Trafikksikkerhetsplan 2017-2025

Kommunedelplan



Foto: Tore Haraldseth

14.12.2017

Nes kommune, vedtatt i kommunestyret 14.12.2017

Innhold

1 Bakgrunn 3

1.1 Historikk 3

1.2 Organisering av kommunens trafikksikkerhetsarbeid 3

1.3 Organisering av planarbeidet 3

2 Forankring og organisering av trafikksikkerhetsarbeidet 3

2.1 Nasjonalt trafikksikkerhetsarbeid 3

2.2 Fylkeskommunalt trafikksikkerhetsarbeid 4

2.3 Kommunalt trafikksikkerhetsarbeid 4

3 Vegsystemer, vegeiere og utfordringer i Nes kommune 5

4 Ulykkessituasjonen – utviklingen i Nes kommune 6

5 Trafikksikker kommune 6

6 Mål og strategier for kommunens trafikksikkerhetsarbeid 6

6.1 Visjon og mål 6

7 Kommunens rolle i trafikksikkerhetsarbeidet 7

7.1 Barn og foreldre 7

7.2 Barnehagene 7

7.3 Grunnskolen 8

7.4 Folkehelse 9

7.5 Vegene i kommunen 9

8 Økonomisk støtte til trafikksikkerhetstiltak 9

9 Rullerings- og rapporteringsrutiner 10

10 Vedlegg 10

10.1 Handlingsplaner holdningsskapende og fysiske tiltak 10

10.2 Trafikksikker kommune 10

10.3 Statistikk 11

10.4 Kilder 13

1 Bakgrunn

1.1 Historikk

Trafikksikkerhetsplanen 2017-2025 er en videreføring av planen for perioden 2011-2023. Dette var kommunens første trafikksikkerhetsplan. Det ble den gang gjennomført en svært omfattende kartleggingsprosess for å avdekke trafikkfarlige punkt og strekninger, i et tett samarbeid med Statens Vegvesen. Planen er lagt til grunn for kommunens søknader om trafikksikkerhetsmidler.

I kommunens plantrategi vedtatt i 2016, er rullering av trafikksikkerhetsplan prioritert med oppstart i 2016 og sluttføring innen utgangen av 2017. Planen utarbeides som en kommunedelplan. Planprogrammet er vedtatt i kommuneplanutvalget 25.01.2017

1.2 Organisering av kommunens trafikksikkerhetsarbeid

Det er kommunen selv v/ kommunestyret som i utgangspunktet har ansvar for trafikksikkerhetsarbeidet i kommunen. Politisk og administrativt er ansvaret tredelt:

1. Utarbeiding av trafikksikkerhetsplanen: Kommuneplanutvalget og rådmannen v/ samfunnsutviklingsavdelingen.
2. Tilrettelegging for og gjennomføring av fysiske trafikksikkerhetstiltak: Teknisk utvalg og kommunalsjef teknisk.
3. Holdningsskapende arbeid og ikke-fysiske tiltak: oppvekst-, skole- og kulturutvalget og kommunalsjef oppvekst og kultur.

1.3 Organisering av planarbeidet

Oppdragsgiver: Kommunestyret

Styringsggruppe: Kommuneplanutvalget

Prosjektleder: avd. Ing. Torunn Bekkeseth

Adminitrativ prosjektgruppe:

- Folkehelsekoordinator Katrine Skalleberg
- Skolefaglig ansvarlig Hanne Brunborg
- Avd. leder Tor Dalevold (august 2017) /avd. ing. Marie Lovise Valdresbråten (fra september 2017)

I planarbeidet har kommunen invitert Barn og unges kommunestyre, Eldrerådet, råd for mennesker med nedsatt funksjonsevne, FAU i skolene, SU-representanter i barnehagene og frivillige lag og organisasjoner til innspillsmøter og til å komme med innspill til planen i etterkant av møtene.

2 Forankring og organisering av trafikksikkerhetsarbeidet

2.1 Nasjonalt trafikksikkerhetsarbeid

Regjering og Storting har lagt «Nullvisjonen» til grunn for trafikksikkerhetsarbeidet i Norge – det vil si et transportsystem som ikke krever liv eller gir varige skader.

En reduksjon av antall ulykker og konsekvensene av de ulykkene som skjer, krever en kombinasjon av tiltak:

- Fysiske tiltak på vegene
- Adferdsregulerende tiltak
- Opplæring
- Kontroll

2.2 Fylkeskommunalt trafikksikkerhetsarbeid

Nullvisjonen og Nasjonal handlingsplan for trafikksikkerhet gir overordnede føringer også for trafikksikkerhetsarbeidet i Buskerud fylke.

