

# Trafikksikkerhetsplan

## Færder kommune 2025–2028



# Trafikksikkerhetsplan 2025–2028

Denne trafikksikkerhetsplanen er utarbeidet etter mal fra Trygg Trafikk. Planen er vedtatt av kommunestyret 11. desember 2024.



## Innholdsfortegnelse

### 1 Sammenheng

### 2 Innledning

#### 2.1 Historikk

#### 2.2 Organisering av trafikksikkerhetsarbeidet i Færder kommune

### 3 Overordnede føringer

#### 3.1 FNs bærekraftsmål

#### 3.2 Meld. St. 40 (2015-2016) Trafikksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering

#### 3.3 Meld. St. 20 (2020-2021) Nasjonal transportplan 2022-2033

##### 3.3.1 Barnas transportplan

#### 3.4 Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg (2022–2025)

#### 3.5 Regional transportplan

#### 3.6 Folkehelse og trafikksikkerhet

#### 3.7 Trafikksikker kommune

#### 4 Ulykkessituasjonen/-utviklingen i Færder kommune

##### 4.1 Trafikksikkerhetsutfordringer i kommunen

##### 4.2 Analyse av ulykkene i årene 2014–2023

#### 5 Mål og strategi for trafikksikkerhetsarbeidet

##### 5.1 Mål

##### 5.2 Strategi

#### 6 Kommunale tiltak

##### 6.1 Fart

##### 6.2 Rus

##### 6.3 Beltebruk og riktig sikring av barn

##### 6.4 Uoppmerksomhet

##### 6.5 Barn (0–14 år)

##### 6.6 Ungdom og unge førere

##### 6.7 Eldre trafikanter

##### 6.8 Gående og syklende

##### 6.9 El-sparkesykkel

##### 6.10 Drift og vedlikehold

##### 6.11 Bruk av ny teknologi i trafikksikkerhetsarbeidet

##### 6.12 Trafikksikkerhetsarbeid i offentlige og private virksomheter

##### 6.13 Arbeid for å styrke kunnskapsgrunnlaget

##### 6.14 Bedre sikkerheten ved avfallsinnsamling

##### 6.15 Fysiske tiltak, kommunale veier

##### 6.16 Fysiske tiltak, fylkesveier

#### 7 Økonomi

#### 8 Evaluering, rullering

# 1 Sammendrag

Hovedhensikten med trafikksikkerhetsplanen er å øke og samordne kommunens innsats i trafikksikkerhetsarbeidet for å redusere antall ulykker og følelsen av å være utrygg.

Årsaken til at ulykker skjer er sammensatt. Det kan skyldes veiens utforming, drift- og vedlikehold eller kjøretøyet, men vår egen adferd, våre kunnskaper og ikke minst våre holdninger ute i trafikken bidrar i stor grad til at ulykker skjer.

Skal vi klare å nå målet om å redusere trafikkulykker må vi fortsatt bygge så sikre veisystemer som mulig, men det i seg selv er ikke nok.

Du og jeg må også:

- gi barn og unge nødvendig trafikkopplæring og trafikkerfaring
- overholde fartsgrenser
- ikke bruke telefon bak rattet eller bak styret på f.eks. el-sparkesykkel
- bruke refleks, sykkelhjelme og bilbelte
- klippe hekken og sørge for god sikt ved egen eiendom
- ikke kjøre i ruspåvirket tilstand
- være oppmerksomme og ta hensyn i trafikken

*Alle har et ansvar for trafikksikkerheten*

## 2 Innledning

Visjonen om null drepte og hardt skadde ligger til grunn for trafikksikkerhetsarbeidet i Norge. Siden 2010 er det satt etappemål for arbeidet mot nullvisjonen, og i NTP 2022-2033 heter det: «Innen 2030 skal det maksimalt være 350 drepte og hardt skadde i veitrafikken, hvorav maksimalt 50 drepte. Ingen skal omkomme i veitrafikken i 2050.»

Trafikksikkerhetsarbeid handler om å redusere risikoen for skader og ulykker blant alle trafikantgrupper i alle aldre. Vår trafikksikkerhetsplan skal ivareta de viktigste prioriteringene for å øke trafikksikkerheten i kommunen, og vårt arbeid skal være et bidrag for å nå de nasjonale målene. Kommunen har flere roller og oppgaver som innebærer at en direkte eller indirekte har mange muligheter til å bedre trafikksikkerheten, som:

- planmyndighet
- skole- og barnehageeier
- arbeidsgiver
- transportkjøper
- folkehelseaktør (ved å forebygge sykdom og skade hos innbyggerne)
- veieier.

Kommunens trafikksikkerhetsarbeid omfatter alle disse områdene.



I henhold til folkehelseloven og plan- og bygningsloven har kommunen et generelt ansvar for å forebygge skader og ulykker. Kommunen har ansvar for investeringer, drift og vedlikehold av det kommunale veinettet. Som veieier har kommunen et spesifikt ansvar for trafikksikkerhetstiltak på kommunale veier iht. veglova.

Trafikksikkerhetsplan for Færder kommune 2025 vil danne grunnlaget for videreføring av kommunens trafikksikkerhetsarbeid.

Kommunestyrets vedtak av 11.12.24.

### 2.1 Historikk

Denne planen er nr. 2 i rekken av trafikksikkerhetsplaner for Færder kommune. Den forrige planen utløp i 2023, men ble forlenget inntil ny plan forelå. Planene har vært et styringsverktøy for et målrettet trafikksikkerhetsarbeid i kommunen, og dette arbeidet videreføres og styrkes gjennom denne planen.

## 0 drepte og hardt skadde

**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.

**Vitenskapelighet** - Menneskets fysiske og mentale forutsetninger er kjent og skal ligge til grunn for utformingen av veisystemet. Kunnskapen om vår begrensede mestringsevne i trafikken og tåleevne i en kollisjon skal legge premissene for valg av løsninger og tiltak. Veitrafikksystemet skal lede trafikantene til en sikker atferd og beskytte dem mot alvorlige konsekvenser av normale feilhandlinger. Kunnskap om trafikksikkerhetsvirkninger skal legges til grunn ved prioritering av tiltak.

**Ansvar** – Trafikantene, myndighetene og andre som kan påvirke trafikksikkerheten, 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 veisystem som tilrettelegger for mest mulig sikker atferd og beskytter mot alvorlige konsekvenser av normale feilhandlinger. Transportkjøpere og -tilbydere har ansvar for å legge til rette for sikker transport. Kjøretøyleverandørene og -produsentene har ansvar for å tilby, utvikle og produsere trafikksikre kjøretøy. Andre aktører, som for eksempel politiet og ulike interesseorganisasjoner, har også et ansvar innenfor sine områder for å bidra til at trafikksikkerheten blir best mulig.

*Kilde: Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022–2025*

## 2.2 Organisering av trafikksikkerhetsarbeidet i Færder kommune

Færder kommune rår over mange virkemidler, og spiller en sentral rolle i trafikksikkerhetsarbeidet. Kommunen har ansvar for de kommunale veiene, både når det gjelder planlegging, bygging, utvikling og vedlikehold.

Barnehagene, skolene, kultur- og helsesektorene har en svært viktig oppgave når det gjelder trafikantrettede tiltak som informasjon og opplæring.

Kommunen som planmyndighet har en viktig rolle i å påse at trafikksikkerheten ivaretas i alle arealplaner, sørge for nødvendig planlegging av trafikksikkerhetstiltak på kommunal veier og være pådriver ovenfor fylke for å få bygget gang- og sykkelveier og andre trafikksikkerhetstiltak langs fylkesveiene.

Kommunen som arbeidsgiver har utarbeidet retningslinjer for ansattes ferdsel i trafikken. Alle ansatte i Færder kommune skal være gode forbilder i trafikken.

Teknikk og miljø forvalter alt som har med kommunale veier og gs-veier å gjøre. Seksjonen har ansvaret for å gjennomføre trafikksikkerhetstiltak på kommunal vei. Eksempler på tiltak er etablering av gang- sykkelveier, fartsdempende tiltak, skilting, belysning, etablering av krysningspunkter, gangfelt m.m. Drift og vedlikehold er en viktig del av praktisk trafikksikkerhetsarbeid for seksjonen.

