulykken først skjer. Planen setter mål for trafikksikkerhetsarbeidet.

Innholdsfortegnelse

1. Forord	1
2. Sammendrag	1
Innholdsfortegnelse	2
3. Innledning	3
3.1 Historikk	3
3.2 Organisering av trafikksikkerhetsarbeidet i Lardal kommune	4
3.3 Samarbeidspartnere	4
4. Forankring og organisering av trafikksikkerhetsarbeidet	5
4.1 Nasjonal transportplan, nasjonale visjoner og mål	5
4.2 Nasjonal gåstrategi	5
4.3 Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2014-2017	6
4.4 Vestfold fylkeskommune, Regional plan for folkehelse 2011 -2014 som er forlenget til 2016	6
4.5 Vestfold fylkes trafikksikkerhetsplan 2014-2017	6
5. Ulykkesituasjonen / -utviklingen i Lardal kommune	8
5.1 Analyse av ulykkene	8
5.2 Trafikkulykker og samfunnsøkonomiske kostnader	8
6. Trafikksikker kommune	10
7. Mål og strategi for trafikksikkerhetsarbeidet i Lardal kommune	10
7.1 Målsetting	10
7.2 Strategi	10
8. Vegsystemer, vegeiere og utfordringer i kommunen	11
9. Tiltak	11
9.1 Lardal som trafikksikker kommune	12
9.1.1 Lardal kommunes rolle som barnehageeier	12
9.1.2 Lardal kommunes rolle som skoleeier	12
9.1.3 Lardal kommune som ansvarlig for innbyggernes helse og trivsel.	12
9.1.4 Lardal kommune som veieier (omfatter også fortau og gang-/sykkelveier)	12
9.1.5 Lardal kommune som arbeidsgiver	12
9.2 Prioriterte fysiske tiltak	13
10. Økonomi	13
11. Evaluering, rullering	13

3. Innledning

Kommunen er en viktig aktør i arbeidet med å fremme folkehelse, spre opplysninger og gi råd om hva innbyggerne selv kan gjøre for å forebygge skader og ulykker, herunder trafikkulykker. 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.

For å lykkes i et slikt forebyggende arbeide må alle kommunens etater involveres i arbeidet og den enkelte etatsleder ta sitt delansvar. Arbeidet må forankres i den politiske og administrative ledelse. Kommunestyret vedtok derfor at Lardal kommune i denne planperioden skal jobbe mot at Lardal kan bli en del av «Trygge lokalsamfunn» og gjennom dette arbeidet godkjennes som Trafikksikker kommune.

Kommunestyrets vedtak lyder slik:

«KS-035/14 Vedtak:

Lardal kommune inngår samarbeidsavtale om ”Trygge lokalsamfunn” med Vestfold fylkeskommune med hensikt å jobbe målrettet med skade- og ulykkesforebyggende arbeid.

Målet er å bli sertifisert som Trygt lokalsamfunn innen fire år.»

På grunnlag av dette vedtaket inngikk Lardal kommune 21.10.2014 en intensjonsavtale med Vestfold fylkeskommune for å jobbe mot å bli en trafikksikker kommune.

3.1 Historikk

Denne planen er nr. 2 i rekken av trafikksikkerhetsplaner for Lardal kommune. Første plan ble vedtatt i 2002. Handlingsdelen med fysiske tiltak har vært førende for prioriteringer fram til nå. Planene har hele veien hatt som hovedfunksjon å være et styringsverktøy for et målrettet trafikksikkerhetsarbeid i kommunen, og dette er langt på vei oppnådd. De største utfordringene har vært forankring i alle kommunens ledd, samt finansiering av ikke-fysiske tiltak.

Gjennomførte fysiske tiltak i forrige planperiode

Vei	Sted	Problem	Gjennomførte tiltak
Fv. 40	Steinsholt, Lågendalsveien X Skiensveien (Fv. 32)	Ul.pkt. Ikke overh. Av vikeplikt fra Fv. 32	Rundkjøring er etablert
Fv. 40	Brufoss	Ul.pkt. Utryggh.pkt.	Fjernet vegetasjon
Fv. 40	Fv. 40 X Fv. 860 til skisenteret/Solbergåsen	Ul.pkt. Ikke overhold. Av vikeplikt fra Fv. 860	60-sone utvidet 200 m nordover fra krysset. Merket trafikkøy i krysset.
Fv. 40	Nord for Steinsholt sentrum	Ul.pkt. Utryggh.pkt.	Etablert bussholdeplass på vestsida av veg
Fv. 32	Steinsholt - Lofstadåsen	Utryggh.strkn.	Forlengelse av 60-sone til Steinsholt pukkverk
Fv. 860	Fv. 40 - Solbergfeltet	Utryggh.strkn.	GS-vei 1100 m på sydsida av Fv. 860
KV	Liveien, busstopp	Utrygt å vente på bussen.	Satt opp veilys
Fv. 32	Loftstadåsen	Utrygt å vente på bussen.	Busslomme etablert på sydsida av vegen
Skolegård	Lardal ungdomsskole	Mørk skolegård som brukes som parkering	Satt opp lys