> **Etappemål**: Antall drepte og hardt skadde skal halveres innen 2023.
>
> **Delmål** (gående og syklende): Antallet drepte og hardt skadde skal ikke øke selv om flere går og sykler.

Det finnes ingen myndighet som alene kan virkeliggjøre dette. Samhandling og samordning mellom offentlige etater, frivillige organisasjoner, næringsliv og trafikkanter er derfor nødvendig.

I Buskerud er dette formalisert gjennom fylkets trafikksikkerhetsutvalg (FTU), som består av tre politisk valgte medlemmer og sju konsultative medlemmer. Disse representerer Trygg Trafikk, lokalt politiet, utrykningspolitiet, Statens Vegvesen samferdselsavdelingen og utviklingsavdelingen i fylkeskommunen.

FTU`s handlingsprogram for 2014-2017 har disse satsingsområdene:

- Kommunalt trafikksikkerhetsarbeid
- Trygg skoleveg
- Gående og syklende
- Risikogrupper
- Samarbeid og synliggjøring

2.3 Kommunalt trafikksikkerhetsarbeid

Trafikksikkerhetsplanen for Nes kommune skal følge opp nasjonale og fylkeskommunale målsettinger. Også her er god samhandling og samordning mellom ulike grupper, etater og instanser avgjørende viktig. Den nasjonale Nullvisjonen gjelder også for Nes kommune.

Det vil si et transportsystem som ikke krever liv eller gir varige skader.

Den kommunale trafikksikkerhetsplanen for Nes omfatter hele kommunen:

- Alle kommunale og fylkeskommunale veger
- Alle gang- og sykkelveger
- Riksveg 7. Vegen går gjennom hele kommunen og er sterkt preget av tungtrafikk og turisttrafikk.
- Holdningsskapende arbeid rettes mot alle kommunens innbyggere med særlig vekt på skole, barnehage og eldre.

3 Vegsystemer, vegeiere og utfordringer i Nes kommune

Det er statens ansvar å bygge og vedlikeholde riksveger og gang- og sykkelveger langs riksvegene.

Fylkeskommunen har i samarbeid med kommunen ansvaret for å bygge og vedlikeholde gang- og sykkelveger langs fylkesvegene.

Det er kommunens ansvar å anlegge og vedlikeholde kommunale veger og gang- og sykkelveger langs disse. Vegstandarden i kommunen er varierende. Det vi alltid være punkter og strekninger der en kunne ha ønsket seg bedre løsninger. I handlingsplanen er det pekt på områder der det er ønskelig med standardheving, samt tiltak for å skille myke trafikanter fra biltrafikken. Trafikktettheten i kommunen er økende. Det gjelder gjennomgangstrafikk på riksveg 7, der tungtrafikk og turisttrafikk er betydelig. Trafikken på f.v. 214 fra Nesbyen og oppover Rukkedalen er også økende på grunn av sterk økning i hyttebyggingen i området.

Oversikt over veger i kommunen:

Veg	Strekning	Lengde, km	ÅDT *
Rv 7	Flå grense – Gol grense	27,7	4860 **
Rv. 7 gang- og sykkelveg	Roløkken – Nesbyen syd	1,0	
Fv. 211	Bromma – Flå grense (Søndre Buhovd)	10,1	
Fv. 212	Rv. 7 ved Liodden bru – krysset ved Lie	2,7	
Fv. 213	Kryss rv. 7 (Shell) – Gol grense (nord) og Rudsviken (syd)	12,5	2500
Fv. 214	Kryss rv. 7 (Shell) – Nore og Uvdal grense	22,7	3000
Kommunale veger		58,3	
Kommunale gang- og sykkelveger		9,3	

* Belastningen på vegen og trafikktettheten måles i årsdøgntrafikk (ÅDT). Årsdøgntrafikk er definert som totalt antall kjøretøy som passerer i snitt på vegen i løpet av et år dividert på 365.

** ÅDT fra 2016 ved tellepunkt i Flå. Døgntrafikken på riksveg 7 viser svært stor variasjon i løpet av året og mellom ukedagene. I påskeutfartene er det en døgntrafikk i palmehelga og påskehelga på over 10000.

