Grimstad

Trafikksikkerhetsplanen 2023 - 2026

INNHOLD

Innhold

INNHOLD 2
1. FORORD 3
2. INNLEDNING 4
2.1 Historikk 5
2.2 Organisering av trafikksikkerhetsarbeidet i Grimstad kommune 6
2.3 Veinett og ansvar 6
3. OVERORDNEDE FØRINGER 6
3.1 FNs bærekraftsmål 6
3.2 Meld. St. 40 (2015-2016) Trafikksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering 7
3.3 Meld. St. 20 (2020-2021) Nasjonal transportplan 2022-2033 7
3.3.1 Barnas transportplan 7
3.4 Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg (2022-2025) 8
3.5 Areal- og transportplan for Arendalsregionen (ATP) 2019 8
3.6 Sykkelbyavtale Grimstad 2021- 2024 8
3.7 Folkehelse og trafikksikkerhet 8
3.8 Trafikksikker kommune 9
4. ULYKKESSITUASJONEN / -UTVIKLINGEN I GRIMSTAD KOMMUNE 9
4.1 Ulykkesoversikt 10
5. MÅL OG STRATEGI FOR TRAFIKKSIKKERHETSARBEIDET 11
5.1 Mål 11
5.2 Strategi 12
6. HANDLINGSPLAN DEL 1 – HOLDNINGSSKAPENDE TILTAK 12
6.1 Fart 13
6.2 Beltebruk og riktig sikring av barn 13
6.3 Barn (0-14 år) 13
6.4 Ungdom og unge førere 14
6.5 Eldre trafikanter 15
6.6 Gående og syklende 15
6.7 Møteulykker og utforkjøringsulykker 16
6.8 Drift og vedlikehold 16
7. HANDLINGSPLAN DEL 2 – FYSISKE TILTAK 16
7.1 Tiltak som er vedtatt igangsatt og helt eller delvis finansiert 17
7.2 Større tiltak 17

7.3 Mindre tiltak 18
8. ØKONOMI 19
9. EVALUERING, RULLERING 19
Referanser 19

1. FORORD

Trafikksikkerhetsplan for Grimstad 2023-2026 ble vedtatt i kommunestyret 2.mai 2023.

Trafikksikkerhet handler om å kunne bevege seg trygt i eget lokalmiljø, uavhengig av alder og framkomstmiddel. Trafikksikkerhetsarbeid handler om å redusere risikoen for skader og ulykker blant alle trafikantgrupper og i alle aldersgrupper.

Kommunen som veieier har ansvar for trafikksikkerheten på det kommunale veinettet. Folkehelseloven og plan- og bygningsloven gir samtidig kommunen et generelt ansvar for å forebygge skader og ulykker lokalt. Kommunen har i regi av å være en stor arbeidsplass og som eier av barnehager og skoler, flere virkemidler som kan øke effekten av det lokale trafikksikkerhetsarbeidet.

Trafikksikkerhetsplanen vil ligge til grunn for prioritering av tiltak både på kommunal og fylkeskommunal vei. Regjeringens nullvisjon om null drepte og hardt skadde i trafikken er førende for kommunens trafikksikkerhetsarbeid. Nullvekstmålet for persontrafikk i byområder (vekst i persontrafikk skal tas med sykkel, gange og kollektiv) har stor betydning for planens prioriteringer.

Kommuneplanens samfunnsdel er ikke ferdigstilt. Men satsingsområder er valgt ut. Trafikksikkerhetsarbeidet har koblinger spesielt til områdene grønnere hverdag og livsmestring i alle faser. Trafikksikkerhetsplanen prioriterer myke trafikanter og har som mål å legge til rette for økt bruk av sykkel og gange. Trafikksikkerhet er viktig for at barn, unge, voksne og eldre skal kunne forflytte seg trygt og ta aktiv del i lokalsamfunnet. Trafikksikkerhetsarbeidet er dermed tett koblet til arbeidet med utvikling av sykkelbyen Grimstad Sykkelbyen Grimstad - Grimstad kommune.

Planen er bygd opp med en innledende beskrivelse av nasjonale, regionale og lokale føringer for arbeidet med trafikksikkerhet, en gjennomgang av ulykkessituasjonen i kommunen og beskrivelse av mål og strategier for arbeidet. Tiltaksdelen av planen kommer sist. Tiltaksdelen er todelt og består av en del som omhandler holdningsskapende tiltak og en del som beskriver fysiske tiltak.

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.»

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.

Trafikksikkerhetsarbeid handler om å redusere risikoen for skader og ulykker blant alle trafikantgrupper og i alle aldersgrupper. Grimstad kommunes trafikksikkerhetsplan skal ivareta de viktigste prioriteringene for å øke trafikksikkerheten i kommunen. De nasjonale målene skal ligge til grunn for arbeidet.

Kommunen har flere roller og oppgaver som innebærer direkte eller indirekte muligheter til å påvirke trafikksikkerheten. Eksempler er kommunens rolle som:
- planmyndighet
- skole- og barnehageeier
- arbeidsgiver
- transportkjøper
- folkehelseaktør (ved å forebygge sykdom og skade hos innbyggerne)
- vegeier.

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 vegnettet. Som vegeier har kommunen et spesifikt ansvar for trafikksikkerhetstiltak på kommunale veier iht veglova.

Trafikksikkerhetsplan for Grimstad kommune 2023-2026 vil danne grunnlaget for kommunens trafikksikkerhetsarbeid.

2.1 Historikk

Trafikksikkerhetsplan for Grimstad kommune 2023-2026 erstatter den forrige trafikksikkerhetsplanen (2018-2021). Planen har vært et styringsverktøy for et målrettet trafikksikkerhetsarbeid i kommunen.

