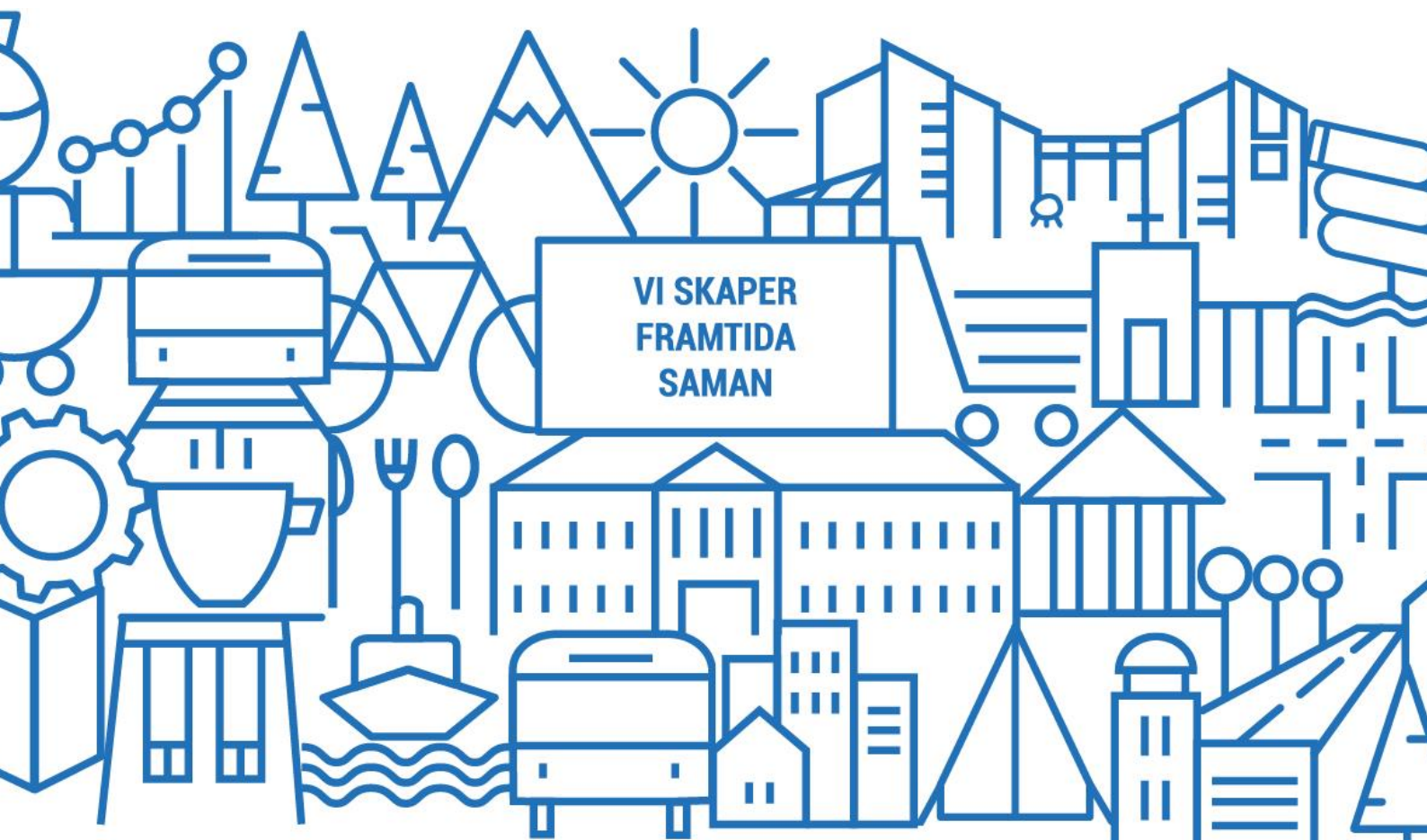




**Midt-Telemark**  
**kommune**

Trafikktryggleiksplan  
2020 - 2032





## 1 Innleiing

Trafikktryggleiksplan (TTP) for Midt-Telemark kommune (MTK), legg grunnlaget for trafikktryggleiksarbeidet i kommunen. Det er eit dokument i to delar. Hovuddelen skildrar dei overordna måla og stoda til trafikktryggleiksarbeidet i kommunen. Tiltaksdelen er ei liste over planlagde trafikktryggleikstiltak. Tiltaka er delt opp etter ansvarshøve og deretter rangera etter prioritet. Kommunale trafikktryggleiksplaner er ein føresetnad for å bli tildelt fylkeskommunal støtte til planlegging og gjennomføring av tiltak for sikring av skuleveg på kommunale vegar.

### 1.1 Organisering av trafikktryggleiksarbeidet i Midt-Telemark kommune

Ansaret for trafikktryggleiksarbeidet er forankra hjå kommunedirektøren.

### 1.2 Forankring i overordna planar

TTP for MTK skal vera eit reiskap for trafikktryggleiksarbeidet dei neste 12 åra. Planen skal byggje opp under og spegle nasjonale og regionale mål.

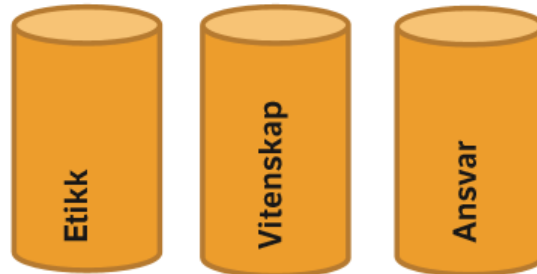
#### 1.2.1 Meld. St. 33 (2016-2017), Nasjonal transportplan 2018-2029

Regjeringa vidarefører nullvisjonen frå 2002, og siktar mot eit mål med maksimalt 350 drepne og hardt skadde i 2030. Regjeringa ønskjer å nå målet mot å rette innsatsen mot 5 hovudområde i planperioden:

- Sikre vegar
- Risikoåtferd i trafikken
- Spesielt utsette grupper i trafikken
- Teknologi
- Tunge køyretøy

Nullvisjonen er både ein etisk vegvisar og ei retningslinje for det vidare trafikktryggleiksarbeidet i Noreg. Dette inneber mellom anna at transportsystemet, transportmidlane og regelverket for åtferd formgjevast på ei måte som fremjar trygg åtferd hjå trafikantane, og i størst mogleg grad bidreg til at menneskelege feilhandlingar, ikkje fører til alvorleg skade eller død.





**ETIKK.** Ett hvert menneske er unikt og uerstattelig. Vi kan ikke akseptere at et stort antall mennesker blir drept eller hardt skadd i trafikken hvert år.

**VITENSKAP.** Menneskets fysiske og mentale forutsetninger er kjent og skal ligge til grunn for utformingen av vegsystemet. Kunnskapen om vår begrensede mestringsevne i trafikken og tåleevne i en kollisjon skal legge premissene for valg av løsninger og tiltak. Vegtrafikksystemet skal lede trafikantene til sikker atferd og beskytte dem mot alvorlige konsekvenser av normale feilhandlinger.

