

KRØDSHERAD KOMMUNE



KOMMUNEDELPLAN FOR TRAFIKKSIKKERHET I KRØDSHERAD 2018-2023

1. Forord	4
2. Sammendrag.....	4
3. Innledning	4
3.1 Historikk.....	4
3.2 Organisering og medvirkning	4
4 Nasjonale og regionale føringer i trafikksikkerhetsarbeidet	5
4.1 Trafikksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering – Meld. St. 40 (2015-2016)	5
4.2 Nasjonal transportplan 2018-2029 – Meld. St. 33 (2016-2017).....	6
4.2.1 Barnas Transportplan	6
4.3 Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018 – 2021	6
4.5 Strategi for trafikksikkerhet i Buskerud 2014-2023	7
4.6 Handlingsprogram for fylkets trafikksikkerhetsutvalg 2018-2021	7
4.7 Handlingsprogram for samferdsel 2018-2021.....	7
4.8 Folkehelse og trafikksikkerhet.....	7
4.9 Trafikksikker Kommune	7
5. Veier i krødsherad kommune	8
6 Trafikkulykker i krødsherad kommune.....	8
6.1 Trafikkulykker med personskade 2007-2016	9
6.2 Trafikkulykker med personskade fordelt på veier 2007-2016.....	9
6.3 Trafikkulykker med personskade fordelt på måned 2007-2016	10
6.4 Trafikkulykker med personskade fordelt på ulykkestyper	10
6.5 Personskade fordelt på aldersgrupper	11
6.6 Personskade fordelt på trafikantgrupper 2007-2016.....	11
7. Mål og strategi for trafikksikkerhetsarbeidet i Krødsherad kommune.....	12
7.1 Målsetting.....	12
7.2 Strategi	12
8. Kommunale tiltak	12
8.1 Risikoadferd i trafikken.....	13
8.1.1 Innsatsområde – Fart (kapittel 4.2)	13
8.1.2 Innsatsområde – Rus (kapittel 4.3).....	13
8.1.3 Innsatsområde – Bilbeltebruk og sikring av barn i bil (kapittel 4.4.).....	14
8.2 Befolkningsgrupper	14
8.2.1 Innsatsområde – Barn (0-14 år) (kapittel 5.2)	14
8.2.2 Innsatsområde – Ungdom og unge førere (kapittel 5.3).....	14
8.2.3 Innsatsområde – Eldre trafikanter og trafikanter med funksjonsnedsettelse (kapittel 5.4)	15

8.3 Trafikantgrupper og kjøretøygrupper	15
8.3.1 Innsatsområde – Gående og syklende (kapittel 6.2).....	15
8.3.2 Innsatsområde – Motorsykkkel og moped (kapittel 6.3)	16
8.4 Trafikksikre veier	16
8.4.1 Innsatsområde – Møteulykker og utforkjøringsulykker (kapittel 7.2).....	16
8.5 Inteligente transportsystemer	16
8.5.2 Innsatsområde – Tilrettelegging for automatiserte kjøretøy mm. (kapittel 8.2).....	17
8.5.1 Innsatsområde – Kjøretøyteknologi (kapittel 8.3)	17
8.6 Systematisk trafiksikkerhetsarbeid i offentlig og privat sektor	17
8.6.1 Innsatsområde – Trafiksikkerhetsarbeid i fylkeskommuner og kommuner (kapittel 9.2)	17
9. Økonomi	18
10. Evaluering og rullering.....	18
Vedlegg	18

1. FORORD

Kommunene har ansvar for investeringer, drift og vedlikehold av det kommunale veinettet. Som veieier, har kommunen også et spesifikt ansvar for trafiksikkerhetstiltak på kommunale veier. I henhold til folkehelseloven og plan- og bygningsloven har kommunen et generelt ansvar for å forebygge skader og ulykker lokalt. Kommunene har ansvar og virkemidler som kan bidra til økt innsats i det lokale trafiksikkerhetsarbeidet. De er store arbeidsgivere og kjøpere av transporttjenester. I tillegg er de eiere av barnehager og skoler. Trafiksikkerhet handler om å kunne bevege seg trygt i sitt lokalmiljø, enten man er fotgjenger, syklister eller bilist – barn, ungdom eller voksen.

2. SAMMENDRAG

Planen utarbeides og behandles som en kommunedelplan i tråd med plan- og bygningsloven, med tittelen *Kommunedelplan for trafiksikkerhet i Krødsherad 2018-2023*. Dette sikrer medvirkning og forankring gjennom oppstarts- og høringsprosesser. Planen vil danne grunnlaget for videreføring av trafiksikkerhetsarbeidet i Krødsherad kommune.

Planen tar utgangspunkt i de nasjonale og fylkeskommunale føringene for trafiksikkerhetsarbeidet. Planen har som tidligere fokus på både fysiske og forebyggende tiltak, og handlingsplanen for fysiske trafiksikkerhetstiltak skal rulleres årlig.

Kommunen ser et stort behov for å få utført tiltak for å sikre gående og syklende på og langs fylkesveiene og på fjellet. Spesielt et større tiltak i Norekrysset. Andre tiltak i perioden er rettet mot skolevei og krysningspunkt. Planen bygger på *Trafiksikker kommune*-konseptet som er godt forankret hos rådmannen og hans strategiske ledergruppe. Alle kommunale instanser er gjennom dette arbeidet involvert i gjennomføring av tiltak. Kommunen har som ambisjon å bli godkjent som *Trafiksikker kommune* innen 2020.

3. INNLEDNING

3.1 HISTORIKK

Denne planen er nr. 2 i rekken av trafiksikkerhetsplaner for Krødsherad kommune. Planen har hatt som hovedfunksjon å være et styringsverktøy for et målrettet trafiksikkerhetsarbeid i kommunen, og dette er langt på vei oppnådd.

Under utarbeidelsen av Kommunedelplan for trafiksikkerhet i Krødsherad har samordning med overordnede planer blitt betydelig vektlagt, for å sikre en rød tråd i arbeidet, fra nasjonalt til lokalt nivå. Denne strategien vil bli videreført og forsterket, spesielt siden de nasjonale føringene er blitt tydeligere og mer konkrete, bl.a. gjennom Nasjonal transportplan, Stortingsmelding 40 og «Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på veg» 2018-2021.

3.2 ORGANISERING OG MEDVIRKNING

Trafiksikkerhetsarbeidet i Krødsherad kommune er forankret hos rådmannen, og ansvaret for prosessen med å utarbeide en ny trafiksikkerhetsplan for perioden 2018 – 2023 er tillagt enhet for samfunn- og næringsutvikling (SNU). Kommunestyret er oppdragsgiver og formannskapet er styringsgruppe. Planen er utviklet gjennom et tverrfaglig samarbeid mellom etatene i kommunen.

Tradisjonelt har dette ansvaret vært lagt til skolesjefen, men kommunen ser det som viktig å forankre arbeidet hos rådmannen v/ SNU for å synliggjøre at alle kommunens enheter må ta sin naturlige del av ansvaret. Det er av avgjørende betydning for arbeidet, at den enkelte leder sørger for at egne tiltak i planen blir gjennomført.

Planen utarbeides og behandles som en kommunedelplan i tråd med Plan- og bygningsloven, med tittelen «Kommunedelplan for trafikksikkerhet i Krødsherad 2018-2023». Dette sikrer medvirkning og forankring gjennom oppstarts- og høringsprosesser.

