



PORSGRUNN KOMMUNE

Trafikksikkerhetsplan 2022-2026

Sammen om Porsgrunn



Innhold

1	Forord	3
2	Innledning	4
2.1	Formål.....	4
2.2	Organisering av trafikksikkerhetsarbeid i Porsgrunn kommune	4
2.3	Veinett og ansvar.....	4
2.4	Samarbeidspartnere	4
3	Nasjonale føringer i trafikksikkerhetsplanen.....	5
3.1	Meld St. 40 – Samordning og organisering	5
3.2	Nasjonal transportplan 2018-2029	5
3.3	Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2022-2025	5
3.4	Handlingsplan for trafikksikkerhet for Vestfold og Telemark	6
4	Ulykkessituasjonen og utviklingen i Porsgrunn kommune	7
4.1	Registrering av ulykker	7
4.2	Ulykkessituasjonen i kommunen	7
4.3	Henvendelser til kommunen om trafikksikkerhet.....	9
5	Mål og Strategi.....	10
5.1	Mål	10
5.2	Strategi	10
6	Handlingsplan	11
6.1	Tiltak knyttet til målsetninger i nasjonal tiltaksplan	11
6.1.1	Fart.....	11
6.1.2	Rus.....	11
6.1.3	Bilbeltebruk og sikring av barn	11
6.1.4	Barn (0-14).....	12
6.1.5	Ungdom og unge førere	12
6.1.6	Eldre trafikanter	13
6.1.7	Gående og syklende.....	13
6.1.8	Systematisk trafikksikkerhetsarbeid i offentlig og privat sektor	13
6.2	Fysiske trafikksikkerhetstiltak	14
6.2.1	Tiltak på kommuneveinettet.....	14
6.2.2	Tiltak på fylkesveinettet	14
7	Finansiering av trafikksikkerhetstiltak	16



1 Forord

Kommunene har ansvar for investeringer, drift og vedlikehold av det kommunale vegnettet. Som vegeier, har kommunen også et spesifikt ansvar for trafiksikkerhetstiltak på kommunale veger. 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, syklist eller bilist – barn, ungdom eller voksen.

Trafiksikkerhetsplanen 2022 – 2026 vil danne grunnlaget for videreføring av trafiksikkerhetsarbeidet i Porsgrunn kommune. Hovedhensikten med trafiksikkerhetsplanen er å fastlegge retningslinjene for kommunens arbeid med trafiksikkerhet.

Trafiksikkerhetsarbeid for alle trafikantgrupper er viktige folkehelseiltak. Trafiksikkerhetsplanen har fokus på helseperspektivet som er et satsingsområde for kommunen.

Utfordringen for det kommunale trafiksikkerhetsarbeidet er å få satt temaet på den politiske dagsorden. Det er viktig å sikre at trafiksikkerhetsplanen blir fulgt opp og tiltakene gjennomført.

Kommunestyrets vedtak lyder slik:

Trafiksikkerhetsplan 2022-2026 for Porsgrunn kommune vedtas



2 Innledning

2.1 Formål

Formålet med å ha en oppdatert trafiksikkerhetsplan er å gi et helhetlig bilde over trafiksikkerhetsforholdene i Porsgrunn kommune, og på denne måten gi best mulig grunnlag for videre prioritering av midler.

Denne planen erstatter forrige trafiksikkerhetsplan for Porsgrunn kommune 2017-2021. Dokumentet har hatt som hovedfunksjon å være et styringsverktøy for målrettet arbeid med trafiksikkerhetsarbeidet i kommunen. Det har derfor vært viktig å forankre denne planen i alle kommunens ledd for å sikre et helhetlig arbeid med trafiksikkerhet.

Trafiksikkerhetsplanen forplikter ikke økonomiske midler til hvert tiltak, men forplikter kommunen til å jobbe for tiltak som kan bedre trafiksikkerheten i kommunen.

Under arbeidet med trafiksikkerhetsplanen har nasjonale føringer, samt samordning med fylkeskommunens trafiksikkerhetsplaner blitt vektlagt. Dette har vært viktig 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 vei 2022-2025».

2.2 Organisering av trafiksikkerhetsarbeid i Porsgrunn kommune

Trafiksikkerhetsarbeidet i Porsgrunn kommune er forankret hos Rådmannen, og ansvaret for utarbeidelse av ny trafiksikkerhetsplan for perioden 2022-2026 ligger hos Trafiksikkerhetsgruppen, som er et samarbeid mellom Kommunalteknikk ved avdeling Bydrift og politisk representant for barn og ungdom. Videre er det avgjørende for arbeidet at hver enkelt virksomhet sørger for at retningslinjer og tiltak i planen etterleves.