Hovedutvalget for Teknikk og Miljø er kommunens trafikksikkerhetsutvalg. Eksempler på saker som behandles av utvalget er trafikksikkerhetsplaner, søknader om tilskudd til regulering og bygging av gs-veier, høringsuttalelser som gjelder trafikksikkerhetstiltak i fylke og regulering/bygging av gs-veier.

Kommunen har en tverrsektoriell trafikksikkerhetsgruppe hvor drift- og anleggsseksjonen har hovedansvaret. Gruppen består i tillegg av ansatte fra kommuneutvikling (plan), oppvekst og kunnskap (skole/barnehage), folkehelsekoordinator, kultur (idrett-, lag og velforeninger) og barne- og ungdomsrepresentanten.

## 3 Overordnede føringer

For å sikre en rød tråd i arbeidet, fra nasjonalt til lokalt nivå, er følgende styringsdokumenter vektlagt:

- FNs bærekrafts mål
- Meld. St. 40 (2015-2016) Trafikksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering
- Nasjonal transportplan (NTP)
  - Barnas transportplan
- Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2022-2025
- Regional plan for trafikksikkerhet for Vestfold og Telemark fylkeskommune

### 3.1 FNs bærekraftsmål

FNs bærekraftsmål er verdens felles arbeidsplan for å utrydde fattigdom, bekjempe ulikhet og stoppe klimaendringene innen 2030.

De mest relevante punktene for kommunens trafikksikkerhetsarbeid innen bærekraftsmålene er:

- Mål 3 God helse:
  - Delmål 3.6) Innen 2030 halvere antall dødsfall og skader i verden forårsaket av trafikkulykker.
- Mål 4 God utdanning:
  - Delmål 4.7) Innen 2030 sikre at alle elever og studenter tilegner seg den kompetanse som er nødvendig for å fremme bærekraftig utvikling.
- Mål 11 bærekraftige byer og samfunn:
  - Delmål 11.2) Innen 2030 sørge for at alle har tilgang til trygge, lett tilgjengelige og bærekraftige transportsystemer til en overkommelig pris, og bedre sikkerheten på veiene med særlig vekt på behovene til barn.
- Mål 17 Samarbeid for å nå målene:
  - Delmål 17.17) Stimulere til og fremme velfungerende partnerskap i det offentlige, mellom det offentlige og private og i det sivile samfunn.

### 3.2 Meld. St. 40 (2015-2016) Trafikksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering

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.

I stortingsmeldingen presenterer regjeringen seks satsningsområder hvorav ett omhandler forankring av tverrsektorielt trafikksikkerhetsarbeid på overordnet nivå.

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.

### **3.3 Meld. St. 20 (2020-2021) Nasjonal transportplan 2022-2033**

Det overordnede målet for Nasjonal transportplan 2022–2033 er: «Et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i 2050.»

Nullvisjonen, visjonen om null antall drepte og hardt skadde i norske veitrafikkulykker, er ett av de fem likestilte handlingsstrategiene i Nasjonal transportplan, og ligger til grunn for trafikksikkerhetsarbeidet i Norge.

Etappe mål fram til 2030 er maksimalt 350 hardt skadde og drepte i veitrafikkulykker, hvorav maksimalt 50 drepte, samtidig som det er et mål om 0 drepte i veitrafikken innen 2050.

I Nasjonal transportplan 2022–2033 har regjeringen lagt vekt på å utvikle et godt transportsystem som gir friheter og muligheter for alle, øker livskvaliteten, bidrar til verdiskaping, beskytter og redder liv, og bidrar til bedre helse, miljø og klima.

#### **3.3.1 Barnas transportplan**

Barn og unge er både dagens og framtidens trafikanter. Et godt transportsystem skal være trafikksikkert og tilpasset alle, og lar barn og unge leve aktive liv i bygd og by. God trafikk- og arealplanlegging tar hensyn til de yngste og deres behov. Barn og unge er sårbare, og deres ferdsel i trafikken krever målrettede tiltak.

Regjeringen vil (utdrag fra Barnas transportplan):

- gi barn gode muligheter til å være aktive og selvstendige trafikanter
- ta hensyn til barn og unges behov i areal- og transportplanleggingen  
prioritere en ramme på 500 mill. kroner i første seksårsperiode til tiltak som bedrer trafikksikkerheten for barn og unge, herunder etablere en tilskuddsordning for å stimulere til lokalt arbeid for trygge skoleveier og nærmiljøer
- jobbe for nullvisjonen, det vil si at ingen mennesker skal bli hardt skadd eller drept i trafikken.

### **3.4 Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg (2022–2025)**

Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2022-2025 er utarbeidet av Statens vegvesen, politiet, Helsedirektoratet, Utdanningsdirektoratet, Trygg Trafikk, fylkeskommunene og åtte storbykommuner. I tillegg har en rekke øvrige aktører gitt innspill til planen.

Planen bygger på Meld. St. 20 (2020-2021) Nasjonal transportplan 2022-2033 (NTP) og Meld. St. 40 (2015-2016) Trafikksikkerhetsarbeidet – 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 Trafikks strategi 2018-2025, fylkeskommunenes planer for prioritering innenfor trafikksikkerhetsarbeidet og de åtte storbykommunenes trafikksikkerhetsplaner.

Formålet med tiltaksplanen er å presentere et omforent og bredt spekter av faglig forankrede tiltak, i tillegg til å styrke samarbeidet mellom de sentrale trafikksikkerhetsaktørene. Tiltakene i tiltaksplanen skal sikre at vi har stø kurs mot etappemålet i NTP.

### **3.5 Regional transportplan**

Regional plan for trafikksikkerhet for Vestfold og Telemark fylkeskommune 2023-2026 (2034) ble vedtatt i 2023. Planen er gyldig også i nye Vestfold fylkeskommune. Her beskrives mål og strategier for trafikksikkerhetsarbeidet i Vestfold fylkeskommune. På lik linje som Færder kommune, opprettholder fylke nullvisjonen. Fylke har i tillegg målsetting å få tilgang på bedre data knyttet til trafikkulykker og de vil arbeide for å redusere antall lettere skadde.

### **3.6 Folkehelse og trafikksikkerhet**

Til tross for en markant reduksjon av antallet alvorlige trafikkulykker siden 1970 vurderes trafikkulykker som et betydelig folkehelseproblem. 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 trafikksikkerhetsarbeidet spesielt i sitt folkehelsearbeid.

Jf. folkehelselovens § 4 skal kommunen bidra til å forebygge skade og lidelse innen de oppgaver og med de virkemidler kommunen er tillagt.

### **3.7 Trafikksikker kommune**

Trafikksikker kommune er et organisatorisk trafikksikkerhetstiltak og en nasjonal godkjenningsordning i regi av Trygg Trafikk. For å bli godkjent som Trafikksikker kommune skal kommunen ha innarbeidet rutiner og systemer for å kvalitetssikre trafikksikkerhetsarbeidet i hele virksomheten.

Godkjenningen innebærer en forpliktelse til å arbeide systematisk med trafikksikkerhet i alle relevante sektorer innenfor sitt ansvarsområde, og bygger blant annet på følgende kriterier:

- Kommunen har forankret ansvaret for trafikksikkerhetsarbeidet hos ordfører og kommunedirektør.
- Kommunen har innarbeidet trafikksikkerhet i HMS/internkontrollsystemet som inneholder regler for reiser og transport i kommunens regi, og ved kjøp av transporttjenester.
- Kommunen har oppdatert oversikt over trafikkulykker i kommunen.
- Kommunen har en trafikksikkerhetsplan.
- Kommunen har oppfylt kriteriene for den enkelte sektor (oppvekst, kultur, helse, teknisk, plan, HR).

Godkjenningen har en varighet på tre år og kommunen kan deretter bli regodkjent. Færder kommune ble regodkjent som trafikksikker kommune våren 2024.

## 4 Ulykkessituasjonen/-utviklingen i Færder kommune

Ulykker og skader i trafikken påfører menneskene som rammes store lidelser. De er også svært kostbare for samfunnet. Helse- og omsorgstjenestene i kommunene må ta store deler av regningen. Det lønner seg derfor å forebygge.