Formannskapet vedtok oppstart av kommunedelplanarbeidet og å legge planprogrammet ut til offentlig høring og ettersyn 19. oktober 2017. Planprogrammet ble vedtatt i kommunestyret 22. mars 2018. Formannskapet vedtok i møte 7. juni 2018 å sende planforslag til Kommunedelplan for trafikksikkerhet i Krødsherad 2018-2023 ut på høring og til offentlig ettersyn. Planforslaget var ute til høring og offentlig ettersyn i perioden 19. juni til høringsfristen 14. september 2018. Høringsfristen ble utvida til 20. september for FAU-ene.

Medvirkning er ivaretatt gjennom høringsprosesser og offentlig ettersyn. Planforslaget ble sendt et bredt utvalg av høringsinstanser i Krødsherad. De ble utfordret til å komme med innspill til både mål, tiltak og prioriteringer i planforslaget. Kommunen har også invitert til to møter med referansegruppa, som består av representanter fra FAU skoler og barnehager, Eldrerådet/Rådet for funksjonshemmede, Ungdomsrådet, Politiet, Helsesøster, Infrastrukturfond Norefjell og Norefjell turforening. Buskerud fylkeskommune, Statens vegvesen og Trygg Trafikk vil også være viktige samarbeidspartnere i planarbeidet.

Det legges opp til sluttbehandling av planen i Formannskapet 11. oktober 2018 og i Kommunestyret 25. oktober 2018. Søknadsfristen for trafikksikkerhetsmidler er 1. november 2018.

4 NASJONALE OG REGIONALE FØRINGER I TRAFIKKSIKKERHETSARBEIDET

4.1 TRAFIKKSIKKERHETSARBEIDET – SAMORDNING OG ORGANISERING – MELD. ST. 40 (2015-2016)

Regjeringen legger til grunn at Norge er verdensledende innen trafikksikkerhet på vei, som følge av målrettet, tverrsektoriell, kunnskapsbasert og langsiktig innsats. Trafikkulykker utgjør likevel et betydelig samfunnsproblem, og omfanget av tapte liv er uakseptabelt. Trafikksikkerhet må derfor fortsatt ha høy prioritet, med nullvisjonen som et av hovedmålene for transportpolitikken.

Det vises til at mange av de enkle og mest effektive trafikksikkerhetstiltakene er tatt i bruk. Med et relativt lavt antall trafikkulykker blir ytterligere reduksjon i antallet drept og hardt skadde stadig mer krevende og avhengig av økt og felles innsats fra flere offentlige aktører. Hovedinnretningen på meldingen er derfor å belyse tverrsektorielle utfordringer og behov i trafikksikkerhetsarbeidet, og bidra til bedre overordnet forankring og økt samordning av den framtidige innsatsen.

I stortingsmeldingen presenterer regjeringen seks satsningsområder:

- 1) *Forankring av tverrsektorielt trafikksikkerhetsarbeid på overordnet nivå*
- 2) *Bedre utnyttelse av tilsyns- og kontrollinnsatsen gjennom styrket tverretattlig samarbeid*
- 3) *Mer effektiv formidling, enklere tilgang og bedre utnyttelse av kunnskap fra ulykkesundersøkelser*
- 4) *Retningslinjer for registrering av vegtrafikkulykker og økt utveksling av skade- og ulykkesdata*
- 5) *Forskning på trafikksikkerhet*
- 6) *Framtidige satsingsområder*

Generelt vil regjeringen videreføre en bred tilnærming i trafikksikkerhetsarbeidet, en målrettet innsats mot de alvorligste ulykkestypene og en målrettet innsats mot risikogrupper. Det trafikantrettede trafikksikkerhetsarbeidet skal vektlegges.

4.2 NASJONAL TRANSPORTPLAN 2018-2029 – MELD. ST. 33 (2016-2017)

Regjeringen viderefører i Meld. St. 33 (2016-2017) Nasjonal transportplan 2018-2029 nullvisjonen og legger opp til et nytt ambisiøst etappemål om maksimalt 350 drepte og hardt skadde i 2030. Regjeringen vil i planperioden rette innsatsen mot følgende fem hovedområder:

- Sikre veier
- Risikoatferd i trafikken
- Spesielt utsatte grupper i trafikken
- Teknologi
- Tunge kjøretøy

4.2.1 BARNAS TRANSPORTPLAN

Nasjonal transportplan 2018-2029 inneholder for første gang et eget kapittel om Barnas transportplan. Regjeringen vil:

- Legge til rette for at åtte av ti barn og unge skal velge å gå eller sykle til skolen
- Styrke trafiksikkerheten for barn og unge
- Legge vekt på barn og unges behov i planleggingen og utviklingen av transportsystemet
- At det skal legges vekt på hensynet til barn og unge i lokal og regional planlegging
- Følge opp transportetatene og Avinor når det gjelder hensynet til barn og unge i utviklingen av transportinfrastrukturen
- Styrke kompetansen om trafiksikkerhet i barnehage og skole

4.3 NASJONAL TILTAKSPLAN FOR TRAFIKKSikkerhet PÅ VEG 2018-2021

Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på veg 2018-2021 er utarbeidet av Statens vegvesen, politiet, Helse- og beredningsdirektoratet, Utdanningsdirektoratet, Trygg Trafikk, fylkeskommunene og syv storbykommuner. I tillegg har en rekke øvrige aktører gitt innspill til planen.

Planen bygger på *Meld. St. 33 (2016-2017) Nasjonal transportplan 2018-2029* (NTP) og *Meld. St. 40 (2015-2016) Trafiksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering*. Ambisjonsnivå og prioriteringer i tiltaksplanen er i samsvar med *Statens vegvesens handlingsprogram 2018-2023 (2029)*, *Strategiplan for polititjeneste på veg 2016-2019*, *Trygg Trafikk strategi 2018-2025*, fylkeskommunenes planer for prioritering innenfor trafiksikkerhetsarbeidet og de syv storbykommunenes trafiksikkerhetsplaner.

Formålet med tiltaksplanen er å presentere et omforent og bredt spekter av faglig forankrede tiltak, i tillegg til å styrke samarbeidet mellom de sentrale trafiksikkerhetsaktørene. Tiltakene i tiltaksplanen skal sikre at vi har stø kurs mot etappemålet i NTP om maksimalt 350 drepte og hardt skadde i 2030, hvilket innebærer en reduksjon på om lag 60 prosent sammenliknet med gjennomsnittet for perioden 2012-2015.

Det er valgt ut 13 ulike innsatsområder, som vil bli viet særlig oppmerksomhet i planperioden. I planen er det også valgt ut en rekke indikatorer som vil bli brukt for å vise tilstandsutviklingen innenfor områder som har direkte betydning for antall drepte og hardt skadde.

4.5 STRATEGI FOR TRAFIKKSIKKERHET I BUSKERUD 2014-2023

Strategien er utarbeidet av Buskerud fylkeskommune og har som etappemål at det maksimalt skal være 34 drepte og hardt skadde i Buskerud i 2024. Dette er en halvering fra gjennomsnittet for årene 2008-2011. Videre har strategien et delmål for gående og syklende som er at antallet drepte og hardt skadde ikke skal øke selv om flere går og sykler.

