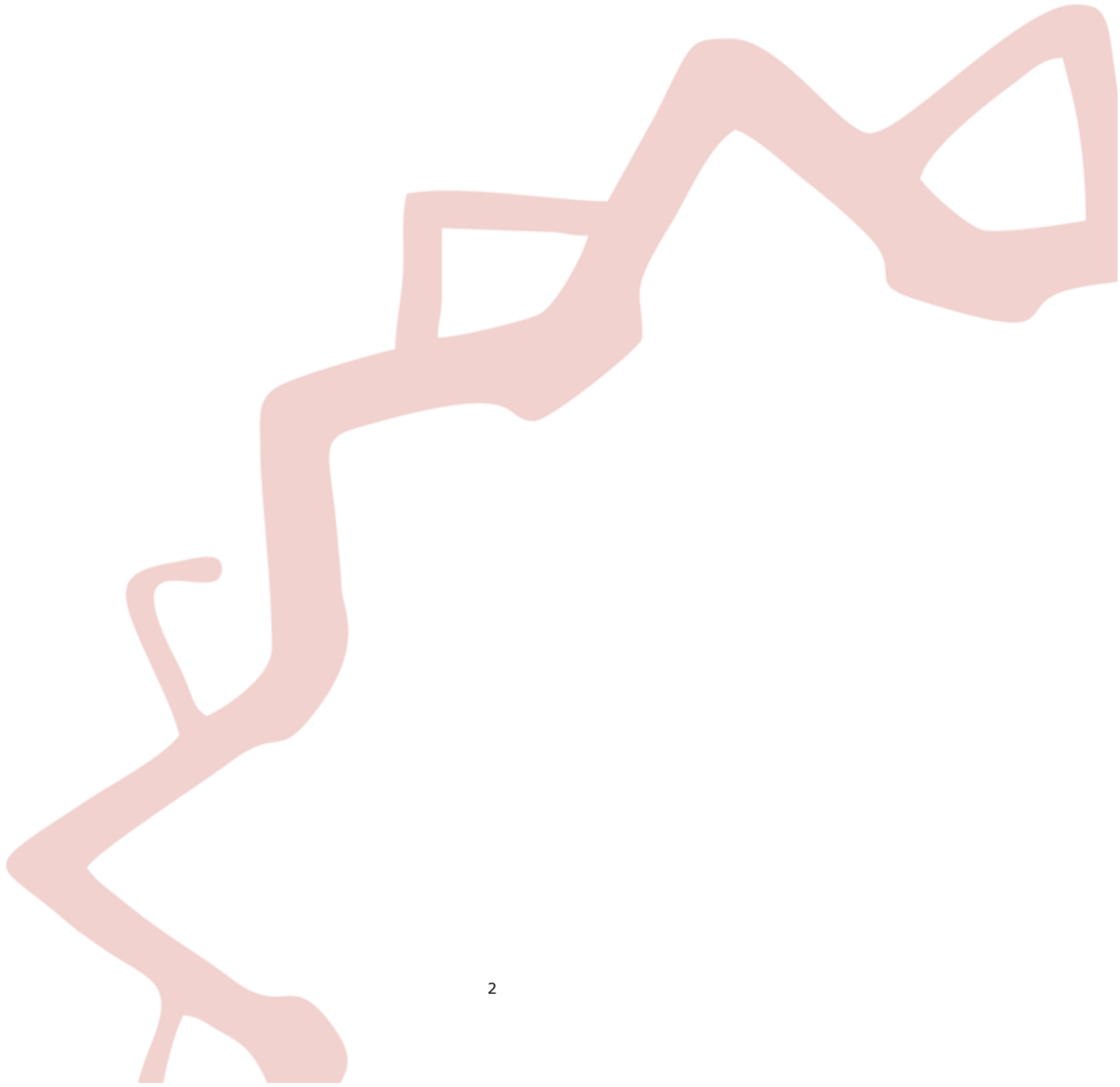




Trafikksikkerhetsplan 2023–2026

[Vedtatt av bystyret 07.09.2023]



Innholdsfortegnelse

Trafikksikkerhetsplan 2023–2026	1
Sammendrag	5
1. Overordnede mål og føringer for trafikksikkerhetsarbeidet	6
1.1 Nasjonal transportplan (NTP) for 2022–2033.....	7
1.2 Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022– 2025	7
1.3 Barnas transportplan	8
1.4 Folkehelse og trafikksikkerhet.....	8
1.5 Samferdselsstrategi 2022–2033	9
2. Trafikksikkerhetsarbeid i Fredrikstad kommune	10
2.1 Bakgrunn	11
2.2 Aktører i trafikksikkerhetsarbeidet i Fredrikstad	11
2.2.1 Kommunen.....	11
2.2.2 Lokalsamfunn.....	12
2.2.3 Statens vegvesen.....	12
2.2.4 Fylkeskommunen	12
2.2.5 Trygg Trafikk	13
2.2.6 Politiet	13
2.3 Trafikksikker kommune	13
2.4 Visjoner og mål i Fredrikstad kommune	13
2.5 Satsingsområder for Fredrikstad kommune	14
2.6 Slik vil vi ha det – slik gjør vi det	16
3. Analyse av trafikkbildet i Fredrikstad kommune	17
3.1 Veisystem og trafikk tall	17
3.2 Befolkningsutvikling og transportvaner.....	18
3.3 Ulykkesutvikling i Fredrikstad.....	18
3.4 Ulykker på det kommunale veinettet	19
3.5 Ulykkeskostnader	20
4. Handlingsplan for trafikksikkerhet	21
4.1 Handlingsplan.....	22
4.2 Fysiske tiltak.....	22
4.2.1 Innspill til planen – fysiske tiltak.....	22
4.2.2 Prioriterte fysiske tiltak	23
4.2.3 Drift og vedlikehold, anleggsvirksomhet	23
4.3 Trafikantrettede tiltak	24
4.4 Organisatoriske tiltak	24
4.5 Budsjett trafikksikkerhetstiltak	25

4.5.1 Tilskudd og belønningsmidler	25
4.5.2 Behov for kommunale midler, 2023–2026	25
5. Vedlegg	26
Vedlegg nr. 1 – Trafikkbilde og ulykkessituasjonen i Fredrikstad	27
1. Beskrivelse av Fredrikstad kommune	27
1.1 Befolkning og utvikling.....	27
1.2 Veisystem og trafikk tall.....	27
1.3 Reisevaner.....	29
2. Ulykkessituasjonen i Fredrikstad.....	30
2.1 Mange medvirkende faktorer til dødsulykker	30
2.2 Antall og utvikling i personskadeulykkene i Fredrikstad	31
2.3 Ulykker med drepte og hardt skadde	34
2.4 Ulykker fordelt på veikategori og trafikantgrupper.....	35
2.5 Skadde og drepte på alder og kjønn.....	36
2.6 Ulykkespunkter og –strekninger	37
2.7 Ulykker på de kommunale veiene.....	40
2.8 Ulykkeskostnader	41
Vedlegg nr. 2 – Ulike trafikksikkerhetstiltak – effekter	43
1. 30-soner og humper	43
2. Rundkjøringer	43
3. Veibelysning	44
4. Gangfelt.....	44
5. Gang- og sykkelanlegg	46
7. Bilbelte.....	47
9. Opplæring og informasjon.....	48
Vedlegg nr. 3 – Kunnskapsgrunnlag	49
1. Stortingsmeldinger	49
2. Overordnede planer og dokumenter	49
3. Øvrig litteratur	49

Sammendrag

Arbeid med trafiksikkerhet er prioritert i Fredrikstad gjennom mange år. Trafiksikkerhetsplanen gir grunnlaget for utvikling og prioritering av strategier og tiltak. Hovedhensikten med en kommunal trafiksikkerhetsplan er å øke og samordne kommunens innsats i trafiksikkerhetsarbeidet, for å kunne redusere antall ulykker og utrygghetsfølelse, spesielt hos myke trafikanter.

Kommunen har en viktig rolle i trafiksikkerhetsarbeidet, både som ansvarlig for de kommunale veiene, skole- og barnehageeier, gjennom sitt ansvar i forbindelse med arealplanlegging, samt som arbeidsgiver og transportkjøper. Kommunen har også et ansvar gjennom folkehelseloven, der vi er pålagt å arbeide forebyggende mot faktorer som kan påvirke helsetilstanden til befolkningen i kommunen negativt.

Gjennom konseptet *Trafikksikker kommune* har Fredrikstad kommune forpliktet seg til å ha trafiksikkerhet som en integrert del av vårt arbeid.

Fredrikstad kommune ble i 2018 kåret til årets trafiksikkerhetskommune og fikk en pris på en million kroner fra regjeringen for sitt gode trafiksikkerhetsarbeid. Kommunen ble i mars 2018 også godkjent som «Trafikksikker kommune» av Trygg Trafikk.

Trafiksikkerhetsplanen er en temaplan, som er forankret i kommunens politiske og administrative ledelse. Trafiksikkerhetsplanen gir grunnlaget for utvikling og prioritering av strategier og tiltak. Til grunn ligger regjeringens nullvisjon – en langsiktig visjon om null drepte og livsvarig skadde i trafikken.

Trafiksikkerhetsplanen er i hovedsak basert på kunnskap fra undersøkelser om trafikkforholdene på skoleveier, lokalsamfunnsprosjekter, publikumshenvendelser, ulykkestall og analyser. For å sikre god lokal medvirkning ble alle lokalsamfunnsutvalgene (LSU) invitert til å gi innspill om eventuelle problempunkter/strekninger i eget lokalsamfunn. Det ble mottatt mange gode innspill. Innspillene som gjelder problempunkter/strekninger på det kommunale veinettet vil utgjøre et viktig grunnlag for kommunens prioriteringer av trafiksikkerhetstiltak i planperioden.

Planen består av tre hoveddeler:

- *Strategidel*, som omhandler visjoner og mål med trafiksikkerhetsarbeidet på nasjonalt, regionalt og lokalt nivå.
- *Analysedel*, som analyserer ulykkessituasjonen i Fredrikstad og beskriver innspill til planen.
- *Handlingsdel*, som inneholder en oversikt over trafiksikkerhetstiltak med handlingsprogram og investeringsbehov.

1. Overordnede mål og føringer for trafikksikkerhetsarbeidet

Regjeringen, i henhold til Meld. St. 40 (2015–2016), legger til grunn at Norge er verdensledende innen trafikksikkerhet på vei, som følge av målrettet, tverrsektoriell, kunnskapsbasert og langsiktig innsats. Trafikkulykker utgjør likevel et betydelig samfunnsproblem, og omfanget av tapte liv er uakseptabelt. Trafikksikkerhet må derfor fortsatt ha høy prioritet, med nullvisjonen som et av hovedmålene for transportpolitikken.

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

Det vises til at mange av de enkle og mest effektive trafikksikkerhetstiltakene er tatt i bruk. Med et relativt lavt antall trafikkulykker blir en ytterligere reduksjon i antallet drepte og hardt skadde stadig mer krevende å oppnå, og avhengig av økt og felles innsats fra flere offentlige aktører. Hovedinnretningen er derfor å belyse tverrsektorielle utfordringer og behov i trafikksikkerhetsarbeidet, og bidra til bedre overordnet forankring og økt samordning av den framtidige innsatsen.



Kommunens trafikksikkerhetsarbeid bygger på overordnede føringer fra Nasjonal Transportplan (NTP) for 2022–2033 og på nullvisjonen, som er en nasjonal visjon om et trafikksikkerhetsbilde uten drepte eller hardt skadde i trafikken.

Kommunen har valgt å ivareta dette ansvaret gjennom konseptet *Trafikksikker kommune*, levert av Trygg Trafikk i samarbeid med fylkeskommunen. Konseptet består av kriterier som alle seksjoner i kommunen må oppfylle.

1.1 Nasjonal transportplan (NTP) for 2022–2033

Nasjonal transportplan (NTP) er en viktig overordnet plan, som gir føringer for trafikksikkerhetsarbeidet framover.

Stortinget har gjennom NTP vedtatt at nullvisjonen skal være grunnlaget for trafikksikkerhetsarbeidet i Norge. Nullvisjonen har fokus på de alvorligste trafikkkulykkene – en visjon om ingen drepte og ingen hardt skadde. Generelt for landet vil dette si møte- og utforkjøringsulykker som i stor grad skjer på det overordnede veinettet, i tillegg til fotgjenger- og sykkelulykker, som i større grad skjer på det lokale veinettet. Nullvisjonen utfordrer veisektoren på det sterkeste. Det krever også at trafikantene endrer holdning og får en dypere forståelse av trafikksikkerhet.

Ambisjonen i ny NTP 2022–2033 er en videreføring av etappemålet fra Nasjonal transportplan 2018–2029, hvor ambisjonen var at det maksimalt skal være 350 drepte og hardt skadde i 2030 på nasjonalt nivå. Nå er planen supplert med en egen målsetting for maksimalt 50 drepte i 2030. I tillegg innfører regjeringen for første gang en tidfestet, langsiktig ambisjon om at ingen skal omkomme i veitrafikken i 2050.

1.2 Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022–2025

For å følge opp nullvisjonen er det utarbeidet en Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022–2025.

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.

Det er valgt ut 15 ulike innsatsområder, som vil bli viet særlig oppmerksomhet i planperioden. Innenfor hvert innsatsområde er det satt mål for tilstandsutviklingen, og i tillegg gitt en oppstilling av tiltak som planlegges gjennomført i planperioden for å nå tilstandsmålene.

Innsatsområdene er:

1. Fart
2. Rus
3. Beltebruk og riktig sikring av barn
4. Uoppmerksomhet
5. Barn (0–14 år)
6. Ungdom og unge førere
7. Eldre trafikanter
8. Gående og syklende
9. Motorsykel og moped
10. Godstransport på vei
11. Møte- og utforkjøringsulykker
12. Drift og vedlikehold
13. Bruk av ny teknologi i trafikksikkerhetsarbeidet
14. Trafikksikkerhetsarbeid i offentlig og private virksomheter
15. Kunnskap

Tiltakene i tiltaksplanen skal sikre at kommunen har stø kurs mot etappemålet i NTP om maksimalt 350 drepte og hardt skadde i veitrafikken i 2030, hvorav maksimalt 50 drepte.

Regjeringen mener at selv med en økt planramme og en offensiv satsing på sikker veiinfrastruktur, er det nødvendig å satse videre på spesielt trafikantrettede tiltak. Tilstandsmål som i hovedsak skal nås ved hjelp av trafikantrettede tiltak er: Bruk av bilbelte, sikring av barn i

bil, bruk av sykkelhjelmer, bruk av reflekser, redusert kjøring i ruspåvirket tilstand og overholdelse av fartsgrenser.

Tiltak rettet mot de ulike befolkningsgruppene som barn, unge og eldre går også i stor grad ut på trafikanterrettede tiltak som informasjon, trafikkopplæring, ferdighetstrening, kurs, møter og etablering av samarbeidsfora. Også innenfor områdene *"Motorsykkler og mopeder"* og *"Godstransport på vei"* er tiltakene trafikanterrettede (informasjon, kurs, rådgivning, tilsyn og kontroll).

Innsatsområde 14 omhandler blant annet trafikk sikkerhetsarbeidet i kommuner. Under dette området er det et mål å øke antallet kommuner som er godkjent som Trafikk sikker kommuner. Godkjenningen varer i tre år av gangen. For kommunen blir det derfor viktig å sørge for at kriteriene, som stilles for alle sektorene i kommunen, til enhver tid er oppfylt.

Under innsatsområdet påpekes også viktigheten av at kommunens trafikk sikkerhetsplan er oppdatert og dekker hele bredden av det kommunale TS-arbeidet (trafikk sikkerhetsarbeidet), og at hensynet til trafikk sikkerhet ivaretas i all areal- og transportplanlegging.