De nasjonale tallene for antall omkomne i veitrafikkulykker går nedover. Antall hardt skadde har imidlertid ikke hatt like stor nedgang. De siste årene før 2021 ligger tallet for omkomne og hardt skadde i vegtrafikkulykker i Norge på rundt 700 årlig. Av disse omkom om lag 100 personer. De nasjonale målene er å redusere dette antallet til maksimalt 350 innen 2030, altså en halvering av dagens nivå, i tråd med etappemålene mot nullvisjonen.

En rapport utgitt av Trygg Trafikk viser at dekningsgraden for registrering av meget alvorlige og alvorlig ulykker bare er 37 %, og for lettere grad av skade bare er 15 %. På den bakgrunn er det grunn til å anta at disse tallene reelt sett er mye høyere.

I tillegg til de alvorligste trafikkulykkene skjer et høyt antall skader på veiene som ikke inngår i den offisielle ulykkesstatistikken fordi de ikke blir rapportert til politiet. Dette gjelder spesielt for eneulykker med myke trafikanter.

### 4.1 Trafikksikkerhetsutfordringer i kommunen

I februar 2024 ble skoler, barnehager, lag og velforeninger i Færder kommune invitert til å komme med innspill til trafikksikkerhetsplanen.

Samtlige skolekretser har kommet med innspill til trafikksikkerhetsplanen. Innspillene har kommet fra enkelte klassetrinn, elevråd, FAU og skolen selv.

Disse innspillene, samt innspill kommunen mottar ellers i året, viser at Færder har følgende utfordringer:



### **Foreldre-/foresatte kjøring til skolen**

Innspillene viser at 4 av 7 barneskoler og 2 av 3 ungdomsskoler har store trafikale utfordringer når skolen starter og slutter. Mange foreldre kjører barna og ungdommene sine til skolen og skaper farlige situasjoner. Trafikkmålinger kommunen har foretatt viser at foreldre ofte overskrider fartsgrenser på skoleveien. Barn/ungdommer som blir kjørt nesten helt frem til skoledøra mister verdifull trafikkerfaring. Trafikkerfaring er svært viktig for å bli selvstendige trafikanter.

Elevrådsleder Emil Schultz Blom ved Labakken skole sa det kort og greit:

«Vi har jo rett på trygg skolevei. Det er jo foresatte som gjør den utrygg ved å kjøre for fort. Ikke greit, bare veldig teit».

### **Høye hekker – dårlig sikt**

Trær, hekker og annen vegetasjon som vokser ut av proporsjoner er en utfordring i Færder kommune. Vi vet at manglende sikt er skyld i mange ulykker. Flere av innspillene viser til steder i kommunen som dette er et problem.



### **Fremkommelighet for søppelbilene og andre store kjøretøy**

Manglende eller liten snuplass som gjør at kjøretøyene må rygge. Trange, smale veier med høye hekker, parkerte biler, båter, hengere o.l. gjør mange steder svært uoversiktlige.

### **Høy fart - følelsen av utrygghet**

Kommunen får jevnlig henvendelser om kjøretøy som ikke overholder fartsgrensen og ønske om fartsreducerende tiltak/fartshumper.

### **El-sparkesykler – villparkering**

Det er registrert økende tilfeller av hensatte el-sparkesykler fra utleieforetak.

### Ryging ut fra parkeringsplasser

Alvorlige ulykker skjer på parkeringsplasser med biler som rygger ut. Små barn er særlig utsatte.

### Manglende gs vei, primært langs fylkesvei

Kommunen har et godt utbygd nett av fortau/gang- og sykkelveier, men det gjenstår en del viktige strekninger, spesielt langs fylkesveiene. Dette er spesielt økonomiske utfordrende.

### Variierende trafikkmengde – sommer/vinter

Det er en utfordring at trafikken i Færder kommune mangedobles mange steder i sommermånedene. Spesielt merkbart på Tjøme, Brøtsø og Hvasser.

### Gangfelt-ikke et trafiksikkerhetstiltak

Veldig mange ønsker seg gangfelt på steder hvor kriteriene ikke er til stede. Det er utfordrende å få forståelse for at gangfelt ikke er et trafiksikkerhetstiltak.

### Trafikkutfordringer løses med fysiske tiltak

Innspillene viser at de fleste fremdeles mener at trafikkutfordringer bør løses med fysiske tiltak som gangfelt, humper og fortau. Det er en utfordring å få alle til å ta sin del av ansvaret for trafiksikkerheten.

## 4.2 Analyse av ulykkene i årene 2014–2023

I løpet av 10-års perioden fra 2014-2023 har det skjedd til sammen 116 politirapporterte personskadeulykker i Færder. Disse 116 ulykkene medførte at 139 mennesker ble skadet, hvor av 10 ble hardt skadd og 4 ble drept.

3 av de 4 drepte var myke trafikanter. 8 av 10 hard skadde var myke trafikanter. Mens mer enn halvparten av de lettere skadde var i bil.

### Hvor skjer ulykkene?

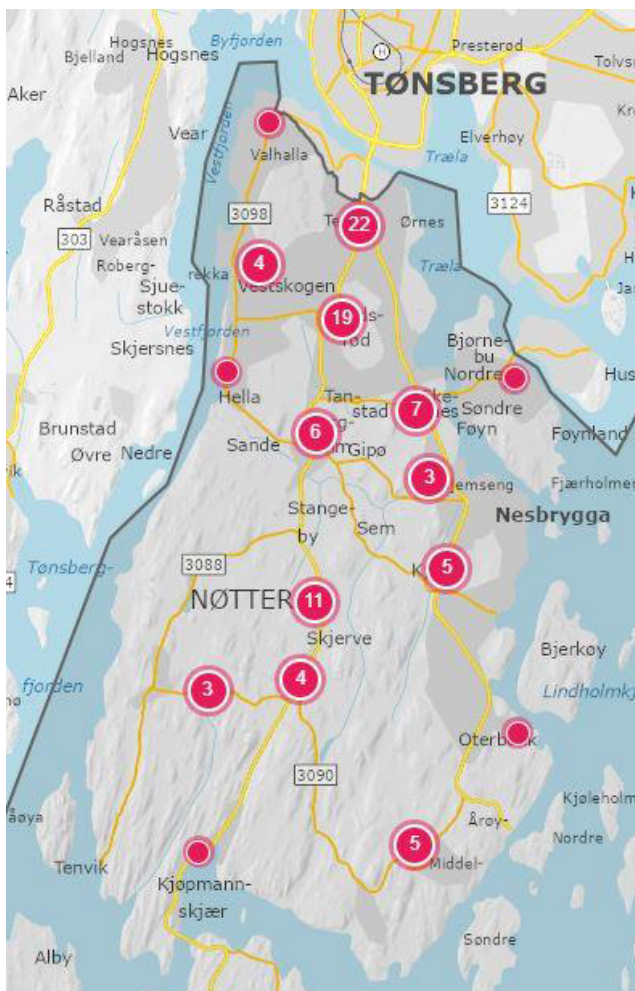
- 86 % av trafikkulykkene i Færder skjer på fylkesvei
- 11 % på kommunal vei
- og resterende 3 % skjer på privat/ukjent vei