Total veglengde:

- Riksveg: 27,7 km
- Fylkesveger: 48,1 km
- Kommunale veger: 58,3 km
  Gang- og sykkelveger: 10,3 km

Riksveg 7

Riksvegen går gjennom hele kommunen fra Bergheim i sør til Svenkerud i nord. Denne er klassifisert som stamveg og inngår i det overordna gjennomgående riksvegnettet i landet. Riksveg 7 er en av hovedvegen mellom Oslo og Bergen. Rv. 7 har 80 km/t som fartsgrense gjennom mye av kommunen.

Ved Bergheim, Bromma og Svenkerud er det kortere strekninger med 60 km /t. Fartsgrensen ble i 2017 satt ned til 70 km/t forbi hovedavkjøringen til Nesbyen sentrum.

Kombinasjonen av økning i tungtrafikken og en stadig økende turisttrafikk gjør rv. 7 til en utfordring, ikke minst i forhold til trafikksikkerhet. Det er gang- og sykkeveg bare på strekningen Roløkken – avkjøring Nesbyen sør.

4 Ulykkessituasjonen – utviklingen i Nes kommune

Antall ulykker med alvorlige personskader eller dødsfall er få i Nes kommune, men en alvorlig ulykke er uansett en for mye. Det er på riksveg 7 de fleste alvorlige ulykkene skjer.

Ellers er det mindre ulykker/uhell med personbil som dominerer ulykkesstatistikken. Det kan se ut som om antall ulykker totalt sett øker noe i perioden 1999 – 2016. Se vedlegg pkt. 12.3.

Antall alvorlige ulykker har gått ned. I perioden 1999 – 2008 var det i alt 9 drepte og 19 alvorlig skadde på vegene i Nes. I perioden 2009 – 2016 var det 1 drept og 2 alvorlig skadde. Dette er en god utvikling, som kan være en effekt av ulike trafikksikkerhetstiltak på riksveg 7 som f.eks. midtdeler i Kjerringvika, vegsalting, gjennomsnittsmåling av hastigheten mellom Nesbyen og Bromma og trafikksikkerhetsprosjekt som bl.a. har bidratt til færre elgpåkjørsler.

Kommunen har pr. juni 2017 ingen oversikt over ulykker/uhell der kun myke trafikanter er involvert.

5 Trafikksikker kommune

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

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

For å ivareta denne helhetstenkingen er det utarbeidet kriterier og sjekklster som skal være et verktøy for å kvalitetssikre kommunens trafikksikkerhetsarbeid. Nes kommunen har satt seg som mål å oppfylle alle kriteriene for å kunne bli erklært som Trafikksikker kommune i løpet av 2017.

Vedlegg 12.3 gir en grundigere innføring i Trafikksikker kommune-konseptet.

6 Mål og strategier for kommunens trafikksikkerhetsarbeid

6.1 Visjon og mål

Visjon:

Nes kommunen vil følge opp nullvisjonen i Nasjonal transportplan (2014-2023):

0 drepte og 0 alvorlig skadde

Hovedmål:

- **Antall skadde og drepte i trafikken i Nes kommunen skal være så nær null som mulig.**
- **Ingen barn skal skades på veg til og fra barnehage, skole og fritidsaktiviteter.**
- **Det skal bli stadig tryggere å ferdes i trafikken.**

Strategier:

- Nes kommunen skal bli en trafikksikker kommunen innen 01.01.2018. (Kriterier i vedlegg)
- Trafikksikkerhetstiltak knyttet til barns barnehage-/skoleveg og fritidsaktivitet skal prioriteres.
- Utenfor boligområder skal alle grunnskoleelever uten rett til skoleskyss kunne ferdes sikkert, på stier, gang- og sykkelveger o.l.
- Nes kommune skal sammen med foreldre, lag og foreninger, arbeide for holdninger som gjør at flere bruker kroppen til og fra hjem, skole, fritidsaktiviteter og arbeid.
- Kunnskapen om trafikksikkerhet hos barn, unge og voksne skal bli stadig bedre.
- Vegene i og til Nes skal ha en god standard.
- Alle trafikkarealer skal så langt som mulig være universelt utformet.

7 Kommunens rolle i trafikksikkerhetsarbeidet

7.1 Barn og foreldre

Helsestasjonen møter alle barn og foreldre i en tidlig fase. Her formidles generell informasjon om sikkerhet for barn i ulike situasjoner. Det deles ut informasjonsmateriell «Barns miljø og sikkerhet» utarbeidet av Helsedirektoratet, og trafikksikkerhet er et tema i samtaler mellom foreldre og helsestasjon. Helsestasjonen bruker tilgjengelig materiell utarbeidet av Trygg Trafikk i informasjonsarbeidet.

