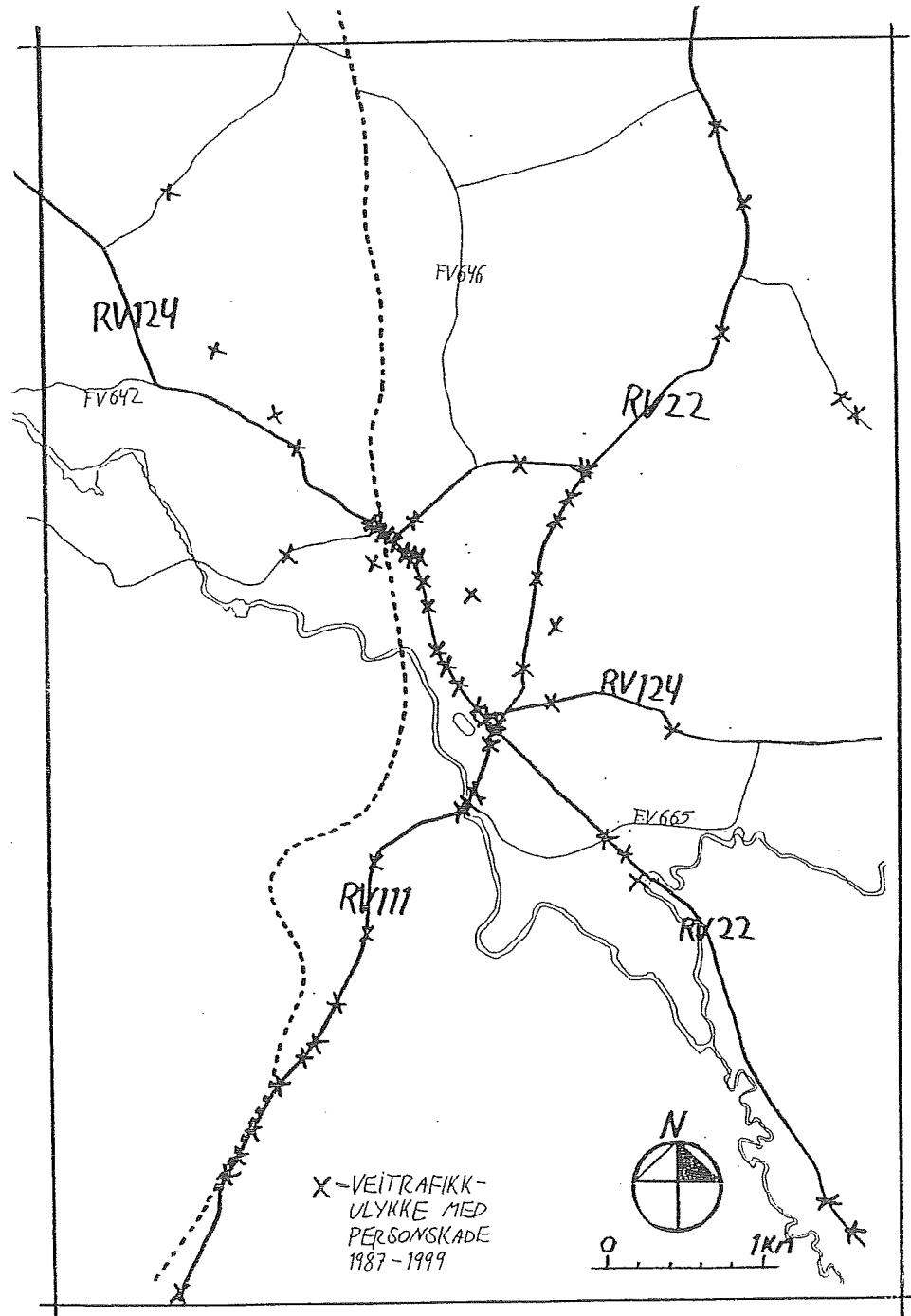


# Kommunedelplan for trafikksikkerhet 2001 - 2012



Godkjent av:

Dato:

Sign.:

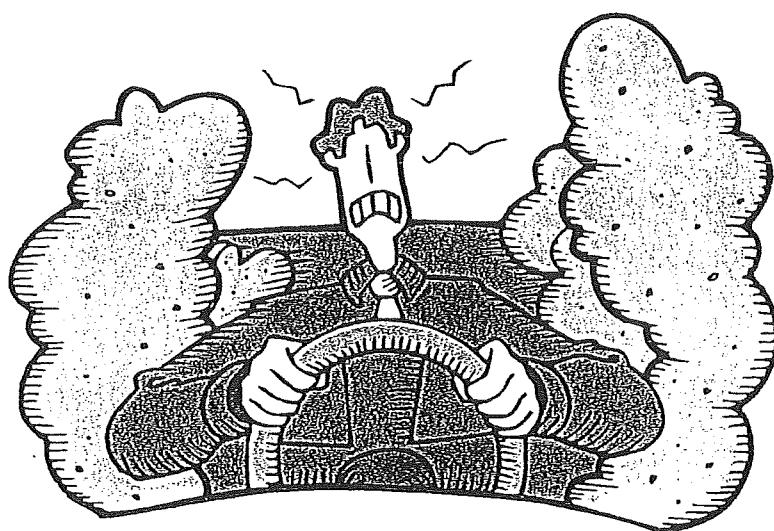
Rakkestad kommune





## 8 Utbredte myter om trafikksikkerhet

1. Det er landevegen som er farligst. Vi trenger ikke å bruke bilbelte eller barnesete når vi bare skal bort i kiosken.
2. Jeg kan alltid ta meg for med hendene.
3. I baksetet er det forholdsvis trygt. Der trenger vi ikke belter.
4. Vi trenger ikke påbud, det er nok med propaganda.
5. Jeg sparar en masse tid på å øke farten.
6. Det var i går jeg drakk, i dag kan jeg kjøre.
7. Jeg kjørte bare i 50 km/t. Det var barnets feil. Det sprang plutselig ut.
8. Det værste som kan skje når jeg kjører for fort, er å bli tatt i kontroll.