Under utarbeidelsen av Lardal kommunes trafiksikkerhetsplaner har samordning med overordnede planer, spesielt Vestfold fylkes trafiksikkerhetsplan blitt betydelig vektlagt, for å sikre en rød tråd i arbeidet, fra nasjonalt til lokalt nivå. Denne strategien vil bli videreført og forsterket, spesielt siden de nasjonale føringene er blitt tydeligere og mer konkrete, bl.a. gjennom «Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på veg» 2014-2017.

Fylkeskommunen utarbeider fireårige handlingsprogram, som definerer investeringstiltak for fylkesvegnettet. 25.april 2013 vedtok fylkestinget handlingsprogrammet for 2014-2017. Det planlegges å investere for 469 mill. kr. inkl. mva. i denne perioden.

Investeringsprofilen for 2014-2017 viser at fylkeskommunen legger opp til en klar satsing på miljøvennlig transport. 50 % av investeringene vil være gang- og sykkelanlegg eller kollektivtiltak. Dette er i tråd med både nasjonale og regionale føringer om å legge til rette for overgang til mer miljøvennlig transport.

Fylkeskommunen inngår spleiselag med både vestfoldkommuner og private utbyggere ved investeringer. Hensikten med spleiselag er ønsket om å bruke virkemidler fra flere aktører sammen, for å oppnå mer effektiv samfunnsøkonomi i prosjekter og for å kunne tenke mer helhetlige pakker. I byutvikling er bruken av virkemiddelpakker en drivkraft for å bruke ressursene mest mulig effektivt, for å oppnå ønsket samfunnsutvikling.

3.2 Organisering av trafiksikkerhetsarbeidet i Lardal kommune

Trafiksikkerhetsarbeidet i Lardal kommune er forankret hos rådmannen, og ansvaret for prosessen med å utarbeide en ny trafiksikkerhetsplan for perioden 2017 – 2021 er tillagt kommunalsjefområdet Miljø, teknikk og næring (MTN) og Kultur og oppvekst (KO). Det er av avgjørende betydning for arbeidet at den enkelte sektor sørger for at egne tiltak i planen blir gjennomført.

Deltagerne i arbeidsgruppa har vært:
Britt Lie, Finn Roar Bruun, Cathrine Oddberg.

Revisjon og oppdatering:

- Trafiksikkerhetsplanen skal revideres hvert 4. år
- Årlige oppdateringer skjer hvert år i forkant av kommunens budsjettarbeid

Parallelt med utarbeidelsen av kommunens plan for perioden (2017-2021) er også en ny Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhetsarbeid på veg samt Vestfold fylkes trafiksikkerhetsplan ferdigstilt. Dette har resultert i at mange av tiltakene i denne planen er en videreføring av nasjonale og fylkeskommunale forventninger til det kommunale trafiksikkerhetsarbeidet; noe som sikrer en rød tråd i arbeidet, fra nasjonalt til kommunalt nivå.

3.3 Samarbeidspartnere

Kommunen har i arbeidet med trafiksikkerhetsplanen samarbeidet med Statens vegvesen, Trygg Trafikk, Vestfold Fylkeskommune. Gjennom høring og innspill er særlig kontakten med FAU på Lardal skole, elevrådet ved Lardal skole, samt Lardal Røde kors vært viktige.

4. Forankring og organisering av trafikksikkerhetsarbeidet

4.1 Nasjonal transportplan, nasjonale visjoner og mål

Nasjonal transportplan (NTP) for 2014 – 2023 er en viktig overordnet plan som gir føringer for trafikksikkerhetsarbeidet framover.