Hver enkelt virksomhet har ansvar for å utarbeide og etterleve egen trafiksikkerhetsplan i forbindelse med godkjenning som trafiksikker kommune.

2.3 Veinett og ansvar

I Norge består veinettet av flere typer veier; riksveier, europaveier, fylkesveier, kommunale veier og private veier. Ansvar for forvaltningen av disse veiene deles mellom flere institusjoner.

Statens vegvesen har ansvaret for riks- og europaveier, mens kommunen har ansvaret for kommunale veier. Tidligere har Statens vegvesen også hatt ansvaret for fylkesveiene, men dette ansvaret tok fylkeskommunene over 1. januar 2020.

I trafiksikkerhetsplanen vil de fysiske tiltakene kun være rettet mot offentlige veier, ikke private veger.

2.4 Samarbeidspartnere

Arbeid mot en trafiksikker kommune er et tverrfaglig prosjekt for alle deler av kommunen. Ut over dette er andre bidragsyttere for trafiksikkerhetsarbeidet i kommunen:

- Fylkeskommunen
- Politiet / UP
- Alle barn sykler
- Trygg trafikk
- FAU ved skolene
- Andre aktører (eksempelvis velforeninger)



3 Nasjonale føringer i trafikksikkerhetsplanen

3.1 Meld St. 40 – Samordning og organisering

Regjeringen legger til grunn at Norge er verdensledende innen trafikksikkerhet på veg, 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 skadet 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:

- Forankring av tverrsektorielt trafikksikkerhetsarbeid på overordnet nivå
- Bedre utnyttelse av tilsyns- og kontrollinnsatsen gjennom styrket tverretattlig samarbeid
- Mer effektiv formidling, enklere tilgang og bedre utnyttelse av kunnskap fra ulykkesundersøkelser
- Retningslinjer for registrering av vegtrafikkulykker og økt utveksling av skade- og ulykkesdata

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.

3.2 Nasjonal transportplan 2018-2029

Nasjonale mål og hovedområder for innsats

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

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

3.3 Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2022-2025

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

Mandat for utarbeidelse av tiltaksplanen er gitt i Meld. St. 20 (2020-2021) Nasjonal transportplan 2022-2033 (NTP). Planen bygger på ambisjoner og overordnede prioriteringer i NTP. Videre er prioriteringene i samsvar med aktørenes interne styringsdokumenter, der de mest sentrale er Statens vegvesens gjennomføringsplan 2022-2027 (33), politiets strategidokument «Forebygging som politiets hovedstrategi 2021-2025», Trygg Trafikk handlingsplan 2022-2023, fylkeskommunenes planer for prioritering innenfor trafikksikkerhetsarbeidet og de åtte storbykommunenes trafikksikkerhetsplaner.

Formålet med tiltaksplanen er å utarbeide et bredt spekter av omforente og faglig forankrede tiltak, i tillegg til å styrke samarbeidet mellom de sentrale trafikksikkerhetsaktørene. Tiltakene i tiltaksplanen skal bidra til at vi har stø kurs mot ambisjonen i NTP om maksimalt 350 drept og hardt skadet i 2030, hvorav maksimalt 50 drept. Dette innebærer at samlet antall drept og hardt skadet må mer enn halveres fra 2020 til 2030, mens det for antall drept innebærer en reduksjon med 46 prosent.



3.4 Handlingsplan for trafikksikkerhet for Vestfold og Telemark

Fylkeskommunen har ansvaret for trafikksikkerheten på fylkesvegene, men også samtidig et ansvar for å samordne alt trafikksikkerhetsarbeid i fylket. Som for kommunen så setter målet om nullvekst i trafikken i Nasjonal transportplan, noe som er utgangspunkt for deres arbeid.

Fylkeskommunen ble i januar 2021 godkjent som trafikksikker kommune. Etter dette har trafikksikkerhetsplanen for fylkeskommunen utløpt sin virketid (2018-2021). Per i dag foreligger det ingen regional trafikksikkerhetsplan for fylket Vestfold og Telemark, og på bakgrunn av fylkestingets beslutning om deling av Vestfold og Telemark er arbeidet med å utarbeide og ferdigstille en plan for hvert av fylkene satt på vent. Porsgrunn kommune har derfor ikke kunnet forankre denne trafikksikkerhetsplanen opp mot regional trafikksikkerhetsplan som ønsket.

Videre samarbeider kommunen med fylkeskommunen, og ønsker å være med å påvirke prioritering av tiltak som faller inn under Porsgrunn kommunes virkeområde. Særlig på strekninger som brukes av barn og unge.

