Regional plan for trafikksikkerhet for Vestfold og Telemark fylkeskommune

Vestfold og Telemark
FYLKESKOMMUNE

2023-2026 (2034)

Vestfold og Telemark
FYLKESKOMMUNE

Innhold

Bakgrunn **5**
Planens mandat, innhold og mål 7
Føringer for planarbeidet 8

Visjoner og mål **11**
Nasjonale mål 13
Regionale mål 15

Trafikksikkerhet - før og nå **19**
Trafikksikkerhet angår oss alle 20

Utfordringer **23**
Utfordringer 25

Strategi og tiltak **31**
Strategi og tiltak 33
Utvikling av planretningslinje for trafikksikkerhet 34
Lokale forskrifter for nye typer kjøretøy 36
Veistandard på fylkesveinettet 37
Avkjørsler og byggegrenser langs fylkesvei 41
Bedre kunnskapsgrunnlaget 43
Adferdsendringer gjennom holdningsskapende arbeid 45
Vegnormaler 52
Drift og vedlikehold av fylkesveier 54
Trafikksikker fylkeskommune 56
Organisering av trafikksikkerhetsarbeidet 58
Teknologi for trafikksikkerhet 60

Mål og strategier - oppsummert **63**
Mål og strategier – oppsummert 64
Referanser 67

TOYOTA

Bakgrunn

Hvorfor en regional plan for trafikksikkerhet

«Regional plan for trafikksikkerhet» skal gi føringer og retning for fylkeskommunens arbeid på de fagfelt som har med trafikksikkerhet å gjøre. Planen skal gi retning og innhold til samarbeidet om trafikksikkerhet mellom de ulike aktørene i fylket, og bidra til å styrke trafikksikkerhetsarbeidet.

Planens mandat, innhold og mål

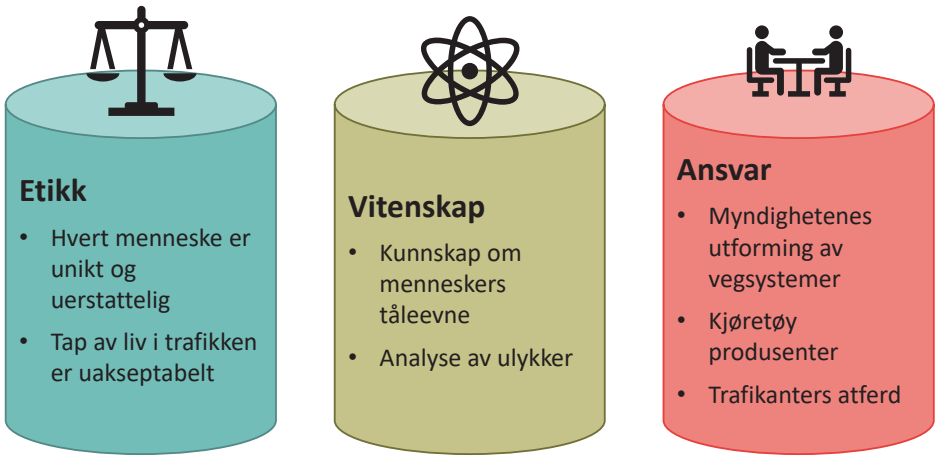
Som alt annet trafikksikkerhetsarbeid i Norge bygger den på «Nullvisjonen» - en visjon om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller hardt skadde i trafikken, og det er denne Nasjonal transportplan 2022-2033 (NTP) [1] har som sitt mandat.

Nullvisjonen baserer seg på tre grunnleggende pilarer.

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 vei ikke medfører død eller varig skade. Kjøretøyprodusentene har også et ansvar for å lage kjøretøy som er trafikksikre.



De tre grunnsøylene for ethvert trafikksikkerhetsarbeid som baserer seg på Nullvisjonen

I stortingsmeldingen om NTP står det følgende om Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei:

«Formålet med planen er å utarbeide et bredt spekter av omforente og faglig forankrede tiltak, i tillegg til å styrke samarbeidet mellom de sentrale trafikksikkerhetsaktørene. Tiltaksplanen framstiller hvordan aktørene skal bidra til reduksjon i antall drepte og hardt skadde».

Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2022-2025 ble vedtatt i Vestfold og Telemark fylkesting 14.12.2021. Tiltaksplanen viser til tiltak de ulike aktørene i trafikksikkerhetsarbeidet skal gjennomføre i fireårsperioden for å bidra til reduksjon i antall drepte og hardt skadde i samsvar med ambisjonen for 2030 og 2050 i NTP. Mandatet til Regional plan for trafikksikkerhet er forankret i både Nasjonal transportplan og i Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei.

Føringer for planarbeidet

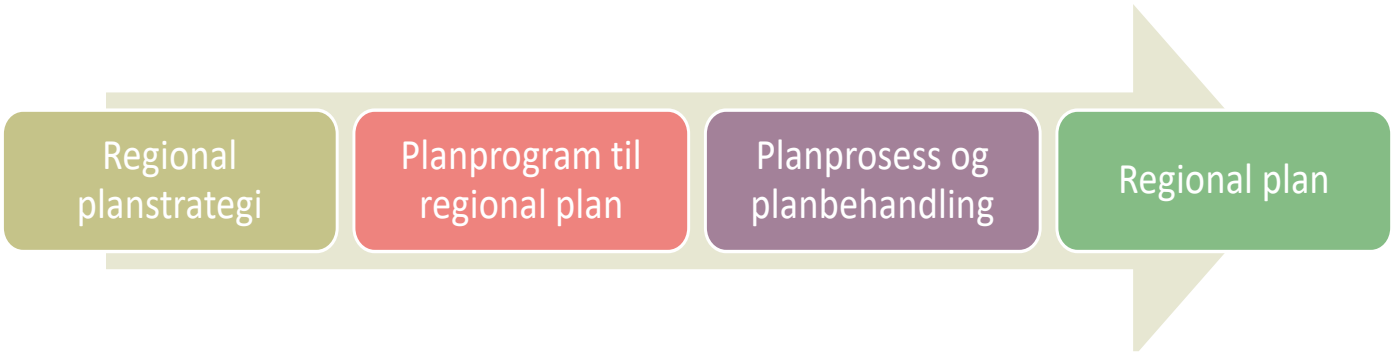
Politisk bestilling

Vestfold og Telemark fylkeskommune har flere viktige roller innenfor trafikksikkerhetsarbeidet. Her er en oversikt over relevante områder knyttet til trafikksikkerhetsarbeidet i fylkeskommunen:

- Rolle som pådriver og koordinator – organisert gjennom FTU, og med faglig bistand fra Trygg Trafikk, politiet, fylkeskommunens forskjellige avdelinger, Statsforvalteren og Statens vegvesen
- Veieier
- Regional planmyndighet
- Skoleeier
- Ansvarlig for å ivareta og være pådriver for folkehelsearbeidet i fylket
- Arbeidsgiver

«**Regional planstrategi 2020 – 2024 – Å utvikle Vestfold og Telemark – verdiskaping gjennom grønn omstilling**» (RPS) beskriver blant annet at storfylket har hatt en dyster utvikling i antall dødsulykker i trafikken de siste årene. Seks personer mistet livet i trafikkulykker i Vestfold og Telemark bare i første tertial av 2020, da planen ble skrevet, og denne triste trenden fortsatte utover året, slik at totalt antall omkomne i trafikken i 2020 ble 13 personer. Årene etter dette har det vært store variasjoner. Det er fortsatt ikke fastslått om det er noen forklaring på dette, eller om det faller inn under 'naturlig variasjon' i statistikken. Videre i RPSen heter det at formålet med en regional plan for trafikksikkerhet er å løfte bevissthet og virkemiddelbruk rundt trafikksikkerhetsarbeidet, både internt, men ikke minst eksternt. Oppfølging og gjennomføring av Regional plan for trafikksikkerhet skal bidra til gjennomføring av bærekraftsmål 11 – Bærekraftige byer og samfunn.

Planprogram for Regional plan for trafikksikkerhet beskriver oppdraget ved at den fremhever fylkeskommunens særegne problemstillinger, og hva og hvordan det skal utredes og diskuteres i planprosessen. Slik blir Regional plan for trafikksikkerhet et konkret verktøy rettet mot stedlige forhold.



Prosessen som skal følges ved utarbeidelse av en regional plan

Lover, forskrifter og nasjonale og regionale føringer

I Vestfold og Telemark er det vedtatt regionale planer for samordnet areal – og transportutvikling: Regional plan for bærekraftig arealpolitikk (RPBA) og Regional transportplan (RTP) som gjelder Vestfold, og Regional areal- og transportplan (ATP) for Telemark. Grenland har en egen areal- og transportplan som er under revisjon.

Hensikten med de regionale areal- og transportplanene er å bygge opp om en attraktiv og bærekraftig samfunnsutvikling. Dette kan skje gjennom kompakt by- og tettstedsutvikling og effektive og trafikksikre løsninger for alle trafikantgrupper. Ved en fortettet lokalisering av arbeidsplasser, servicetilbud og boliger i sentrum av byer og tettsteder og ved kollektivknutepunkt, vil natur- og kulturverdier bevares og biltrafikken reduseres. På den måten vil klimautslipp reduseres, og forbruk av verdifulle arealer til ny bebyggelse og veiformål begrenses. En tett utnyttelse vil legge til rette for at flest mulig kan gå, sykle eller reise kollektivt til sine daglige gjøremål.

For byområdene skal nullvekst målet for personbiltrafikk legges til grunn. Det betyr at all trafikkvekst som vil komme på grunn av befolkningsvekst skal tas med gange, sykkel og kollektivtrafikk og ikke med personbil. Økt andel myke trafikanter i trafikkbildet vil kunne utfordre nullvisjonen for trafikksikkerhet, dersom det ikke legges godt til rette for trygge og attraktive løsninger for gående og syklende. Det er viktig å finne løsninger der nullvekstmålet og nullvisjonen ikke settes opp mot hverandre, noe som er vektlagt i de regionale planene.

Det vil alltid være en grensegang mellom denne planen og andre planer. For å sette søkelys på trafikksikkerhet er det valgt å ikke gå inn i:

- *Strategier som kan bidra til å få folk til å velge kollektivtilbudet og la egen bil stå. Det er flere strategier og planer som tar tak i dette på hver sin måte. Det henvises bl.a. til Strategiplan 2018-2023 for Vestfold kollektivtrafikk og ATP for Telemark og Busstrategi Grenland .*
- *Hva som kan føre til at folk har kortere eller ingen reisevei til og fra jobben, eller om det er mulig å tilrettelegge arbeidsoppgaver på en annen måte som krever mindre transport.*
- *Strategier på hvordan få til gratis og felles skyss til skole og andre fritidsordninger / fritidsaktiviteter er ikke en del av denne planen.*

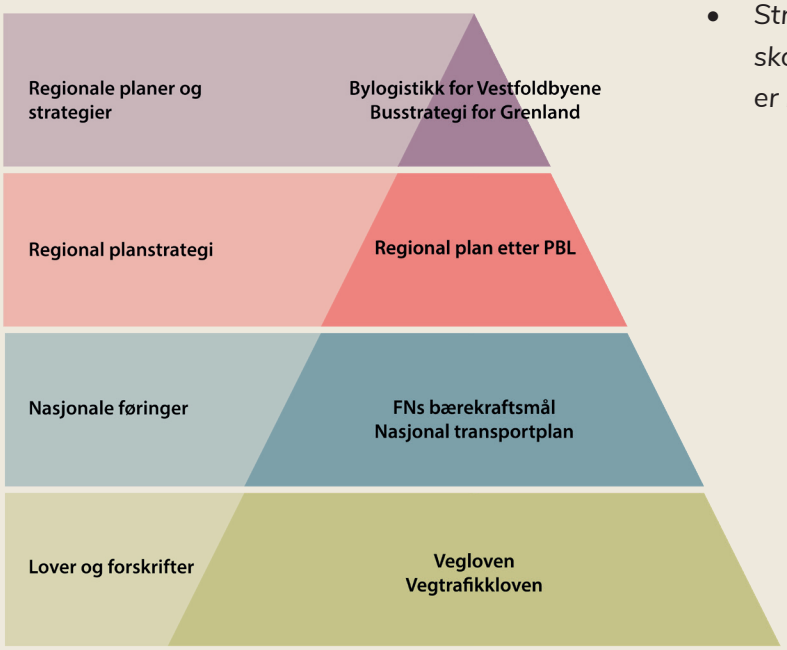


Foto Hanna Hekkelstrand

Visjoner og mål

Visjoner og mål

Vestfold og Telemark opprettholder vedtak i Stortinget om **Nullvisjonen; at ingen skal bli drept eller hardt skadd i Vestfold og Telemark.** Vestfold og Telemark følger målsetningen satt i Nasjonal transport plan: om å få til en reduksjon **fra 35 hardt skadde og drepte i Vestfold og 30 hardt skadde og drepte i Telemark i 2019**, ned til **maksimalt 14 hardt skadde og drepte i 2030 hver, og ingen drepte i trafikken innen 2050.**

Vestfold og Telemark fylkeskommune vil fortsette innsatsen for å få **tilgang til helsevesenbaserte data knyttet til trafikkulykker.**

Med utgangspunkt i rapporterte «lettere skadde» ønsker Vestfold og Telemark fylke å jobbe for at også **antall innenfor kategorien «lettere skadde» går ned.**

Nasjonale mål

Nasjonale mål og rammer som er trukket opp av regjeringen gir utgangspunkt for regionalt planarbeid.

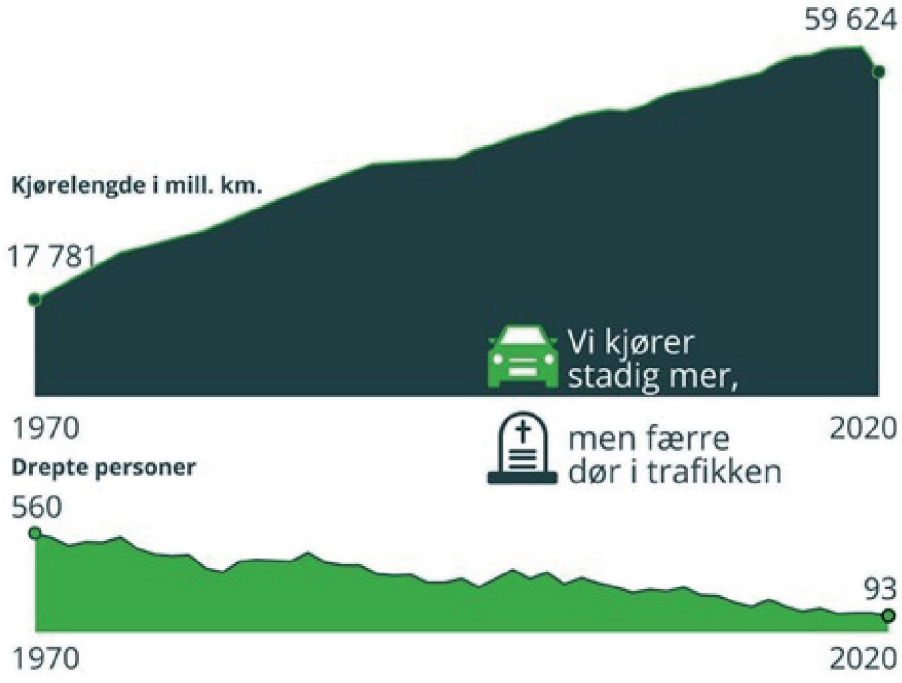
Ifølge Trafikksikkerhetshåndboken defineres trafikkulykke som «Ulykke som inntreffer på vei som er åpen for alminnelig ferdsel der et eller flere kjøretøy er innblandet. De fleste ulykker i den offisielle veitrafikkulykkesstatistikken gjelder ulykker i forbindelse med motorkjøretøy. For eksempel er eneulykker med sykkel sterkt underrapportert.» Stortinget vedtok i 2002 en Nullvisjon. Dette er en visjon om ingen drepte eller hardt skadde i veitrafikken (*jf. også under 1. Bakgrunn for en forklaring hva Nullvisjonen er*).

Nasjonal transportplan for 2022 – 2033 fastsatte et etappemål for utviklingen i antall drepte og hardt skadde. Ambisjonen er at summen av drepte og hardt skadde i 2030 skal være ≤ 350, hvorav maksimalt 50 drepte, og at ingen skal omkomme i veitrafikken i 2050.

Helt siden 1970 har det vært drevet et langsiktig og målrettet trafikksikkerhetsarbeid i Norge, og dette har gitt resultater. Antall drepte per år er redusert fra 560 i 1970 til om lag 100 de siste årene.

Det dør i gjennomsnitt 44 mennesker pr. million innbyggere i de 27 EU-landene. Tilsvarende tall for Norge er 16, som gjør at vi har de laveste dødstallene i trafikken i Europa.

Nullvisjonens grunnpilar om ansvar deler dette mellom «*(...) trafikantene, myndighetene og andre som kan påvirke trafikksikkerheten. Trafikantene har ansvar for egen atferd (...) Myndighetene har ansvar for å tilby et veisystem som tilrettelegger for mest mulig trafikksikker atferd (...)*». I tillegg nevnes transportkjørere, kjøretøyleverandører og andre aktører [1].



Mengde kjøring og dødsfall i trafikken i Norge fra 1970 til 2020 (Kilde: SSB)

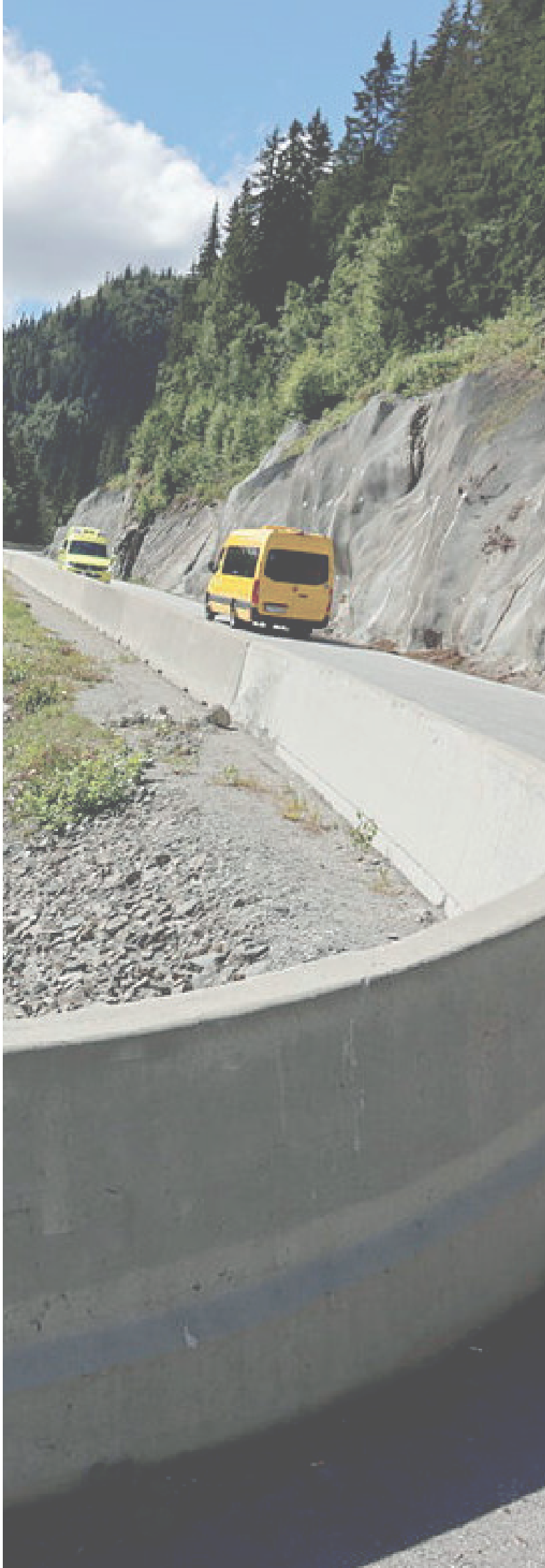
Og også regionale myndigheter har fått tildelt oppgaver rettet mot konkrete mål, og ansvar til oppføling av disse. Regionale mål føyer seg dermed inn i rekken og er en integrert del av tiltaksplanen, for slik å bidra mot nasjonal måloppnåelse.

Kjøretøyene har gjennomgått en enorm forbedring til fordel for trafikksikkerhet, fra bilbeltet, til barneseter og ny teknologi som bl.a. kollisjonsputer, ABS, ESP og varsel ved feltskifte.

Myndighetene har vedtatt visse systemgrenser som lave promillegrenser, påbud om bruk av bilbelte, fartsgrenser og begrensinger for mobilbruk. Det er også laget veistandarder og -normaler for å beskytte mot alvorlige konsekvenser av feilhandlinger.