# INNHOLD

<b>KAPITTEL 1. INNLEDNING</b>	<b>4</b>
1.1 FORUTSETNINGER FOR TRAFIKKSIKKERHETSARBEIDET	4
1.2 TRAFIKKSIKKERHETSPLANLEGGING ER EN NY OPPGAVE FOR KOMMUNENE	5
1.3 HENSIKTEN MED KOMMUNALE TRAFIKKSIKKERHETSPLANER	6
1.4 INSTITUSJONER OG ANSVARSOMRÅDER	7
1.5 GENERELL PROBLEMOMBESKRIVELSE	7
1.6 METODE OG DATAINNSAMLING	9
1.7 ORGANISASJON OG KOBLING TIL KOMMUNENS PLANVERK	9
<b>KAPITTEL 2. UTFORDRINGER OG PROBLEMSTILLINGER I RAKKESTAD</b>	<b>11</b>
<b>KAPITTEL 3. VISJONER OG MÅL FOR TRAFIKKSIKKERHETSARBEIDET</b>	<b>14</b>
3.1 VISJONEN FOR TS-ARBEIDET I ØSTFOLD: EN ULYKKE ER EN ULYKKE FOR MYE.	14
3.2 MÅLHIERARKI	14
<b>KAPITTEL 4. KONKRETE TILTAK. PRIORITERING, KOSTNADSOVERSLAG, TIDSPLAN OG ANSVARSFORDELING</b>	<b>15</b>
4.1 GENERELT	15
4.2 TRAFIKKSIKKERHET ER IKKE LIK ENKLE LØSNINGER.	15
TILTAKSPAKKE 1. KONTINUERLIGE TILTAK, DE FLESTE ETABLERTE	17
TILTAKSPAKKE 2. NYE TILTAK FINANSIERT AV KOMMUNEN OG FYLKESKOMMUNEN	20
TILTAKSPAKKE 3. INDIREKTE TRAFIKKSIKKERHETSTILTAK OG FORESTÅENDE UTREDNINGER	22
TILTAKSPAKKE 4. RIKSVEG- OG FYLKESVEGTILTAK, UTFØRES AV STATENS VEGVESEN I SAMARBEID MED RAKKESTAD KOMMUNE	24
<b>KAPITTEL 5. KONSEKVENSVURDERINGER</b>	<b>26</b>
5.1 DET ER EN GENERELL ØKNING I ULYKKESTALLENE TROSS EKSISTERENDE TILTAK	26
5.2 NYE HOLDNINGSSKAPENDE TILTAK	26
5.3 NYE FYSISKE TILTAK	27
5.4 EN FØRSTE-GENERASJONSPLAN MÅ RULLERES	27
<b>REFERANSER</b>	<b>28</b>





# KAPITTEL 1. INNLEDNING

## 1.1 Forutsetninger for trafikksikkerhetsarbeidet

### Trafikksikkerhet og miljø som prosess i arealplanleggingen

Samferdselsdepartementet skriver i sin stortingsmelding nr. 37, om norsk veg- og vegtrafikkplan 1998-2007, at det er viktig å fortsette arbeidet for å redusere ulykkesrisikoen og alvorlighetsgraden i de ulykker som inntreffer på våre veger:

*«Samferdselsdepartementet vil legge opp til en opprioritering av tilskudd til trafikksikkerhet. Tilskudd gjennom denne ordningen skal benyttes til å sikre barns skoleveg gjennom fysiske tiltak i tilknytning til kommunale og fylkeskommunale veger. I tillegg kan midlene nytties til å stimulere kommunene til å lage lokale trafikksikkerhets-/tiltaksplaner, og støtte til planlegging av enkeltprosjekter/tiltak.*

*Tildeling av midler forutsetter at kommunene setter i gang arbeid med lokale trafikksikkerhets-/tiltaksplaner. Departementet vil få utarbeidet retningslinjer for innholdet i slike planer.»*

Det varsles at Samferdselsdepartementet SD sine målsettinger vil bli gjennomført blant annet gjennom tiltak som vil få betydning for kommunenes arbeid med trafikksikkerhet. Disse tiltakene vil først og fremst dreie seg om:

- ◆ Utbygging og vedlikehold av vegnettet
- ◆ Vegbelysning
- ◆ Utbedring av kryss og ulykkespunkter
- ◆ Forbedret skilting
- ◆ Bedre informasjon, rettet mot bilister

Samferdselsdepartementet vil prioritere tiltak knyttet til grunnskoleelevers skoleveg, - med særlig vekt på 6-åringers skoleveg, blant annet ved å:

- ◆ Kartlegge behovet for- og gjennomføre spesielle tiltak langs riksveg
- ◆ Få utarbeidet sjekklisten over risikomomenter som hjelpemiddel for kommuner og fylker i deres arbeid med å sikre skolevegene
- ◆ Prioritere tilskudd til trafikksikkerhetstiltak (tidligere aksjon skoleveg)
- ◆ Bidra til bygging av gang- og sykkelveger

Stortingsmelding nr. 37, (1996 - 97), om Norsk veg- og vegtrafikkplan 1998 - 2007 følges opp av Norsk Veg- og Vegtrafikkplan (NVVP) Østfold, 1998 - 2001. Videre er det utarbeidet "Samlet plan for trafikksikkerhetsarbeidet i Østfold", som blant annet konkluderer på følgende måte: "Samordning viser at trafikksikkerhet må ned på det lokale plan."

Tildeling av midler til trafikksikkerhetstiltak forutsetter at kommunene utarbeider slike planer fra og med år 2001.



## Trafikksikkerhetsplaner er en videreføring av "Aksjon skoleveg"

Aksjon skoleveg og aksjon skolestart er prosjekter som ble startet opp under 6 års-reformen i skolen. Også under aksjon skoleveg opererte kommunene mot en tilskuddsordning. Kommunale trafikksikkerhetsplaner er en videreføring av det tidligere "Aksjon skoleveg"-prosjektet, og en utvidet mulighet for kommunene til å komme i inngrep med sine lokale problemer innenfor trafikkulykker.