**ANSVAR.** Trafikantene, myndighetene og andre som kan påvirke trafiksikkerheten, har et delt ansvar. Trafikantene har ansvar for sin egen atferd; de skal være aktsomme og unngå bevisste regelbrudd. Myndighetene har ansvar for å tilby et vegsystem som tilrettelegger for mest mulig sikker atferd og beskytter mot alvorlige konsekvenser av normale feilhandlinger. Kjøretøyprodusentene har ansvar for å utvikle og produsere trafiksikre kjøretøy. Andre aktører, som for eksempel politiet og ulike interesseorganisasjoner, har også et ansvar for å bidra til at trafiksikkerheten blir best mulig.

*Bilete 1 - Faktaboks, 0-Visjonen*

#### 1.2.1.1 Barnas transportplan

Nasjonal transportplan inneheld for fyrste gong eit eige kapittel om *Barnas transportplan*. Regjeringa vil:

- Legge til rette for at åtte av ti barn og unge vel å gå eller sykle til skulen
- Styrke trafikktryggleiken til barn og unge
- Vektlegge behov og omsyn til barn og unge i planlegging av transportinfrastrukturen, både lokalt og regionalt
- Styrke kompetansen om trafikktryggleik i skule og barnehage





1.2.2 Meld. St. 40 (2015-2016), Trafikksikkerhetsarbeidet – Samordning og organisering  
Regjeringa legg til grunn at Noreg er verdsleiande innan trafikktryggleik på veg. Dette er ei følgje av samarbeid på tvers av sektorar, målretta, kunnskapsbasera og langsiktig innsats. Trafikkulykker er framleis eit betydeleg samfunnsproblem og tap av liv er uakseptabelt. Trafikktryggleiksarbeid må ha høg prioritet framover for å kunne nå målet om 0-visjon.

Kommunen har ansvar for og moglegheit til arbeide med trafikktryggleik på fleire område, heimla under blant anna folkehelselova og plan- og bygningslova. Kommunen er tenesteytar for helsetenester, skule og barnehage. Kommunen er også vegeigar, arealmynde og arbeidsgjevar, og har såleis mange innfallsvinklar til å arbeide med trafikktryggleik på tvers av sektorar.

### 1.2.3 Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018-2021

Kommunane har ansvar for investeringar, drift og vedlikehald av det kommunale vegnettet. Som vegeigar har kommunen eit spesifikt ansvar for trafikktryggleikstiltak på kommunale vegar. Heimla under folkehelselova og plan- og bygningslova har kommunen eit generelt ansvar for å førebygge skader og ulykker lokalt. Kommunen har ansvar og verkemiddel til å bidra til auka innsats i det lokale trafikktryggleiksarbeidet. Dei er store arbeidsgjevarar og innkjøparar av transporttenester. I tillegg eig dei barnehagar og skular.

Organisering av trafikktryggleiksarbeidet i kommunane varierer. Det er relativt få kommunar som har eigne trafikktryggleiksutval. I nokre kommunar er formannskapet trafikktryggleiksutval, andre kommunar har eigne utval med politiske representantar, og nokre har lagt denne funksjonen til administrasjonen. Om lag 96% av kommunane har utarbeidd eigne trafikktryggleiksplaner. Per januar 2018 hadde berre 52% av kommunane trafikktryggleiksplan som er gyldig i 2018.

### 1.2.4 Regional plan for samordna areal- og transport for Telemark 2015-2025

Fylkeskommunen legg med sine planar til rette for at fleire skal gå og sykle til og frå daglege aktivitetar. Dette medfører ein fare for at ulukkestatistikk vil auke blant myke trafikantar i tida framover. For å motverke dette kan ein styrke arbeidet for trygging av myke trafikantar gjennom satsing på gang- og sykkelveggar og på TS tiltak langs eksisterande GS-trasear. I tillegg kan ein gjennomføre målretta haldningsskapande arbeid i samband med gjennomføring av fysiske tiltak.

Ulykkesstatistikken for 2007-2012 viser viktige trekk for trafikkulykkene i Telemark:

- Telemark er blant dei fylka der andelen alvorlege utforkøyringsulykker er høgst. 42 % av alle drepne og hardt skadde i fylket blei drepne eller hardt skadd i utforkøyringsulykker.
- 14 % av alle drepne eller hardt skadde i Telemark blei drepne eller hardt skadd i MC-ulykker. Berre Agder-fylka har ein høgare del.

Utforkøyringsulykkene har ofte samanheng med høg fart og unge sjåførar. På bakgrunn av dette er det i fylkeskommunen sin trafikksikkerhetsplan for 2010-13 anbefalt å rette haldningsskapande arbeid mot målgruppa unge sjåførar og mot åtferd som høg fart.

Når det gjeld MC ulykkene er det vanskeleg å sjå eit klart mønster og klare årsakssamanhengar. Telemark har ein relativt lang sommarsesong, noko som kan verke inn på statistikken.



### Mål for trafikktryggleik

- 0-visjonen → Ingen drepne eller hardt skadde i trafikken
- Alle kommunar skal vera sertifisera som *Trafikksikker kommune* innan 2025

Resultatmål skal analyserast kvart 4. år og gje ein pekepinn på om ein nærmar seg måla.

- 0-visjonen delmål: Det skal maksimalt vera 19 drepne og hardt skatte i vegtrafikkulykker i Telemark 2024
- Redusere talet på utforkøyringsulykker med drepne og hardt skadde med 15% innan 2019 og 38% innan 2024
- Talet på ulykker med mjuke trafikantar skal ned med 15% innan 2018 og 38% innan 2024
- 50% av kommunane sertifisera som *Trafikksikker kommune* innan 2019

### Strategi for trafikktryggleik

Strategiane skal fortelje korleis vi skal arbeide for å nå måla, og dei skal vera eit reiskap for å prioritere.

- Haldningsskapande arbeid prioriterast gjennom Fylkestrafikkutvalet og arbeidet med *Trafikksikker kommune* med spesielt fokus på barn og unge
- Prioriterer trafikktrykkestiltak knytt til utforkøyring, mjuke trafikantar og skuleveg

#### 1.2.5 Samfunnsdelen av kommuneplanen for Midt-Telemark 2019 – 2031

Frå samfunnsdelen er det 6 punkt som påverkar utforminga av utforminga og oppfølging av trafikktryggleiksplanen.

- 3.3.1 Legg folkehelseperspektiv til grunn for all planlegging
- 3.3.7 Prioritere utbygging og vedlikehald av gang og sykkelnett
- 3.5.4 Utformar bygg, anlegg, aktivitetar og digitale tenester universelt, slik at dei kan nyttast av alle menneske med ulikt funksjonsnivå.
- 4.2.2 Prioritere vedlikehald av eksisterande bygg og anlegg
- 4.3.2 Sikrar infrastruktur for mjuke trafikantar ved alle utbyggingar og langs hovudvegane
- 4.3.4 Samarbeider med overordna mynde om samordna areal- og transportplanlegging

Punkta over gjev føringar for utføring av nye anlegg, samt drift og vedlikehald av eksisterande anlegg, trafikktryggleiken skal ivareta for både mjuke og harde trafikantar. I Bø sentrum skal mjuke trafikantar bli prioritert framfor biltrafikken. Framtidig vekst i persontrafikk vil auke og den auken vil i stor grad bli innan gange, sykkel eller kollektivtransport. Ei auke i transportkilometer for gåande og syklende vil auke ulykkesfrekvensen til dei gruppene som er mest utsett for trafikkskadar. Det er følgjeleg tiltak rett mot dei gruppene, som er prioritert og TTP må legge føringar i tiltaksdelen som støttar under dette mobilitetsskifte.