### Trafikkulykker 2014–2023

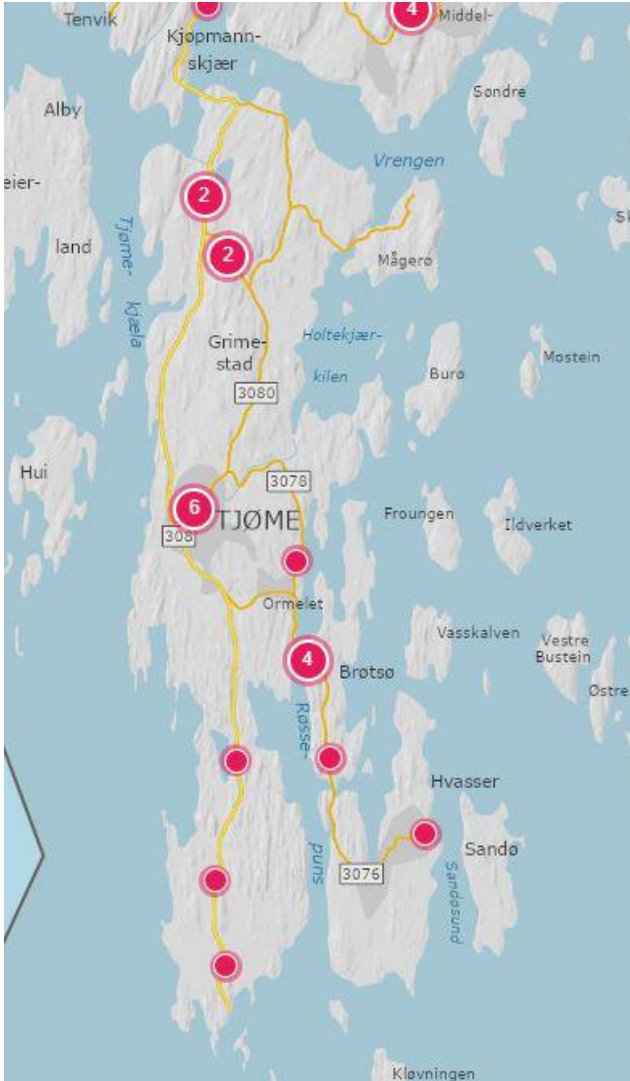
Skadegrad og vei

Skadegrad	Fylkesvei	Kommunal vei	Privat vei	Ukjent	Sum
Drept	1	2	1	0	4

Skadegrad	Fylkesvei	Kommunal vei	Privat vei	Ukjent	Sum
Hardt skadd	10	0	0	0	10
Lettere skadd	108	13	2	2	125
Sum	119	15	3	2	139
Prosent	86	11	2	1	100



Trafikkulykker, Nøtterøy. Kilde: Statens vegvesen.



Trafikkulykker, Tjøme. Kilde: Statens vegvesen.

Når trafikkmengden øker, øker antall trafikkulykker. For Færder betyr det at jo nærmere kommunegrensen til Tønsberg vi kommer jo flere ulykker. Kartutklippene, hentet fra Statens vegvesen, viser dette tydelig.

## Hva slags type ulykke skjer?

Det skjer flest ulykker med personbil, men de fleste alvorlig skadde/drepte er myke trafikanter. Myke trafikanter er selvsagt mer utsatt når ulykker først skjer.

## Trafikkulykker 2014–2023

Skadegrad og enhetstype

Skadegrad	Fotgjenger og sykkel	Moped og MC	Bil for person transport	Annet	Sum

Skadegrad	Fotgjenger og sykkel	Moped og MC	Bil for person transport	Annet	Sum
Drept	3	0	1	0	4
Hardt skadd	8	0	2	0	10
Lettere skadd	35	18	66	2	125
Sum	46	18	69	2	139
Prosent	33	13	50	1	100

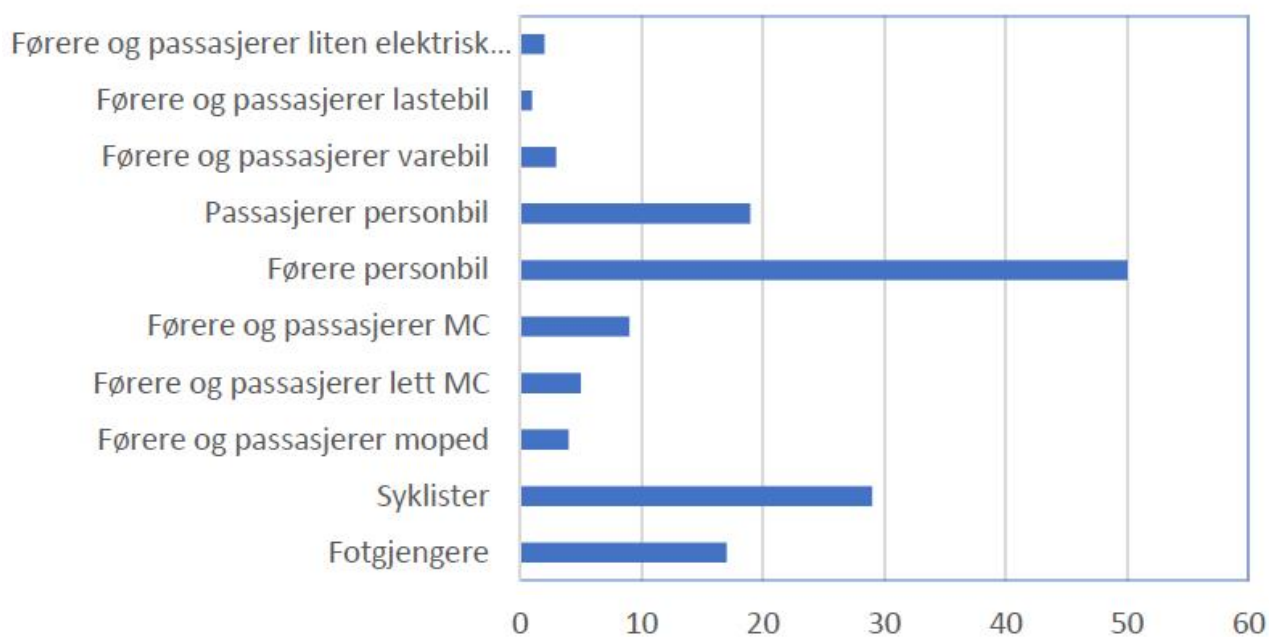
## Hvem rammes i ulykken?

Diagrammet under viser at det først og fremst er fører av personbiler som skades i trafikken i Færder, men også mange syklistene skades i trafikken. Det er et betenkelig med tanke på nullvekstmålet – målet om at økt trafikk skal tas med gange, sykkel eller kollektiv.

I perioden 2014–2023 ble 17 fotgjengere skadet i Færder trafikken. Så mange som 7 av de 17 ble påkjørt i et gangfelt. Det er et veldig høyt tall med tanke på hvor mange andre steder enn i et gangfelt det er mulig å krysse en vei. Plassering av nye gangfelt må derfor vurderes nøye og fjerning av gangfelt kan være et trafiksikkerhetstiltak.



## Trafikanttype



Diagrammet viser at det først og fremst er fører av personbiler som skades i trafikken i Færder, men også mange syklister skades i trafikken.

Tabellen under viser hvordan ulykkene fordeler seg etter alder.

## Trafikkulykker 2014–2023

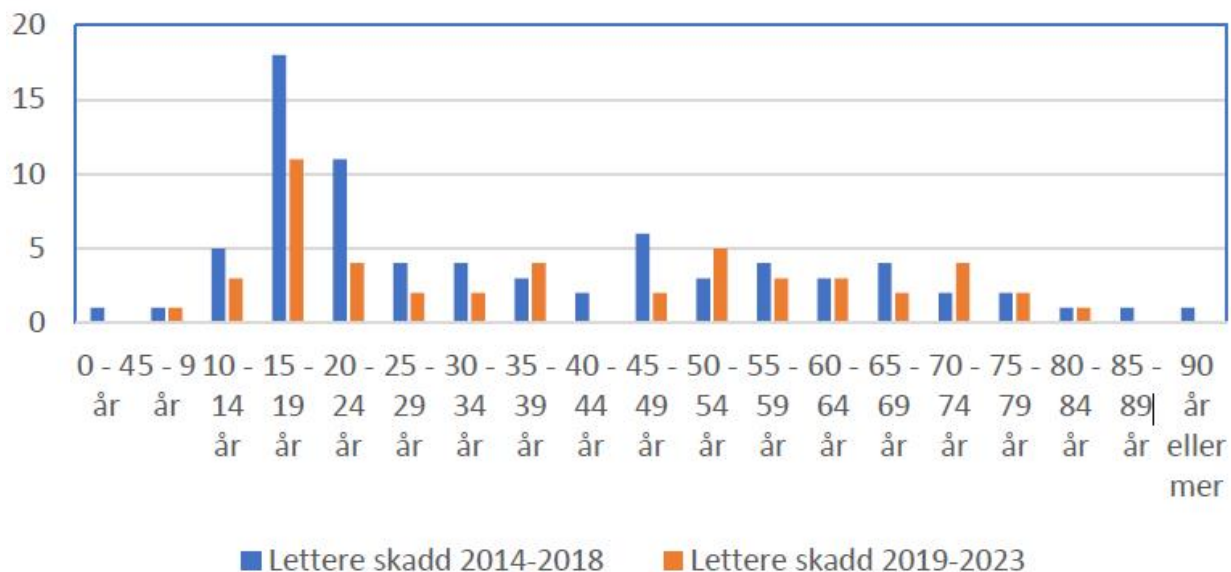
Skadegrad og alder

Aldersgruppe 5-årig	Drept	Hardt skadd	Lettere skadd	Sum
0–4 år	0	0	1	1
5–9 år	0	0	2	2
10–14 år	1	0	8	9
15–19 år	0	0	29	29
20–24 år	1	0	15	16
25–29 år	0	1	6	7