Ved anlegging av separate gang- og sykkelveger skal det legges kriterier om barns ferdsel på den aktuelle strekningen til grunn. Tilsvarende er utbedring av kryss vurdert i forbindelse med spesielt 6-åringers skoleveg.

### Prosess

Arbeidsprosessen gjennomføres etter framdriftsplan. Det utpekes en koordinator for prosjektet. Dette forutsetter videre at det jobbes under bestemte frister underveis i prosjektet, og at det foretas jevnlig rapportering til koordinatoren.

## 1.2 Trafikksikkerhetsplanlegging er en ny oppgave for kommunene

### Kommunenes støttespillere i trafikksikkerhetsarbeidet

Det foregår nå en mer massiv satsing på det lokale trafikksikkerhetsarbeidet enn tidligere. Denne økte fokuseringen er en ting i tiden, hvilket den økte satsingen på-, og kriteriene for kommunalt engasjement også understreker. Behovet for denne nye formen for kommunal planlegging understrekkes også av ulykkesstatistikken for våre veger, og den eksponentielt økende bilbruken.

- ◆ Statens vegvesen har hatt kommunalt trafikksikkerhetsarbeid som et satsingsområde siden 1993, og har fokusert på behovet for å utarbeide kommunale trafikksikkerhetsplaner. I handlingsprogrammet for trafikksikkerhet i Østfold har det kommunale trafikksikkerhetsarbeidet hatt høyeste prioritet.
- ◆ Organisasjonen Trygg Trafikk har satt seg fore å øke fokus på lokalt og kommunalt trafikksikkerhetsarbeid fremover.

I fylket er et eget fylkestrafikksikkerhetsutvalg oppnevnt. Dette har allerede fungert i flere år, men bidrar nå til denne økte fokuseringen. Det er også dette fylkestrafikksikkerhetsutvalget som står for tildelingen av de statlige midlene til lag og foreninger, skoler og barnehager, og til kommunene.

Det har tidligere altså vært statens oppgave å ta hensyn til trafikksikkerheten. I de siste tre årene har dette også blitt til en delvis kommunal oppgave, under oppfordring fra staten og under statlig økonomisk støtte. De statlige organer har kommet så langt i dette arbeidet som det er mulig å komme uten lokalt engasjement. Kommunal medvirkning er derfor en ren forutsetning for å komme videre i arbeidet med en bedret trafikksikkerhet. Etter en endring av vegloven i 1992, er plan- og bygningsloven blitt den eneste lov som regulerer planleggingen av veger. Kommunen, som forvalter av plan- og bygningsloven er derfor en viktigere aktør i denne planleggingen enn tidligere.

Det finnes imidlertid ingen lover eller regler foreløpig, som sier noe om hvordan kommunene skal drive planleggingen på trafikksikkerhet eller annen samferdselsplanlegging, utover de områder som reguleres direkte gjennom plan- og bygningsloven. Det er derfor opp til kommunene selv å vurdere i hvilken skala arbeidet skal foregå lokalt.



---

Det har også vært fritt opp til kommunene å søke om midler til trafikksikkerhetsplanlegging og til gjennomføring av tiltak, uten å legge noen plan til grunn.

Fra år 2001 er det en forutsetning for tildeling av statlige midler, at det er utarbeidet en kommunal trafikksikkerhetsplan. Dette medfører at en slik plan må utarbeides senest i løpet av år 2000. Før denne tid kan kommunene fortsatt søke om midler, uten å ha noen trafikksikkerhetsplan.

Dette er altså en annerledes fokusering enn tidligere, men målene er de samme.

### **1.3 Hensikten med kommunale trafikksikkerhetsplaner**

En trafikksikkerhetsplan er ment som et redskap for å redusere antallet ulykker i kommunene, for alle slags trafikanter. Samtidig skal den hjelpe til med å synliggjøre kommunens ulykkesutsatte punkter, og synliggjøre de ulike gruppene behov i forhold til sikkerhetsfremmende tiltak i fremtiden.

Planen skal altså fylle to kriterier:

1. En lokal fokusering på trafikksikkerhetsarbeidet generelt i kommunen
2. Oppfylling av kravet for tildeling av øremerkede trafikksikkerhetsmidler

Målet med lokale/kommunale trafikksikkerhetsplaner generelt er å:

- ◆ Øke den kommunale innsatsen
- ◆ Engasjere lokalbefolkningen
- ◆ Bevisstgjøre omkring de lokale behovene
- ◆ Effektivisere og øke trafikksikkerheten
- ◆ Plassere ansvar





## 1.4 Institusjoner og ansvarsområder

Offentlige organer	Hovedansvar
<b>Statlig nivå:</b> <ul style="list-style-type: none"><li>◆ Samferdselsdepartementet</li><li>◆ Justisdepartementet</li><li>◆ Miljøverndepartementet</li><li>◆ Kirke-, utdannings- og forskningsdepartementet</li><li>◆ Statens vegvesen (Vegdirektoratet på sentralt nivå)</li><li>◆ Politiet, herunder utrykningspolitiet</li></ul>	Hovedstrukturen i transportsystemet, føreropplæring, bilparkens tekniske standard og fartsgrenser  Trafikkovervåking, lovverk  Arealbruk  Trafikkopplæring i skolen  Ivaretar Samferdselsdepartementets ansvar: vegtrafikksystem, føreropplæring, teknisk standard på kjøretøyer.  Ivaretar Justisdepartementets ansvar: Trafikkovervåking fartsovervåking, kontroll med bruk av rusmidler.
<b>Fylkesnivå:</b> <ul style="list-style-type: none"><li>◆ Fylkeskommunene</li></ul>	Koordinerer trafikksikkerhetsarbeidet. Utøver ofte sitt ansvar i kraft av egne utvalg, med Statens vegvesen som sekretariat, bl.a. i samarbeid med Trygg trafikk, politi/lensmann, skoleverk m.fl.
<b>Kommunenivå:</b> <ul style="list-style-type: none"><li>◆ Kommunene</li></ul>	Arealbruk inklusivt vegsystem, fartsgrenser på kommunale veger, opplæring i skolen. Kontakt med kjøreskoler, forsikringsselskaper, barne- og ungdomsskoler, velforeninger, handikapforeninger, etc.