Under innsatsområde *"Gående og syklende"* ligger det, foruten trafikanterrettede tiltak, også tiltak som går på bedre fysisk tilrettelegging både langs riks-, fylkes- og kommunal vei. På det kommunale veinettet skjer det flere ulykker med mange trafikanter, slik at kommunens innsats er avgjørende i trafikk sikkerhetsarbeidet for denne gruppen trafikanter.

1.3 Barnas transportplan

Barnas transportplan er viet et eget kapittel i NTP 2022–2033 og beskriver mye kunnskap om hva som er viktig for barn og unge og deres ferdsel.

I Nasjonal tiltaksplan for trafikk sikkerhet på vei 2022–2025 er det flere tiltak som er rettet spesielt mot barn og unge. Dette omfatter blant annet tiltak for økt bilbeltebruk og riktig sikring av barn i bil, trafikkopplæring i skole og barnehage, men også fysiske tiltak for å sikre skoleveier og nærmiljøer.

Samferdselsdepartementet legger til grunn at økt sikkerhet for barn og unge skal være et hovedinnsatsområde også i neste nasjonale tiltaksplan, og at intensjonene i Barnas transportplan følges opp i det tverrsektorielle arbeidet med tiltak.

Regjeringen vil prioritere 500 millioner kroner i første seksårsperiode til tiltak som bedrer trafikk sikkerheten for barn og unge. En viktig del av denne satsingen vil være å etablere en tilskuddsordning for å stimulere til lokalt arbeid for tryggere skoleveier og nærmiljøer, der etablering av hjertesoner rundt skoler vil være et sentralt tiltak. Statens vegvesen skal forvalte denne ordningen. Tilskuddsmidlene skal være et supplement til fylkenes og kommunens egne midler til formålet. Trygge skoleveier og nærmiljøer er med på å støtte opp under målet om at flere barn skal sykle eller gå til skolen.

1.4 Folkehelse og trafikk sikkerhet

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 (2014–2015) Folkehelsemeldingen mestring og muligheter, forsterke det tverrsektorielle samarbeidet for å forebygge ulykker. Det er viktig at kommunen integrerer det ulykkesforebyggende arbeidet generelt, og trafikk sikkerhetsarbeidet spesielt i sitt folkehelsearbeid.

1.5 Samferdselsstrategi 2022–2033

Viken fylkeskommune har utarbeidet en Samferdselsstrategi 2022–2033. I denne finner man noen kapitler som omhandler trafiksikkerhet.

Vikensamfunnets mobilitetsbehov skal ivaretas, samtidig som sikkerheten bedres i tråd med nullvisjonen for drepte og hardt skadde. Dette gir følgende delutfordringer:

- Å ha nok kunnskap om ulykkene og virkninger av ulike tiltak.
- Å øke attraktiviteten og redusere risiko for gående og syklende i byområder.
- Å identifisere effektive tiltak på fylkesveinett med lav sikkerhetsstandard og høy fart.
- Å styrke tverrsektoriell regional samhandling.

Strategier for byer og større tettsteder (noen utvalgte punkter som berører tema trafiksikkerhet):

- Oppfylle nullvisjonen for trafiksikkerhet.
- Finne rett arbeidsdeling mellom ulike transportmidler og mobilitetsløsninger, særlig med tanke på å fremme samspillet mellom gåing, sykling, mikromobilitet, kollektivtransport og trafiksikkerhet.
- Delta i arbeidet for mer effektiv, miljøvennlig og trafiksikker bylogistikk.
- Videreutvikle samarbeidsarenaer og vurdere spleiselag og forpliktende partnerskap for konkrete satsinger innfor for eksempel trafiksikkerhet og sykkel.
- I og mellom tett befolkede områder er det behov for et sammenhengende sykkelveinett og på sterkt trafikkerte strekninger skal vi i størst mulig grad legge til rette for myke trafikanter når en fylkesvei bygges ut/utbedres.

2. Trafikksikkerhetsarbeid i Fredrikstad kommune



2.1 Bakgrunn

Hovedhensikten med en kommunal trafikksikkerhetsplan er å øke og samordne kommunens innsats i trafikksikkerhetsarbeidet, for derved å redusere antall ulykker og utrygghetsfølelsen, spesielt hos myke trafikanter.

Årsakene til ulykker er som regel sammensatt av flere risikofaktorer. Det kan skyldes veiens utforming, drift- og vedlikehold, kjøretøyet, og ikke minst trafikantens adferd, kunnskap og holdninger. Å forebygge og redusere ulykker og risiko krever en bred og samlet innsats fra en rekke forskjellige aktører.

Kommunen rår over mange virkemidler, og spiller en sentral rolle i trafikksikkerhetsarbeidet. Kommunen har ansvaret for de kommunale veiene, både når det gjelder planlegging, bygging og vedlikehold. Barnehage, skole, kultur og helsesektoren er viktige arenaer i kommunen når det gjelder kunnskapsformidling om trafikksikkerhet og holdningsskapende arbeid. Arbeidet med trafikksikkerhet har fått en viktig rolle i NTP og dette føres videre til det lokale nivået gjennom kommunenes egne trafikksikkerhetsplaner.

Det er et krav om at en kommunal trafikksikkerhetsplan skal foreligge for å få tildelt statlige og fylkeskommunale midler (fra posten Trafikksikkerhetstiltak, tidligere Aksjon skoleveg). Dette kravet ble innført i 2001. Fredrikstad utarbeidet sin første trafikksikkerhetsplan for 4-årsperioden 2001–2004. Denne planen er den sjette trafikksikkerhetsplanen for Fredrikstad kommune, og gjelder for perioden 2023–2026.



2.2 Aktører i trafikksikkerhetsarbeidet i Fredrikstad

2.2.1 Kommunen

Kommunen selv har en viktig rolle i trafikksikkerhetsarbeidet, både som ansvarlig for de kommunale veiene, skole- og barnehageeier, gjennom sitt ansvar i forbindelse med arealplanlegging, og som arbeidsgiver og transportkjøper. Kommunen har også et ansvar gjennom folkehelseloven, der vi er pålagt å arbeide forebyggende mot faktorer som kan påvirke helsetilstanden til befolkningen i kommunen negativt.

Gjennom konseptet Trafikksikker kommune har Fredrikstad kommune forpliktet seg til å ha trafikksikkerhet som en integrert del i vårt arbeid. I barnehagene og skolene innebærer dette blant annet at trafikkopplæring er integrert i årsplanene, trafikksikkerhet er tema på foreldremøter, ansatte har rutiner for å ivareta trafikksikkerheten på turer til fots, med bil eller kollektivtransport, og det stilles krav til trafikksikkerhet ved kjøp av transporttjenester.

Se mer om hva som konkret skal gjøres fra kommunens side i kapittel 4.

2.2.2 Lokalsamfunn

Fredrikstad har 22 aktive lokalsamfunnsutvalg, hvor de fleste er delt inn etter skolekretser. Trafikksikkerhet er et tema som opptar alle lokalsamfunn. Engasjement og innspill fra lokalbefolkningen er viktig ved rullering av trafikksikkerhetsplanen, og ved hver rullering kommer det inn periodevis mellom 100–300 innspill fra lokalsamfunnsutvalgene i Fredrikstad kommune. Alle innspillene blir gjennomgått, vurdert og lagt ved som vedlegg til planen.

Enkelte lokalsamfunn og velforeninger gjennomfører miljø- og trygghetsvandring (MOTvandring) sammen med befolkningen i sitt lokalsamfunn. En MOT-vandring har fokus på trafikutfordringer for barn, unge og eldre i lokalsamfunnet. Det kan handle om behov for fortau, trygg skolevei, sykkelfelt, belysning, parkering i gatene og hente-bringesoner som kan skape trafikksikre situasjoner. Andre utfordringer kan være klipping av hekker for å opprettholde siktlinjer, behov for vedlikehold og fartsreducerende tiltak.

Fredrikstad kommune skal i planperioden prøve ut «stedskompasset», som verktøy for å få innspill fra innbyggere. Dette verktøyet vil kunne gi gode innspill for å bedre og systematisere trafikksikkerhetsarbeidet i kommunen.

2.2.3 Statens vegvesen

Statens vegvesen har ansvaret for å:

- Planlegge, bygge og vedlikeholde riksveiene.
- Gjennomføre verkstedkontroll, ulike former for kjøretøykontroll, kontroll av kjøre- og hviletid og bilbeltekontroll.
- Gjennomføre førerprøver og kjøreskoletilsyn.
- Utarbeide retningslinjer og bestemmelser for veiutforming, veitrafikk, føreropplæring og kjøretøy.
- Bistå fylkeskommunene og kommunene med faglige råd om trafikksikkerhet.

2.2.4 Fylkeskommunen

Fylkeskommunen er en av flere sentrale aktører i nullvisjons- og trafikksikkerhetsarbeidet, både som veieier (fylkesveiene), plan- og samordningsmyndighet, ansvarlig for kollektivtransport og eier av videregående skoler. Fylkeskommunen har et spesifikt ansvar etter veitrafikkloven (§ 40a) for å «tilrå og samordne tiltak for å fremme trafikksikkerheten i fylket».

I de tre tidligere fylkene (Akershus, Buskerud og Østfold) ble samordning av trafikksikkerhetsarbeidet organisert gjennom fylkets trafikksikkerhetsutvalg (FTU), der fylkeskommunen, sammen med Statens vegvesen, Trygg Trafikk og politiet, deltok. Kommunene var ikke en del av dette utvalget.

Fylkeskommunen ønsker et tettere samarbeid med kommunene, og vil, i dialog med kommuneregionene og de andre trafikksikkerhetsaktørene, etablere en ny samhandlingsmodell for trafikksikkerhet. Et fagnettverk for trafikksikkerhet vil bli etablert under paraplyen Mobilitetsnettverk, hvor også det allerede etablerte sykkelnettverket vil være.



Tilskuddsordningen for trafikksikkerhet er avviklet. Trafikksikkerhetsmidler til fysiske tiltak prioriteres nå kun til fylkesveier, gjennom handlingsprogrammet for samferdsel. Tilskudd til ikke-fysiske tiltak vil tildeles kommuneregionene uten en søknadsprosess, men på bakgrunn av dialog med fylkeskommunen.

Viken fylkeskommune har opprettet et fagnettverk for trafikksikkerhet, sykkel og gange. Fylkeskommunen leder nettverket, som skal være en møteplass

og en samarbeidsarena for kunnskapsdeling, informasjon- og erfaringsutveksling, inspirasjon og faglige diskusjoner.

2.2.5 Trygg Trafikk

Trygg Trafikk er en landsomfattende, uavhengig organisasjon for det frivillige trafikksikkerhetsarbeidet, og skal fungere som et bindeledd mellom de frivillige aktørene og de offentlige myndighetene som har ansvar for trafikksikkerheten. Organisasjonen har et særlig ansvar for trafikkopplæring og informasjon. Trygg Trafikks arbeidsområder omfatter i hovedtrekk:

- Å gi trafikkfaglig og pedagogisk bistand til barnehager, skoler, lærerhøgskoler og foreldre for å sikre at trafikkopplæringen og trafikkoppdragelsen blir best mulig.
- Å spre informasjon om trafikksikkerhet til ulike målgrupper.
- Å være en aktiv pådriver i trafikksikkerhetsarbeidet overfor beslutningstakere og myndigheter.

2.2.6 Politiet

Politiet har særlig ansvar for overvåkning og kontroll av atferden til trafikantene. Følgende kontroller prioriteres:

- Kontroll av aggressiv trafikantatferd
- Fartskontroll
- Kontroll med bruk av verneutstyr (sikkerhetsbelte, hjelm mm.)
- Ruskontroll

Politiet arbeider også forebyggende ved besøk til skoler og deltakelse i ulike kampanjer og aksjoner. Både UP og det lokale politidistriktet/lensmannskontoret er viktige i trafikksikkerhetsarbeidet

2.3 Trafikksikker kommune

Kommunene har et stort ansvar for trafikksikkerhetsarbeidet, både som veimyndighet, gjennom sitt ansvar for arealplanlegging, som skole- og barnehageeier, som transportør, transportkjøper og som arbeidsgiver. I tillegg har kommunene gjennom folkehelseloven ansvar for å fremme befolkningens helse og bidra til forebygging av sykdom og ulykker.

Trygg Trafikk har utarbeidet verktøyet Trafikksikker kommune som et begrep, et kvalitetsstempel, for de kommunene som arbeider langsiktig og systematisk med trafikksikkerhet. Å oppnå godkjenning innebærer ikke fravær av trafikkulykker, men at kommunen arbeider målbevisst og helhetlig med trafikksikkerhet.

Fredrikstad kommune ble godkjent Trafikksikker kommune i mars 2018. Kommunen ble regodkjent 31.01.2023. Regodkjenningens varighet er tre år. Deretter kan kommunen regodkjennes for tre nye år. Råd fra Trygg Trafikk om det videre arbeidet med trafikksikkerhet i kommunen vil bli innarbeidet i planen.

2.4 Visjoner og mål i Fredrikstad kommune



Fredrikstad kommune skal støtte opp under de visjoner og mål som er satt i sentrale planer, det vil si nullvisjonen, mål i NTP og mål i fylkets regionale transportplan.

Fredrikstad kommunes visjon for trafikksikkerhet er følgende:

Fredrikstad skal være et samfunn der ingen blir drept eller hardt skadd i trafikken.

For å følge opp de nasjonale målene om en halvering av antallet drepte og hardt skadde innen 2024 (sett i forhold til gjennomsnittet i perioden 2008–2011), er det sett på hva dette innebærer for Fredrikstad.

I perioden 2008–2011 ble seks personer drept eller hardt skadd gjennomsnittlig per år. En halvering av antall drepte og hardt skadde innebærer at målet for Fredrikstad, på vei mot nullvisjonen, bør være:

Antall drepte eller hardt skadde personer i veitrafikken i Fredrikstad halveres innen 2024. På det kommunale veinettet skal ingen bli drept eller hardt skadd i trafikken.

Et mål som innebærer maksimalt tre drept og hardt skadd i 2024 er et ambisiøst mål. I perioden 2014–2017 var det i gjennomsnitt per år åtte drepte og hardt skadde i Fredrikstadtrafikken (alle veityper). Dette har gått ned til i gjennomsnitt 4,5 drepte og hardt skadde i perioden 2017–2020.

Ved å fortsette med et godt trafikksikkerhetsarbeid er Fredrikstad på god vei mot å nå målet.

Syv av de 18 ulykkene med drepte eller hardt skadde i perioden 2014–2017 har skjedd på det kommunale veinettet. Det vil si under to ulykker med drepte/hardt skadde per år på det kommunale veinettet – en nedgang fra forrige periode. Alle de alvorlige ulykkene på kommunal vei er ulykker med myke trafikanter. For kommunens del må derfor innsatsen rettes mot de myke trafikantene.

2.5 Satsingsområder for Fredrikstad kommune

Nasjonal transportplan skriver at en framtidig trafikkvekst skal være i tråd med regjeringens klima- og miljømål. Dette omfatter at det skal være fokus på kollektivtransport, samt gående og syklende. Det vil derfor være nødvendig å jobbe målrettet for å redusere risikoen for ulykker med gående og syklende. Ulykker med gående og syklende er den største sikkerhetsmessige utfordringen på veier i tettbygd strøk.

Ulykker med myke trafikanter i Fredrikstad hadde en nedgang fra gjennomsnittlig ca. 21 ulykker per år i perioden 2014–2017 til gjennomsnittlig 18 ulykker per år i perioden 2017–2020. Det er sykkelulykkene som har hatt en svært positiv utvikling, mens fotgjengerulykkene har holdt seg på omtrent samme nivå.

I perioden 2017–2020 har det skjedd til sammen 72 ulykker med myke trafikanter (36 sykkel + 36 fotgjenger). Disse fordeler seg med fem på riksveinettet, 29 på fylkesveinettet, 35 på det kommunale veinettet og tre på private/ukjente veier. For de kommunale veiene har det vært en nedgang fra forrige periode (fra 50 til 35).

