



TRAFIKKSIKKERHETSPLAN

VÅLER

2007-2011



TRAFIKKSIKKERHETSPLAN FOR VÅLER KOMMUNE

1. Generelt om trafikksikkerhet

Første del av denne planen tar for seg det mer overordnede når det gjelder trafikksikkerhet, samt en del fakta vedrørende trafikkbildet i Østfold. Dette er tatt med fordi det kan være greit å få litt fakta om hvordan trafikkbildet ser ut, fordi det er lett å danne seg et bilde av trafikken som ikke alltid er det samme som virkeligheten.

Mye av denne delen er hentet fra fylkets samordningsplan for trafikksikkerhet som FTU har utarbeidet. På to seminarer arrangert av FTU var det enighet om at fylkets samordningsplan og de kommunale planene burde samordnes, i hvert fall til en viss grad, selv om kommunenes planer, spesielt når det gjelder konkrete tiltak, selvsagt må tilpasses hver kommunes særegenheter og utfordringer.

Andre del tar for seg Våler kommune og konkrete forslag til hva som bør gjennomføres av tiltak i kommunen.

Overordnede planer

Strategiplanen ble utarbeidet av Samferdselsdepartementet i forbindelse med arbeidet med Nasjonal Transportplan (NTP) 2002-2011. Med utgangspunkt i disse to planene fikk Norge sin første nasjonale trafikksikkerhetsplan gjennom utarbeidelsen av "Nasjonal handlingsplan for trafikksikkerhet på veg 2002-2011". Planen ble utarbeidet i et samarbeid mellom Statens vegvesen, Politidirektoratet og Trygg Trafikk.

Den nye planen er delt i to deler: Del 1: Visjon, mål og strategi for økt trafikksikkerhet på veg 2006-2015. Del 2: Handlingsplan for økt trafikksikkerhet på veg 2006-2009. I utarbeidelse av denne planen er Sosial- og helsedirektoratet kommet med som den fjerde hovedaktør.

Gjennom NTP er null-visjonen innført som overordnet prinsipp for alt trafikksikkerhetsarbeid i Norge. Visjonen medfører sterkere fokus på de alvorligste ulykkene og innebærer en visjon om at ingen mennesker skal bli drept eller få varige skader på grunn av vegtrafikken.

"Regjeringen ser på det store antall skadde og drepte i trafikken som et alvorlig samfunnsproblem. Derfor har vi lagt til grunn for vårt langsiktige trafikksikkerhetsarbeid en visjon om ingen drepte eller livsvarig skadde. Visjonen betyr at regjeringen, i tillegg til å føre en politikk med mål å redusere totalt antall uykker, vil sette et sterkt fokus på virkemidler som kan redusere de alvorligste ulykkene"

Trafikkulykker i Østfold

I perioden 1996-2005 ble det i følge offisiell statistikk gjennomsnittlig skadd eller drept 757 personer pr. år i Østfoldtrafikken. I denne statistikken inngår bare personskadeulykker som er meldt til politiet. Langt fra alle ulykker meldes til politiet. Undersøkelser på landsbasis viser at dette tallet kan multipliseres med 3 for å korrigere for den underrapporteringen som skjer. Spesielt er underrapporteringen stor når det gjelder eneulykker på sykkel.

Med utgangspunkt i 1986 som referanseår har trafikken i Østfold økt med 67 % fram til i dag

(basert på Statens vegvesens tellepunkter). I samme periode har tallet på drepte og skadde blitt redusert med 14,3 %. (figur 1). Det betyr at de gjennomførte trafikksikkerhetstiltakene har mer enn kompensert for den ulykkesøkningen en kunne ha forventet ut fra trafikkveksten.

Trafikkulykkesutviklingen de siste 10 år er vist i figur 2. I 2005 ble 710 personer drept eller skadd i totalt 481 personskadeulykker på vegnettet i fylket. Summen av drepte og skadde har i mesteparten av perioden ligget på rundt 760 personer. I 2005 hadde vi i Østfold en markant nedgang i antall ulykker og antall skadde og drepte.

Antall drepte varierer ganske mye fra år til år - fra 10 personer i 2005 til 26 personer i 2002 og 2003.

Utforkjøringsulykkene er den vanligste ulykkestypen med en andel på 24 %. Kryssulykker, møteulykker og påkjøring bakfra har hver en andel på om lag 17 %. Andelen utforkjøringsulykker og påkjøring bakfra har vært økende frem til 2004, mens andel kryssulykker har hatt små endringer. I 2005 har det vært nedgang i disse ulykkene.

Ca 40 % av de drepte/skadde er under 25 år. Denne andelen har vært avtagende de senere årene mens andelen drepte/skadde i aldersgruppen 25-64 år øker. Fører og passasjer utgjør ca 75 % av alle drepte/skadde, deretter følger moped og motorsyklister med ca 7 % hver og fotgjengere og syklister med ca 5 % hver.

Totalt har antall skadde mopedførere hatt en liten nedgang i løpet av de siste tre årene. Dette gjelder spesielt gutter. Derimot har jenter hatt en markant økning. Eksempelvis var det i 2003 tre ganger så mange skadde gutter som jenter, mens det i 2005 var like mange jenter som gutter (se fig. 4.)

Antall drepte/skadde varierer mye mellom de ulike aldersgruppene. Unge og uerfarne trafikanter er mer utsatte for ulykker enn eldre og mer erfarne. I figur 3 ser vi at kurven gjør et betydelig sprang når ungdommene blir 16 år. Det henger sammen med at de da har fått lov til å kjøre moped/scooter, og det gir seg negative utslag i ulykkesstatistikken. I tillegg begynner mange i denne alderen å sitte på med 2-3 år eldre venner med ferske førerkort for bil. Ulykkesrisikoen går ned i 17 års alderen, men får en ny kraftig økning når 18-åringene gjør sin debut i trafikken som bilførere. Deretter avtar ulykkesrisikoen med økende erfaring.

Det blir ofte et ekstra fokus i media på ulykker hvor tunge kjøretøyer er innblandet. Det skjer imidlertid ikke mange slike ulykker i løpet av året. I Østfold skjer det årlig ca 42 personskadeulykker med tunge kjøretøyer. Det utgjør ca 8 % av totalantallet. Alvorlighetsgraden er imidlertid ofte større ved slike ulykker enn andre.