Aldersgruppe 5-årig	Drept	Hardt skadd	Lettere skadd	Sum
30–34 år	0	0	6	6
35–39 år	0	2	7	9
40–44 år	0	2	2	4
45–49 år	0	0	8	8
50–54 år	0	0	8	8
55–59 år	0	1	7	8
60–64 år	0	3	6	9
65–69 år	0	0	6	6
70–74 år	0	0	6	6
75–79 år	1	0	4	5
80–84 år	0	1	2	3
85–89 år	0	0	1	1
90 år eller mer	1	0	1	2
Sum	4	10	125	139

Ved sammenligning av de to siste 5 årsperiodene 2014–2018 og 2019–2023 ser utviklingen for lettere skadde slik ut:

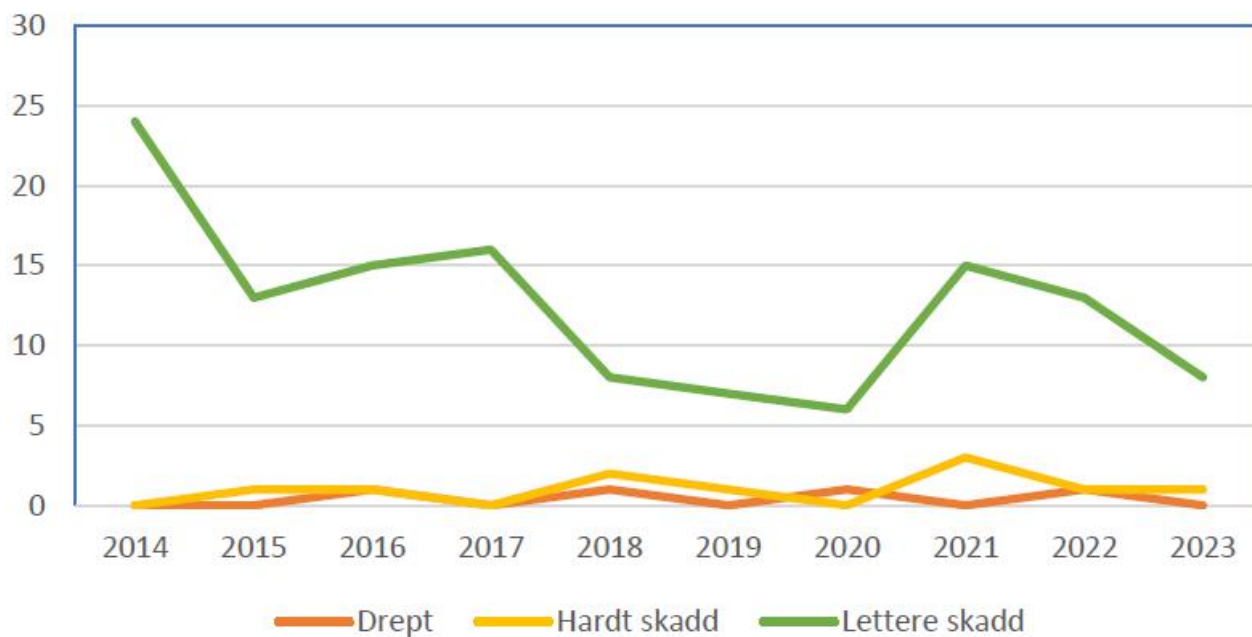
## Aldersgrupper - lettere skade



Utviklingen for lettere skadde i årsperiodene 2014–2018 og 2019–2023.

De fleste trafikkulykkene medfører lettere skade. De fleste med lettere skadde er i aldersgruppen 15–19 år. Vi ser at det har vært en nedgang i antall skadde i denne gruppen i den siste 5 års perioden, men det er en aldersgruppe det er viktig til å følge med på.

## Skadegrad og år



Skadegrad og år

Grafen over med lettere skadde viser en positiv utvikling fra år 2014 til 2020. I 2021 økte antall skadde før den igjen peker i riktig retning. En forklaring kan være at det i 2020 var mindre trafikk og dermed mindre kjøreefaring på grunn av koronaen.

Drepte og hard skadde har små variasjoner fra år til år da disse tallene heldigvis er svært lave. Selv om tallene er lave, er det ikke akseptabelt at noen skal dø eller bli hard skadet i trafikken.

Tallene er hentet fra [trine.atlas.vegvesen.no](https://trine.atlas.vegvesen.no).

# 5 Mål og strategi for trafikksikkerhetsarbeidet

## I FÆRDER KOMMUNE

Nullvisjonen er grunnlaget for alt trafikksikkerhetsarbeid i Norge. Nullvisjonen har fokus på de alvorligste ulykkene. Nullvisjonen er en visjon om ingen drepte og hard skadde i trafikken.

Trafikk er et samspill mellom menneske, kjøretøy og vei. Alle må bidra for å nå nullvisjonen. Både kjøretøy og vei har blitt sikrere, men trafikanten begår mange regelbrudd og er ofte alene om skylden for at en ulykke skjer. Det er utvilsomt mye å hente på opplæring og informasjon. Vi kan ikke bygge veier som er så sikre at det ikke skjer ulykker uten hjelp fra trafikanten. Opplæring og informasjon om rus, beltebruk og ikke minst uoppmerksomhet er tiltak som vil bidra til å redusere trafikkulykker både innenfor og utenfor kommunegrensen.

## 5.1 Mål

Færder kommune arbeider etter nullvisjonen, og har følgende mål:

Alle typer trafikkulykker skal reduseres i Færder kommune

## 5.2 Strategi

I Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2022-2025 er det satt opp en rekke tilstandsmål formulert som måltall. For å nå disse målene må det iverksettes tiltak. Færder kommune skal arbeide aktivt for å bidra til at vi oppnår disse tilstandsmålene. Dette gjelder først og fremst på følgende områder:

- Påvirke kommunens innbyggere til å ferdes med minst mulig risiko for skade og død, uavhengig av hvor en ferdes i veitrafikken.
- Jobbe systematisk med trafikksikkerhet innenfor alle kommunens sektorer.
- Ha gode systemer og rutiner for trafikksikkerhetsarbeid med konkrete tiltak og evaluering.
- Gjennomføre tiltak knyttet til fysiske tiltak, organisasjon, holdninger og adferd.

## 6 Kommunale tiltak

I *Nasjonal Tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022–2025* er det satt mål for tilstandsutvikling innenfor 15 områder der tilstandsendringer er av vesentlig betydning for utviklingen i antall drepte og hardt skadde:

### **Innsatsområde: fart**

Tilstandsmål/tilstandsformulering:

Innen 2026 skal 72 prosent av kjøretøyene overholde fartsgrensen (2021 = 60,1 prosent).

### **Innsatsområde: rus**

Tilstandsmål/tilstandsformulering:

Innen 2026 skal maksimalt:

- 0,1 prosent av trafikkarbeidet utføres under påvirkning av alkohol over 0,2 promille (2016/2017 = 0,2 prosent).
- 0,4 prosent av trafikkarbeidet utføres under påvirkning av narkotika over straffbarhetsgrensen (2016/2017 = 0,7 prosent).