4.6 HANDLINGSPROGRAM FOR FYLKETS TRAFIKKSIKKERHETSUTVALG 2018-2021

Fylkets trafikk sikkerhetsutvalg (FTU) i har et lovpålagt ansvar for å samordne trafikk sikkerhetsarbeidet i Buskerud, og dette gjøres i nært samarbeid sammen med andre statlige, kommunale og frivillige organisasjoner. Handlingsprogrammet er utarbeidet av en tverrfaglig prosjektgruppe og har vært på høring i kommuner, etater, råd og interesseorganisasjoner. Handlingsprogrammet inneholder satsingsområder og tiltak som FTU mener er viktige å følge opp for å få ned tallet på antall drepte og skadde i trafikken i Buskerud. En av hovedoppgavene til FTU er å legge til rette for økt samarbeid og synliggjøring av trafikk sikkerhetsarbeidet i fylket, og handlingsprogrammet legger stor vekt på samordning og kompetansedeling mellom de ulike aktørene. FTU vil også fortsette arbeidet for å styrke det kommunale trafikk sikkerhetsarbeidet, følge opp satsingen på trygge skoleveier og iverksette gode tiltak for å øke sikkerheten til gående og syklende.

4.7 HANDLINGSPROGRAM FOR SAMFERDSEL 2018-2021

Handlingsprogrammet er utarbeidet av en tverrfaglig prosjektgruppe og har vært på høring i kommuner, etater, råd og interesseorganisasjoner. Handlingsprogrammet har definert 3 satsingsområder innenfor trafikk sikkerhet. Disse er tiltak mot møteulykker, tiltak mot utforkjøringer og sikring av myke trafikanter; spesielt skolevei, knutepunkt og holdeplasser i Buskerud.

4.8 FOLKEHELSE OG TRAFIKKSIKKERHET

Trafikkulykker vurderes som et betydelig folkehelseproblem på tross av en markant reduksjon av antallet alvorlige trafikkulykker siden 1970. Det er spesielt for unge mennesker at trafikkulykker utgjør en viktig årsak til tidlig død, helsetap og redusert livskvalitet. Regjeringen vil i tråd med *Meld. St. 19 (2014 2015) Folkehelsemeldingen mestring og muligheter*, forsterke det tversektorielle samarbeidet for å forebygge ulykker. Det er viktig at kommunen integrerer det ulykkesforebyggende arbeidet generelt, og trafikk sikkerhetsarbeidet spesielt i sitt folkehelsearbeid.

Folkehelse er integrert i både Buskerud fylkeskommunes *Strategi for trafikk sikkerhet 2014-2023* og i *Handlingsprogram for fylkets trafikk sikkerhetsutvalg 2018-2021*. Det er en felles målsetting for folkehelsearbeidet, miljø- og samferdselssektoren at flere skal gå og sykle og reise kollektivt. Økt trafikk sikkerhet og bedre tilrettelegging for gange og sykling kan bidra til å løse flere folkehelseutfordringer, ved at det fører til mindre forurensning, mer fysisk aktivitet og økt trivsel for befolkningen.

4.9 TRAFIKKSIKKER KOMMUNE

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

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

For å ivareta denne helhetstenkningen er det utarbeidet kriterier og sjekklister som skal være et verktøy for å kvalitetssikre kommunens trafikkikkerhetsarbeid. Krødsherad kommune har satt seg som mål å oppfylle alle kriteriene bli godkjent som *Trafikksikker kommune* innen 2020. Se vedlegg 5 for mer info om hva en godkjenning som *Trafikksikker kommune* innebærer.

5. VEIER I KRØDSHERAD KOMMUNE

Det er Statens ansvar å anlegge og vedlikeholde riksveier. Det er også Statens ansvar å anlegge og vedlikeholde gang- og sykkelveier langs riksveiene. Etter omleggingen av riksvei 7 i 2014, er det nå bare en kort veistrekning med riksvei som går gjennom Krødsherad kommune, men det er fortsatt Statens ansvar å anlegge og vedlikeholde gang- og sykkelveier langs gamle riksvei 7 (fylkesvei 177 og fylkesvei 280 fra Hamremoenkrysset til Modum grense).

Det er Fylkeskommunens ansvar å anlegge og vedlikeholde fylkesveier. Men det er kommunens ansvar å anlegge og vedlikeholde gang- og sykkelveier langs fylkesveiene, med unntak av langs fylkesvei 177 og langs fylkesvei 280 fra Hamremoenkrysset til Modum grense (gamle riksvei 7). Det er også kommunens ansvar å anlegge og vedlikeholde kommunale veier, og evt. gang- og sykkelveier langs disse.

Veistandarden i kommunen er varierende. Det vil alltid være punkter og strekninger der en kunne ha ønsket seg bedre løsninger. I prioriteringene i denne planen er det i all hovedsak pekt på tiltak for å sikre myke trafikanter i biltrafikken. De fysiske tiltakene oppsummeres i en samlet oppstilling i vedlegg 1 Handlingsplan for fysiske trafikkikkerhetstiltak.

Tabell 1 under viser hvor mange kilometer Krødsherad har av offentlig vei, hhv. riksveier (Rv), fylkesveier (Fv), kommunale veier (Kv) og gang- og sykkelveier (GSv). Norefjellveien er tatt med selv om denne er privat, da den er en viktig fartsåre til fjellet. For en mer detaljert oversikt, se vedlegg 3 Offentlige veier i Krødsherad.

Tabell 1 Antall kilometer med offentlige veier og gang- og sykkelveier i Krødsherad

Offentlige veier	Lengde
Riksvei (Rv)	6,2 km
Fylkesvei (Fv)	77,7 km
Kommunale veier (Kv)	53,5 km
Sum offentlig bilvei	137,4 km
Gang- og sykkelveier (GSv)	5,9 km
Norefjellveien til Sigdal grense (privat vei)	12,6 km

6 TRAFIKKULYKKER I KRØDSHERAD KOMMUNE

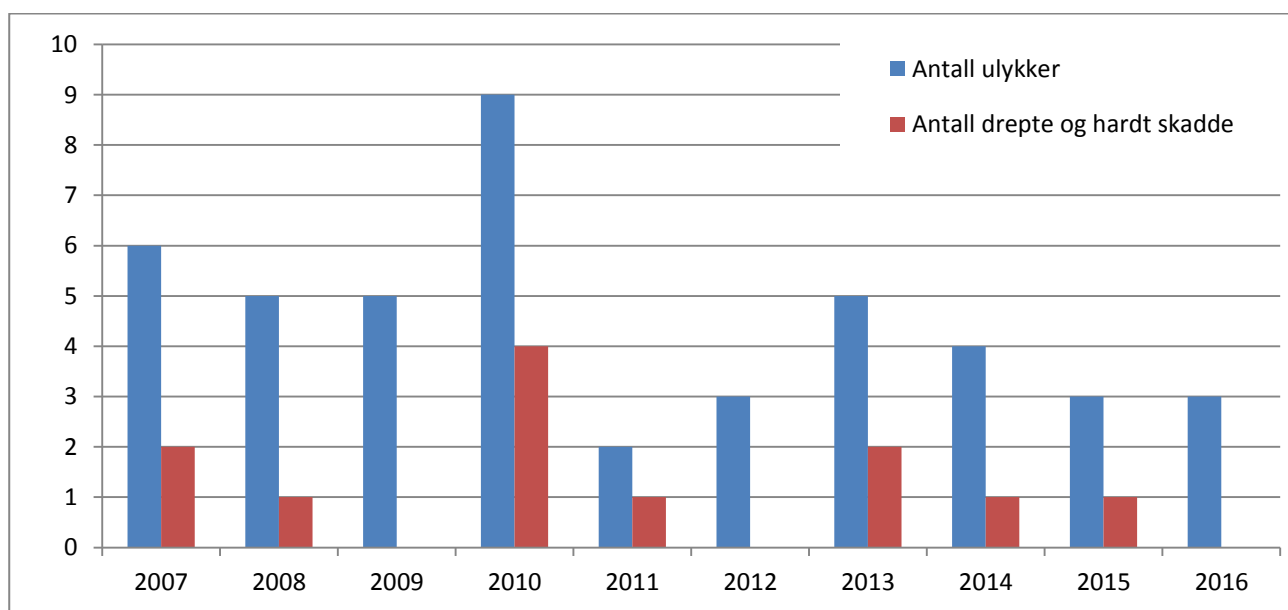
I dette kapitlet presenteres statistikk og analyser av trafikkulykker med personskaide i Krødsherad kommune i perioden 2007-2016. Tallene er tilsendt fra seksjon Plan og forvaltning Buskerud, Statens vegvesen Region Sør. For mer utfyllende ulykkesstatistikk, se vedlegg 4 Ulykkesstatistikk for Krødsherad. Under i tabell 2 gjengis definisjoner av begrepene brukt i statistikken.

