

# Ringerike kommune

# Trafikksikkerhetsplan

# 2021-2025

Forlenget varighet 2025-2029,

Vedtatt i Kommunestyret 31.10.2024 Sak. 1-KS-150/24



RINGERIKE  
KOMMUNE

# Innhold

1. Forord .....	4
2. Sammendrag.....	5
3. Innledning .....	6
3.1 Historikk.....	6
3.2 Organisering og medvirkning .....	6
3.3 Samarbeidspartnere .....	6
4. Nasjonale og regionale føringer i trafikksikkerhetsarbeidet .....	7
4.1 Trafikksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering – Meld. St. 40 (2015-2016).....	7
4.2 Nasjonal transportplan 2022-2033 – Meld. St. 20 (2020-2021).....	8
4.2.1 Barnas transportplan .....	8
4.3 Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018-2021.....	9
4.4 Strategi for trafikksikkerhet i Buskerud 2014-2023 .....	9
4.5 Handlingsprogram for fylkets trafikksikkerhetsutvalg 2018-2021 .....	10
4.6 Samferdselsstrategi 2022-2033.....	10
4.7 Handlingsprogram for samferdsel 2022-2025.....	10
4.8 Trafikksikker kommune .....	10
5. Ulykkessituasjonen/ -utviklingen i Ringerike kommune .....	11
5.1 Analyse av ulykkene i Ringerike kommune .....	11
5.1.1 Fylkes-, riks- og europaveier på Ringerike som er særlig ulykkesbelastet: .....	11
5.1.2 Kommunale veier.....	12
5.1.3 Private- og skogsbilveier.....	12
5.2 Folkehelse og trafikksikkerhet.....	12
5.3 Ulykkesstatistikk for Ringerike kommune 2010 – 2019 .....	13
6. Mål og strategi for trafikksikkerhetsarbeidet i Ringerike kommune .....	14
6.1 Målsetting.....	14
6.2 Strategier .....	14
7. Vegsystemer, vegeiere og utfordringer i kommunen .....	15
7.1 Kommunalt vegnett.....	15
7.2 Gatelys.....	15
8. Innsatsområder og kommunale tiltak .....	16
8.1 Risikoadferd i trafikken.....	16
8.1.1 Innsatsområde – Fart.....	16
8.1.2 Innsatsområde – Rus .....	17
8.1.3 Innsatsområde – Bilbeltebruk og sikring av barn i bil .....	17

8.2 Befolkningsgrupper .....	18
8.2.1 Innsatsområde – Barn (0-14 år).....	18
8.2.2 Innsatsområde – Ungdom og unge førere .....	19
8.2.3 Innsatsområde – Eldre trafikanter og trafikanter med funksjonsnedsettelse.....	19
8.3 Trafikantgrupper og kjøretøygrupper .....	20
8.3.1 Innsatsområde – Gående og syklende .....	20
8.3.2 Innsatsområde – Motorsykkel og moped.....	21
8.4 Trafikksikre veier – fysiske trafikksikkerhetstiltak.....	21
8.4.1 Innsatsområde – Møteulykker og utforkjøringsulykker .....	21
8.5 Intelligente transportsystemer.....	22
8.5.1 Innsatsområde – Tilrettelegging for automatiserte kjøretøy mm. ....	22
8.5.2 Innsatsområde – Kjøretøyteknologi .....	22
8.6 Systematisk trafikksikkerhetsarbeid i offentlig og privat sektor .....	23
8.6.1 Innsatsområde – Trafikksikkerhetsarbeid i fylkeskommuner og kommuner .....	23
9. Økonomi .....	24
10. Evaluering og rullering.....	25
Vedlegg .....	26

# 1. Forord

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

Kommunene har ansvar og virkemidler som kan bidra til økt innsats i det lokale trafikksikkerhetsarbeidet. De er en stor arbeidsgiver og kjøper av transporttjenester. I tillegg er de eier av barnehager og skoler.

Trafikksikkerhet handler om å kunne bevege seg trygt i sitt lokalmiljø, enten man er fotgjenger, syklist eller bilist – barn, ungdom, voksen eller pensjonist.

## 2. Sammendrag

Planen tar utgangspunkt i de nasjonale og fylkeskommunale føringene for trafiksikkerhetsarbeidet. Planen setter søkelys på både fysiske og forebyggende tiltak, og *Handlingsplanen for fysiske trafiksikkerhetstiltak* skal rulleres årlig, se vedlegg 1.

Kommunen ser et stort behov for å få utført tiltak for å sikre gående og syklende på og langs europa-, riks- og fylkesveiene. Andre tiltak i perioden er rettet mot skolevei og krysningspunkt. Planen bygger på *Trafiksikker kommune*-konseptet som er godt forankret hos rådmannen og hans strategiske ledergruppe. Alle kommunale instanser er gjennom dette arbeidet involvert i gjennomføring av tiltak. Kommunen har som ambisjon å bli godkjent som *Trafiksikker kommune* innen utgangen av 2023.

# 3. Innledning

## 3.1 Historikk

Denne planen er nr. 3 i rekken av trafikksikkerhetsplaner for Ringerike kommune. Planen har hatt som hovedfunksjon å være et styringsverktøy for et målrettet trafikksikkerhetsarbeid i kommunen, og dette er langt på vei oppnådd.

Under utarbeidelsen av Trafikksikkerhetsplanen har samordning med overordnede planer blitt betydelig vektlagt, for å sikre en rød tråd i arbeidet, fra nasjonalt til lokalt nivå. Denne strategien vil bli videreført og forsterket, spesielt siden de nasjonale føringene er blitt tydeligere og mer konkrete, bl.a. gjennom *Nasjonal transportplan 2022-2033, Meld. St. 20 (2020-2021)*<sup>1</sup> og *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2018-2021*<sup>2</sup>.