Det er gjort en stor innsats rundt opplæring av trafikantene de senere årene. Skolebarn får trafikkundervisning og lærer om hvordan de skal opptre, som gående og syklende i trafikken. Skolebarn har trafikkundervisning og lærer om forsiktighet ved bruk av sykkel. Trafikkskolene følger gjeldene føreropplæring i de ulike klassene til enhver tid, og bidrar med holdningsskapende arbeid til trafikantene, slik at nullvisjonen kan nås. Trafikkskolene følger nøye med i samfunnet og på utvikling, slik at kandidatene får den beste læringen og risikoforståelse før de får førerkort. Dette gjenspeiler seg i skadestatistikken for ungdom. Likevel ser vi at dette må jobbes mer med, 40% av alle dødsulykker kan forklares med bevisste brudd på systemgrensene; fart, rus og manglende bruk av bilbelte.

Det er mange forskjellige tiltak med forankring i et sammensatt system av ansvarsfordeling. Hvert tiltak vil ha en egen tilnærming og gjerne en egen trafikantgruppe som tiltaket retter seg mot, men sammen vil de gi resultater. Dette har ført til at Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022 – 2025 [3], har et bredt spekter av omforente og faglige forankrede tiltak for å nå ambisjonene i NTP; til sammen er det beskrevet ikke mindre enn 179 tiltak.



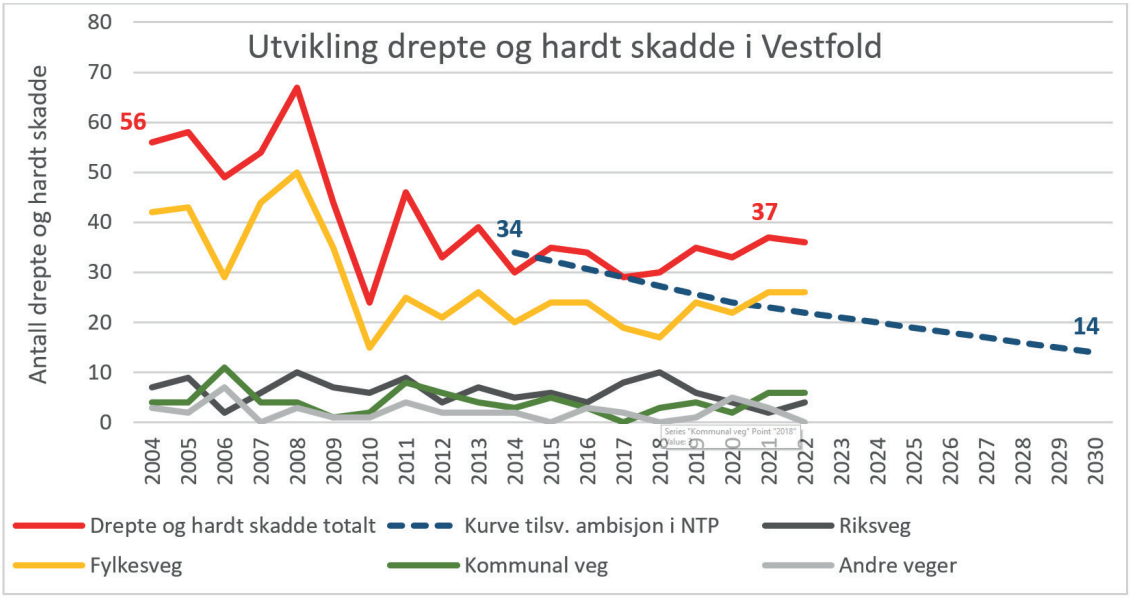
Regionale mål

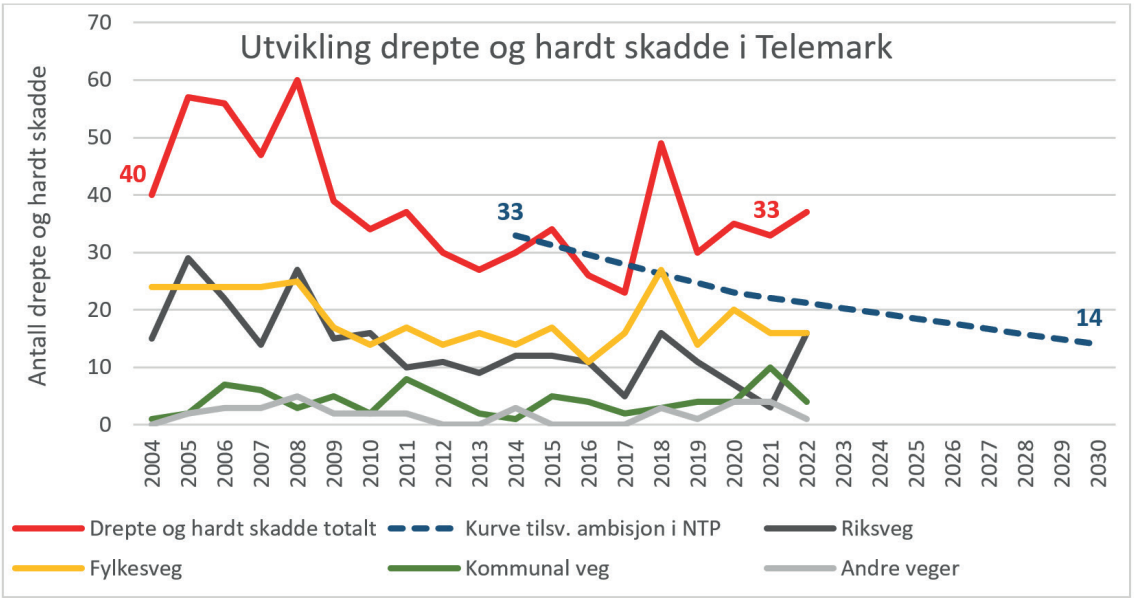
Regionale mål gitt av føringer i Nasjonal transportplan (NTP)

Med utgangspunkt i de nasjonale tall og den av anslåtte reduksjonen for antall drepte og hardt skadde, er det mulig å overføre en tilsvarende progresjon til regionale tall.

Når Nasjonal transportplan fastslår at innen 2050 skal ingen bli drept i trafikken i hele Norge, innebærer dette også at det heller ikke skal bli drept noen på det regionale nivået.

For å oppnå dette har NTP anslått at dagens antall omtrent må halveres de neste ti årene, fra 720 drepte og hardt skadde (inkl. 93 drepte) i året, ned til 350. Av disse 350 skal det maksimalt være 50 drepte.





Ambisjonsnivået fra NTP overført til Vestfold og Telemark

Regionale mål og strategier i Vestfold og Telemark fylkeskommune

Som regional forvaltningsmyndighet med ansvar for en helhetlig samfunnsutvikling i regionen, har Vestfold og Telemark fylkeskommune også et ansvar knyttet til andre overordnete mål gitt i statlige retningslinjer og strategier, som folkehelse og nullvekstmålet (hvor all vekst i persontransport skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange).

Nullvekstmålet innebærer sterk satsing på gange, sykkel og kollektiv. Det krever økt tilrettelegging for myke trafikanter, og økt bruk av farts- og bilreduserende tiltak. Med trivelige og trygge løsninger for myke trafikanter oppfordres vi til å nå flere mål til fots eller på sykkel i hverdagen.

Akkurat som økt mengder biler kan gi økte antall ulykker, vil en ønsket økning av gående og syklende medføre fare for at ulykkestallene for myke trafikanter kan øke betydelig, dersom det ikke gjennomføres målrettede tiltak. Bedre tilrettelegging for myke trafikanter og redusert hastighet for biltrafikk i byer og tettsteder, vil kunne redusere ulykkesrisikoen. Dette forutsetter tverrfaglig planlegging rundt framkommelighet for myke trafikanter, inkludert barn, ungdom, voksne, eldre og mennesker med nedsatte funksjonsevner.

Infrastruktur som er universelt utformet, gir et samfunn som er inkluderende, barne- og aldersvennlig med økt tilgjengelighet for alle. Gateutforming bør velges innenfor by- og tettstedgrenser. Tilgang til målpunkt som kollektivtilbud, offentlige tjenester, handel og møteplasser må løses med universell utforming. Snarveier bidrar til effektivt gangnett, og kryssingspunkt må i størst mulig grad inngå i naturlige ganglinjer, uten omveier og stigninger. Belysning, benker og naturlige og sammenhengende ledelinjer er andre elementer som bidrar til god tilgjengelighet. For syklister er det spesielt viktig med sammenhengende sykkelveinett, noe som også kan redusere konflikter mellom ulike former for myke trafikanter. På strekninger med mange gående og syklende, er separate løsninger viktig for å sikre god framkommelighet, trafikksikkerhet og universell utforming. Drift og vedlikehold hele året er viktig for sikkerheten til syklende og gående, og kan gi spesielt utfall i såkalte eneulykker.

År	Drept	Hardt skadd	Lettere skadd	Sum skadde og drepte	Sum ulykker
2022	8	28	193	229	168
2021	3	34	219	256	200
2020	5	28	164	197	161
2019	7	28	185	220	181
2018	3	26	188	217	172
2017	4	25	270	299	226
2016	5	28	266	299	233
2015	6	29	237	272	210
2014	6	24	286	316	256
2013	5	33	369	407	287
Sum	52	283	2377	2712	2094

Vestfold

År	Drept	Hardt skadd	Lettere skadd	Sum skadde og drepte	Sum ulykker
2022	4	33	241	278	195
2021	2	31	204	237	180
2020	8	27	215	250	193
2019	4	26	203	233	179
2018	9	40	211	260	203
2017	3	20	239	262	198
2016	4	22	235	261	195
2015	4	30	283	317	254
2014	8	22	287	317	238
2013	8	22	329	359	264
Sum	54	273	2447	2774	2099

Telemark

Utvikling for antall drept, hardt og lettere skadd samt antall ulykker for hhv Vestfold og Telemark 2013-2022 (Kilde: TRULS)

Foto Mathias Mogen

HOKA

Trafikksikkerhet - før og nå

Trafikksikkerhet angår oss alle

Fokuset i tilretteleggingsarbeid har endret seg fra å tjene formålet fremkommelighet, til at alle skal komme sikkert frem. Mye har skjedd og er blitt oppnådd, men arbeidet med trafikksikkerhet krever en stadig tilpasning til nye hverdagslige behov og adferdsmønstre, der alle trafikantgrupper blir sett, og nye transportformer.

Diverse avisutklipp viser hva som beveger folk

Fra yrkessjåføren som kjører lastebilen eller passasjerene i bussen sin fra by til by, til private bilister på handletur eller på vei til jobb, motorsyklister på tur, eller barna som sykler eller går til skolen.

Det er de myke trafikanter som er den mest utsatte gruppen blant trafikantene. De påfører sjeldent andre tung skade, men kjenner derimot mest på kroppen hvis ulykken skjer. Alle disse gruppene som beveger seg langs stier, gater og veier, deler et felles vei- eller gateprofil, og er underlagt mange forskjellige regler, lover og forskrifter. Ikke alle har samme erfaring eller opplæring. Likevel kreves det at alle er oppmerksomme og følger reglene.

Det er mange forhold som kan medvirke til at en ulykke inntreffer. Det er ikke alltid like lett å forstå årsaker og virkning, det er ikke lenger de veiene med høyest hastighet, som topper den mørke listen over veier med flest dødsulykker. Årsakene er mange og varierte. Hva som har skjedd, hva som har endret seg og hvilke tiltak som er blitt iverksatt for å komme oss dit vi er i dag er oppsummert i tabellen på neste side.

1647
- Postvesenet opprettes og det stillles større krav til vegstandard.
- **1807** - Høyrekjøring blir innført i Norge.

1824
- Ny veglov gir delt ansvar for veger etter kategorier (hovedveg vs. lokale veger).
- **1897** - De første vegnormaler fastsettes ved instruks for Statens vegvesen

1908
- Norges først rutebiltilbud opprettet.
- **1912** - Stortinget vedtar den første motorvogn-loven.

1936
- Som første land i verden innføres det en promillegrense på 0,5.
- **1938** - Rundskriv om varselskilt og signaler for regulering av ferdselen (trafikkregler), vedtas.

1950
- 150.579 registrerte motoriserte kjøretøy i hele Norge
- **1956** - Landsforeningen for å fremme "Trygg Trafikk" etableres.

1965
- Lov om vegtrafikk (Vegtrafikkloven) trer i kraft.
- **1969 - 496 drepte i trafikken, hvorav 103 drepte barn (0–14 år), og 4.289 hardt skadde**

1971
- Det blir påbudt å montere belter i nye person- og varebiler.

1975
- Påbud om bruk av bilbelte for personer over 15 år, men bare i forsetet.
- **539 drepte og 3.547 hardt skadde i trafikken**

1979
- Gebyr på 200,- kr innføres om man ikke bruker bilbelte.

1985
- Påbudt å bruke bilbelte både i forsetet og baksetet for personer over 15 år.
- Monterings-påbud i baksetet med trepunktsseler på side-plassene og hoftebelte i midten.

1988
- Påbudt bruk av belte utvides til **alle** personer. Påbudet gjelder også for lastebiler, busser og kombinerte biler.
- Det blir påbudt å sikre barn (0 - 3 år) i tilpasset sete.

1991
- Monteringspåbud for belte i turbusser, men bare på de mest utsatte sitteplassene
- **1999** - Det blir krav om bilbelte for busser i klasse 2. og 3.

2000
- Gebyr for å kjøre uten belte økes til 750,- kr.
- **341 drepte og 1.265 hardt skadde i trafikken**

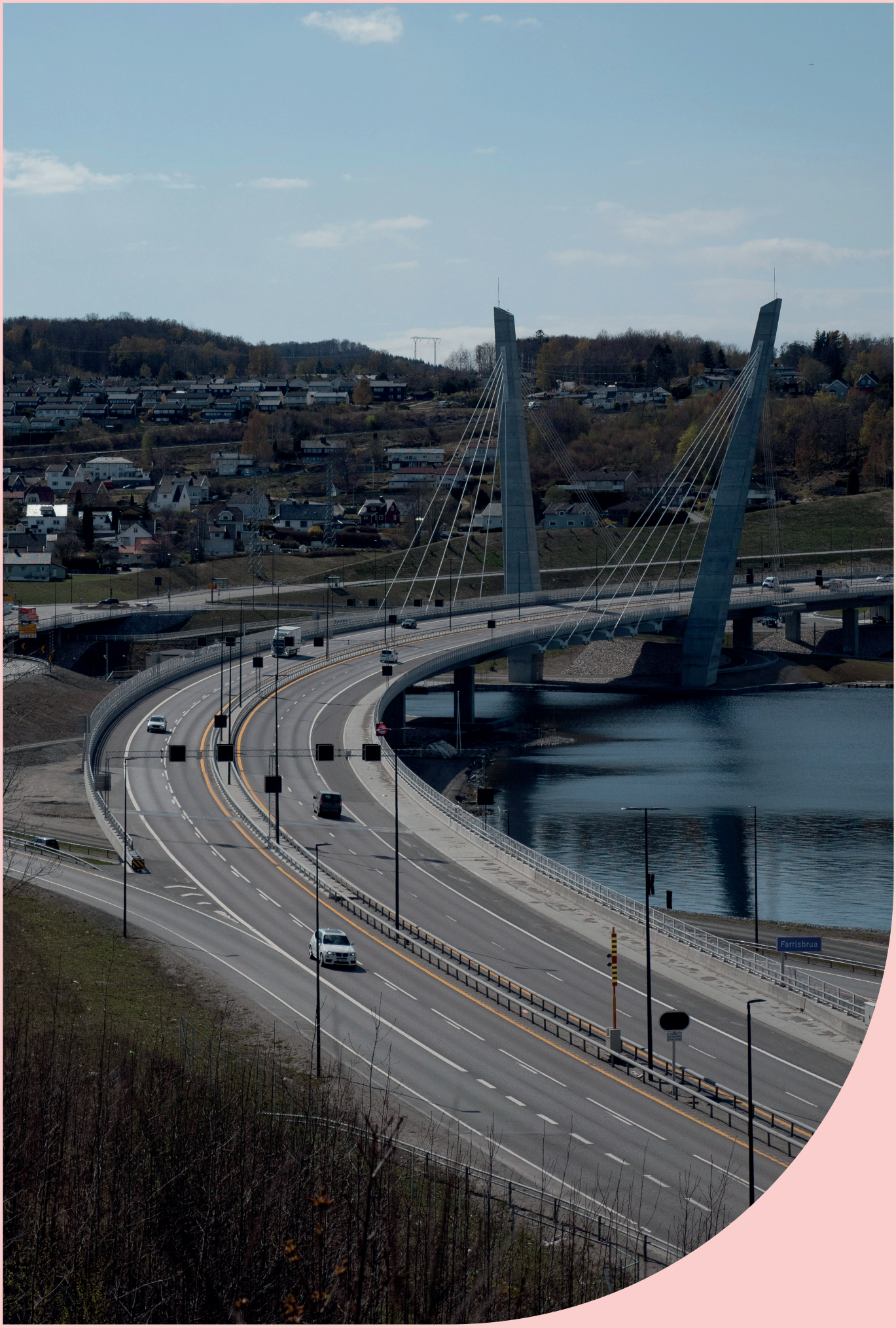
2001
- Nullvisjonen forankres politisk. Målet er nå null omkomne eller hardt skadde i trafikken.

2004
- Dette året skjer det mye -Reglement inndeler bilstolene i ulike grupper etter vekt; Krav om å sitte bakovervendt frem til 9 kg; Bilbeltegebyr økes til 1.500,- kr.; Prikkbelastning på førerkort innføres.

2009
- Plus Test: En av verdens tøffeste kollisjonstester for bilbarnestoler: høyere hastigheter og kollisjonspuls.

2013
- Nytt reglement: Bilstolene er ikke lengre godkjent etter vekt, men barnets lengde. Krav om at barnet sikres bakovervendt til minst 15 måneder.

2022
- **116 drepte og 578 hardt skadde i trafikken til tross for at vi har registrert et totalt av 4.420.327 motoriserte kjøretøy i hele Norge**


Farrisbrua

Utfordringer

Behov for data og andre utfordringer

Siden det er blitt gjennomført et systematisk trafikksikkerhetsarbeid helt siden 1970-tallet, er det ikke lenger like lett å finne grove, byggetekniske «feil» som kan rettes. Vi ser nå at ulykker er geografisk fordelt, med spredning i ulykkestype.

Parallelt med dette er det blitt innført strengere krav knyttet til persondata, her: skadedata.

Myke trafikanter blir som regel underrapportert og får dermed mindre fokus i trafikksikkerhetsarbeidet. Et godt kunnskapsgrunnlag er viktig for å kunne lage treffsikre mål og fatte riktige vedtak.

Utfordringer

Siden 1970 tallet har det pågått et systematisk og målrettet arbeid knyttet til trafikksikkerhet i Norge. Antall drepte i trafikkulykker har variert fra år til år, men siden toppen i 1970 med 560 drepte i trafikken har antallet blitt redusert gradvis til om lag 100 drepte de siste årene.

Siden 1977 er det samlet inn data for å holde oversikt over og få en forståelse av ulykkesutviklingen. Fokuset fra starten av var «motoriserte kjøretøy». Disse forårsaket flest ulykker og kunne knyttes til de tyngste skadene på grunn av hastighet og kjøretøyets vekt. Databasen ble endret og mer og mer nyansert etter hvert som man skjønte hvor sammensatt granskingsarbeidet er, hvor mange faktorer som spilte inn for at en ulykke ble alvorlig. Hver endring av hvordan dataene samles inn og deles opp i kategorier, fører imidlertid til at nye tall blir noe vanskelig å sammenligne slavisk med foregående datasett. Ved hver forvaltningsreform, der kommuner og regioner enten blir større eller mindre og dermed dekker over større eller mindre utstrakt veinett, fører til en forskyving av «ulykkestall». Med andre ord, grafer som viser utviklingen over flere (ti-)år må anses til å vise en tendens, men vil aldri være 100% uttømmende eller fri for tolkning.

Det som er beskrevet ovenfor er noen av utfordringene i det videre trafikksikkerhetsarbeidet i Norge. Det er fortsatt en vei å gå for å kunne kartlegge ulykker og arbeide enda mer systematisk opp mot trafikantgrupper og risikogrupper for å nå nullvisjonen og regjeringens etappemål.