Tabell 2 Definisjoner av begreper i ulykkesstatistikken

Begrep	Definisjon
Antall ulykker	Antall trafikkulykker med personskade. Selvmord er ikke tatt med i statistikken, da det ikke regnes som en trafikkulykke.
Personskade	Inkluderer drepte, hardt skadde og lettere skadde personer.
Antall drepte	Alle som dør innen 30 dager etter trafikkulykkens dato, av skader påført i ulykken.
Antall hardt skadde	Hardt skadde er en sammenslåing av både meget alvorlig skadde og alvorlig skadde. Meget alvorlig skadde er personer med skader av en slik art at personens liv en tid er truet eller har skader som fører til varig og alvorlig mén. Alvorlig skadde er personer med større, men ikke livstruende skader.
Antall lettere skadde	Lettere skadde er personer med mindre brudd, skrammer osv. som ikke trenger sykehusinnleggelse.

6.1 TRAFIKKULYKKER MED PERSONSKADE 2007-2016

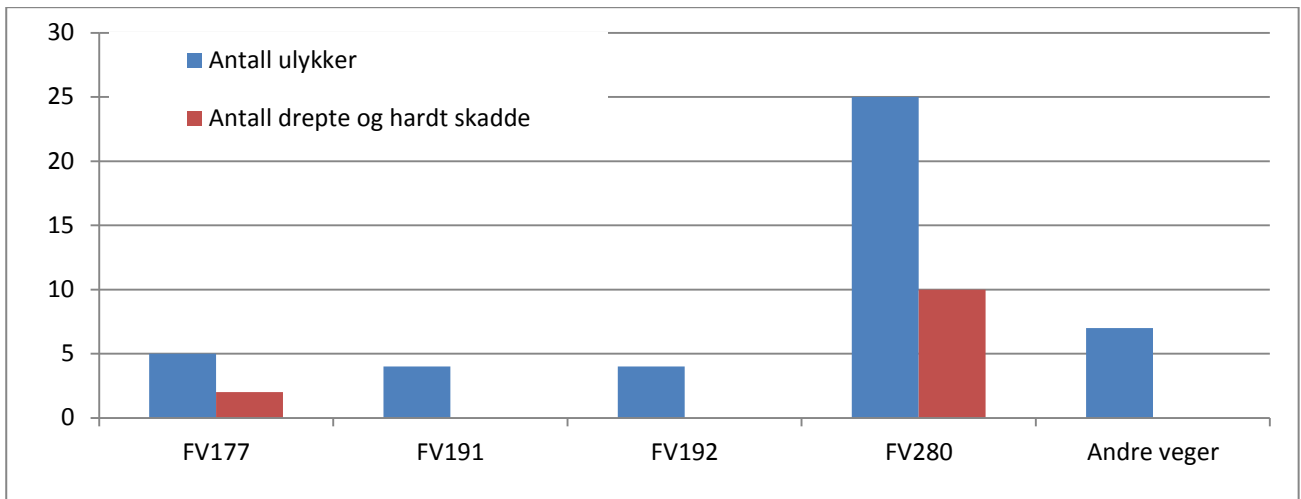
Figur 1 under viser antall trafikkulykker og antall drepte og hardt skadde i perioden 2007-2016. For foregående 10-årsperiode (1997-2006) var gjennomsnittet for antall drepte og hardt skadde 3,5 per år. For perioden 2007-2016 er gjennomsnittet for antall drepte og hardt skadde i trafikken 1,2 per år. Dette er en klar bedring fra forrige 10-års periode, men den er trolig påvirket av omleggingen av Rv 7 i 2014. I perioden 2007-2016 var det til sammen 45 ulykker, 3 drepte, 9 hardt skadde og 49 lettere skadde i trafikken i Krødsherad kommune.



Figur 1 Antall ulykker og antall drepte og hardt skadde 2007-2016

6.2 TRAFIKKULYKKER MED PERSONSKADE FORDELT PÅ VEIER 2007-2016

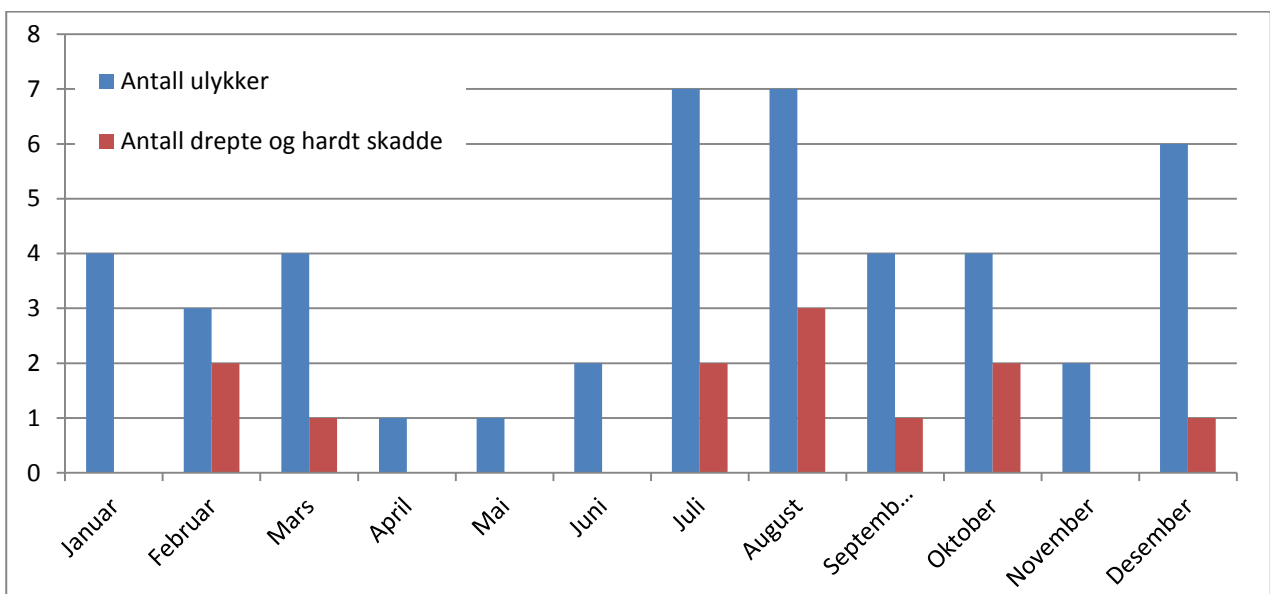
Figur 2 viser at det er Fv 280 som har flest ulykker og flest drepte og hardt skadde i perioden, med 25 ulykker og 10 drepte og hardt skadde. Til sammenligning hadde en kortere Fv 280 16 ulykker og 2 hardt skadde i forrige 10-årsperiode. Da var det Rv 7 som hadde flest både ulykker og drepte og hardt skadde med 67 ulykker og 28 drepte og hardt skadde.