2.2 Organisering av trafikksikkerhetsarbeidet i Grimstad kommune

Kommunedirektøren har det overordnede ansvaret for trafikksikkerhetsarbeidet i kommunen. Det er oppnevnt en administrativ referansegruppe for arbeidet knyttet til videreutvikling av Grimstad som trafikksikker kommune. Denne gruppa ledes av leder for samferdsel og består av ledere innen helse, oppvekst og teknisk. Det er i tillegg opprettet en arbeidsgruppe som har delegert ansvar for det daglige trafikksikkerhetsarbeidet. Denne gruppa består av representanter fra plan, kommunalteknikk, bygg og eiendom og folkehelse, og ledes også denne av leder for samferdsel.

Trafikksikkerhetsplanen og årlige prioriterte tiltakslister vedtas politisk.

2.3 Veinett og ansvar

Veinettet i Norge og Grimstad består av flere typer veier, riksvei, fylkesvei, kommunal vei og privat vei. Statens vegvesen har ansvar for E18, Fylkeskommunen har ansvar for fylkesvei og kommunen for de kommunale veiene. Trafikksikkerhetsplanen vil omfatte fysiske tiltak på kommunal og fylkeskommunal vei.

3. OVERORDNEDE FØRINGER

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

- FNs bærekraftsmål
- Meld. St. 40 (2015-2016) Trafikksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering
- Nasjonal transportplan (NTP) 2022-2033
  - Spesielt vektlagt er Barnas transportplan
- Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2022-2025
- ATP- plan for Arendalsregionen
- Sykkelbyavtalen for Grimstad sykkelby 2021-2024

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 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.

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 drepte og hardt skadde i norske vegtrafikkulykker, er ett av de fem likestilte handlingsstrategiene i Nasjonal transportplan, og ligger til grunn for trafikksikkerhetsarbeidet i Norge. Etappemål fram til 2030 er maksimalt 350 hardt skadde og drepte i vegtrafikkulykker, 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. Tiltaksplanen skal sikre at vi har stø kurs mot etappemålet i NTP.

3.5 Areal- og transportplan for Arendalsregionen (ATP) 2019

ATP-planen for Arendalsregionen er en plan for hvordan kommunene Tvedestrand, Froland, Arendal og Grimstad skal møte veksten som antas komme i regionen. Planen gir føringer for planprosesser i kommunene og har en ambisjon om at veksten i transportbehovet i regionen skal tas med kollektiv, sykkel og gange.

3.6 Sykkelbyavtale Grimstad 2021- 2024

Sykkelbyavtalen er en tre-partsavtale mellom Agder fylkeskommune, Statens vegvesen og Grimstad kommune om utvikling av Sykkelbyen Grimstad. Målet for perioden er at sykkel og gange skal øke med 25%. Nullvisjonen skal ligge til grunn for arbeidet. For å nå målet er det pekt på flere strategier og delmål. Sammenhengende gang og sykkelvei nett, drift og vedlikehold på nettet, spesifikk satsing på skoler og etablering av hjertesoner og trygge skoleveier og holdningsskapende arbeid, løftes fram som spesielt viktig.

3.7 Folkehelse og trafikksikkerhet

Til tross for en markant reduksjon av antallet alvorlige trafikkulykker siden 1970 vurderes trafikkulykker fortsatt 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.

3.8 Trafikksikker kommune

Grimstad ble godkjent første gang som Trafikksikker kommune i 2016 og har siden blitt regodkjent i 2022. 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.

Godkjenningen har en varighet på tre år og kommunen kan deretter bli regodkjent.

4. ULYKKESSITUASJONEN / -UTVIKLINGEN I GRIMSTAD 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 vegtrafikkulykker 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.

Det er imidlertid en underrapportering av trafikkulykker i registrene. De nasjonale tallene over trafikkulykker baserer seg på tall rapportert fra politiet. Ulykker som ikke politianmeldes er dermed ikke synlige i statistikkene. Spesielt antas det å være store mørketall i statistikkene for gående og syklende (Trygg trafikk, 2019). Underrapportering av trafikkulykker er en utfordring, da grunnlaget for det forebyggende arbeidet blir feil.

4.1 Ulykkesoversikt

Statens vegvesen har oversikt over alle politianmeldte ulykker fordelt på ulike trafikantgrupper. Status for ulike typer ulykker i Grimstad kommune de siste ti årene er vist i tabellene under.

Skadeoversikt myke trafikanter de siste ti årene

År	Gående Lett	Gående alvorlig	Sykkel Lett	Sykkel Alvorlig	Annet Lett	Annet Alvorlig	Totalt
21	1	1	3		1		6
20	2		5				7
19							0
18	1	1	1				3
17			6	1	1		8
16	1		2				3
15			1				1
14			4				4
13	2		4				6
12	1		2	1	2		6
Totalt	8	2	28	2	4		44

Skadetallene for myke trafikanter har vært relativt stabilt i Grimstad i perioden. Tallmaterialet er imidlertid begrenset og det er vanskelig å si noe sikkert om utvikling i antall ulykker. Det er likevel et positivt tegn at tallene er stabile, da vi vet at biltrafikk og antall myke trafikanter har økt i perioden (Dette vet vi ut fra ÅDT tall for ulike veier, sykkeltellinger og befolkningsoversikter). Vi vet imidlertid at gang- og sykkelulykker er underrapportert, og det er vanskelig å trekke konklusjoner om det endelige skadebilde for myke trafikanter.