4 Ulykkessituasjonen og utviklingen i Porsgrunn kommune

Ulykker og skader i trafikken påfører menneskene som rammes store lidelser, og påfører samfunnet store kostnader. Fra statistikken for forsikringsutbetalinger kan vi anslå at veitrafikkulykkene i Norge i 2016 kostet samfunnet om lag 24,2 mrd. kr. Helse- og omsorgstjenestene i kommunene må ta mye av regningen. Det lønner seg derfor å forebygge.

4.1 Registrering av ulykker

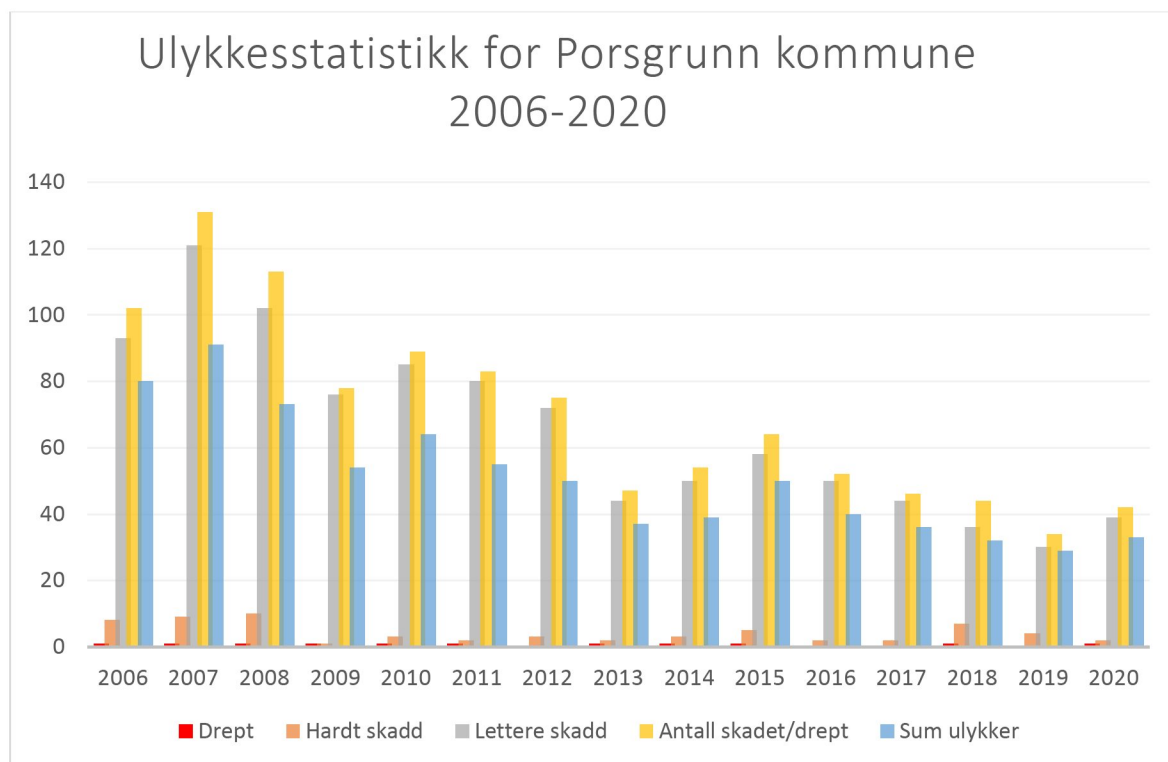
I tillegg til de registrerte trafikkulykkene forekommer det også et høyt antall trafikkrelaterte skader som ikke registreres. De inngår derfor ikke i den offisielle ulykkesstatistikken, fordi de ikke blir rapportert til politiet. Dette gjelder spesielt for ulykker på sykkel og til fots, der ingen andre er involvert (eneulykker).

En kartlegging viser at 2184 syklister fikk behandling bare på Oslo skadelegevakt i 2014. De aller fleste ulykkene skjedde i trafikken. Samme år var det offisielle antallet sykkelulykker for hele landet «kun» 555. En tilsvarende kartlegging viser at over 6000 fotgjengere ble behandlet for skader i 2016. Svært mange av skadene skjedde på glatt føre om vinteren, og kunne derfor sannsynligvis vært forebygget gjennom bedre vedlikehold på veiene våre, særlig gjennom måking og strøing. Tall for Porsgrunn kommune foreligger ikke.

Underrapportering av trafikkulykker er et problem, ettersom grunnlaget for forebyggende arbeid blir feil. Det arbeides på nasjonalt nivå med å lage et register, hvor blant andre fastleger og legevakt må rapportere inn årsaker til behandling av skader.