Figur 2 Antall ulykker og antall drepte og hardt skadde fordelt på veier 2007-2016

6.3 TRAFIKKULYKKER MED PERSONSKADE FORDELT PÅ MÅNED 2007-2016

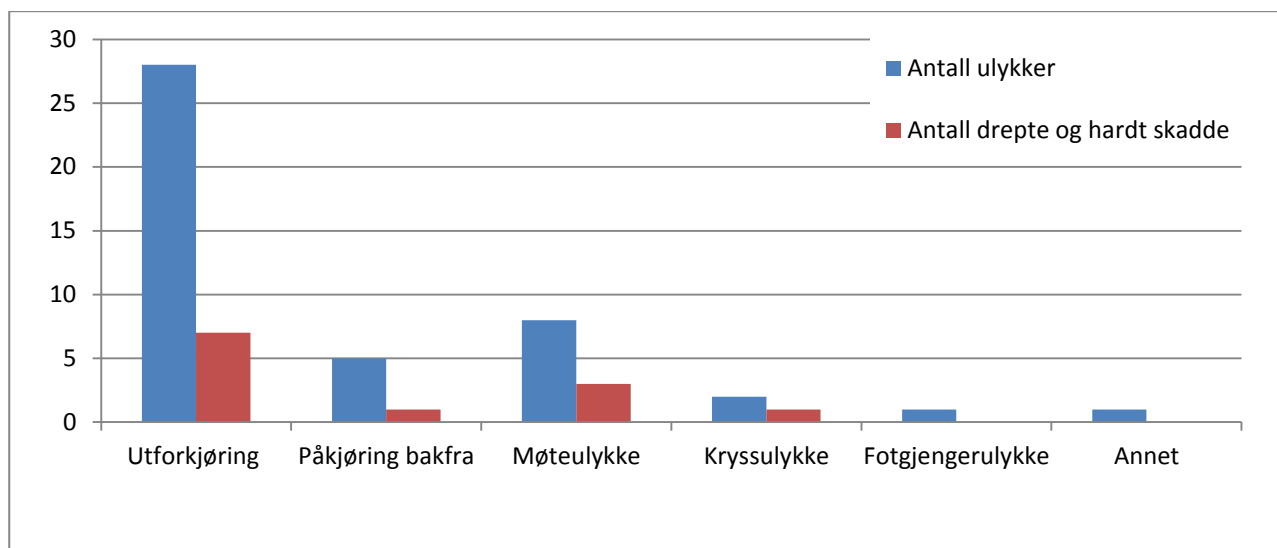
Figur 3 viser at antall drepte og hardt skadde er størst i februar/mars og sensommer/høst. Dette kan ha sammenheng med vinter- og påskeferie og sommer- og høstferie da tilstrømningen til fjellet er betydelig.



Figur 3 Trafikkulykker med personskade fordelt på måned 2007-2016

6.4 TRAFIKKULYKKER MED PERSONSKADE FORDELT PÅ ULYKKESTYPER

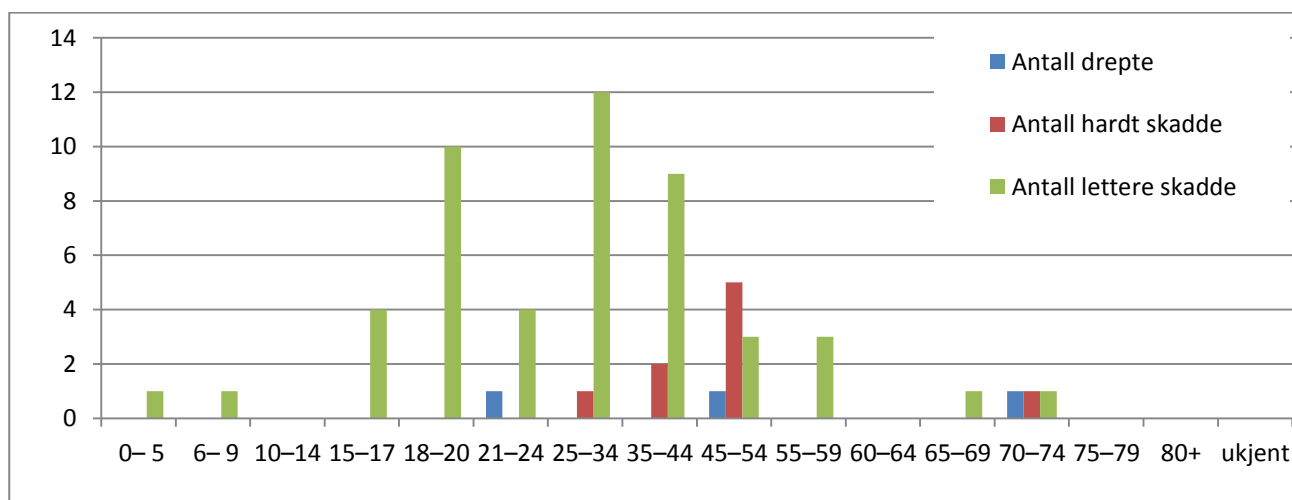
Figur 4 viser at utforkjøringer er den ulykkestypen som forekommer oftest og har flest drepte og hardt skadde i Krødsherad. 28 av 45 ulykker i perioden er utforkjøringer (62 prosent av alle ulykker). Utforkjøringer er årsak til 7 av 12 drepte og hardt skadde (58 prosent av alle drepte og hardt skadde). 13 av 45 ulykker er påkjøring bakfra og møteulykker (29 prosent av alle ulykker). Disse er årsak til 4 av 12 drepte og hardt skadde (33 prosent av alle drepte og hardt skadde). Altså er 41 av 45 ulykker utforkjøringer, påkjøring bakfra og møteulykker og årsak til 11 av 12 drepte og hardt skadde i Krødsherad.