Det er foreldrene som har hovedansvaret for oppdragelsen av egne barn. Å ferdes i trafikken er en del av alle menneskers hverdag. Barn må gradvis øves opp til å mestre trafikkbildet der de bor. Foreldrene er barnas viktigste rollemodeller og formidlere av kunnskap, holdninger og adferd. Arbeidet med å gi barna trafikkkunnskap og gode holdninger til trafikksikkerhet, må starte så tidlig som mulig. Kommunen driver holdningsskapende arbeide rettet mot foreldre både gjennom helsestasjonen, barnehager og skoler.

7.2 Barnehagene

Rammeplanen gir føringer for innholdet i barnehagen. Begrepet trafikksikkerhet er ikke spesifikt omtalt i rammeplanen, men under fagområdet «Nærmiljø og samfunn» kan det leses mye mellom linjene om at barnehagen skal være med å utvikle gode holdninger hos barn når det gjelder å ferdes i trafikken.

Hjemlet i «Forskrift om miljørettet helsevern» skal barnehagen dessuten fremme helse, trivsel, gode sosiale og følelsesmessige forhold, samt forebygge sykdom og skade. Dette må skje i et godt samarbeid mellom barnehagen og foreldrene.

Når personalet har med seg barna ut på tur, snakkes det mye om trafikk og trafikksikkerhet. Barna får lære ved stadige gjentakelser om hvilke farer som lurer og om hvilke regler vi har for ferdsel på veger og gater. Barna benytter ofte gule vester. Når barnehagebarna ferdes i trafikken, vurderes det hvor mange barn det kan være per voksen. Antall voksne bestemmes ut fra barna alder, modning og konsentrasjonsevne.

Når barnehagen reiser på turer med buss, presiseres det alltid til transportøren at det skal være setebelter til alle barna. Når barnehagen er sjelden gang tar barna med på bilturer, benyttes kun godkjente barneseter. Barnehagen innhenter alltid skriftlig tillatelse fra foreldrene før de tar med barna på slike turer. Barnehagen arrangerer av og til foreldremøter med spesielt fokus på sikring av barn i bil. Det er utarbeidet en egen rutine for trafikksikkerhet i alle barnehagene i Nes.

Opplegg i barnehagene (litt ulikt fra barnehage til barnehage):

- Spiller trafikkspill (trafikklotto)
- Bruker Tarkus – barnas trafikkvenn
- Har besøk av politi/politibil

7.3 Grunnskolen

Bosettingen i Nes er spredt og for mange elever det det nødvendig med skoleskyss. Kommunen er ansvarlig for skoleskyss for grunnskoleelevene. Skyssordningen er organisert slik at alle elever fra 1. til 10. trinn som bor mer enn 4 km fra skolen (2 km for elevene på 1. trinn) får tilbud om skoleskyss til og fra skolen. Elever med skoleveg som blir vurdert som særlig farlig eller vanskelig, får tilbud om skoleskyss selv om det er mindre enn 4 km til skolen. Skolevegen regnes som utrygg der det mangler gang- og sykkelveg langs trafikkert veg jf. lokal forskrift om skoleskyss. Det er i skoleåret 2016/2017 (pr. januar 2017) 146 av 351 elever som får skoleskyss, av disse 24 elever som får skoleskyss på grunn av utrygg skoleveg selv om det er mindre enn 4 (2) km til skolen.

Kommunen har fra høsten 2017 grunnskole kun i Nesbyen sentrum, dvs. Nes barneskole og Nes ungdomsskole. Trafikkmønsteret i nærområdet til skolene er til tider utfordrende, med mye trafikk rundt skolestart og –slutt. I handlingsplanen er det foreslått flere tiltak for å bedre situasjonen.

Systematisk trafikkopplæring og holdningsskapende arbeid knyttet til trafikksikkerhet er er prioritert område for skolene.