### **Innsatsområde: beltebruk og riktig sikring av barn**

Tilstandsmål/tilstandsformulering:

Innen 2026 skal:

- 98,5 prosent av alle førere og forsetepassasjerer i lette biler bruke bilbelte (2019 = 97,4 prosent).
- 95 prosent av alle førere i tunge godsbiler bruke bilbelte (2019 = 86,5 prosent) 75 prosent av alle barn i alderen 1–3 år være sikret bakovervendt når de sitter i bil (2021 = 65 prosent).
- 85 prosent av alle barn i alderen 1-8 år være riktig sikret i bil (2021 = 82 prosent).

### **Innsatsområde: Uoppmerksomhet**

Tilstandsmål/tilstandsformulering:

I planperioden 2022–2025 vil aktørene fortsette og videreutvikle arbeidet for å få ned antall ulykker som skyldes uoppmerksomhet på grunn av distraksjon.

### **Innsatsområde: barn 0–14 år**

Tilstandsmål/tilstandsformulering:

I planperioden 2022–2025 skal det være minst to år uten omkomne barn i trafikken i alderen 0–14 år. I samme periode skal det i gjennomsnitt ikke være mer enn 15 drepte og hardt skadde barn per år.

### **Innsatsområde: ungdom og unge førere**

Tilstandsmål/tilstandsformulering:

I planperioden 2022–2025 skal gjennomsnittlig risiko for bilførere i alderen 18 og 19 år å bli drept eller hardt skadd være 25 prosent lavere enn gjennomsnittet for årene 2018 og 2019.

### **Innsatsområde: eldre trafikanter**

Tilstandsmål/tilstandsformulering:

I planperioden 2022–2025 skal gjennomsnittlig risiko for:

- Bilførere i aldersgruppen 75+ å bli drept eller hardt skadd være 25 prosent lavere enn i årene 2018 og 2019 (per kjørte km).
- Fotgjengere i aldersgruppen 75+ å bli drept eller hardt skadd være 25 prosent lavere enn i årene 2018 og 2019 (per gåkm).

### **Innsatsområde: gående og syklende**

Tilstandsmål/tilstandsformulering:

I planperioden 2022–2025 skal gjennomsnittlig risiko for:

- Fotgjengere å bli drept eller hardt skadd være 25 prosent lavere enn i årene 2018 og 2019 (per gåkm).
- Syklister å bli drept eller hardt skadd være 25 prosent lavere enn i årene 2018 og 2019 (per sykkelkm)

Innen 2026 skal:

- 75 prosent av syklistene bruke sykkelhjelmer (2019 = 65,9 prosent).
- 53 prosent av fotgjengerne bruke reflekser på belyst vei i mørke (2021 = 46 prosent).

### **Innsatsområde: motorsykkel og moped**

Tilstandsmål/tilstandsformulering:

I planperioden 2022–2025 skal

- gjennomsnittlig risiko for å bli drept eller hardt skadd på henholdsvis moped, lett motorsykkel og tung motorsykkel være 25 prosent lavere enn i perioden 2017-2020 (per personkm).

### **Innsatsområde: godstransport på vei**

Tilstandsmål/tilstandsformulering:

I 2026 skal minst 30 prosent av alle godskjøretøy med tillatt totalvekt > 3,5 tonn og minst 45 prosent av alle varebiler med tillatt totalvekt ≤ 3,5 tonn hverken ha 2er eller 3er feil ved periodisk kjøretøykontroll. (2020 = 27,1 prosent > 3,5 tonn og 39,5 prosent ≤ 3,5 tonn).

### **Innsatsområde: møteulykker og utforkjøringsulykker**

Tilstandsmål/tilstandsformulering:

- Innen 1/1-2028 skal 60 prosent av trafikkarbeidet på riksveier med fartsgrense 70 km/t eller høyere foregå på møtefrie veier (1/1- 2021 = 53,3 prosent).

- Det skal gjennom en systematisk tilnærming arbeides for å redusere risikoen for alvorlige utforkjøringsulykker på riksveier og fylkesveier.

### **Innsatsområde: drift og vedlikehold**

Tilstandsmål/tilstandsformulering:

I planperioden 2022–2025 vil veieierne beholde og videreutvikle det daglige trafikksikkerhetsfokuset i kjerneoppgavene innen drift og vedlikehold.

### **Innsatsområde: bruk av ny teknologi i trafikksikkerhetsarbeidet**

Tilstandsmål/tilstandsformulering:

Norge skal ligge langt framme innenfor intelligente transportsystemer, der vei- og kjøretøyteknologi inngår, og tilgjengelige systemer som bedrer trafikksikkerheten er tatt i bruk. På førersiden skal opplæring være tilpasset ny teknologi.

### **Innsatsområde: trafikksikkerhetsarbeid i offentlige og private virksomheter**

Tilstandsmål/tilstandsformulering:

Innen 1/1-2026 skal:

- Minst 200 kommuner være godkjent som Trafikksikker kommune (31/12-2021 = 130 kommuner + 1 bydel (i Oslo)).
- Et flertall av fylkeskommunene være godkjent som Trafikksikker fylkeskommune (31/12-2021 = 2 fylkeskommuner).
- Det finnes og være tatt i bruk verktøy for organisatorisk trafikk- sikkerhetsarbeid som er relevante for alle private virksomheter der ferdsel i veitrafikken er en sentral del av virksomheten.

### **Innsatsområde: arbeid for å styrke kunnskapsgrunnlaget**

Tilstandsmål/tilstandsformulering:

- Det skal foreligge oppdatert og ny kunnskap som gjør oss i stand til å gjøre gode prioriteringer for å sikre en reduksjon i drepte og hardt skadde i samsvar med ambisjonsnivået i NTP 2022-2033.
- Det skal være etablert et system for skaderegistrering som blant annet bidrar til at det i NTP 2026–2037 kan settes en ambisjon for reduksjon i drepte og hardt skadde basert på det reelle omfanget.
- Det skal foreligge oppdaterte beregningsverktøy som grunnlag for prioriteringer gjeldende fra og med 2026.

I det følgende anføres kommunens tiltak for å bidra til å nå de nasjonale tilstandsmålene jf. lista over (kap. 7.1-7.15), i tillegg til aktuelle fysiske trafikksikkerhetstiltak (kap. 7.16):

## **6.1 Fart**

**Kommunen skal:**

- som arbeidsgiver påvirke sine ansatte i tjeneste til å opptre med minst mulig risiko i trafikken.



- forankre sine retningslinjer for tjenestereiser i alle sektorer.
- fortsatt ha trafiksikkerhet som årlig tema i kommunens arbeidsmiljøutvalg (AMU).
- stille krav til samarbeidspartnere om trafiksikker adferd (transporttjenester og vei og vedlikeholdstjenester) ved kjøp av transporttjenester som innarbeides i anbudsdocumentene.
- gjennomføre kurs/gi opplæring for alle ansatte i trafiksikkerhet og HMS.

## 6.2 Rus

### Kommunen skal:

- arbeide aktivt for å forhindre at ansatte er påvirket av legale eller illegale rusmidler i tjenesten.
- fortsette samarbeidet med alkovett organisasjonen Av-og-til og politiet.

## 6.3 Beltebruk og riktig sikring av barn

### Kommunen skal:

- alltid velge busser med godkjent belteløsning ved leie av busser til transport i kommunal regi.
- i retningslinjene for tjenestereiser, uttrykke en tydelig forventning om at alle kommunens ansatte bruker sikkerhetsbelte ved transport i tjeneste. Dette gjelder både bil og buss.
- gjennom helsestasjonenes virksomhet ha økt søkelys på temaet barn i bil, og spesielt at barna skal sitte sikret bakovervendt i bil til de er minst fire år.
- i kommunale barnehager gjennomføre tiltak for å øke oppmerksomheten på sikring av barn i bil.
- oppfordre til at også private barnehagene følger ovennevnte tiltak.