De myke trafikantene utgjør en vesentlig del av det totale antall ulykker – totalt ca. 27 prosent. Når vi ser på alvorlighetsgraden i ulykkene, utgjør de myke trafikantene en større andel – syv av de totalt 18 drepte/hardt skadde i perioden 2017–2020 er myke trafikanter (ca. 39 prosent). Fire av de myke trafikantene har blitt drept/hardt skadd på kommunal vei, to på fylkesvei og en på privat vei.

Med en ønsket utvikling om at flere skal gå og sykle blir det viktig å sette inn tiltak mot denne trafikantgruppen. Her kan aktuelle tiltak være mange: God standard på drift og vedlikehold, bedre fysisk tilrettelegging, fartsdempende tiltak og en rekke trafikantrammede tiltak.

En stor utfordring i ulykkesstatistikken er at mørketallene er store. Spesielt for sykkelulykkene er det en stor underrapportering.

El-sparkesykler er på vei inn i gatebildet og skaper utfordringer for tryggheten og framkommeligheten når de blir hensatt på uønskede steder. Her er det viktig at kommunen tar i bruk de mulighetene vi har i henhold til lovverket, å regulere og håndheve bruken. Med hjemmel i lov om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn har Fredrikstad kommune utarbeidet en forskrift som regulerer utleie av små elektriske kjøretøy. Denne ble vedtatt av bystyret 05.05.2022 og oppdateres i 2023.



Med bakgrunn i overordnede mål, ulykkessituasjonen på veiene samt virkemidler som kommunen rår over, vil Fredrikstad kommune i denne trafiksikkerhetsplanen fortsatt rette fokus mot:

Sikkerhet for gående og syklende

- *Redusere risikoen for gående og syklende spesielt på de kommunale veiene.*
- *Trafikantrettet/holdningsskapende arbeid i skolen rettet mot barn og foreldre.*

Trafiksikkerhet er en viktig del av kommunens samlede mobilitetsarbeid, som blant annet handler om at vi skal få flere over på aktive transportmidler, som sykkel, gange og kollektiv, og at slike reiser oppleves som trygge. Med et mål om nullvekst i persontransporten med bil, er økt gange og sykling både forventet og ønskelig.

Sikkerheten for gående og syklende kan bedres gjennom god fysisk tilrettelegging. Dette blir et ansvar for de ulike veieiere. Kommunen vil gjennom planen synliggjøre behovene for fysiske tiltak både på det kommunale veinettet, men også på riks- og fylkesveinettet hvor kommunens rolle blir å være pådriver overfor Statens vegvesen og fylkeskommunen.

I tillegg til bedre fysisk tilrettelegging kreves det også at fotgjengere og syklister kan trafikkreglene, følger disse reglene og at de bruker sikkerhetsutstyr som refleks og hjelm. Dette innebærer et godt og systematisk trafikantrettet arbeid både blant voksne, og overfor barn og unge. Holdninger dannes tidlig og vi påvirkes hele livet. Skole- og barnehagesektoren samt helsesektoren er viktige her.

Også frivillige organisasjoner, syklistene Nedre Glomma, kjøreskoler, lokalsamfunnene, bedrifter med mer, er viktige parter i det holdningsskapende/trafikantrettede trafiksikkerhetsarbeidet.

Konkret handlingsplan for organisatoriske, fysiske og trafikantrettede tiltak innen satsingsområdet framgår av kapittel 4.

2.6 Slik vil vi ha det – slik gjør vi det

SLIK VIL VI HA DET:

Prioritere trafikksikkerhetsarbeid i kommunen, som er forankret både administrativt og politisk samt ivaretatt i andre kommunale planer.

Ivareta kommunes visjon om at Fredrikstad skal være et samfunn der ingen blir drept eller hardt skadd i trafikken.

SLIK GJØR VI DET:

- Følge opp utvikling i trafikksikkerhet.
- Samordne kommunens innsats i trafikksikkerhetsarbeid.
- Følge opp overordnede planer fra Samferdselsdepartementet, Statens vegvesen, fylket og Trygg Trafikk samt kommunale planer.
- Sikre medvirkning med ulike brukergrupper i planarbeidet, blant andre lokalsamfunnsutvalgene.

- Dette innebærer blant annet at transportsystemet, transportmidlene og regelverket skal utformes på en måte som fremmer trafikksikker atferd hos trafikantene, og i størst mulig grad medvirker til at menneskelige feilhandlinger ikke fører til alvorlige skader eller død.

Myke trafikanter særlig skolebarn skal gå og sykle trygt til og fra skolen.

- Redusere risikoen for gående og syklende spesielt på de kommunale veiene.
- Trafikantrettet/holdningsskapende arbeid i skoler/barnehager rettet mot barn og foreldre. Ta hensyn til myke trafikanter ved arbeid på og langs skolevei.
- Ivareta hensynet til trafikksikkerhet på skolevei i reguleringssaker.
- Prioritere skoleveier i forbindelse med drift og vedlikehold
- Bedre hente- og bringe forholdene ved barneskolene – sikre hjertesoner.
- Sikre trygge gang- og sykkelveiforbindelser mellom boligområder og skoler.
- Legge til rette for gående og syklende når det gjennomføres gravearbeid på eksisterende vei hvor det ikke er lagt til rette for aktiv transport.

Fredrikstad skal fremdeles være en trafikksikker kommune.

- Oppfylle Trygg trafikk sine kriterier for trafikksikker kommune.
- Oppfylle Trygg trafikk sine kriterier for trafikksikker skole.
- Oppfylle Trygg trafikk sine kriterier for trafikksikker barnehage.
- Jobbe systematisk – bredt og tverrfaglig samarbeid mellom ulike seksjoner og særlig vekt på trafikksikre skoleveier.

3. Analyse av trafikkbildet i Fredrikstad kommune



3.1 Veisystem og trafikk tall

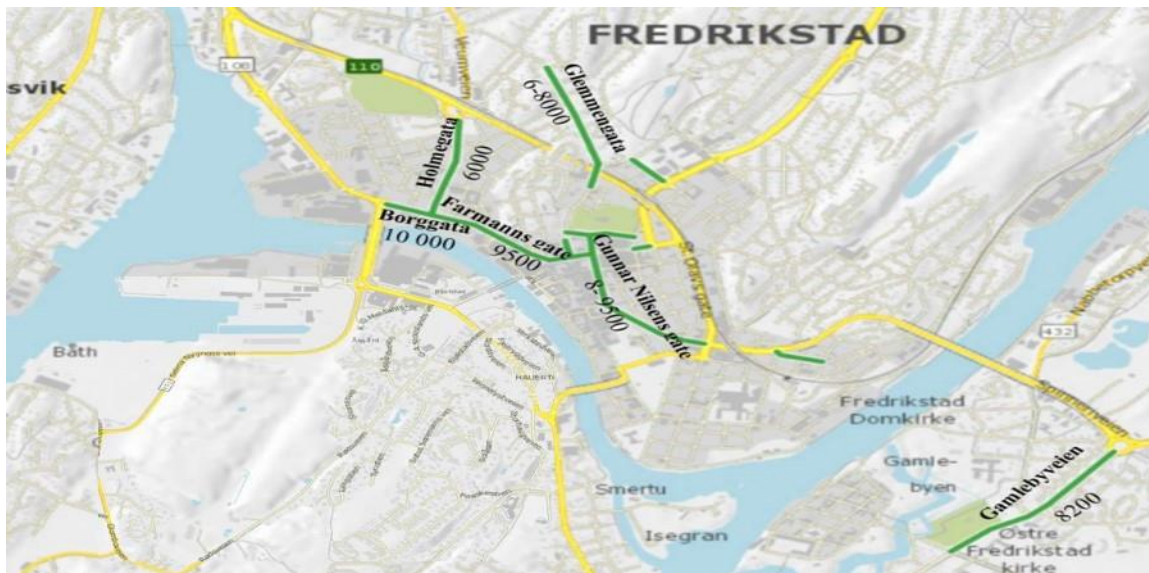
Hovedveinettet i Fredrikstad kommune består av E6, riksveiene 110 og 22 og en rekke fylkesveier. Videre har Fredrikstad et betydelig kommunalt veinett på ca. 580 km, som utgjør over 40 prosent av det totale veinettet. I tillegg er det ca. 44 km gang-/sykkelveg langs det kommunale veinettet.

Det kommunale veinettet på 580 km består av 250 km samleveier og 330 km bolig/adkomstveier. Det er ca. 200 km kommunale veier med særskilt fartsgrense 30 km/t og 40 km/t. På dette veinettet er det anlagt ca. 460 humper. Til sammen er det ca. 230 gangfelt.

E6 er mest trafikkbelastet med opptil 40 500 biler per døgn. Deretter kommer RV 110 Spinneriveien og St. Croix gate med 27–28 500. Fylkesvei 109, Rolvsøyveien har 24–25 500 biler per døgn og RV 110 St. Olavs gate 17–22 500.

På kommunale veier er det Borggata i sentrum som har den høyeste trafikkmengden, med 10 400 i årsdøgntrafikk (ÅDT). Ellers har de kommunale veiene og andre fylkesveier en ÅDT på under 10 000. De største sentrumsgatene som Farmanns gate, Gunnar Nilsens gate og Holmegata har en trafikkmengde på mellom 5–10 000 biler per døgn. Det samme gjelder noen av de øvrige fylkesveiene og noen av de større kommunale veiene, som eksempelvis Evjebekkveien og Dikeveien.

Kartet nedenfor viser det overordnede veinettet i Fredrikstad med mest trafikk.



3.2 Befolkningsutvikling og transportvaner

Fredrikstad kommune har per 2023 et befolkningstall på om lag 84 000 innbyggere. Innen utgangen av 2033 er det en prognose på 94 000 innbyggere. Med befolkningsvekst kommer utfordringer i form av økning av transportbehov med flere trafikanter og trafiksikkerhetsutfordringer.

I kommuneplanens samfunnsdel er en av strategiene at det skal oppnås mål om nullvekst i personbiltrafikken gjennom bolig-, areal- og transportplanlegging. Målsettingen i Bypakke Nedre Glomma er «nullvekst i antall personbilreiser, og at økningen skal gjøres med kollektiv, sykkel og gange i byene».

Gjennom målrettet satsing på kollektivtransport, sykkel og gange, skal Fredrikstad bli en bærekraftig region hvor innbyggerne reiser effektivt og miljøvennlig. Potensialet for å øke sykkelandelen er stor, og målsettingen er at andelen sykkelreiser i Nedre Glomma skal være på 12 prosent. Byutredningen for Nedre Glomma (2017) viser at 75 prosent av alle reiser i Fredrikstad skjer innad i kommunen. 50 prosent av alle bilreiser er på under 5 kilometer. Det er spesielt de korte reisene, hvor det er mulig å endre transportmiddel fra bil til sykkel.

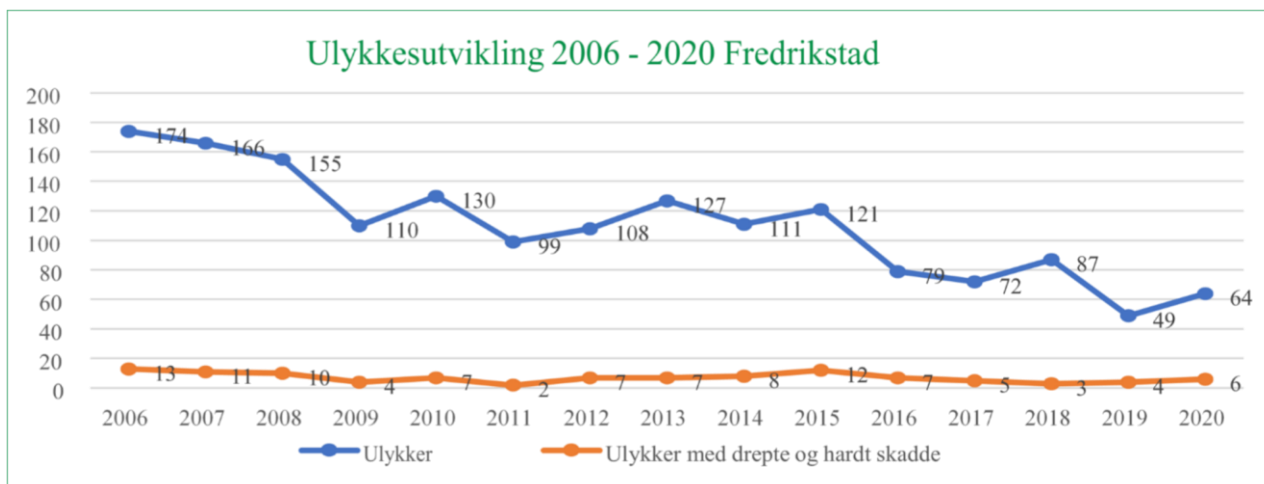
I Fredrikstad er reisemiddelfordelingen slik: 15 prosent gange, 4 prosent sykkel, 8 prosent kollektiv, 59 prosent bilførere, 12 prosent passasjerer og 2 prosent annet. Fergetrafikken har hatt en positiv utvikling etter at den ble gratis, og økte således antallet kollektivreiser i kommunen. Gratis fergetrafikk har også innvirket på sykkeltrafikken. Det er observert en merkbar økning av passasjerer med sykkel.

3.3 Ulykkesutvikling i Fredrikstad

Årsakene til ulykker er som regel sammensatt av flere risikofaktorer. Det kan skyldes veiens utforming, drift- og vedlikehold, kjøretøyet og ikke minst trafikantens adferd, kunnskap og holdninger. Som regel er det flere medvirkende faktorer som ligger bak hver enkelt ulykke.

Statens vegvesen har siden 2005 samlet inn bakgrunnsmateriale fra dødsulykker på veinettet og analysert disse. I siste rapport (for blant annet tidligere Østfold) fra 2017 fant man at 69 prosent av årsakene var knyttet til trafikant og trafikantatferd. Høy fart, ruspåvirkning og uforsvarlig atferd var dominerende medvirkende faktorer til dødsulykkene.

Å forebygge og redusere ulykker og risiko krever en bred og samlet innsats fra en rekke forskjellige aktører. Det har vært en positiv utvikling i antall ulykker med personskade i trafikken på nasjonalt, regionalt og kommunalt nivå. Dette gjelder også for Fredrikstad.



Som det framgår av tabellen over har Fredrikstad hatt en positiv ulykkesutvikling fra 2006 (alle politirapporterte personskadeulykker).

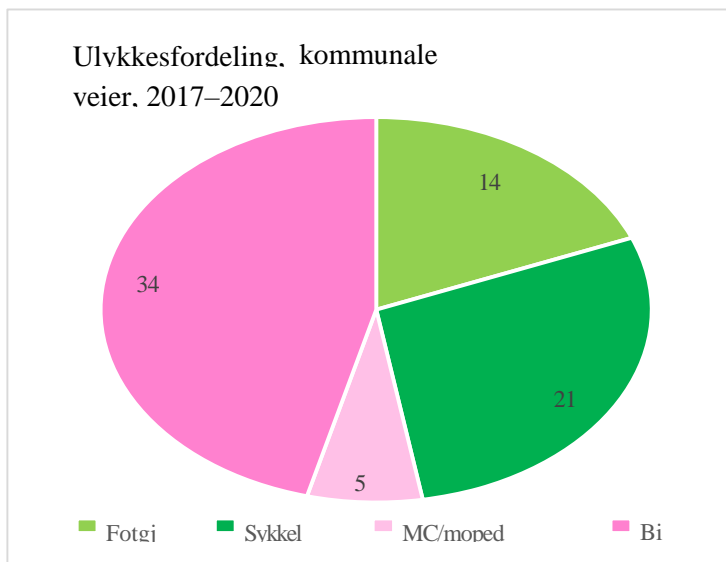
3.4 Ulykker på det kommunale veinettet

Det kommunale veinettet består i hovedsak av boligveier, hvor mange myke trafikanter ferdes, og enkelte sentrumsgater med stort innslag av myke trafikanter. Dette er med på å forklare hvorfor det kommunale veinettet har flere ulykker med myke trafikanter enn det øvrige veinettet.