### 1.2.6 Trafikksikker kommune

*Trafikksikker kommune* er ei stadfesting og kvalitetsstempel frå *Trygg trafikk*, på at kommunen har eit heilskapleg rammeverk for å kunne jobbe systematisk med trafikktryggleik. Stadfestinga legg vekt på rutinar, prosedyrar og ansvar hjå den enkelte stabsfunksjon. I samarbeid med fylkeskommunen kan desse kriteria nyttast som ei godkjenningsordning. Oppfyller kommunen alle krav kan dei søke Trygg Trafikk om tittelen *Trafikksikker kommune*. Å oppnå godkjenning tyder ikkje fråvær av trafikkulykker, men at kommunen arbeider godt, målbevisst og heilskapleg med trafikktryggleik.

Sauherad og Bø er godkjent som Trafikksikker kommune hjå Trygg trafikk den 04.12.2019, Midt-Telemark kommune skal etter vilkåra, bli revidera innan 2022.

### 1.2.7 Trafikktryggleiksplan for Bø kommune 2013 – 2016 og Trafikksikkerhetsplan Sauherad kommune 2015 – 2024

TTP for MTK er ei vidareføring av *Trafikktryggleiksplan for Bø kommune 2013 – 2016* og *Trafikksikkerhetsplan* frå Sauherad 2015 – 2024, hovudpunkt i dei planane er:

- Trygg skuleveg og trygg tilkomst til servicefunksjonar og fritidsaktivitetar
- Legge til rette for aktivitetar og tenester som fremjar folkehelsa hjå innbyggerane
- Gjennomføre tiltak som famnar både unge og eldre
- Kommunen skal opptre som aktiv pådrivar mot Statens vegvesen og Fylkeskommunen for å bygge ut vegnett og nye GS-vegar, og heve kvaliteten på eksisterande vegnett





## 2 Prioritera tiltaksområde

Med auke i persontransport er det naturleg at mjuke trafikantar blir prioritera, gjennom følgjande verkemiddel:

- Trafikkopplæring og haldningsskapande arbeid i barnehage og grunnskule
- Folkehelse – påverke innbyggjarane til å redusere persontransport med bil
- Fysiske tiltak på eller langs kommunale vegar og fylkesvegar
- Trygge skulevegar og trygg skulekøyring, ved av- og påstiging, kryssing av veg, gateljos etc.
- Gåbuss til skule og busshaldeplassar
- Innføre og oppretthalde «Hjartesone» omkring skulane
- Arealplanlegging og lokalisering av funksjonar som gjev god tilkomst til fritidsaktivitetar og servicefunksjonar
- Auke utbygging av GS-vegar
- Lette tilhøva for syklande, med bygging av sykkelgarasjar og overbygde sykkelparkeringar ved strategiske plassar knytt til kollektivtransport
- Tydeleg, korrekt og funksjonell skilting
- Synleggjera behov for Statens vegvesen og Vestfold og Telemark fylkeskommune, for å gje eit betre avgjerslegrunnlag under prioriteringar og vurderingar av tiltak.

## 3 Skuleskyss

### 3.1 Reglar for skuleskyss

Retten til skuleskyss er regulert i opplæringslova §7-1. *Skyss og innlosjering i grunnskolen: Elevar i 2.-10. årstrinn som bur meir enn fire kilometer frå skolen har rett til gratis skyss. For elevar i 1. årstrinn er skyssgrensa to kilometer. Elevar som har særleg farleg eller vanskeleg skuleveg har rett til gratis skyss utan omsyn til veglengda.*

Etter opplæringslova skal skulevegen reknast «frå dør til dør etter farande veg». Dette gjev at den kortaste traseen som til ei kvar tid er farbar, skal nyttast til avstandsrekning. Kva for strekningar som er farleg skuleveg er definert i denne planen.

### 3.2 Økonomi

Det økonomiske ansvaret for skyss er regulert i opplæringslova §13-4. Fylkeskommunen organiserer skyss til grunnskuleelevar som har rett til skyss p.g.a. avstand, men kommunen betaler refusjon til fylkeskommunen etter persontakst. For grunnskuleelevar som har ikkje har rett til skyss p.g.a. avstand, men p.g.a. farleg skuleveg, er det kommunen som har både organisatorisk og økonomisk ansvar.





### 3.3 Farlege skulevegar i Midt-Telemark kommune

I MTK kommune er følgjande strekningar definera som farleg skuleveg.

#### 3.3.1 Gvarv skule og Sauar friskule

- RV 36 (Nome grense – Bø grense)
- FV 360 (Gvarv - Hjuksebø)
- FV 553 (Akkerhaugen - Holtsås)

#### 3.3.2 Bø skule

- FV 3336 Valenvegen 1.-5. klasse (Bø skule)
- KV 1130 Rallevegen (1. – 2.klasse og 3. -4.klasse vinterstid (15.november – 3. mars))
- FV 359 Farleg kryssingspunkt: FV359 Tjønnåskrysset (1. – 2.klasse)

#### 3.3.3 Bø ungdomsskule

- RV 36 Seljordvegen frå nr. 206 og vestover. Gjeld elevar på sørsida av vegen (8.-10.klasse)

#### 3.3.4 Folkestad skule

- KV 1096 Hegnunvegen frå Hellestad sandtak til og med nr 43 (1. – 2.klasse og 3. – 4.klasse vinterstid (15.november – 3. mars)) Folkestad skule
- KV 1071 Livegen nedre del, vinterstid (15.november – 3. mars)
- FV 3334 Oterholtvegen frå Langkåshaugen til og med brua over Bøelva (1. til 4. klasse) (Folkestad skule)
- FV 3334 Vreimsidavegen (1. – 4. klasse) (Folkestad skule)
- FV 3330 Lifjellvegen frå og med nr. 189 (1.-4.klasse) (Folkestad skule)





## 4 Økonomi

Trafikktryggleikstiltak i denne planen skal innarbeidast i økonomiplanen. Tiltak som har ein varighet over fleire år, og tiltak med start i handlingsplanperioden skal bli prioritert kvart år frå 2020-2032. Kommunen søker trafikksikringsmidlar frå fylkeskommunen det det fell naturleg. Kommunalsjefar har ansvaret for å innarbeide utgiftene innanfor eige budsjett.