4.2 Ulykkessituasjonen i kommunen

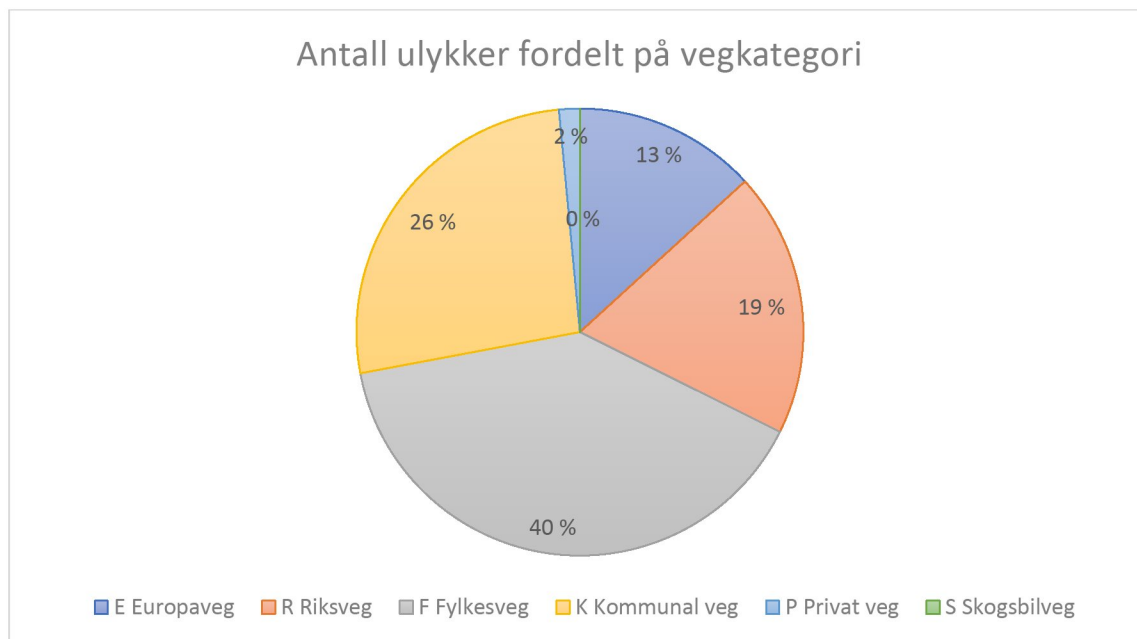
Det er hentet ut statistikk fra Statens vegvesen for de siste 15 årene. Her kommer det frem at det har vært totalt 754 ulykker i Porsgrunn kommune i den perioden. Dette har medført totalt 1054 personskader, hvorav 11 ble drept og 74 hardt skadde. Som tabellen viser har det vært en markant nedgang i antall ulykker fra 2007 og frem til nå. Gjennomsnittet for de siste 5 årene ligger på 34 ulykker i året.