Utviklingen på de kommunale veiene er imidlertid svært positiv. Det har vært en nedgang i ulykker med fotgjengere og syklister fra forrige periode på ca. 30 prosent (fra 50 til 35 ulykker). Ulykker med MC/moped har hatt en vesentlig nedgang totalt, og på det kommunale veinettet har nedgangen vært på hele 75 prosent (fra 20 til fem ulykker i siste fireårsperiode fra 2017).

Definerte **ulykkespunkter- og strekninger** for Fredrikstad er hentet ut fra Statens vegvesen sin database. Ulykkespunkter og -strekninger befinner seg på veinettet med stor trafikkmengde (både riks- fylkes- og kommunale veier). Det er i den sentrale delen av Fredrikstad by, og også på Fv109 Rolvsøyveien nord for sentrum, vi finner ulykkespunkter og -strekninger.

Det har skjedd en vesentlig reduksjon i antall ulykkespunkter og -strekninger fra perioden 2012–2016 til perioden 2015–2019. Ulykkespunktene er redusert fra 26 til 15, mens ulykkesstrekningene er halvert fra 10 til fem.



Totalt i perioden 2017–2020 har det skjedd 272 personskadeulykker i Fredrikstad, hvorav 18 ulykker med alvorlig skade (drepte/hardt skadde). MC/moped er den gruppen som har flest ulykker med drepte/hardt skadde (8). De myke trafikantene står også for nærmere 40 prosent av ulykkene med drepte/hardt skadde (7), mens bilulykker med drepte/hardt skadde utgjør en svært liten andel i Fredrikstad i perioden 2017–2020.

Kommunen følger opp utbedring av ulykkespunkter og -strekninger gjennom nærmere vurderinger/analyser av mulige tiltak og passer på at tiltak vurderes når nye planer/utbygginger skjer. Gjennom en nærmere analyse av hver enkelt ulykke vil man få et bedre grunnlag for å finne de rette tiltakene. Arbeidet gjøres i samarbeid med politiet, Statens vegvesen og Trygg trafikk.

3.5 Ulykkeskostnader

Sammenlikner vi tallene med tallene vi hadde i forrige trafiksikkerhetsplan som beskrev utgiftene per år for perioden 2014–2017, ser vi at de samfunnsøkonomiske utgiftene har gått ned fra 200 millioner kroner til 125 millioner kroner per år.

Bevilgninger til trafiksikkerhet er små sammenliknet med hva de samfunnsøkonomiske utgiftene til personskadeulykker er beregnet å utgjøre.

Årlig utgjør personskadeulykkene i Fredrikstad kommune en samfunnsøkonomisk kostnad på ca. 125 millioner kroner.

4. Handlingsplan for trafikksikkerhet



4.1 Handlingsplan

Ut fra satsingsområdet «Sikkerhet for gående og syklende» og de faglige vurderinger av innspill som har kommet til planen, er det laget et handlingsprogram med forslag til tiltak inndelt i tre typer tiltak:

1. Fysiske tiltak
2. Trafikantrettede tiltak
3. Organisatoriske tiltak

Som en ramme for handlingsprogrammets ulike deler, ligger det systematiske arbeidet som Fredrikstad kommune gjør innenfor kriteriene som er satt for å være godkjent som Trafikksikker kommune.

Handlingsprogrammet omfatter også kapitler som omhandler midler, budsjett og tilskuddsordninger.

4.2 Fysiske tiltak

Tiltakene bygger på kommunens kunnskap om hva som er effektive og riktige tiltak og det som kommer inn av innspill/ønsker fra lokalsamfunnene og befolkningen.

Av handlingsplanen framgår kun de større fysiske tiltakene som skal gjennomføres i planperioden. Utover dette gjøres det stadig fysiske småtiltak for å forbedre trafikksikkerheten på kommunale veier. Dette gjelder blant annet reparering av hull i veien, nedsenkende kantstein, klipping av hekker med mer. Dette er tiltak som inngår i den daglige driften til kommunen.

Under fysiske tiltak er det et eget kapittel om trafikksikkerhet knyttet til drift og vedlikehold av det kommunale veinettet og krav til trafikksikkerhet ved anleggsvirksomhet på veinettet.

4.2.1 Innspill til planen – fysiske tiltak

Kommunen mottar løpende innspill/ønsker om trafikksikkerhetstiltak fra innbyggere og lokalsamfunnene. Ønskene listes opp og tiltak gjennomføres dersom plansituasjonen, vurdering av trafikksikkerhetseffekter og økonomi tilsier det. I forbindelse med denne planen er det sendt ut forespørsel til alle lokalsamfunnene. Disse innspillene er gjennomgått og tatt inn i listene over ønskede trafikksikkerhetstiltak.

Innspillene har avstedkommet behov for å utarbeide helhetlige planer for ulike temaer. Dette gjelder blant annet veilys og snarveier. Dette er et arbeid kommunen delvis har satt i gang og vil fortsette med/fullføre i løpet av denne planperioden.

Problemstillingene som peker seg ut i innspillene fra lokalsamfunnsutvalgene (LSU) er:

1. Sikring av krysningpunkter / ønske om gangfelt – gjelder både fylkes- og kommunale veier.
2. Nedsettelse av fartsgrense.
3. Gang- og sykkelanlegg – gjelder både fylkes- og kommunale veier.
4. Veibelysning – flere innspill har kommet på opplevd utrygghet og ønsker om bedre veibelysning langs gang- og sykkelveier, langs snarveier/stier eller på bussholdeplasser.
5. Snarveier – fortsatt er det ønsket om opprusting av gangveier/stier slik at disse kan bli et godt alternativ til å gå langs trafikkerte veier. Disse ønskene vil kommunen vurdere i sammenheng med utarbeidelse Snarveiplanen (startes i 2022).
6. Utbedringer i skolens nærområde er blant annet utbedringer på grunn av foreldrekjøring – eksempelvis droppsoner, hente-/bringesløyfer, oppgradering av bussholdeplasser, utbedring av parkeringssituasjonen, enveisregulering, siktutbedring gjennom fjerning av vegetasjon med mer.

Innspillene er vurdert, og prioriterte tiltak er tatt inn i handlingsprogrammet som ligger som vedlegg til planen. NAF har, i egen rapport, kommet med innspill til utbedringer av bringe/hentesituasjonen ved flere skoler.

4.2.2 Prioriterte fysiske tiltak

Kommunen har ansvaret for trafikksikkerheten på det **kommunale veinettet**. Hovedinnsatsen her blir å sikre gående og syklende. Å sikre skoleveiene gjennom sikring av krysningspunkter, bedre belysning, utbygging av fortau, utbedring av frisikt og sikring av skolenes/barnehagenes nærrområder og bringe-/henteproblematikken, er fortsatt viktige tiltak på det kommunale veinettet.

Flere av innspillene fra innbyggere og LSU gjelder riks- og fylkesveinettet. For å gjennomføre større fysiske tiltak på disse veiene øver kommunen påtrykk overfor fylke og stat. Dette arbeidet skjer i stor grad gjennom samarbeidsprosjektet Bypakke Nedre Glomma. Innspillene sammen med anbefalinger fra kommunen sendes for vurdering og avgjørelse.

I vedlegg til planen følger lister over prioriterte fysiske tiltak på kommunale veier. Listene er delt inn etter:

- Tyngre fysiske trafikksikkerhetstiltak (for eksempel gang- og sykkelvei, fortau rundkjøring, undergang med mer).
- Små trafikksikkerhetstiltak (for eksempel fartsdempende tiltak, 30 og 40 soner, gangfelt, belysning med mer).
- Utbedring av hente- og bringesone ved skoler (hertesoner).

Listene med prioriterte tiltak inneholder grovt estimerte anslag av kostnader. Ikke alle forslagene har kommet så langt i planlegging eller vurdering av tiltak at kostnader kan anslås mer nøyaktig. Planstatus vil kunne bli avgjørende for om tiltakene kan komme til gjennomføring i den rekkefølgen de står oppført i. Kostnadene som de prioriterte tiltakene summerer seg opp til vil også være avgjørende for når tiltakene vil kunne komme til gjennomføring.

Tiltakene listet opp under hertesonene forutsetter tilskudd. Fredrikstad kommune vil årlig søke tilskudd fra Samferdselsdepartementet til slike tiltak. Det er ikke sikkert at kommunen får omsøkte midler, men det er forutsetning at tiltakene er listet opp i handlingsprogrammet for at man skal bli vurdert.

Forslagene og innspillene til trafikksikkerhetstiltak er prioritert i forhold til følgende kriterier:

- **Ulykker** – steder med tidligere personskadeulykker.
- **Trafikkmengde** – veier med stor biltrafikkmengde.
- **Veitype og funksjon** – skoleveier og samleveier.
- **Hastighet** – veier med høy fart.
- **Mengde myke trafikanter** – eksempelvis hovedferdselsårer for myke trafikanter, viktige skoleveier, områder omkring skoler og barnehager.
- **Planstatus** – prosjekter er avhengig av forutgående gjennomført planlegging.

Ofte vil trafikkbildet totalt sett være med på å avgjøre hvordan situasjonen blir vurdert. Veiens utforming (bredde, oversiktighet, kvalitet på anlegg for myke trafikanter), trafikkmengde (både biltrafikk, andel tunge kjøretøy og mengde myke trafikanter), hastighet og tidligere hendelser (ulykker og nestenulykker) vil til sammen være med i vurderingene.

4.2.3 Drift og vedlikehold, anleggsvirksomhet

Som en del av konseptet Trafikksikker kommune er det satt kriterier for hvordan kommunen ivaretar trafikksikkerheten ved drift- og vedlikeholdsarbeidet på det kommunale veinettet, hvordan anleggsvirksomheten på veinettet følges opp og hvilke krav som settes.

Kommunen skal ivareta trafiksikkerheten i sitt vinter- og sommervedlikehold av veinettet. Dette gjøres ved at beskrevne rutiner, kriterier og prioriteringer skal følges når kommunen foretar brøyting/ snørydding/strøing/salting og når det foretas vegetasjonsrydding og reparasjon av dekker.

Også for anleggsarbeid på vei er det utarbeidet prosedyrer som skal sikre at alle trafikanter ivaretas på en sikker måte under anleggsperioden. I Fredrikstad er det i årene som kommer planlagt svært mye anleggsarbeid som er veldig omfattende og stort (Grønli/St.Croix, fv109, ny bro over Glomma, med mer). Å sikre spesielt de myke trafikantene, forbi anleggsområdene blir her viktig.

4.3 Trafikantrettede tiltak

Dette er tiltak som retter seg mot trafikantene for å prøve å bedre trafikkunnskapen samt å påvirke trafikantenes holdninger og adferd i trafikken. Kommunen har stor påvirkning på det holdningsskapende arbeidet spesielt gjennom helse-, skole- og barnehagesektoren. Ansvar for gjennomføring/oppfølging av tiltak innen disse sektorene ligger ute hos hver enkelt virksomhet.

Kriteriene for skole og barnehage som er satt gjennom Trafikksikker kommune-konseptet skal følges for å styrke trafikktemaet i alle barne- og ungdomsskoler og barnehager. I dette ligger en rekke tiltak. Blant annet lager alle skoler og barnehager en årsplan for trafiksikkerhetsarbeidet, og trafikk er et årlig tema på foreldremøter. Rutiner er utarbeidet for å ivareta sikkerheten på turer til fots, sykkel, i bil og med kollektivtransport i kommunens regi. Det gis informasjon og kursing av helse- og barnehagepersonell om sikring av barn i bil.

Ved kommunens kjøp av transporttjenester stilles det krav om belter og trafiksikker adferd.

Nullvisjonen bygger på et delt ansvar mellom trafikantene og veiholder. Myndighetene skal sørge for et veisystem som har innebygde barrierer mot at enkeltfeil fører til at noen blir drept eller hardt skadd og trafikantene må følge lover og spilleregler og oppføre seg aktsomt.

De sentrale virkemidlene overfor trafikantene er opplæring, informasjon og kontrollvirksomhet. Dersom man kombinerer disse virkemidlene, vil virkningen ytterligere forsterkes. Konkrete effekter av opplæring og informasjon er vanskelig å tallfeste. Trafikkopplæring er en del av en livslang læringsprosess og det er derfor viktig at trafikantene får god og kontinuerlig opplæring og informasjon slik at de blir bevisste sitt ansvar for trafiksikker adferd. I Fredrikstad skjer det mye trafikantrettet arbeid mot befolkningen generelt gjennom blant annet Bypakka, i form av informasjon og kampanjer.

4.4 Organisatoriske tiltak

Organisatoriske tiltak dreier seg om hvordan kommunen organiserer sitt trafiksikkerhetsarbeid i hver seksjon, og hvordan man samarbeider på tvers av seksjonene med trafiksikkerhet.

Et viktig samarbeid her er blant annet Nettverksgruppa for Trafikksikker kommune – en gruppe med representanter fra flere kommunale seksjoner (Seksjon for utdanning og oppvekst, Seksjon for helse og velferd og Seksjon for kultur, miljø og byutvikling), Trygg Trafikk, fylkets trafiksikkerhetsutvalg (FTU) og politi. Det er opprettet trafikkontakter ved alle barneskolene og alle de kommunale barnehagene. Gruppen skal sørge for rullering og oppfølging av trafiksikkerhetsplanen.

Det er også etablert saksbehandlingsrutiner mellom etatene i kommunen, slik at trafiksikkerheten blir vurdert og ivarettatt i alle planer.

4.5 Budsjett trafiksikkerhetstiltak

Foreslåtte tiltak på det kommunale veinettet kan bli finansiert gjennom både egen og ekstern finansiering. Både staten (via belønningsordninger) og fylket (via Bypakka) investerer penger i forbedret trafiksikkerhet i kommunen.

Egen finansiering for tiltak på kommunale veier vil være innarbeidet i budsjett og økonomiplan for Fredrikstad kommune. Budsjettet til kommunen for trafiksikkerhet i perioden 2023–2026 er en fordeling ut i fra investeringsmidlene.

4.5.1 Tilskudd og belønningsmidler

Fredrikstad kommune søker aktivt tilskudd til tiltak for forbedret trafiksikkerhet. Tilskuddene kan omfatte midler til både fysiske, trafikantrettede og organisatoriske tiltak. Kommunen har mottatt midler fra Samferdselsdepartementet til hente- og bringesone ved Ambjørnrød skole i 2022. Det har blitt søkt om midler for 2023. Fredrikstad kommune har ansvar for kommunale sykkel- og gangveistiltak som finansieres med statlige belønningsmidler.

Gjennom Bypakka skal det bli enklere å bevege seg i Nedre Glomma til fots med sykkel, eller på kollektiv. Sykkelrutene skal være sikre og være tilrettelagt slik at de er et reelt alternativ til bilen. Belønningsmidlene går til gjennomføring av sykkelprosjekter og driftstilskudd til kollektiv, med mer. Hovedsatsingen for Fredrikstad kommune er innenfor sykkel og ferge. Belønningsmidlene forutsetter at kommunen i tillegg bidrar med egne midler, som utgjør fem millioner kroner årlig til sykkeltiltak.

Sykkelprosjektene velges fortløpende ut fra den prioriterte rekkefølgen i Hovedsykkelplanen, som ble vedtatt i 2017.