*Stortingsmelding nr. 40 (2015-2016) Trafikksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering*<sup>3</sup> har særlig fokus på det tverrfaglige arbeidet med trafikksikkerhet, på alle nivåer. I Norge er det en 0-visjon, for antall drepte og hardt skadde i trafikken. Særlig vektas holdningsskapende arbeid, arbeid ut mot særskilt utsatte grupper i samfunnet. Dette innebærer at sektorer som vanligvis ikke har vært så involvert i trafikksikkerhetsarbeidet nå må involveres. For eksempel helsesektoren, forebyggende avdelinger, kultur og oppvekstsektor.

## 3.2 Organisering og medvirkning

Trafikksikkerhetsarbeidet i Ringerike kommune er forankret hos rådmannen, og ansvaret for prosessen med å utarbeide en ny trafikksikkerhetsplan for perioden 2021-2025 er tillagt enhet for teknisk, kultur og idrett (TKI). Kommunestyret er oppdragsgiver og formannskapet – strategi og plan er styringsgruppe. Planen er utviklet gjennom et tverrfaglig samarbeid mellom sektorene i kommunen.

Tradisjonelt har dette ansvaret vært lagt til teknisk, men kommunen ser det som viktig å forankre hos hele rådmannens ledergruppe for å synliggjøre at alle kommunens sektorer må ta sin naturlige del av ansvaret. Det er av avgjørende betydning for arbeidet, at den enkelte leder sørger for at egne tiltak i *Tiltaksplanen med ansvarlige 2021-2025* blir gjennomført, se vedlegg 2.

Planen har vært på høring både internt og eksternt, og det har kommet en del innspill. Særlig etterlyses det trafikksikkerhetstiltak i tettstedene Nes og Sokna, og et større fokus på trafikksikre skoler og skoleveier.

## 3.3 Samarbeidspartnere

Planen bygger på et tverrfaglig samarbeid mellom sektorene i kommunen. Viken fylkeskommune og Trygg Trafikk har også vært gode samarbeidspartnere. Planen er sendt til høring i alle kommunes sektorer. I tillegg er planen sendt på høring til Politiet, Statens vegvesen og andre aktuelle høringsinstanser.

---

<sup>1</sup> Nasjonal transportplan 2022-2033, Meld. St. 20 (2020-2021)  
<https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/meld.-st.-20-20202021/id2839503/>

<sup>2</sup> Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2018-2021  
[https://www.vegvesen.no/attachment/2188830/binary/1239906?fast\\_title=Nasjonal+tiltaksplan+for+trafikksikkerhet+p%C3%A5+veg+2018%E2%80%932021.pdf](https://www.vegvesen.no/attachment/2188830/binary/1239906?fast_title=Nasjonal+tiltaksplan+for+trafikksikkerhet+p%C3%A5+veg+2018%E2%80%932021.pdf)

<sup>3</sup> Stortingsmelding nr. 40 (2015-2016)  
<https://www.regjeringen.no/contentassets/97fc669d943c4bdb873250f3e41860e1/no/pdfs/stm201520160040000ddd/pdfs.pdf>



# 4. Nasjonale og regionale føringer i trafikksikkerhetsarbeidet

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

Regjeringen legger til grunn at Norge er verdensledende innen trafikksikkerhet på 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 drepte og hardt skadde stadig mer krevende og avhengig av økt og felles innsats fra flere offentlige aktører. Hovedinnretningene på meldingen er derfor å belyse tverrsektorielle utfordringer og behov for trafikksikkerhetsarbeidet, og bidra til bedre overordnet forankring og økt samordning av innsatsen.

I stortingsmeldingen presenterer regjeringen seks satsningsområder:

- 1) Forankring av tverrsektorielt trafikksikkerhetsarbeid på overordnet nivå.
- 2) Bedre utnyttelse av tilsyns- og kontrollinnsatsen gjennom styrket tverretatlig samarbeid.
- 3) Mer effektiv formidling, enklere tilgang og bedre utnyttelse av kunnskap fra ulykkes undersøkelser.
- 4) Retningslinjer for registrering av vegtrafikkulykker og økt utveksling av skade- og ulykkes data.
- 5) Forskning på trafikksikkerhet.
- 6) Fremtidige satsningsområder.

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

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

Regjeringen viderefører i *Nasjonal transportplan 2022-2033, Meld. St. 20 (2020-2021)*<sup>4</sup> nullvisjonen og legger opp til et nytt ambisiøst etappemål om maksimalt 350 drepte og hardt skadde i 2030. Regjeringen vil i planperioden rette innsatsen mot følgende fem hovedområder:

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

### 4.2.1 BARNAS TRANSPORTPLAN

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

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

---

<sup>4</sup> Nasjonal transportplan 2022-2033, Meld. St. 20 (2020-2021)  
<https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/meld.-st.-20-20202021/id2839503/>



## 4.3 Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018-2021

*Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018-2021*<sup>5</sup> er utarbeidet av Statens vegvesen, politiet, Helse- og beredningsdirektoratet, Utdanningsdirektoratet, Trygg Trafikk, fylkeskommunene og syv storbykommuner. I tillegg har en rekke øvrige aktører gitt innspill til planen.