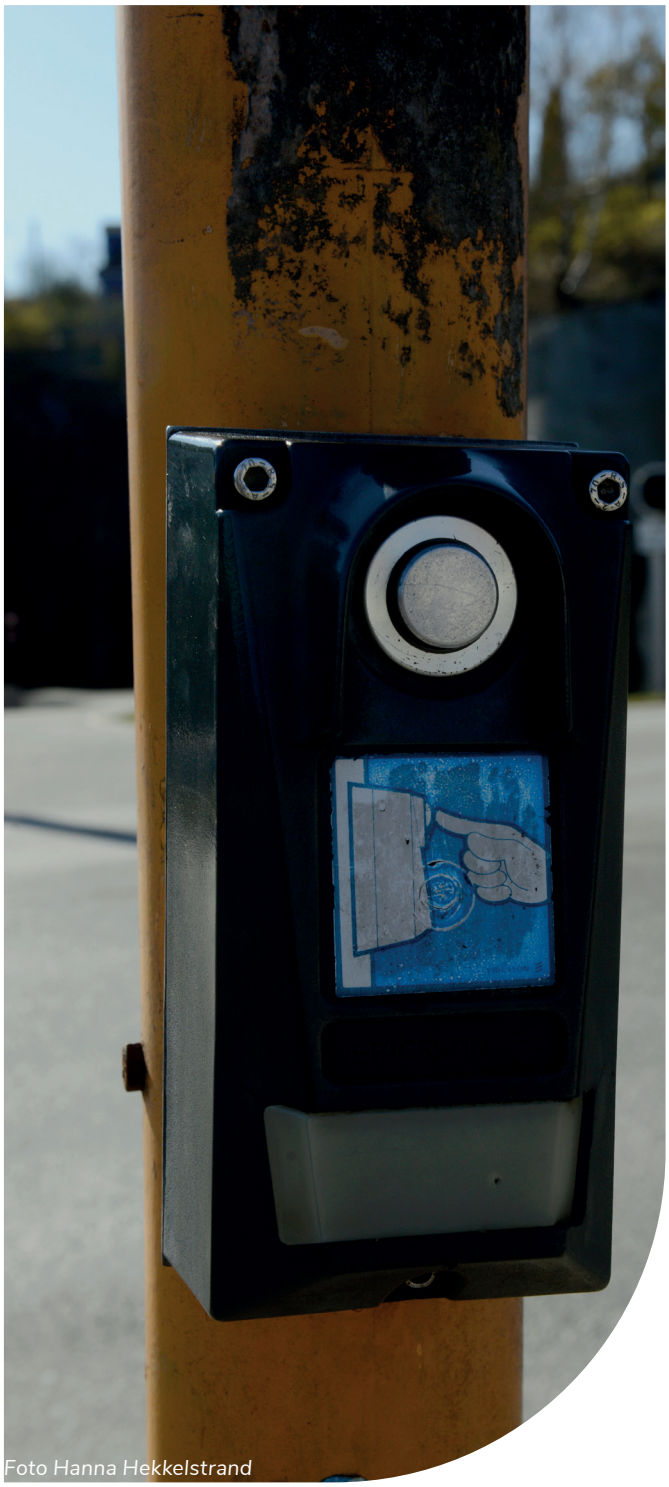


Foto Hanna Hekkelstrand

Hva vet vi?

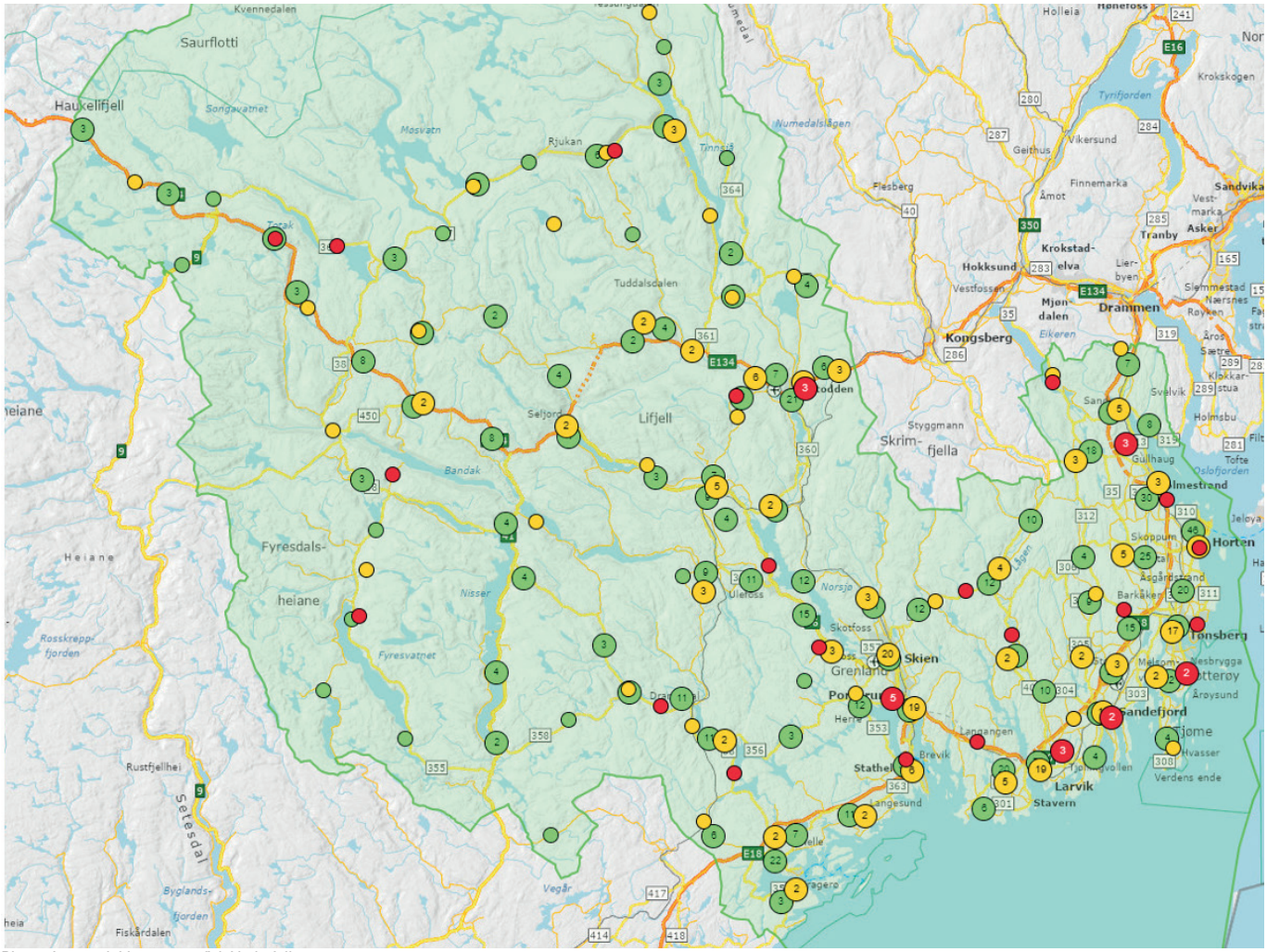
For at noe skal endre seg og bli bedre, er man nødt til å få en forståelse av hvorfor forholdene er som de er. Dvs. når det gjelder trafikksikkerhet er man nødt til å se hvor ulykkene skjer og hvorfor de skjer, hvilke forhold førte til at de skjedde nettopp på det stedet, den veistrekningen, eller hvorfor ulykken skjedde mellom disse trafikantgruppene som var innblandet.

Arbeid med trafikksikkerhet er ikke noe nytt, og det har blitt gjennomført tiltak i flere år for å motvirke skadeomfanget og redusere antall ulykker og antall drepte i trafikken. Etter mange år med trafikksikkerhetsarbeid er det høstet erfaringer og iverksatt tiltak etter disse. Slikt arbeid må man også ha innsikt og forståelse for, slik at man kan justere eller/og supplere med nye tiltak.

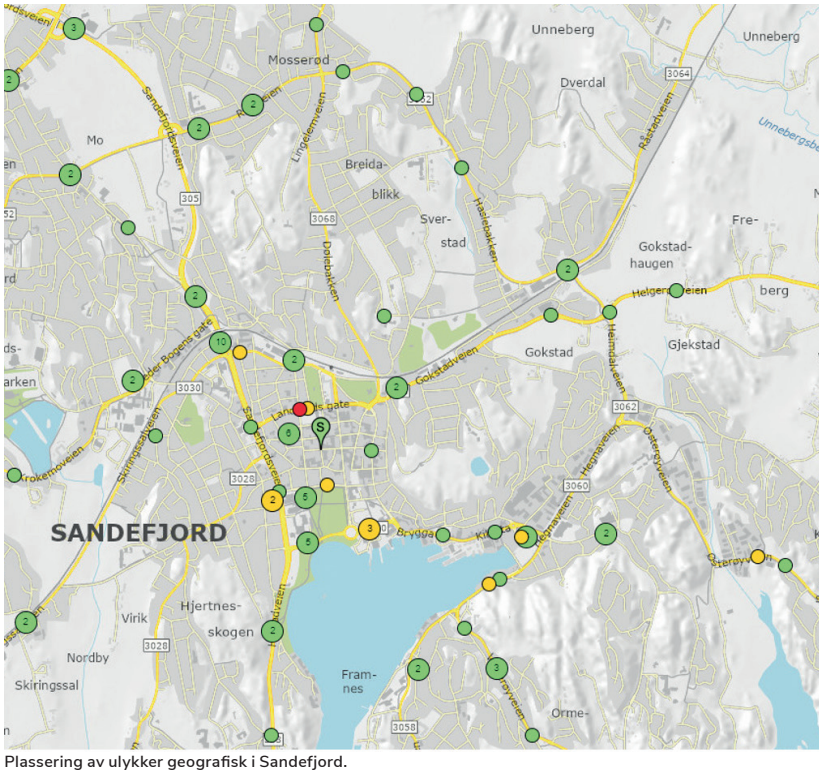
Kartene viser ulykker registrert i Statens vegvesens veidatabase NVDB/TRULS fra 2019-2022 i hele fylket, og i bykjernene Grenland og Sandefjord. Røde, gule og grønne prikker betyr hhv dødsulykke og ulykke med hardt og lettere skadd. Større prikk betyr flere ulykker. Obs! Kartene har ulik målestokk, så størrelsen på prikkene må sammenlignes pr. kart.

Ulykkene inntreffer spredt over hele fylket og langs hele veinettet. Utenfor tettbygd strøk er det flest utforkjørings- og møte ulykker med konsentrasjon til kurver. I byer og tettsteder er det flest ulykker ved kryss og kryssingssteder.

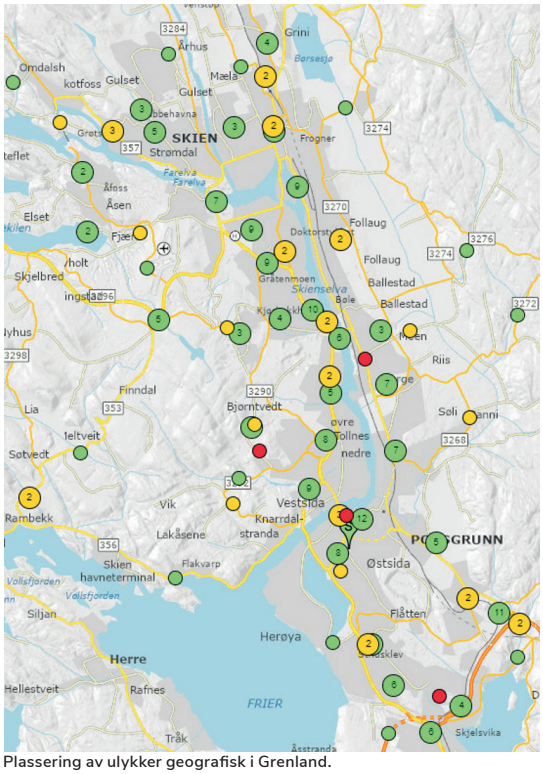
Se også figurene over plassering av ulykker geografisk i hele fylket, Sandefjord og Grenland for oversikt over hyppighet av de forskjellige ulykkestyper. Det er et kjent faktum at skadeomfanget, og dermed antall drepte og hardt skadde, er størst i ulykker med høy fart og der hvor tyngre og/eller motoriserte kjøretøy er involvert i møteulykker og utforkjøringsulykker. Det er stadig flest bilister som blir drept eller hardt skadd i trafikken. Bil er involvert i 72 % av alle ulykkene med drepte og hardt skadde. Dette henger sammen med både den høye farten motoriserte kjøretøy kan oppnå, og skadepotensialet de utgjør ved ulykker som involverer myke trafikanter. Likevel er risikoen for å bli drept eller hardt skadd er om lag fem ganger høyere for fotgjengere, og om lag elleve ganger høyere for syklister, pr. km, sammenliknet med førere av personbil [1]. Dette fordi denne gruppen er mer utsatt for skade når ulykker først inntreffer. Skal man kunne måle om et arbeid gir resultater er det viktig å ha tallverdier knyttet til dette.



Plassering av ulykker geografisk i hele fylket.



Plassering av ulykker geografisk i Sandefjord.



Plassering av ulykker geografisk i Grenland.

År	Samme kjøre-retning	Motsatt kjøre-retning	Kryssende kjørere-retning	Fot-gjenger/ akende	Utfor-kjøring	Andre ulykker	Ukjent	Sum
2022	123	109	80	32	138	25	0	507
2021	117	83	70	30	150	43	0	493
2020	82	67	77	31	152	38	0	447
2019	85	85	86	34	140	23	0	453
2018	75	96	107	29	145	25	0	477
2017	132	79	114	40	167	29	0	561
2016	105	83	128	44	170	30	0	560
2015	129	75	123	37	191	34	0	589
2014	128	99	131	37	198	40	0	633
2013	158	115	170	57	233	33	0	766
Sum	1134	891	1086	371	1684	320	0	5486

Skadde og drepte i Vestfold og Telemark

År	Samme kjøre-retning	Motsatt kjøre-retning	Kryssende kjørere-retning	Fot-gjenger/ akende	Utfor-kjøring	Andre ulykker	Ukjent	Sum
2022	61	46	35	21	57	9	0	229
2021	62	41	37	25	69	22	0	256
2020	34	26	40	21	56	20	0	197
2019	47	37	53	22	51	10	0	220
2018	52	36	53	15	50	11	0	217
2017	101	31	56	23	75	13	0	299
2016	68	29	81	29	77	15	0	299
2015	87	30	57	17	70	11	0	272
2014	76	42	66	26	89	17	0	316
2013	107	64	85	30	98	23	0	407
Sum	695	382	563	229	692	151	0	2712

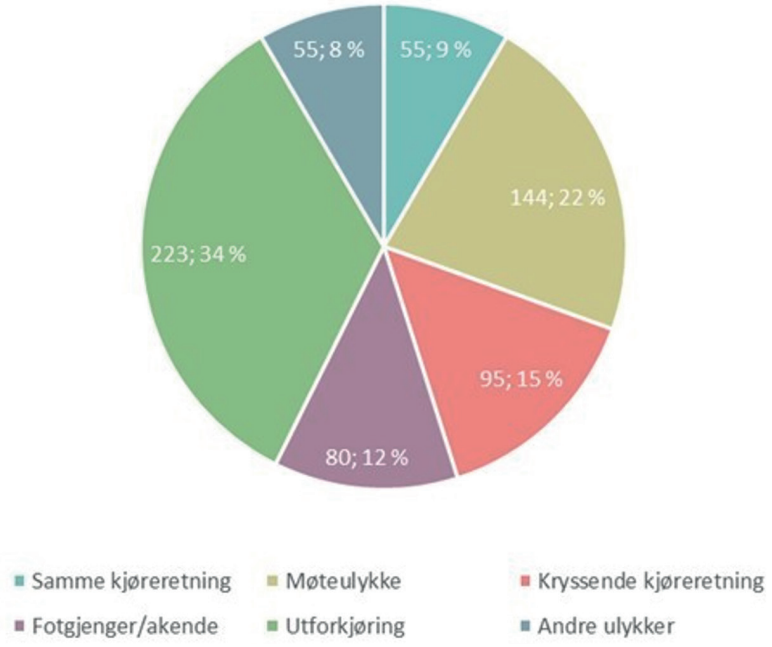
Skadde og drepte i Vestfold

År	Samme kjøre-retning	Motsatt kjøre-retning	Kryssende kjørere-retning	Fot-gjenger/ akende	Utfor-kjøring	Andre ulykker	Ukjent	Sum
2022	62	63	45	11	81	16	0	278
2021	55	42	33	5	81	21	0	237
2020	48	41	37	10	96	18	0	250
2019	38	48	33	12	89	13	0	233
2018	23	60	54	14	95	14	0	260
2017	31	48	58	17	92	16	0	262
2016	37	54	47	15	93	15	0	261
2015	42	45	66	20	121	23	0	317
2014	52	57	65	11	109	23	0	317
2013	51	51	85	27	135	10	0	359
Sum	439	509	523	142	992	169	0	2774

Skadde og drepte i Telemark

Drepte eller skadde i trafikkulykker, etter region, ulykkestype og år. (kilde: TRULS) Her med tall fra og med 2013 til og med 2022

I Vestfold og Telemark ser vi at ulykkestyper er knyttet til hva slags vei man beveger seg på. Forenklet kan vi si at ulykker med myke trafikanter skjer først og fremst i byer og tettsteder, mens sannsynligheten for møte- og utforkjøringsulykker er høyere utenfor. Ulykker med høy skadegrad, drept eller hardt skadd, utgjør en høyere andel av ulykkene utenfor byer og tettsteder enn innenfor. I byer og tettsteder er det de myke trafikantene som er mest utsatt for de alvorligste skadene. Utforkjøringsulykker og møteulykker utgjør til sammen 66 % av alle drepte og 54 % av alle hardt skadde i trafikken i Vestfold og Telemark i perioden 2012 – 2021.



Drepte og hardt skadde fordelt på ulykkestype i Vestfold og Telemark i perioden 2013-2022 (Kilde: TRULS)

Se vedlegg for mer statistikk. Her er også dokumentasjon delt opp for Vestfold og Telemark.

Foto Hanna Hekkelstrand

Strategi og tiltak

Strategiene

Planprogrammet oppsummerte at følgende skal undersøkes nærmere:

- Går tilrettelegging av nullvekst på bekostning av trafikksikkerheten?
- Kan vi finne nye måter for å forebygge møte- og utforkjøringsulykker?

I planprogrammet er det løftet frem to innsatsområder:

- Møte- og utforkjøringsulykker – utenfor byer/tettsteder
- Ulykker med myke trafikanter, eller med lav skadegrad – i byer/tettsteder

Strategi og tiltak

Regional plan

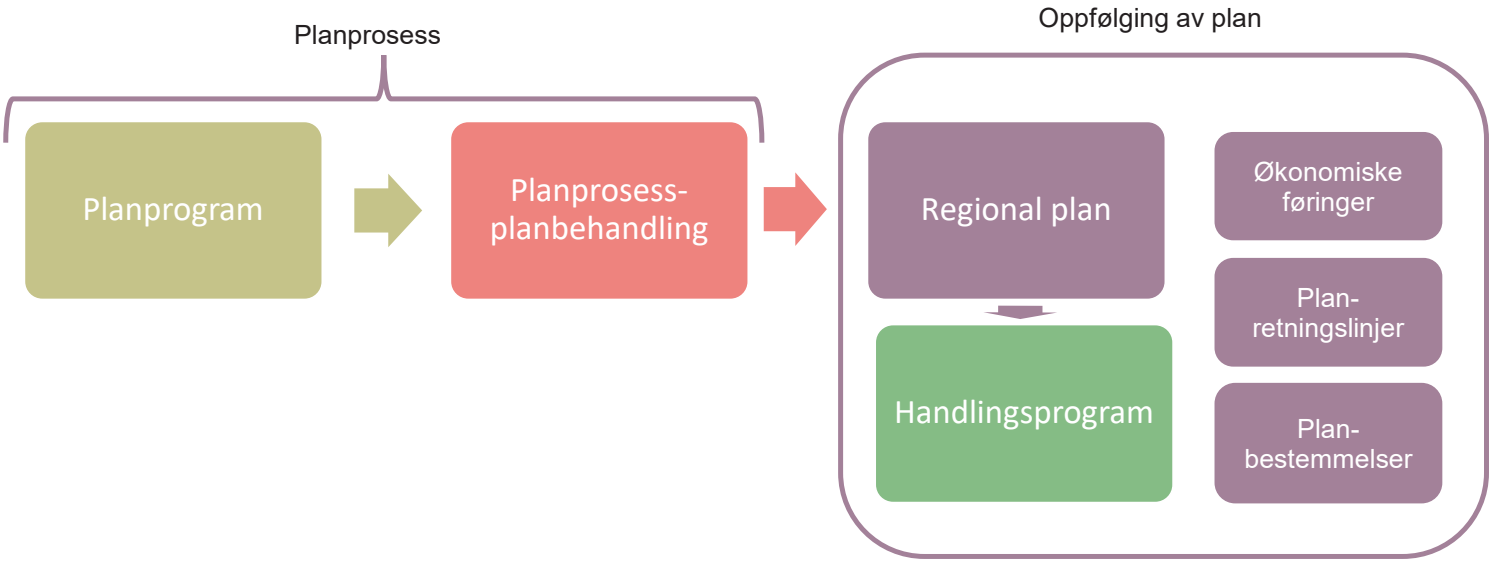
En regional plan for trafikksikkerhet samordner regionale interesser, ansvar og myndighetsområder i Vestfold og Telemark. Regional, kommunal og statlig planlegging skal legge den regionale planen til grunn (PBL § 8-2). Med uttrykket «legges til grunn» menes at planen heller ikke for myndighetene medfører absolutte forpliktelser av rettslig art.