## 1.5 Generell problembeskrivelse

### Hvordan oppstår trafikkulykker? Ulykkesfaktorer

Ulykkesfaktorene kan deles inn i fire: Menneske/trafikant, Kjøretøy, Veg og Omgivelser. Den menneskelige faktoren forekommer i 70 – 80 % av trafikkulykkene.

Mennesket er dermed den klart hyppigst forekommende av disse fire. Den menneskelige faktor er også meget variabel. Mennesker har ulik fareforståelse og risikovillighet, men samtidig ulike terskler for situasjonsmestring.

Dersom ulykkene kunne utslettes alene ved å gjøre oss til bedre sjåfører, ville dette gjøre alle fysiske trafikksikkerhetstiltak overflødige. Veg- og trafikktekniske tiltak kan imidlertid bidra betydelig til å redusere ulykkene når trafikantene ikke mestrer trafikkmiljøet.

Ulykkeskommisjonene forteller oss at vi bør være forsiktige med å peke på eller konkludere med hva som er utløsende årsak. Alle de fire faktorene må trekkes inn i alle tilfeller. I motsatt fall blir årsak-virkning-forholdet deterministisk.



## Risikobegrepet er sammensatt

Statistikken opererer med årsaksbegrepet "risiko". Risikofaktorer er vel å merke ingen nødvendig eller tilstrekkelig betingelse for ulykker, men svært viktig for å vurdere eventuelle årsaker og tiltak.

Risikoen er definert som sannsynligheten for at en ulykke skal inntreffe, multiplisert med konsekvensen, dersom en ulykke inntreffer.

$$\text{Risiko} = \text{Sannsynlighet} \times \text{Konsekvens}$$

Konsekvensen eller omfanget av en ulykke vil variere, avhengig av:

- Kjøretøyets masse og den beskyttelse det gir trafikanten
- Farten i ulykkesøyeblikket
- Egenskaper ved trafikanten (særlig alder)
- Bruk av personlig verneutstyr.
- + Evt. ulykkestype.

Vi vet for eksempel at ruspåvirkede sjåfører og/eller høy hastighet øker risikoen. Rusmidler påvirker sannsynligheten, mens farten mest påvirker konsekvensen. Kombinasjonen rusmidler og høy fart øker derfor risikoen betydelig. Disse faktorene hver for seg innebærer ikke den samme risikoen. Problemet er at vi i så godt som alle tilfeller vet for lite om begge de to faktorene -sannsynlighet og konsekvens samtidig.

Samtidig er det et stående spørsmål, om det er de rene tilfeldighetene (sannsynligheten) som forårsaker ulykkene, eller om de faktisk bare skyldes trafikantenes mangel på årvåkenhet.

Når den menneskelige faktor påstås å være så hyppig forekommende i ulykker, kan det bety at ulykkene vil reduseres kraftig ved å gjøre oss til flinkere, mer årvåkne trafikanter.

## Det er en manglende kobling mellom ulykkesfaktorer, risiko og årsak

Konklusjonen blir at det ikke er mulig å få en fullstendig kunnskap om ulykkenes årsaker, selv om vi studerer ulykkesfaktorene og ulykkesrisikoen i sammenheng. Andre, utenforliggende faktorer som mangelfull ulykkesrapportering kan også komplisere bildet ytterligere. Statistisk sett er ulykkene også et problem, fordi de aldri kan forventes.

Dermed kommer spørsmålet: Kan man bekjempe trafikkulykker effektivt, uten å kjenne de egentlige årsakene? Trafikksikkerhetsarbeidet så langt viser til statistiske forbedringer eller utflating av ulykkestallene på tross av økt trafikk. Tiltakene må altså rettes mot de ulykkesfaktorer vi best kan gjøre noe med.

## Hvem har skyld og ansvar i forbindelse med ulykker?

Rettslig skyld og ansvar har den som bryter loven. Det vil si i de fleste tilfeller, da ulykker som oftest er forbundet med høy fart, alkoholpåvirkning osv. Dersom vegforholdene eller omgivelsene tilsier det (barn langs vegen, glatt kjørebane etc.), plikter sjåføren i mange tilfeller å holde lavere fart enn maksgrensa. Mange ganger er det likevel uriktig å snakke om skyld. Fart, avstander og føreforhold kan feilbedømmes, og uforutsette forhold i omgivelsene kan dukke opp. Man må se på ansvarsfordelingen mellom vegmyndighet, skiltmyndighet, trafikant osv. I tillegg har vi ulike typer veger, med ulik myndighets- og ansvarsfordeling.



## 1.6 Metode og datainnsamling

### Eksisterende data sammenfattes jevnlig

Rakkestad er heldig stilt i forhold til trafikksikkerhetsarbeid, siden kommunen har arbeidet mye med sikkerhet generelt, for å bli godkjent som trygt lokalsamfunn av WHO. Kommunen er blant annet i samarbeid med lensmann, sykehusene, forsikringsselskapene og Statens vegvesen og Statens institutt for folkehelse, for innhenting av statistikk og data hva gjelder alle typer ulykker. De data som vedrører trafikkulykker er forsøkt sammenfattet i denne planen. Dette materialet oppdateres kvartalsvis. TS-planen sammenfatter trafikkulykkesstatistikken ca. hvert fjerde år, og må undertiden suppleres med annet oppdatert materiale.

Kommunen innhenter statistikk fra dødsårsaksregisteret ved statistisk sentralbyrå, Norsk pasientregister, skaderegisteret ved folkehelsa, Statens vegvesen og Arbeidstilsynet, hva gjelder personskadeulykker generelt.