Skadeoversikt kjørende de siste ti årene

År	Mc/moped Lett	MC/moped alvorlig	Bil A* lett	Bil A* alvorlig	Bil B* lett	Bil B* alvorlig	Annet	Totalt
21	5	1	6		1		1	14
20	1	2	6	1	2			12
19	5		8	1	1			15
18	6		14		1	1 død		22
17	5		2	1			1	9
16	6		14	1 død	5			26

15	6	2	4	1 død+ 1				14
14	8	1	11		3			23
13	2	2	13	1 død + 1				19
12	10		25	1	1			37
Totalt	54	8	103	9	14	1	2	191

* Bil A= persontransport
* Bil B= godstransport

Også for ulykker med motorisert kjøretøy er det utfordrende å trekke konklusjoner om utvikling i ulykker basert på statistikken. Det er imidlertid tegn til at ulykker som involverer bil har en synkende tendens. Om vi tar med statistikken for årene før 2012 blir dette tydeligere (se vedlegg 1). Antall ulykker som involverer bil i Grimstad har gått ned siden begynnelsen av 2000 tallet. Dette til tross for at ÅDT har økt på de fleste av veiene i kommunen.

De aller fleste ulykkene i Grimstad skjer på fylkesvei. Av ulykkene i begge tabellene over til sammen, er det bare maksimalt fem av de årlige ulykkene som har funnet sted på kommunal vei (se vedlegg 2 og https://vegkart.atlas.vegvesen.no/)

5. MÅL OG STRATEGI FOR TRAFIKKSIKKERHETSARBEIDET

5.1 Mål

Nullvisjonen
Nullvisjonen, om ingen drepte eller hardt skadde i veitrafikken, er førende for trafikksikkerhetsarbeidet i Norge og i Grimstad.

Nullvekstmålet
Nasjonal transportplan og ATP planen for regionen gir føringer om at vekst i persontransport skal tas med sykkel, gange og kollektiv. Barnas transportplan har som mål at 80 % av barn og unge skal gå eller sykle til skolen. Sykkelbyavtalen har som hovedmål at flere skal sykle og gå. Myke trafikanter er en sårbar gruppe i trafikken. En planlagt økning i gange og sykkelbruk, vil potensielt kunne føre til flere ulykker i disse gruppene. Tilrettelegging for trygg ferdsel for syklister og gående vil derfor ha høy prioritet i planperioden.

Redusere alle typer ulykker og skader i vegtrafikken i Grimstad kommune
Redusere konsekvenser av de ulykkene som skjer
Redusere ulykker som involverer Grimstad kommunes innbyggere på veier utenfor kommunen
Øke reell og selvopplevd trygghet for myke trafikanter

5.2 Strategi

For at Grimstad kommune skal nå sine mål om å redusere antall ulykker, vil trafikksikkerhetsarbeidet følge fem hovedstrategier.

- *Holdningsarbeid og adferd*
- *Trafikksikker kommune*
- *Fysiske tiltak*
- *Planprosesser og byutvikling*
- *Drift og vedlikehold*

- *Holdningsarbeid og adferd*
  Påvirke kommunens innbyggere til å ferdes med minst mulig risiko for skade og død, uavhengig av hvor og med hvilket fremkomstmiddel man ferdes i vegtrafikken.
- *Trafikksikker kommune*
  Jobbe systematisk med trafikksikkerhet innenfor alle kommunens sektorer, jmf retningslinjer i trafikksikker kommune. Trafikksikker skole gis særlig fokus i perioden.
- *Fysiske tiltak*
  Gjennomføre fysiske tiltak på trafikkfarlige strekninger og punkter. Spesielt ha fokus på gående og syklende og skoleområder.
- *Planprosesser og byutvikling*
  Prioritere gående og syklende, og spesielt barn og unge, i planlegging av nye boligfelt, skoler og næringsområder.
- *Drift og vedlikehold*
  Prioritere drift og vedlikehold av gang og sykkelveinettverket hele året.

6. HANDLINGSPLAN DEL 1 – HOLDNINGSSKAPENDE TILTAK

Nasjonal tiltaksplan på veg (2022-2025) er førende for tiltakene i Grimstad kommune

I Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg (2022-2025) er det satt mål for tilstandsutvikling innenfor 15 områder der endringer er av vesentlig betydning for utviklingen i antall drepte og hardt skadde. For å nå disse målene må det iverksettes tiltak. Grimstad kommune skal arbeide aktivt for å bidra til at vi oppnår disse tilstandsmålene. I dette kapittelet gjengir vi de åtte nasjonale tilstandsmål og innsatsområder som Grimstad

kommune vil prioritere innsatsen under i planperioden. Den fulle nasjonale tiltakslista er vedlagt planen som vedlegg 3.

6.1 Fart

Nasjonale mål

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

Kommunen skal:

- som arbeidsgiver påvirke sine ansatte i tjeneste til å opptre med minst mulig risiko i trafikken.
- utarbeide retningslinjer for tjenestereiser og forankre disse i alle sektorer.
- ha trafikksikkerhet som årlig tema i kommunens arbeidsmiljøutvalg (AMU).
- stille krav til samarbeidspartnere om trafikksikker adferd (transporttjenester og vei og vedlikeholdstjenester) ved kjøp av transporttjenester som innarbeides i anbudsdokumentene.
- Gjennomføre fartsdempende fysiske tiltak på strekninger der farten gjennomgående er for høy

6.2 Beltebruk og riktig sikring av barn

Nasjonale mål

Beltebruk og riktig sikring av barn	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).

Kommunen skal:

- alltid velge busser med 3-punktsbelte ved leie av busser til transport i kommunal regi.
- Kommunen har, i retningslinjene for tjenestereiser, en forventning om at alle kommunalt ansatte bruker bilbelte ved transport i tjeneste, der bilbelte finnes
- gjennom helsestasjonenes virksomhet ha økt fokus 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 fokus på sikring av barn i bil.

6.3 Barn (0-14 år)

Nasjonale mål:

Barn (0-14 år)	-	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.