4.5.2 Behov for kommunale midler, 2023–2026

I 2023 er det vedtatt 13,9 millioner kroner i gjeldende budsjett og økonomiplan til trafiksikkerhet da det er prekære behov og kostnadene for flere av planlagte prosjekter har økt. I resterende periode fra 2024–2026 ligger det inne 6 millioner kroner årlig til trafiksikkerhetstiltak. Det kan forekomme endringer i avsatte budsjettmidler.

Budsjett for trafiksikkerhet	2023	2024	2025	2026
Millioner kroner	7,9	6,0	6,0	6,0

Økonomien til kommunen er tiltakende stram og det er ikke anledning til å gjennomføre alle foreslåtte tiltak framsatt av LSU, FAU mm. Dersom kommunen hadde mål om å få gjennomført alle forslag til tiltak ville behovet for midler vært på rundt 44 millioner kroner. Dersom flere tiltak skal gjennomføres er det derfor behov for å tilføre ekstra investeringsmidler til trafiksikkerhet i planperioden.

5. Vedlegg



Vedlegg nr. 1 – Trafikkbilde og ulykkessituasjonen i Fredrikstad

1. Beskrivelse av Fredrikstad kommune

1.1 Befolkning og utvikling

Fredrikstad er en by i vekst. Fredrikstad kommune har per 2023 ca. 84 000 innbyggere. Prognose gir forventet folketall på 93 802 i utgangen av 2033. Det er først og fremst gruppen med eldre som vil øke fram mot 2030 (kommer fram av kommuneplanens samfunnsdel).

Med befolkningsvekst kommer også andre utfordringer. Fredrikstad har for eksempel forpliktet seg gjennom Bypakke Nedre Glomma til at all vekst i persontrafikken skal tas gjennom gange, sykkel og kollektive løsninger.

Fredrikstad har (ifølge Skoleportalen) 30 grunnskoler, fordelt på 20 barneskoler, seks ungdomsskoler og tre kombinerte skoler, samt en spesialscole. I tillegg kommer en skole for voksenopplæring. Kommunen har 75 barnehager per 2022 (hvorav 24 kommunale og 51 private). To stykker av disse barnehagene skal avvikles fra neste barnehageår 01.08.2023.

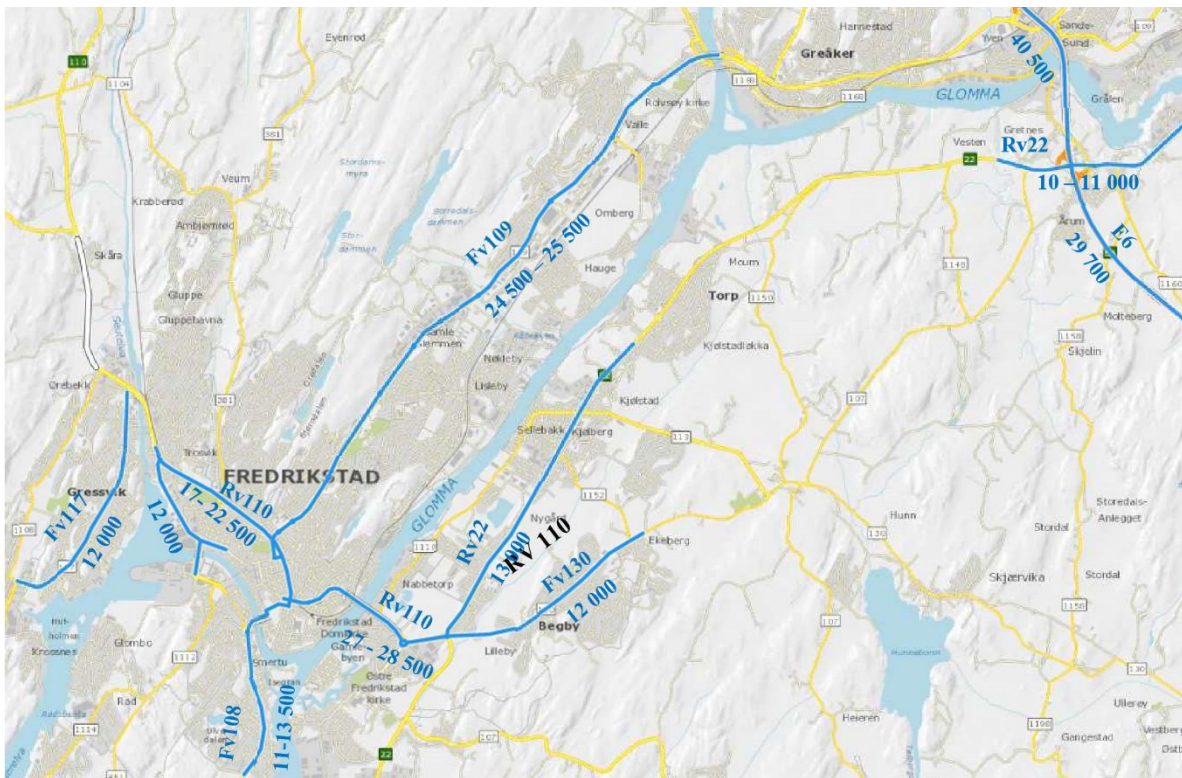
1.2 Veisystem og trafikktall

Hovedveinettet i Fredrikstad kommune består av E6, riksveiene 110 og 22 og en rekke fylkesveier. Videre har Fredrikstad et betydelig kommunalt veinett på ca. 580 km, som utgjør over 40 prosent av det totale veinettet. I tillegg er det ca. 44 km gang-/sykkelvei langs det kommunale veinettet.

Veitype	Km vei	Km gang-/sykkelsti	Km fortau	Antall fartsdempere	Antall gangfelt
Europavei	5,5	0,6			
Riksvei	30	18,1			
Fylkesvei	195	19			
Kommunal vei	580	44	73	480	230
-Kommunal vei m/fartsgrense 30 el. 40 km/t	250				
-Kommunal vei m/fartsgrense 50 km/t eller høyere	330				
Privat vei	450				
Skogsbilvei	70				

Figur 1. Veilengder – estimerte tall 2021 fra kommunen.

Det kommunale veinettet på 580 km består av 250 km samleveier og 330 km bolig/adkomstveier. Det er ca. 200 km kommunale veier med særskilt fartsgrense 30 km/t og 40 km/t. På dette veinettet er det anlagt ca. 460 humper. Til sammen er det ca. 230 gangfelt.

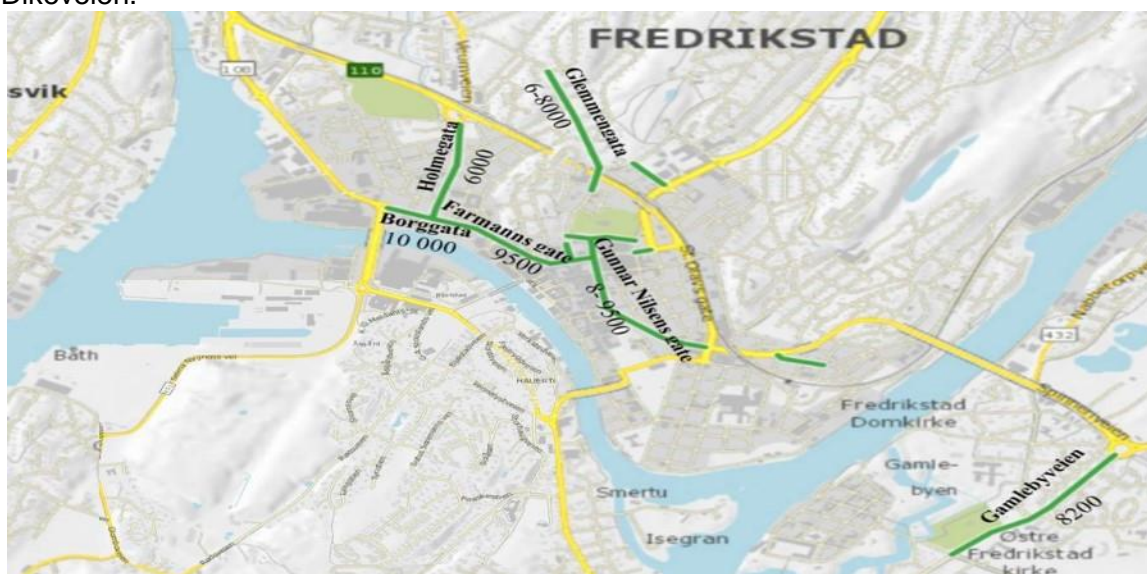


Figur 2. Veier i Fredrikstad med >10 000 i trafikkmengde (ÅDT), 2018/19.

Det overordnede vegnettet i Fredrikstad med mest trafikk er vist i figur 2. E6 er mest trafikkbelastet med opptil 40 500 biler per døgn. Dernest kommer RV 110 Spinneriveien og St. Croix gate med 27–28 500. Fylkesvei 109, Rolvsøyveien har 24–25 500 biler per døgn og RV 110 St. Olavs gate 17–22 500.

På kommunale veier er det Borggata i sentrum som har den høyeste trafikkmengden med 10 400 i ÅrsDøgnTrafikk (ÅDT). Ellers har de kommunale veiene og andre fylkesveier ÅDT som er under 10 000.

De største sentrumsgatene, som Farmanns gate, Gunnar Nilsens gate og Holmegata, har en trafikkmengde på mellom 5–10 000 biler per døgn. Det samme gjelder noen av de øvrige fylkesveiene og noen av de større kommunale veiene, som eksempelvis Evjebekkveien og Dikeveien.

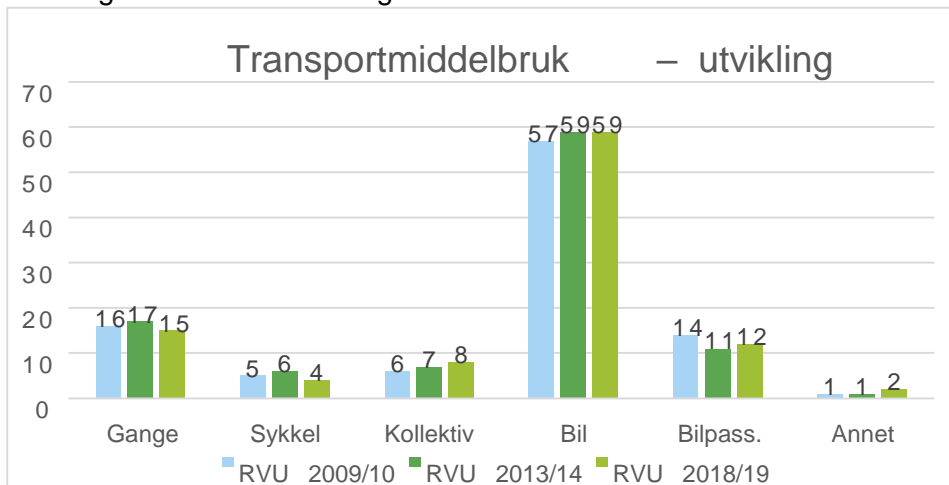


Figur 3. Kommunale veier i sentrum med >5 000 i trafikkmengde (ÅDT), NVDB 2016.

1.3 Reisevaner

Det er hentet inn noen nye tall på reisevaner fra reisevaneundersøkelsen (RVU) 2018/2019 Oslo og Viken. Her framgår det at reisemiddelfordelingen i Fredrikstad er: 15 prosent gange, 4 prosent sykkel, 8 prosent kollektiv, 59 prosent bilfører, 12 prosent passasjer og 2 prosent annet.

Disse tallene er sammenliknet med tall fra RVU fra 2013/14 for region Nedre Glomma. Hvordan utviklingen har vært vises i figur 4.

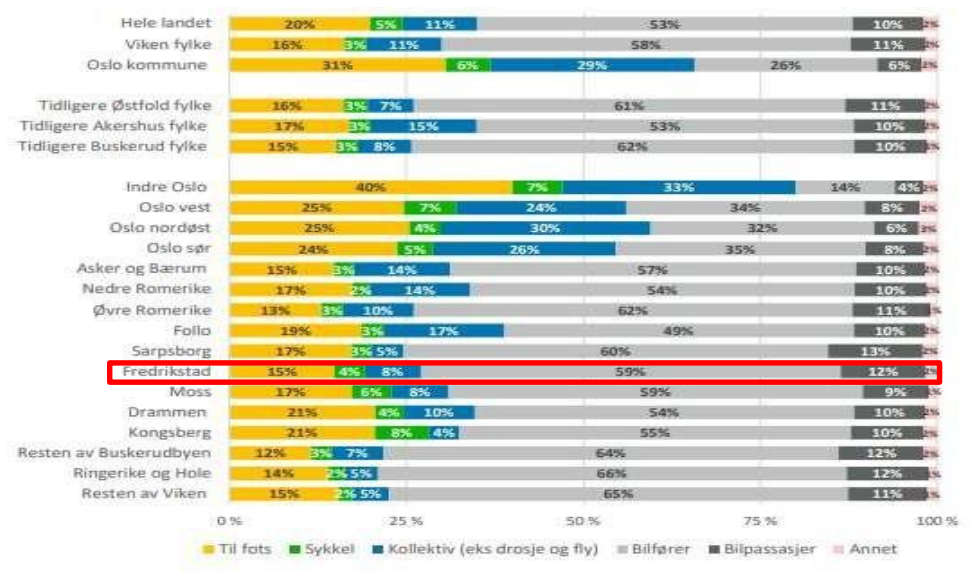


Figur 4. Transportmiddelbruk på reiser foretatt av bosatte i Fredrikstad i 2009/10, 2013/14 og 2018/19. Prosent.

Som vi ser har det skjedd relativt få endringer i transportmiddelvalget fra 2009/10 til 2013/14 og videre til 2018/19. Bilførerandelen har gått noe opp, fra 57 prosent i 2009/10 til 59 prosent i 2018/19. Transport til fots og på sykkel har hatt en liten nedgang i perioden, mens andelen kollektivreiser viser en liten økning.

Fergetrafikken, som er en viktig del av kollektivtrafikken i Fredrikstad, har hatt en svært positiv utvikling etter at den ble gratis i 2012. Den fraktet da ca. 350.000 passasjerer. I 2019 var tallet nesten 1,5 millioner passasjerer. Gratis fergetrafikk har også innvirket på sykkeltrafikken. Det er observert en merkbar økning av passasjerer med sykkel.

Fredrikstad har en lav andel til fots sammenliknet med mange andre kommuner – se figur 5. Målsetting i Bypakke Nedre Glomma om «nullvekst i antall personbilreiser, og at økningen skal gjøres med kollektiv, sykkel og gange i byene», ligger til grunn for belønningsmidlene kommunen mottar fra staten. Figur 5 viser en sammenlikning med andre kommuner/områder.



Figur 5. Transportmiddelfordeling på daglige reiser i noen kommuner, RVU 2018/19.

2. Ulykkessituasjonen i Fredrikstad

Når trafikkmengden øker, øker antall personskadeulykker nesten proporsjonalt. Med andre ord vil en økning i trafikkmengden medføre en økning av antall ulykker dersom ikke tiltak settes inn.

Sammenhengen med fartsnivået kan beskrives på følgende vis:

Høy fart og stor fartsvariasjon øker sannsynligheten for ulykker og alvorlige personskader fordi kravene til trafikantenes observasjons- og reaksjonsevne øker, og fordi bremselengden øker proporsjonalt med kvadratet av hastigheten. Undersøkelser viser at en nedsettelse av farten fra 60 til 40 km/t og fra 50 til 30 km/t gir en reduksjon i antall ulykker med 48 prosent.

Fastsetting av fartsgrenser blir et kompromiss mellom hensynet til framkommelighet for de kjørende og hensynet til sikkerhet og miljø. På lokalveinettet blir det viktig å få til en utforming som gir en lav nok fart for å få et sikkert nok system for å ivareta den aktivitet og grad av blandet trafikk som er her (kilde Trafikksikkerhetshåndboka).