Det er begrenset tilgang på forsikringsskadeulykker, da ca. 25 % av dem registreres (blikkskader). Disse er imidlertid 25 ganger hyppigere enn de politirapporterte ulykkene. Derfor ansees datagrunnlaget som tilstrekkelig pålitelig. Det er valgt å konsentrere planarbeidet om de registrerte trafikkulykker som har ført til personskade, for å unngå uoversiktlige mengder materiale.

### Samarbeid og kontakt med organisasjoner

TS-planen er utarbeidet i samarbeid med organisasjonslivet, næringslivet og fylkes- og kommuneadministrasjonen. En oversikt over alle adressater som er varslet om oppstart- og tilsendt høringsutkastet av planen er å finne under referanser, bakerst i dokumentet.

### Krysspeiling av data

Trafikksikkerhet omfatter flere fagområder, og involverer mange ulike faktorer. Dette fordrer at også ulike typer data må systematiseres og vurderes samlet. Det er forsøksvis gjennomført for om mulig å få et mer helhetlig grep om ulykkene og forebyggingen mot dem.

## 1.7 Organisasjon og kobling til kommunens planverk

Utarbeidelsen av en kommunedelplan for trafikksikkerhet er nedfelt i den gjeldende kommuneplanens strategidel. Den inngår også som et tiltak i prosjektet "Rakkestad - den trygge kommunen". Dette prosjektet jobbet mot å få kommunen godkjent som trygt lokalsamfunn av WHO, og er nå avsluttet. Folkehelsearbeidet fortsetter imidlertid, og det er nedsatt arbeidsgrupper for henholdsvis Trygge, Sunne og Levende Rakkestad. Oppfølgingen av TS-planen forutsettes gjennomført i samarbeid med arbeidsgruppa for trygge Rakkestad.

I tillegg er det opprettet et ressurspanel for trafikksikkerhet, bestående av representanter fra lensmann, NAF, kjøreskolene, skoleetaten og teknisk etat. Dette ressurspanelet har fungert som en styringsgruppe for utarbeidelsen av kommunedelplanen for trafikksikkerhet, og rapporterer til hovedutvalg for teknisk sektor. Planen er ført i pennen av planavdelingen ved teknisk etat.

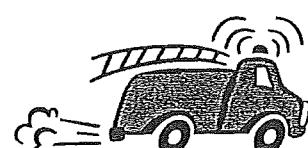
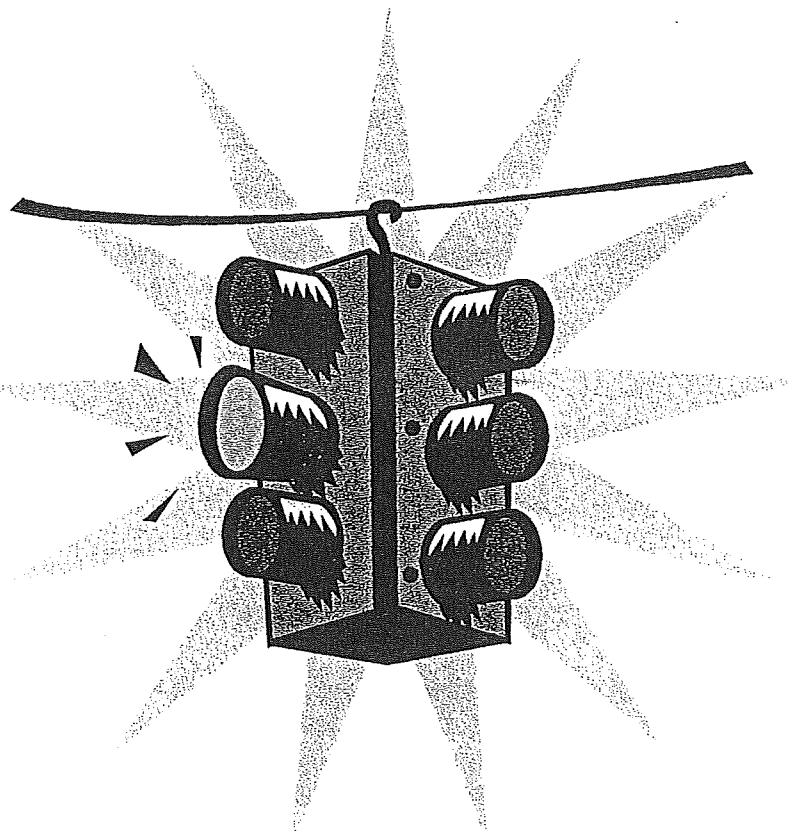
Det er valgt å gi dette dokumentet kommuneplanstatus, fordi det er pekt på som viktig å gi den forankring på et høyt politisk nivå, og at planprosessen er tverretatlig. Samtidig er det behov for å rullere den jevnlig, på linje med kommuneplanen.



For de tiltakene hvor det legges opp til tilføring av midler fra Fylkestrafiksikkerhetsutvalget (FTU), fordeles kostnadene med 40 % fra Rakkestad kommune, og 60 % fra FTU. Disse tiltakene skal derfor innarbeides i kommunens handlings- og økonomiplan, samt årsbudsjett i den takt de planlegges gjennomførte.

Under arbeidet med "Rakkestad - den trygge kommunen" er trafikksikkerhetstiltak koordinert med andre generelle sikkerhets-/trygghets tiltak. Kommunens samlede tiltak, nevnt i sluttrapporten for prosjektet "Den trygge kommunen" må derfor settes i sammenheng med denne planen. Det er et viktig mål for Rakkestad kommune å få et helhetlig grep om ulykkene, og trafikkulykker er en av flere kategorier. Derfor kan det også finnes tiltak av trafikksikkerhetsmessig karakter som er nevnt under folkehelsearbeidet, som ikke er gjengitt i denne planen.

Se for øvrig under kapittel 4, om konkrete tiltak.