Planretningslinjer

Regionale planer med retningslinjer gir føringer for framtidig utbygging. Retningslinjene er ikke juridisk bindende, men gir grunnlag for å reise innsigelser til kommune- og reguleringsplaner.

Handlingsprogram

Handlingsprogrammet anslår behovet for ressurser til å følge opp planen. Den viser hvem som er ansvarlig for å gjennomføre tiltakene og eventuelle samarbeidspartnere. Fylkestinget vedtar handlingsprogrammet som en del av den regionale planen, og prioriterer i forbindelse med den ordinære budsjettbehandlingen.



Skjematisk oversikt over planprosess og virkemidler

Utvikling av planretningslinje for trafikksikkerhet

Trafikksikkerheten ivaretas ytterligere ved å vedta en planretningslinje. **Retningslinjen gir hjemmel til å stille krav om dokumentasjon som viser hvordan trafikksikkerheten ivaretas og at trafikksikkerhetstiltak gjennomføres.**

Oppsummering

Planretningslinje

For at planretningslinjen ikke skal føre til unødvendig dokumentasjon, vil det være viktig å sikre en mulighet for at enkelte tiltak, som åpenlyst ikke endrer trafikksikkerheten i negativ retning, får krav til dokumentasjon etter denne planretningslinjen.

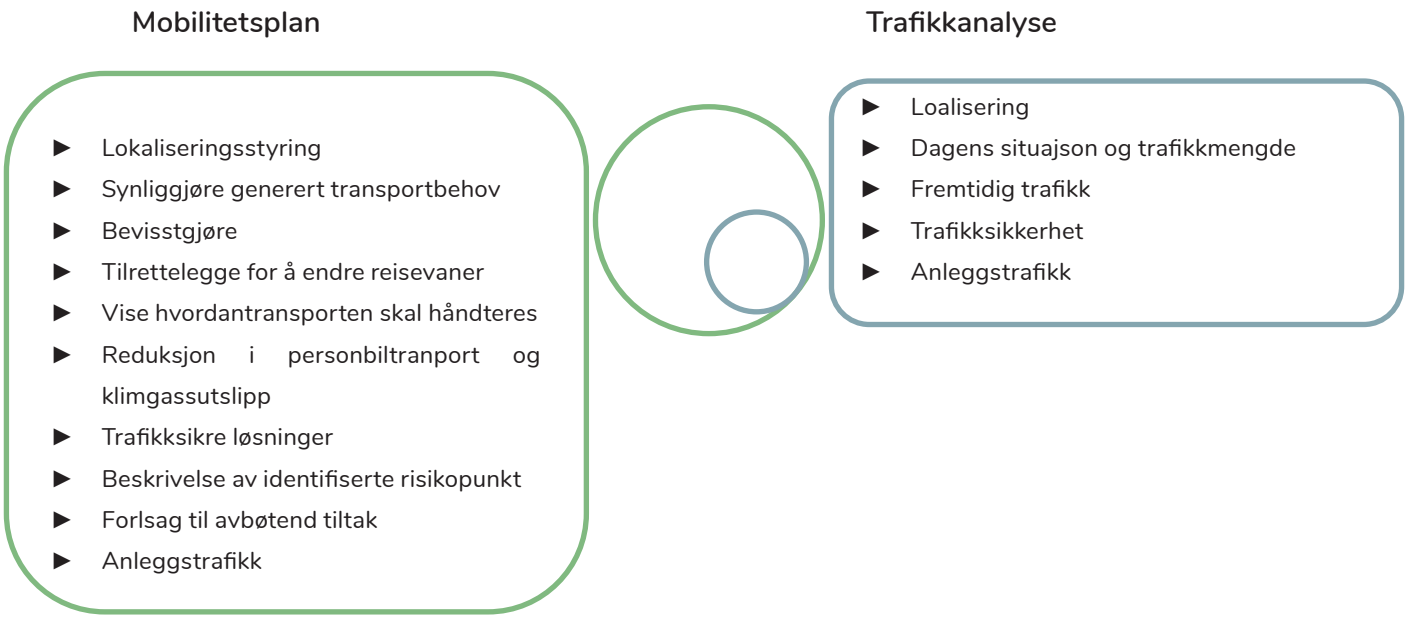
Retningslinje trafikkanalyse

Det skal utarbeides en trafikkanalyse med vekt på trafikksikkerhet ved forslag om tiltak som medfører endring i formål eller trafikale forutsetninger på fylkesvei.

Trafikkanalysen har til hensikt å gi fylkesveimyndighet nødvendig dokumentasjon og grunnlag for vurdering av planinitiativ og byggesaker, som berører fylkesveinettet, opp mot trafikksikkerhet og fremkommelighet. Basert på en helhetlig vurdering av tiltaket, samt dokumentasjon som kommer frem i trafikkanalysen, kan veimyndighet stille krav om rekkefølgebestemmelser i arealplaner.

En trafikkanalyse inkluderer, men er ikke begrenset til punktene under:

- Planområdet
- Lokalisering av tiltaket
- Dagens situasjon og trafikkmengde
- Fremtidig trafikk
  - Gående- og syklende, inkludert skolevei
  - Kollektiv
  - Kjørende (inkl. renovasjon og varelevering)
  - Parkering
  - Trafikkavvikling
- Trafikksikkerhet
  - Beskrivelse av identifiserte risikopunkt
  - Forslag til avbøtende tiltak
- Anleggstrafikk



Trafikkanalyse og mobilitetsplan. Mobilitetsplan inneholder trafikkanalyse, men den har i tillegg noen flere temaer som er knyttet til Nullvekstmålet

Veiledning

Kommuneplanens arealdel, hjemmelsgrunnlag
For ikke å øke risikoen knyttet til trafikkulykker, er det nødvendig å sikre gjennomføring av de tiltakene som skal holde risikoen nede.

Det er hjemmel i plan-og bygningsloven §11-9 Generelle bestemmelser til kommuneplanens arealdel pkt. 3 og 4:

3. krav til nærmere angitte løsninger for vannforsyning, avløp, avrenning, veg og annen transport i forbindelse med nye bygge- og anleggstiltak, herunder forbud mot eller påbud om slike løsninger, og krav til det enkelte anlegg, jf. § 18-1. Det kan også gis bestemmelse om tilrettelegging for forsyning av vannbåren varme til ny bebyggelse, jf. § 27-5,

4. rekkefølgekrav for å sikre etablering av samfunnsservice, teknisk infrastruktur, grønnstruktur før områder tas i bruk og tidspunkt for når områder kan tas i bruk til bygge- og anleggsformål, herunder rekkefølgen på utbyggingen og hjemmel i § 11-10. Bestemmelser til arealformål etter § 11-7 nr. 1, 2, 3 og 4 pkt 2

Når det foreslås tiltak som medfører endring i formål eller trafikale forutsetninger av litt større omfang bør det utarbeides en mobilitetsplan [15]. Begrepet mobilitet er knyttet til bevegelse eller forflytning av varer, tjenester og mennesker. Denne vil være med å danne et grunnlag når nullvisjonen og nullvekstmålet er i konflikt.

- Nullvisjonen om null drepte eller hardt skadde og
- Nullvekstmålet om at all økning i trafikk skal tas med gange, sykkel og kollektivtrafikk

Når det er utarbeidet en veileder for mobilitetsplaner, slik det er beskrevet i tiltak 15.1.2 i Regional transportplan for Vestfold [16], kan denne legges til grunn når det er behov for en mobilitetsplan. Ellers vises det til relevante rapporter:

- Veileder for mobilitetsplanlegging [17]
- Bærekraftig mobilitetsplanlegging [18]
- Bylogistikk for Vestfoldbyene [19]
- Mobilitetsplanlegging og kampanjer [20]

En mobilitetsplan vil fungere som et beslutnings grunnlag for å kunne prioritere nullvisjonen og nullvekstmålet i planer etter plan- og bygningsloven.

Lokale forskrifter for nye typer kjøretøy

I planprogrammet ble det bestilt en vurdering av om det kunne være aktuelt å utarbeide en veileder, som kunne brukes når kommunene skulle velge sin løsning. Flere av kommunene i fylket har allerede innført lokal forskrift og lokale bestemmelser. Det vil derfor ikke utarbeides en veileder, da dette nå er godt ivaretatt.

Det har vært tildels store utfordringer knyttet til bruk og utleie av små elektriske kjøretøy, som elektrisk sparkesykkel.

Med hjemmel i lov 18. juni 2021 nr. 139 om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn § 3, § 4 og § 5, har Oslo kommune og Trondheim kommune utarbeidet forskrifter som regulerer hvem som får leie ut små elektriske kjøretøy. Forskriftene fra disse to kommunene har vært utgangspunkt for utarbeidelse av mange av de lokale forskriftene.

Løsninger som brukes i vårt fylke

I Tønsberg er kommunen grunneier og veimyndighet for de fleste sentrumsgater, fylkeskommunen er veimyndighet for fylkesveiene. Her har det vært en noe uavklart rettslig situasjon for denne type utleievirksomhet fra kommunal grunn

Porsgrunn, Skien, Siljan og Bamble kommune og Horten kommune har vedtatt lokale forskrifter der krav til operatør er beskrevet

Veistandard på fylkesveinettet

Det gjennomføres en ny **kartlegging av steder der det har skjedd flere ulykker** på samme sted, og en **systematisk gjennomgang av veiene for å kartlegge ulykkesrisikoen i kurver** for å redusere møte- og utforkjøringsulykker.

Oppsummering

«Strategi for fylkesveinettet 2022-2031» ble vedtatt i fylkesting 14.juni 2022. Det er kjent at veistandard har stor betydning på trafikksikkerheten. Som standard veiutstyr er det i strategien nevnt:

- veirekkverk eller utbedring av sideterreng
- ettergivende master
- profilerte kantlinjer
- forsterket midtoppmerking
- utbedring eller skilting av farlige kurver
- sikring av eksisterende gangfelt
- strekningsvis utbedring av belysning

I forbindelse med Nullvisjonen og trafikksikkerhet, er det bl.a. pekt på følgende tiltak:

- Etablere og koble sammen gang- og sykkelveier, med særlig fokus på trygge skoleveier og «missing links». Sammenhengende sykkelveinett er et av kriteriene når nye gs-prosjekter legges inn i handlingsprogrammet. Dette er både trafikksikkerhetstiltak og tiltak som fremmer miljøvennlig transport.
- Gjennomføre sykkelveiinspeksjoner for å avklare behov, mangler og utfordringer langs gang- og sykkelveinettet.
- Fylkeskommunen må samarbeide og samhandle på tvers av ulike fagområder og med kommunen for å finne gode og innovative løsninger i og utenfor byer og tettsteder.
- Ta i bruk ny teknologi på fylkesvei for å bedre trafikksikkerheten.
- Ved oppgradering av fylkesveinettet gjennomføres det ts-inspeksjoner, slik at ts-utfordringer kan tas hensyn til under planlegging og i størst mulig grad løses under gjennomføring av prosjektene.
- Utbedring av ulykkesutsatte punkter og strekninger (jf også i kapitlet nedenfor). Dette handler bl.a. om å redusere møte- og utforkjøringsulykker.

Utforkjøringsulykker og møteulykker utgjør den største andelen ulykker utenfor tettbygd strøk, mens fotgjengerulykker, sykkelulykker og kryssulykker er det mest av i tettbygd strøk.

Utforkjørings- og møteulykker

Det vil være viktig å gjennomføre en registrering av alle de stedene (strekning mindre enn 100 m) på veinettet som har hatt 2 eller flere ulykker i løpet av de siste 10 år. Der det er noenlunde samme type ulykke eller hendelsesforløp, bør det foretas en trafikksikkerhetsvurdering. Det må vurderes om det er aktuelle tiltak som kan gjennomføres for å redusere risikoen for flere ulykker, sett opp mot tiltak som evt. allerede er gjennomført.

Mange utforkjørings- og møteulykker skjer i kurver. Det er tidligere gjennomført analyser der det er beregnet en utforkjøringsrisikofaktor (URF) og gjennomført tiltak for de mest utsatte kurvene. En tilsvarende kartlegging gjennomføres for resten av fylkesveinettet.

På strekninger er forsterket midtoppmerking et godt tiltak mot møteulykke der asfaltbredden er over 7,5 m og fartsgrensen 70 km/t eller høyere. I all hovedsak er det gjennomført forsterket midtoppmerking der asfaltbredden er over 7,5 meter. Tiltaket gjøres først og fremst i forbindelse med reasfaltering. Dette er et veldig kostnadseffektivt tiltak siden det gjøres i kombinasjon med asfaltering. For å kunne gjennomføre tiltaket på smalere veier må veibredden økes. Dette er et kostbart tiltak, og det foreslås derfor ikke i denne omgang.

Erfaringen fra Innlandet (Kilde: Statens vegvesen rapportnr. 171) er at det å analysere utforkjøringsrisikofaktorer på 2-feltsveier gir et godt grunnlag for å prioritere tiltak på strekninger for å bedre trafikksikkerheten. Kartleggingsarbeidet handler om å gjennomføre en analyse av kurver basert på registrering av risikofaktorer:

- Horisontalkurveradius
- Retning på kurve (høyre/venstre)
- Fall mot kurven
- Fall i kurven
- Lengde på kurven
- Om kurven er «eggeformet» eller ikke
- Fartsgrense
- Stor tverrfallsendring i kurven

Statens vegvesen er i gang med å benytte seg av dette verktøyet på nasjonal basis og vil gjøre analysene tilgjengelig for fylkene. Fylkeskommunen vil benytte seg av dette materialet ved prioriteringer.

Kryssulykker

Ulykker i kryss er ofte påkjøring bakfra eller at noen ikke har overholdt vikeplikten.

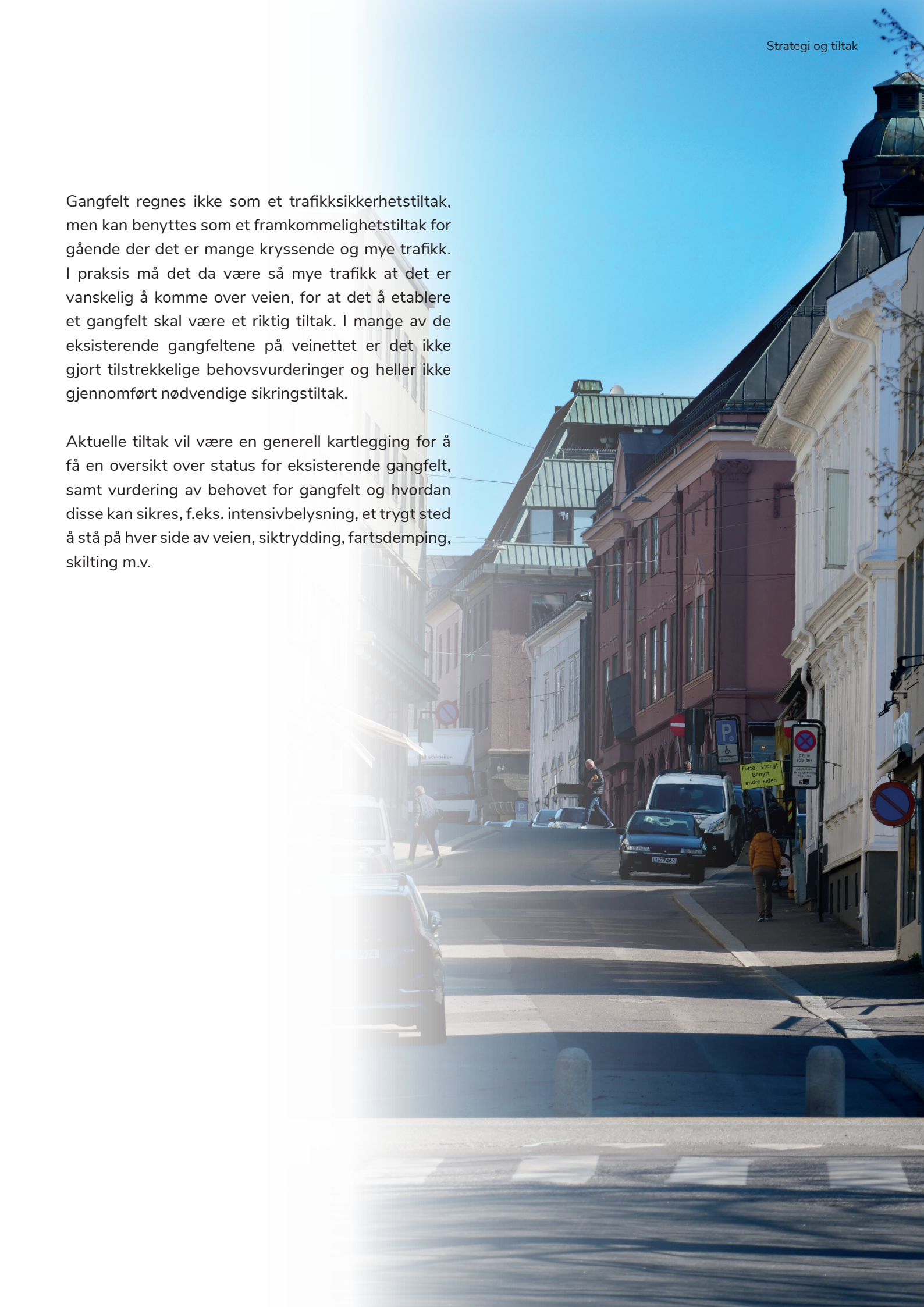
Aktuelle tiltak vil være forkjørsregulering av veier, passeringslommer eller kanalisering med trafikkøyer, oppstramming av utflytende kryss mv. Det jobbes aktivt for å redusere problemer relatert til siktforhold og siktrydding.

Fotgjengerulykker

De fleste fotgjengerulykker skjer ved kryssing av vei. Gående krysser fylkesveiene på mange forskjellige steder hver dag, men bare på noen steder er det anlagt gangfelt. Flest kryssinger skjer derfor utenfor gangfelt. Gangfelt oppleves av mange som et trafikksikkerhetstiltak som gir trygghet for de gående. Ulykkesstatistikken viser noe annet. Av de fotgjengerne som har blitt påkjørt ved kryssing av vei, har mer enn halvparten blitt påkjørt i et gangfelt.

Gangfelt regnes ikke som et trafikksikkerhetstiltak, men kan benyttes som et framkommelighetstiltak for gående der det er mange kryssende og mye trafikk. I praksis må det da være så mye trafikk at det er vanskelig å komme over veien, for at det å etablere et gangfelt skal være et riktig tiltak. I mange av de eksisterende gangfeltene på veinettet er det ikke gjort tilstrekkelige behovsvurderinger og heller ikke gjennomført nødvendige sikringstiltak.

Aktuelle tiltak vil være en generell kartlegging for å få en oversikt over status for eksisterende gangfelt, samt vurdering av behovet for gangfelt og hvordan disse kan sikres, f.eks. intensivbelysning, et trygt sted å stå på hver side av veien, siktrydding, fartsdemping, skilting m.v.



Avkjørsler og byggegrenser langs fylkesvei

Veiledningen knyttet til håndtering av byggegrense- og avkjørselsaker for Vestfold er fra 2012. Det har skjedd en del i veinettet siden den gang. **Veilederen for Vestfold bør revideres. Det bør utarbeides en lignende veileder for Telemark.**

Trafikksikkerhet skal være en viktig premiss ved utarbeiding og revisjon av disse veilederne.

Oppsummering

Hvordan jobbe med avkjørsler og byggegrense mot fylkesvei?

Veier med mange avkjørsler har høyere ulykkesrisiko enn veier med få avkjørsler [24]. Det er derfor viktig at man behandler og vurderer avkjørselssøknader likt og i henhold til oppdaterte holdningsklasser.

Veglovens §43 legger føringer for krav til avkjørsler fra offentlig vei [25].

Vegloven §29 legger føringer for byggegrenser langs offentlig veg [25]. I første avsnitt i denne paragrafen beskrives hensikten med byggegrenser. «Langs offentlig vei skal det være byggegrenser fastsatt med hjemmel i denne loven, dersom ikke annet følger av arealdel av kommuneplan eller reguleringsplan etter plan- og bygningsloven. Byggegrensene skal ta vare på de kravene som en må ha til veisystemet og til trafikken og til miljøet på eiendom som grenser opp til veien og medvirke til å ta vare på miljøomsyn og andre samfunnsomsyn»

Hvis byggegrensen ikke er fastsatt i reguleringsplan eller i bestemmelser til kommuneplanens arealdel, gjelder veglovens generelle byggegrenser. Veglovens byggegrenser måles fra midten av veien.