I skolen skal elevene oppøve praktiske ferdigheter, samtidig som de skal få utviklet en mer teoretisk forståelse av hvordan trafikken fungerer. Kunnskapsløftet (læreplanen for grunnskolen) spesifiserer konkrete mål knyttet til trafikkopplæring på alle trinn i barne- og ungdomsskolen. Trafikksikkerhet omtales slik:

- Eleven skal kunne følge trafikkregler for fotgjengere og syklister. (Mål etter 4. trinn)
- Eleven skal kunne praktisere trygg bruk av sykkel som framkomstmiddel. (Mål etter 7. trinn)
- Eleven skal kunne utføre enkel førstehjelp. (Mål etter 7. trinn)
- Eleven skal kunne gjøre greie for hvordan trafikksikkerhetsutstyr hindrer og minsker skader ved uhell og ulykker. (Mål etter 10. trinn)
- Eleven skal kunne forklare og utføre livbergende førstehjelp. (Mål etter 10. trinn)

I tillegg gjelder «Forskrift om miljørettet helsevern» også for skolevirksomheten.

Sykkel bør brukes først fra 4. klassetrinn på skoleveg og i avgrenset område på skolen. Foresatte må vurdere barnas modenhet og avgjøre når de kan få sykle. Bruk av sykkelhjelm understrekes. Det arrangeres trafikk-/sykkeldag for 1. – 7. trinn hvert annet år.

Mot slutten av ungdomsskolen nærmer mange seg et skifte i trafikantrolle, fra fotgjenger og syklist til enten selv å føre motorkjøretøy eller å sitte på med andre unge bilførere. I denne fasen er det viktig å nå fram med budskap som gjør de unge bevisste og ansvarlige for egen og andres sikkerhet i trafikken. Det er viktig å prioriterer dette høyt da aldersgruppen 16-22 år er overrepresentert i de alvorlige ulykkene.

Det er utarbeidet en egen undervisningsplan for trafikksikkerhet på ungdomstrinnet. Det skal også utarbeides en slik plan for barneskolen. Ut over det som gjøres på og av skolene, er det avgjørende viktig at foreldrene snakker med egne barn om trafikksikkerhet og går foran som gode forbilder.

7.4 Folkehelse

Trafikkskader rammer mennesker i alle aldere. Selv om andelen trafikkskadde stadig reduseres, fører ulike former for skader til mange tapte leveår og år med nedsatt helsetilstand. God trafikksikkerhet bidrar til å gi kommunens innbyggere og tilreisende trygge lokalmiljø, mindre skader, en mer aktiv hverdag og bedre trivsel. Et godt utbygd gang- og sykkelvegnett gir innbyggerne mulighet til å gå eller bruke sykkel som transport. For både barn, voksne og eldre vil det være gunstig for miljøet og en kilde til god helse, trivsel og livskvalitet. Det er et mål å redusere behovet for kjøring, bl.a. redusert foreldrekjøring og busstransport til og fra skolen og andre aktiviteter. Redusert bilbruk vil gjøre skoleveien tryggere for myke trafikanter.

I juni 2017 er det høringsfrist på ny overordnet del av læreplan for grunnskolen, der ett av tre tverrfaglige tema er folkehelse og livsmestring. Dersom læreplanen vedtas som forskrift, skal dette temaet da være gjennomgående i alle nasjonale og lokale læreplaner i ulike fag.

I Forskrift om rammeplan for barnehagens innhold og oppgaver står det blant annet at barnehagen skal sikre barn under opplæringspliktig alder et oppvekstmiljø som både gir utfordringer som er tilpasset barnets alder og funksjonsnivå og trygghet mot fysiske og psykiske skadevirkninger. I tillegg skal barnehagen ha en helsefremmende og en forebyggende funksjon og bidra til å utjevne sosiale forskjeller.

Kommunens egne ansatte oppfordres til å sykle på jobben gjennom en årlig sykkelaksjon. Det er et tiltak også andre bedrifter og arbeidsplasser kan gjennomføre.

7.5 Vegene i kommunen

Kommunen har ansvar for alle kommunale veger og kommunale gang- og sykkelveger. I budsjettet settes det av midler til opprusting og vedlikehold av vegene og til trafikksikkerhetstiltak.

Kommunen samarbeider med og gir innspill til Buskerud fylkeskommunen og Statens vegvesen om aktuelle tiltak på fylkesveger og riksveg 7.

8 Økonomisk støtte til trafikksikkerhetstiltak

Buskerud fylkeskommune bevilger hvert år støtte til trafikksikkerhetstiltak i kommunene. Det kan søkes om både fysiske og trafikantretta tiltak. Til fysiske tiltak gis det i hovedsak støtte til tiltak på kommunale veger, og tiltak som gjelder skoleveger blir prioritert. Kommunen må stille med en egenandel på 40 % til

fysiske tiltak. Godkjent trafikksikkerhetsplan skal ligge til grunn for tildeling av tilskuddsmidler. Ved prioritering av tildeling mellom prosjekter skal det telle positivt om kommunen er godkjent som «trafikksikker kommune» eller er i prosess for å bli det.