Stortinget har gjennom NTP vedtatt at nullvisjonen skal være grunnlaget for trafikksikkerhetsarbeidet i Norge. Visjonen skal være noe å strekke seg etter. Sannsynligvis klarer vi ikke å realisere visjonen fullt ut, men det må være mulig å komme nærmere enn i dag. Nullvisjonen har fokus på de alvorligste trafikkulykkene. Generelt for landet vil dette si møte- og utforkjøringsulykker som i stor grad skjer på overordnede veinettet samt fotgjenger- og sykkelulykker som i større grad skjer på det lokale veinettet. Nullvisjonen utfordrer veisektoren på det sterkeste, men det krever også at trafikantene endrer holdning og får en dypere forståelse av trafikksikkerhet. For å følge opp nullvisjonen er det i NTP satt ett etappemål om at antall drepte og hardt skadde innen vegtrafikken skal halveres. Regjeringens etappemål er ambisiøst og innebærer på nasjonalt nivå at antall drepte og hardt skadde skal reduseres fra rundt 1 000 per år (som er gjennomsnittet for perioden 2008–2011) til maksimalt 500 i 2024. Trafikksystemet er et spill mellom trafikant, kjøretøy og infrastruktur. For å nå målet om å halvere antall drepte og hardt skadde er det nødvendig å arbeide målrettet på alle tre områdene. Regjeringen mener at selv med en økt planramme og en offensiv satsing på sikker veginfrastruktur, er det nødvendig å satse videre på spesielt trafikantrettede tiltak.

4.2 Nasjonal gåstrategi

Statens vegvesen har utarbeidet en nasjonal gåstrategi som grunnlagsdokument for nasjonal transportplan 2014-2023.

Gåstrategien har to hovedmål:

- Det skal være attraktivt å gå for alle
- Flere skal gå mer.

Delmål:

- Høyere andel personer som gjennomfører en hel reise til fots
- Høyere andel hele reiser til fots
- Flere skal gå og flere skal gå lengre
- Jevnere fordeling av andel gående mellom befolkningsgrupper
- Flere skal gå i sitt nærmiljø
- Flere barn skal gå eller sykle til og fra skolen

Nasjonal sykkelstrategi

Statens vegvesen har utarbeidet en nasjonal sykkelstrategi som grunnlagsdokument for nasjonal transportplan 2014-2023.

Hovedmål: Sykkeltrafikken i Norge utgjør 8 prosent av alle reiser innen 2023

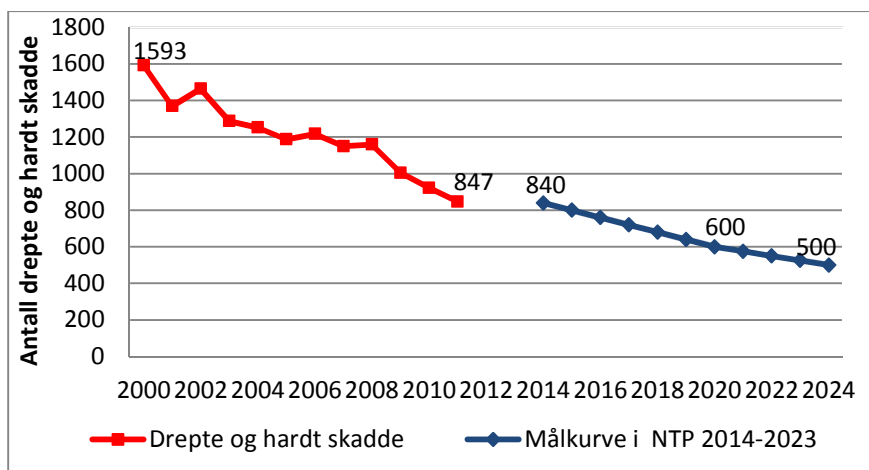
Delmål:

- Fremme sykkel som transportform
- Sykkeltrafikken i byer og tettsteder er minst doblet
- Bedre framkommelighet og trafikksikkerhet for syklister
- 80 prosent av barn og unge går eller sykler til skolen

4.3 Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2014-2017

Tiltaksplanen er bygd opp omkring en strategi bestående av fire nivåer: nullvisjonen, etappemål, tilstandsmål og tiltak. Det vil være en naturlig konsekvens i det fylkeskommunale og kommunale trafikksikkerhetsarbeidet å videreføre og forsterke de nasjonale tilstandsmålene og indikatormålene.

Utvikling i antall drepte og hardt skadde i Norge – registrert situasjon og mål for utviklingen fram til 2024



Etappe­mål – Det skal maksimalt være 500 drepte og hardt skadde i vegtrafikken i 2024.

Etappe­målet er hentet fra Nasjonal transportplan for 2014-2023 og viser Stortingets ambisjonsnivå for hvor raskt vi skal nærme oss nullvisjonen.

4.4 Vestfold fylkeskommune, Regional plan for folkehelse 2011 -2014 som er forlenget til 2016

Planen peker på sentrale utfordringer innenfor folkehelsearbeidet. I planens beskrivelse av innsatsområdet «fysisk miljø» fremheves blant annet skade- og ulykkesforebyggende arbeid og muligheten for å gå, sykle eller benytte kollektiv transport gjennom hele året som særlig viktig.