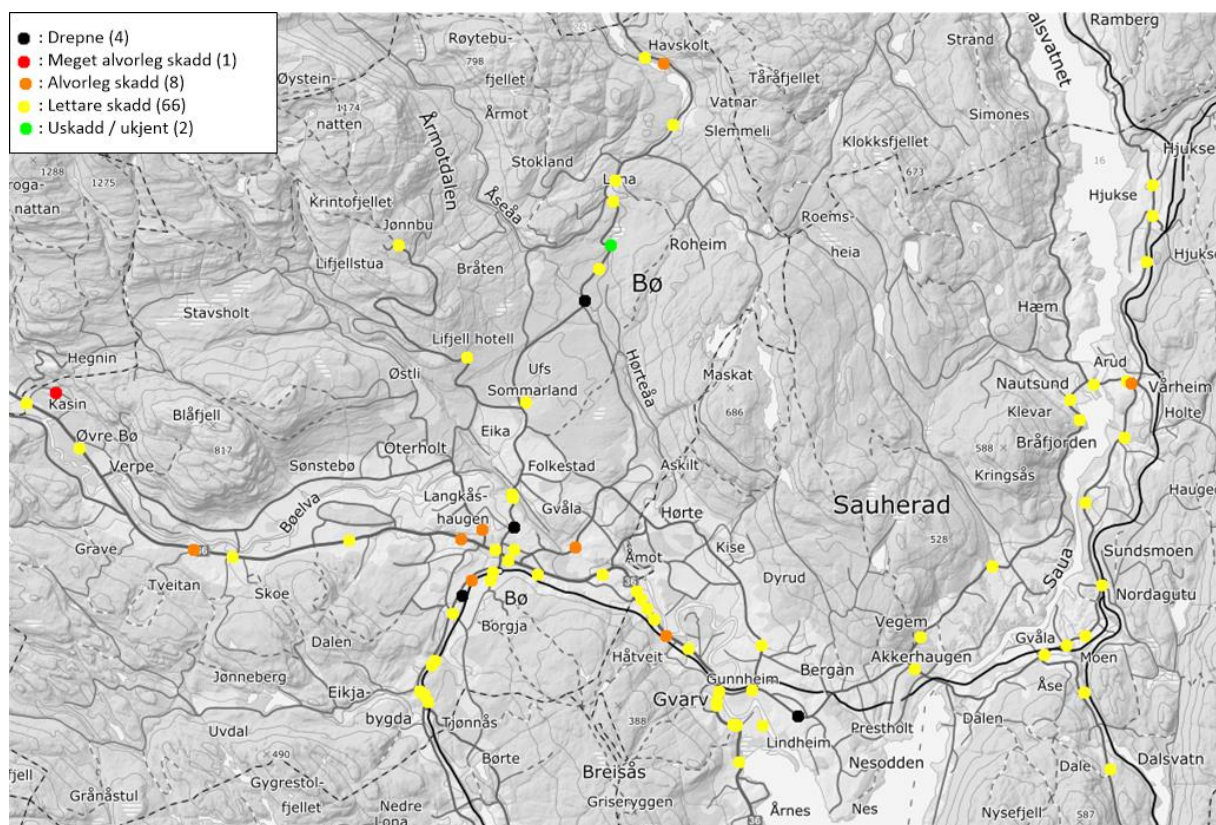
Kommunen skal kvart år vurdere søknad om tilskot til trafikksikringsmidlar, sett opp mot budsjett.

## 5 Evaluering og rullering

Einingsleiarar skal årleg rapportere utført gjennomføringsgrad av tiltak under eige ansvarsområde, plankoordinator, skal samanfatte dette i ein rapport til Rådmann. Hovuddelen av trafikktryggleiksplanen rullerast innan utgangen av 2032, og tiltaksdelen rullerast årleg.

## 6 Ulykker og statistikk (2009 – 2018)

I MTK er det registrera totalt 81 trafikkulykker i perioden frå 2009 til 2018 (kjelde: vegkart.no), frå 79 ulykker er det 103 skadde og drepne.



Bilte 2 - Oversiktskart for ulykker i Sauherad og Bø mellom 2009-2018



## 6.1 Drepne

Drepne er alle som dør innen 30 dager, som følge av skader fra ulykke. Det er totalt 4 drepne i Sauherad og Bø i perioden 2009 – 2018, alle dødsulykkene er på fylkesveg.

Tabell 1 – Tal på ulykker med drepne / drepne i Midt-Telemark kommune 2009 - 2018

Ulykke	Riksveg	Fylkesveg	Kommunal veg	Privat veg	Sum
Bilulykke	-	1 / 1	-	-	1 / 1
MC-ulykke	-	2 / 2	-	-	2 / 2
Fotgjengar	-	1 / 1	-	-	1 / 1
Sykkel	-	-	-	-	-
<b>Sum</b>	-	<b>4 / 4</b>	-	-	<b>4 / 4</b>

## 6.2 Meget alvorleg skadd

Meget alvorleg skadde er personar med livstrugande skader og/eller har fått alvorlege og varige mén. Det er 1 meget alvorleg skadd mc-førar på privat veg i Bø i perioden.

## 6.3 Alvorleg skadd

Alvorleg skadde er personar med større, men ikkje livstrugande skader. Det er 8 alvorleg skadde, 4 bilulykker, 3 mc-ulykker og ei sykkelulykke i Sauherad og Bø i perioden. Av desse er 5 på fylkesveg og 3 på riksveg 36.

Tabell 2 - Tal på ulykker med alvorleg skadde / alvorleg skadde i Midt-Telemark 2009 - 2018

Ulykke	Riksveg	Fylkesveg	Kommunal veg	Privat veg	Sum
Bilulykke	2 / 2	2 / 2	-	-	4 / 4
MC-ulykke	1 / 1	2 / 2	-	-	3 / 3
Fotgjengar	-	-	-	-	-
Sykkel	-	1 / 1	-	-	1 / 1
Sum	3 / 3	5 / 5	-	-	8 / 8





## 6.4 Ulykker med lettare skadde

Lettare skadde er personar med skadar som ikkje treng sjukehusinnlegging, til dømes mindre brot, skrammer osb. Det er totalt 90 lettare skadde i 69 ulykker, 59 bilulykker, 5 mc-ulykker, 3 fotgjengarulykker og 2 sykkelulykker.

Tabell 3 - Tal på ulykker med lettare skadd / lettare skadd i Midt-Telemark kommune 2009 - 2018

Ulykke	Riksveg	Fylkesveg	Kommunal veg	Privat veg	Sum
Bilulykke	21 / 32	34 / 43	3 / 3	1 / 1	59 / 79
MC-ulykke	1 / 1	4 / 5	-	-	5 / 6
Fotgjengar	1 / 1	-	2 / 2	-	3 / 3
Sykkel	-	1 / 1	1 / 1	-	2 / 2
Sum	23 / 34	39 / 48	6 / 6	1 / 1	69 / 90

## 6.5 Kommentar

Alle ulykkene i perioden med alvorleg skadde og drepne er skjedd på fylkesveg og riksveg. Dette er i hovudsak Vestfold og Telemark fylkeskommune og Statens vegvesen sitt ansvar, kommunen skal vera ein aktiv pådrivar for å påverke prioriteringar og avgjersler.

40 av ulykkene er einslege køyretøy med utforkøyningar, 17 er møteulykker, 12 er påkøyrsel bakfrå. Det er verdt å merke seg at over halvparten av drepne og meget alvorleg skadde er ulykker med motorsykkel.