Fig. 1 Utvikling i trafikk- og ulykestall for Østfold fra 1986 - 2005

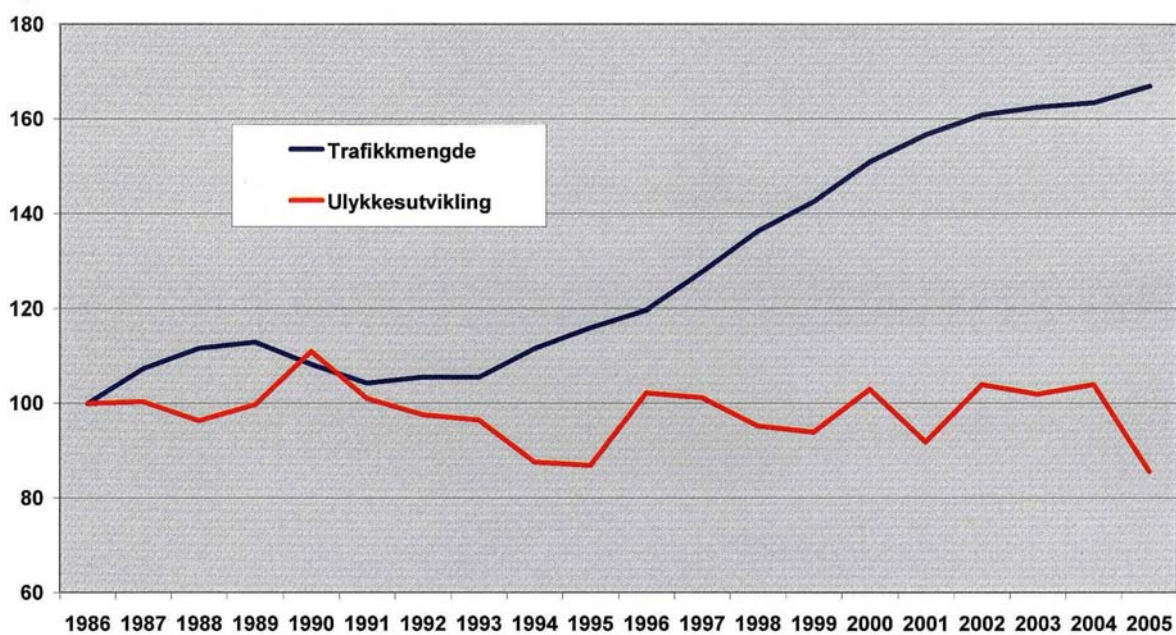


Fig. 2. Personskadeulykker i Østfold 1996 - 2005

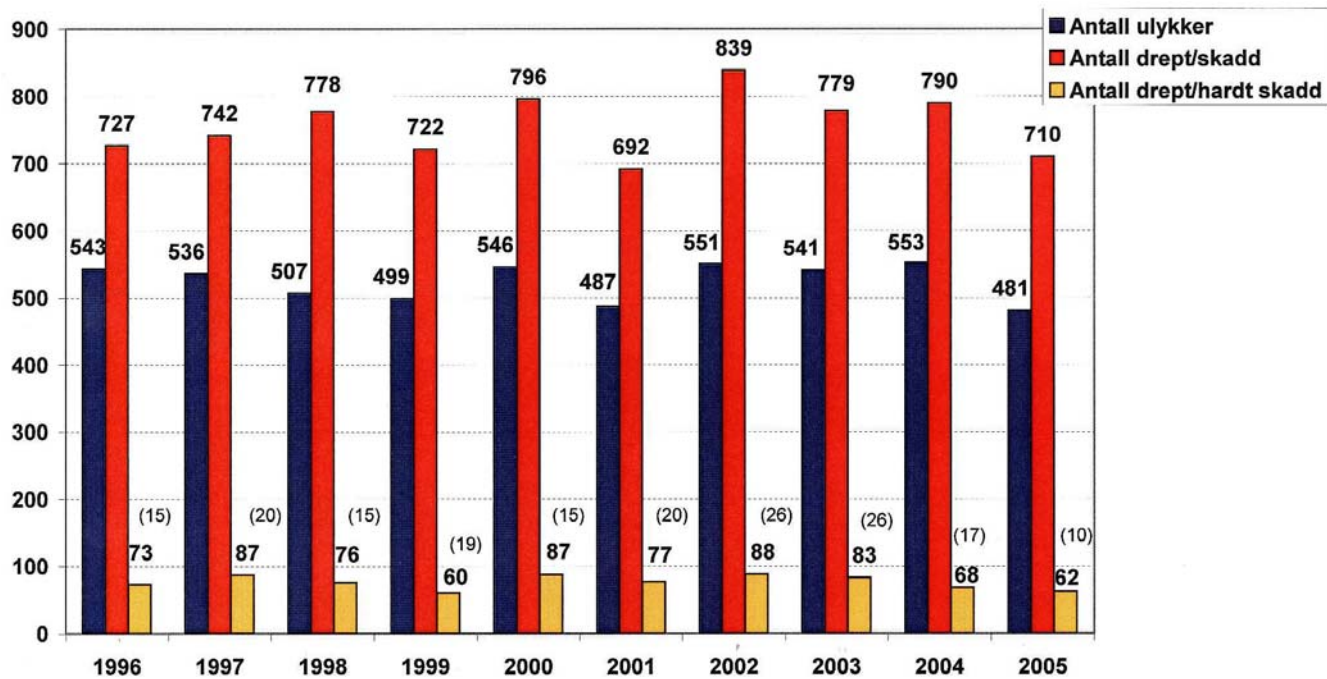


Fig. 3. Drepte skadde fordelt på alder 2000 - 2005

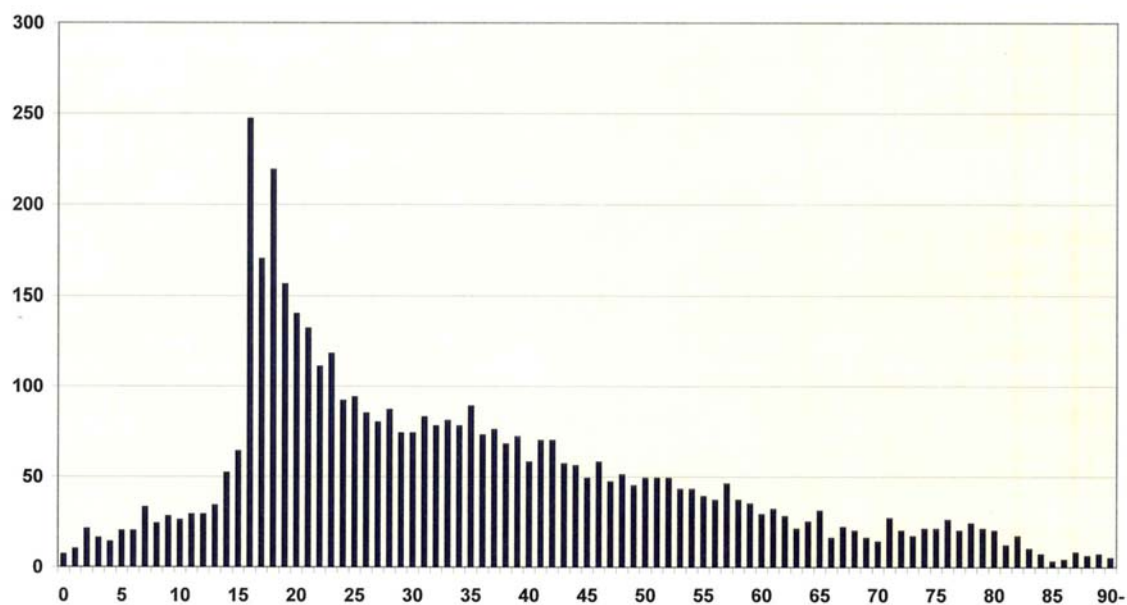
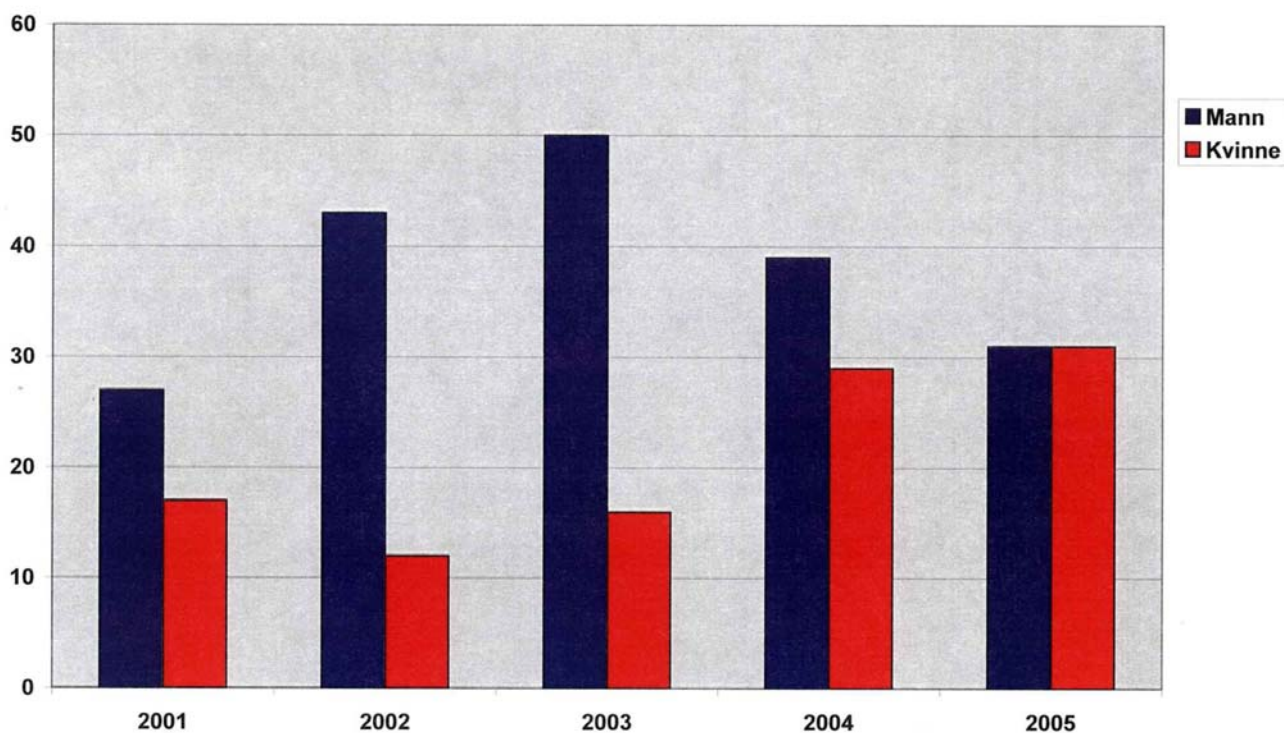


Fig. 4. Mopedførere skadd i ulykker



Trafikkulykkenes samfunnsøkonomiske omfang

De ulykkeskostnadene som i dag brukes i blant annet nytte-/kostnadsanalyser er beregnet av Transportøkonomisk institutt (TØI) og omfatter medisinske kostnader, produksjonsbortfall, materielle kostnader, administrative kostnader og verdsetting av velferdstap ved trafikkulykker. Kostnadene ved vegtrafikkskader i 2005-priser, regnet pr. skadet person og pr. materiellskade, er vist nedenfor. Kostnadstallene for personskader gjelder pr. politirapportert skadet person. Ved beregning av kostnadene er det tatt utgangspunkt i de politirapporterte ulykkene. Kostnadene er imidlertid justert opp på bakgrunn av underrapportering slik at enhetskostnadene gjelder for alle skader, både de som politirapporteres og de urapporterte.

Skadegrad	Kostnader i 2005-kr pr. tilfelle
Drepte	26 344 313
Meget alvorlig skadde (MAS)	18 044 268
Alvorlig skadde	5 998 886
Lettere skadde (LS)	793 503
Gj.snitt personskade/drept	2,4 mill
Gj.snitt politirapporterte personskadeulykker	3, 5 mill
Materiellskader	49 374

Vegtrafikkulykkene koster det norske samfunnet ca. 28 milliarder kroner årlig etter dagens prisnivå. For Østfolds vedkommende koster trafikkulykkene årlig 1,7 milliarder kroner, hvorav om lag 70 % på europaveg og riksveg, 15 % på fylkesveg veg og på 15 kommunal %.