Kriterier for holdningsklasser er et verktøy for behandling av enkeltsaker om avkjørsler og byggegrenser etter veglovens §§40-43 og §§ 29-30. Kriterier gir forvaltningsorganet bedre mulighet til Likebehandling, og de som søker om avkjørsler eller dispensasjon fra Byggegrenser, får et grunnlag for å tilpasse sine forventninger. *For Vestfold er det utarbeidet «Retningslinjer for byggegrenser og avkjørsler langs fylkesvei» [26]. Disse ble vedtatt 4. desember 2012.*

Byggegrenser

Fylkesveiene er inndelt i to klasser med ulike byggegrenser, bestemt ut fra veiens funksjon.

- Hovedveinettet (klasse 1) er viktige transportårer som binder fylker og kommuner sammen, og byggegrensen er satt til 50 meter.
- Det øvrige veinettet (klasse 2) har mer lokal betydning og byggegrensen er satt til 30 meter.

Byer og tettsteder kan ha veinett bestående av både klasse 1 og klasse 2.

Byggegrensene i byer og tettsteder kan avvike fra fastsatt byggegrense (50 eller 30 meter) gjennom godkjent reguleringsplan. I tillegg er det beskrevet hvordan byggegrenser skal vurderes i reguleringsplaner og ved dispensasjonssøknader.

Avkjørsler

På samme måte er det beskrevet hvordan avkjørsler fra fylkesvei skal håndteres. Fylkesveinettet er delt inn i 3 holdningsklasser med ulik grad av strenghet; meget streng, streng og mindre streng.

Retningslinjer for byggegrenser og avkjørsler langs fylkesvei

Revisjon av retningslinjer for byggegrenser og avkjørsler langs fylkesvei

Retningslinjene i Vestfold bør revideres. Det må tas en gjennomgang av veinettet, med vurdering av hvilken veiklasse de enkelte veiene tilhører i forhold til byggegrense og om veien har riktig holdningsklasse til avkjørsler.

I Telemark har det vært tilsvarende holdningsklasser for avkjørsler, men disse har ikke vært i bruk de siste årene. Det bør utarbeides retningslinjer for byggegrenser og avkjørsler på fylkesveinettet i Telemark, tilsvarende det som er i Vestfold.

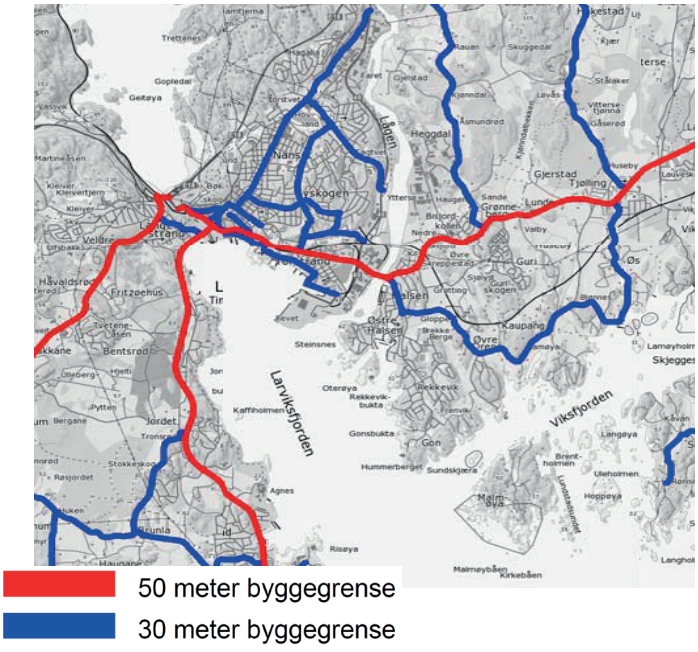
Ved en revidering av retningslinjene er blant annet disse kriteriene viktige:

- Trafikksikkerhet
- Veien sin transportfunksjon
- Planer og samfunnsutvikling
- Miljøforholdene
- Veistrekningenes tekniske standard

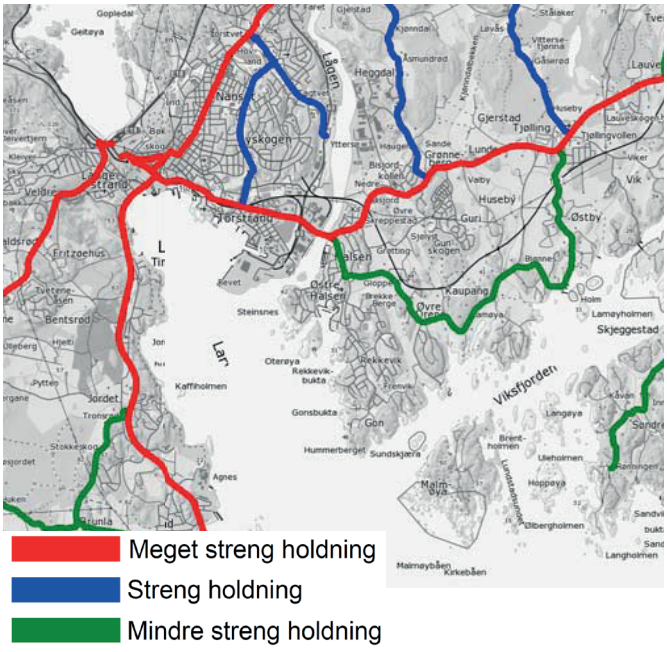
En revisjon av retningslinjer for avkjørsler langs fylkesvei vil bl.a. kunne se på krav til utforming som grunnlag for å vurdere konsekvensen av økt trafikkmengde når det åpnes for ny aktivitet.

En revisjon av retningslinjene for byggegrenser for å øke trafikksikkerheten kan bl.a. føre til at sonen hvor det ikke skal være noe som er farlig å kjøre på blir «riktigere» (Sikkerhetssone). Dette kan f.eks være større bredde på sikkerhetssonen i forbindelse med svinger, veikryss eller adkomster.

Byggegrense for fylkesveier i Vestfold



Holdningsklasser for fylkesveier i Vestfold



Bedre kunnskapsgrunnlaget

For å sikre et godt faktagrunnlag for arbeidet med trafikksikkerhet, tas det et **politisk initiativ for å, sammen med andre fylkeskommuner, arbeide for å få tilgang til skadedata som samles inn av helsesektoren.**

En tilnærming kan være å løfte dette inn i Østlandssamarbeidet som er et politisk samarbeid mellom Oslo kommune, Viken fylkeskommune, Innlandet fylkeskommune og Vestfold og Telemark fylkeskommune. Alternativt inn i Kommunenes sentralforbund (KS) og samferdselskollegiet.

Vedtak om at det skal tas politisk initiativ overfor nasjonale myndigheter for å samordne regelverket for innhenting av skadedata opprettholdes (sak 18/22).

Oppsummering

Hvorfor jobbe med skadedata?

Det er en utfordring at skadedata som blir registrert i ulike registre har mangelfull kvalitet, både når det gjelder hvordan det blir registrert (korrekthet) og dekningsgrad (kompletthet). Trygg trafikk undersøkte helsevesenbasert skaderegistrering [11]. Det ble anslått at kun rundt 37% av alle ferdigbehandlede i spesialisthelsetjenesten med meget alvorlige og alvorlige skader etter trafikkulykker, finnes i ulykkesregisteret. Vi har også undersøkelser som viser store mørketall for mindre skader, altså ulykker hvor politiet ikke blir tilkalt. Det gjelder i stor grad eneulykker som syklende og gående.

Fylkeskommunen har som veieier et lovpålagt ansvar for samordning av trafikksikkerhet i fylket, og bør derfor ha tilgang på mest mulig korrekt informasjon, for å kunne prioritere trafikksikkerhetstiltak og forebygge trafikkulykker.

På denne bakgrunnen ble et prosjekt for skadedata etablert. For å få tilgang på dataene som samles inn ble det sendt en søknad til Helsedirektoratet

Etter nøye vurderinger av juristene i Helsedirektoratet, er det konkludert med at fylkeskommunen ikke kan få tilgang på skadedataene etter dagens regelverk ettersom dataene er underlagt Helsepersonelloven. En slik tilgang vil kreve en lovendring

For å få til en slik lovendring er det bedt om at det tas et politisk initiativ overfor nasjonale myndigheter, for å samordne regelverket for innhenting av skadedata, slik at fylkeskommunen kan få tilgang på helsevesenbaserte skadedata, for å optimalisere sitt arbeid med trafikksikkerhet.

I arbeidet med å redusere antallet drepte og hardt skadde, kan ulykker som tidligere førte til hardt skadde eller drepte, nå medføre lettere skade. Dette kan bety en økning i antall lettere skadd.

Pasientdata for 2017 fra samtlige svenske akuttsykehus viser at 10 ganger flere syklister og 15 ganger flere fotgjengere skades alvorlig i ulykker på veiene, enn det som oppgis i deres offisielle politibaserte trafikkulykkeregister. Med samme definisjoner av ulykker og skader og antatt samme forhold mellom offisielle tall og pasientdata som i Sverige, ville skadebildet i trafikken i Norge sett ganske annerledes ut [10]:

- Myke trafikanter, som i den offisielle norske statistikken står for 25 prosent av de drepte og hardt skadde, ville økt sin andel til 76 prosent. Altså fra én fjerdedel til tre fjerdedeler.

- Det totale antall drepte og hardt skadde i Norge i 2017 er registrert til 771. Antall drepte og varig skadde kan være nærmere 2.900. Eller nesten fire ganger flere.

Men det er særlig fokuset på de myke trafikanters sikkerhet som kommer til å bli mer og mer viktig fremover. Dette fordi all fremtidig utvikling skal skje slik at transporten skal kunne tas med kollektive løsninger og ved at flere velger å sykle eller gå («0-vekst-målet»).

Det vil jobbes mer med å få ut helsebaserte data som vil kunne gi bedre kunnskap om ulykker, og dermed et bedre grunnlag for å arbeide med å redusere risikoen. Dette vil redusere mørketallene i ulykkesstatistikken. Dataene vil også kunne bedre grunnlaget for å identifisere tiltak som vil redusere risikoen i trafikken.

Adferdsendringer gjennom holdningsskapende arbeid

Holdningsskapende arbeid brukes både for å øke kunnskap og for å redusere lovbrudd og uønsket adferd i trafikken.

Fylkeskommunen skal videreutvikle sitt holdningsskapende arbeid og samtidig utfordre andre store aktører til at det lanseres nye tiltak.

Oppsummering

Nullvisjonen og den menneskelige faktoren

De fleste ulykker kan forklares med forårsakende faktorer som deles inn i tre kategorier: menneske, vei og kjøretøy.

Ifølge Nullvisjonen er ansvaret for trafikksikkerheten delt mellom trafikanter, myndigheter og andre aktører. Kjøretøy og veier er blitt sikrere med årene. Entreprenørene som bygger veiene, og leverandører av utstyr har utviklet smarte løsninger knyttet til sikkerhet og teknologi.

Mange ulykker eller nestenulykker kan antagelig ennå forklares med menneskelige faktorer alene. Det er derfor stor enighet om, blant aktørene som driver med trafikksikkerhetsarbeid, at vi ikke kan bygge oss ut av problemene, og at vi har mye å hente på det trafikantrettede arbeidet.

Trafikantenes ansvar omfatter først og fremst at de skal «være aktsomme og unngå bevisste regelbrudd», mens myndighetene skal tilby et sikkert veisystem som tilrettelegger for sikker atferd og beskytter mot alvorlige konsekvenser av feilhandlinger [1].

Dette er utgangspunktet for en systematisk tilnærming til trafikksikkerhetsarbeidet, der ansvaret blir delt blant de forskjellige aktørene, som alle må bidra for å nå nullvisjonen. Er man ansvarlig ved å etterleve reglene, opprettholdes og skapes et nokså trygt system å bevege seg i og å være en del av. Er man ansvarsløs og bryter med reglene, vil trafikksystemet ikke kunne fange opp konsekvensene av de dårlige valg. Da havner man utenfor systemets grenser, og diverse tiltak og annet tilrettelegging for «trygg trafikk», vil slite med å fange opp og forhindre at noen blir skadd.

Å skille mellom ulykker utenfor og innenfor systemets grenser, dvs. om bevisste lovstridige valg har ført til ulykken, kan være hensiktsmessig for vurdering av tiltak, ettersom det er grunn til å tro at relevante tiltak for å forebygge ulykkene utenfor og innenfor systemgrensene vil være forskjellige.

Forårsakende faktorer delt inn i tre kategorier

Dagens adferdsmønstre hos trafikanter

En gjennomgang av dybdeanalyse av dødsulykker - UAG i veitrafikken i Norge 2017 - 2020 viste at 40 % av dødsulykkene kan anses som det vi kaller «utenfor systemgrensene». Med dette menes bevisst valgte lovbrudd og ignorering av skilt og regelverk. Eksempler på slike handlinger er; kjøring uten bruk av bilbelte, for høy hastighet eller kjøring under ruspåvirket tilstand. Ulykker som skjedde på grunn av uoppmerksomhet og forårsaket av at sjåføren var trøtt er ikke inkludert [27]. Politiet har kommet frem til lignende funn [28; 29]. Det er også vel kjent at noen av disse ulykkene har et sammensatt årsaksforhold, altså at de skjer på grunn av flere forhold samtidig .

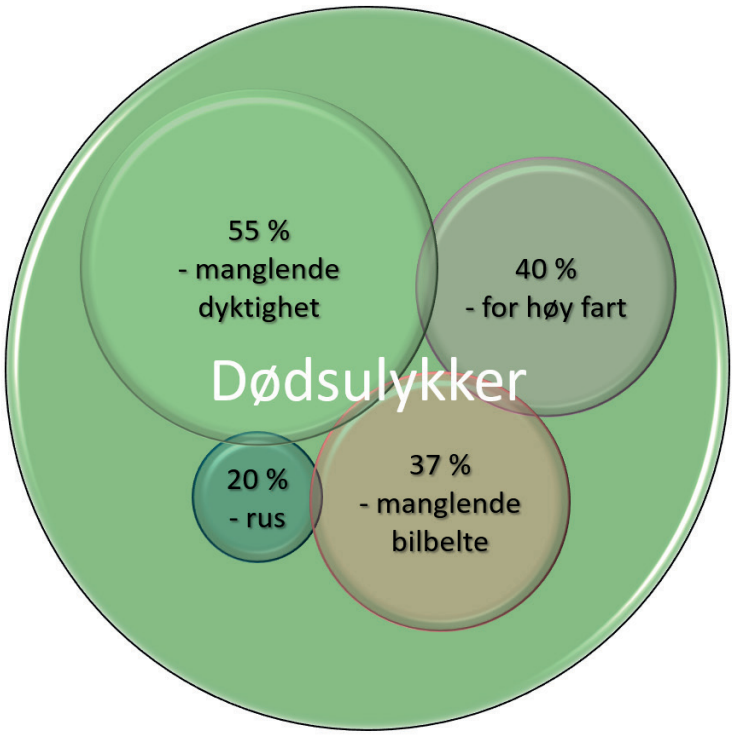
Manglende førerdyktighet er den trafikantrelaterte faktoren som oftest medvirker til dødsulykkene. Den medvirket til 55 % av dødsulykkene i 2019 (46 % i 2020). Herunder er det manglende informasjonsinnhenting og manglende trafikal kompetanse som er de vanligste faktorene. Nest hyppigst forekommende var "for høy hastighet", som både medvirker til at ulykker skjer (40 % i 2019; 34 % i 2020) og til økt skadeomfang når ulykken først har skjedd (53 % i 2019; 45 % i 2020). Ruspåvirkning medvirket til 20 % av dødsulykkene i 2019 (26 % i 2020).

Manglende bruk av bilbelte medvirket til skadegraden i 37 % av dødsulykkene der person omkom i bil (47 % i 2020) [28; 29]. I en rekke tilfeller var det en blanding av flere medvirkende faktorer samtidig.

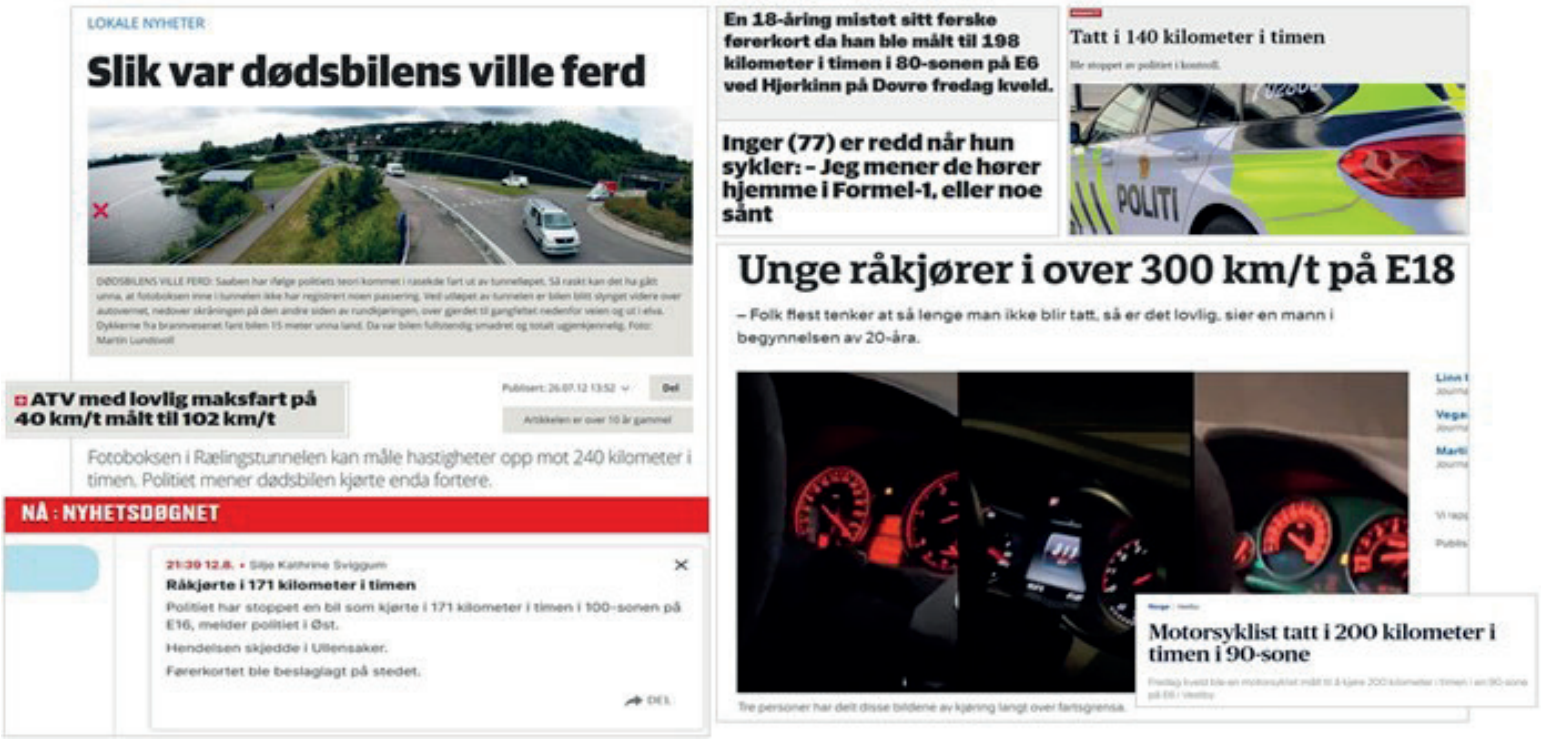
I nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet er det identifisert 19 tilstandsmål. Den første av disse er at 70 prosent av kjøretøyene skal overholde fartsgrensen innen 2022. Ved utløpet av 2021 lå dette tallet på 60,1. I 2006 var den 45,6 %. Dette er en økning på hele 14,5 prosentpoeng, men ikke stor nok til å nå målet som er satt.

Det er derimot ut til at det er kommet en ny trend blant unge med å legge ut videoer på sosiale medier av ekstrem råkjøring. Politiet har i løpet av våren 2023 uttrykt et behov for å kunne beslaglegge kjøretøy som er brukt i slik ekstrem adferd.

I politiets tilstandsanalyse finner vi en ny og trist topp for 2020. I 2020 var det flest 16-og 17- åringer som ble drept og hardt skadd i trafikken. Dette tilsvarer hele 41 % flere drepte og hardt skadde 16-og 17-åringer i trafikken sammenlignet med 2019. De siste fire årene har 30 % av de drepte og hardt skadde 16- 17-åringer vært førere eller passasjerer på moped, mens 44 % av dem var førere eller passasjerer på lett MC. Generelt ser vi at det er forholdsmessig flere hardt skadde blant 16- og 17-åringene, mens det er flere drepte blant 18- og 19-åringene [29].