Kommunen skal:

- vurdere rett til skoleskyss i henhold til bestemmelser for særlig farlig eller vanskelig skolevei.
- arbeide for trafikksikre soner rundt skolene (hjertesoner), som omfatter både fysiske tiltak og arbeid 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.
- 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.
- 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.
- Bruke Myra sykkelgård til sykkelopplæring ved alle skoler

6.4 Ungdom og unge førere

Nasjonale mål:

Ungdom og unge førere	-	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.

Kommunen skal:

- sørge for nødvendig kompetanse for å tilby valgfaget trafikk på ungdomstrinnet.
- stimulere lag og foreninger til å innarbeide retningslinjer for transport innenfor sin virksomhet.
- fremme saker om trafikksikkerhet for kommunens ungdomsråd.
- Reklamere for deltakelse i det fylkeskommunale tilbudet 18+

6.5 Eldre trafikanter

Nasjonale mål:

Eldre trafikanter	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).

Kommunen skal:

- legge til grunn universell utforming ved fysisk utforming av veger og gangfelt for å ivareta eldre trafikanter og trafikanter med funksjonsnedsettelser.
- legge til rette for at trafikksikkerhet blir tema i kommunens eldreråd.

6.6 Gående og syklende

Nasjonale mål

Gående og syklende	I planperioden 2022-2025 skal gjennomsnittlig risiko for: - Fotgjengere å bli drept eller hardt skadd være 25 % lavere enn i årene 2018 og 2019 (per gåkm). - Syklister å bli drept eller hardt skadd være 25 % lavere enn i årene 2018 og 2019 (per sykkelkm). Innen 2026 skal: - 75 % av syklistene bruke sykkelhjelm (2019 = 65,9%) - 53 % av fotgjengerne bruke refleks på belyst vei i mørke (2021 = 46 %).

Kommunen skal:

- årlig sette søkelys på betydningen av at syklister og fotgjengere bruker personlig sikkerhetsutstyr i trafikken, eksempelvis sykkelhjelm og refleks
- Årlig tilby enkel sykkelservice og mulighet for sjekk av sykkel for studenter
- Årlig ha fokus på drift og vedlikehold av gang- og sykkelveinettet både sommer og vinterstid
- Årlig se på utvikling og videreføring av gang- sykkelveinett, herunder å etablere manglende strekk
- Årlig ha kampanjer for å fremme vintersykling og gi tilskudd til piggdekk

6.7 Møteulykker og utforkjøringsulykker

Nasjonale mål:

Møteulykker og utforkjøringsulykker	- 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.

Kommunen skal:

- melde inn eventuelle behov for fysisk sikring på riksveg og fylkesveg til vegeier for å forebygge møteulykker eller utforkjøring.
- vurdere tilsvarende behov på kommunale veier

6.8 Drift og vedlikehold

Nasjonale mål:

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

Kommunen skal:

- videreutvikle det daglige trafikksikkerhetsfokuset i kjerneoppgavene innen drift og vedlikehold.
- Årlig ha fokus på siktsoner og vegetasjonsrydding
- Ta i bruk ny teknologi, app løsning, for bedret koordinering av vinterdrift
- Gjennomføre gang og sykkelvei inspeksjoner og fortløpende utbedre feil og mangler på nettet
- Følge opp henvendelser fra publikum, angående feil og mangler på veinettet

7. HANDLINGSPLAN DEL 2 – FYSISKE TILTAK

Kommunen mottar kontinuerlig innspill om trafikksikkerhetsutfordringer fra innbyggere, interesseorganisasjoner, skoler og barnehager. Prioriteringene i denne planen er gjort med bakgrunn i kapitel 5.1 Mål. Skoleveier og myke trafikanter er dermed høyt prioritert.

Kommunen og Fylkeskommunen skal i perioden trafikksikkerhetsplanen er gjeldene, gjennomføre de fysiske tiltakene som er i prosess, jmf tabell 7.1. Dette er tiltak som er

vedtatt igangsatt og finansiert eller delvis finansiert. Kommunen skal i tillegg gjennomføre flere av de mindre prioriterte tiltakene, tabell 7.3.

Større prioriterte tiltak (tabell 7.2) vil kreve finansiering og ressurser utover det som er realistisk i planperioden. Tiltak som omfatter fylkesvei vil spilles inn i prioritert rekkefølge i forbindelse med rullering av fylkeskommunens handlingsplan for fylkesvei.

Kommunen skal kontinuerlig kartlegge behov for fysisk tilrettelegging for gående og syklende og skolevei og områder i umiddelbar nærhet til skoler, vil gis størst oppmerksomhet. Tiltakslistene vil derfor oppdateres og behandles årlig politisk.

7.1 Tiltak som er vedtatt igangsatt og helt eller delvis finansiert

Veitype	Veinavn	Tiltak	Ansvar
FV	Homborsundsveien	G/S vei	AFK i samarbeid med GK
FV	Fjæreveien Kryssen-Egra	G/S vei	AFK i samarbeid med GK
FV	Opplandsveien	G/S vei og utbedre fortau på bro	AFK
FV/skole	Gjærbrøndveien/ Landvik skole	Dropsone og parkering. Hjertesone. Tydeliggjøre G/S vei	GK
KV	Frivolddalen	G/S vei	GK
FV	FV 420 Tjore- Ågre bro	Gang og sykkeltiltak. Finansiert via restmidler bom	AFK
KV	Østerhusmoen	G/S vei. Delvis finansiert	GK

7.2 Større tiltak

Tabellen viser de 10 høyest prioriterte større tiltakene. Tiltakene er ikke utredet eller kostnadsberegnet. Øvrige tiltak (prioritet etter 10) finnes i vedlegg 4.