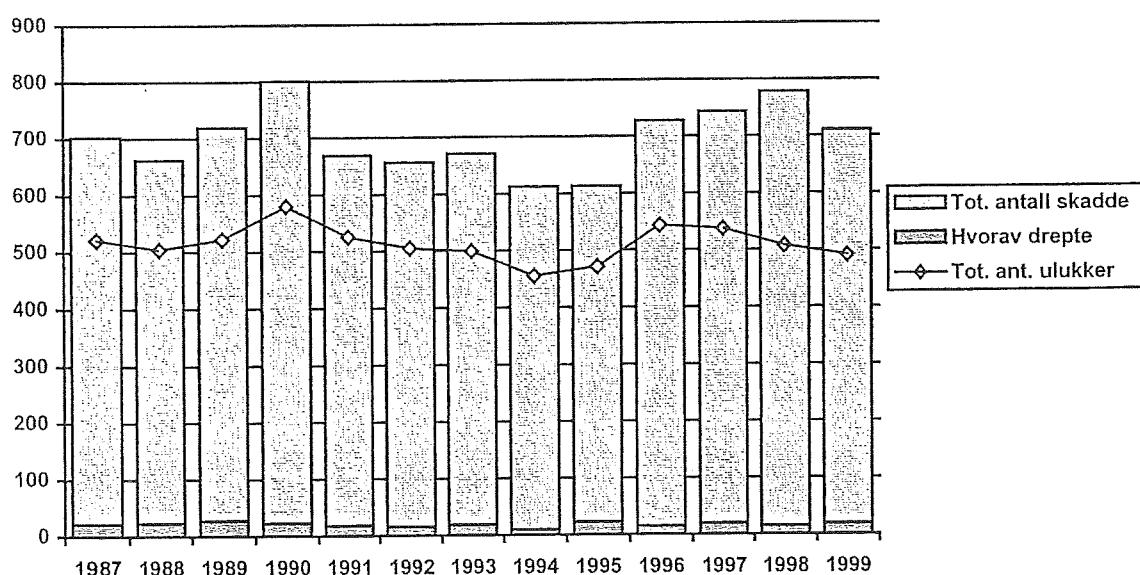


## KAPITTEL 2. UTFORDRINGER OG PROBLEMSTILLINGER I RAKKESTAD

### Trafikkulykkesstatistikk

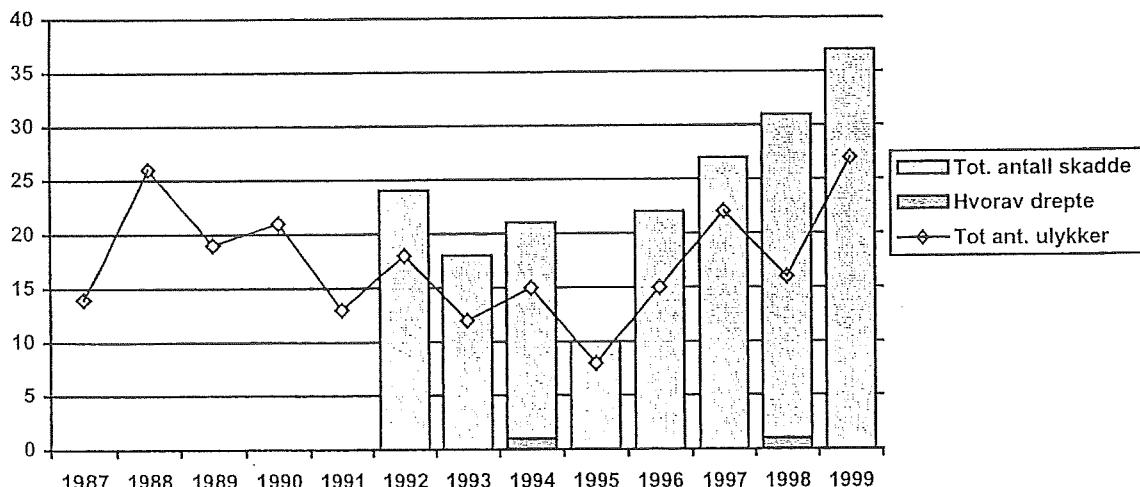
Ulykkestallene for henholdsvis Rakkestad kommune, Østfold fylke og landet for øvrig fordeler seg som i figurene nedenfor her.

Antall trafikkulykker og personskader i Østfold



Figur nr. 1. Antall trafikkulykker med personskader totalt i Østfold.

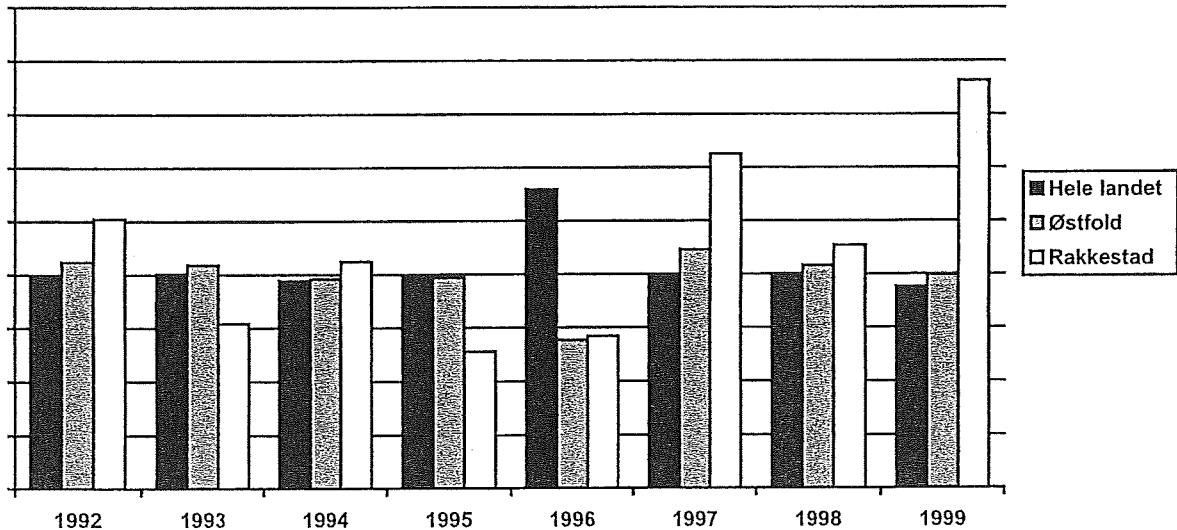
Antall trafikkulykker og personskader i Rakkestad



Figur nr. 2. Antall trafikkulykker med personskader i Rakkestad kommune.