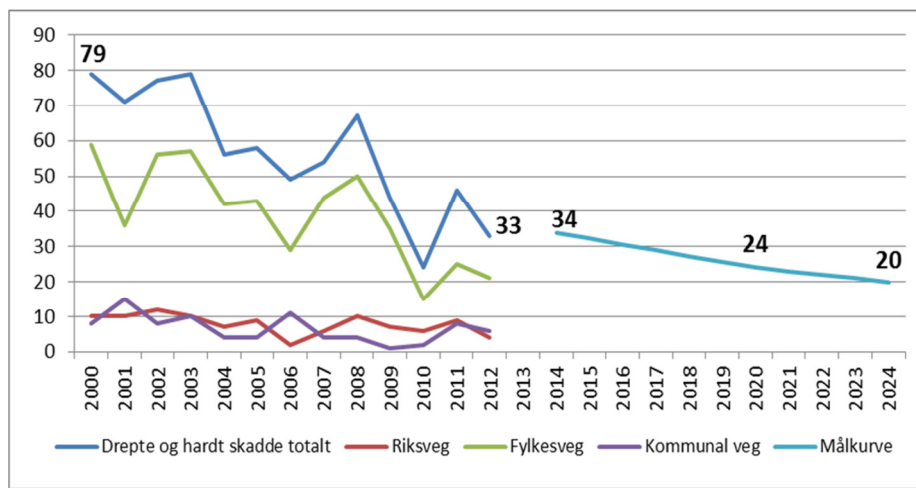
Trafikkulykker er den største helsetrusselen for barn og unge og er en av de største forbrukere av helsetjenester. Det er av den grunn naturlig at kommunens trafikkulykkesforebyggende arbeid blir en del av kommunens folkehelsearbeid.

4.5 Vestfold fylkes trafikksikkerhetsplan 2014-2017

Vegtiltak

Trafikksikkerhetstiltak jfr. Handlingsprogrammet for fylkesvegnettet 2014-2017.

Trafikksikkerhetsarbeidet i Vestfold skal bygge på Nullvisjonen og etappemål som viser hvor raskt vi nærmer oss Nullvisjonen. I Vestfold skal antall drepte og hardt skadde reduseres fra 34 til 20 personer.



I planen er det pekt på følgende satsningsområder for perioden 2014-2017:

- Ungdom
- Verneutstyr
- Ulykker med myke trafikanter
- «Lys til ettertanke»
- Trygge Lokalsamfunn
- Trafikksikker kommune

Ungdom

Trafikken er en av de vanligste dødsårsakene blant ungdom mellom 15 og 24 år. Trafikken dreper oftere enn vold, alkohol og sykdom for ungdom i denne aldersgruppen. Ungdom er overrepresentert i trafikkuulykker og gutter utgjør 2/3 av de drepte. Guttene dør som sjåfører mens jentene dør som passasjerer.

Verneutstyr

I perioden 2005 – 2012 døde det 57 personer i trafikken i Vestfold. Av disse var 42% uten verneutstyr. 16 av disse brukte ikke bilbelte. For myke trafikanter handler det både om verneutstyr som hjelm, refleks og lys.

Trafikksikker kommune

Fylkets trafikksikkerhetsutvalg (FTU) vil i planperioden stimulere kommunene i Vestfold til å implementere kriteriene for Trafikksikker kommune og til å forankre trafikksikkerhetsarbeidet i kommunens øverste ledelse. Dette vil sikre at arbeidet er sektorovergripende og at det utarbeides gode rapporteringsrutiner.

Øvrige tiltak

Viser til trafikksikkerhetsplanen for Vestfold for perioden 2014-2017

Mål: Antall drepte og hardt skadde i trafikken i Vestfold skal reduseres til 24 i 2020

5. Ulykkessituasjonen / -utviklingen i Lardal kommune

5.1 Analyse av ulykkene

I små kommuner er relativt få ulykker med drepte og skadde. Det kan da være aktuelt å tydeliggjøre antall trafikkuhell / forsikringsskader. Gjennom forsikringsbransjens ulykkesregister TRAST finner man antall, type uhell og forsikringskostnader

	Sum	Kryssende kjøretøyer i kryss	Motende kjøretøyer i kryss	Parallele kjøretøyer i kryss	Påkjørt bakfra	Forbikjøring	Møting	Ryging	Kjøretøy parkert	Enulykke	Påkjørsel av forfølgere/syklist	Annen ulykketype	Ukjent/oppgjort
Personbil m.v. (under 3,5t)	517	25	2	-	55	2	61	75	76	150	-	69	3
Lastebil m.v. (over 3,5t)	13	-	-	3	-	-	-	-	6	-	-	3	-
Buss (over 3,5t)		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Moped	4	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-
Lett motorsykkel		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Tung motorsykkel		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ATV		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Snøscooter		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Andre kjøretøyer	29	1	-	-	-	-	-	1	3	16	-	7	-
Ukjent		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	562	26	2	3	55	2	61	77	85	170		79	3