Prioritet	Veitype	Vei-/steds navn	Tiltak
1	FV og KV	Opplandsveien	G/S vei Roresanden-Resvik og ny adkomstvei til boliger som i dag benytter innkjørsel forbi skole. Hjertesone.
2	KV	Bringsværveien	Stenge Bringsværveien for gjennomkjøring ved skole. Etablere ny vei i bakkant av skole (mot E 18). Etablere parkering og dropsone. Hjertesone.
3	KV	Levermyrveien	Fremtidsrettet og tryggere trafikkløsning Levermyr. Hjertesone.
4	FV	Terje Løvåsvei	Buss stopp og krysningspunkt vestgående retning Holviga skole. (Ses på i prosjekt Holviga skole)

5	KV	Frivollveien Eddiken	Dropsone Jappa skole
6	FV	Fjæreveien	G/S vei Fjære kirke- Spedalen
7	FV	Hesnesveien	G/S vei Rønnes-Vikkilen
8	FV	Sømsveien	G/S vei og busslommer fra Haugenes til Hasseltangen
9	FV	Vessøyveien	G/S vei og busslommer
10	FV	Østre Vessøya	G/S vei og busslommer

7.3 Mindre tiltak

Tabellen viser de 10 høyest prioriterte tiltakene. Øvrige tiltak (etter 10) finnes i vedlegg 4. Tiltakene er ikke utredet eller kostnadsberegnet, men antatt å ha en kostnad under 1,3 millioner.

Prioritet	Veitype	Vei-/steds navn	Tiltak
1	KV	Grimstad ungdomsskole, kirka.	Midlertidig dropsone, redusere antall biler opp og ned Levermyrveien
2	KV	Bringsværveien	Fartsdumper og skilting, fartsdempende tiltak (Løses sannsynlig i skoleprosjektet)
3	FV	Grooseveien	Endre fotgjengerfelt og trafikkøy ved Holvika skole. (Løses mulig i skoleprosjekt)
4	KV	Frivoldveien ved Eddiken	Midlertidig dropsone til Jappa skole
5	KV	Frivoll skole	Endre kjøremønster for varelevering og renovasjon
6	KV	Eide skole	Dropsone
7	KV	Fjære barneskole	Fortau og dropsone nedre plan
8	KV	Klingremoveien	Intensivbelysning fotgjengerovergang Frivoll skole
9	KV/PV	Fevik skole	Utbedre forhold rundt dropsone, bredde ut vei nedre plan
10	KV	Grimstad ungdomsskole	Skilte og stenge skolegård for innkjøring

8. ØKONOMI

Det bevilges årlig 750.000 kr over investeringsbudsjett til mindre trafikksikkerhetstiltak.

I tillegg fremmes forslag over investeringsbudsjettet til prioriterte tiltak. Det jobbes også med å innarbeide trafikksikkerhetstiltak i øvrige pågående prosjekter og planer. For eksempel vil trafikksikkerhetstiltak knyttet til skolene, forsøkes helt eller delvis løst i skoleprosjektene. Tiltak på fylkesvei meldes inn i prioritert rekkefølge til fylkeskommunens handlingsprogram. Tiltak på fylkesvei som anses særskilt viktig for kommunen kan gjennomføres med del finansiering fra kommunen for raskere gjennomføring.

Der det er mulig søkes det om eksterne tilskuddsmidler til aktuelle trafikksikkerhetstiltak.

9. EVALUERING, RULLERING

Trafikksikkerhetsplanen vil være gyldig i perioden 2023 til 2026. Tiltakslistene vil imidlertid årlig legges fram politisk med status på igangsatte tiltak og med mulighet for å ta inn evt nye tiltak som er identifisert gjennom året.

Referanser

Trygg trafikk (2019). Helsevesenbasert skaderegistrering som verktøy for å forebygge trafikkulykker. Status på feltet og forslag til hvordan trafikkulykkesdata kan registreres. Skaderegistreringsrapport2019_nett_oppslag.pdf (tryggtrafikk.no)

Vedlegg

Statens vegvesen

Din tabell

Datasett
Antall personskader

Rad
Rad 1: År
Rad 2: Enhetstype hovedkategori

Kolonne
Skadegrad

År / Enhetstype hovedkategori		Drept	Hardt skadd	Lettere skadd	Sum
2021	Fotgjenger og sykkel	0	1	5	6
	Moped og MC	0	0	7	7
	Bil for persontransport	0	0	6	6
	Bil for godstransport	0	0	1	1
	Annet	0	0	0	0
	Ukjent	0	1	0	1
2020	Fotgjenger og sykkel	0	0	7	7
	Moped og MC	0	2	1	3
	Bil for persontransport	0	1	6	7
	Bil for godstransport	0	0	2	2
	Annet	0	0	0	0
	Ukjent	0	0	0	0
2019	Fotgjenger og sykkel	0	0	0	0

År / Enhetstype hovedkategori		Drept	Hardt skadd	Lettere skadd	Sum
2019	Moped og MC	0	0	5	5
	Bil for persontransport	0	1	8	9
	Bil for godstransport	0	0	1	1
	Annet	0	0	0	0
	Ukjent	0	0	0	0
2018	Fotgjenger og sykkel	0	1	2	3
	Moped og MC	0	0	6	6
	Bil for persontransport	0	0	14	14
	Bil for godstransport	1	0	1	2
	Annet	0	0	0	0
	Ukjent	0	0	0	0
2017	Fotgjenger og sykkel	0	1	6	7
	Moped og MC	0	0	5	5
	Bil for persontransport	0	1	2	3
	Bil for godstransport	0	0	0	0
	Annet	0	0	1	1
	Ukjent	0	0	0	0
2016	Fotgjenger og sykkel	0	0	3	3
	Moped og MC	0	0	6	6
	Bil for persontransport	1	0	14	15
	Bil for godstransport	0	0	5	5
	Annet	0	0	0	0