## 6.4 Uoppmerksomhet

### Kommunen skal:

- i retningslinjene for tjenestereiser, uttrykke en tydelig forventning om at alle kommunens ansatte i minst mulig grad bruker utstyr som tar oppmerksomheten fra føreren.
- i retningslinjene for tjenestereiser, uttrykke en tydelig forventning om at det i størst mulig grad skal unngås å bruke mobiltelefon under kjøring. Om dette er nødvendig skal det brukes godkjent fastmontert utstyr.
- I retningslinjene for tjenestereiser, uttrykke en tydelig forventning om at alle kommunens ansatte i størst mulig grad rygger inn på parkeringsplasser.
- ved inngåelse av avtaler/anbud stille krav til trafiksikkerhet.

## 6.5 Barn (0–14 år)

### Kommunen skal:

- vurdere rett til skoleskyss i henhold til bestemmelser for særlig farlig eller vanskelig skolevei.

- arbeide for trafikksikre soner rundt skolene, som blant annet innebærer tiltak knyttet til holdninger og adferd til både barn og voksne.
- legge til rette for at flere kan sykle eller gå til skolen.
- oppfylle forpliktelsene som inngår i Trafikksikker kommune for kommunale skoler og barnehager.
- påvirke til at private barnehager skal være godkjent som Trafikksikker barnehage.
- påvirke private skoler til å få godkjenning som Trafikksikker skole.
- oppfylle forpliktelsene som inngår i Trafikksikker kommune for kommunale skoler og barnehager.
- sørge for at ansatte i barnehager og skoler har tilstrekkelig kompetanse for å gjennomføre god trafikkopplæring i tråd med gjeldende rammeverk.
- stimulere lag og foreninger til at barn og ungdom sikres best mulig og at voksne som transportører kjører med lavest mulig risiko til og fra fritidsaktiviteter.
- stimulere lag og foreninger til å innarbeide retningslinjer for transport innenfor sin virksomhet, blant annet ved å organisere samkjøring.
- i samarbeid med elevenes foresatte ha fokus på trafikksikkerhet og forebygging av ulykker, og dette skal inngå i årsplaner.
- sørge for god sykkelopplæring i tråd med kompetansemål i Kunnskapsløftet.
- ta i bruk læringsressurser om trafikksikkerhet i barnehager og i skolen.

## 6.6 Ungdom og unge førere

### Kommunen skal:

- sørge for nødvendig kompetanse for å tilby valgfaget trafikk på ungdomstrinnet.
- tilby trafikkalt grunnkurs som en del av valgfag trafikk.
- stimulere lag og foreninger til å innarbeide retningslinjer for transport innenfor sin virksomhet.
- fremme saker om trafikksikkerhet for kommunens ungdomsråd.
- sørge for at kommunens ungdomsråd gis kompetanse om trafikksikkerhet.
- ta i bruk læringsressurser om trafikksikkerhet på ungdomstrinnet.

## 6.7 Eldre trafikanter

### Kommunen skal:

- legge til grunn universell utforming ved fysisk utforming av veier og gangfelt for å ivareta eldre trafikanter og trafikanter med funksjonsnedsettelse.
- stimulere pensjonistforeninger til å innlemme tema trafikksikkerhet i sin virksomhet.
- legge til rette for at trafikksikkerhet blir tema i kommunens eldreråd.

## 6.8 Gående og syklende

### Kommunale skal:

- årlig sette søkelys på betydningen av at syklister og fotgjengere bruker personlig sikkerhetsutstyr i trafikken, eksempelvis sykkelhjelme og refleks.

## **6.9 El-sparkesykkel**

### **Kommunen skal:**

- opprette dialog med tilbyderne av el-sparkesykler i Tønsberg for å utarbeide kjøreregler for utleie og innhenting av hensatte og feilparkerte el-sparkesykler.

## **6.10 Drift og vedlikehold**

### **Kommunen skal:**

- beholde og videreutvikle det daglige trafikksikkerhetsfokus i kjerneoppgavene innen drift og vedlikehold.

## **6.11 Bruk av ny teknologi i trafikksikkerhetsarbeidet**

### **Kommunen skal:**

- vurdere krav om automatisk nødbrems, feltskiftevarsler og fotgjengervarsel i anbud ved kjøp/leasing av nye kommunale kjøretøy.

## **6.12 Trafikksikkerhetsarbeid i offentlige og private virksomheter**

### **Kommunen skal:**

- være godkjent som Trafikksikker kommune.

## **6.13 Arbeid for å styrke kunnskapsgrunnlaget**

### **Kommunen skal:**

- i tillegg til oversikt over offentlig ulykkesstatistikk, belyse trafikksikkerhetssituasjonen med supplerende/andre opplysninger som f.eks. observert adferd og bruk av kjøretøy i kommunen.

## **6.14 Bedre sikkerheten ved avfallsinnsamling**

### **Kommunen skal:**

- i samarbeid med Vesar videreføre prosjektet som startet i 2022 med å øke trafikksikkerheten knyttet til avfallsinnsamlingen.
- gjennomføre fartsreducerende tiltak på veinettet etter fastsatte kriterier

- ha særlig oppmerksomhet rettet mot skolevei og trafikksikre soner rundt skolene.

## **6.15 Fysiske tiltak, kommunale veier**

### **Kommunen skal:**

- gjennomføre fysiske trafikksikkerhetstiltak på veinettet jf. vedlegg «liste over mindre TS-tiltak».
- gjennomføre fysisk tilrettelegging for gående og syklende jf. vedlegget manglende gs-veier.

## **6.16 Fysiske tiltak, fylkesveier**

### **Kommunen skal:**

- Være en pådriver ovenfor fylke for å få bygget gang- og sykkelveier og andre trafikksikkerhetstiltak langs fylkesveiene. Det er et politisk flertall for å påvirke fylkeskommunen til gjennomføring av den planlagte veien via Kjæreskogen på Tjøme.

## 7 Økonomi

Trafikksikkerhetstiltakene i denne planen skal innarbeides i økonomiplanen. Tiltak som går over flere år og tiltak med oppstart planperioden, prioriteres i budsjettet hvert år.

Enhetsledere har ansvaret for å innarbeide utgiftene innenfor eget budsjettområde.

Bypakka Tønsberg-regionen er et samarbeidsprosjekt mellom Vestfold fylkeskommune, Tønsberg og Færder kommune. Hensikten med Bypakka er å bygge et helhetlig transportsystem som er miljøvennlig, robust og effektivt.

Ny fastlandsforbindelse mellom Nøtterøy og Tønsberg er det mest kostbare prosjektet i bypakka. Tiltakene i bypakka skal finansieres gjennom kommunale- og fylkeskommunale midler, mva. kompensasjon og bompenger.

Færder kommune har spilt inn en rekke trafikksikkerhetstiltak som ligger innenfor bypakke området. Bypakke området omfatter nordre del av Nøtterøy, Tjøme sentrum og Ormelet/Brøtsø. Kostnader til gjennomføring av disse tiltakene vil fungere som kommunens egenandel til bypakka. Det vil med andre ord lønne seg for kommunen å gjennomføre tiltak fra bypakke porteføljen da vi uansett vil måtte bidra med vår andel.

I henhold til Bypakke Tønsberg viser foreløpig investeringsplan at Færder kommunes andel vil være cirka 101 mill. Årlig investering for kommunen er anslått til 7 mill. i årene 2025 til og med 2035. Deretter vil årlig investering være 6 mill. til og med år 2039.

## 8 Evaluering, rulling

Det rapporteres årlig til kommunestyret om status for tiltakene i planen, inkludert informasjon fra de respektive sektorene.