Kommunale trafikksikkerhetsplaner

Kommunale veger er ofte skoleveger og veger til fritidsaktiviteter, familie og venner. Kommunenes ansvar for trafikksikkerheten er derfor i stor grad knyttet til utformingen av et trygt lokalmiljø, til beskyttelse av myke trafikanter, fotgjengere og syklister, slik at befolkningen kan bevege seg trygt i sine nabolag.

I tillegg til kommunenes rolle som vegholder, er trafikksikkerhet også knyttet til deres ansvar som skole- og barnehageeier, som transportør og transportkjøper og som arbeidsgiver. I motsetning til fylkets ansvar for trafikksikkerheten finnes det ingen hjemmel innen vegtrafikkloven som sier noe om kommunenes ansvar på dette området.

Kommunenes ansvar for trafikksikkerhet går hovedsakelig via:

Forskrift for miljørettet helsevern

Opplæringsloven

Lov om helsetjenesten i kommunene

Erfaringene så langt viser at de kommunale planene, om enn i varierende grad, er et nyttig instrument i det lokale trafikksikkerhetsarbeidet. Til tross for at de fleste planer inneholder mange tiltak som er lite kostnadskrevenne å gjennomføre, har mange kommuner vist manglende vilje eller evne til å gjennomføre disse.

For at planene skal være et nyttig verktøy i det kommunale trafikksikkerhetsarbeidet er det en forutsetning at kommunene gir planene prioritet og avsetter de nødvendige midler til å gjennomføre planlagte tiltak.

Det er foretatt en nasjonal kartlegging av kommunale trafikksikkerhetsplaner. Kartleggingen omfatter kommuner som har utarbeidet førstegenerasjonsplaner og viser at det er betydelig vektlegging av fysiske tiltak. Forebyggende arbeid innen opplæring og informasjon er lite synliggjort, det samme gjelder kontrolliden. Det innebærer at når kommunene skal rullere sine TS-planer, er det mange som må gjennomgå betydelige omarbeidelser og utvidelser - fra fokus utelukkende på fysiske forhold til å inkludere flere trafikanrettede tiltak.

Erfaring viser også at for å oppnå økt innsats i det kommunale trafikksikkerhetsarbeidet bør arbeidet organiseres i en planprosess, som gir tverretattlig medvirkning og "eierforhold" til planen. Planen bør inneholde både virkemidler som direkte er underlagt kommunen, og virkemidler der det er naturlig at kommunen spiller en aktiv rolle.

Ny læreplan for grunnskolen

Høsten 2006 trådte den nye læreplanen for grunnskolen i kraft. Her er trafikksikkerhet tatt inn som et forpliktende tema med klare kompetansemål etter 4., 7. og 10. trinn. Planen gir et kunnskapsløft for trafikkopplæring og sikrer bedre kontinuitet og progresjon gjennom hele grunnopplæringen. Planen forplikter, i langt større grad enn tidligere, skolen til å følge opp trafikk som tema i arbeidet med lokalt lærestoff på alle klassetrinn.

2. Trafikksikkerhetstiltak i Våler kommune

Det er i denne planen lagt opp til at foreslåtte tiltak skal være realistiske og gjennomførbare. Tiltak som med liten sannsynlighet vil bli gjennomført bør tas ut av planen før den vedtas. Det er meningen at planen skal være et arbeidsdokument i forhold til å jobbe med trafikksikkerhet de neste 4 årene, og ikke et dokument som gir befolkningen falske forhåpninger om at ønskede tiltak kanskje vil bli gjennomført.

Tidligere planer har dessuten inneholdt en rekke tiltak som ønskes gjennomført på riks- og fylkesvegene. Kommunen bør riktig nok være en pådriver for at vegvesenet skal gjennomføre trafikksikkerhetstiltak i egen kommune, men i følge de ansvarlig i vegvesenet vil det være bedre å ha ett eller maks to prioriterte tiltak i en kommunal trafikksikkerhetsplan, ettersom det skal veldig mye til at vegvesenet gjennomfører tiltak som ikke er med i NTP.

I planen har en valgt å ta med noen figurer som viser hvordan trafikkulykkene fordeler seg og ev har endret seg i Våler kommune de siste årene. Det er jo slik at det hittil har vært få ulykker på de kommunale vegene i Våler, men dette må selvsagt ikke bli en sovepute, og målet er jo selvsagt at denne gode statistikken ikke skal brytes på noe tidspunkt. Figurene ligger til slutt i dokumentet.

Tiltak rettet mot trafikkantene

Tiltak på skolene og barnehagene

Tiltak	Finansiering	Ansvarlig	Samarbeidspartnere
Gåtrening i barnehager og småskolen	Kommunen/ skolene/ barnehagene	Kommunen/ skolene/ barnehagene	Trygg Trafikk
TS-Kurs for barnehageansatte	FTU dekker kurskostnader. Andre kostnader dekkes av kommunen	Trygg Trafikk	FTU Statens vegvesen Politiet
Gjennomføre aksjon skolestart. FTU og vegvesenet står for det meste av arbeidet.	FTU Statens vegvesen	FTU	Statens vegvesen Trygg Trafikk Politiet Kommunen/skolene
Refleksdemonstrasjoner for 1.klassinger	FTU Statens vegvesen	Trygg Trafikk	Vegvesenet Politiet Kommunen/ skolene NAF
Bevisstgjøre foreldre både mhp egen adferd og ansvar for å vurdere barnas modenhet i forhold til å ferdes i trafikken	Kan for eksempel være tema på foreldremøter.	Kommune/ skolene	Trygg Trafikk FTU

Vi vet at mange av disse tiltakene gjennomføres på skolene og i barnehagene, men synes at det er viktig at planen viser hva som gjøres av slike forbyggende tiltak fordi dette er en veldig viktig del av trafikkopplæringen for barn og unge.