## Totalandelen trafikkulykker med personskade fordelt på befolkningen



Figur nr. 2. Diagrammet er basert på tallene fra Regionalstatistikken, Statistisk sentralbyrå.

## Antall personskadeulykker fordelt på vegkategori.

Område	Europaveg		Riksveg		Fylkesveg		Komm. veg		Annen veg		Sum Alle	
År	1998	1999	1998	1999	1998	1999	1998	1999	1998	1999	1998	1999
Talt i fylket	80	81	251	243	65	51	105	103	6	12	507	490
Rakkestad	0	0	14	24	0	0	2	1	0	1	16	27

Tabell nr. 1

## Hvordan ligger Rakkestad i forhold til gjennomsnittet i Østfold, og i landet for øvrig?

Det er mest interessant å sammenligne med Østfold fylke, da befolkningskonsentrasjon, kjøremønster, type veger, føreforhold osv. er mer sammenlignbare. Rakkestad er et knutepunkt for riksvegtrafikken i Østfold, og trafikkmessig representativ for fylket. Dersom vi skal sammenligne Rakkestad med andre kommuner, involverer dette så mange faktorer, at bildet blir uoversiktlig. Det mest interessante er derfor å sammenligne- og redusere ulykkestallene for Rakkestad over tid.

## MPG-prosjektet (Miljøprioritert gjennomkjøring)/Samarbeid med Statens vegvesen

Gjennomføringen av miljøgate i Rakkestad sentrum har gitt kommunen og Statens vegvesen erfaringer som det er verdt å bygge videre på. Formålet med dette prosjektet har vært å vise hvordan gjennomfartsveger i tettsteder kan utformes, for å oppnå ryddigere tettsteder og et trafikkbilde som er mer tilpasset fotgjengere og syklister. Det ligger en stor utfordring i å videreføre disse erfaringene i nært samarbeid med Statens vegvesen.



## Rakkestad er knutepunkt for riksvegene, som er de mest ulykkesutsatte

Rakkestad er fylkets knutepunkt på riksvegnettet, og riksvegene topper trafikkulykkesstatistikken, også i forhold til Europaveger/motorveger. Dette er sannsynligvis en av årsakene til at Rakkestad kommune ligger noe over landsgjennomsnittet enkelte år. En større andel av trafikken foregår på riksveger, sett i forhold til andre kommuner og i forhold til befolkningsmengden.

Det er i dag mange direkte avkjørseler til riks-, fylkes- og kommuneveg. De faktiske ulykkene i kommunen dokumenterer ikke at det er noen direkte sammenheng mellom mengden avkjørseler og trafikkulykker. Det er derimot en bevisst holdning fra Statens vegvesen sin side, å redusere/ holde antallet slike avkjørsler lavest mulig.

Spredt bebyggelse fører samtidig til ferdsl av myke trafikanter på riksvegene. Gang- og sykkelvegnettet utenfor Rakkestad sentrum er mangelfullt. Myke trafikanter rapporterer derfor bekymring ved ferdsl på vegene i Rakkestad.

De konkrete vegtrafikkulykkene er i hovedsak spredt langs riksvegene, og er proporsjonale med trafikkmengden på de samme vegene. Storgata gjennom Rakkestad sentrum er høyest belastet med en årsdøgntrafikk på 8000 kjøretøyer. Miljøgateprosjektet har redusert ulykkesmengden betydelig, men gjennomsnittsfarten er etter sigende høyere enn fartsgrensa på 30 km/t.

Etter etableringen av miljøgata har det kun vært en trafikkulykke med personskade innenfor denne strekningen. Det har imidlertid vært en del ulykker ved jernbaneovergangen/krysset med Mjørudgata.

### Det er strenge ”krav” til et ulykkespunkt

Det er få eller ingen ulykkespunkter og ulykkene er spredte over store strekninger. Det er en tendens til konsentrasjon av ulykker i møtepunktene (avkjøringer og vegkryss), men det er allikevel vanskelig å danne et mønster ut fra de ulykkene som har skjedd.

Et ulykkespunkt er et punkt hvor det har foregått 4 ulykker med personskade de fire siste år. Siden ulykkene er spredt langs vegene er det som oftest vanskelig å peke ut ulykkespunkter. Dersom slike blir dokumenterte, er det imidlertid grunnlag for å foreta fysiske tiltak for å redusere risikoen for ulykker.





# KAPITTEL 3. VISJONER OG MÅL FOR TRAFIKKSIKKERHETSARBEIDET

## 3.1 Visjonen for TS-arbeidet i østfold: En ulykke er en ulykke for mye.

Visjonen "En ulykke er en ulykke for mye" setter ingen kriterier for ulykker, og kan kalles en parallel til den svenske null-visjonen. Begge disse bygger på en idé om et vegtransportsystem uten tap av helse. "Ingen skal drepes eller skades alvorlig i trafikken." Visjonen medfører at vi må:

- ◆ Klargjøre sammenhenger mellom ytre vold og de skadetyper som ikke kan tolereres.
- ◆ Veie sammen alle risikofaktorer (?) slik at resultatet blir optimalt.
- ◆ Bestemme hvem som har ansvaret for å gjennomføre de nødvendige tiltak.

Dette kan medføre store gap mellom mål, strategi, tiltak og evt. resultat. Det er derfor viktig å gjøre oppmerksom på at dette er en visjon, og skal per definisjon ikke kunne oppnåes. Rakkestad kommune har "Den trygge kommunen" som sin visjon, og vi ser at de kommunale og statlige visjonene er sammenfallende hva trafikksikkerhet angår.