År / Enhetstype hovedkategori		Drept	Hardt skadd	Lettere skadd	Sum
2016	Ukjent	0	0	0	0
2015	Fotgjenger og sykkel	0	0	1	1
	Moped og MC	0	2	6	8
	Bil for persontransport	1	1	4	6
	Bil for godstransport	0	0	0	0
	Annet	0	0	0	0
	Ukjent	0	0	0	0
2014	Fotgjenger og sykkel	0	0	4	4
	Moped og MC	0	1	8	9
	Bil for persontransport	0	0	11	11
	Bil for godstransport	0	0	3	3
	Annet	0	0	0	0
	Ukjent	0	0	0	0
2013	Fotgjenger og sykkel	0	0	6	6
	Moped og MC	0	2	2	4
	Bil for persontransport	1	1	13	15
	Bil for godstransport	0	0	0	0
	Annet	0	0	0	0
	Ukjent	0	0	0	0
2012	Fotgjenger og sykkel	0	1	5	6
	Moped og MC	0	0	10	10
	Bil for persontransport	0	1	25	26

År / Enhetstype hovedkategori		Drept	Hardt skadd	Lettere skadd	Sum
2012	Bil for godstransport	0	0	1	1
	Annet	0	0	0	0
	Ukjent	0	0	0	0
2011	Fotgjenger og sykkel	0	1	8	9
	Moped og MC	0	3	0	3
	Bil for persontransport	0	0	18	18
	Bil for godstransport	0	0	1	1
	Annet	0	0	0	0
	Ukjent	0	0	0	0
2010	Fotgjenger og sykkel	0	1	1	2
	Moped og MC	0	0	0	0
	Bil for persontransport	0	1	33	34
	Bil for godstransport	0	0	1	1
	Annet	0	0	0	0
	Ukjent	0	0	0	0
2009	Fotgjenger og sykkel	0	0	3	3
	Moped og MC	0	0	7	7
	Bil for persontransport	0	1	21	22
	Bil for godstransport	0	0	3	3
	Annet	0	1	0	1
	Ukjent	0	0	0	0
2008	Fotgjenger og sykkel	1	0	7	8
	Moped og MC	0	0	5	5

År / Enhetstype hovedkategori		Drept	Hardt skadd	Lettere skadd	Sum
2008	Bil for persontransport	0	3	33	36
	Bil for godstransport	0	0	3	3
	Annet	0	0	0	0
	Ukjent	0	0	0	0
2007	Fotgjenger og sykkel	0	1	12	13
	Moped og MC	0	1	3	4
	Bil for persontransport	1	2	40	43
	Bil for godstransport	0	0	1	1
	Annet	1	0	0	1
	Ukjent	0	0	0	0
2006	Fotgjenger og sykkel	0	1	2	3
	Moped og MC	0	1	2	3
	Bil for persontransport	1	3	37	41
	Bil for godstransport	0	0	3	3
	Annet	0	0	0	0
	Ukjent	0	0	0	0
2005	Fotgjenger og sykkel	0	0	3	3
	Moped og MC	2	1	6	9
	Bil for persontransport	1	2	42	45
	Bil for godstransport	0	0	4	4
	Annet	0	0	0	0
	Ukjent	0	0	0	0

År / Enhetstype hovedkategori		Drept	Hardt skadd	Lettere skadd	Sum
2004	Fotgjenger og sykkel	0	1	9	10
	Moped og MC	1	0	5	6
	Bil for persontransport	2	5	35	42
	Bil for godstransport	0	0	6	6
	Annet	0	0	0	0
	Ukjent	0	0	0	0
2003	Fotgjenger og sykkel	1	1	2	4
	Moped og MC	0	0	2	2
	Bil for persontransport	0	1	31	32
	Bil for godstransport	0	0	0	0
	Annet	0	0	0	0
	Ukjent	0	0	0	0
2002	Fotgjenger og sykkel	0	2	5	7
	Moped og MC	0	2	3	5
	Bil for persontransport	0	0	31	31
	Bil for godstransport	0	0	3	3
	Annet	0	0	0	0
	Ukjent	0	0	0	0
2001	Fotgjenger og sykkel	0	1	5	6
	Moped og MC	0	0	0	0
	Bil for persontransport	2	3	28	33
	Bil for godstransport	0	0	1	1

År / Enhetstype hovedkategori		Drept	Hardt skadd	Lettere skadd	Sum
2001	Annet	0	0	0	0
	Ukjent	0	0	0	0
2000	Fotgjenger og sykkel	0	2	12	14
	Moped og MC	2	0	8	10
	Bil for persontransport	0	2	22	24
	Bil for godstransport	0	2	1	3
	Annet	0	0	0	0
	Ukjent	0	0	0	0
1999	Fotgjenger og sykkel	0	0	6	6
	Moped og MC	0	0	5	5
	Bil for persontransport	2	2	49	53
	Bil for godstransport	0	0	3	3
	Annet	0	0	1	1
	Ukjent	0	0	0	0
1998	Fotgjenger og sykkel	0	3	1	4
	Moped og MC	0	1	5	6
	Bil for persontransport	2	2	29	33
	Bil for godstransport	1	1	2	4
	Annet	0	0	0	0
	Ukjent	0	0	0	0
1997	Fotgjenger og sykkel	0	1	3	4
	Moped og MC	0	2	11	13
	Bil for persontransport	0	1	40	41