Aldersstatistikken kjem ikkje fram frå vegkart.no. Frå SVVs tal frå 2008-2017

## 6.6 Samfunnsøkonomiske kostnader

Kostnadane som nyttast i dag er berekna av Transportøkonomisk institutt og inkluderer medisinske kostnader, produksjonsbortfall, materielle kostnader, administrative kostnader og verdsetting av velferdstap ved trafikkulykker. Kostnadstala for personskader gjelder pr. politirapporterte skadd person. Ved utrekning av kostnadene er grunnlaget frå politirapportera ulykker. Kostnadene er justera opp på bakgrunn av underrapportering slik at einingskostnadane gjelder for alle skader, både politirapporterte og ikkje. Kostnadene ved vegtrafikkskader i 2014-prisar, rekna pr. skadd person, er vist i tabellen under. For MTK vil desse kostnadene gjera seg gjeldande under utgifter knytt opp mot rehabilitering og pleie / omsorg av trafikkskadde.

Tabell 4 - Kostnad i 2014-prisar, rekna pr. person

Skadegrad	Kostnader i 2014-kr
Drepn	35 600 000,-
Meget alvorlig skadd	26 830 000,-
Alvorlig skadd	9 520 000,-
Lettare skadd	720 000,-





## 7 Trafikktryggleik i Midt-Telemark kommune

Det er ei anbefaling frå dei overordna planane og Trygg trafikk å arbeide meir heilskapleg om trafikktryggleik i kommunen. Innunder dette er det ei anbefaling å opprette eit kommunalt utval som jobbar heilskapleg med trafikktryggleik. I dette utvalet burde det vera representantar frå kommuneadministrasjon, oppvekst, kultur og fritid, helse, plan og drift. Vidare er det og ei anbefaling å involvere trafikktryggleiksarbeidet på kryss av institusjonar, under dette burde representantar frå drosjenæring, trafikkskule, politi, vegvesen, fylkeskommunen involverast.

### 7.1 Målsetting

Målsettinga om 0-visjonen ligg til grunn for trafikktryggleiksarbeidet i kommunen. I siste 4-årsperiode frå 2016 til 2020 er det 1 drepem i trafikken i MTK, i perioden frå 2012 til 2016 er det 3 drepne. For å underbygge ein reduksjon tilsvarande *Regional plan for samordna areal- og transport for Telemark 2015-2025*, burde det maksimalt vera 1 drepem i kvar 4-årsperiode til 2028.

### 7.2 Strategi

Samfunnsdelen av kommuneplanen

I *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg* er det definera 13 *tilstandsmål*. Dette er indikatorar nytta til å måle utviklinga av trafikktryggleik. MTK skal arbeide aktivt med trafikktryggleikstiltak for å støtte opp under desse måla. Lista under syner tiltak som er prioritert for kommunens arbeid med trafikktryggleik framover.

- Prioritere trafikktryggleikstiltak innanfor 4km-radius av skulane
- Arbeide målretta for at fleire gjeng og sykklar til skulen gjennom kampanjar og opplæringstiltak
- Arbeide for å auke andelen GS-veg
- Auke andelen som nyttar sikkerheitsutstyr i trafikken til dømes bilbelte, refleks og sykkelhjelm
- Alle skular blir godkjende som trafikksikre skular
- Alle barnehagar blir godkjende som trafikksikre barnehagar
- Kommunen blir godkjent som trafikksikker kommune
- Sikre godt vedlikehald av eksisterande veganlegg (vegdekke, vegfundament, bruer, skilting, lyanlegg, grøfter, kuvertar, stikkrenner, feiing, brøyting og strøing)





## 7.3 Nasjonale mål og kommunale tiltak

### 7.3.1 Risikoåtfærd i trafikken

#### 7.3.1.1 Fart

Tabell 5 - Nasjonale mål for fart i trafikken

Innsatsområde	Indikator	Tilstand	Mål
Fart (kapittel 4.2)	Andel av kjøretøyene som overholder fartsgrensene	57,2 % (2016)	70 % (2022)

- Kommunen som arbeidsgjevar skal påverke dei tilsette til å opptre med minst mogleg risiko i trafikken
- Kommunen skal ha innarbeidd reisereglement for dei tilsette
- Trafikktryggleik skal vera årleg tema hjå kommunens arbeidsmiljøutval (AMU)
- Kommunen som kjøpar av ulike tenester stiller krav til samarbeidspartnarar om trafikksikker åtfærd (transporttenester og veg / vedlikehaldstenester)
- Gjennomgå og vurdere fartsgrenser på alle kommunale vegar
- Gjennomføre fartsreduserande tiltak der det er naudsynt

#### 7.3.1.2 Rus

Tabell 6 - Nasjonale mål for rus i trafikken

Innsatsområde	Indikator	Tilstand	Mål
Rus (kapittel 4.3)	Andel av trafikkarbeidet som utføres under påvirkning av alkohol over 0,2 promille	0,2 % (2016/2017)	0,1 % (2026)
	Andel av trafikkarbeidet som utføres under påvirkning av narkotika over straffbarhetsgrensen	0,6 % (2016/2017)	0,4 % (2026)

- Kommunen som arbeidsgjevar arbeider aktivt for å forhindre at tilsette er påverka av legale eller illegale rusmidlar i teneste





### 7.3.1.3 Bilbeltebruk

Tabell 7 - Nasjonale mål for bilbeltebruk i trafikken

Innsatsområde	Indikator	Tilstand	Mål
Bilbelte/sikring av barn i bil (kapittel 4.4)	Andel førere og forsetepassasjerer som bruker bilbelte i lette kjøretøy	97,2 % (2017)	98 % (2022)
	Andel barn i alderen 1 – 3 år som er sikret bakovervendt i bil	63 % (2017)	75 % (2022)
	Andel førere av tunge kjøretøy som bruker bilbelte	84,3 % (2017)	95 % (2022)

- Kommunen bør ved innkjøp av busstransport, leige bussar med 3-punktsbelte
- Kommunen har i reisereglementet forventning at alle tilsette nyttar bilbelte ved transport i teneste. Dette gjeld både i bil og buss.
- Kommunen gjennom helsestasjonen skal gje rettleiing om sikring av barn i bil
- Kommunen gjennom dei kommunale barnehagane gjennomfører tiltak for sikring av barn i bil (materiell og kampanjer gjennom Trygg trafikk)

### 7.3.2 Befolkningsgrupper i trafikken

#### 7.3.2.1 Barn

Tabell 8 - Nasjonale mål for drepne barn i trafikken

Innsatsområde	Indikator	Tilstand	Mål
Barn (0-14 år) (kapittel 5.2)	Antall drepte barn (0-14 år) i trafikken.	4 (2017)	0 (minst ett år i 2018-2021)