Fig.: Antall skader fordelt på kjøretøytype og ulykkesart 2009-2013. Kilde: TRAST

5.2 Trafikkulykker og samfunnsøkonomiske kostnader

De ulykkeskostnadene som i dag brukes i blant annet nytte-/kostnadsanalyser er beregnet av Transportøkonomisk institutt (TØI) og omfatter medisinske kostnader, produksjonsbortfall, materielle kostnader, administrative kostnader og verdsetting av velferdstap ved trafikkulykker.

Medisinske kostnader: Medisinske kostnader er alle kostnader til medisinsk behandling av personskader som har oppstått ved trafikkulykker, inkludert hjemmesykepleie og private medisinske kostnader, f.eks. til økt forbruk av smertestillende eller beroligende legemidler. Eventuelle kostnader til hjemmehjelp er ikke inkludert, men er forutsatt å inngå i kostnadene ved bortfall av ubetalt husholdsproduksjon (se nedenfor).

Materielle kostnader: Materielle kostnader er alle kostnader til reparasjon eller erstatning av skadde kjøretøy eller andre gjenstander som blir skadet eller ødelagt ved trafikkulykker. I hovedsak dekkes disse kostnadene av trafikantene gjennom motorvognforsikring.

Administrative kostnader: Administrative kostnader er all økt ressursbruk til administrasjon som følge av trafikkulykker. Dette omfatter forsikringsadministrasjon, trygdeadministrasjon, politiets kostnader til ulykkesrapportering og kostnader til rettsaker som har sitt utspring i trafikkulykker. Kostnader til forsikringsadministrasjon forutsettes dekket på samme måte som de materielle kostnadene. Øvrige administrative kostnader forutsettes dekket av offentlig sektor. Utbetalte erstatninger og trygder inngår ikke direkte i ulykkes-kostnadene. Trygdeutbetalinger og erstatninger er bare en måte å dekke ulykkes-kostnadene på. Den samfunnsøkonomiske kostnaden trygder og erstatninger dekker, er inntektsbortfall som skyldes at man ikke lenger kan delta i yrkeslivet.

Produksjonsbortfall: Kostnader ved produksjonsbortfall er verdien av den produksjonsmengde som går tapt på grunn av trafikkskader. Kostnadene omfatter både betalt og ubetalt produksjon. Kostnadene ved ubetalt husholdsproduksjon er beregnet ved å ta utgangspunkt i hva det koster å kjøpe slike tjenester. Ved dødsfall er kostnader ved tapt framtidig produksjon medregnet fram til forventet pensjonsalder.

Velferdstap ved trafikkskader: Velferdstap ved trafikkuulykker er enhver nedsettelse av velferden som ulykkene medfører. Velferd er den grad av velvære og trivsel den enkelte opp-lever, materielt og mentalt. Å ha høy velferd betyr at man får dekket grunn-leggende materielle og fysiske behov, samtidig som man fungerer normalt i dagliglivet og opplever en tilstand av fysisk, mentalt og sosialt velvære

Kostnadene ved vegtrafikkskader i 2014-priser, regnet pr. skadet person, er vist nedenfor. Kostnadstallene for personskader gjelder pr. politirapporterte skadet person. Ved beregning av kostnadene er det tatt utgangspunkt i de politirapporterte ulykkene. Kostnadene er imidlertid justert opp på bakgrunn av underrapportering slik at enhetskostnadene gjelder for alle skader, både de som politirapporteres og de urapporterte.

Skadetilfelle	Kostnader i 2014-kr
Drept	35 600 000,-
Meget alvorlig skadd	26 830 000,-
Alvorlig skadd	9 520 000,-
Lettere skadd	720 000,-

For Lardal kommune vil dette gjenspeile seg bl.a. i økte utgifter til rehabilitering samt økte ressurser til pleie og omsorg. De største kostnadene vil være de menneskelige i form av fysiske skader/smerter, bevegelsehemning, tapt livskvalitet og skade/død som rammer i nære relasjoner.

I siste fireårsperiode; 2013-2016, er det registrert 24 ulykker med personskade eller død. Det er registrert 2 drepte, 5 hardt skadde og 27 lettere skadet. Hardt skadde er i alderen 18-20 år og 35-54 år. Drepte er i alderen 25-34 år og 75-79 år.