Planen bygger på *Meld. St. 20 (2020-2021) Nasjonal transportplan 2022-2033*<sup>6</sup> og *Meld. St. 40 (2015-2016) Trafikksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering*<sup>7</sup>. Ambisjonsnivået og prioriteringer i tiltaksplanen er i samsvar med *Statens vegvesen handlingsprogram 2018-2023 (2029)*<sup>8</sup>, *Strategiplan for polititjeneste på veg 2016-2019*<sup>9</sup>, *Trygg Trafikks strategi 2018-2025*<sup>10</sup>, fylkeskommunenes planer for prioritering innenfor trafikksikkerhetsarbeidet og de syv storbykommunenes trafikksikkerhetsplaner.

Formålet med tiltaksplanen er å presentere et omforent og bredt spekter av faglig forankrede tiltak, i tillegg til å styrke samarbeidet mellom de sentrale trafikksikkerhetsaktørene.

Tiltakene i tiltaksplanen skal sikre at vi har stø kurs mot etappemålet i NTP om maksimalt 350 drepte og hardt skadde i 2030, hvilket innebærer en reduksjon på om lag 60% sammenliknet med gjennomsnittet for perioden 2012-2015.

Det er valgt ut 12 ulike innsatsområder, som vil bli viet særlig oppmerksomhet i planperioden.

I planen er det valgt ut en rekke indikatorer som vil bli brukt for å vise tilstandsutviklingen innenfor områder som har direkte betydning for antall drepte og hardt skadde.

## 4.4 Strategi for trafikksikkerhet i Buskerud 2014-2023

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

Viken fylkeskommune utarbeidet *Tiltaksplan for trafikksikkerhet 2020*<sup>11</sup>, som legger grunnlaget til fordeling av tilskuddsmidler i 2020.

---

<sup>5</sup> Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2018-2021 - [https://www.vegvesen.no/\\_attachment/2188830/binary/1239906?fast\\_title=Nasjonal+tiltaksplan+for+trafikksikkerhet+p%C3%A5+veg+2018%E2%80%932021.pdf](https://www.vegvesen.no/_attachment/2188830/binary/1239906?fast_title=Nasjonal+tiltaksplan+for+trafikksikkerhet+p%C3%A5+veg+2018%E2%80%932021.pdf)

<sup>6</sup> Nasjonal transportplan 2022-2033, Meld. St. 20 (2020-2021) <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/meld.-st.-20-20202021/id2839503/>

<sup>7</sup> Meld. St. 40 (2015-2016) Trafikksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering - <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/meld.-st.-40-20152016/id2513038/>

<sup>8</sup> Statens vegvesen – Handlingsprogram 2018-2023 (2029) <https://www.vegvesen.no/fag/fokusomrader/nasjonal-transportplan/handlingsprogram-2018-2023>

<sup>9</sup> Strategiplan for polititjeneste på veg 2016-2019 <https://docplayer.me/20304978-Strategiplan-for-polititjeneste-pa-veg.html>

<sup>10</sup> Trygg Trafikks strategi 2018-2025 [https://www.tryggtrafikk.no/wp-content/uploads/2019/02/Strategi2018\\_net.pdf](https://www.tryggtrafikk.no/wp-content/uploads/2019/02/Strategi2018_net.pdf)

<sup>11</sup> Tiltaksplan for trafikksikkerhet 2020 <https://viken.no/f/p1/ie6b73e3d-66a8-4d12-afa5-991aaa651ba5/tiltaksplan-for-trafikksikkerhet-2020.pdf>

## 4.5 Handlingsprogram for fylkets trafikksikkerhetsutvalg 2018-2021

Fylkets trafikksikkerhetsutvalg (FTU) har et lovpålagt ansvar for å samordne trafikksikkerhetsarbeidet i Buskerud, og dette gjøres i nært samarbeid sammen med andre statlige, kommunale og frivillige organisasjoner.

Handlingsprogrammet er utarbeidet av en tverrfaglig prosjektgruppe og har vært på høring i kommuner, etater, råd og interesseorganisasjoner. Handlingsprogrammet inneholder satsningsområder og tiltak som FTU mener er viktige å følge opp for å få ned tallet på antall drepte og skadde i trafikken i Buskerud. En av hovedoppgavene til FTU er å legge til rette for økt samarbeid og synliggjøring av trafikksikkerhetsarbeidet i fylket, og handlingsprogrammet legger stor vekt på samordning og kompetansedeling mellom de ulike aktørene. FTU vil også fortsette arbeidet for å styrke det kommunale trafikksikkerhetsarbeidet, følge opp satsningen på trygge skoleveier og iverksette gode tiltak for å øke sikkerheten til gående og syklende.

## 4.6 Samferdselsstrategi 2022-2033

*Samferdselsstrategien for Viken fylkeskommune 2022-2033*<sup>12</sup> samler og samordner de føringene vi har for bruk av egne midler på området samferdsel. Formålet er å sikre at de prioriteringene som gjøres for fylkesvei, kollektivtransport og andre samferdselsoppgaver, herunder også bruk av fylkeskommunens fagressurser, bidrar til å nå Vikens overordnede mål.

## 4.7 Handlingsprogram for samferdsel 2022-2025

Fylkeskommunen er i gang med å utarbeide et handlingsprogram for samferdsel (2022-2025) med konkrete prioriteringer. I dette arbeidet legger de stor vekt på en bred medvirkning både internt i Viken fylkeskommune og eksternt, mot kommuner, næringsliv, organisasjoner og andre aktører.

Frem til denne er på plass, er det planen fra det tidligere fylket Buskerud som er gjeldende.

## 4.8 Trafikksikker kommune

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

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

For å ivareta denne helhetstenkningen er det utarbeidet kriterier og sjekklister som skal være et verktøy for å kvalitetssikre kommunens trafikksikkerhetsarbeid. Ringerike kommune har satt seg som mål å oppfylle kriteriene for å bli godkjent som *Trafikksikker kommune* i løpet av 2022. Se vedlegg 3 for mer informasjon om hva en godkjenning som *Trafikksikker kommune* innebærer.