Figur 1 - Ulykkesstatistikk Porsgrunn

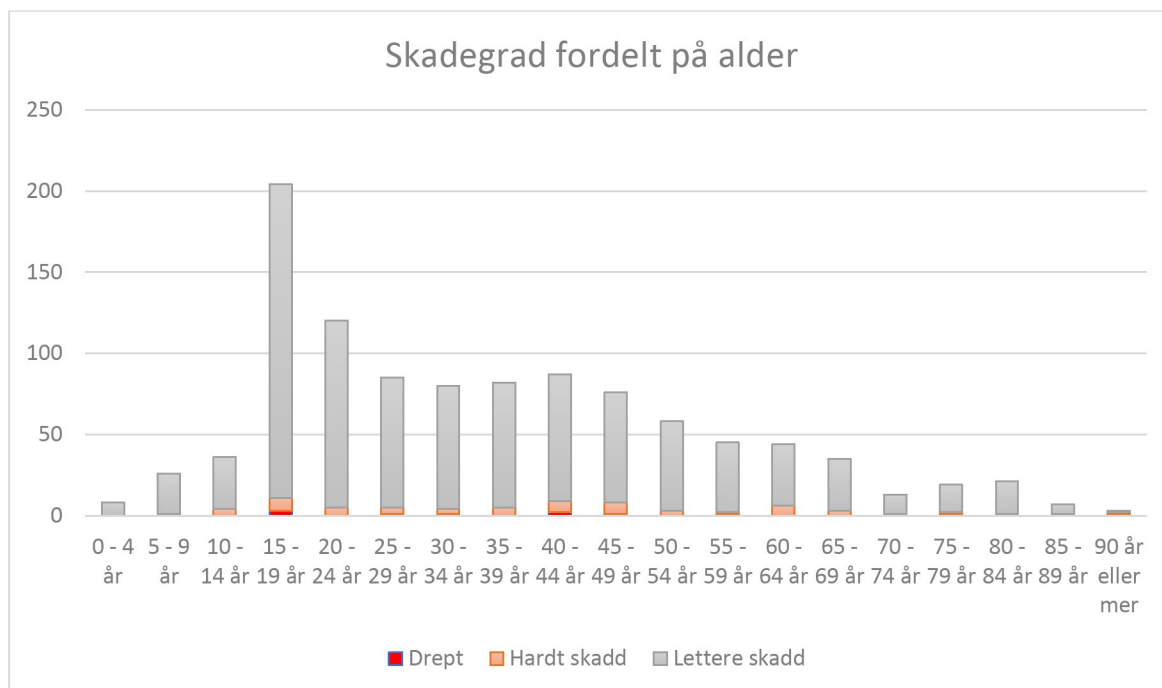


Den største andelen av ulykkene i kommunen forekommer langs fylkesveg. Dette fremkommer i Figur 2. 40 % av alle ulykkene i Porsgrunn skjer langs fylkesvegnettet. Ulykker på det kommunale vegnettet utgjør 26 % av alle ulykkene i perioden 2006-2022



Figur 2 Ulykkesfordeling vegkategori

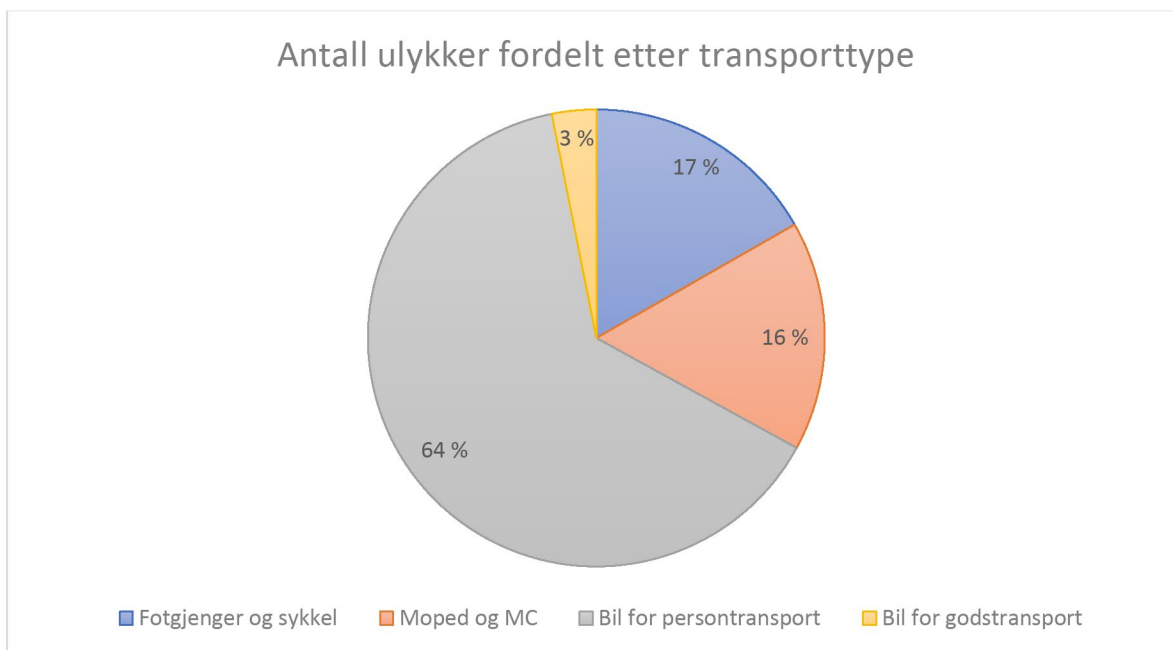
Videre kjennetegnes mange ulykker med at det er våre unge trafikanter som er mest utsatt for trafikkuhell (se Figur 3). Det bør derfor gjøres nøye vurderinger av hvilke tiltak som kan settes inn for å redusere trafikkulykkene i disse gruppene. Særlig vil det være viktig med forebyggende tiltak, særlig fra ungdomsskolealder.



Figur 3 - Aldersfordeling

Det er ellers interessant å se på fordeling av ulykker basert på transporttype. Her fremkommer det at hele 17 % av ulykker gjelder fotgjengere eller syklister. Å utbedre forholdene for myke trafikanter vil

derfor potensielt kunne gjøre en stor forskjell på den fremtidige skadestatistikken. Videre utgjør ulykker med bil for persontransport 64 % av ulykkene innad i kommunen.



Figur 4 - Fordeling transporttype

4.3 Henvendelser til kommunen om trafiksikkerhet

De fleste henvendelser til kommunen angående behov for trafiksikkerhetstiltak er begrunnet i høy fart. Dette reflekteres også i målingene kommunen gjør for å tallfeste trafikken langs de kommunale vegene.

Ellers er det en gjentakende problematikk at det kjøres på gang- og sykkelveg og at det er behov for stenging/avgrensning.