2.1 Mange medvirkende faktorer til dødsulykker

Ulykkesanalysegruppen (UAG) har siden 2005 samlet inn bakgrunnsmateriale fra dødsulykker på vegnettet i Region øst. Alle dødsulykkene analyseres for å få en dypere forståelse av relevante årsaksforhold og skademekanismer. Siste rapport for de tidligere fylkene Østfold, Akershus, Oslo, Hedmark og Oppland omhandler alle dødsulykker fra 2013–2017, med spesiell vekt på 2017.

Det kan være flere årsaker til at en ulykke skjer, og forhold knyttet til vei, kjøretøy og trafikant kan i noen ulykker opptre samtidig og «avhengig» av hverandre. I 2017 fant UAG 72 årsaker knyttet til de 26 dødsulykkene.

Av disse var 69 prosent (50 årsaker) knyttet til trafikant og trafikantatferd.

Høy fart, ruspåvirkning og uforsvarlig atferd er dominerende medvirkende faktorer til dødsulykkene.

Disse kan opptre samtidig i samme ulykke, og er som oftest avhengig av hverandre.



Figur 6. Medvirkende årsaker knyttet til trafikant og trafikantatferd i ulykker i Region øst i 2017.

2.2 Antall og utvikling i personskadeulykkene i Fredrikstad

I følgende avsnitt belyses de senere års ulykkesstatistikk for Fredrikstad. Bakgrunnen for analysen er Statens vegvesens nasjonale ulykkesdatabasen (Vegkart). Denne inneholder alle politiregistrerte personskadeulykker. Figur 8 viser ulykkesutviklingen tilbake fra år 2006.

Ellers i denne rapporten er grafer og tabeller oppdelt så det er mulig å sammenligne utviklingen med de foregående trafiksikkerhetsplanperiodene (2006–2009, 2010–2013, 2014–2017). Denne trafiksikkerhetsplanen ser på ulykker for 4-års perioden 2017–2020. År 2017 er med i både forrige fireårsperiode og den siste. Dette er gjort for å få likt antall år i periodene som sammenliknes.

Ulykkenes alvorlighetsgrader er definert slik:

- Drept – død inntreffer innen 30 dager på grunn av skader ved ulykken.
- Meget alvorlig personskade – skade som en tid truer pasientens liv eller fører til varige mén av betydelig omfang (30–100 prosent medisinsk invaliditet).
- Alvorlig personskade – skade som krever innleggelse og lengre behandling, men ikke gir varige mén av betydelig omfang (mindre enn 30 prosent medisinsk invaliditet).
- Lettere personskade – mindre småskader og brudd som krever legebehandling, men som ikke medfører innleggelse.

Gruppen 'drepte og hardt skadde' inneholder tall for drepte, meget alvorlige personskader og alvorlig personskade. Det er viktig å være oppmerksom på at det er tale om relativt få drepte og hardt skadde og derfor kan små endringer over årene ha stor betydning for den prosentvise utviklingen.

Det har vært en positiv utvikling med hensyn til antall personskadeulykker i trafikken på nasjonalt nivå, regionalt og kommunalt nivå. Denne positive utviklingen har fortsatt når vi ser på siste fireårsperiode 2017–2020. Dette gjelder både antallet ulykker og antall drepte og hardt skadde (SSB).

Ulykker og drepte/hardt skadde per 1000 innbyggere i 4-årsperioden 2017–2020		
Område	Ulykker per 1000 innbyggere	Drepte og hardt skadde per 1000 innbyggere
Norge	2,8	0,54
Halden	3,8	0,32
Moss	1,9	0,18
Sarpsborg	3,6	0,55
Fredrikstad	3,3	0,22
Oslo kommune	1,7	0,30
Drammen	2,4	0,33
Tønsberg	2,8	0,36
Larvik	4,3	0,95
Skien	3,9	0,56
Kristiansand	2,0	0,32
Stavanger	2,1	0,27
Bergen	2,4	0,31
Trondheim	2,0	0,27

Figur 7. Tall per 1000 innbyggere (befolkning per 2020) i Norge, Fredrikstad og noen andre kommuner.

Sammenliknet med landsgjennomsnittet i Norge ligger Fredrikstad litt over snittet når det gjelder antall ulykker per 1000 innbyggere. Kommunen ligger under snittet når det gjelder drepte og hardt skadde. Tabellen viser også hvordan Fredrikstad ligger an sammenliknet med en rekke andre kommuner. Fredrikstad ligger blant de med færrest drepte og hardt skadde per 1000 innbyggere.

Det har skjedd en nedgang fra forrige periode (2014–2017). Da hadde Fredrikstad 4,61 ulykker per 1000 innbyggere og 0,4 drepte og hardt skadde per 1000 innbyggere.



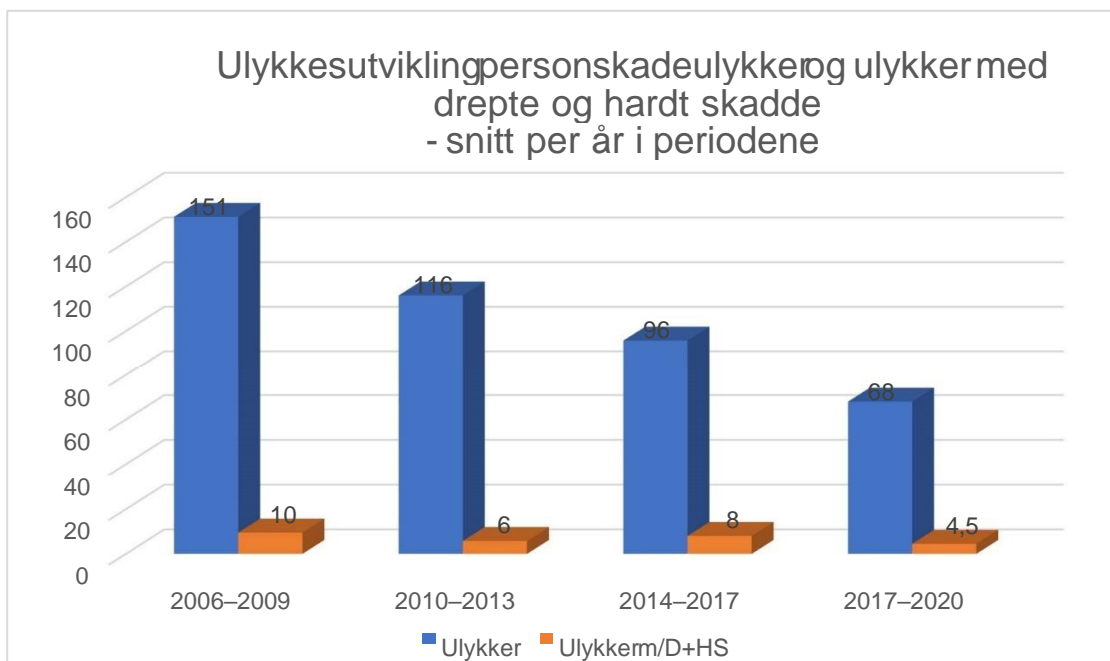
Figur 8. Ulykkesutviklingen i Fredrikstad 2000–2020.

Som vi ser av den øverste grafen har det vært en positiv utvikling i antall ulykker med personskade på veinettet i Fredrikstad kommune fra 2006.

Når vi ser på den nederste grafen, som viser antall drepte og hardt skadde i trafikken, ser vi at utviklingen er mer variabel (lave tall og tilfeldigheter spiller inn), men vi ser en positiv trend.

Totalt i perioden 2017–2020 har det skjedd 272 personskadeulykker i Fredrikstad, hvorav 18 ulykker med alvorlig skade (drepte/hardt skadde).

Hvis vi sammenligner siste fireårsperiode (2017–2020) med de foregående 4-årsperiodene 2006–2009, 2010–2013 og 2014–2017 ser utviklingen slik ut (NB. antallet er i snitt per år i de tre periodene):



Figur 9. Ulykkesutvikling i 4-årsperioder, antall ulykker i snitt per år.

Både personskadeulykkene og antall drepte og hardt skadde har hatt en positiv utvikling i Fredrikstad.

2.3 Ulykker med drepte og hardt skadde

I perioden 2017–2020 skjedde det 18 ulykker med drepte eller hardt skadde, fordelt på 14 ulykker med hardt skadde og 4 dødsulykker (hvorav 2 fotgjengere og to med bil).

De 18 ulykkene med drepte eller hardt skadde fordeler seg på trafikantgruppene: Fotgjenger (6 hvorav to drepte), sykkel (1), MC/moped (8) og bil og annet (3 hvorav to drepte). MC/moped er den gruppen som har flest ulykker med drepte/hardt skadde (44 prosent). De myke trafikantene står også for nærmere 40 prosent av ulykkene, mens alvorlige bilulykker utgjør en svært liten andel.

Sammenliknet med forrige fireårsperiode har det totalt skjedd en meget god utvikling i ulykker med drepte/hardt skadde, fra totalt 32 i perioden 2014–2017 til 18 i perioden 2017–2020.

For sykkel, MC/moped og bil er ulykkestallet med drepte og hardt skadde lavere enn i forrige fireårsperiode. For fotgjengere har det vært en liten økning, men det er snakk om lave tall og tilfeldigheter spiller inn:

Trafikantgruppe	2014–2017	2017–2020
Fotgjenger	4	6
Sykkel	8	1
MC/moped	13	8
Bil og annet	7	3
Sum	32	18

Figur 10. Drepte og hardt skadde fordelt på trafikantgrupper i periodene 2014–2017 og 2017–2020.

På veityper fordeler ulykkene med drepte eller hardt skadde seg slik:

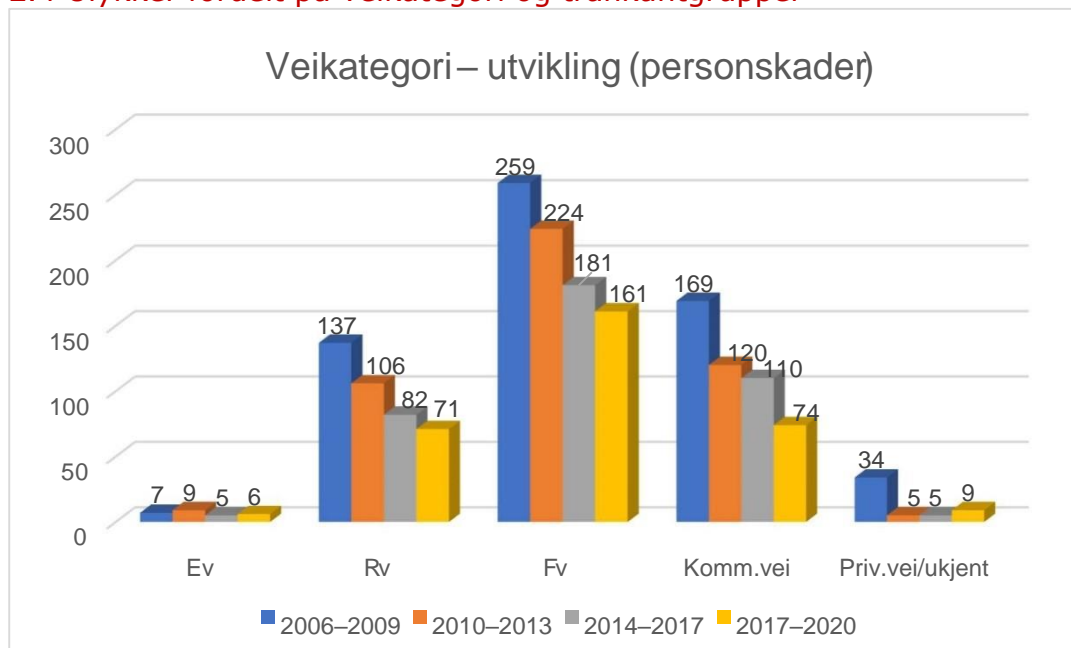
Veikategori	Drept/hardt skadd	(hvorav drept)
Europavei	0	(0)
Riksvei	4	(2)
Fylkesvei	8	(1)
Kommunal vei	4	(1)
Privat vei/Ukjent	2	(0)

Figur 11. Ulykker med drepte og hardt skadde fordelt på vegtype (perioden 2017–2020).

Som vi ser, har det skjedd flest alvorlige ulykker på fylkesveinettet.

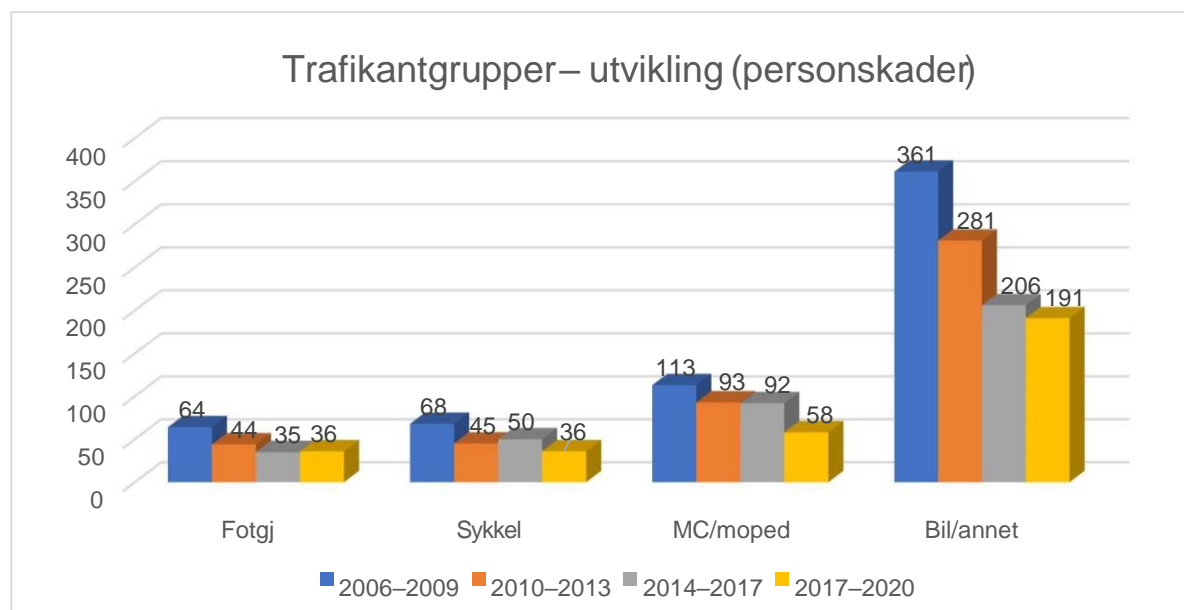
De 4 dødsulykkene består av to bilulykker og to fotgjengerulykker. To har skjedd på riksvei, mens en har skjedd på fylkesvei og en på kommunal vei.

2.4 Ulykker fordelt på veikategori og trafikantgrupper



Figur 12. Veikategori – utvikling, personskader.

Det er en positiv nedgang i antall personskader innenfor alle veikategoriene. Som vi ser av grafen skjer flest personskader på fylkesveiene (50 prosent i perioden 2017–2020), deretter kommer de kommunale veiene og riksveiene med ca. 23 prosent hver i perioden 2017–2020, mens europavei/privat vei/ukjent utgjør ca. 5 prosent.