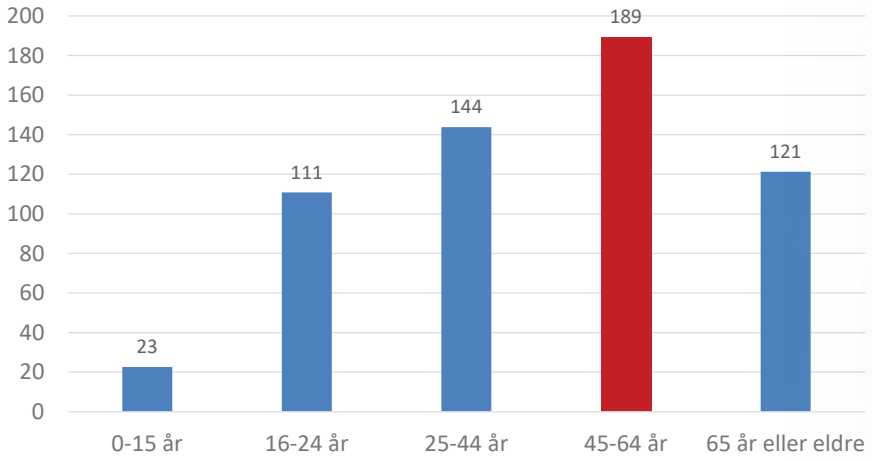


Medvirkende årsaksfaktorer til dødsulykker

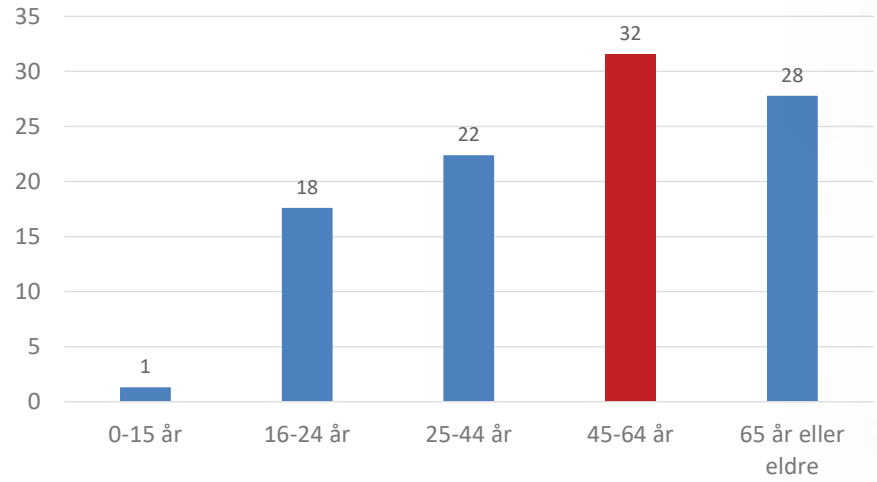


Forskjellige avisutklipp som omhandler råkjøring på norske veier

Gjennomsnittlig antall hardt skadde per år 2018-2022 i landet



Gjennomsnittlig antall hardt skadde per år 2018-2022 i Vesfold og Telemark



Figurene over viser gjennomsnittlig hardt skadd og antall drept i trafikkulykker hvert år fordelt på alder. Det er viktig å være obs på at alderskategorien 16-24 er kun over 9 år, mens de andre alderskategoriene er over 20 år. Det er med å forklare hvorfor søylen 45-64 år er høyest, mens risikoen fortsatt er høyere for unge.

Tabellen til høyre viser antall drepte eller hardt skadde per 100 000 per aldersgruppe. Figuren forutsetter at alle aldergrupper er like mye ute i trafikken, noe som ikke nødvendigvis er tilfelle.

Når bevisste valg, ignoranse og likegyldighet overfor lover og regel fører til ulykker så har dette å gjøre med mennesket holdninger, som fører til en gitt adferd. Holdningsskapende arbeid som fører til en adferdsendring, er derfor en viktig del i det systematiske trafikksikkerhetsarbeidet i Norge. Det er flere etater, organisasjoner og lag som arbeider lokalt, regionalt og nasjonalt med atferd og holdninger i veitrafikken.

Aldersgruppe	Drept per 100 000 km per aldersgruppe	Rate hardt skadde per 100 000 km per aldersgruppe
0-15 år	0,1	2,3
16-24 år	3,0	18,8
25-44 år	1,5	9,8
45-64 år	2,3	13,5
65 år eller eldre	2,8	12,2

Adferdsendring som mål for trafikksikkerhetskampanjer

Et omfattende evaluerings- og forskningsarbeid er sammenfattet i rapporten «Effekter av informasjonskampanjer på atferd og trafikkulykker - forutsetninger, evaluering og kostnadseffektivitet» utarbeidet av TØI i 2004 på bestilling av Sveriges Vägverket [30]. I oppdraget så et team av forskere på totalt 191 kampanjer som siktet mot en adferdsendring – hvorav 86 gjaldt trafikksikkerhet, 99 gjaldt andre temaer knyttet til adferd, og 6 var oppdragsgiverens egne kampanjer.

Det viser seg at gode kampanjer har en såpass stor effekt at det gir utslag på ulykkesstatistikk.

- I selve kampanjeperioden reduseres ulykker med ca. 9 %.

- I etterperioden reduseres ulykker med ca. 15 %.

Og det er grunnen til at adferdsendrende arbeid nevnes i Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet, der det knyttes opp mot blant annet følgende innsatsområder: fart, rus beltebruk og riktig sikring av barn, uoppmerksomhet, barn 0-14 år, ungdom og førere, eldre trafikanter, gående og syklende, motorsykkel og moped, godstransport på vei, møteulykker og utforkjøringsulykker.

Ifølge Statens vegvesen er nasjonale trafikksikkerhetskampanjer et strategisk viktig virkemiddel i arbeidet med Nullvisjonen. Hovedmålet med Statens vegvesen sine kampanjer, er atferdsendring som bidrar til å redusere antallet hardt skadde og drepte på det norske veinettet. I flere år er det blitt lansert mange store trafikksikkerhetskampanjer og kommunikasjonstiltak med rettet informasjon mot forskjellige trafikantgrupper. Når man ser på statistikken over ulykker, er det på det rene at kampanjene og målrettede informasjonstiltak og Opplæring, har bidratt til å nå så lave tall som vi har oppnådd her i landet. (jf. også kap. 3 – Trafikksikkerhet - Før og nå)

Foto Hanna Hekkelstrand

Fylkeskommune som aktør innenfor holdningsskapende arbeid

Vestfold og Telemark fylkeskommune tildeler økonomisk støtte til ulike lag og organisasjoner som ønsker å utføre trafikksikkerhetstiltak i sitt eget nærmiljø, som bl.a. atferd- og holdningskampanjer. Samtidig setter fylkeskommunen gjennom FTU aktivitetsplan, av midler til årlige tiltak knyttet til informasjon om bruk av bilbeltet, sikring av barn i bilen, bruk av refleks og mange, mange flere. Tiltakene er begrunnet i tiltak satt i Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet samt regionale initiativ.

Gjennom samarbeidet i FTU kan fylkeskommunen utvide sin evne til å gjennomføre større trafikksikkerhetskampanjer. Mulige målgrupper og utforming av kampanjen bør være kunnskapsbasert. Vi vet blant annet at:

- Med utgangspunkt i at rundt 97 – 98 % av personbilførere i 2019 brukte bilbelte, og at stadig flere sjåfører overholder fartsgrensen, slik at 62,1 % av trafikantene i 2019 kjørte under fartsgrensen, antas det at målgruppen IKKE er den store allmennheten, men en rekke mindre grupperinger. Potensialet for å oppnå endringer er størst blant den gruppen som ikke følger reglene.

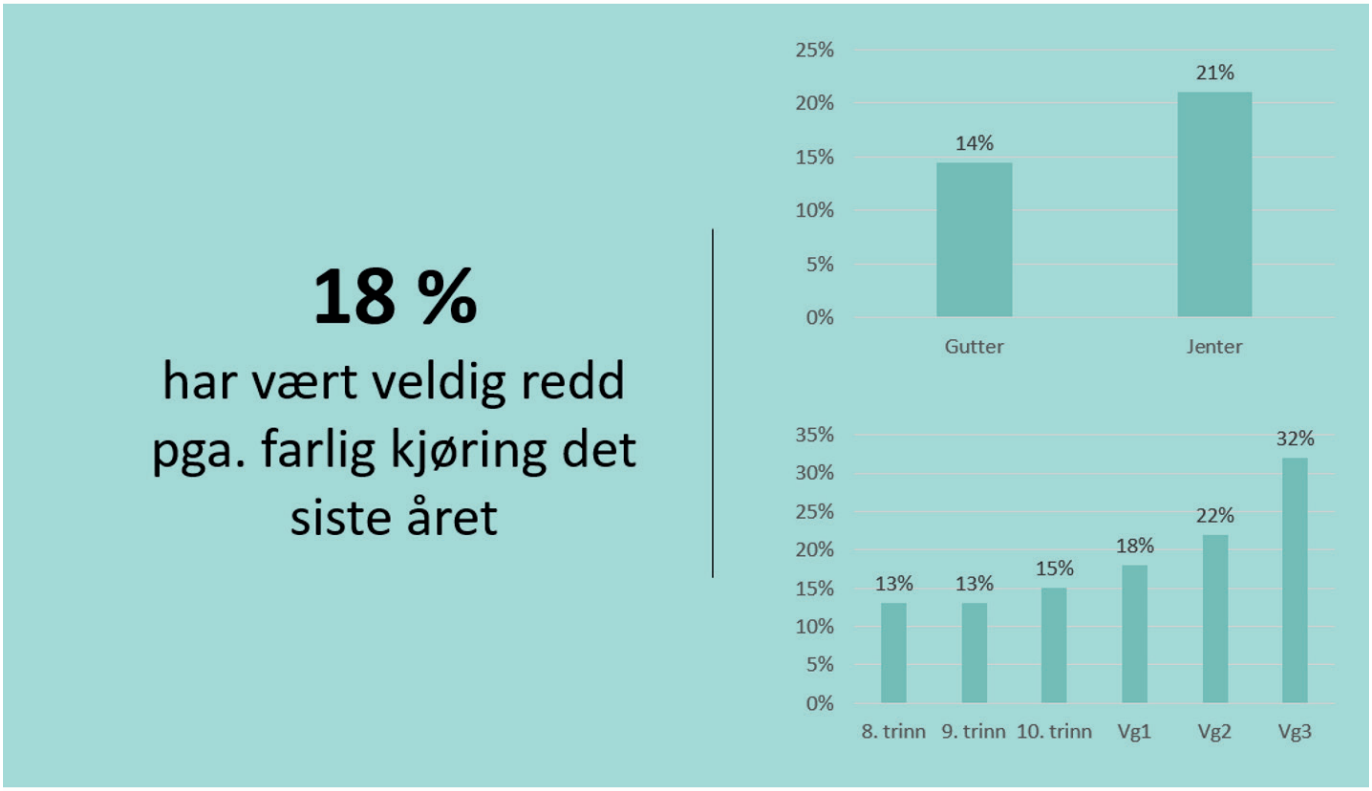
- Målgruppen er de som kjører for fort (menn mellom 45 – 65 år) og de som råkjører (unge menn mellom 18 – 25 år), samt at det i senere tid er blitt registrert en stor andel av enda yngre trafikanter, helt ned til 16 år, i forbindelse med moped og lett-MC-ulykker (da som passasjer). Da kan man rette tiltak mot disse. Kjøreopplæring for nye, fremtidige sjåfører samt for de som har fått inndratt sitt førerkort og må ta kurs om igjen, kan være et sted å begynne. Her vil tiltak ikke nå offentligheten, men foregå i lokalene til en trafikkskole, men derimot vil de kunne være nokså rettet mot et samlet og riktig publikum.

Definisjon på kampanje:

En kampanje omfatter mange markedsføringsaktiviteter på kryss av kanaler. Alle aktivitetene har et overordnet budskap og felles mål. (Ordliste – MarkedsPartner AS)

Ein haldningskampanje er eit samordna kommunikasjonsarbeid. Målet er å påverke haldningar og åtferd hos bestemte målgrupper. I ein haldningskampanje blir det ofte brukt fleire verkemiddel samtidig, kampanjen er avgrensa i tid, og han er synleg i offentlegheita.

Haldningskampanjen speler på retoriske verkemiddel for å påverke oss. Avsendarane tilpassar kommunikasjonen etter målgruppa og bruker ofte ein kombinasjon av kanalar og plattformer i kampanjen. (ndla – Nasjonal digital læringsarena)



Resultater fra Ungdataundersøkelsen 2021 (Kilde VT+). En større andel av jenter enn gutter svarer dette, og andelen øker med alderen.

Vestfold og Telemark fylkeskommune har videre mulighet til å dra nytte av en rekke kommunikasjonsplattformer og interaksjonskanaler, som f.eks. skoler og bibliotek. Samtidig rår fylkeskommunen over en egen kommunikasjonsstab, som kan nå ut via disse fora som går på tvers av forskjellige målgrupper. Dette betyr at fylkeskommunen kan være og bør bli en viktig og riktig instans til å drive med kommunikasjonsarbeid knyttet mot adferdsendring.

Trygg Trafikk jobber bredt med holdningsskapende arbeid gjennom opplæring, opplysning og kampanjer, og treffer ulike målgrupper gjennom et helt livsløp. Arbeidet begynner allerede med nyfødte, hvor foresatte får informasjon om riktig sikring i bil, og dette fortsetter gjennom barne- og ungdomstiden, til man blir voksen og kanskje selv foresatt og videre inn i alderdommen. Det er Trygg Trafikk som utfører mange av tiltakene fylkeskommunen er ansvarlig for i nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet, gjennom midler som tildeles av FTU. Disse midlene går i stor grad til opplæring og informasjonsarbeid.

Statens vegvesen og Trygg Trafikk har ressurser til å utvikle og gjennomføre kampanjer. Mange av disse er godt gjenkjennelige og godt mottatt. Kanskje spesielt har Statens vegvesen truffet med sin bilbeltekampanje, som selv etter mange år treffer i hjertet. Statens vegvesen kjører kampanjene sine i fire-års perioder, og gjennomfører egne evalueringer, samt evalueringer i regi av TØI. VTFK deltar i disse kampanjene når det er ønsket eller behov.

Vegnormaler

Fylkeskommunen skal følge vegnormalenes krav ved utforming av offentlig vei og trafikkanlegg. Fravik kan være aktuelt der hvor vegnormalenes krav ikke kan etterleves.

Ved en revisjon av ordningen med søknader om fravik bør det bl.a. vurderes å forenkle prosessen med behandling av søknader.

Oppsummering

Bruk av handlingsrommet i vegnormalene

Statens vegvesen utgir vegnormaler, retningslinjer og veiledere (håndbøker). Vegnormalene er et viktig styringsverktøy og et hjelpemiddel ved utforming og dimensjonering av offentlig vei- og trafikkanlegg. Håndbøkene er utviklet over tid, og basert på viktig kunnskap og erfaring. Håndbøkene anses som den beste kunnskap for å oppnå god trafikksikkerhet og et funksjonelt veisystem for alle trafikantgrupper. Målet med normalene er effektiv og trafikksikker transport av mennesker og gods, og best mulig tilpasning til bebyggelse. Vegnormalene skal sikre en tilfredsstillende og enhetlig kvalitet på veinettet ut fra samferdselspolitiske mål. Vegnormalene vil derfor måtte inneholde en del standardkrav. Vegnormalene skal likevel gi frihet til å velge løsning tilpasset forholdene på stedet. Disse forholdene er mange og varierte som: bomiljø, bymiljø, landskap, naturmangfold, kulturmiljø, vegetasjon og landbruksarealer.

Som veieier er fylkeskommunen forpliktet til å bygge i samsvar med vegnormalenes krav. Dette følger av vegloven og forskrift om anlegg av offentlig vei. Fylkeskommunen har også et ansvar for at andre som bygger nye veielementer eller endrer på eksisterende vei, følger vegnormalene.

Det nasjonalt vedtatte målet om nullvekst vil føre til en endring av trafikken i byområder. Utforming av infrastruktur og veisystemet bør gjøres slik at det medvirker til å begrense risikoen for alvorlig skade ved ulykker. Se mer om beskrivelse av nullvekstmålet under kapitelet om retningslinjer.

Fravik fra vegnormal

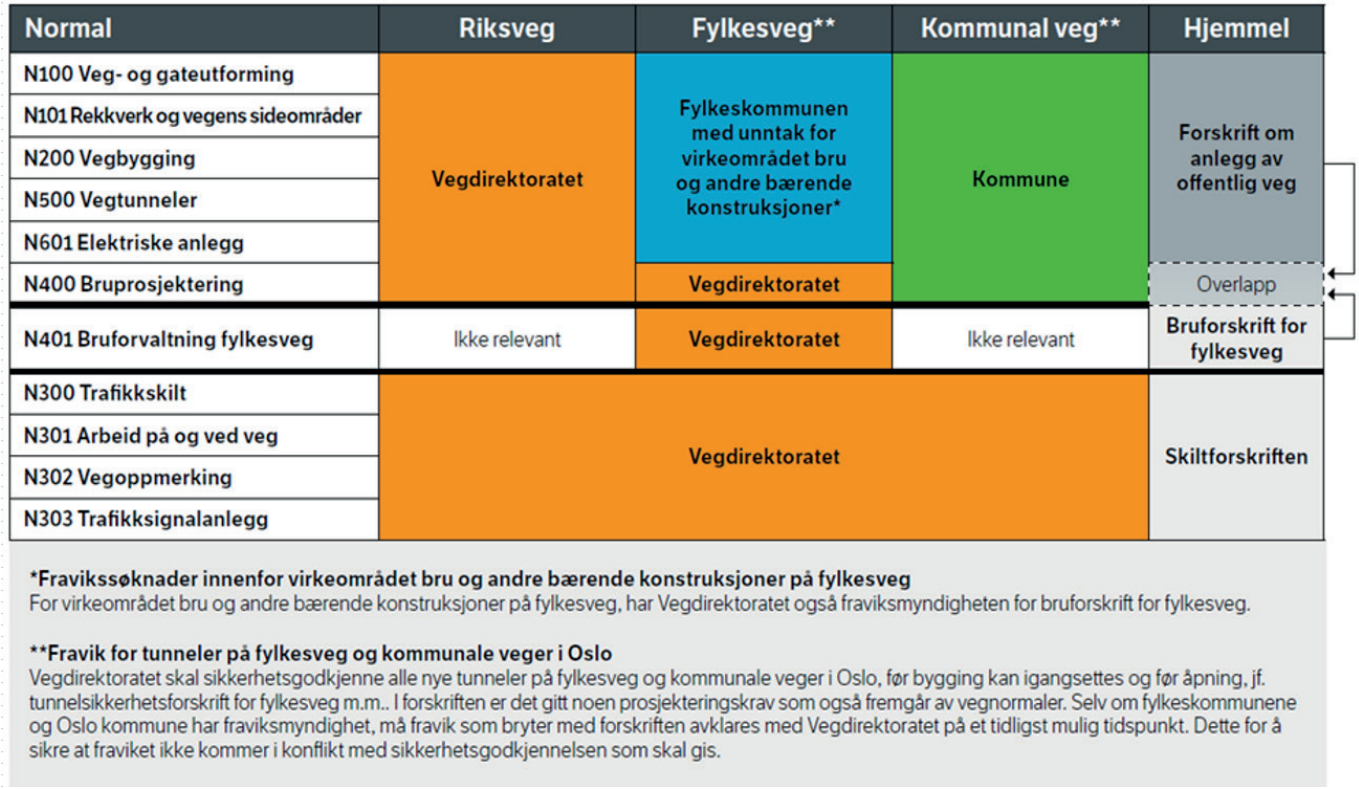
Der enkelte krav i vegnormalene ikke kan oppnås, vil det være behov for å søke fravik fra disse. Dette kan f.eks. være for å få en best mulig løsning tilpasset lokale forhold, der også trafikksikkerheten blir ivaretatt.

Fravik identifiseres i planleggingsprosessen før oppstart av bygging, ombygging eller oppgradering av vei eller deler av vei. Fravik behandles i en formell søknadsprosess kalt fraviksbehandling, og søkeren må få godkjenning av relevant fraviksmyndighet før fraviket kan benyttes i planleggingen. For å sikre at planen er gjennomførbar, må eventuelle fravik avklares før planen førstegangsbehandles.

Fylkeskommunen har myndighet til å fravike vegnormalene for fylkesvei :

- N100 Veg og gateutforming
- N101 rafikksikkert sideterreng og vegsikringsutstyr
- N200 Vegbygging
- N500 Vegtunneler
- N601 Elektriske anlegg

Det vises også til oversikten nedenfor over fordelingen av myndigheten til å fravike vegnormalene.