Kommunen har bedt politiet Sør-Øst om tilbakemelding angående statistikk på antall kontroller utført på kommunal veg, men har ikke fått noen tilbakemelding.



5 Mål og Strategi

5.1 Mål

NULLVISJONEN

Nullvisjonen, om ingen drepte eller hardt skadde i vegtrafikken, ligger til grunn og setter mål for trafikksikkerhetsarbeidet i Porsgrunn kommune. Nullvisjonen har et etappemål om at det i 2030 skal maksimalt være 350 drepte eller hardt skadde i trafikken. Stavanger kommune vil bidra til at dette målet blir nådd.

En utfordring knyttet til dette er nullvekstmålet. Nullvekstmålet tar sikte på at det ikke skal være vekst i persontransport med bil, og at eventuell vekst tas med kollektivtransport, sykkel og gange. Dette innebærer at andelen myke trafikanter vil øke. Myke trafikanter er en mer sårbar gruppe i trafikken. Derfor vil en økning i denne gruppen føre til at det blir ekstra viktig å sørge for trafikksikkerheten knyttet til fotgjengere og syklister fremover.

PORSGRUNNS MÅL FOR TRAFIKKSikkerhet

Porsgrunn kommune sine mål for trafikksikkerhetsarbeidet i perioden 2022-2026 er:

- Redusere antall ulykker for hvert år
- Redusere konsekvensen av ulykkene som skjer
- Ingen hardt skadde eller drepte i trafikken i perioden

5.2 Strategi

For å kunne oppnå målene vil fokuset de neste årene være:

- Utbedre farlige strekninger og punkt
- Fremme gode holdninger og god adferd i trafikken
- Tiltak rettet mot utsatte trafikanter
- Høy standard på drift og vedlikehold av veinettet for alle trafikanter.
- Jobbe for å fortsette å være godkjent som trafikksikker kommune.
- Tett samarbeid med skoler og barnehager i kommunen



6 Handlingsplan

6.1 Tiltak knyttet til målsetninger i nasjonal tiltaksplan

6.1.1 Fart

Nasjonalt mål :

Innen 2026 skal 72 prosent av kjøretøyene overholde fartsgrensen.

Kommunale tiltak:

- Kommunen som arbeidsgiver skal påvirke sine ansatte i tjeneste til å opptre med minst mulig risiko i trafikken.
- Kommunen skal ha utarbeidet retningslinjer for tjenestereiser og forankret denne i alle sektorer.
- Kommunen skal jobbe for økt kontrollvirksomhet på kommunale veger, da særlig skoleveger og hovedfartsårer for barn og unge.

6.1.2 Rus

Nasjonalt mål :

Innen 2026 skal maksimalt:

- 0,1 prosent av trafikkarbeidet utføres under påvirkning av alkohol over 0,2 promille.
- 0,4 prosent av trafikkarbeidet utføres under påvirkning av narkotika over straff- barhetsgrensen

Kommunale tiltak:

- Kommunen skal arbeide aktivt for å forhindre at ansatte er påvirket av legal eller illegale rusmidler i tjenesten.

6.1.3 Bilbeltebruk og sikring av barn

Nasjonalt mål :

Innen 2026 skal:

- 98,5 prosent av alle førere og forsetepassasjerer i lette biler bruke bilbelte.
- 95 prosent av alle førere av tunge kjøretøy bruke bilbelte.
- 75 prosent av alle barn i alderen 1 – 3 år være sikret bakovervendt når de sitter i bil.
- 85 prosent av alle barn i alderen 1-8 skal være riktig sikret i bil

Kommunale tiltak:

- Kommunen skal alltid velge busser med 3-punktsbelte ved leie av busser til transport i regi av kommunen.
- Kommunen har, i retningslinjene for tjenestereiser, en forventning om at alle kommunalt ansatte bruker bilbelte ved transport i tjeneste. Dette gjelder bil og buss.



- 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 gjennomfører tiltak for å øke fokus på sikring av barn i bil (materiell / kampanje gjennom Trygg Trafikk)

6.1.4 Barn (0-14)

Nasjonalt mål :

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.