Figur 4 Trafikkulykker med personskade fordelt på ulykkestyper 2007-2016

6.5 PERSONSKADE FORDELT PÅ ALDERSGRUPPER

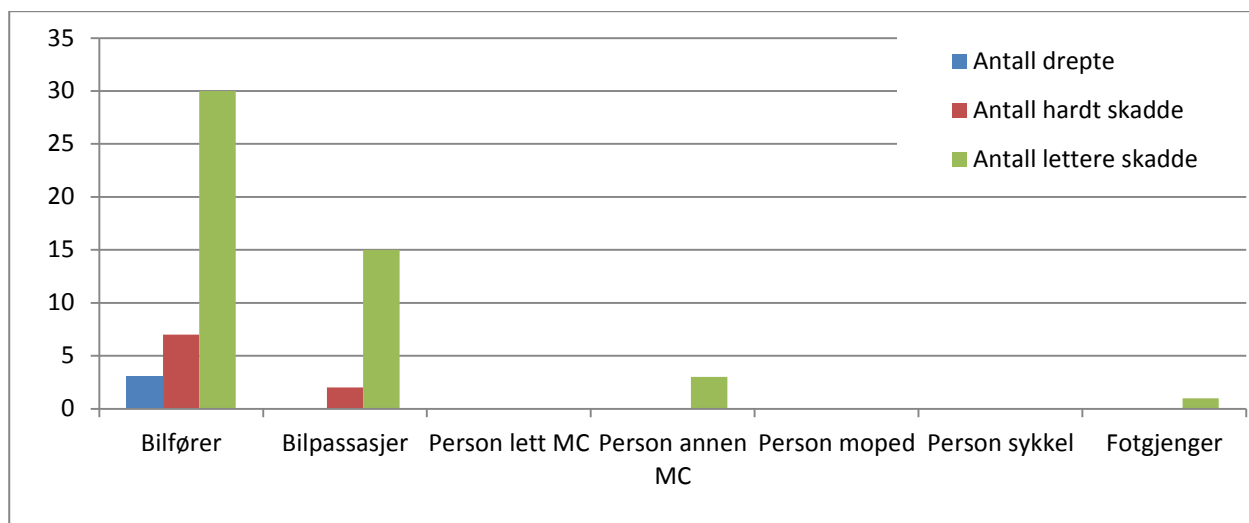
Figur 5 viser at det er aldersgruppen 25-54 år som oftest er involvert i trafikkulykker der resultatet blir drepte eller hardt skadde personer.



Figur 5 Personskade fordelt på aldersgrupper 2007-2016

6.6 PERSONSKADE FORDELT PÅ TRAFIKANTGRUPPER 2007-2016

Figur 6 viser at det er bilførere og bilpassasjer som i størst grad blir skadet i trafikkulykker i Krødsherad. Alle 3 og eneste drepte i trafikken i perioden kjørte bilen selv. Av de til sammen 61 tilfellene av personskade i trafikken i perioden, var 40 av disse bilførere. 7 av 9 hardt skadde var bilførere og de 2 andre var bilpassasjer. I perioden ble 30 bilførere, 15 bilpassasjerer, 3 MC-kjørere og 1 fotgjenger lettere skadd i trafikken.



Figur 6 Personskade fordelt på trafikantgrupper 2007-2016

7. MÅL OG STRATEGI FOR TRAFIKKSIKKERHETSARBEIDET I KRØDSHERAD KOMMUNE

7.1 MÅLSETTING

Basert på de nasjonale og regionale føringene har Krødsherad kommune følgende overordna mål for trafikksikkerhetsarbeidet, en videreføring av nullvisjonen:

«Det skal ikke forekomme ulykker med drepte og hardt skadde i veitrafikken i Krødsherad kommune».

Kommunen skal tilrettelegging for trygg sambruk mellom bilister, gående og syklende lange alle veier i kommunen, og spesielt ved skoler, skolevei, barnehager, offentlige bygg, næringsbygg og turistanlegg. I tillegg skal kommunen se på muligheten til å etablere *Hjertesoner* ved skoler og barnehager, se vedlegg 6 for mer informasjon *Hjertesoner*.

Kommunen har også et mål om å bli godkjent som *Trafikksikker kommune* innen 2020. Kommunen og de enkelte sektorer og enheter skal oppfylle en rekke kriterier for å bli godkjent som *Trafikksikker kommune*, se vedlegg 5 for ytterligere informasjon om *Trafikksikker kommune*.

7.2 STRATEGI

I *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018-2021* er det satt opp en rekke tilstandsmål innenfor innsatsområder der tilstandsendringer er av vesentlig betydning for utviklingen i antall drepte og hardt skadde. Tilstandsmålene er formulert som måltall innenfor 13 innsatsområder. Kommunen skal arbeide aktivt for å bidra til at vi oppnår disse tilstandsmålene. Kommunen skal gjennomføre prioriterte fysiske trafikksikkerhetstiltak bl.a. på gang- og sykkelvei, skolevei og krysningspunkt og bli godkjent som *Trafikksikker kommune*.

8. KOMMUNALE TILTAK

I dette kapittelet gjengir vi de nasjonale tilstandsmålene til de innsatsområdene kommunen finner det mest relevant å arbeide med (12 av 13). Bak hvert innsatsområde står henvisningen til omtale i *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018-2021*. Under hvert av områdene har vi konkretisert våre kommunale tiltak som skal bidra til å nå de nasjonale målene. Tiltakene er fordelt under de innsatsområdene de tilhører, men for å få en fullstendig oversikt over

fysiske tiltak, med en prioritering, se vedlegg 1 Handlingsplan for fysiske trafikksikkerhetstiltak. For en oversikt over alle tiltak i planen og ansvarlig for gjennomføring (inkludert arbeidet med å bli godkjent som *Trafikksikker kommune*), se vedlegg 2 Tiltak i planen og ansvarlig for gjennomføring.

I flere av indikatorene benyttes begrepet «*Trafikkarbeid*». Det er definert som følger av Statens vegvesen: «*Trafikkarbeidet er et mål på omfanget av trafikken, og betegner det arbeidet som blir utført av ett eller flere kjøretøy under en transport fra et sted til et annet. Det omfatter både gods- og persontransport. Trafikkarbeidet måles vanligvis i kjøretøykilometer, og påvirkes ikke av antall personer eller godsmengde som fraktes*».

8.1 RISIKOADFERD I TRAFIKKEN

Nullvisjonen forutsetter at trafikantene skal ta ansvar for egen atferd, gjennom å være aktsomme og unngå bevisste regelbrudd. Tall fra Statens vegvesens ulykkesanalysegrupper, basert på dødsulykker i perioden 2005-2016, viser at:

- For høy fart har vært en sannsynlig medvirkende faktor i 42 prosent av dødsulykkene.
- Rus har vært en sannsynlig medvirkende faktor i minst 21 prosent av dødsulykkene.
- 40 prosent av de drepte i bil brukte ikke bilbelte eller var feilsikret.

Transportøkonomisk institutt (TØI) har gjort beregninger som viser at dersom alle førere fulgte fartsgrensene, kjørte uten påvirkning av rus og brukte bilbelte, ville tallet på drepte vært redusert med 47 prosent og antall hardt skadde med 41 prosent. Ut fra dette vil innsatsen for bedre trafikantatferd bli konsentrert innenfor tre områder, fart, rus og bruk av bilbelte.

8.1.1 INNSATSOMRÅDE – FART (KAPITTEL 4.2)

Indikator	Dagens tilstand	Tilstandsmål
Andel av kjøretøyene som overholder fartsgrensene	59,9 % (2017)	70 % (2022)

Kommunale tiltak

- Kommunen som arbeidsgiver skal påvirke sine ansatte i tjeneste til å opptre med minst mulig risiko i trafikken. Kommunen skal utarbeide retningslinjer for ansattes ferdsel i trafikken (i tjeneste).
- Trafikksikkerhet skal være årlig tema i kommunens arbeidsmiljøutvalg (AMU).
- Kommunen som kjøper av ulike tjenester skal stille krav til samarbeidspartnere om trafikksikker adferd (transporttjenester og vei og vedlikeholdstjenester). Disse innarbeides i anbudsdokumentene. Kommunen skal utarbeide rutiner for kjøp av transporttjenester.