Normal	Riksveg	Fylkesveg**	Kommunal veg**	Hjemmel
N100 Veg- og gateutforming	Vegdirektoratet	Fylkeskommunen med unntak for virkeområdet bru og andre bærende konstruksjoner*	Kommune	Forskrift om anlegg av offentlig veg
N101 Rekkverk og vegens sideområder				
N200 Vegbygging				
N500 Vegtunneler				
N601 Elektriske anlegg				
N400 Bruprosjektering		Vegdirektoratet		Overlapp
N401 Bruforvaltning fylkesveg	Ikke relevant	Vegdirektoratet	Ikke relevant	Bruforskrift for fylkesveg
N300 Trafikkskilt	Vegdirektoratet			Skiltforskriften
N301 Arbeid på og ved veg				
N302 Vegoppmerking				
N303 Trafikksignalanlegg				

***Fravikssøknader innenfor virkeområdet bru og andre bærende konstruksjoner på fylkesveg**
For virkeområdet bru og andre bærende konstruksjoner på fylkesveg, har Vegdirektoratet også fraviksmyndigheten for bruforskrift for fylkesveg.

****Fravik for tunneler på fylkesveg og kommunale veger i Oslo**
Vegdirektoratet skal sikkerhetsgodkjenne alle nye tunneler på fylkesveg og kommunale veger i Oslo, før bygging kan igangsettes og før åpning, jf. tunnelsikkerhetsforskrift for fylkesveg m.m.. I forskriften er det gitt noen prosjekteringskrav som også fremgår av vegnormaler. Selv om fylkeskommunene og Oslo kommune har fraviksmyndighet, må fravik som bryter med forskriften avklares med Vegdirektoratet på et tidligst mulig tidspunkt. Dette for å sikre at fraviket ikke kommer i konflikt med sikkerhetsgodkjennelsen som skal gis.

Oversikt over fraviksmyndighet fordelt på vegmyndighetene (https://www.vegvesen.no).

I en søknad om fravik skal det være en beskrivelse av fraviket og en begrunnelse for dette. Det skal også beskrives mulige avbøtende tiltak som kan kompensere for den ulempen fraviket gir. Det skal angis hvilke konsekvenser et fravik vil medføre for følgende temaer:

- Teknisk kvalitet
- Sikkerhet (for trafikantene)
- Miljøkvalitet, ytre miljø og HMS
- Estetikk
- Økonomi
- Drift og vedlikehold
- Framkommelighet
- Annet

For å sikre en enhetlig faglig vurdering og fullverdig saksbehandling av fravikssøknader, er det etablert en fraviksgruppe. Fraviksgruppa er sammensatt av personer med ulik fagkompetanse. Innkommende søknader blir vurdert og det skrives en sak som skal legges fram for Hovedutvalg for samferdsel.

I planprogrammet ble det foreslått å vurdere å utarbeide en gate/vegnormal for Vestfold og Telemark. Konklusjonen er at det anses som for ressurskrevende, og vil derfor ikke bli gjennomført.

I forhold til antall prosjekter som planlegges og bygges, er det få fravikssøknader. Det kan tyde på at man gjennom planprosessen i stor grad greier å ta de nødvendige hensyn til lokale forhold, som for eksempel jordvern og kulturvern eller and renasjonalt og regionalt viktige saker. Fraviksprosessen bør evalueres og da også se om den kan forenkles. Er det enkelte typer fravik som kan behandles administrativt eller skal alt gå til politisk behandling? Kan det være behov for å søke fravik for enkelte tema på generelt grunnlag, der det er gjentakende søknader om samme tema? Det er viktig at trafikksikkerheten ivaretas i evalueringsprosessen.

Drift og vedlikehold av fylkesveier

Drift og vedlikehold vil ha fokus på å **videreutvikle det daglige trafikksikkerhetsfokuset i kjerneoppgavene.**

Etterslepet av vedlikeholdsarbeidet på fylkesveinettet skal kartlegges.

Oppsummering

Det er 3100 kilometer fylkesvei og 388 km gang- og sykkelvei i Vestfold og Telemark. (Av disse er 1183 km fv og 254 km gs-vei i Vestfold, og 1918 km fv og 134 km gs-vei i Telemark). Drift og vedlikehold skal sikre veikapitalen og etterstrebe at fylkesveinettet til enhver tid er framkommelig, åpent og trafikksikkert å ferdes på. Drift og vedlikeholdet skal ivareta samfunnssikkerheten og beredskapen som fylkesveinettet tilbyr på en trygg og trafikksikker måte. Kjerneoppgavene innen drift og vedlikehold bidrar hver dag i arbeidet for trafikksikkerhet. I tillegg gir vedlikeholdsarbeid og mindre opprustingsprosjekter forbedret framkommelighet og trafikksikkerhet.

Trafikksikkerhetsfokuset ligger i kultur og kunnskapsutvikling i alt drift- og vedlikeholdsarbeid på fylkesvei. Det er også lagt til rette for forbedring gjennom erfaringsutveksling og læring på tvers av veieiere og geografiske kontraktsområder. Bevisst holdning til trafikksikkerhetsverdiene, og kunnskap om hva som gir farlige forhold, er viktig at alle har kompetanse på. Dette sikres blant annet gjennom at veieierne i samarbeid med entreprenørbransjen, gjennomfører kompetansehevende tiltak som kurs, og har arenaer for erfaringsutveksling.

Vinterdrift, herunder brøyting og friksjonsforberedende tiltak med salt og sand, anses som en av de viktigste oppgavene innen drift. Vinterdrift er en stor andel av en driftskontrakt, og det er særlig viktig med et godt samarbeid mellom veieier og entreprenører i dette arbeidet. Det er viktig at den utførende entreprenøren har kunnskap om og reduserer de ulike risikofaktorene som snø, lav friksjon og dårlig sikt fører med seg.

Drift og vedlikehold for gående og syklende har de største utfordringene i byområdene når det gjelder trafikksikkerhet. Tradisjonelt har drift og vedlikehold av veinettet for gående og syklende blitt prioritert lavere enn for kjøretøy. Det skal derfor være et økt fokus på trafikksikkerhet for gående og syklende i forhold til tidligere.

Renhold og lapping av asfalthull er også prioriterte trafikksikkerhetsoppgaver innen drift. Grus i veibane må feies bort, og asfalthull må lappes Dette er særs viktige trafikksikkerhetstiltak for blant annet syklister og mc-kjørere.

Følgende føringer ble lagt til grunn i forslag til dekkeleggingsplan for 2022:

- Etterstrebe at hele fylkesveinettet til enhver tid er framkommelig, og at en derigjennom unngår stenging av veier
- Trafikksikkerhet
- Visuell vurdering av tilstanden
- Resultater fra årlige målinger av spor og jevnhet av veibanen. Spor er spesielt viktig for det høytrafikkerte veinettet, mens jevnhet har større betydning på det lavtrafikkerte veinettet
- Høytrafikkert veinett skal i utgangspunktet ha bedre standard enn lavtrafikkert veinett
- Strekninger med sterk negativ tilstandsutvikling
- Strekninger der det «lappes» mye (store kostnader) samt strekninger der dype spor og store ujevnheter, gjør vintervedlikeholdet vanskelig

Veioppmerking på asfalten som er slitt bort i stort omfang, vil ikke fungere hverken overfor trafikanter eller automatiserte støttesystemer i kjøretøy. Fylkeskommunen vil derfor ha fokus på vedlikeholdsmerking.
Drift og vedlikehold av elektroinstallasjoner bidrar til å opprettholde trafikksikksikkerhetsnivået gjennom ulike elektriske anlegg. I lyskryss er det viktig å tilpasse hvem som skal få grønt lys og hvor lenge, for å sikre at trafikken flyter. Sikkerhetssystemer som automatisk hendelsesdetektering i tunnel og trafikkstyringer, gir økt sikkerhet på vei. Det prioriteres å videreutvikles og iverksettes ny teknologi som bidrar til optimal belysning på fylkesvei målt opp mot energibruk og lysforurensning.

Belysning er et viktig trafikksikkerhetstiltak spesielt for myke trafikanter. Spesielt egnede trafikksikkerhetstiltak vil være intensivbelysning av gangfelt, riktig lysnivå på veien i forhold til trafikkmengde, signalanlegg som hensyntar myke trafikanter, forsterket belysning på områder hvor det ferdes mange myke trafikanter.

Siktrydding og kantklipping er andre meget viktige trafikksikkerhetselementer. Det bør vurderes ut ifra trafikksikkerhet om det skal klippes bredere kantklipp på områder der det er hensiktsmessig. Det er gjort en vurdering på dette i en av driftskontraktene, å gå fra 2 m til 3 m på de mest trafikkerte veistrekningene. Fylkeskommunen har de senere årene grunnet økonomiske hensyn redusert bredden på kantklipp. Det bør undersøkes om dette har en effekt på antall ulykker og skadegrad, samt antall påkjørte ville dyr.

Sidearealer og lave skjæringer bør ryddes for å bedre sikt gjennom kurver. Dette har en positiv effekt og vil gjøre veinettet mer åpent å ferdes lang.

Rekkverk er et kritisk trafikksikkerhetstiltak langs vei og på bruer. Det er et meget stort behov for reetablering av rekkverk grunnet stort etterslep, og å oppjustere eksisterende rekkverk til dagens standard. Etablering og oppjustering vil kunne hindre utforkjøringer og redusere skadeomfanget ved ulykker. Mange av veistrekningene i Vestfold og Telemark fylkeskommune mangler rekkverk eller at rekkverket er for lavt ihht. dagens krav i håndbøker, regelverk og forskrifter.

Årlig inspeksjon av bruer hvor fuger, rekkverk og dekke blir vurdert i forhold til trafikksikkerhet er et forskriftspålagt tiltak og bidrar i det totale trafikksikkerhetsarbeidet. Ved rehabilitering/ forsterkning av bruer vurderes utskifting av rekkverk og utvidelse av gang -og sykkelareal. Ved rehabilitering av kantdragere bør rekkverk oppgraderes til dagens standard.

Vestfold og Telemark fylkeskommune jobber med kartlegging av etterslep på veinettet. Det er anslått at fylkeskommunen har behov for vesentlig større varige tildelinger for å kunne ta igjen etterslepet, og dermed øke trafikksikkerheten langs fylkesveinettet.

Trafikksikker fylkeskommune

Vestfold fylkeskommune og Telemark fylkeskommune vil sikre at de **får ny godkjennelse som Trafikksikker fylkeskommune.**

Oppsummering

Fylkeskommunen har gjennom §40 a. i Vegtrafikkloven et ansvar for å tilrå og samordne tiltak for å fremme trafikksikkerheten i fylket. Fylkeskommunen har trafikksikkerhet i førersetet i sitt daglige arbeid og jobber for at det skal være så trygt som mulig å oppholde seg og ferdes på og langs veiene i fylket.

Det er viktig at fylkeskommunen går foran i trafikksikkerhetsarbeidet og framstår som et godt eksempel. Vestfold og Telemark fylkeskommune ble godkjent som «Trafikksikker fylkeskommune» i 2021. Kriteriene knyttet til godkjenningen er illustrert i tabellen under. Fylkeskommunen vil sørge for at det arbeides målrettet med trafikksikkerhet i alle ledd, slik at de kan fortsette å være en trafikksikker fylkeskommune.

Fylkeskommunen har støttet opp om godkjenningen av alle kommunene i fylket. Vestfold og Telemark fylkeskommune er det eneste fylket hvor samtlige kommuner er godkjent som Trafikksikker kommune. Transportøkonomisk institutt har bekreftet en positiv effekt på trafikksikkerhet knyttet til godkjenningsordningen, og fylkeskommunen vil fortsette å gi sin støtte til dette arbeidet.

Foto Hanna Hekkelstrand

Rolle	Kriterier
Videregående opplæring	• Skolen legger trafikksikkerhet inn som tema i årsplan for opplæring. • Fylkeskommunene vil, i samarbeid med Trygg Trafikk og andre samarbeidspartnere, arbeide aktivt med trafikksikkerhet for avgangselevene og lærlinger. • Skolene legger trafikksikkerhet inn i HMS arbeidet for elever og ansatte, med retningslinjer for transport og turer i skolens regi. • Trafikksikkerhet skal være en del av elevrådsamarbeidet.
Kultur	• Fylkeskommunen påvirker organisasjoner, lag og foreninger til å innarbeide regler for trafikksikkerhet i sin virksomhet ved tildeling av kulturmidler.
Samferdsel og kollektivtrafikk	• Fylkeskommunen har integrert trafikksikkerhet i egne planer for samferdsel. • Fylkeskommunen har krav til trafikksikkerhet i bestilling av kollektivtransport og skoletransport. • Fylkeskommunen har rutiner for at trafikksikkerhet synliggjøres i bestillinger som vegeier.
Plan	• Fylkeskommunen har rutiner for å sikre at trafikksikkerhet ivaretas i planarbeid. Dette gjelder både ved utarbeidelse av regionale planer og uttalelser til andres planer. • Trafikksikkerhet skal vurderes og vektlegges når fylkeskommunen uttaler seg til kommuneplanens samfunnsdel og arealdel • Trafikksikkerhet skal vurderes og vektlegges når fylkeskommunen uttaler seg til reguleringsplaner • Universell utforming vektlegges i alle planer og er et bidrag til gode og trafikksikre løsninger
Folke-helse	• Folkehelse har oppdatert oversikt over trafikkulykker og trafikkuhell i fylket, og arbeider for å få oversikt på faktorer som påvirker helsetilstanden.
Næring	• Fylkeskommunen er pådriver for at arbeidsgivere i fylket tar økt ansvar for trafikksikkerhet
Bygg/anlegg/eiendom	• Fylkeskommunen har rutiner for å ivareta trafikksikkerhet rundt egne bygg og anlegg i vedlikeholdsarbeidet og i plan- og byggeperioder. • Ved etablering av nye skoler skal trafikksikkerheten vurderes og vektlegges (herunder adkomst for myke trafikanter, av- og påstigning skolebuss og parkering). • Det er krav om trafikksikkerhet i bestilling av tjenester, og i aktivitet utført av egne ansatte • (eksempelvis – nybygg, parkering, belysning, vegetasjon, brøyting, merking, adkomst).

Fylkeskommunens rolle og kriterier som må oppfylles for å bli godkjent som «Trafikksikker fylkeskommune».

Organisering av trafikksikkerhetsarbeidet

Fylkeskommunen har lovpålagt ansvar for å tilrå og samordne trafikksikkerheten i fylket (jf. vegtrafikkloven § 40a). **Fylkets trafikksikkerhetsutvalg ivaretar dette ansvaret som selvstendige utvalg i Vestfold fylkeskommune og Telemark fylkeskommune.**

Oppsummering

Fylkeskommunen har det helhetlige ansvaret for fylkesveinettet. Det vil si ansvaret for å prioritere, bevilge, planlegge, bygge, forvalte, drifte og vedlikeholde. I tillegg har fylkeskommunene det lovpålagte ansvaret for å tilrå og samordne tiltak for å fremme trafikksikkerheten i fylket (jf. vegtrafikkloven § 40a). Gjennom sitt samordningsansvar skal fylkeskommunen være med å styrke samarbeidet og koordineringen mellom de ulike trafikksikkerhetsaktørene, både knyttet til tiltak, men også gjennom å løfte trafikksikkerhetsarbeidet på regionalt nivå. Fylkeskommunen har også en viktig rolle som regional planmyndighet og arbeidsgiver og med ansvar for videregående opplæring, kollektivtrafikken, tannhelse og beredskap. Vestfold og Telemark fylkeskommune er veimyndighet og har ansvar for 3100 km fylkesvei, 388 km gang- og sykkelveier, og er ansvarlig for regional kollektivtrafikk innenfor fylkets grenser. Etter folkehelseloven § 20 har fylkeskommunen et tydelig ansvar for å fremme folkehelse innenfor fylkeskommunens ansvarsoppgaver. Fra et folkehelseperspektiv er trafikksikkerhetsarbeid en sentral del av det skade- og ulykkesforebyggende arbeidet.

Fylkeskommunen har delegert ansvaret for trafikksikkerhet etter vegtrafikklovens § 40 a til Fylkets trafikksikkerhetsutvalg (FTU). I Vestfold og Telemark fylkeskommune er FTU et selvstendig utvalg bestående av fem politiske medlemmer med stemmerett; tre fra Hovedutvalg for samferdsel (HS), en fra Hovedutvalg for utdanning og en fra Hovedutvalg for kultur, friluftsliv, tannhelse og folkehelse. Leder for FTU har også rolle som leder for hovedutvalg for samferdsel. I tillegg består FTU av konsultative medlemmer uten stemmerett fra Trygg Trafikk, Statens vegvesen, politi og utrykningspoliti, Statsforvalteren, Norges Trafikkskoleforbund (NTSF) samt fylkeskommunenes administrasjon. Det er fastslått at fylker med politisk ledede trafikksikkerhetsutvalg, med egne budsjett og tilskuddsordninger, oppnår bedre resultater enn fylker hvor disse kravene ikke er møtt. I tillegg oppnår slike utvalg tettere koblinger til kommunene, noe som igjen fører til mer aktivt trafikksikkerhetsarbeid i kommunene. [32].

Fylkeskommunen samarbeider med flere utøvere på trafikksikkerhetsarbeidet, blant annet alle de konsultative medlemmene i FTU. I tillegg er det enkelte frivillige organisasjoner og samhandlingsgrupper som mottar tilskudd fra FTU som for eksempel NAF og MC-forum.

Kommunene i fylket eier store deler av veinettet, og har ansvar for drift og vedlikehold av dette, barnehager og skoler og har mange viktige samfunnsoppgaver. Kommunene er sentrale aktører for å få gjennomført arbeidet med trafikksikkerhet på en god og helhetlig måte over hele fylket.

Det er også viktig å få trafikksikkerhet godt integrert i by- og bygdepakkene i fylket. Trafikksikkerhet er et viktig fagområde i dette arbeidet. Nettverk for samferdsel og mobilitet skal sikre fylkeskommunens sentrale samarbeid og samspill med kommuner, statlige etater og næringslivsorganisasjoner. Nettverket skal være en sentral politisk arena i Vestfold og Telemark fylke, for å drøfte og prioritere i samferdselsspørsmål. Målet er å komme frem til felles budskap, og på bakgrunn av dette blant annet drive påvirkningsarbeid inn mot sentrale myndigheter.

I tillegg til arbeidet fylkeskommunene gjør med trafikksikkerhet gjennom daglig drift, handlingsprogram for fylkesvei osv, blir fylkeskommunens tiltak på trafikksikkerhet konkretisert i FTU aktivitetsplan. FTU aktivitetsplan rulleres årlig og vedtas i FTU. Aktivitetsplanen inneholder alle tiltak fylkeskommunen er ansvarlig for gjennom Nasjonal tiltaksplan, samt tiltak som er identifisert på regionalt nivå. Det er åpent å søke om tilskudd for å gjennomføre tiltak. Det er Trygg Trafikk som gjennomfører de fleste av tiltakene i aktivitetsplanen, andre er Statens vegvesen, politiet, På sykkel i Telemark, NAF og fylkeskommunen selv.

Etter opphør av SAMS- vegadministrasjon, hvor ressurser knyttet til ansvar for fylkesvei ble overført fylkeskommunene, har Statens vegvesen beholdt sektoransvaret for trafikksikkerhet. Før denne overføringen hadde flere fylkeskommuner regionale prosjekter knyttet til sitt regionale vegvesen. Etter overføringen har vegvesenet trukket seg fra alle slike regionale samarbeid. Som resultat er Statens vegvesen en mindre synlig samarbeidspartner på det holdningsskapende trafikksikkerhetsarbeidet.

I planprogrammet var det satt opp «Bør samhandlingen etableres i mer formelle fora?» Dagens organisering vil endres ved årsskifte 2023/2024. Om det bør organiseres i mer formelle fora overlates til de nye organisasjonene å bestemme.