---

<sup>12</sup> Samferdselsstrategi for Viken fylkeskommune 2022-2033

<https://viken.no/tjenester/vei-og-kollektiv/samferdselsplanlegging/planer-og-strategier/samferdselsstrategi-2022-2033.92447.aspx>

# 5. Ulykkessituasjonen/ -utviklingen i Ringerike kommune

## 5.1 Analyse av ulykkene i Ringerike kommune

I løpet av tiårsperioden 2010 – 2019 er det i snitt ca. 54,5 ulykker med personskader per år i Ringerike kommune, selv om det i de siste årene av perioden har vært langt færre ulykker enn i starten av perioden. Av dette var 19% av ulykkene drepte og hardt skadde, mens 81% er lettere skadde. Vi har altså en positiv utvikling, i form av at det totalt antall skadde/drepte er mer enn halvert i siste del av perioden. Tallene på trafikkskadde er likevel høye, og det må være kommunens klare mål å redusere antall ulykker i de kommende årene.

Analysene av ulykkene for perioden 2010 – 2019 viser også andre interessante «funn». Sjåførere og passasjerer av motoriserte kjøretøy utgjør ca. 89% av alle drepte og skadde i perioden, mens fotgjengere og syklister utgjør ca. 11%.

I det følgende vises visuell oversikt på hvordan ulykkene har fordelt seg på vegnettet. Det synliggjøres i hvilken periode på året ulykkene oppsto, og hva slags typer ulykker det var. Til sist vises en aldersfordeling på de personene som var berørt av trafikkuulykkene i perioden.

Skadestatistikken fra Statens vegvesen viser at den største ulykkesårsaken er utforkjøring, og at ca. 79% av ulykkene skjer på europa-, riks- og fylkesveg. Det er våre unge trafikanter som er mest utsatt for trafikkuhell. Det bør gjøres en nøye analyse av hvilke tiltak som kan settes inn for å redusere trafikkuulykkene i disse gruppene.

### 5.1.1 FYLKES-, RIKS- OG EUROPAVEIER PÅ RINGERIKE SOM ER SÆRLIG ULYKKESBELASTET:

Vegreferanse	Drepte og hardt skadde 2006-2014	Drepte og hardt skadde 2010-2019
E 16	179	115
Fv. 35/290	94	52
Fv. 241	27	18
Rv. 35/350	80	50
Rv. 7	43	31
<b>SUM</b>	<b>423</b>	<b>266</b>

### 5.1.2 KOMMUNALE VEIER

De registrerte ulykkene for perioden 2010 – 2019 på kommunale veier er få og har nesten bare medført lettere skader og er hovedsakelig konsentrert i Hønefoss og omegn.

Vegreferanse	Hardt eller lettere skadde 2010-2019
KV 6200 (Fossveien)	2
KV 3200 (Bloms gate)	2
KV 16900 (Olav Duuns vei)	2
KV 10070 (Hvervenmoveien)	2
<b>SUM</b>	<b>8</b>

### 5.1.3 PRIVATE- OG SKOGSBILVEIER

På private og skogsbilveier i Ringerike er ulykkes- og skadebildet det samme som for de kommunale veiene.