Basert på denne fordelingen vil de samfunnsøkonomiske kostnadene i Lardal beløpe seg til ca. 45 millioner kr pr år. Det er verdt å merke seg at ulykker i spredtbygde strøk gir høyere samfunnsmessige kostnader enn tilsvarende ulykker i tettsteder.

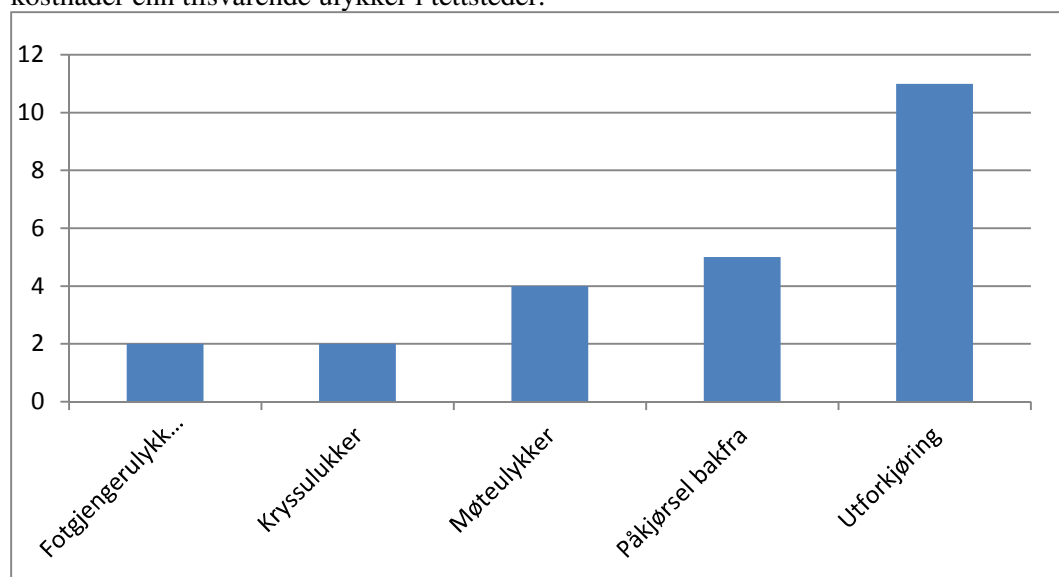


Fig. 2: Antall trafikkuulykker 2013-2016

Trafikkulykker i Lardal skjer oftest på mandager og i helgene.

Punkter med flest ulykker:

- Krysset Fv. 40 og Fv. 820 over Lønnskollen
- Krysset Fv. 40 og Fv. 865 (Brufoss)
- Fv. 40 før og etter brua over Herlandselva
- Krysset Fv. 40 og Rambergveien
- Krysset Fv. 40 og avkjøringen til Kjærra
- Krysset Fv. 40 og Fv. 32 (Steinsholt)

Generelt er kryss med utkjøring til større trafikkert veg ekstra utsatt for ulykker.

6. Trafikksikker kommune

Etter vegtrafikklovens § 40a har fylkeskommunen et ansvar for å tilrå og samordne tiltak for å fremme trafikksikkerheten i fylket. En viktig oppgave i denne sammenheng er å påvirke og stimulere kommunene til å arbeide målrettet og helhetlig med trafikksikkerhetsarbeidet.

Det er mange lover og forskrifter som direkte eller indirekte omtaler kommunens ansvar for ulykkesforebygging, folkehelsearbeid og trafikksikkerhet. Kommunen er pålagt et ansvar bl.a. som veieier, som eier av skole og barnehager, stor arbeidsgiver og kjøper av transporttjenester.

For å ivareta denne helhetstenkingen er det utarbeidet kriterier og sjekklister skal være et verktøy for å kvalitetssikre kommunens trafikksikkerhetsarbeid. Lardal kommune har satt seg som mål å oppfylle alle kriteriene og gjennom en fylkeskommunal godkjenningsordning bli erklært som «Trafikksikker kommune» innen 2017.

Lardal kommune samarbeider med Trygg trafikk og Vestfold fylkeskommune om godkjenningsordningen «Trafikksikker kommune». Kommunen følger her godkjenningskriteriene, som skal sikre et målbevisst og systematisk samarbeid rundt det ulykkesforebyggende arbeidet i de ulike enhetene.

7. Mål og strategi for trafikksikkerhetsarbeidet i Lardal kommune

7.1 Målsetting

I perioden 2017 - 2021 skal det maksimalt være 2 drepte og 15 skadde i trafikken i Lardal kommune. Dette halvering fra dagens nivå i tråd med nasjonale mål.