År / Enhetstype hovedkategori		Drept	Hardt skadd	Lettere skadd	Sum
1997	Bil for godstransport	0	0	1	1
	Annet	0	0	0	0
	Ukjent	0	0	2	2
1996	Fotgjenger og sykkel	1	2	4	7
	Moped og MC	0	0	4	4
	Bil for persontransport	0	1	48	49
	Bil for godstransport	0	1	3	4
	Annet	0	0	0	0
	Ukjent	0	0	2	2
1995	Fotgjenger og sykkel	1	0	9	10
	Moped og MC	0	0	9	9
	Bil for persontransport	1	2	35	38
	Bil for godstransport	0	0	3	3
	Annet	0	0	0	0
	Ukjent	0	0	0	0
1994	Fotgjenger og sykkel	1	1	8	10
	Moped og MC	0	1	4	5
	Bil for persontransport	0	1	39	40
	Bil for godstransport	0	1	2	3
	Annet	0	0	0	0
	Ukjent	0	0	0	0
1993	Fotgjenger og sykkel	0	1	4	5
	Moped og MC	1	1	8	10

År / Enhetstype hovedkategori		Drept	Hardt skadd	Lettere skadd	Sum
1993	Bil for persontransport	0	1	39	40
	Bil for godstransport	0	0	2	2
	Annet	0	0	0	0
	Ukjent	0	0	0	0
1992	Fotgjenger og sykkel	0	0	7	7
	Moped og MC	0	0	3	3
	Bil for persontransport	0	1	37	38
	Bil for godstransport	0	1	5	6
	Annet	0	0	0	0
	Ukjent	0	0	0	0
1991	Fotgjenger og sykkel	1	0	4	5
	Moped og MC	0	1	7	8
	Bil for persontransport	0	0	28	28
	Bil for godstransport	0	0	2	2
	Annet	0	0	1	1
	Ukjent	0	0	0	0
1990	Fotgjenger og sykkel	0	0	4	4
	Moped og MC	0	1	8	9
	Bil for persontransport	2	1	21	24
	Bil for godstransport	0	0	2	2
	Annet	0	0	0	0
	Ukjent	0	0	0	0

År / Enhetstype hovedkategori	Drept	Hardt skadd	Lettere skadd	Sum
Sum	32	94	1231	1357

Filter

Kommuner: Grimstad

Statens vegvesen

Din tabell

Datasett
Antall personskader

Rad
År

Kolonne
Skadegrad

År	Drept	Hardt skadd	Lettere skadd	Sum
2021	0	1	0	1
2020	0	0	5	5
2019	0	0	0	0
2018	0	0	1	1
2017	0	0	1	1
2016	0	0	1	1
2015	0	0	1	1
2014	0	0	2	2
2013	0	0	2	2
2012	0	0	3	3
2011	0	0	1	1
2010	0	1	1	2
2009	0	0	1	1
2008	0	0	2	2
2007	0	0	7	7
2006	0	0	4	4
2005	0	0	2	2
2004	0	2	9	11

År	Drept	Hardt skadd	Lettere skadd	Sum
2003	0	0	0	0
2002	0	1	4	5
2001	0	1	2	3
2000	0	1	6	7
1999	0	0	0	0
1998	0	1	1	2
1997	0	1	3	4
1996	0	2	3	5
1995	0	0	7	7
1994	0	1	9	10
1993	0	0	5	5
1992	0	0	3	3
1991	0	0	9	9
1990	0	0	6	6
Sum	0	12	101	113

Filter

Vegkategorier: K Kommunal veg

Kommuner: Grimstad

INNSATSOMRÅDE		TILSTANDSMÅL/TILSTANDSFORMULERING
Fart		Innen 2026 skal 72 prosent av kjøretøyene overholde fartsgrensen (2021 = 60,1 prosent).
Rus		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).
Beltebruk og riktig sikring av barn		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).
Uoppmerksomhet		- I planperioden 2022-2025 vil aktørene fortsette og videreutvikle arbeidet for å få ned antall ulykker som skyldes uoppmerksomhet på grunn av distraksjon.
Barn (0-14 år)		- 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.
Ungdom og unge førere		- 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.
Eldre trafikanter		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).
Gående og syklende		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 sykkelhjelm (2019 = 65,9 prosent). - 53 prosent av fotgjengerne bruke refleks på belyst vei i mørke (2021 = 46 prosent).
Motorsykkel og moped		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).
Godstransport på vei		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).
Møteulykker og utforkjøringsulykker		- 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.
Drift og vedlikehold		I planperioden 2022-2025 vil veieierne beholde og videreutvikle det daglige trafikksikkerhetsfokuset i kjerneoppgavene innen drift og vedlikehold.
Bruk av ny tekonologi i trafikksikkerhetsarbeidet		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.
Trafikksikkerhetsarbeid i offentlige og private virksomheter		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.
Arbeid for å styrke kunnskaps-grunnlaget		- 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.