Innsatsområde	Kommunen skal	Ansvarlig	Jf. Pkt.	Når
Fart	- påvirke sine ansatte i tjeneste til å opptre med minst mulig risiko i trafikken.	HR/AMU	6.1	Årlig
	- utarbeide retningslinjer for tjenestereiser og forankret denne i alle sektorer.	HR/AMU	6.1	Årlig
	- ha trafiksikkerhet som årlig tema i kommunens arbeidsmiljøutvalg (AMU).	HR/AMU	6.1	Årlig
	- stille krav til samarbeidspartnere om trafiksikker adferd (transporttjenester og vei og vedlikeholdstjenester) ved kjøp av transporttjenester som innarbeides i anbudsokumentene.	HR	6.1	Årlig
	- gjennomføre kurs/gi opplæring for alle ansatte i trafiksikkerhet og HMS.	HR	6.1	Årlig
Rus	- arbeide aktivt for å forhindre at ansatte er påvirket av legal eller illegale rusmidler i tjenesten.	AMU	6.2	Kontinuerlig
	- ved kjøp eller leasing av nye biler innarbeide alkohol som en del av anbudsgrunnlaget.	HR	6.2	Ved innkjøp
	- Fortsette samarbeidet med alkohvettorganisasjonen AvogTil og politiet	Folkehelsekoordinatør/ Kommunalteknikk	6.2	2 ganger i året
Beltebruk og riktig sikring av barn	- alltid velge busser med 3-punktsbelte ved leie av busser til transport i kommunal regi.	HR	6.3	Kontinuerlig

Innsatsområde	Kommunen skal	Ansvarlig	Jf. Pkt.	Når
	- i retningslinjene for tjenestereiser, uttrykke en tydelig forventning om at alle kommunens ansatte bruker sikkerhetsbelte ved transport i tjeneste. Dette gjelder både bil og buss.	HR	6.3	Årlig gjennomgang
	- gjennom helsestasjonenes virksomhet ha økt fokus på temaet barn i bil og da spesielt at barna skal sitte sikret bakovervendt i bil til de er minst fire år.	Helse	6.3	Kontinuerlig
	- i kommunale barnehager gjennomføre tiltak for å øke fokus på sikring av barn i bil.	Oppvekst	6.3	
	- oppfordre til at også private barnehagene følger ovennevnte tiltak.	Oppvekst	6.3	
Uoppmerksomhet	- i retningslinjene for tjenestereiser, uttrykke en tydelig forventning om at alle kommunens ansatte i minst mulig grad bruker utstyr som tar oppmerksomheten fra føreren.	HR	6.4	Årlig gjennomgang
	- i retningslinjene for tjenestereiser, uttrykke en tydelig forventning om at det i størst mulig grad skal unngås å bruke mobiltelefon under kjøring. Om dette er nødvendig skal det brukes godkjent fastmontert utstyr.	HR	6.4	
	- ved inngåelse av avtaler/anbud stille krav til trafiksikkerhet.	Innkjøp	6.4	
Barn (0–14 år)	- vurdere rett til skoleskyss i henhold til kriterier for særlig farlig eller vanskelig skolevei.	Oppvekst	6.5	Ettersøknad
	- arbeide for trafiksikre soner rundt skolene, som blant annet innebærer tiltak knyttet til holdninger og adferd til både barn og voksne.	Oppvekst/ FAU/ Kommunalteknikk	6.5	Kontinuerlig

Innsatsområde	Kommunen skal	Ansvarlig	Jf. Pkt.	Når
	- legge til rette for at flere kan sykle eller gå til skolen.	Oppvekst	6.5	Kontinuerlig
	- oppfylle forpliktelsene som inngår i Trafikksikker kommune for kommunale skoler og barnehager.	Oppvekst	6.5	Kontinuerlig
	- påvirke til at private barnehager skal være godkjent som Trafikksikker barnehage.	Oppvekst	6.5	Kontinuerlig
	- påvirke private skoler til å få godkjenning som Trafikksikker skole.	Oppvekst	6.5	Kontinuerlig
	- oppfylle forpliktelsene som inngår i Trafikksikker kommune for kommunale skoler og barnehager.	Oppvekst	6.5	Kontinuerlig
	- sørge for at ansatte i barnehager og skoler har tilstrekkelig kompetanse for å gjennomføre god trafikkopplæring i tråd med gjeldende rammeverk.	Oppvekst	6.5	Kontinuerlig
	- stimulere lag og foreninger til at barn og ungdom sikres best mulig og at voksne som transportører kjører med lavest mulig risiko til og fra fritidsaktiviteter.	Kultur	6.5	Årlig
	- stimulere lag og foreninger til å innarbeide retningslinjer for transport innenfor sin virksomhet.	Kultur	6.5	Årlig
	- i samarbeid med elevenes foresatte ha fokus på trafikksikkerhet og forebygging av ulykker, og dette skal inngå i årsplaner.	Oppvekst	6.5	Kontinuerlig
	- sørge for god sykkelopplæring i tråd med kompetansemål i Kunnskapsløftet.	Oppvekst	6.5	Årlig
	- ta i bruk læringsressurser om trafikksikkerhet i barnehager og i skolen.	Oppvekst	6.5	Kontinuerlig



Innsatsområde	Kommunen skal	Ansvarlig	Jf. Pkt.	Når
	- sørge for nødvendig kompetanse for å tilby valgfaget trafikk på ungdomstrinnet.	Oppvekst	6.6	Kontinuerlig
Ungdom og unge førere	- tilby trafikalt grunnkurs som en del av valgfag trafikk.	Oppvekst	6.6	Kontinuerlig
	- stimulere lag og foreninger til å innarbeide retningslinjer for transport innenfor sin virksomhet fremme saker om trafikksikkerhet for kommunens ungdomsråd.	Koordinator ungdomsråd /kultur	6.6	Årlig
	- sørge for at kommunens ungdomsråd gis kompetanse om trafikksikkerhet.	Oppvekst	6.6	Kontinuerlig
	- ta i bruk læringsressurser om trafikksikkerhet på ungdomstrinnet.	Oppvekst	6.6	Kontinuerlig
Eldre trafikanter	- legge til grunn universell utforming ved fysisk utforming av veger og gangfelt for å ivareta eldre og trafikanter med funksjonsnedsettelse.	Kommunalteknikk	6.7	Kontinuerlig
	- stimulere pensjonistforeninger til å innlemme tema trafikksikkerhet i sin virksomhet.	Eldrerådet	6.7	
	- legge til rette for at trafikksikkerhet blir tema i kommunens eldreråd.	Koordinator eldreråd	6.7	
Gående og syklende	- årlig sette søkelys på betydningen av at syklister og fotgjengere bruker personlig sikkerhetsutstyr i trafikken, eksempelvis sykkelhjelme og reflekser.	Oppvekst/ Helsestasjon/ HR/ Kommunalteknikk	6.8	Årlig
El-sparkesykler	- gå i dialog med tilbyderne av el-sparkesykler i Tønsberg for å utarbeide kjøreregler for innhenting av hensatte og feilparkerte el-sparkesykler.	Kommunalteknikk	6.9	Kontinuerlig

Innsatsområde	Kommunen skal	Ansvarlig	Jf. Pkt.	Når
Drift og vedlikehold	- beholde og videreutvikle det daglige trafiksikkerhetsfokuset i kjerneoppgavene innen drift og vedlikehold.	Kommunalteknikk	6.10	Kontinuerlig
Bruk av ny teknologi	- vurdere krav om automatisk nødbrems, feltskiftvarslere og fotgjengervarsel i anbud ved kjøp/leasing av nye kjøretøy	Innkjøp	6.11	Ved innkjøp/leasing
TS arbeid generelt	- fortsatt være godkjent som trafiksikker kommune	Folkehelsekoordinator/ Alle	6.12	Kontinuerlig
Kunnskapsgrunnlag	- sørge for å ha god oversikt over ulykkesstatistikken og kjenne til steder hvor det ofte nesten skjer ulykker	Kommunalteknikk	6.13	Kontinuerlig
Avfallsinnsamling	- fortsette samarbeidet med Vesar for å bedre trafiksikkerheten ved innsamling av avfall	Kommunalteknikk	6.14	Kontinuerlig
Fysiske tiltak kommunale veier	- gjennomføre tiltak, jf. vedlegg liste over mindre TS-tiltak	Kommunalteknikk	6.15	Kontinuerlig
	- gjennomføre fysisk tilrettelegging for gående og syklende, jf. liste over manglende gs-veier	Kommunalteknikk	6.15	Kontinuerlig
Fysiske tiltak fylkesveier	- påvirke fylke til å bygge gang- og sykkelveier og andre TS-tiltak langs fylkesveiene. Det er et politisk flertall for å påvirke fylkeskommunen til gjennomføring av den planlagte veien via Kjæreskogen på Tjøme.	Fylkeskommunene Statens vegvesen, Kommunalteknikk	6.16	Kontinuerlig