7.2 Strategi

I Nasjonal Tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg er det satt opp en rekke tilstandsmål formulert som måltall. For å nå disse målene må det iverksettes tiltak. Her tar vi med et utvalg av mål som er særlig aktuelle for kommunen:

Bruk av bilbelte og sikkerhetsutstyr for barn i bil:

Innen 2018 skal:

- 96 prosent av alle førere og passasjerer i lette biler innenfor tettbygd strøk bruker bilbelte
- 98 prosent av alle førere og passasjerer i lette biler utenfor tettbygd strøk bruker bilbelte
- 90 prosent av alle førere av tunge kjøretøy bruker bilbelte
- 60 prosent av alle barn i alderen 1–3 år skal være sikret bakovervendt i bil

- 60 prosent av alle barn i alderen 4–7 år skal være riktig sikret i bil

Bruk av sikkerhetsutstyr for gående og syklende:

Innen 2018 skal:

- 90 prosent av alle barn under 12 år bruker sykkelhjelme
- 60 prosent av alle ungdommer og voksne fra og med fylte 12 år bruker sykkelhjelme
- 40 prosent av alle voksne fotgjengere bruker refleks i mørket når de ferdes på belyst veg i byer og tettsteder
- 60 prosent av alle voksne fotgjengere bruker refleks i mørket når de ferdes på belyst landeveg

Overholdelse av fartsgrensen:

Innen 2024 skal 85 prosent av kjøretøyene overholde fartsgrensen.

I tillegg er det et mål å sikre flere veier mot utforkjøring og møteulykker. Fysiske tiltak for å sikre gående og syklende er også svært viktig.

Kommunen skal arbeide aktivt for å bidra til at vi oppnår disse tilstandsmålene. Dette gjelder først og fremst på følgende områder:

- Økt andel bruk av bilbelte, refleks, bakovervendt barnesikring, sykkelhjelme.
- Redusere andelen av bilister som overskrider fartsgrensene.
- Arbeide målrettet for at flere går og sykler til skolen.
- Alle skoler er godkjent som trafikksikre skoler.
- Alle barnehager er godkjent som trafikksikre barnehager.
- Kommunen godkjent som trafikksikker kommune.

Der hvor det er naturlig og mulig skal det foretas før- og ettermålinger for å se effekten av de tiltakene som iverksettes. Hvis det allerede finnes tall som viser nå-situasjonen kan de brukes som utgangspunkt for å se måloppnåelsen.

8. Vegsystemer, vegeiere og utfordringer i kommunen

Lardal kommune domineres trafikkmessig av store gjennomfartsårer med Fv. 32 og 40 som de største. Kommunen har stor andel spredt boligbebyggelse som har utkjøring rett på veier med til dels stor trafikk og høy hastighet. Dette utgjør en betydelig del av risikoen i trafikksikkerhetsarbeidet, både for biltrafikk som skal ut på hovedveiene og for gående og syklende som beveger seg langs disse veiene. Enkelte strekninger er særlig utsatt.

Mye av det kommunale vegnettet har lavere standard enn ønskelig med dårlig dekke, skarp kurvatur, dårlig belysning og smal vegbredde.

9. Tiltak

Disse tiltakene er i hovedsak utledet av «Trafikksikker kommune»-konseptet, med de føringene og satsingsområdene som ligger inne her.

Oversikten over tiltak som bør være et minste felles multiplum for godt helhetlig kommunalt trafikksikkerhetsarbeid. Listen av tiltak er på langt nær komplett og kan komplementeres ut i fra kommunens behov og interesser. Viktig at tiltakene er konkrete og kan etterprøves om de er utført

eller ikke. Ansvar må legges til den etatsleder der tiltaket naturlig hører hjemme. Her vil det være naturlig at kommunen gjør denne listen relevant for sin kommune.

9.1 Lardal som trafikksikker kommune

9.1.1 Lardal kommunes rolle som barnehageeier.

- Innen august 2017 skal alle barnehager i kommunen tilfredsstillende kriteriene for «Trafikksikker barnehage».
- Barnehagene synliggjør trafikkopplæringen i barnehagens årsplan, og ansatte kjenner rutiner for sikkerhet ved turer til fots, med bil eller kollektivtransport. Barna lærer trafikkregler, å bruke sansene i trafikken, i tillegg til bruk av bilbelte, refleks og sykkelhjelme. I barnehagens samarbeid med hjemmet fokuseres det på sikkerhet på vei til/ og ved parkeringsplass og port, i tillegg til sikring av barn i bil.