Lag og foreninger kan søke fylkeskommunen om støtte til fysiske tiltak og holdningsskapende arbeid.

9 Rullerings- og rapporteringsrutiner

- Årlig evaluering av trafikksikkerhetsplanen og behandling av handlingsdelen i teknisk utvalg og i oppvekst-, skole- og kulturutvalget.
- Innarbeide trafikksikkerhetstiltak i økonomiplan med handlingsplan og årsbudsjett.
- Utarbeide årlige søknader om trafikksikkerhetsmidler til Buskerud fylkeskommunen.
- Gjennomføre tiltak i prioritert rekkefølge.
- Utarbeide årlig statusrapport som en del av kommunens årsrapport.
- Rullering av planen hvert 4. år (neste gang i 2021).

10 Vedlegg

10.1 Handlingsplaner holdningsskapende og fysiske tiltak

10.2 Trafikksikker kommune

Trafikksikker kommune er en godkjenningsordning som kvalitetssikrer kommunens trafikksikkerhetsarbeid. Kriteriene for godkjenning bygger på gjeldende lover og forskrifter. Buskerud fylkeskommunen og Trygg Trafikk bistår kommunene i arbeidet.

I FTU (fylkets trafikksikkerhetsutvalg) ble det 14.06.16 vedtatt endringer i kriteriene for Buskerud fylkes tilskuddsordning, gjeldende fra 2017:

> *Tydeliggjøring av kriteriet som sier at kommunen må ha en gyldig trafikksikkerhetsplan.*
>
> *Et nytt kriterium som sier at det ved tildeling skal telle positivt at kommunen er, eller er i prosess for å bli, «trafikksikker kommune».*

I prosess betyr i denne sammenheng at kommunen har underskrevet intensjonsavtale med Buskerud fylkeskommunen om å bli godkjent som Trafikksikker kommune.

Det vil for de fleste kommuner ikke være en stor og ressurskrevende jobb å bli godkjent. Det er i hovedsak en strukturering av trafikksikkerhetsarbeidet, spesielt av det trafikantrettede og holdningsskapende arbeidet.

Å bli godkjent betyr ikke at det ikke kan skje trafikkulykker, men godkjenningen er et kvalitetsstempel for godt, målbevisst og helhetlig arbeid med trafikksikerhet. Trygg trafikk har utarbeidet en veileder for Trafikksikker kommune. I veilederen finner en kriterier og sjekklister som er verktøy for ledere på like nivåer i kommunen. Det er eksempler på hvordan trafikksikkerhetsarbeidet bør bygges opp og hvordan ulike tiltak i planen bør konkretiseres.

Kriterier for kommunen:

- Kommunen har forankret ansvaret for trafikksikkerhetsarbeidet hos ordfører og rådmann. Delansvar ligger hos den enkelte leder.
- Kommunen har et utvalg med ansvar for trafikksikkerhet.
- Kommunen har innarbeidet trafikksikkerhet i HMS/internkontrollsystemet som inneholder regler for reiser og transport i kommunens regi og ved kjøp av transporttjenester.
- Trafikksikkerhet er et årlig tema i kommunens arbeidsmiljøutvalg (AMU).
- Kommunen har oppdatert oversikt over trafikkulykker og trafikkuhell (materiellskader) i kommunen.
- Trafikksikkerhet er en del av kommunens folkehelsearbeid.
- Kommunen har en trafikksikkerhetsplan. Planen har rullerings- og rapporteringsrutiner. Planen ivaretar både trafikantrettede og fysiske tiltak.
- Kommunen har et godt system for å behandle søknader om skyss pga. særlig farlig skoleveg.
- Kommunen har oppfylt kriteriene for den enkelte sektor.