2.2 Fysiske tiltak på vegnettet

Innspillene kommunen har fått skriftlig eller gjennom møter med innbyggerne ved 2006 rulleringen viser at det hovedsaklig fokuseres på fart på boligfeltene, og sikker skoleveg. Dette er ikke noe nytt da det var det samme fokuset sist gang planen ble rullert.

Det har vært foretatt fartsmålinger på boligfeltene Folkestad, Berg, Dammyr og Texnes. Målingene viser ikke spesielt høy gjennomsnittsfart, men i forhold til retningslinjene som statens vegvesen bruker, ligger det tett opp mot det nivået hvor fartsdempende tiltak blir anbefalt. Det vil derfor bli foreslått å anlegge fartshumper på boligfeltene på de mest utsatte strekningene.

Vi har også fått innspill når det gjelder trafiksikkerhet langs RV120 fra Mosseporten til Kirkebygden og RV115 fra Rød til Nordby. Det er sterkt ønske om både redusert fart og gang-/sykkelveger på disse strekningene. Dette har også vært tatt opp tidligere med vegvesenet uten at det har ført frem. Selv om det på kort sikt er liten sannsynlighet, i hvert fall for å få gang- og sykkelveger på disse strekningene, synes kommunen dette er tiltak som er viktig å sette fokus på når det gjelder riks- og fylkesvegnettet. Som tidligere nevnt vil vi begrense omfanget av ønskede tiltak utenom det kommunen selv har ansvar for, og derfor i den omgang kun ta inn ovennevnte. Rådmannen mener imidlertid at det også fra tid til annen kan være viktig og hensiktsmessig å øve påtrykk i forhold til vegvesenet når det gjelder spesielle saker i kommunen.

Tiltakstabell - fysiske tiltak, kommunale veier

Tiltak på kommunale veier	Kostnad 2007	Kostnad 2008	Kostnad 2009	Kostnad 2010	Prioritet
Turulia/Flesbergveien Gang/sykkelvei på skoleveistrekningen for det nye Turuliafeltet		250.000 etter fratrukk delfinansiering fra Statens veivesen	100.000		1
Skilte med "sone 30" ved innkjøringen til Kirkebygden skole og Folkestad II	5.000,-				1
Fartshumper forbi Kirkebygden skole og barnehagen, samt ny fotgjengerovergang ved barnehagen	20.000,-				1
Fartshumper forbi Våk barnehage	10.000,-				2
Belysning på busslommer for skoleskyss(tatt inn 2006)					
Anleggelse av fartshumper på boligfeltene. Ca 5 hvert år hvor de antatt farligste strekningene tas først.	25.000,-	25.000,-	25.000,-	25.000,-	2
Gjennomgang av skilting i hele kommunen, oppgradering og skiltvedtak	20.000,-	20.000,-	20.000,-	20.000,-	2
Samarbeide med velforeninger og andre om vedlikehold av beplantning på private eiendommer som kan være til fare for trafikksikkerheten	0,-	0,-	0,-	0,-	2
Sum hvert år	80.000,-	295.000,-	145.000,-	45.000,-	

Tiltak på riks- og fylkesveger

Tiltak	Ansvar	Økonomisk ansvar	Våler kommune skal	Prioritet
Gang og sykkelveg langs 120 fra Rødslia til grensen mot Moss	Statens vegvesen	Statens vegvesen	Ta opp problemstillingene med vegvesenet i de rette fora.	1
Gang og sykkelvei langs 115 fra Texnes til Rødskrysset	Statens vegvesen	Statens vegvesen	Ta opp problemstillingene med vegvesenet i de rette fora.	1
Gang- og sykkelveg-forbindelse langs RV120/121 fra Mosseporten til Kirkebygden.	Statens vegvesen	Statens vegvesen	Ta opp problemstillingene med vegvesenet i de rette fora.	2
Gang- og sykkelveg-forbindelse langs RV115/121 fra Rød til Nordby/Berg	Statens vegvesen	Statens vegvesen	Ta opp problemstillingene med vegvesenet i de rette fora.	2
Nedsatt hastighet forbi boligfeltene.	Statens vegvesen	Statens vegvesen	Ta opp problemstillingene med vegvesenet i de rette fora.	2
Rydde viltgater ved viltovergangene	Statens veivesen	Statens veivesen	Bidra med lokalkunnskap med basis i statistikk viltulykker og bidrag fra kommunale viltfondsmidler	2

Viltulykker

Viltulykker utgjør en stor andel av ulykker på veinettet i kommunen. Det har vært en økende tendens i antall de senere årene. Trolig er årsaken økende trafikkmengde. Viltbestandene har vært relativt stabile. Det er i første rekke riksveiene som er utsatt. Riksvei 115 har en lengde på i underkant av 29 km i kommunen. Rundt 70 % av ulykken er på denne veien. Riksvei 120 er også en utsatt strekning med en 2-3 steder med mye kryssinger av vilt . Samlet har disse 2 veiene det aller meste av ulykkestilfellene, og det er veldig mye på kjente overgangsteder. Det er i første rekke kollisjoner med hjortevilt som skaper situasjoner med materielle skader. Personskadene er som oftest mindre alvorlige. Store, alvorlige personskader forekommer ved

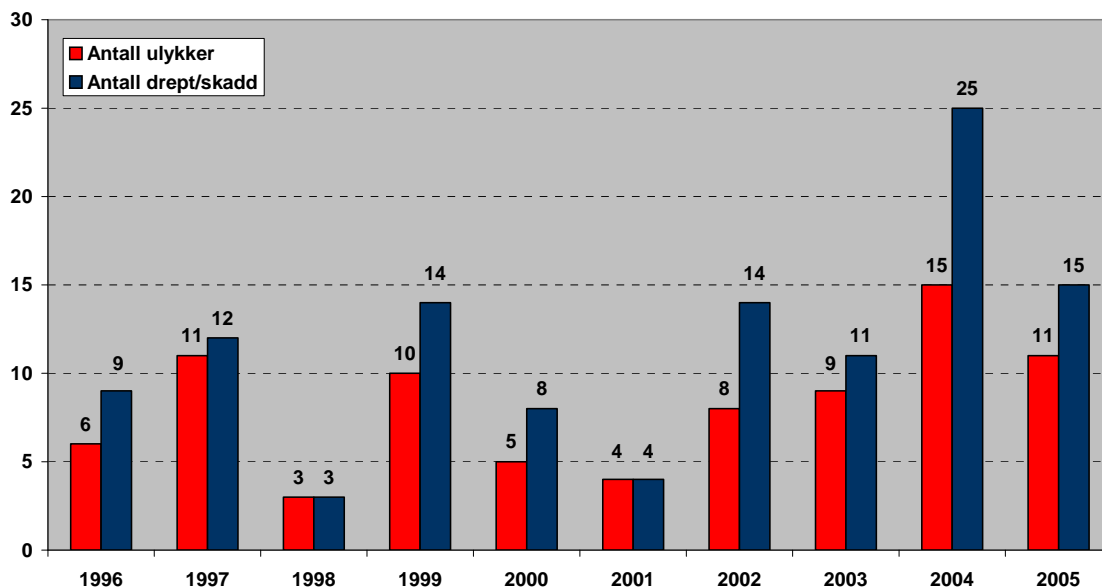
elg påkjørsler. Elgen sklir opp på panser og tar tak og hjørnestolper uten at kollisjonsputene løser ut i mange tilfeller.