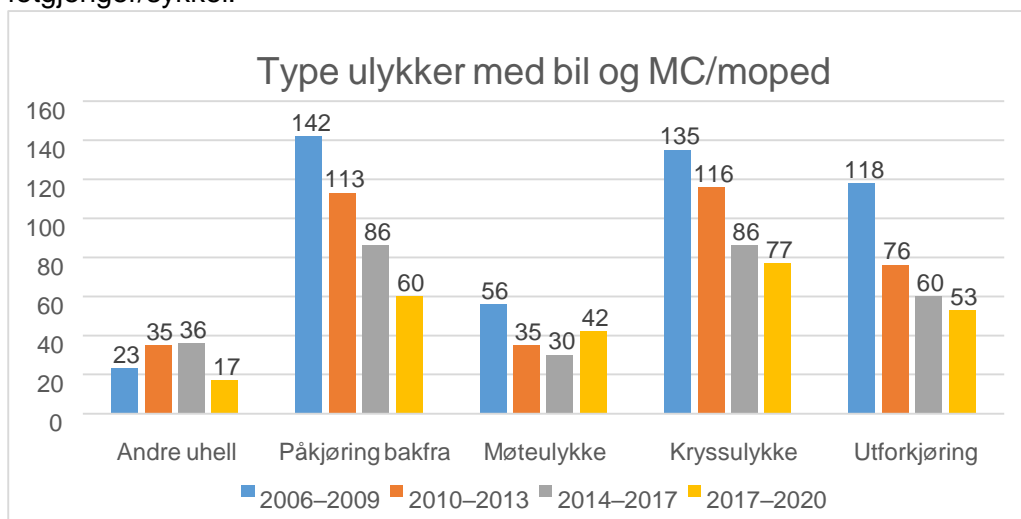
Figur 13. Trafikantgrupper – utvikling, personskader.

Alle trafikantgrupper har hatt en positiv utvikling med unntak av ulykker med fotgjengere som har holdt seg på samme nivå som forrige periode.

I perioden 2017–2020 har det skjedd til sammen 72 ulykker med myke trafikanter (36 sykkel + 36 fotgjenger). Disse fordeler seg med 5 på riksveinettet, 29 på fylkesveinettet, 35 på det kommunale veinettet og 3 på private/ukjente veier. For de kommunale veiene har det vært en nedgang fra forrige periode (fra 50 til 35).

29 av fotgjengerulykkene har skjedd ved kryssing av vei – det vil si 81 prosent, mens resten stort sett skjer i forbindelse med fotgjengere som går langs vei.

Ulykker med bil dominerer ulykkesbildet. Den prosentvise fordelingen av ulykkene for perioden 2017/2020 er 60 prosent ulykker med bil, 18 prosent MC/moped og 22 prosent fotgjenger/sykkel.



Figur 14. Ulykkestyper med bil og MC/moped - alle veier i periodene 2006-2009, 2010-2013 og 2014-2017.

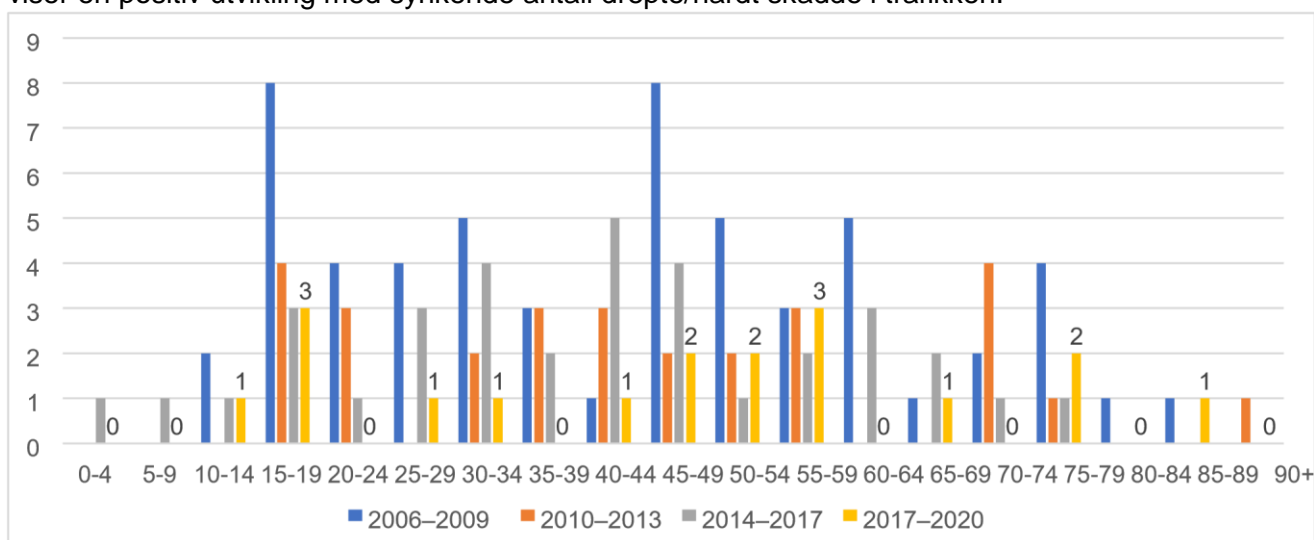
Når det gjelder ulykkestyper med bil og MC/moped er det kryssulykker tett etterfulgt av påkjøring bakfra, som det skjer flest av. Grafen viser at utviklingen har vært positiv for alle typer ulykker sammenlignet med de foregående periodene, med et lite unntak for møteulykker.

2.5 Skadde og drepte på alder og kjønn

Det har vært en betydelig nedgang i antall personskader i så å si alle aldersgrupper. Unntaket er aldersgruppen 70-80 år, men tallene her er små.

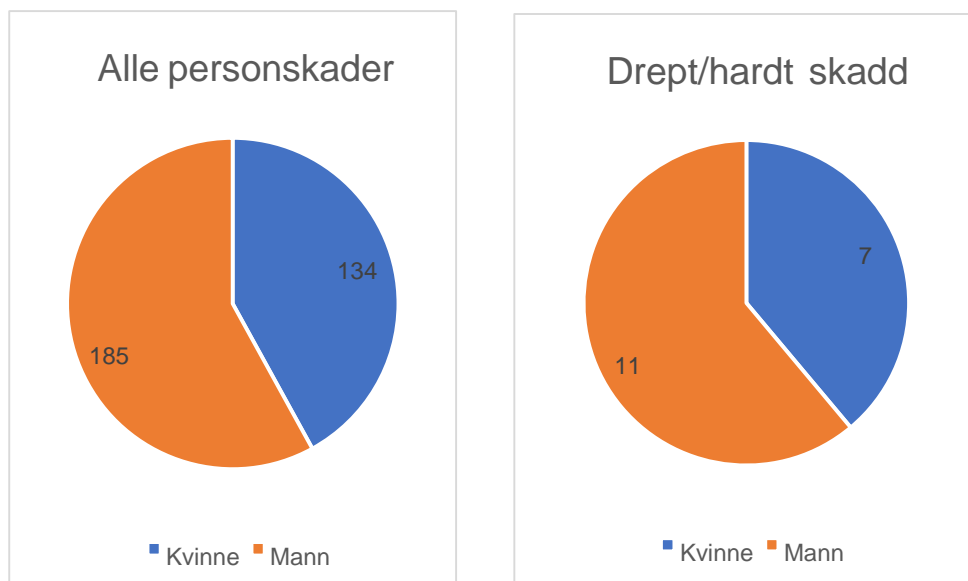
Aldersgruppen med flest skadd eller drept i perioden 2017-2020 er fortsatt alderen 15-19 år. Her ble 67 ungdommer skadd/drept, men nedgangen er betydelig sammenliknet med tidligere perioder.

Når det gjelder alvorligheten på skadene er det små tall i alle aldersgrupper og det store bildet viser en positiv utvikling med synkende antall drepte/hardt skadde i trafikken.



Figur 16. Antall drepte/hardt skadde personer fordelt på alder, 2006-2009, 2010-2013, 2014-2017 og 2017-2020.

Ser vi på fordelingen av ulykkene på kjønn er menn i større grad involvert i ulykker enn kvinner. I perioden 2017–2020 var personskadene fordelt på 40 prosent kvinner og 60 prosent menn. I de alvorlige ulykkene med drepte og hardt skadde utgjør også menn en høyere andel (61 prosent).



Figur 17. Personskader og drepte/hardt skadde fordelt på kjønn i perioden 2017–2020.

2.6 Ulykkespunkter og -strekninger

Statens vegvesen har følgende definisjoner for ulykkespunkter og -strekninger:

Ulykkespunkt:

‘Minimum 4 personskadeulykker i løpet av en femårsperiode i ett punkt (100 m utstrekning).’

Ulykkesstrekning:

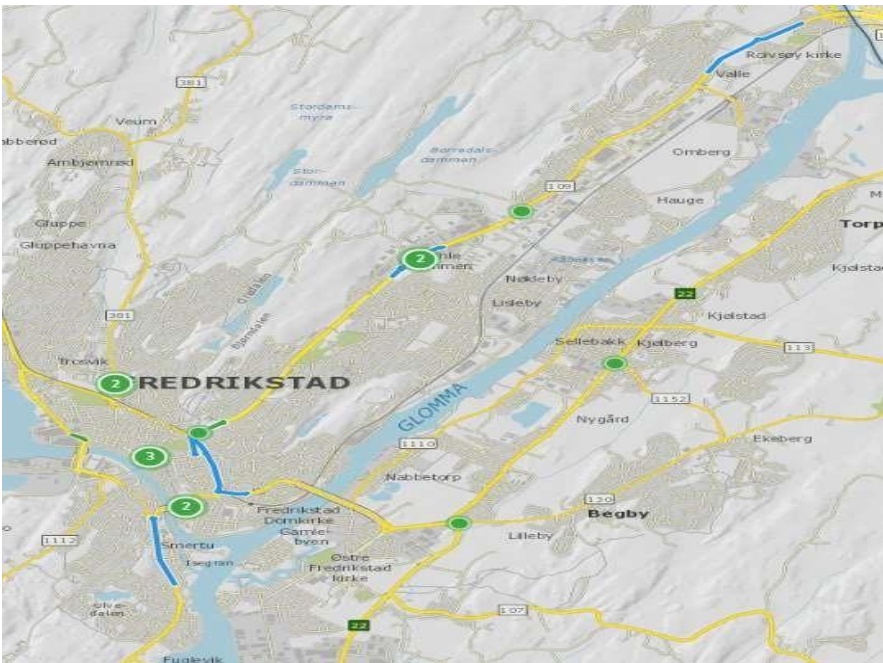
Minimum 10 personskadeulykker i løpet av en femårsperiode og over en strekning på 1.000 m.

Ulykkespunkter og strekninger for Fredrikstad er hentet ut fra Statens vegvesen sin database Vegkart og gir en oversikt over punkter og strekninger for 5 årsperioden fra og med 2015 til og med 2019. Punkter er vist med grønt på kart og strekninger med blått.

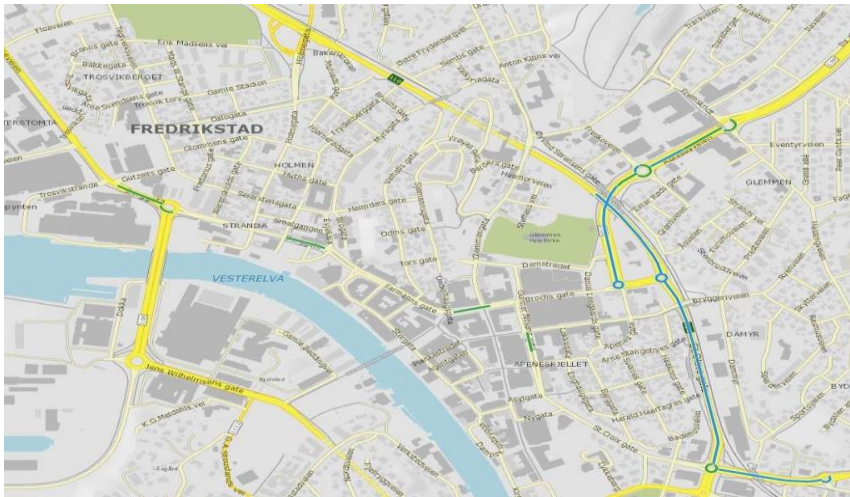
I Fredrikstad er det 15 ulykkespunkter og 5 ulykkesstrekninger ut fra denne definisjonen:

	Ulykkespunkter	Ulykkesstrekninger
Riksveg	3	1
Fylkesveg	8	4
Kommunal veg	4	0
Sum	15	5

Figur 18. Ulykkespunkter og -strekninger fordelt på vegtyper, 5 års perioden 2015–2019.



Figur 19. Ulykkespunkter og -strekninger i Fredrikstad i perioden 2015–2019.



Figur 20. Ulykkespunkter og -strekninger i Fredrikstad i perioden 2015–2019, zoomet inn på sentrum.

ULYKKESPUNKTER

Sted	Veireferanse	ÅDT	Antall ulykker	Antall drepte og hardt skadde	Ulykker med myke trafikanter
Riksvei					
Sarpsborgvn x Begbyven	Rv22 hp403 m0-37 og Rv22 hp2 m2428-2449	12000	4	0	1
Haldenvn x Sarpsborgvn	Rv110 hp412 m0-95 og Fv130 hp1 m0-95	10000	4	0	1
St.Croix gate x St.Olavsgt	Rv110 hp409 m0-54	24000	4	0	0
Fylkesvei					
Veumveien	Fv381 hp1 m277-355	8200	5	0	1
Rolvøyveien x Lislebyvn	Fv109 hp406 m0-19	22000	4	0	0
Rolvøyveien x Råkollvn	Fv109 hp3 m166-202	22000	5	0	1
Rolvøyveien x Fremskridt	Fv109 hp2 m502-593 og Fv109 hp402 m0-47	24000	5	0	0
Rolvøyveien x Freskovn.	Fv109 hp2 m340-384 og Fv109 hp401 m0-57	24000	4	0	1
Rolvøyveien x Stabburvn	Fv109 hp2 m3012-3096 og Fv109 hp405 m0-70	22000	4	1	0
Borggata, rundkj	Fv108 hp3 m981-1082 og Fv108 hp402 m0-30	11000	5	1	2
Kråkerøyvn x J.Wilhelmsensv.	Fv108 hp3 m2467-2568 og Fv108 hp404 m0-75	13500	5	1	2
Kommunal vei					
Farmannsgate	Kv5500 hp1 m11-79	9500	4	0	4
Borggata	Kv5000 hp1 m1-76	10400	4	1	3
Knipleveien	Kv21100 hp2 m0-90 og Fv381 hp406 m0-65	3200	4	1	1
Gunnar Nilsens gate	Kv15071 hp1 m174-221	9250	7	0	5

Figur 21. Ulykkespunkter i Fredrikstad i perioden 2015–2019.

ULYKKESSTREKNINGER				
Sted	Veireferanse	ÅDT	Antall ulykker	Antall drepte og hardt skadde
Riksvei				
St Olavs gate, Rolvsøyvn - St.Croix	Rv110	24000	10	0
Fylkesvei				
Kråkerøyveien, J.Wilhelmsens gate - Solbergbakken	Fv108	13500	10	2
Rolvsøyveien, Brochs gate - Fremskridt	Fv109	24000	11	0
Rolvsøyveien, Stabberudvn - Lislebyvn	Fv109	22000	10	1
Rolvsøyveien, Myrsnipevn - Villavn	Fv109	23000	10	1

Figur 22. Ulykkesstrekninger i Fredrikstad i perioden 2015–2019.