- Barnehagar og skular har utarbeidd retningslinjer for trafikktryggleik
- Kontinuerleg vurdering av særleg farleg skuleveg
- Skipe til og oppretthalde «hjartesoner» omkring skulane
- Redusere og avgrense biltrafikk inn på og omkring skuleområde
- Lette dei trafikale høva for gåande og syklende til skulen
- Kommunen skal påverke private skuler og barnehagar til å bli trafikksikker skule/barnehage
- Skulane sørger for sykkelopplæring samsvarande med kompetansemål i Kunnskapsløftet
- Kommunen skal stimulere lag og foreiningar til at transport av barn, til og frå fritidsaktiviteter, sikrast best mogleg og vaksne som transportørar køyrer med minst mogleg risiko





### 7.3.2.2 Ungdom og unge bilførarar

Tabell 9 - Nasjonale mål for unge bilførarar drepne eller hardt skadde i trafikken

Innsatsområde	Indikator	Mål
Ungdom og unge førere <i>(kapittel 5.3)</i>	Risiko for bilførere i aldersgruppen 18-19 år for å bli drept eller hardt skadd per kjørte km	- 30 % <i>(Reduksjon i perioden 2018-2021 sammenliknet med perioden 2013-2016)</i>

- Helsestasjonen underviser russen om tryggleik i bil, nyttar undervisningsmateriell frå Trygg trafikk, «Russ på vei»

### 7.3.2.3 Eldre og trafikantar med funksjonsnedsetting

Tabell 10 - Nasjonale mål for unge bilførarar drepne eller hardt skadde i trafikken

Innsatsområde	Indikator	Mål
Eldre trafikanter og trafikantar med funksjonsnedsettelse <i>(kapittel 5.4)</i>	Risiko for bilførere i aldersgruppen 75+ for å bli drept eller hardt skadd per kjørte km	- 30 % <i>(Reduksjon i perioden 2018-2021 sammenliknet med perioden 2013-2016)</i>
	Risiko for fotgjengere i aldersgruppen 75+ for å bli drept eller hardt skadd i trafikkulykker per gå km	

- Kommunen skal nytte universell utforming ved utforming av veger og gangfelt (og ved forlenging av gangfelt) for å ivareta eldre og personar med funksjonsnedsetting i trafikken







### 7.3.3 Trafikantgrupper / køyretøygrupper (gåande, syklande, MC og moped, tunge køyretøy)

#### 7.3.3.1 Gåande og syklande

Tabell 11 - Nasjonale mål for gåande og syklande

Innsatsområde	Indikator	Tilstand	Mål
Gående og syklande (kapittel 6.2)	Antall km i tilknytning til riksveg og fylkesveg som tilrettelegges spesielt for gående og syklande	Samlet i planperioden: 165 km på riksveg (2018-2021) 230 km på fylkesveg (2018-2021)	
	Andel syklister som bruker sykkelhjelmer	58,8 % (2017)	70 % (2022)
	Andel fotgjengere som bruker refleks på belyst veg i mørke	40 % (2017)	50 % (2022)

- Krav om bruk av sykkelhjelmer på sykkel tur med skulen
- Krav om bruk av refleks på turar med skulane i den mørke årstida
- Informere om viktige av å bruke hjelmer og refleks på skulevegen
- Nytt Statens vegvesens rammeverk for arbeidsvarsling i samband med bygge- og anleggsarbeid
- Helsestasjonen informerer elevar om tryggleikstiltak ved bruk av sykkel, ståhjuling og hoverboard
- Prioritere vinterdrift, utføring etter standard
- Sette tidsfrist for sommar drift med feiing (17.mai) og kantklipp (før skulestart)
- Sørge for godt vedlikehold av vegdekke

#### 7.3.3.2 Motorsykkel og moped

Tabell 12 - Nasjonale mål for motorsykkel og moped

Innsatsområde	Indikator	Mål
Motorsykkel og moped (kapittel 6.3)	Risiko for å bli drept eller hardt skadd for MC- og mopedførere per kjørte km	- 30 %  Reduksjon i perioden 2018-2021 sammenliknet med perioden 2013-2016

- Involvere trafikkskular i trafikktryggleiksarbeidet gjennom kommunalt trafikktryggleiksutval
- Sommarvedlikehold av kommunale vegar
- Trafikktryggleik som tema gjennom kultur og idrett





### 7.3.3.3 Tunge kjøretøy, nasjonale mål og kommunale tiltak

Tabell 13 - Nasjonale mål for tunge kjøretøy

Innsatsområde	Indikator	Tilstand	Mål
Transport med tunge kjøretøy (kapittel 6.4)	Andel tunge kjøretøy med tillatt totalvekt over 7500kg som blir godkjent i <i>Periodisk kjøretøy-kontroll</i> uten hverken 2er eller 3er feil	23,2 % (2017)	30 % (2022)

Kommunen har inga eller få verkemiddel knytt til kontroll av kjøretøy, men kan legge høva til rette for tryggare ferdsel og varelevering.

- Stille krav til kjøretøy ved innkjøp av tenester
- Avgrense gjennomkjøring i bustadområde
- Vurdere trafikktryggleik i samband med byggesaker og behandling av reguleringsplanar
- Legge til rette for trygg varelevering ved eigne bygg
- Innføre restriksjonar på aksellast under teleløysing
- Godt vedlikehald på kommunale vegar

### 7.3.4 Trafikksikre vegar

#### 7.3.4.1 Møteulykker og utforkjøringsulykker

Tabell 14 - Nasjonale mål for utforkjøringsulykker

Innsatsområde	Indikator	Tilstand	Mål
Møteulykker og utforkjøringsulykker (kapittel 7.2)	Andel av trafikkarbeidet på riksveger med fartsgrense 70 km/t eller høyere som foregår på møtefrie vegar	49,3 % pr 1/1-2018	54,1 % pr 1/1-2022
	Antall km riksveg med fartsgrense 70 km/t eller høyere som er gjennomgått og som tilfredsstillir minstestandarden i NTP med tanke på å forhindre alvorlige utforkjøringsulykker		1500 km (utbedres i 2018-2023)  Samlet behov for utbedring er 5700 km.

I hovudsak er det Statens vegvesen og Vestfold og Telemark fylkeskommune som driftar vegnettet med høg fartsgrense. Møteulykker og utforkjøringar på det kommunale vegnettet er hovudsakleg eit problem ved glatt føre.

- Godt vintervedlikehald og rutinar for strøing
- Samarbeid med Statens vegvesen og Vestfold og Telemark fylkeskommune om vurdering av fartsgrenser på strekningar utsette for ulykker



## 7.4 Trafikale utfordringar i kommunen

### 7.4.1 Trafikale utfordringar hjå Helse og omsorg

Helse og omsorg er i kontakt med innbyggjarar i alle alderstrinn og med ulik funksjonsevne. Gjennom denne breie kontaktflata, er det gode moglegheiter for å kunne jobbe for- og påverke mot ein meir trafikksikker kommune.

Dei tilsette hjå heimesjukepleia og psykisk helse har kanskje den mest stressande arbeidskvardagen i kommunen, både med tanke på tidspress og i møte med brukarar. Dei køyrer innom mange ulike gardsvegar og -tun, av ulik standard, og kan vera krevjande å fare etter vinterstid.

Helsetenesta organiserer saman med Frivilligsentralen sykkelturar for eldre i Bø sentrum. Transportsyklane er breie og nyttar ein infrastruktur som ikkje er tilrettelagt for denne type farkost, dette krev ruteplanlegging, kunnskap og erfaring hjå førar.