8.1.2 INNSATSOMRÅDE – RUS (KAPITTEL 4.3)

Indikator	Dagens tilstand	Tilstandsmål
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)

Kommunale tiltak

- Kommunen skal arbeide aktivt for å forhindre at ansatte er påvirket av legal eller illegale rusmidler i tjenesten. Kommunen skal utarbeide retningslinjer for ansattes ferdsel i trafikken (i tjeneste).
- Kommunen skal få installert alko-lås ved kjøp eller leasing av nye biler.

8.1.3 INNSATSOMRÅDE – BILBELTEBRUK OG SIKRING AV BARN I BIL (KAPITTEL 4.4.)

Indikator	Dagens tilstand	Tilstandsmål
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)

Kommunale tiltak

- Kommunen skal alltid bestille busser med 3-punktsbelte ved leie av busser til transport i regi av kommunen.
- Kommunen skal i sine retningslinjer for ansattes ferdsel i trafikken, ha forventninger om at alle kommunalt ansatte bruker bilbelte ved transport i tjeneste. Dette gjelder bil og buss.
- Kommunen, gjennom helsestasjonenes virksomhet, skal ha økt fokus på temaet barn i bil og da spesielt at barna skal sitte sikret bakovervendt i bil til de er 4 år.
- Kommunen, gjennom de kommunale barnehagene, skal påvirke foreldrene til å sikre barna på vei til og fra barnehagen og gi barna opplæring i bilbeltebruk.

8.2 BEFOLKNINGSGRUPPER

Ulykkesstatistikkene viser at risikoen for å bli drept eller hardt skadd i trafikken er ulik for ulike aldersgrupper. Gode holdninger til trafikantatferd som læres i barndommen tas med inn i ungdommen og voksenlivet. Det skal rettes særlig innsats mot tre alderskategorier; barn og unge (0-14 år), ungdom og unge førere og eldre trafikanter.

8.2.1 INNSATSOMRÅDE – BARN (0-14 ÅR) (KAPITTEL 5.2)

Indikator	Dagens tilstand	Tilstandsmål
Antall drepte barn (0-14 år) i trafikken.	4 (2017)	0 (minst ett år i 2018-2021)

Kommunale tiltak

- Barnehager og skoler skal i samarbeid med foresatte ha fokus på trafiksikkerhetsarbeid og forebygging av ulykker.
- Kommunen skal gjennomføre vurdering og utbedring av særlig farlig skolevei.
- Kommunen skal arbeide for trafiksikre soner (*Hjertesoner*) rundt skolene og barnehagene.
- Kommunen skal begrense muligheten for å kjøre inn på skoleområder og i tilknytning til skoler.
- Tilgjengeligheten for å gå eller sykle til skolen bedres.
- Kommunen skal påvirke til at de private barnehagene deltar i godkjenningen som *Trafiksikker kommune*.
- Skolene skal sørge for god sykkelopplæring i tråd med kompetansemål i Kunnskapsløftet.
- Kommunen skal stimulere lag og foreninger til at alle barn til og fra fritidsaktiviteter sikres best mulig og at voksne som transportører kjører med lavest mulig risiko.

8.2.2 INNSATSOMRÅDE – UNGDOM OG UNGE FØRERE (KAPITTEL 5.3)

Indikator	Dagens tilstand	Tilstandsmål
Risiko for bilførere i aldersgruppen 18-19 år for å bli drept eller hardt skadd per kjørte km		- 30 % ¹

¹ Reduksjon i perioden 2018-2021 sammenliknet med perioden 2013-2016

Kommunale tiltak

Risikoen for at ungdom kan bli drept eller hardt skadd skal reduseres.

- Kommunen skal sørge for at ungdomsskolen har nødvendig kompetanse og materiell for å tilby *Valgfaget Trafikk* på ungdomstrinnet.

8.2.3 INNSATSOMRÅDE ELDRE TRAFIKANTER OG TRAFIKANTER MED FUNKSJONSNEDESETTELSE (KAPITTEL 5.4)

Indikator	Dagens tilstand	Tilstandsmål
Risiko for bilførere i aldersgruppen 75+ for å bli drept eller hardt skadd per kjørte km		- 30 % ¹
Risiko for fotgjengere i aldersgruppen 75+ for å bli drept eller hardt skadd i trafikkulykker per gåkm		- 30 % ¹

¹ Reduksjon i perioden 2018-2021 sammenliknet med perioden 2013-2016

Kommunale tiltak

Risikoen for at eldre og personer med funksjonsnedsettelser kan bli drept eller hardt skadd i trafikken skal reduseres.

- Kommunen skal legge til grunn universell utforming ved fysisk utforming av veier og gangfelt (og forlengelse av gangfelt) for å ivareta eldre trafikanter og trafikanter med funksjonsnedsettelser.

8.3 TRAFIKANTGRUPPER OG KJØRETØYGRUPPER

Det er ulike utfordringer knyttet til de ulike trafikantergruppene. I *Meld. St.33 (2016-2017) Nasjonal transportplan 2018-2029* er det satt som ambisjon at målet om økt gang- og sykkeltrafikk skal nås uten at dette fører til flere drepte og hardt skadde fotgjengere og syklister. God tilrettelegging for sykling og gåing er gode trafikksikkerhetstiltak.

8.3.1 INNSATSOMRÅDE – GÅENDE OG SYKLENDE (KAPITTEL 6.2)

Indikator	Dagens tilstand	Tilstandsmål
Antall km i tilknytning til riksvei og fylkesvei som tilrettelegges spesielt for gående og syklende	Samlet i planperioden: 165 km på riksvei (2018-2021) ¹ 230 km på fylkesvei (2018-2021) ¹	
Andel syklister som bruker sykkelhjelme	58,8 % (2017)	70 % (2022)
Andel fotgjengere som bruker refleks på belyst vei i mørke	40 % (2017)	50 % (2022)

¹ I Statens vegvesen sitt handlingsprogram oppgis tall for seksårsperioden 2018-2023. Tallet i denne tabellen gjelder kun innsatsen de fire første årene, slik at vi får sammenliknbarhet med tallet som oppgis for fylkesvegnettet. Anslaget er imidlertid beheftet med stor usikkerhet.

Kommunale tiltak

- Kommunen skal gjennomføre fysisk tilrettelegging, utbygging og drift for å sikre god trafikksikkerhet for gående og syklende på kommunale veier og gangveier langs fylkesveier. Kommunen ser også at det er behov for tiltak på noen private veier.
- Kommunen skal, gjennom ulike tiltak og virkemidler, påvirke til økt bruk av sykkelhjelme og refleks.
- Kommunen skal bidra til økt sykkelopplæring i skole og barnehage, samt voksenopplæringen.

8.3.2 INNSATSOMRÅDE – MOTORSYKKELE OG MOPED (KAPITTEL 6.3)

Indikator	Dagens tilstand	Tilstandsmål
Risiko for å bli drept eller hardt skadd for MC- og mopedførere per kjørte km		- 30 % ¹

¹ Reduksjon i perioden 2018-2021 sammenliknet med perioden 2013-2016.

Kommunale tiltak

- Kommunen skal gjennomføre fysisk tilrettelegging og utbygging/drift for å sikre god trafiksikkerhet for motorsyklister og mopedister på kommunale veier.