## 5.2 Folkehelse og trafikksikkerhet

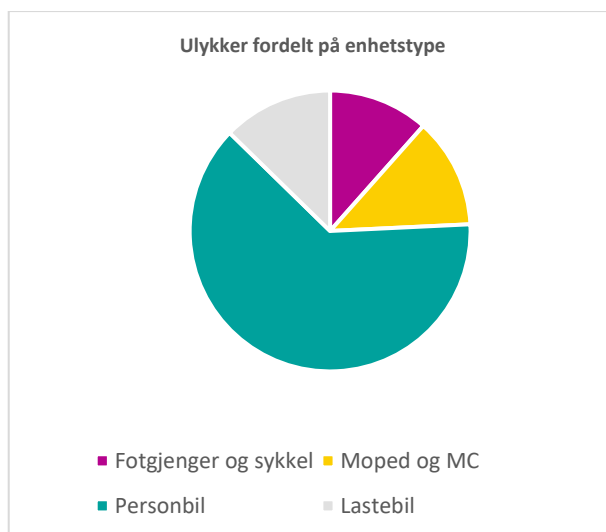
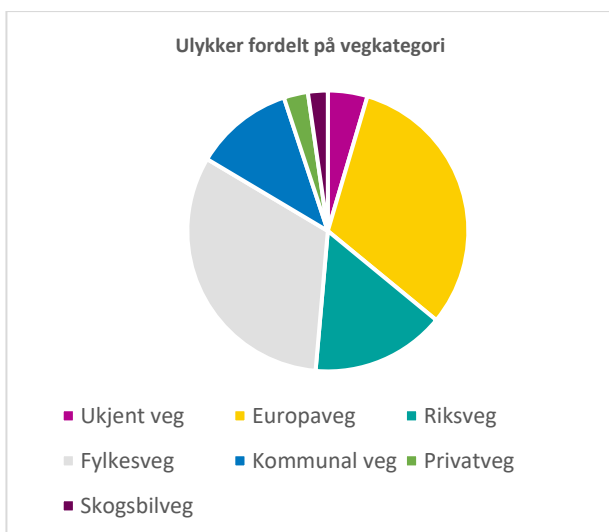
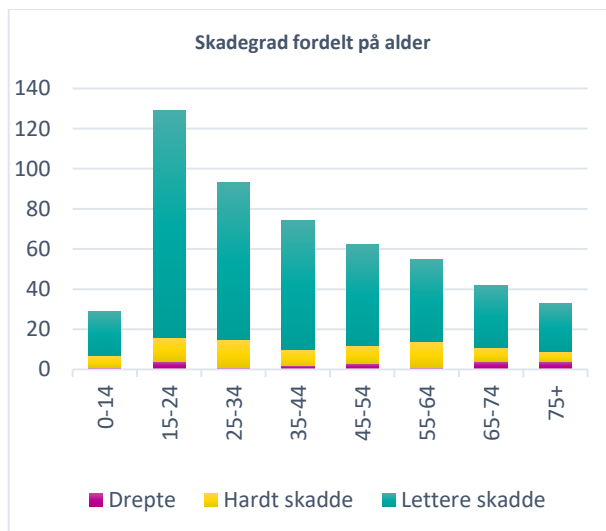
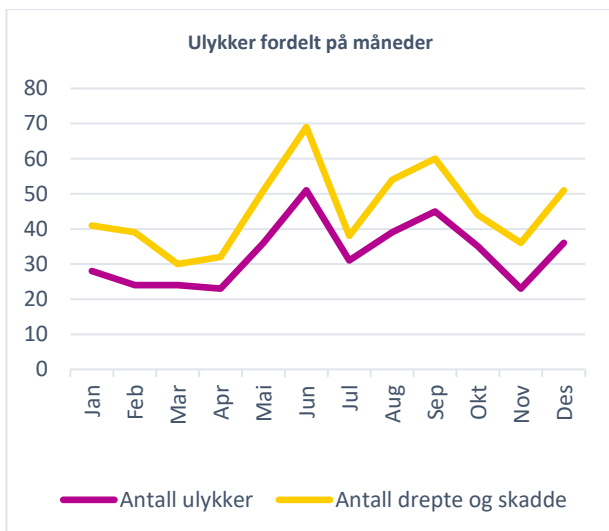
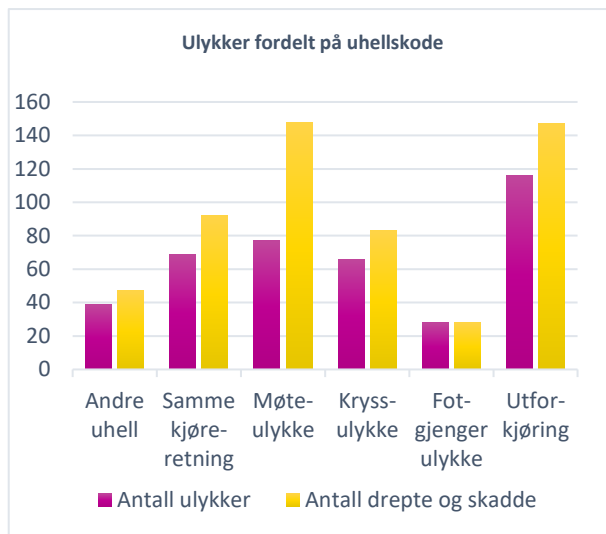
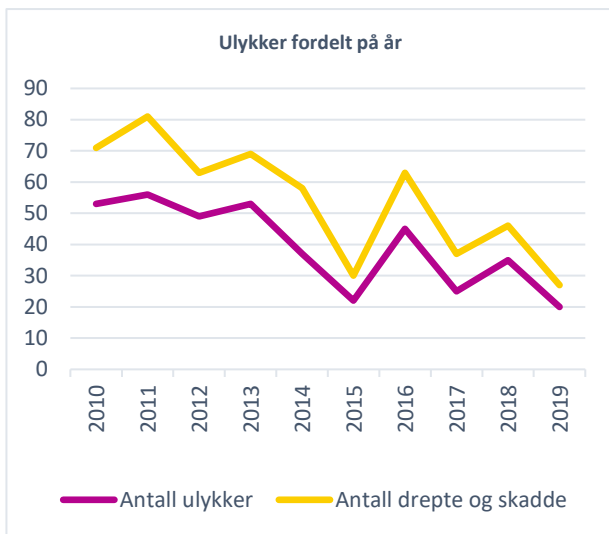
Systematisk trafikksikkerhetsarbeid er godt folkehelsearbeid. Folkehelseloven pålegger kommunene og fylkeskommunene å ivareta folkehelse innenfor de oppgaver og med de virkemidler de er tillagt. Fylkeskommunene har i tillegg et særlig ansvar for å understøtte folkehelsearbeidet i kommunene.

Trafikkulykker vurderes som et betydelig folkehelseproblem på tross av en markant reduksjon av antallet alvorlige trafikkulykker siden 1970. Det er spesielt for unge mennesker at trafikkulykker utgjør en viktig årsak til tidlig død, helsetap og redusert livskvalitet. Regjeringen vil i tråd med *Meld. St. 19 (2018-2019) Folkehelsemeldingen – Gode liv i et trygt samfunn*<sup>13</sup>, forsterke det tverrsektorielle samarbeidet for å forebygge ulykker. Det er viktig at kommunen innlemmer de ulykkesforebyggende arbeidet generelt, og trafikksikkerhetsarbeidet spesielt i sitt folkehelsearbeid.

<sup>13</sup> Meld. St. 19 (2018-2019) Folkehelsemeldingen – Gode liv i et trygt samfunn  
<https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/meld.-st.-19-20182019/id2639770/>

## 5.3 Ulykkesstatistikk for Ringerike kommune 2010 – 2019

Tallene er hentet fra Trafikkulykkeregisteret til Statens vegvesen. Se vedlegg 4 – Skadestatistikk 2010 – 2019 for mer informasjon om tallene bak denne forenklete ulykkesstatistikken.