- Anskaffing av transportmidlar saman med verneteneste etter behov og nytte
- Kartlegging av trygge ferdselsårer for transportsyklar i kommunen
- Rutinar for transport med butenesta, til dømes sikre nok tilsette per brukar
- Oppretthalde høgt kunnskapsnivå hjå helsestasjonen om sikring av barn i bil
- Trafikktryggleikskurs for dei tilsette i Helse og omsorg som fast nyttar bil til brukarbesøk
- Trygge carport ved sjukeheimen i Bø med parkeringsassistanse (lys, refleks osv. )
- Vurdere førarkort opp mot fast medisnbruk og rusavhengige

### 7.4.2 Trafikale utfordringar hjå Teknisk eining

Eininga har ansvaret for drift og vedlikehald av det kommunale vegnettet. Som vegeigar må kommunen ta ansvar for å:

- Utarbeide prioriteringsliste for fysiske trafikktryggleikstiltak på kommunal veg
- Utarbeide prioriteringsliste for fysiske trafikktryggleikstiltak fylkeskommunal og statleg veg
- Brøyteinstruks og kvalitetssikring av vintervedlikehald
- Fjerning av vegetasjon i frisktsoner
- Vedlikehald av veganlegg, med dekke, fortau, rekkverk, vegbelysning, sluk og stikkrenner

### 7.4.3 Trafikale utfordringar hjå Planavdelinga

Eininga møter utfordringar knytt til trafikktryggleik gjennom utarbeiding og behandling av planer som styrer utviklinga av kommunen. Trafikktryggleik er tema ved utarbeiding av kommuneplan og reguleringsplanar. Trafikktryggleiken skal også vurderast ved behandling av innsendte reguleringsplanar. På lang sikt er dette et av de viktigaste verkemidla i det kommunale trafikktryggleiksarbeidet. Kommunen vil i hovudsak kunne styre og påverke arealbruk- og lokalisering gjennom kommuneplanens arealdel og reguleringsplanar. Men også andre planer og vedtak kan ha stor innverknad, det gjeld blant anna lokalisering av skuler og utforming av skulekretsar, offentlege servicetilbod og næringsverksemdar som aukar trafikkmengda.





Lokalisering av blant anna skular, bustadområde og verksemder som aukar trafikken påverkar trafikktryggleiken gjennom følgjande:

- Trafikkarbeid (talet på køyrde kilometer), klar årsakssamanheng mellom trafikkarbeid og ulykker
- Kan auke talet på mjuke trafikantar som ferdas langsmed og kryssar hovudferdselsårer
- Kan auke talet på motoriserte køyretøy som kryssa hovudferdselsårer
- Påverkar talet av avkøyringar frå hovudferdselsårer

#### 7.4.4 Trafikale utfordringar hjå barnehagar og skular

I samband med utarbeiding av trafikktryggleiksplanen er det etterspurt trafikale utfordringar hjå dei ulike skulane og barnehagane. Dette for at ein kan sjå eit meir heilskapleg bilete over dei trafikale utfordringane og for å involvere skulane meir i trafikktryggleiksarbeidet og oppmode om eigeninnsats. Svara ligg som innspel til Trafikktryggleiksplanen.

Barnehagane og skulane har og eigne trafikktryggleiksplanar, retta særskild mot aktivitetar og læringsmål til aldersgruppa.

##### 7.4.4.1 Anbefalingar til skule

- Inkludere trafikktryggleik gjennom undervisning og på turar
- Skolen gjev, i samråd med FAU, anbefalingar til føresette om sykling til skulen
- Skulen har utarbeidd rutinar for å ivareta tryggleiken på turar til fots, på sykkel, i bil og med kollektivtransport i skolens regi
- Skolen har gode rutinar for at planane blir gjennomført av dei tilsette
- Trafikkopplæring i skulen (sykkel / moped / lett-mc)
- Skulen har integrert trafikkopplæring i lokal læreplan/ årsplan i tråd med Kunnskapsløftets kompetansemål
- Samarbeid mellom skule og heim
- Skulens læreplan for trafikk er årleg tema på foreldremøte
- Foreldre blir involvert i skulens trafikktryggleiksarbeidet gjennom til dømes FAU

#### Kva kan føresette gjera?

- Bli einige om kor hjartesona omkring skulen bør ligge
- Samarbeid gjennom FAU og bli einige om felles regler
- Finn egnande stader (droppsoner / kiss & ride), der ungane som blir køyrd, kan trygt gå frå. Desse bør lokaliserast slik at resten av skulevegen blir trafikksikker.
- Tenk gjennom eigne vanar – må ungane bli køyrt til skulen eller kan dei gå, anten aleine eller saman med andre?
- Lag følgjegrupper for å hjelpe kvarandre (gåbuss)
- Den kortaste vegen er ikkje alltid den tryggaste. Vis ungane kor det er best å gå og sykle, og bidra til en trygg og sikker skuleveg for alle.





### **Kva kan skuleleiinga gjera?**

- Bli en hjartesoneskule og få mindre biltrafikk rundt skolen
- Ta opp temaet med FAU og på foreldremøte
- Kartlegg dei farlegaste punkta omkring skulen, og finn trygge punkt, der ungar som blir kjørt kan gå frå
- Legg til rette for god sykkelparkering for elevane
- Undersøke om det er realistisk å få:
  - Stengt enkelte vegstrekningar
  - Satt ned fartsgrensa
  - Andre reguleringar som betrar høve for gåande og syklende
  - Flytte eller gjera om på parkeringsplass
- Snakk med elevane om trafikktryggleik og oppmod til å gå eller sykle til skulen
- Del gode idear med andre skular og følg med på kva andre gjer
- Ha jamleg kontakt med kommunen om trafikktryggleik og høyr kva dei kan bidra med

### **Kva kan kommunen gjera?**

- Bidra til at barn har trygge og sikre skuleveggar
- Hjelp skular med å innføre hjartesone
- Foreta risikovurderingar av kommunale skuleveggar. På fylkeskommunale veggar kan førespurnad om risikovurdering rettast til fylkeskommunen
- Lag heilskaplege planer med vurdering av følgjande tiltak:
  - Stenging av enkelte strekningar
  - Redusere fartsgrenser
  - Iverksetting av reguleringar og/eller fysiske tiltak som lettar forholda til dei som sykklar og gjeng
- Legge til rette for lokalt tilpassa tiltak
- Skipa nettverk for erfaringsutveksling og utvikling av gode løysingar





## 7.5 Tiltaksdelen

### 7.5.1 Haldningsskapande tiltak

Tiltak	Ansvar	Frist
Etablere gåbuss til skulane eller haldeplass	Rektorane	Årleg
Gjennomføre aksjonar for å få elevar til å gå/sykle til skulen. Foreldrekøyring takast opp som tema i dialogen mellom skule og heimane.	Rektorane	Årleg
Etablere og oppretthalde «Hjartesone» omkring skulane	Rektorane / FAU	Årleg
Sette inn tiltak for å sikre frisktssoner i bustadfelt generelt og særskild ved skular.	Teknisk eining	Årleg
Bruke undervisningsmateriell frå Trygg trafikk til undervisning som knytast til praktiske døme i nærområda, gang- sykkelveggar og liknande	Rektorane og barnehagestyrerane	Årleg
Sykkelpøve i 4. klasse	Rektorane	Årleg
Opplæring av foreldre om forsvarleg sikring av barn i bil	Kommunelegen/ Helsestasjonen	Kontinuerleg