9.1.2 Lardal kommunes rolle som skoleeier.

- Lardalskolen skal innen august 2017 tilfredsstillende kriteriene for «Trafikksikker skole».
- Skolen samarbeider med FAU om anbefalinger til foresatte om sykling til skolen. Rutiner for sikkerhet ved turer til fots, på sykkel, i bil eller kollektivtransport er utarbeidet. Trafikkopplæringen i skolen er en del av lærerplanene i henhold til kunnskapsløftets kompetansemål. I samarbeidet mellom skole og hjem, er trafikksikkerhet et årlig tema i FAU og på foreldremøter.

9.1.3 Lardal kommune som ansvarlig for innbyggernes helse og trivsel.

- Helsestasjonen i kommunen gjennomfører samtaler med foreldre med barn ved ulike aldre om trafikksikkerhet. Innhold i samtaler er sikring i bil, synlighet i trafikk, refleks, sykkelhjelme og skolevei.
- Kommunens frivillige organisasjoner skal stimuleres årlig til å innarbeide retningslinjer for sikker transport i egen virksomhet.
- Kommunen utarbeider årlig en oversikt over trafikkulykker og trafikkskader i kommunen i sitt Trygge lokalsamfunns arbeid med oversiktsdokumenter etter folkehelseloven. Oversikten gjennomgås i kommunens ledergruppe.

9.1.4 Lardal kommune som veieier (omfatter også fortau og gang-/sykkelveier).

Kommunen:

- Utarbeider årlig prioritert liste for fysiske trafikksikkerhetstiltak på kommunal vei, og gjennomfører disse innenfor eksisterende økonomiske rammer.
- Har en prioritert liste for trafikksikkerhetstiltak på fylkes og riksvei, og med årlig rullering.
- har utarbeidet skriftlige rutiner for snøbrøyting / snørydding / rydding av vegetasjon på skoleveier.
- har rutiner for å vurdere og vektlegge trafikksikkerhet ved behandling av reguleringsplaner og nye byggeområder i kommuneplanens arealdel.
- har rutiner for kvalitetssikring av trafikksikkerheten i forbindelse med anleggsvirksomhet i kommunen.
- har utarbeidet rutiner for håndtering av innspill fra etater, organisasjoner og publikum. Innspillene journalføres i arkivmappe «trafikksikkerhet» eller på den aktuelle saken, og følges opp av saksbehandler.

9.1.5 Lardal kommune som arbeidsgiver.

Kommunen:

- har innen august 2017 utviklet og vedtatt retningslinjer for ansatte som gjelder ferdsel i trafikk og kjøp av transporttjenester.
- har et system for behandling av søknader om skyss pga. farlig skolevei
- påvirker hvert år, på den nasjonale refleksdagen (oktober) kommunens ansatte til å benytte refleks som fotgjengere i mørket, gjennom ulike aktiviteter.

9.2 Prioriterte fysiske tiltak

Nr.	Vei	Sted	Problem	Forslag til tiltak	Ca. kostnad
1	Fv. 40	Bussholdeplasser Svarstad	Farlig tilgang til busslommene	Utbedring og flytting av busslommer. Bygge gangvei til lommene.	7 mill
2	Fv. 32	Loftstadåsen - Steinsholt	Farlig skolevei. Barn fra Loftstadåsen må gå langs Fv. 32 til bussholdeplass i Steinsholt.	Bygge GS- vei på nordsiden av Fv. 32. Ca. 900 meter.	10 mill. (Lmpris: 11400,-) Tilsvarende GS-vei Fv. 860
3	Fv. 32	Loftstadåsen	Utrygt å vente på bussen.	Bygge bussholdeplass på nordsiden av vegen	150 000
4	Fv. 40	Fv. 40 X Rambergveien	Ul.pkt. Farlig kryss	Snevre inn kryssarealet, anlegge trafikkøyt	500 000
5	Fv. 221	Svarstad sentrum, Krokbygg	Farlig vei for gående	Lage reguleringsplan. Etablere GS-vei på utsiden av Fv. 221. Stabilisere Fv. 221.	12 mill
6	Fv. 40	Flere bussholdeplasser	Utrygt å vente på buss	Belysning	100 000

10. Økonomi

Trafikksikkerhetstiltakene i denne planen skal innarbeides i økonomiplanen. Samtidig skal tiltak som går over flere år, samt tiltak med oppstart i handlingsplanperioden prioriteres i budsjettet hvert år fra 2017 til og med 2021. Fra og med 2018 gjelder dette budsjettet for Nye Larvik kommune. Enhetsledere har ansvaret for å innarbeide utgiftene innenfor eget budsjettområde.

11. Evaluering, rullering

Enhetslederne rapporterer årlig på tiltak innenfor eget ansvarsområde, til plankoordinatoren, som så sammenfatter dette og legger fram en samlet rapport til rådmannen. Rådmannen rapporterer årlig til kommunestyret.