# 6. Mål og strategi for trafiksikkerhetsarbeidet i Ringerike kommune

## 6.1 Målsetting

I den siste fireårsperioden har vi hatt et gjennomsnitt på ca. 9 ulykker og ca. 10,5 drepte og hardt skadde i trafikken per år. I perioden 2021 – 2025 skal det maksimalt være 5 ulykker per år i trafikken i Ringerike kommune, dette innebærer en reduksjon på minimum 45% i forhold til foregående fireårsperiode, og er i samsvar med den utviklingen vi har sett i kommunen den siste fireårsperioden.

## 6.2 Strategier

I Nasjonal Tiltaksplan for trafiksikkerhet på veg er det satt opp en rekke tilstandsmål formulert som måltall. For å nå disse målene må det iverksettes tiltak.

Kommunen skal arbeide aktivt for å bidra til at vi oppnår disse tilstandsmålene. Dette gjelder først og fremst på følgende områder:

- Økt andel bruk av bilbelte, refleks, bakovervendt barnesikring og sykkelhjelme.
- Redusere andelen av bilister som overskrider fartsgrensene.
- Redusere andelen av bilister som snakker i håndholdt mobiltelefon mens de kjører.
- Arbeide målrettet for at flere går og sykler til skolen.
- Alle skoler er godkjent som trafiksikre skoler.
- Alle barnehager er godkjent som trafiksikre barnehager.
- Kommunen er godkjent som trafiksikker kommune.
- Øke antallet km med gang- og sykkelveger.

**Kommunen skal gjennomføre trafiksikkerhetstiltak som vil bidra til å nå nasjonale tilstandsmål.**

# 7. Vegsystemer, vegeiere og utfordringer i kommunen

Det offentlige vegnettet i Ringerike består av (omtrentlige tall) 95 kilometer europaveg, 66 kilometer riksveg, 196 kilometer fylkesveg og 292 kilometer kommunale veger. Det er 68 kilometer med gang- og sykkelveg som kommunen forvalter samt fortau.

## 7.1 Kommunalt vegnett

I Hovedplan for veg i Ringerike kommune 2017 – 2024 står det at det eksisterende kommunale vegnettet på sikt må gis en høyere prioritet og tilføres betydelig mer ressurser for å fremstå med akseptabel vegstandard.

Dette gjelder prioriteringer og tildelinger til:

- Driftstiltak
- Vedlikeholdstiltak
- Investeringsiltak

Etterslep i 2019 var på asfaltdekker beregnet til 109 mill. kr. Det finnes ikke oppdaterte beregninger for asfaltdekker i 2021, men i 2020 ble det asfaltert en del ekstra grunnet Covid-19 midler som har gjort noen forbedringer på etterslepet. Estimert levetid på nytt veidekke er 25 år, men alle brudd i flaten fra graving eller lignende forringer levetiden med flere år. Det vurderes å frede ny-asfalterte veistreknings i 5-10 år for å unngå forkortet levetid på nylig rehabiliterte veidekker.

Vedlikeholdsbehov for grusvei er på ca. 14. mill. kr.

## 7.2 Gatelys

Ringerike kommune drifter ca. 5 500 gatelys langs offentlig veg. Disse har en forventet levetid på 30 år, og man har en plan om å fornye ca. 190 pr. år med tilhørende ledningsnett og tenn- og målerskap. Det foreligger også et krav om ombygging til måling av strømforbruk for gatelys anlegg. Beregnet årlig kostnad er 4,7 mill. kr.

**Det er viktig å se sammenhengene mellom tiltak i Hovedplan for veg og trafikksikkerhetsplanen.**



## 8. Innsatsområder og kommunale tiltak

I den Nasjonale tiltaksplanen (2018-2021) er det satt mål for tilstandsutvikling innenfor områder der tilstandsendringer er av vesentlig betydning for utviklingen i antall drepte og hardt skadde. Tilstandsmålene er satt innenfor 13 ulike innsatsområder.

I dette kapitlet gjengir vi de nasjonale tilstandsmålene og de innsatsområdene kommunene finner det mest relevant å arbeide med (11 av 13). Under hvert av områdene har vi konkretisert våre kommunale tiltak som skal bidra til å nå de nasjonale målene.

### 8.1 Risikoadferd i trafikken

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

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

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

#### 8.1.1 INNSATSOMRÅDE – FART

Nasjonale mål: (Kapittel 4.2)

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

#### Kommunale tiltak:

- Kommunen som arbeidsgiver skal påvirke sine ansatte i tjeneste til å opptre med minst mulig risiko i trafikken.
- Kommunen skal ha iverksatt en reisepolicy for sine ansatte.
- Trafikksikkerhet skal være årlig tema i kommunens arbeidsmiljøutvalg (AMU).
- Kommunen som kjøper av ulike tjenester, stiller krav til samarbeidspartnere om trafikksikker atferd (transporttjenester og veg- og vedlikeholdstjenester). Disse innarbeides i anbudsdocumentene.
- Kommunens ansatte gjennomfører e-læringskurs i trafikksikkerhet og HMS (utviklet på KS-læring plattformen av Trygg Trafikk)

### 8.1.2 INNSATSOMRÅDE – RUS

Nasjonale mål: (Kapittel 4.3)

Indikator	Dagens tilstand	Tilstandsmål
Andel av trafikkarbeidet som utføres under påvirkning av alkohol over 0,2 promille.	0,2% (2016/2017)	0,1% (2026)
Andel av trafikkarbeidet som utføres under påvirkning av narkotika over straffbarhetsgrensen.	0,6% (2016/2017)	0,1% (2026)

Kommunale tiltak:

- Kommunen skal arbeide aktivt for å forhindre at ansatte er påvirket av legale eller illegale rusmidler i tjenesten.
- Kommunen har installert alkohol-lås ved kjøp eller leasing av nye tjeneste-biler.