### 7.5.2 Fysiske tiltak som er kommunens ansvar

Pri.	Tiltak	Kostnad	Frist
1	Sikre skulevegen / utgangspunkt for gåbuss ved Maurtuva barnehage		2021
2	Tryggleikstiltak for mjuke trafikantar langsmed Sandvoll parkeringsplass – Søkt om midlar til Aksjon skoleveg i 2019.	800.000	
3	Nytt fortau og utviding av Kjetil Skogens veg mellom Gvarvgata og Skrivarvegen/Gamlegata	900.000	
4	Nedre del av Flitavegen, utbetre fortau og lette høve for mjuke trafikantar.		2021
5	Bø skule, auke tryggleiken ved varelevering ved etablering av automatisk bom		2020
6	Folkestad skule - Lage av- og påstigingsplassar langsmed Eikavegen og utvide parkeringsplass		
7	Etablere moglege fotgjengarovergangar over Gamleveg (Circle K) og Hellandvegen (Sønstebøtunet)		
8	Fartsdempande tiltak Sætrevegen gjennom bustadområde sør om Hørte Sentrum	80.000	





Pri.	Tiltak	Kostnad	Frist
9	Bø skule, vurdere alternative trafikkmønster for dei som køyrer elevar til skulen		2020
10	Rapport frå RFU om tilgjengelegheit i Bø sentrum vurderast mot trafikktryggleik og moglegheit for utbetring gjennom pålegg eller dialog med eigar		
11	Legge til rette for trygg skuleveg frå Folkestad skule opp til Liheia.		
12	Trygge kryssande mjuke trafikantar av Steintjønnevegen ved Folkestad barnehage		
13	Vurdere høve for skuleelvar ved av- og påstiging, og busstopp for skulebuss. Samanfatte rapport og gje attendemelding til TFK og SVV.		

### 7.5.3 Tiltak som er Statens vegvesens ansvar (RV36)

Pri.	Tiltak	Frist
1	GS-veg mellom Gvarv og Mannebru og tiltak for trygg kryssing ved Sagavoll	
2	Sikre kryssing for skuleelvar ved Bø ungdomsskule og gjennomføre tiltak for å sikre skulevegen gjennom Bø sentrum, jamfør tiltak som beskrive i Mulighetsstudie for Bøgata.	
3	GS-veg mellom Verpe og Norbøåsen	







#### 7.5.4 Tiltak som er fylkeskommunalt ansvar

Grunna mange tidlegare innspel og ønskja tiltak som tidlegare ikkje er gjennomført, er denne lista delt i to delar. Den fyrste delen er prioriterte tiltak rangera frå 1-10, den andre delen er ikkje-prioriterte tiltak i tilfeldig rekkefølge.

Pri.	Veg	Tiltak	Kostnad	Frist
1	FV3330	Fortau frå Bergenvegen til Oterholt og gangbru ved Oterholt bru		
2	FV360	Utvide gangfelt på Gvarvbrua	5m	
3	FV3330	Forlengje GS-veg frå Sommarland opp til Telemarkshallen og forbetre trafikksituasjonen for mjuke trafikantar frå kryss Lifjellvegen FV3332 til Telemarkshallen.	20m	
4	FV360	Ny GS-veg mellom Gvarv og Jonsåsreset	90m	
5	FV360	Ny busshaldeplass ved Gvarv sjukeheim retning vest		
6	FV360	Mindre tiltak knytt til kryssing av veg ved Nesoddvegen, rekkverk mellom FV og vegskulder, ev. belysning.		
7	FV3336	GS-veg frå RV36 langsmed Valenvegen og gjennom Hørte sentrum		
8	FV3334	GS-veg på Vreimsida, minimum 4km frå Folkestad skule, grunna skuleveg og høg fartsgrense		
9	FV3336	Vidareføre GS-veg med vegbelysning frå Gvarv til Gunheim etter reguleringsplan		
10	FV3336	Fartsdempande tiltak gjennom Hørte sentrum	85.000	
	FV3336	Busslomme kryss Rallevegen		
	FV3336	Vidareføre gateljos frå Hørte sentrum vestover forbi Hegnastykket		
	FV3340	Belysning og opphøgd fortau i jernbaneundergang ved gamle Moen skule		
	FV3340	Gateljos Nordagutu torg - Sveva		
	FV3340	Fartsdempande tiltak gjennom Nordagutu (fartshumpar og fartsgrense frå 60km/t til 50km/t)	100.000	
	FV360	Legge til rette for mjuke trafikantar mellom kryss Samholdvegen og busshaldeplass (150m), grunna skuleveg		
	FV3340	Utarbeide reguleringsplan for GS-veg, Nordagutu torg – Sveva		





### 7.5.5 Vurdering av trafikktryggleiken til fylkeskommunale kryss og strekningar

Det er i tillegg eit ønskje om at det gjerast ei vurdering av trafikktryggleiken / trafikksituasjonen ved følgjande kryss og strekningar

Veg	Tiltak
FV3340	Vurdere trafikksituasjon ved nedre Lovald
FV3340	Vurdere trafikksituasjon ved Vålakrysset FV3282
FV3330	Vurdere trafikksituasjonen mellom Åsaåa til Lonaåa og moglege utbetringar
FV360	Vurdere tiltak (gatelys, merking etc.) for tilrettelagt kryssing av vegen ved Samholdvegen (Sauherad kyrkje)
FV359	Vurdere Tjønnåskrysset, ev. vurdere fartsgrense ned til 60 km/t
FV359	Vurdere Veirudkrysset, ev. vurdere fartsgrense ned til 60 km/t
FV359	Vurdere endring av fartsgrense, mellom kryss barnehage / studentkro og Bø sentrum ned til 60km/t

### 7.6 Gamle og nye innspel som er nedprioritera i gjeldande periode

Veg	Tiltak	Ansvar
0822 KV1072	Ny tilkomstveg til Liagrenda over Ryntveit sandtak – vurderast i samband med utbygging av bustadfelt	Kommunen
0822 KV1083	Tiltak jernbaneundergang Nordagutu	Kommunen
0821 KV1004	Etablere gateljøs i Oppheimvegen. Utførast i samband med utbetring av veg og utbygging av nedre del av Oppheim bustadområde	Kommunen
FV3340	GS-veg Akkerhaugen – Nordagutu	Fylkeskommunen
FV3336	GS-veg Gunheim – Berge	Fylkeskommunen
FV360	Etablere kulvert for gåande mot Nesoddvegen	Fylkeskommunen
FV360	Kulvert for gåande mot Samholdvegen	Fylkeskommunen
FV360	GS-veg mellom Sauherad kyrkje og Jonsåsreset	Fylkeskommunen