8.4 TRAFIKKSİKRE VEIER

Ved drift og vedlikehold er det et viktig formål å opprettholde en god sikkerhetsmessig standard. De fleste investeringer i nye veianlegg og utbedringer av eksisterende vei vil gi økt trafiksikkerhet, selv om dette ofte ikke er hovedformålet. Innsatsen til målrettede trafiksikkerhetsinvesteringer vil i stor grad konsentreres om tiltak for å forhindre møteulykker, utforkjøringsulykker og ulykker med påkjørsel av gående og syklende.

8.4.1 INNSATSOMRÅDE – MØTEULYKKER OG UTFORKJØRINGSULYKKER (KAPITTEL 7.2)

Indikator	Dagens tilstand	Tilstandsmål
Andel av trafikkarbeidet på riksveier med fartsgrense 70 km/t eller høyere som foregår på møtefrie veier	49,3 % (pr 1/1-2018)	54,1 % (pr 1/1-2022)
Antall km riksvei med fartsgrense 70 km/t eller høyere som er gjennomgått og som tilfredsstiller minstestandarden i NTP med tanke på å forhindre alvorlige utforkjøringsulykker		1500 km (utbedres i 2018-2023) ¹

¹ Det foreligger ingen vurdering av hvor mye som vil bli utbedret i fireårsperioden 2018-2021. Vi bruker derfor tall for seksårsperioden 2018-2023 som er hentet fra Statens vegvesen sitt handlingsprogram. Samlet behov for utbedring er 5700 km.

Kommunale tiltak

- Kommunen skal gjennomføre fysisk tilrettelegging og utbygging for å sikre god trafiksikkerhet på kommunale veier. Kommunen ser også at det er behov for tiltak på fylkesveiene og noen private veier.
- Kommunen skal informere på sine hjemmesider dersom det er økt fare for påkjørsler av vilt.
- Kommunen skal sikre forsvarlig håndtering av påkjørt vilt gjennom informasjon på sine hjemmesider om hva en skal gjøre dersom en kommer utfor en viltpåkjørsel.

8.5 INTELIGENTE TRANSPORTSYSTEMER

På kort sikt oppnås økt trafiksikkerhet ved å framskynde utbredelsen av biler med ny teknologi med dokumentert positiv trafiksikkerhetseffekt. Vi har valgt å knytte tilstandsmål til utbredelse av tre ulike teknologiske innretninger, som er tilgjengelig i mange nye biler, men som foreløpig kun finnes i en mindre andel av bilparken. På lengre sikt vil tilrettelegging for effektiv datautveksling mellom kjøretøy og infrastruktur og for automatiserte kjøretøy bli viktig for å få økt trafiksikkerhet.

8.5.2 INNSATSOMRÅDE – TILRETTELEGGING FOR AUTOMATISERTE KJØRETØY MM. (KAPITTEL 8.2)

Innsatsen innenfor samvirkende ITS/automatiserte kjøretøy vil bli målt opp mot følgende målsetting: «Norge skal ligge i front innenfor intelligente transportsystemer der vegteknologi og automatiserte kjøretøy inngår, samtidig som personvern og informasjonssikkerhet ivaretas.»

Kommunale tiltak

- Kommunen skal vurdere initiativ for å være i front når det gjelder å tilrettelegge for automatiserte kjøretøy.

8.5.1 INNSATSOMRÅDE – KJØRETØYTEKNOLOGI (KAPITTEL 8.3)

Indikator	Dagens tilstand	Tilstandsmål
Andel av trafikkarbeidet som utføres med biler som har <i>automatisk nødbrems</i> (AEB)	14,4 % ¹ (2017)	25 % (2022)
Andel av trafikkarbeidet som utføres med biler som har <i>feltskiftevarsler</i>	39,2 % ¹ (2017)	52 % (2022)
Andel av trafikkarbeidet som utføres med biler som har automatisk nødbrems for å forhindre kollisjon med fotgjengere og syklist (fotgjenger-AEB)	14,4 % ¹ (2017)	25 % (2022)

¹ Estimert andel i 2017 basert på beregninger gjort i 2015 (TØI-rapport 1450/2015 Førerstøttesystemer – Status og potensial for framtiden).

Kommunale tiltak

- Kommunen skal ved innkjøp av nye kjøretøy vektlegge trafiksikkerhet (AEB, feltskiftevarsler).

8.6 SYSTEMATISK TRAFIKKSikkerHETSARBEID I OFFENTLIG OG PRIVAT SEKTOR

Fylkeskommunene og kommunene er sentrale aktører i trafiksikkerhetsarbeidet, med mange oppgaver som påvirker trafiksikkerheten. Fylkeskommunene er eier av fylkesveiene og har etter vegtrafikklovens § 40 a ansvar for å tilrå og samordne tiltak for å fremme trafiksikkerheten i fylket. Kommunene er arealmyndighet, eier av kommunale veier, arbeidsgiver og eier av barnehager og skoler. Kommunene skal etter folkehelseloven fremme befolkningens helse og bidra til å forebygge skade. I tillegg kjører mange ansatte mye bil i kommunal tjeneste.

8.6.1 INNSATSOMRÅDE – TRAFIKKSikkerHETSARBEID I FYLKESKOMMUNER OG KOMMUNER (KAPITTEL 9.2)

Indikator	Dagens tilstand	Tilstandsmål
Antall kommuner som er godkjent som Trafikksikre kommuner	62 ¹ per 1/1-2018	125 per 1/1-2022

¹ 61 kommuner og 1 bydel.

Kommunale tiltak

- Kommunen forplikter seg til å arbeide systematisk med trafiksikkerhet i alle relevante sektorer innenfor sitt ansvarsområde.
- Kommunen som planmyndighet forplikter seg til å inkludere trafiksikkerhet i arbeidet med arealplaner og reguleringsplaner.
- Kommunen skal være godkjent som *Trafikksikker kommune* innen 2020.

9. ØKONOMI

Trafikksikkerhetstiltakene i denne planen skal innarbeides i økonomiplanen. Samtidig skal tiltak som går over flere år, samt tiltak med oppstart i handlingsplanperioden prioriteres i budsjettet hvert år fra 2018 til og med 2023. Enhetsledere har ansvaret for å innarbeide utgiftene innenfor eget budsjettområde.

En gyldig trafikksikkerhetsplan er en forutsetning for å kunne få bevilga støtte til trafikksikkerhetstiltak i kommunene. Det er Buskerud fylkeskommune, gjennom Fylkets trafikksikkerhetsutvalg, som fatter vedtak om tildeling av midler etter innstilling fra en arbeidsgruppe bestående av representanter fra fylkeskommunen og Statens vegvesen. Fristen for å søke er 1. november 2018.

10. EVALUERING OG RULLERING

Handlingsplan for fysiske trafikksikkerhetstiltak fra 2018 skal rulleres årlig i planens periode. Enhetslederne rapporterer årlig på tiltak innenfor eget ansvarsområde til ledergruppa og rådmannen. Rådmannen rapporterer årlig til Kommunestyret. Ved opprettelsen av et kommunalt trafikksikkerhetsutvalg (KTU), vil KTU rapportere til ledergruppa.

VEDLEGG

- Vedlegg 1 Handlingsplan for fysiske trafikksikkerhetstiltak
- Vedlegg 1 Kart over tiltak 1-20
- Vedlegg 2 Tiltak i planen og ansvarlig for gjennomføring
- Vedlegg 3 Offentlige veier i Krødsherad
- Vedlegg 4 Ulykkesstatistikk for Krødsherad
- Vedlegg 5 *Veileder for en Trafikksikker kommune*
- Vedlegg 6 *Hjertesoner- Tryggere skolevei*