### 8.1.3 INNSATSOMRÅDE – BILBELTEBRUK OG SIKRING AV BARN I BIL

Nasjonale mål: (Kapittel 4.4)

Indikator	Dagens tilstand	Tilstandsmål
Andel førere og forsete-passasjerer som bruker bilbelte i lette kjøretøy.	97,2% (2017)	98% (2022)
Andel barn i alderen 1-3 år som er sikret bakovervendt i bil.	63% (2017)	75% (2022)
Andel førere av tunge kjøretøy som bruker bilbelte	84,3% (2017)	95% (2022)

Kommunale tiltak:

- Kommunen bestiller alltid busser med 3-punktsbelte ved leie av busser til transport i regi av kommunen.
- Kommunen har i sin reisepolicy forventninger om at alle kommunalt ansatte bruker bilbelte ved transport i tjeneste. Dette gjelder bil og buss.
- Kommunen gjennom helsestasjonenes virksomhet skal sette søkelys 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 sette søkelys på sikring av barn i bil (materiell / kampanje gjennom Trygg Trafikk)

## 8.2 Befolkningsgrupper

Ulykkesstatistikkene viser at risikoen for å bli drept eller hardt skadd i trafikken er ulik for ulike aldersgrupper. Gode holdninger til trafikantatferd som læres i barndommen tas med inn i ungdommen og voksenlivet. I planperioden 2021-2025 skal det rettes særlig innsats mot tre alderskategorier; Barn og unge (0-14 år), ungdom/unge førere og eldre trafikanter.

### 8.2.1 INNSATSOMRÅDE – BARN (0-14 ÅR)

Nasjonale mål: (Kapittel 5.2)

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

#### Kommunale tiltak:

- Barnehager og skoler skal i samarbeid med foresatte sette søkelys på trafiksikkerhetsarbeid og forebygging av ulykker. (Tiltak i trafiksikker barnehage og skole).
- Kommunen skal gjennomføre vurdering av særlig farlig skoleveg.
- Kommunen skal arbeide for trafiksikre soner rundt skolene.
- Kommunen skal begrense muligheten for å kjøre inn på skoleområder og i tilknytning til skoler.
- Tilgjengeligheten for å gå eller sykle til skolen bedres.
- De kommunale barnehagene skal ha godkjenning som Trafiksikker barnehage.
- Kommunen skal påvirke til at alle de private barnehagene skal ha godkjenning som Trafiksikker barnehage.
- De kommunale skolene skal ha godkjenning som Trafiksikker skole.
- Kommunen skal påvirke til at alle de private skolene skal ha godkjenning som Trafiksikker 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.

## 8.2.2 INNSATSOMRÅDE – UNGDOM OG UNGE FØRERE

Nasjonale mål: (Kapittel 5.3)

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

\* Reduksjon i perioden 2018-2021 sammenliknet med perioden 2013-2016.

### Kommunale tiltak:

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

- Kommunen skal se på muligheten for å tilby valgfaget Trafikk i ungdomsskolene.

## 8.2.3 INNSATSOMRÅDE – ELDRE TRAFIKANTER OG TRAFIKANTER MED FUNKSJONSNEDESETTELSE

Nasjonale mål: (Kapittel 5.4)

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

\* Reduksjon i perioden 2018-2021 sammenliknet med perioden 2013-2016.

### Kommunale tiltak:

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

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

## 8.3 Trafikantgrupper og kjøretøygrupper

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

### 8.3.1 INNSATSOMRÅDE – GÅENDE OG SYKLENDE

Nasjonale mål: (Kapittel 6.2)

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

#### Kommunale tiltak:

- Kommunen skal gjennomføre fysisk tilrettelegging og utbygging/drift for å sikre god trafikksikkerhet for gående og syklende på kommunale veger.
- Kommunen skal, gjennom ulike tiltak og virkemidler, påvirke til økt bruk av sykkelhjelm og refleks.
- Kommunen skal bidra til økt sykkelopplæring i skole og barnehage samt voksenopplæringen.

Ringerike kommune vil arbeide med følgende tiltak i dialog med vegeier:

- Ca. 3 km gang- og sykkelveg fra Putten til Norderhov langs Fv. 241.
- Ca. 0,6 km gang- og sykkelveg fra Nordre Aslaksrud til Frankrike langs Fv. 241.
- Ca. 1 km gang- og sykkelveg fra Snyta til Pålsgårdshøgda langs Rv. 350.
- Ca. 1,7 km gang- og sykkelveg fra Snyta til Busund langs Fv. 2858.
- Ca. 1,3 km gang- og sykkelveg fra Busund til Norderhavsveien langs Fv. 2858.
- Ca. 1,3 km gang- og sykkelveg fra Vesternbakken til Sætrangsgata langs Fv. 2860.
- Ca. 0,8 km gang- og sykkelveg fra Fløytingen til Øvre Klekkenvei langs Fv. 2860.
- Ca. 1,7 km gang- og sykkelveg fra Almemoen til Risesletta langs E 16.
- Ca. 3 km gang- og sykkelveg fra Nakkerud til Tyrstrand langs Rv. 350.
- Ca. 3,7 km gang- og sykkelveg fra Tyrstrand til Ask langs Rv. 350.
- Trafikksikring Nes i Ådal: Flere tiltak
- Trafikksikring Sokna: Flere tiltak

### 8.3.2 INNSATSOMRÅDE – MOTORSYKKEL OG MOPED

Nasjonale mål: (Kapittel 6.3)

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

\* Reduksjon i perioden 2018-2021 sammenliknet med perioden 2013-2016.