Kommunale tiltak:

- Barnehager og skoler skal i samarbeid med foresatte ha fokus på trafikksikkerhetsarbeid og forebygging av ulykker. (Tiltak i trafikksikker barnehage og skole)
- Kommunen skal gjennomføre vurdering av særlig farlig skolevei
- Kommunen skal arbeide for trafikksikre soner rundt skolene (Hjertesone)
- Kommunen skal begrense muligheten for å kjøre inn på skoleområder og i tilknytning til skoler
- Kommunen skal legge til rette for at flere kan sykle eller gå til skolen.
- De kommunale barnehagene skal være godkjent som Trafikksikker barnehage
- Kommunen skal påvirke til at alle de private barnehagene skal ha være godkjent som Trafikksikker barnehage
- Skolene skal være godkjent som Trafikksikker skole.
- Kommunen skal påvirke private skoler til å få godkjenning som Trafikksikker skole
- 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.
- Kommunen skal sørge for at ansatte i barnehager og skoler har tilstrekkelig kompetanse for å gjennomføre god trafikkopplæring i tråd med gjeldende rammeverk
- Kommunen skal stimulere lag og foreninger til å innarbeide retningslinjer for transport innenfor sin virksomhet

6.1.5 Ungdom og unge førere

Nasjonalt mål :

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.

Kommunale tiltak:

- Kommunen skal sørge for at alle ungdomsskolene har nødvendig kompetanse for å tilby valgfaget trafikk på ungdomstrinnet
- Kommunen skal tilby trafikkalt grunnkurs som en del av valgfag trafikk.



- Kommunen skal stimulere lag og foreninger til å innarbeide retningslinjer for transport innenfor sin virksomhet

6.1.6 Eldre trafikanter

Nasjonalt mål :

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).

Kommunale tiltak

- Kommunen ved Eldrerådet skal stimulere pensjonistforeningene til å integrere tema trafiksikkerhet i sin virksomhet

6.1.7 Gående og syklende

Nasjonalt mål :

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 syklister bruke sykkelhjelmer.
 - 53 prosent av fotgjengerne bruke refleks på belyst vei i mørke.

Kommunale tiltak:

- Helsestasjonen, barnehagene og skolene skal årlig fokusere på betydningen av at syklister og fotgjengere bruker personlig verneutstyr i trafikken (sykkelhjelmer, refleks)

6.1.8 Systematisk trafiksikkerhetsarbeid i offentlig og privat sektor

Nasjonalt mål :

Innen 1/1-2026 skal:

- Minst 200 kommuner være godkjent som Trafikksikker kommune.
- Flest mulig fylkeskommuner være godkjent som Trafikksikker fylkeskommune.
- Det finnes og være tatt i bruk verktøy for organisatorisk trafiksikkerhetsarbeid som er relevante for alle private virksomheter der ferdsel i veitrafikken er en sentral del av virksomheten

Kommunale tiltak:

- Kommunen skal være godkjent som Trafikksikker kommune.



6.2 Fysiske trafikksikkerhetstiltak

Ut over de tiltakene som direkte knyttes opp mot de nasjonale føringene, jobber kommunen daglig med å forbedre trafikksikkerhetssituasjonen lokalt. I den forbindelse har vi rutiner for gjennomføring av trafikksikkerhetstiltak. Dette innebærer blant annet innmelding fra publikum av problemområder samt samarbeid med skoler og barnehager for kontinuerlige forbedringer.

6.2.1 Tiltak på kommuneveinettet

Det gjøres årlig prioriteringer av tiltak som skal gjøres når det gjelder oppgradering og innføring av trafikksikkerhetstiltak i kommunen. Disse prioriteringene gjøres på bakgrunn av innkomne forslag og innspill fra publikum. Samtidig gjøres det en vurdering av det kommunale vegnettet og hvilket tilbud som finnes fra før.

Som statistikken viser så er de myke trafikantene utsatt, med en andel på 17 %. Derfor er det viktig å ivareta et best mulig tilbud til disse, noe som gjøres ved å sørge for at de har et best mulig tilbud. Dette gjelder sammenhengende trygge tilbud langs skoleveger, men også gode ferdselsårer for fotgjengere og syklister.

Andre tiltak som vil være viktige for å bedre forholdene i kommunen er å ha fokus på drift og vedlikehold. Herunder nevnes blant annet brøyting, strøing, klipping og feiing. Dette er tiltak som er veldig viktig i et trafikksikkerhetsperspektiv. Årsaken er at det er med å forebygge at det ikke skjer ulykker langs våre kommunale veger. Ved å forbygge dette, slipper vi unna ulykker og potensielle skader på både mennesker og materiell, noe som igjen vil koste kommunen mer enn drift- og vedlikeholdsoppgavene gjør. Utgiften ved forebygging er altså lavere enn kostnaden i etterkant av en ulykke.

Myndighetsoppfølging er også et viktig virkemiddel for kommunen. Ved å følge opp at private aktører og næringsliv hensyntar trafikken og overholder krav til hvordan avkjørsler og beplantning langs veger skal vedlikeholdes begrenser vi potensialet for ulykker. Et annet viktig aspekt her er utplassering av reklame, noe som bør begrenses da det tar fokus bort fra vegen og hindrer myke trafikanter å bevege seg fritt på arealene som er satt av til dem.