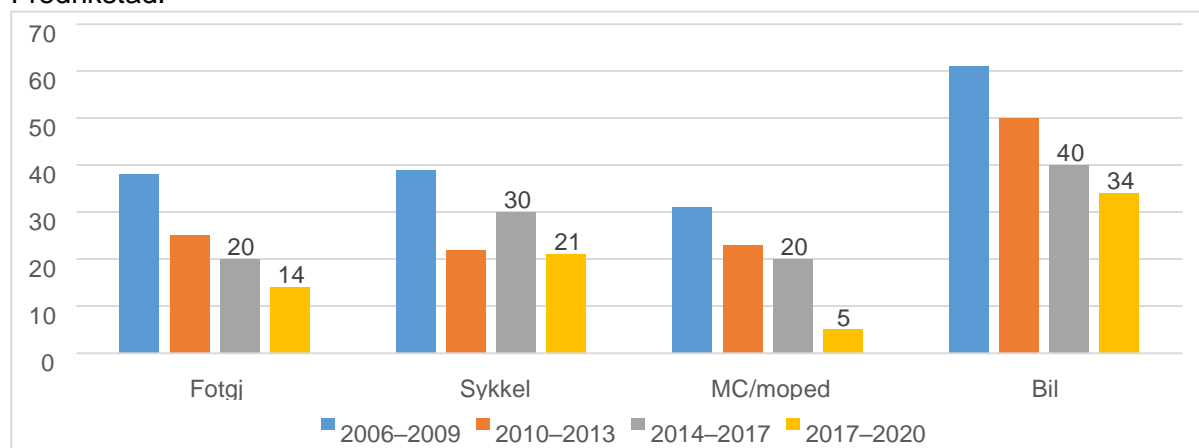
Som vi ser av tabell og kart befinner mange ulykkespunkter- og strekninger seg på både riks-, fylkes- og det kommunale veinettet med stor trafikkmengde (ÅDT). Mange ulykkespunkter befinner seg i den sentrale delen av Fredrikstad og også FV 109 Rolvsøyveien nord for sentrum har flere ulykkespunkter- og strekninger. Mange av ulykkespunktene befinner seg på en ulykkesstrekning.

Tabellen viser også antall ulykker hvor myke trafikanter har vært innblandet. Det er på de kommunale veiene vi finner de fleste ulykkene med myke trafikanter. De kommunale veiene er sentrumsgater med stort innslag av mange trafikantgrupper. De har stor biltrafikk samtidig som de også har et høyt antall myke trafikanter som krysser gatene. Dette er med å forklare ulykkesbildet.

Det har skjedd en vesentlig reduksjon i antall ulykkespunkter og -strekninger fra perioden 2012–2016 til perioden 2015–2019. Da var det 26 ulykkespunkter og 10 ulykkesstrekninger. Nå i perioden 2015–2019 har vi 5 ulykkesstrekninger og 15 ulykkespunkter.

2.7 Ulykker på de kommunale veiene

Ulykkene på kommunale veier utgjør 23 prosent av det samlede antall personskadeulykker i Fredrikstad.

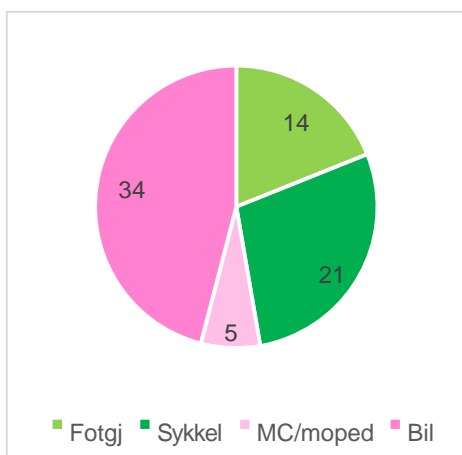


Figur 23. Ulykkesutvikling fordelt på trafikantgrupper på kommunale veier i periodene 2006 –2009, 2010–2013 og 2017–2020.

Det har vært en nedgang i ulykkene på det kommunale veinettet. Alle trafikantkategorier har hatt en nedgang fra 2014–2017 til 2017–2020. MC/moped har hatt den største nedgangen. Sykkelykkene som hadde en liten oppgang i forrige periode, har igjen gått ned til samme nivå som i perioden 2010–2013.

Fordelingen av ulykker på det kommunale veinettet er annerledes enn på det øvrige veinett. Det er naturlig nok vesentlig flere myke trafikanter involvert i ulykkene. De kommunale veiene er i stor grad boligveier med mange myke trafikanter. Nesten halvparten av ulykkene som skjer på kommunal vei er med myke trafikanter (35 av de totalt 74 ulykkene som skjedde i perioden 2017–2020).

Figur 24. Ulykkesfordelingen på trafikantgrupper på kommunale veier 2017–2020.



Det er de myke trafikantene som blir hardest rammet på det kommunale veinettet. Av de totalt 74 ulykkene som har skjedd på kommunal vei i perioden 2017–2020 er det skjedd en dødsulykke (fotgjenger) og 3 ulykker med hardt skadde (1 sykkel, 2 fotgjengere).

Det er derfor viktig å fortsette arbeidet med å sikre de myke trafikantene på dette veinettet.

Ulykkene med de myke trafikantene på kommunal vei, skjer på veier med 30,40 og 50 km/t fartsgrense, med flest i 30 km/t (67 prosent). I forrige periode skjedde majoriteten av disse ulykkene på kommunale veier med

50 km/t. At majoriteten av ulykkene nå skjer i 30-sone har nok med at flere kommunale veier har fått redusert fartsgrense. Totalt har ulykkene med myke trafikanter på det kommunale veinettet gått ned med 15 prosent fra forrige periode, noe som antakelig skyldes innføring av lavere fartsgrense.

86 prosent av fotgjengerulykkene skjer ved kryssing av vei, men resten skjer når man går langs vei eller på fortau. Også for sykkelykkene skjer 86 prosent ved kryssing av vei.

2.8 Ulykkeskostnader

Trafikkulykker påfører samfunnet store kostnader. Ulykkeskostnader er summen av medisinske kostnader, produksjonsbortfall, materielle skader, administrative kostnader og økonomisk verdsetting av velferdstap. Prissettingen av dette velferdstapet er basert på generelle undersøkelser av folks betalingsvillighet for å oppnå et leveår uten redusert helse (kilde TØI).

De totale ulykkeskostnadene som benyttes i samfunnsøkonomiske analyser er (i 2016 kr): 30,2 millioner kroner for drepte, 11,2 millioner kroner for hardt skadde, 730 000 kr for lettere skadde og 38 000 kr for materiell skade (SVV 2018). Kostnaden ved en gjennomsnittlig personskadeulykke ligger på ca. 3 millioner kroner.

I løpet av den seneste 4-årsperiode (2017–2020) inntraff 319 personskadeulykker i Fredrikstad (gjennomsnittlig 80 personskadeulykker per år, hvorav gjennomsnittlig en drept og 3,5 hardt skadd per år). Ved å benytte tall fra TØI medfører ulykkene følgende samfunnsøkonomiske kostnader:

Årlig utgjør personskadeulykkene i Fredrikstad kommune en samfunnsøkonomisk kostnad på ca. 125 millioner kroner årlig!

Sammenlikner vi tallene med tallene vi hadde i forrige TS-plan som beskrev utgiftene per år for perioden 2014–2017, ser vi at de samfunnsøkonomiske utgiftene har gått ned fra 200 millioner kroner til 125 millioner kroner per år.

Bevilgninger til trafikksikkerhet er små sammenliknet med hva de samfunnsøkonomiske utgiftene til personskadeulykker er beregnet å utgjøre.

Vedlegg nr. 2 – Ulike trafiksikkerhetstiltak – effekter

Nedenfor følger en kort beskrivelse av effekten for fysiske tiltak. (Kilde: Trafiksikkerhetshåndboka og Effektkatalog for trafiksikkerhetstiltak, TØI). Effekt av drift- og vedlikeholdstiltak, bruk av bilbelte og refleks samt opplæring/informasjon er også omtalt:

1. 30-soner og humper



Figur 1. Ferjestedsveien – sykkelfelt og humper.

Ulykkesundersøkelser viser at ulykkesrisikoen er nesten halvparten så stor på veier med 30 km/t og humper, som på et veinett med 50 km/t fartsgrense. Undersøkelser har vist at skilting alene som regel ikke har effekt, men at humper har vært helt nødvendige for å få ned det reelle fartsnivået, som igjen gir positiv effekt på ulykkene. 30-soner og humper er et effektivt og forholdsvis rimelig tiltak som bør innføres i eksisterende boligområder.

I nye boligområder kan dette også være nødvendig men her kan man også på et tidlig planstadium legge inn en veiutforming som tvinger hastigheten ned, eksempelvis korte blindveier, opphøyde felt, smal kjørebane, annet beleg, tilpasset belysning etc., samt bygging av samleveier med høyere standard og egne anlegg for myke trafikanter.

2. Rundkjøringer



Figur 2. Rundkjøring og brannstasjonen

Rundkjøringer bedrer både trafikkavviklingen og trafiksikkerheten i kryss. Undersøkelser viser store reduksjoner i antall personskadeulykker i kryss som er bygget om til rundkjøring. Effekten er størst for de alvorligste ulykkene. Rundkjøringer reduserer farten i krysset og antall konfliktpunkter reduseres ved at trafikkstrømmen går i en retning. Riktig utforming av rundkjøringen er avgjørende for å få god nok fartsreduksjon. Antall materielle skader i rundkjøringer øker.

3. Veibelysning



Figur 3. Tomteveien – veibelysning.

God veibelysning reduserer ulykkesrisikoen for alle trafikantgrupper. I følge Effektkatalog for trafiksikkerhetstiltak, TØI, reduseres dødsulykker i mørket med 50 prosent når dårlig vegbelysning utbedres. Fotgjengerulykkene reduseres enda mer enn gjennomsnittet. God belysning av kryssingssteder for myke trafikanter bør derfor prioriteres høyt.

4. Gangfelt



Figur 4. Gangfelt ved Fredrikstad jernbanestasjon.



Figur 5. Storgata – opphøyd gangfelt.



Figur 6. Hollendergata – gangfelt.

De fleste alvorlige ulykker som involverer fotgjengere skjer ved kryssing av vei. Undersøkelser viser at gangfelt som bare er merket opp og skiltet på vanlig måte, gir dårlig sikkerhet for de myke trafikantene.

Forklaringen på dette kan være at de kjørende ikke overholder vikeplikten for fotgjengere ved gangfelt, og at det totale antallet gangfelt er høyt og aktiviteten ofte lav slik at bilisten ikke forventer at noen skal krysse.

Fotgjengerne på sin side føler en trygghet ved at gangfelt er oppmerket og er mindre oppmerksomme enn når de krysser på strekning uten gangfelt (falsk trygghet). At fotgjenger ikke krysser i gangfeltet men rett i nærheten øker også ulykkesrisikoen.

TØI har beregnet at det er svært samfunnsøkonomisk lønnsomt å utbedre dårlig sikrede gangfelt og at potensialet for å redusere antallet ulykker er stort. Å sikre kryssingssteder bedre, gjennom god tilrettelegging og god fysisk utforming, er derfor en viktig oppgave.

Senkning av fartsnivået er det viktigste tiltaket for å oppnå lav risiko og skadegrad for kryssende fotgjengere. *Opphøyde gangfelt* gir en fartsreduksjon og er mer markerte og synlige, noe som skjerper oppmerksomheten til bilistene. Å sørge for god frisikt og at gangfeltet har god belysning er også viktig tiltak.

Trafikkøy i gangfelt reduserer også ulykker. Trafikkøyer gjør det mulig for fotgjengere å dele kryssingen av veien inn i flere etapper, der kun en trafikkretning krever oppmerksomhet på hver etappe.

Noen ganger vil det også være nødvendig å fjerne gangfelt. Dette kan være aktuelt når gangfeltet er meget lite brukt, har dårlig sikt som ikke lar seg utbedre, fartsnivået er for høyt og det ikke er aktuelt å iverksette fartsdempende tiltak. Slike kryssingssteder vil imidlertid normalt bli sikret med bedre belysning og evt. andre tiltak.

I håndbok V127 Kryssingssteder for gående, finnes kriterier for anleggelse av gangfelt og beskrivelse av ulike sikringstiltak.

www.vegvesen.no/Fag/Publikasjoner/Handboker

5. Gang- og sykkelanlegg



Figur 7. Aaseruudveien, Rød skole Onsøy- gs vei.



Figur 8. Gunnar Nilsens gate – sykkelfelt.

Anleggelse av gang- og sykkelveier er i første omgang et viktig tiltak for å skape økt framkommelighet og trygghet for de myke trafikantene. Anlegg for myke trafikanter gir økt gang og sykkeltrafikk, økt trivsel/helse og styrker rammebetingelsene for en miljømessig bedre transportfordeling.

Undersøkelser viser at effekten på reduksjon av ulykker er liten. Dette skyldes i stor grad at det skjer ulykker i kryss og krysningpunkter, at gang- og sykkeltrafikken øker og at det oppstår konflikter mellom gående og syklende.

Det er derfor viktig å sikre krysningpunkter på gang- og sykkelveistrekningene. Å bygge separate anlegg for transportsyklister blir også et viktig tiltak. Oppmerket sykkelfelt reduserer sykkelulykker på strekning med 25 prosent (Effektkatalog for trafikksikkerhetstiltak, TØI).

Ved valg av løsninger for gang- og sykkeltrafikken er det viktig å ta hensyn til trafikkmengden og fartsnivå. På veilenker med stor trafikk, hovedveinettet, må det velges sikre og separate systemer for fotgjengere og syklister. På veier med moderat trafikk og sentrums- og bymessig preg, med mange gående, er det viktig å skille mellom gående og syklende. Etablering av sykkelfelt og fortau eller egne sykkelveier med fortau kan være gode løsninger her.

6. Drift og vedlikehold



Figur 9. Smaragdveien – oppmerking.



Figur 10. Glomboveien – vintervedlikehold.

Både veidekkets tilstand og føreforholdene samt mangelfull skilting og oppmerking er medvirkende årsaker til mange ulykker.

Vinterdriften, som omfatter brøyting, strøing og salting, er spesielt viktig for trafikksikkerheten.

7. Bilbelte



Figur 11. Bilbelte – skilt.

Bruk av bilbelte reduserer risikoen for å bli drept med ca. 50 prosent for fører og forsetepassasjer. Det er viktig at de nasjonale kampanjene blir fulgt opp lokalt både med informasjon og kontrollaktivitet.

Riktig sikring av barn i bil er et viktig tema.

8. Refleks



Figur 12. Refleks – diverse.

Det har ikke skjedd en tilsvarende reduksjon av drepte og skadde fotgjengere de siste årene, som drepte og skadde i bil. Et billig og effektivt tiltak er refleks.

Tellinger viser at svært mange fotgjengere ikke bruker refleks, spesielt gjelder dette ungdom og voksne.

Refleks er en billig livredder, og reduserer risikoen for å bli skadd med ca. 50 prosent.

9. Opplæring og informasjon



Figur 13. Skoleoppgaver – vei og trafikktegnig.

Nullvisjonen bygger på et delt ansvar mellom trafikantene og vegholder. Myndighetene skal sørge for et vegsystem som har innebygde barrierer mot at enkeltfeil fører til at noen blir drept eller hardt skadd, og trafikantene må følge lover og spilleregler og oppføre seg aktsomt.

De sentrale virkemidlene overfor trafikantene er opplæring, informasjon og kontrollvirksomhet. Dersom man kombinerer disse virkemidlene vil virkningen ytterligere forsterkes. Konkrete effekter av opplæring og informasjon er vanskelig å tallfeste. «Trafikkopplæring er en del av en livslang læringsprosess» og det er derfor viktig at trafikantene får god og kontinuerlig opplæring og informasjon slik at de blir bevisste sitt ansvar for trafikksikker adferd.

Vedlegg nr. 3 – Kunnskapsgrunnlag

1. Stortingsmeldinger

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

Trafikksikkerhetsarbeidet – Samordning og organisering. Meld. St. 40 (2015–2016)

Folkehelsemeldingen – Mestring og muligheter. Meld. St. 19 (2014–2015)

2. Overordnede planer og dokumenter

Nasjonal transportplan (NTP) 2022–2033

Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022–2025.

Barnas transportplan

Samferdselsstrategi 2022–2033

3. Øvrig litteratur

Trafikksikker kommune. Trygg trafikk. <https://www.tryggtrafikk.no/opplaering/trafikksikker/>

Trafikksikkerhet. Viken fylkeskommune. <https://viken.no/tjenester/vei-og-kollektiv/trafikksikkerhet/>