Kommunale tiltak:

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

## 8.4 Trafikksikre veier – fysiske trafiksikkerhetstiltak

Trafiksikkerhet vil være et tema ved gjennomføring av de aller fleste fysiske tiltak. Ved drift og vedlikehold er det et viktig formål å opprettholde en god sikkerhetsmessig standard, mens de fleste investeringer i nye veganlegg og utbedringer av eksisterende veg vil gi økt trafiksikkerhet, selv om dette ofte ikke er hovedformålet.

Fokus når det gjelder innsatsen til målrettede trafiksikkerhetsinvesteringer vil i stor grad konsentreres om tiltak for å forhindre møteulykker, utforkjøringsulykker og ulykker med påkjørsel av gående og syklende.

### 8.4.1 INNSATSOMRÅDE – MØTEULYKKER OG UTFORKJØRINGSULYKKER

Nasjonale mål: (Kapittel 7.2)

Indikator	Dagens tilstand	Tilstandsmål
Andel av trafikkarbeidet på riksveger med fartsgrense 70 km/t eller høyere som foregår på møtefrie veier.	49,3% (2018)	54,1% (2022)
Andel km riksveg med fartsgrense 70 km/t eller høyere som er gjennomgått og som tilfredsstiller minstestandarden i NTP med tanke på å forhindre alvorlige utforkjøringsulykker.		1 500 km (utbedres i 2018-2023)

Kommunale tiltak:

- Kommunen skal årlig utarbeide en prioriteringsliste for fysiske trafiksikkerhetstiltak på kommunal veg, og gjennomføre disse innenfor eksisterende økonomiske rammer.
- Kommunen skal ha en prioriteringsliste for trafiksikkerhetstiltak på fylkes- og riksveger med årlig rullering.
- Kommunen skal følge rutiner for snøbrøyting/snørydding/strøing/rydding av vegetasjon på skoleveger.
- Kommunen skal kvalitetssikre reguleringsplaner i forhold til trafiksikkerhet.
- Kommunen skal ha rutiner for håndtering av innspill fra etater, organisasjoner eller publikum.
- Kommunen skal ha rutiner for kvalitetssikring av trafiksikkerheten i forbindelse med anleggsvirksomhet, både i kommunal og privat regi.

## 8.5 Intelligente transportsystemer

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

### 8.5.1 INNSATSOMRÅDE – TILRETTELEGGING FOR AUTOMATISERTE KJØRETØY MM.

Nasjonale mål: (Kapittel 5.2)

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

Kommunale tiltak:

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

### 8.5.2 INNSATSOMRÅDE – KJØRETØYTEKNOLOGI

Nasjonale mål: (Kapittel 8.3)

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

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

Kommunale tiltak:

- Kommunen skal ved innkjøp av nye kjøretøy vektlegge trafikksikkerhet (5 stjerner i Euro-NCAP, AEB, feltskiftevarsler).



## 8.6 Systematisk trafiksikkerhetsarbeid i offentlig og privat sektor

Fylkeskommunene og kommunene er sentrale aktører i trafiksikkerhetsarbeidet, med mange oppgaver som påvirker trafiksikkerheten. Fylkeskommunene er eier av fylkesvegene og har etter vegtrafikklovens § 40a ansvar for å tilrå og samordne tiltak for å fremme trafiksikkerheten i fylket. Fylkeskommunene er også eier av videregående skoler.

Kommunene er arealmyndighet, eier av kommunale veger, arbeidsgiver og eier av barnehager og skoler. Kommunene skal etter folkehelseloven fremme befolkningens helse og bidra til å forebygge skade. I tillegg kjører mange ansatte mye bil i kommunal tjeneste.

### 8.6.1 INNSATSOMRÅDE – TRAFIKKSIKKERHETSARBEID I FYLKESKOMMUNER OG KOMMUNER

Nasjonale mål: (Kapittel 9.2)

Indikator	Dagens tilstand	Tilstandsmål
Antall kommuner som er godkjent som Trafikksikre kommuner	121 (2021)	125 (2022)

#### Kommunale tiltak:

- Kommunen forplikter seg til å arbeide systematisk med trafiksikkerhet i alle relevante sektorer innenfor sitt ansvarsområde.
- Kommunen skal være godkjent som Trafikksikker kommune.
- Kommunen skal følge opp Barnas transportplan, se pkt. 4.2.1.
- Kommunen skal i samarbeid med politiet drøfte trafikkforebyggende tiltak.

## 9. Økonomi

Trafikksikkerhetstiltakene i denne planen skal innarbeides i økonomiplanen. Samtidig skal tiltak som går over flere år, samt tiltak med oppstart i handlingsplanperioden prioriteres i budsjettet hvert år fra 2022 til og med 2025.

Kommunalsjefene har ansvaret for å innarbeide utgiftene innenfor eget budsjettområde. Se vedlegg 2 for med informasjon.

## 10. Evaluering og rullering

Kommunalsjefene rapporterer årlig på tiltak innenfor eget ansvarsområde, til ansvarlig for oppfølging av Trafikksikkerhetsplanen, som så sammenfatter dette og legger frem en samlet rapport til rådmannen.

Rådmannen rapporterer årlig til kommunestyret.

# Vedlegg

- 1) Handlingsplan fysiske tiltak 2021
- 2) Tiltaksplan med ansvarlige 2021 - 2025
- 3) Trafikksikker kommune
- 4) Skadestatistikk 2010 – 2019
- 5) Høringsinnspill 2021



Trafikksikkerheten  
leveres av  
Ringerike  
kommune

[ringerike.kommune.no](http://ringerike.kommune.no)



RINGERIKE  
nærmest det meste