10.3 Statistikk

Antall skader fordelt på kjøretøytype og ulykkesart 1999-2008

	Kryssende kjøreretninger i kryss	Møtende kjøreretninger i kryss	Parallelle kjøreretninger i kryss	Påkjørt bakfra	Forbikjøring	Møting	Rygging	Påkjørt parkert kjøretøy	Eneulykke	Påkjørsel av fotgjenger/syklist	Annen ulykkestype	Rundkjøring	Ukjent/uoppgjort	Sum
Personbil mv. (under 3,5t)	226	18	11	249	53	180	432	245	612	2	176	2	36	2 242
Lastebil mv. (over 3,5t)	2	0	0	11	4	10	19	13	29	0	34	0	0	123
Buss (over 3,5t)	2	2	0	6	4	6	10	8	2	0	4	0	0	45
Moped	0	0	0	0	0	2	0	0	3	0	2	0	0	7
Lett motorsykkel	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Tung motorsykkel	0	0	0	0	0	2	0	2	5	0	0	0	0	9
Sum	231	20	11	266	60	200	461	267	652	2	216	2	36	2 425

Antall skader fordelt på kjøretøytype og ulykkesart 2009-2016

Personbil mv. (under 3,5t)	121	14	9	281	49	120	368	248	617	7	224	4	57	2 121
Lastebil mv. (over 3,5t)	2	0	0	5	4	5	6	14	15	0	5	0	0	56
Buss (over 3,5t)	3	4	0	0	5	6	7	5	0	0	7	0	0	37
Moped	0	0	0	4	0	0	5	3	12	0	0	0	0	24
Lett motorsykkel	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Tung motorsykkel	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	4
Sum	126	18	9	291	58	132	386	270	644	7	240	4	57	2 242

År	Ingen personskade (meldt for sikkerhets skyld)	Liten (Ikke innlagt sykehus)	Moderat (Innlagt inntil 2 døgn)	Alvorlig (Innlagt sykehus 3 døgn eller mer)	Livstruende (omfattende intensivbehov, respirator etc.)	Død	SUM
2009	0	1	0	0	0	0	1
2010	1	4	0	1	0	1	7
2011	1	5	0	1	0	0	7
2012	3	5	2	0	0	0	10
2013	3	5	1	0	0	0	9
2014	1	3	0	0	0	0	4
2015	0	1	0	0	0	0	1
2016	1	0	0	0	0	0	1
SUM	10	24	3	2	0	1	40

Erstatningsbeløp fordelt på år og kjøretøytype

	Personbil mv. (under 3,5t)	Lastebil mv. (over 3,5t)	Buss (over 3,5t)	Moped	Tung motorsykkel	Andre kjøretøyer	Ukjent	Sum
1999	4 776	471	83	0	51	336	11	5 727
2000	5 076	858	0	0	0	116	51	6 100
2001	3 142	536	0	0	0	88	22	3 789
2002	3 389	1 647	18	0	0	447	41	5 542
2003	3 135	266	57	24	61	238	0	3 781
2004	2 355	50	0	0	30	0	0	2 435
2005	2 558	38	779	0	0	77	0	3 453
2006	3 156	854	0	0	0	78	0	4 088
2007	4 451	639	0	0	0	130	54	5 274
2008	4 152	371	0	0	320	229	0	5 073
2009	5 490	161	4	0	0	106	0	5 761
2010	12 945	32	33	111	0	110	72	13 302
2011	7 863	387	121	57	0	265	0	8 693
2012	11 119	350	0	85	0	647	0	12 201
2013	3 972	85	0	122	14	692	46	4 931
2014	7 502	36	101	83	0	365	0	8 087
2015	2 885	24	23	0	0	98	27	3 056
2016	1 865	0	0	0	0	39	0	1 903
Sum	89 831	6 806	1 219	482	476	4 060	323	103 196

Kilde: TRAST - Trafikkskadestatistikk

10.4 Kilder

Kommunale trafikksikkerhetsplaner, håndbok V722, Statens Vegvesen

Trafikk- og støyanalyse, Nes kommunen 04.12.2013.