6.2.2 Tiltak på fylkesveinettet

Ut over dette er det fire aktuelle problemområder som kommunen har lyst til å rette fokus og som der bør jobbes med i kommende periode. Problemområdene er langs fylkesvei, noe som også gjenspeiler seg i statistikken vist i Figur 2. Kommunen ønsker derfor gjennom denne planen å forplikte seg til å arbeide mot å få fylkeskommunen til å gjennomføre tiltak langs strekningene nedenfor.

Bjørkedalsvegen (Fv.3262)

Bjørkedalsvegen mangler i dag tilbud til myke trafikanter. Fartsgrensen på strekningen er 60 km/t og har en ÅDT på ca 1000. Kommunen har utført hastighetsmålinger ved Bjørkedalsvegen 104, og denne viser at farten på strekningen tidvis er høy.

Spesielt er behovet viktig frem til gamle Bjørkedalen skole som er innenfor en radius av 4 km fra Tveten barneskole. Dette innebærer at alle som bor innfor denne radiusen ikke normalt vil ha krav på skoleskyss. I dette tilfelle er strekningen definert som trafikkfarlig skoleveg, noe som per nå betyr at alle som bruker dette som skoleveg til grunnskolen har krav på skoleskyss.

Her er det mulig å få tatt i bruk det nedlagte jernbanesporet. Dette kan gjøres til en trygg og sikker GS-veg frem til Moheim der hvor prosjektet «ny rundkjøring» avsluttes. Dette vil medføre at barn og unge som bor i område vil få en trygg og sikker skoleveg.

Det er heller ikke tilfredsstillende kvalitet på bussholdeplassene på strekningen. Dette vil kunne bedres ved utarbeiding av venterepos, samt bedret vintervedlikehold så barn og unge ikke blir stående utsatt til langs vegen.



Bergsbygdavegen (Fv.3264)

Bergsbygdavegen mangler i dag tilbud til myke trafikanter. Fartsgrensen på strekningen er 50 km/t og har en ÅDT på ca 1300. Kommunen har utført hastighetsmålinger ved Døvika og denne viser at farten på strekningen er høy.

Kommunen har i forbindelse med utbygginger i Bergsbygda tatt initiativ til å få til tilbud til myke trafikanter på strekningen Vissevåga – Bergsbygda skole. Kommunen opplever rigide krav fra fylkeskommunen fordyrer og kompliserer mulighetene som er her for å oppnå en løsning som kan fungere. Noe som medfører at det igjen ikke har vært mulig å realisere et tilbud til myke trafikanter.

Det er heller ikke tilfredsstillende kvalitet på bussholdeplassene på strekningen. Dette vil kunne bedres ved utarbeiding av venterepos, samt bedret vintervedlikehold så barn og unge ikke blir stående utsatt til langs vegen.

Hammerkrysset (Fv.32)

Dette prosjektet ble tatt ut av bypakka på bakgrunn av manglende finansiering. Dette er et ulykkesbelastet krysningspunkt for myke trafikanter. ÅDT er på om lag 15.000 og i tillegg er dette en del av hovedsykkelruten.

Drangedalsvegen (Fv.356)

Det mangler tilbud for myke trafikanter fra krysset ved Ånnerødvegen bort til og med Torsbergvegen. Dette er skoleveg for elever ved Vestsiden skole. Fortauet er allerede regulert i gjeldende reguleringsplan. Strekningen har fartsgrense 50 og ÅDT på 4000 hvorav om lag 25 % er tungtransport.



7 Finansiering av trafikksikkerhetstiltak

Porsgrunn kommune har i handlingsprogram for 2022-2026 avsatt midler til trafikksikkerhet. Midlene skal brukes til trafikksikkerhetstiltak langs kommunale veger. Hvilke tiltak som blir prioritert defineres av politisk sak i august for hvert år. Disse midlene delfinansieres gjennom Aksjon skoleveg (fylkeskommunalt tiltak), hvorav kommunen dekker minimum 40% av kostnadene.

I tillegg til de overnevnte midlene blir det årlig søkt om belønningsmidler som også går til enkelte trafikksikkerhetstiltak.

Tiltak som gjelder drift og vedlikehold av vegnettet, herunder rydding, oppmerking, brøyting og strøing dekkes innenfor det ordinære driftsbudsjettet. Et annet aspekt ved trafikksikkerhetstiltak som også ligger under driftsbudsjettet er myndighetsutøvelse. Dette gjelder blant annet ved pålegg om utbedring av siktlinjer mm.

I forbindelse med nye reguleringsplaner gjøres det vurderinger rundt behov for trafikksikkerhetstiltak. Der det er aktuelt finansieres dette gjennom utbyggingsavtaler med utbygger.