I snitt er det omtrent en påkjørsel av hjortevilt i uken. 8-10 påkjørsler i året er av elg og 35-45 påkjørsler av rådyr. Dette er rapporterte ulykker. I tillegg veit man at det forekommer en del påkjørsler som ikke blir meldt fra om. Våler kommune bruker årlig mellom 50 og 100.000 kroner på ettersøk og avliving av trafikkskadet vilt. Dette er svært lite i forhold til de materielle kostnadene disse ulykkene representerer.

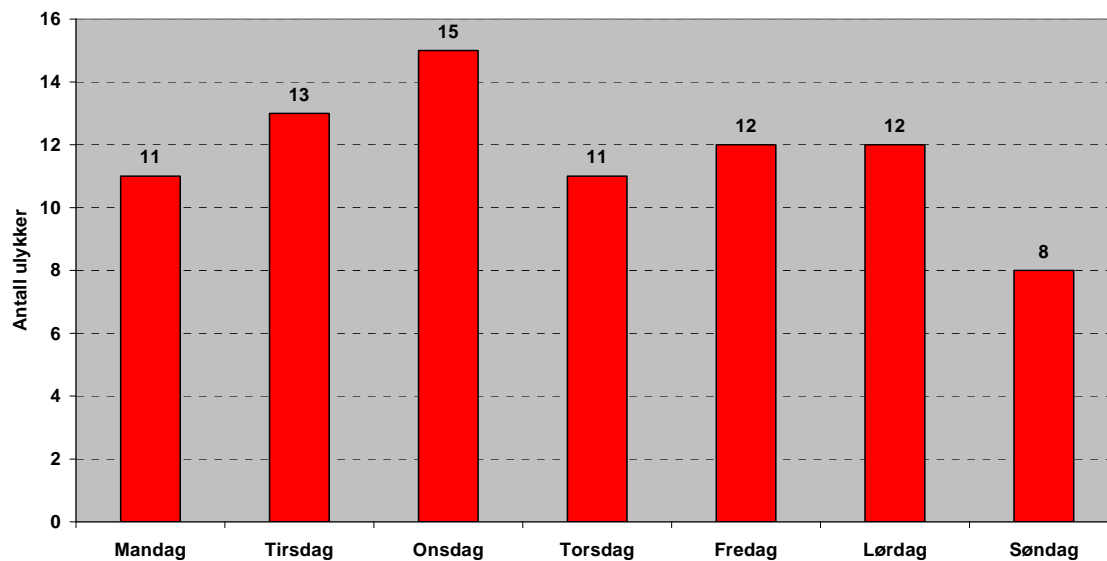
Det er gjort lite med ekstra rydding langs riksveien de siste årene. Gamle viltgater er dårlig vedlikeholdt. Her burde det vært gjort mer og man burde tatt de mest ulykkesutsatte strekningene først. Kommunal viltforvaltning fører statistikk over ulykkene og ulykkesstedene. Viltulykker er samfunnsøkonomisk viktige fordi de forekommer i et høyt antall. Alvorligst er at noen av de gir alvorlige personskader. Dødsulykker med vilt forekommer. Samlet er de materielle skadene store. Få kommuner har tatt viltulykkene inn i sine trafikksikkerhetsplaner. Våler gjorde det for første gang i 2006. Det er viktig å være klar over at bare en begrenset del av viltulykkene kommer inn i skadestatistikken. Det er bare de ulykker med personskaade og/eller trafikkproblemer hvor politet blir involvert som kommer med,.

Ved denne enkle rulleringen er tiltak i forhold til vilt tatt inn i tiltakstabellen tabellen med tilhørende prioritering.

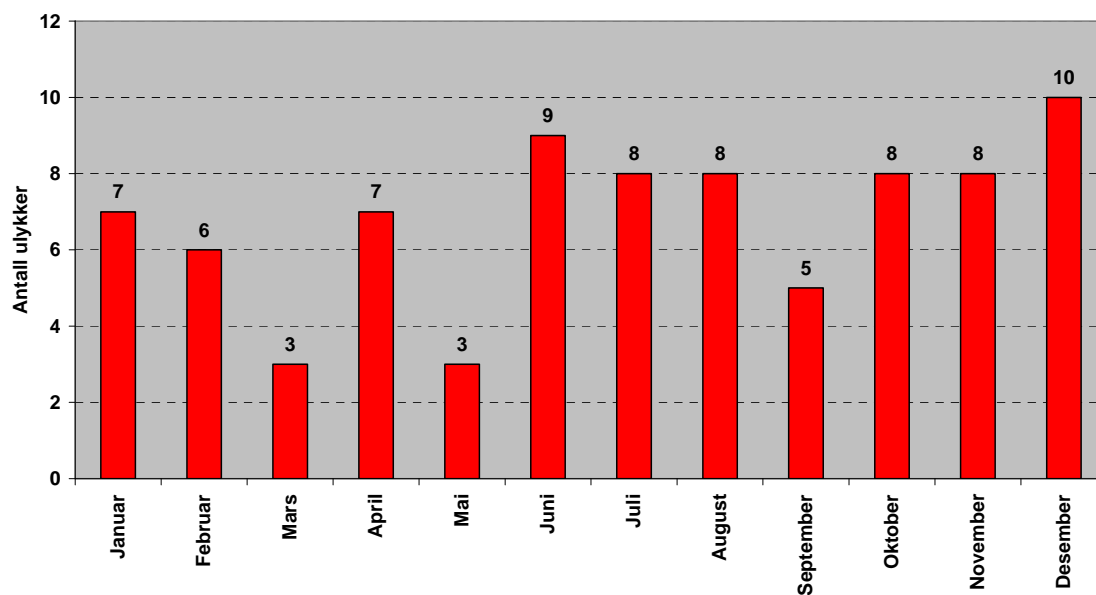
**Personskadeulykker i Våler kommune
1996 - 2005**