Trafikksikkerhetsplan 2011-2023, Nes kommune

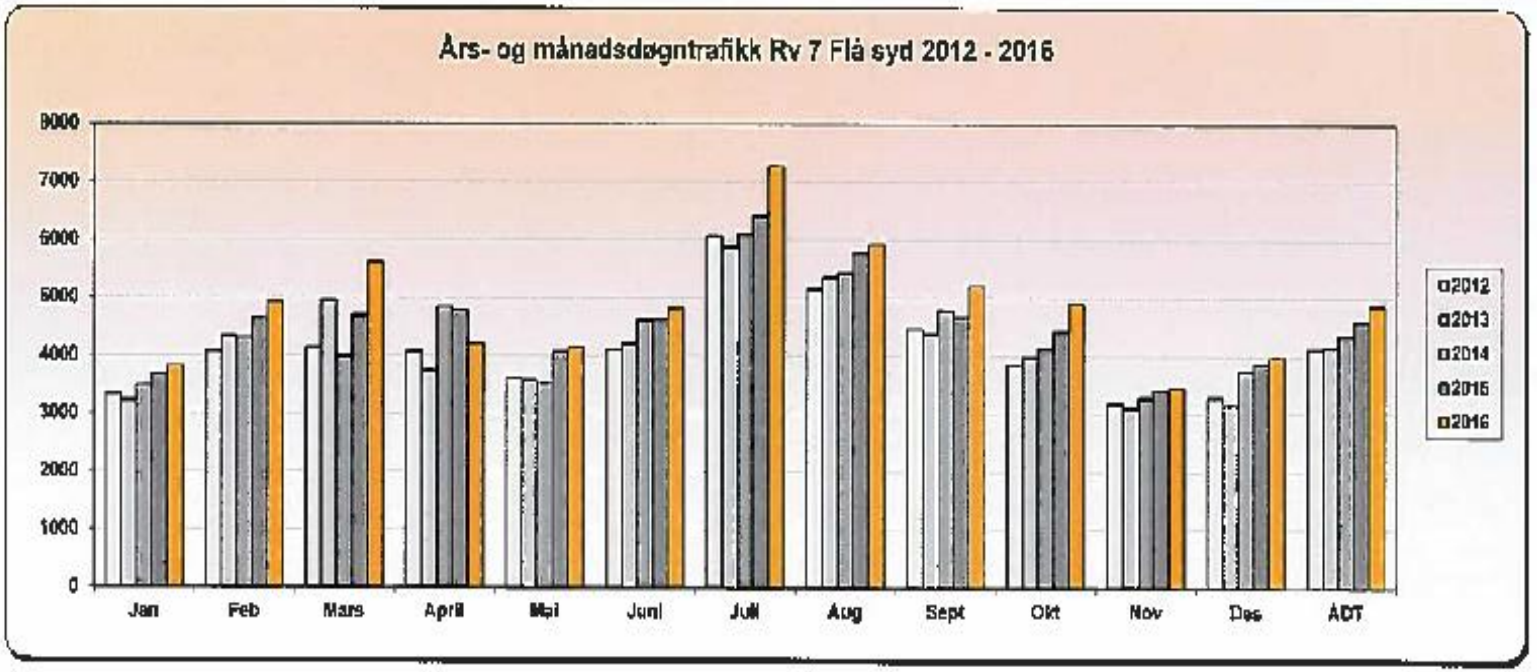
TRAST – trafikkskadestatistikk

Trygg trafikk – hefte om Trafikksikker kommune

Forskrift om skoleskyss, Nes kommune 22.05.2001

Forskrift om rammeplan for barnehagens innhold og oppgaver, 2017

Kunnskapsløftet, 2006



År	Jan	Feb	Mars	April	Mai	Juni	Juli	Aug	Sept	Okt	Nov	Des	ÅDT	ÅDT tunge	% tunge
2007	3335	3872	4027	4256	3308	3804	5431	4875	4091	3556	2838	3073	3872	621	16,0 %
2008	3371	4338	4704	3531	3500	3980	5523	4922	4250	3890	2855	3131	3984	642	16,1 %
2009	3239	4046	3775	4784	3486	4130	5734	5029	4366	3571	3044	3343	4046	625	15,5 %
2010	3249	4112	4443	4319	3733	4152	5966	5133	4256	3916	2976	3116	4117	661	16,1 %
2011	3278	3985	3834	4575	3349	4443	5765	5046	4273	3870	3037	3195	4030	678	16,8 %
2012	3348	4073	4132	4078	3608	4108	6054	5152	4466	3849	3181	3284	4113	697	16,9 %
2013	3218	4334	4950	3740	3590	4200	5881	5345	4376	3975	3105	3151	4157	698	16,8 %
2014	3491	4314	3987	4847	3520	4615	6092	5433	4780	4126	3278	3737	4362	723	16,6 %
2015	3679	4640	4686	4774	4051	4828	6415	5765	4670	4421	3411	3880	4588	747	16,3 %
2016	3815	4924	5620	4207	4145	4814	7272	5833	5210	4902	3451	3972	4860	782	16,1 %

Kommentar

Tpkv 600030

Merk:
Data fra de enkelte registreringspunktene er kun representativt for den plass registreringen ble foretatt
For trafikkutviklingen for et større geografisk område henvises det til vegtrafikkindeksen

Rv 7 hp 7 km 8,400
SVV, Region Sør