Foto Hanna Hekkelstrand

Teknologi for trafikksikkerhet

Fylkeskommunen vil, også i fremtiden ta initiativ til å **prøve ut ny teknologi** som kan bedre trafikksikkerheten. Den vil også i samarbeid med andre fylkeskommuner **følge opp behov for endringer i lovverk** som trengs, når ny teknologi er på veg inn i infrastrukturen

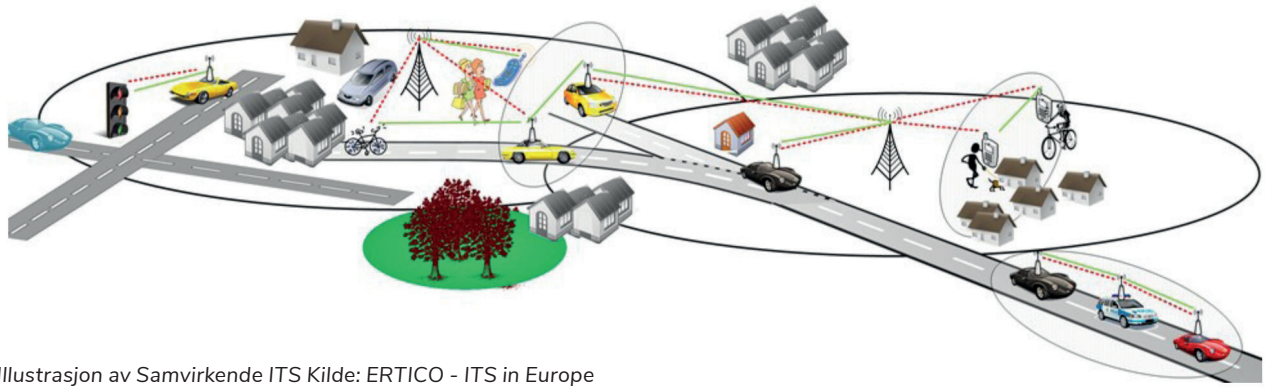
Oppsummering

Samferdselsdepartementet har det øverste politiske ansvaret for intelligente trafikksystemer (ITS). Det inkluderer utvikling av overordnede politiske mål, utforming av lovverk, finansielle rammer og deltagelse i internasjonalt samarbeid. Statens vegvesen er vei-, system- og tjenesteeier, og har ansvar for mye av den digitale infrastrukturen. Vegvesenet har i tillegg ansvaret for å regulere ITS, og jobber med prosjekter for testing og implementering av ny teknologi.

Samferdselsdepartementet nedsatte et ekspertutvalg i 2018, for å utrede implikasjoner av den raske teknologiske utviklingen, for planlegging av fremtidens transportinfrastruktur. Utvalget skulle kartlegge og analysere implikasjonene av ny teknologi for fremtidens transportinfrastruktur. Dette ble presentert i rapporten: "Teknologi – for bærekraftig bevegelsesfrihet og mobilitet" i 2019 [33].

Utvalget vurderer at det er fire teknologidrevne hovedtrender som i særlig grad vil prege transportsektoren fremover [32]. Disse er:

- Elektrifisering; overgang til fornybar og bærekraftig energi i alle transportsektorens fremkomstmidler.
- Selvkjørende transport – automatisering/ autonomi; stadig økende automatisering av transportmidlene. Dette er en trend med flere utviklingsnivåer, fra enkle automatiseringer, til autonome, førerløse fremkomstmidler. Over tid vil denne utviklingen påvirke både etterspørselen, kapasitetsbehov, sikkerhet og driftskostnadene i sektoren.
- Samhandlende intelligente transportsystemer; samhandling, der transportmidler på tvers av transportformer er tilknyttet og deltar i et felles digitalt økosystem.
- Nye forretningsmodeller – delingsmobilitet; individorientertef forretningsmodeller skreddersydd for fleksibel deling av mobilitetstjeneste, som løsriver den enkeltes transportbehov fra nødvendigheten av å investere i sitt eget fremkomstmiddel.



Illustrasjon av Samvirkende ITS Kilde: ERTICO - ITS in Europe

De aller fleste ulykker skjer som følge av førerfeil. Stadig flere og bedre førerstøttesystemer virker allerede positivt inn på trafikksikkerheten, og videre utvikling vil kunne redusere ulykkesrisikoen betydelig. Utviklingen kan imidlertid også innebære nye utfordringer, særlig dersom det oppstår en «overgangsfase» som gjør at føreren er mindre fokusert på føreroppgaven, før kjøretøyet er i stand til alltid å håndtere situasjonene selv [32].

Statens vegvesen sin ITS-strategi for 2018 – 2023 knytter seg spesielt mot tre strategiske mål [34]:

- Digitalisering og teknologi
  - Statens vegvesen skal være en profesjonell eier og leverandør av digitale vei- og trafikkdata. Etaten skal legge til rette for effektiv datafangst, utnytte eksterne og nye datakilder og sikre optimal kvalitet for dynamiske og statiske data. Statens vegvesen skal være en ledende aktør på utvikling, utprøving og implementering av ny teknologi i veitransportsektoren slik at vi ivaretar viktige samfunnshensyn.

- Et bærekraftig transportsystem
  - Statens vegvesen skal gjennom tilrettelegging og bruk av ITS-løsninger være en sentral aktør for at transport av personer og gods skjer med minst mulig negativ konsekvens for miljø og klima.

- Samvirkende og automatisert mobilitet
  - Statens vegvesen skal bidra til rask innføring og utprøving av samvirkende og automatisert kjøring for bedret trafikksikkerhet, mobilitet, klima/miljø og datafangst.

I henhold til Nasjonal transportplan 2022 – 2033 (NTP) ønsker regjeringen mer dynamiske vurderinger knyttet til hva som til enhver tid er hensiktsmessige tiltak for å løse transportutfordringer. I NTP 2022 – 2033 får transportvirksomhetene et insentiv til kontinuerlig å arbeide med forbedringer basert på nye teknologiske muligheter. Effektiv bruk av ny teknologi vil gi en enklere reisehverdag, økt konkurranseevne for næringslivet, mer for pengene, bidra til nullvisjonen for drepte og hardt skadde.

burglar.

Mål og strategier - oppsummert

Mål og strategier – oppsummert

Handlingsprogram knyttet til denne regionale planen vil utarbeides av de to fylkeskommunene. Aktørene som har vært invitert inn i planarbeidet vil også bli invitert i utviklingen av handlingsprogrammet. Budsjettene knyttet til handlingsprogrammet vil vedtas i de ordinære budsjett prosessene

	Beskrivelse
Mål	Vestfold og Telemark opprettholder vedtak i Stortinget om **Nullvisjonen; at ingen skal bli drept elle hardt skadd i Vestfold og Telemark**. Vestfold og Telemark følger målsetningen satt i Nasjonal transport plan: om å få til en reduksjon **fra 35 hardt skadde og drepte i Vestfold** og **30 hardt skadde og drepte i Telemark** i 2019, ned til **maksimalt 14 hardt skadde og drepte i 2030 hver, og ingen drepte i trafikken innen 2050**. Vestfold og Telemark fylkeskommune vil fortsette innsatsen for å få **tilgang til helsevesenbaserte data knyttet trafikkulykker.** Med utgangspunkt i rapporterte «lettere skadde» ønsker Vestfold og Telemark fylke å jobbe for at også **antall innenfor kategorien «lettere skadde» går ned**.
Planretningslinje - Trafikkanalyse	Trafikksikkerheten ivaretas ytterligere ved å vedta en planretningslinje. **Retningslinjen gir hjemmel til å stille krav om dokumentasjon som viser hvordan trafikksikkerheten ivaretas og at trafikksikkerhetstiltak gjennomføres.**
Veistandard på fylkesveinettet	Det gjennomføres en ny **kartlegging av steder der det har skjedd flere ulykker** på samme sted, og en systematisk gjennomgang av veiene for, å **kartlegge ulykkesrisikoen i kurver** for å redusere møte- og utforkjøringsulykker.
Avkjørsler og byggegrenser langs fylkesvei	Veiledningen knyttet til håndtering av byggeggrense- og avkjørselsaker for Vestfold er fra 2012. Det har skjedd en del i vegnettet siden den gang. **Veilederen for Vestfold bør revideres. Det bør utvikles en lignende veileder for Telemark.** Trafikksikkerhet skal være et viktig premiss ved utarbeiding og revisjon av disse veilederne.
Bedre kunnskapsgrunnlaget	For å sikre et godt faktagrunnlag for arbeidet med trafikksikkerhet tas, det et **politisk initiativ for å, sammen med andre fylkeskommuner, arbeide for å få tilgang til skadedata som samles inn av helsesektoren.** En tilnærming kan være å løfte dette inn i Østlandssamarbeidet som er et politisk samarbeid mellom Oslo kommune, Viken fylkeskommune, Innlandet fylkeskommune og Vestfold og Telemark fylkeskommune. Alternativt inn i Kommunenes sentralforbund (KS) og samferdselskollegiet. Vedtak om at det skal tas politisk initiativ overfor nasjonale myndigheter for å samordne regelverket for innhenting av skadedata opprettholdes (sak 18/22).

	Beskrivelse
Adferdsendringer gjennom holdningsskapende arbeid	Holdningskapende arbeid brukes både for å øke kunnskap og for å redusere lovbrudd og uønsket adferd i trafikken. **Fylkeskommunen skal videreutvikle sitt holdningsskapende arbeid og samtidig utfordre andre store aktører til at det lanseres nye tiltak.**
Vegnormaler	Fylkeskommunen skal følge vegnormalenes krav ved utforming av offentlig vei og trafikkanlegg. Fravik kan være aktuelt der hvor vegnormalenes krav ikke kan etterleves. **Ved en revisjon av ordningen med søknader om fravik bør det bl.a. vurderes å forenkle prosessen med behandling**
Drift og vedlikehold av fylkesveger	Drift og vedlikehold vil ha fokus på å **videreutvikle det daglige trafikksikkerhetsfokuset i kjerneoppgavene.** Etterslepet av vedlikeholdsarbeidet på fylkesveinettet skal kartlegges.
Trafikksikker fylkeskommune	Vestfold fylkeskommune og Telemark fylkeskommune vil sikre at de **får ny godkjennelse som Trafikksikker fylkeskommune.**
Organisering av trafikksikkerhetsarbeidet	Fylkeskommunen har lovpålagt ansvar for å tilrå og samordne trafikksikkerheten i fylket (jf. vegtrafikkloven § 40a). **Fylket trafikksikkerhetsutvalg ivaretar dette ansvaret som selvstendige utvalg i Vestfold fylkeskommune og Telemark fylkeskommune**.
Teknologi for trafikksikkerhet	Fylkeskommunen vil, også i fremtiden ta initiativ til å **prøve ut ny teknologi** som kan bedre trafikksikkerheten. Den vil også i samarbeid med andre fylkeskommuner **følge opp behov for endringer i lovverk** som trengs, når ny teknologi er på veg inn i infrastrukturen.

Referanser

[1] Det kongelige samferdselsdepartementet, 2021: Meld. St. 20 (2020 – 2021) - Melding til Stortinget. Nasjonal transportplan 2022–2033. PDF på 264 sider. Kilde: https://www.regjeringen.no/contentassets/fab417af0b8e4b5694591450f7dc6969/no/pdfs/stm202020210020000dddpdfs.pdf

[2] Nullvisjonen Agder, 2012: Hva er Nullvisjonen?. Webside. Kilde: https://www.nullvisjonen-agder.no/2012-12-14-13-09-56/hva-er-nullvisjonen.html

[3] Statens vegvesen, m.fl., 2022: Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei. På vei mot nullvisjonen. PDF på 210 sider. Kilde: https://www.regjeringen.no/contentassets/c91632e1e2a84454b72072c5d51bf517/nasjonal-tiltaksplan-for-ts-pa-vei-2022-2025-endelig.pdf

[4] Steinkjerleksikonet, 2022: Kongeveger. Webside. Kilde: https://www.steinkjerleksikonet.no/kongeveger

[5] Arkivsenteret Dora, 2018: Gamle vegarkiv. Webside. Kilde: https://www.arkivsenteret.no/nyveileder/ny-side/gamle-vegarkiv/

[6] Bård Toldnes, 2020: Vendepunktet - Trafikksikkerhet i Norge 1945-2000. Bok på 348 sider. Fagbokforlaget. ISBN: 9788245031980

[7] TryggTrafikk, 2020: Alt var ikke bedre før. Webside. Kilde: https://www.tryggtrafikk.no/altvarikkebedrefor/

[8] Even Lange, 2015/2020: Bilismen slår gjennom. I: Norgeshistorie– Fra steinalderen til i dag. Fortalt av fagfolk. Webside. Kilde: https://www.norgeshistorie.no/velferdsstat-og-vestvending/1811-bilismen-slar-gjennom.html

[9] Trygg Trafikk, 2020: Hjertesone: Tryggere skolevei – Arbeidsdokument. PDF på 59 sider. Kilde: https://www.tryggtrafikk.no/wp-content/uploads/2022/02/H-Hjertesone-Arbeidsdokument.pdf

[10] Transportøkonomisk Institutt (TØI), 2019: Mange varig trafikkskadde syklister og fotgjengere. Kommentar. Webside. Kilde: https://samferdsel.toi.no/meninger/mange-varig-trafikkskadde-syklister-og-fotgjengere-article34084-677.html

[11] Trygg Trafikk, 2019: Helsevesenbasert skaderegistrering som verktøy for å forebygge trafikkulykker - Status på feltet og forslag til hvordan trafikkulykkesdata kan registreres. Utarbeidet av Johan Lund. PDF på 25 sider. Kilde: https://www.tryggtrafikk.no/wp-content/uploads/2019/11/Skaderegistreringsrapport2019_nett_oppslag.pdf

[12] Riksrevisjonen, 2019: Riksrevisjonens undersøkelse av behandling av innsigelser i plansaker. Dokument 3:7 (2018–2019). PDF på 103 sider. Kilde: https://www.riksrevisjonen.no/globalassets/rapporter/no-2018-2019/innsigelser_plansaker.pdf

[13] Rogaland fylkeskommune, 2019: Retningslinjer Regionalplan Ryfylke 2017-2030. Føresegner og retningsliner. PDF på 10 sider. Kilde: https://www.rogfk.no/_f/p1/ibeaa44d4-1f9e-4b09-8fed-b71f3ec34b68/retningslinjer-regionalplan-ryfylke-2017-2030.pdf

[14] Rogaland fylkeskommune, 2020: Regionalplan for Jæren og Søre Ryfylke. PDF på 106 sider. Kilde: https://www.rogfk.no/_f/p1/i40df279d-0907-40ce-8b2a-4d8a76296827/regionalplan-for-jaren-og-sore-ryfylke_endret_2021_09_20.pdf

[15] Stavanger kommune, 2022: Kommuneplanens arealdel 2023 – 2040. Bestemmelser og retningslinjer. Høringsforslag 27.6.2022. PDF på 73 sider. Kilde: https://www.stavanger.kommune.no/siteassets/samfunnsutvikling/planer/kommuneplan/ny-kpa-2020/horingsdokumenter-juni-2022/vedlegg-3-bestemmelser-og-retningslinjer-28.6.2022-.pdf

[16] Vestfold fylkeskommune, 2019: Regional transportplan for Vestfold. PDF på 25 sider. Kilde: https://www.vtfk.no/globalassets/vtfk/dokumenter/samferdsel-miljo-og-mobilitet/planer-og-strategier/strategi-og-utvikling/vestfold_transportplan_vedtatt_v1-002.pdf

[17] FutureBuilt, 2011: Mobilitetsplanlegging. Smarte reisevalg for bedrifter og virksomheter. Veileder. PDF på 38 sider. Kilde: https://vegvesen.brage.unit.no/vegvesen-xmlui/bitstream/handle/11250/191289/mobilitetsplanlegging.pdf?sequence=1&isAllowed=y

[18] Statens vegvesen, 2018: Bærekraftig mobilitetsplanlegging. En helhetlig, miljøvennlig og rettferdig tilnærming til mobilitet. Statens vegvesens rapporter, Nr. 293. PDF på 33 sider. Kilde: https://vegvesen.brage.unit.no/vegvesen-xmlui/bitstream/handle/11250/2658939/Rapport%20293%20B%c3%a6rekraftig%20mobilitetsplanlegging%20En%20helhetlig%2c%20milj%c3%b8vennlig%20og%20rettferdig%20tiln%c3%a6rming%20til%20mobilitet%20%28PDF%2c%203%20MB%29.pdf?sequence=1&isAllowed=y

[19] Vestfold og Telemark fylkeskommune, 2022: Bylogistikk for Vestfoldbyene. Webside med diverse lenker og dokumenter. Kilde: https://www.vtfk.no/meny/tjenester/samferdsel/planer-og-strategier/bylogistikk-for-vestfoldbyene/

[20] Transportøkonomisk institutt (TØI): Tiltakskatalog for transport og miljø. Mobilitetsplanlegging og kampanjer. Websider med mange lenker til forskjellige kampanjer. Kilde: https://www.tiltak.no/category/b-endre-transportmiddelfordeling/b-5-mobilitetsplanlegging-og-kampanjer/

[21] Vestland fylkeskommune, 2021: Regional transportplan Vestland 2022–2033. PDF på 64 sider. Kilde: https://www.vestlandfylke.no/globalassets/fylkesveg/rtp/rtp_del-1_regional-transportplan-for-vestland-20222033_17jan-22_vedtak.pdf

[22] Oslo kommune, v/ Bymiljøetaten, 2017: Oslostandarden for sykkeltilrettelegging. PDF på 82 sider. Kilde: https://www.oslo.kommune.no/getfile.php/13255100-1536228895/Tjenester%20og%20tilbud/Plan%2C%20bygg%20og%20eiendom/Byggesaksveiledere%2C%20normer%20og%20skjemaer/Oslostandarden%20for%20sykkeltilrettelegging.pdf

[23] Oslo kommune, v/ Bymiljøetaten, 2020: Gatenormal for Oslo. PDF på 210 sider. Kilde: https://www.oslo.kommune.no/getfile.php/134032-1611566813/Tjenester%20og%20tilbud/Plan%2C%20bygg%20og%20eiendom/Byggesaksveiledere%2C%20normer%20og%20skjemaer/Gatenormal%20og%20normark/Gate-%20og%20vegnormaler/Gatenormal%20for%20Oslo.pdf

[24] Transportøkonomisk institutt (TØI), 2017: Trafikksikkerhetshåndbok. Avkjørselsregulering. Webside. Kilde: https://www.tshandbok.no/del-2/3-trafikkregulering/doc654/

[25] Samferdselsdepartementet, 1964, sist endret 2021: Lov om vegar (Vegloven), LOV-1963-06-21-23. Kilde: https://lovdata.no/dokument/NL/lov/1963-06-21-23

[26] Vestfold fylkeskommune, 2013: Retningslinjer for byggegrenser og avkjørsler langs fylkesvei. PDF på 11 sider. Kilde: https://www.vtfk.no/globalassets/planportalen/dokumenter/kart/201200581-14-retningslinjer-bygg--avkjorsler.docx-294231_2_0.pdf

[27] Transportøkonomisk institutt (TØI), 2022: Dødsulykker innenfor og utenfor Nullvisjonens systemgrenser-Egenskaper ved dødsulykker i vegtrafikken og potensial for reduksjon basert på Statens vegvesens ulykkesanalyser (UAG) i perioden 2017-2020. TØI-rapport 1887/2022. PDF på 81 sider. Kilde: https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=73250

[28] Utrykningspolitiet, 2020: Trafikksikkerhetsarbeid - Politiets tilstandsanalyse for 2021. PDF på 60 sider. Kilde: https://www.politiet.no/globalassets/dokumenter/up/trafikksikkerhetsarbeidet-tilstandsanalyse-2021.pdf

[29] Utrykningspolitiet / Politidirektoratet, 2021: Trafikksikkerhetsarbeid – Politiets tilstandsanalyse for 2022. PDF på 81 sider. Kilde: https://www.politiet.no/globalassets/dokumenter/up/trafikksikkerhetsarbeidet---tilstandsanalyse-2022.pdf

[30] Transportøkonomisk institutt (TØI), 2004: Effekter av informasjonskampanjer på atferd og trafikkulykker - forutsetninger, evaluering og kostnadseffektivitet. TØI-rapport 727/2004. PDF på 129 sider. Kilde: https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=1116

[31] Sintef, 2018: Den fjerde faktor. Sosiale medier, ungdom og trafikksikkerhet. PDF på 107 sider. Kilde: https://vegvesen.brage.unit.no/vegvesen-xmlui/bitstream/handle/11250/2712118/Den%20fjerde%20faktor.%20Sosiale%20medier%2C%20ungdom%20og%20trafikksikkerhet.pdf?sequence=1&isAllowed=y

[32] RF, Hva betyr organisering for trafikksikkerhetsarbeidet i fylker og kommuner? (RF – 2005/025. PDF på 108 sider. Kilde: NORCE vitenarkiv: Hva betyr organisering for trafikksikkerhetsarbeidet i fylker og kommuner? (unit.no)

[33] Samferdselsdepartementet, 2019: Teknologi for bærekraftig bevegelsesfrihet og mobilitet. Rapport fra Ekspertutvalget - teknologi og fremtidens transportinfrastruktur. PDF på 100 sider. Kilder: https://www.regjeringen.no/contentassets/ccdc68196014468696acac6e5cc4f0e7/rapport-teknologiutvalget_web.pdf

[34] Statens vegvesen, 2018: ITS-strategi for Statens vegvesen. 2018–2023. Et vegkart mot fremtidens transportsystem. PDF på 16 sider. Kilde: https://www.vegvesen.no/globalassets/fag/trafikk/its-portalen/its-strategi-2018-2023.pdf

Vestfold og Telemark fylkeskommune
vtfk.no

Postadresse:
Postboks 2844
3702 Skien

Besøksadresser:
Fylkesbakken 6, Skien
Svend Foynsgate 9, Tønsberg

Kontakt:
35 91 70 00
post@vtfk.no