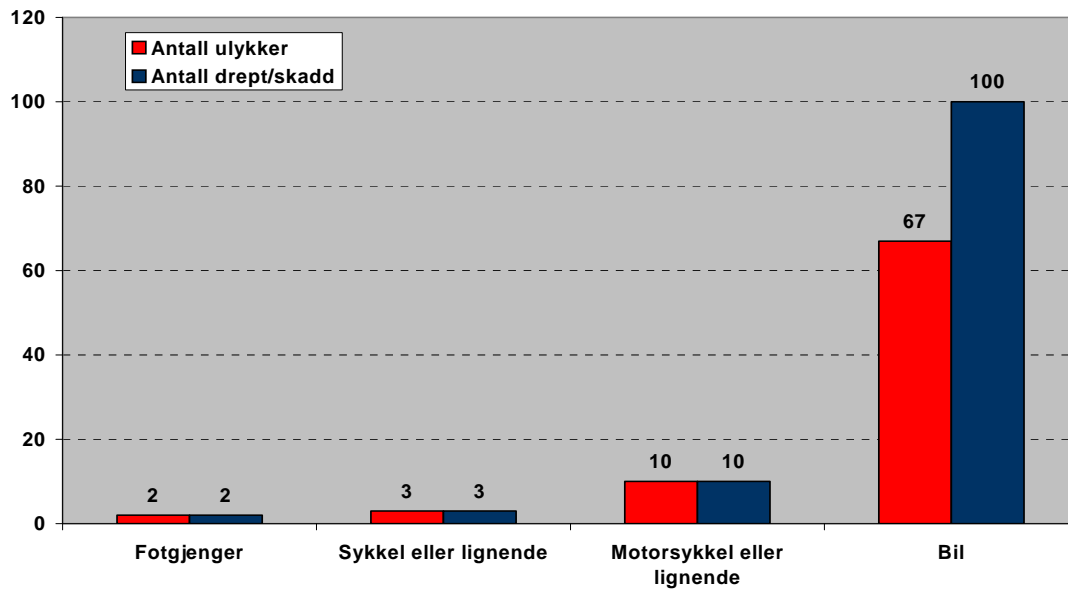
Personskadeulykker i Våler kommune fordelt på dager
1996 - 2005



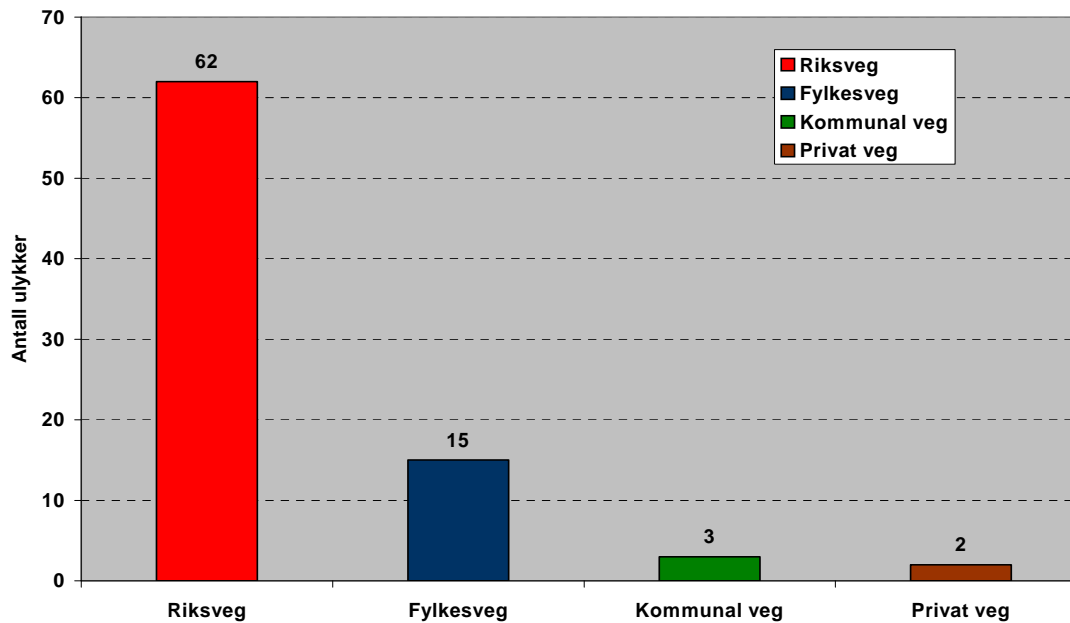
Personskadeulykker i Våler kommune fordelt på måneder
1996 - 2005