Vedlegg 4 Fysiske tiltak
Fullstendig liste

Tabell 1 Større fysiske tiltak

Prioritet	Veitype	Vei-/steds navn	Tiltak
1	FV og KV	Opplandsveien	G/S vei Roresanden-Resvik og ny adkomstvei til boliger som i dag benytter innkjørsel forbi skole. Hjertesone.
2	KV	Bringsværveien	Stenge Bringsværveien for gjennomkjøring ved skole. Etablere ny vei i bakkant av skole (mot E 18). Etablere parkering og dropsone. Hjertesone.
3	KV	Levermyrveien	Fremtidsrettet og tryggere trafikkløsning Levermyr. Hjertesone.
4	FV	Terje Løvåsvei	Buss stopp og krysningspunkt vestgående retning Holviga skole. (Ses på i prosjekt Holviga skole)
5	KV	Frivoldveien	Dropsone Jappa skole. Hjertesone
6	FV	Fjæreveien	G/S vei Fjære kirke- Spedalen
7	FV	Hesnesveien	G/S vei Rønnes-Vikkilen
8	FV	Sømsveien	G/S vei og busslommer fra Haugenes til Hasseltangen
9	FV	Vessøyveien	G/S vei og busslommer
10	FV	Østre Vessøya	G/S vei og busslommer
11	FV	Tønnevoldsgate	Dobbeltsidig fortau
12	KV	Klingremoveien	G/S vei /trafikksikre vei til Frivoll skole
13	FV	Fjæreveien Dømmesmoen- Fjære kirke	G/S vei
14	FV	FV 420 Strandsvingen-Feviktoppen	G/S vei/utbedre forhold for myke trafikanter
15	FV	Holteveien	G/S vei Gjærbrøndveien- Landvik kirke
16	FV	Reddalsveien	G/S vei Landvik kirke-Reddal
17	FV	Terje Løvaasvei og Mollandsveien	Sikre krysningspunkter og overganger
18	FV	Østerhusmonen-Mollandsveien	Utbedre krysning G/S vei
19	FV	FV 420 Øygardsdalen	Etablere sikker krysning av fylkesvei mellom busslomme og bussterminal
20	FV	FV 404 Opplandsveien (Naudenessvingen)	Fartsdempende tiltak og sikre overgang mellom turvei jernbanelinja og G/S vei motsatt side av fylkesvei
21	FV	FV 420 Spedalen	Fortau eller G/S vei fra kryss Vikkilen til rundkjøring Fjæreveien
22	FV	FV 420 Salverødveien	Trafikksikring kryssing av fylkesvei.

Tabell 2 Mindre fysiske tiltak (antatt under 1,3 mill)

Prioritet	Veitype	Vei-/steds navn	Tiltak
1	KV	Grimstad ungdomsskole, kirka.	Midlertidig dropsone, redusere antall biler opp og ned Levermyrveien
2	KV	Bringsværveien	Fartsdumper og skilting, fartsdempende tiltak (Løses sannsynlig i skoleprosjektet)
3	FV	Grooseveien	Endre fotgjengerfelt og trafikkøy ved Holvika skole. (Løses mulig i skoleprosjekt)
4	KV	Frivollveien ved Eddiken	Midlertidig dropsone Jappa skole
5	KV	Frivoll skole	Endre kjøremønster for varelevering og renovasjon
6	KV	Eide skole	Dropsone
7	KV	Fjære barneskole	Fortau og dropsone nedre plan
8	KV	Klingremoveien	Intensivbelysning fotgjengerovergang Frivoll skole
9	KV/PV	Fevik skole	Utbedre forhold rundt dropsone, bredde ut vei nedre plan
10	KV	Grimstad ungdomsskole	Skilte og stenge skolegård for innkjøring
11	KV	Trålumbakken	Lys på skolevei
12	FV	Myråsen (FV 3596)	Intensivbelysning fotgjengerovergang
13	FV	Strandsvingen (FV 420)	Skilte/ tydeliggjøre at G/S vei stopper ved fotgjengerovergang Strand hotell
14	FV	FV 420 ved busstopp Grimstad kirke	Opphøyd fotgjengerovergang
15	KV	Industriveien Østerhus	Fotgjengerovergang eller skilting, turvei krysser KV
16	FV	Mollandsveien	Utbedre for myke trafikanter, fartsreduksjon, sikt, utbedre kryssing ved rundkjøring til Industriveien
17	FV	FV 407 Bringsværmoen	Fartsdempende tiltak
18	KV	Jon Lilletunsvei	Lys fotgjengerovergang ved UIA
19	KV	Arnevikveien	Redusere fartsgrense
20	FV	Mollandsveien-Østerhusmonen	Redusere fartsgrense Mollandsveien
21	KV	Spedalen	Lys

22	KV	Tursti mellom Berge Gård og Grømbekken	Lyspunkt
23	FV	Kryss Støleveien-Kjæråsen	Opphøyd gangfelt
24	FV	Skiftenes ved avkjørsel Westermoen	Lys ved busstopp
25	FV	Gjærbrøndveien-Bergemoveien	Opphøyd gangfelt og intensivbelysning

Vedlegg

Små og store tiltak utført i forrige Trafikksikkerhetsplans periode 2018-2021.

TILTAK / STED	BESKRIVELSE	STATUS	FERDIGSTILT
Mindre tiltak: Opphøyd fotgjengerovergang og fortau Ranvikveien/Storesandsveien	Trygge fotgjengere over Storesandsveien.	Satt i drift.	Oktober 2022.
Større tiltak: Veilys Eide kirke til Enge Torg	Belyse veien og gjøre det enklere for myke trafikanter.	Satt i drift.	2021
Mindre tiltak: G/ S vei ved Eriksonbygget	Trygge myke trafikanter, stramme opp gå og kjøremønster	Satt i drift.	Perioden 2018 - 2021
Mindre tiltak: Grooseveien 36 utbedre fotgjengerovergang	Sikre fotgjengere	Satt i drift.	Perioden 2018 - 2021
Mindre tiltak: Dropsone for Jappa skole	Lage dropsone ved Ekelunden for å minske trafikkfarlige situasjoner med bil og gående opp til skolen.	Satt i drift.	2021
Mindre tiltak: Flytte og opphøye gangfelt Landvik skole	Anlegge opphøyd gangfelt med intensivbelysning for å trygge myke trafikanter	Satt i drift.	Perioden 2018 - 2021
Mindre tiltak: Ombygging fortau Myråsen/Sauvehaven	Bygge om fortau for å unngå for stor fart ut i kryss på vei fra Myråsenen	Satt i drift.	Perioden 2018 - 2021
Mindre tiltak: Fartsdempere Storesandsveien	Redusere farten til friområdet, grunnet at det er boliggate med flere avkjørsler	Satt i drift.	Perioden 2018 - 2021