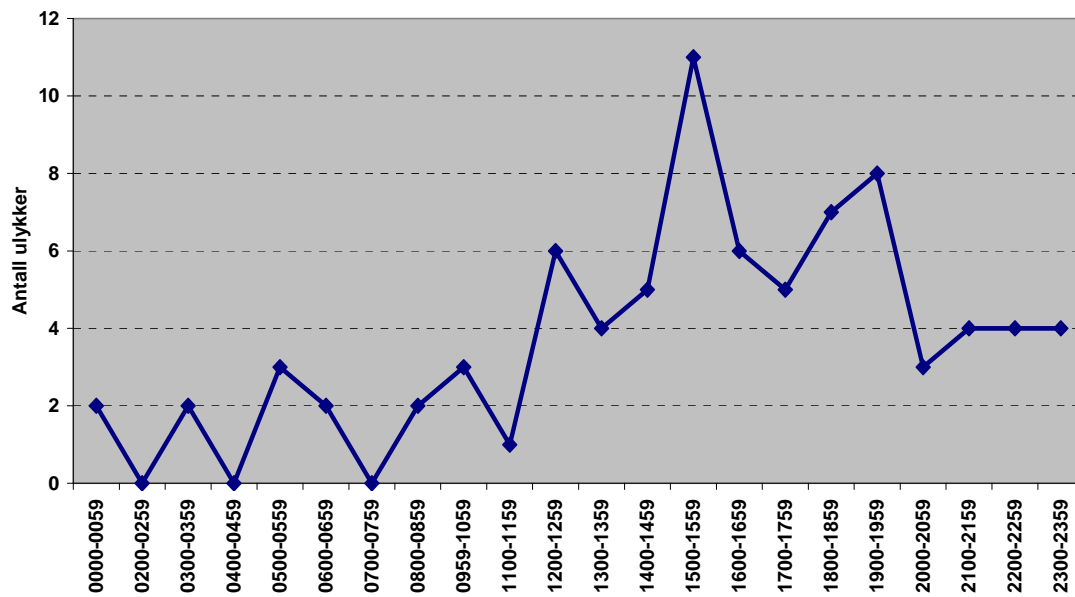
Personskadeulykker i Våler kommune fordelt på trafikkantgrupper 1996 - 2005



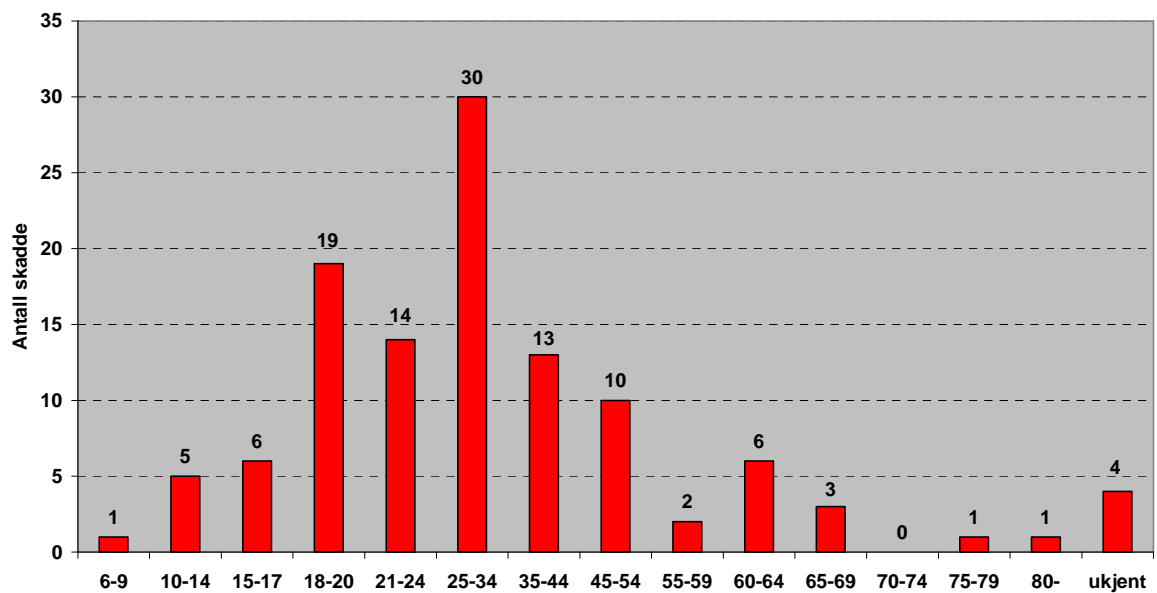
Personskadeulykker i Våler kommune fordelt på vegkategori 1996 - 2005



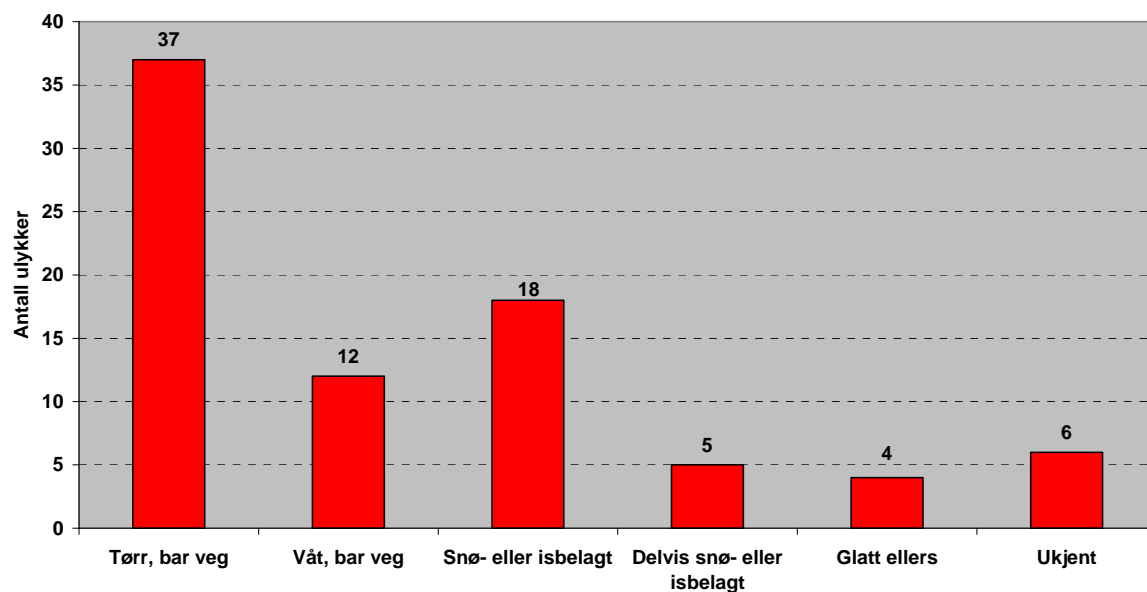
Personskadeulykker i Våler kommune fordelt på klokkeslett
1996 - 2005



Alder på skadde i ulykker i Våler kommune
1996 - 2005



Personskadeulykker i Våler kommune fordelt på føreforhold 1996 - 2005



Personskadeulykker i Våler kommune fordelt på ulykkestyper 1996 - 2005