## 3.2 Målhierarki

Visjon	<ul style="list-style-type: none"><li>◆ Rakkestad – den trygge kommunen</li><li>◆ En ulykke er en ulykke for mye</li></ul>
Overordnet mål	<ul style="list-style-type: none"><li>◆ Bedre trafikksikkerhet for barn i skolepliktig alder, spesielt 6-åringer</li><li>◆ Bedre trafikksikkerhet for innbyggerne i Rakkestad kommune.</li></ul>
Hovedmål	<ul style="list-style-type: none"><li>◆ Det skal tilstrebnes å sikre trygg ferdsel i møtepunkter mellom myke og harde trafikanter, spesielt langs skoleveger.</li><li>◆ Antall skader som fører til dødsfall, sykehussinnleggelse og legebehandling på grunn av trafikkulykker reduseres mest mulig.</li></ul>
Handlingsmål	<ul style="list-style-type: none"><li>◆ Alle førsteklassinger skal føle ferdelsen til skolen trygg etter år 2004.</li><li>◆ Antall ulykker blant unge og eldre myke trafikanter skal reduseres med 30 % i forhold til 1993-nivå, innen år 2003.</li><li>◆ Antall bilulykker med personskade skal reduseres med 20 % i forhold til 1993-nivå, innen år 2005.</li><li>◆ Holdningsskapende tiltak rettet mot ungdom skal redusere trafikkulykkene på sikt.</li></ul>



# KAPITTEL 4. KONKRETE TILTAK, PRIORITERING, KOSTNADSOVERSLAG, TIDSPLAN OG ANSVARSFORDELING

## 4.1 Generelt

Det benyttes tre tilnærningsmåter til planlegging og prioritering av trafikksikkerhetstiltak:

1. Samfunnsøkonomiske analyser
2. Tekniske behovskriterier for tiltak
3. Trafikksikkerhet som et grunnleggende dimensjoneringskrav i trafikksystemet.

Som et fjerde ledd kan nevnes skattefinansierte og avgiftsfinansierte tiltak, som f. eks. ved bompengeordninger.

### Ad 1. Kost/Nytte

Kostnadseffektivitet er gitt som: Antall unngåtte ulykker fordelt på kostnad til gjennomføring av tiltaket.

Dvs. Jo flere ulykker man unngår pr. krone, jo høyere er kostnadseffektiviteten.

Dette dreier seg om økonomisk verdsetting av goder som ikke har noen markedspris. I tillegg er dette et gode som alltid ligger fremover i tid. Trafikkulykker kostet 1109,1 millioner kroner i 1998. Slik sett er det nok å ta av, for å redusere ulykkestallet.

### Ad. 2. Tekniske behovskriterier

Baseres på statistikk og beregnede tiltak.

### Ad. 3. Trafikksikkerhet som et grunnleggende dimensjoneringskrav i trafikksystemet

F. eks: 6-åringene prioritertes.

Trafikksikkerhetsplanen er en kombinasjon av disse tre tilnærningsmåtene. De fire nedenforstående sidene tar for seg de konkrete tiltakene hva gjelder prioritet, ansvarsfordeling, gjennomføring/fremdrift, kostnadsoverslag og oppfølging/evaluering.

## 4.2 Trafikksikkerhet er ikke lik enkle løsninger.

Det er arbeidet med TS-tiltak tidligere, i sammenheng med prosjektet "Rakkestad –den trygge kommunen". De tiltakene som der ble diskutert er forsøkt innarbeidet i denne planen, sammen med tiltak som er dukket opp under planarbeidet, i form av innspill eller vurderinger.

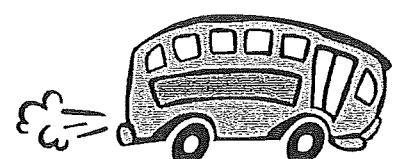
I dette kapitlet er de ulike tiltakene forsøkt systematiserte ut fra typen tiltak og finansieringsform. Tiltakene kan også systematiseres etter prioritet eller etter måloppnåelse.

Det er valgt å ikke kategorisere tiltakene etter type mål, da måloppnåelsen må vurderes mer ut fra helhetseffekten av de ulike tiltakene samlet. Tiltakene har med andre ord ingen direkte



kobling mot de enkelte målene. Dette gjenspeiler også arbeidets kompleksitet. Imidlertid har de tiltakene som mer direkte kobler seg mot målene, fått høy prioritet.

Det har vært et bakenforliggende formål med denne planen å samordne ulike tiltak, samt å plassere ansvaret for de konkrete tiltakene hos ulike instanser. Ulike typer tiltak er derfor nevnt, både kontinuerlige/jevnlig gjennomførte tiltak, og enkelttiltak/investeringer. Dette kapitlet tar for seg alle disse.



**Tiltakspakke 1: Kontinuerlige tiltak, de fleste etablerte, ansvar fordelt mellom ulike myndigheter**

Nr.	Tiltak i tiltakspakke 1	Prioritet	Ansvarlig for tiltaket	Tidsplan/gjennomføres	Kostnadsoverslag	Oppfølging og evaluering
1	Miljøgate	HØY	Statens vegvesen i samarbeid med teknisk etat.	Gjennomført. Vedlikeholdes jevnlig	Eget budsjett	Behovsprøvet
2	Rutiner for sandstrøing og snømåking	HØY	Statens vegvesen og teknisk etat	Kontinuerlig	Eget budsjett	Behovsprøvet
3	Utarbeidelse og jevnlig rulling og revidering av kommunedelplan for trafikksikkerhet	HØY	Teknisk etat	Innen utgangen av år 2000. Rulleres i løpet av år 2004.	En gang hvert år	
4	Rutiner for vedlikehold av grøntarealer til veg	HØY	Statens vegvesen og teknisk etat	Kontinuerlig	Eget budsjett	Behovsprøvet
5	Støtte til lokale trafikksikkerhets tiltak	HØY	Fylkestrafikkssikkerhetsutvalget (FTU)	April/mai hvert år, ved tildeling av midler fra FTU	Etter søknader	April/mai hvert år
6	Aksjon skolestart	HØY	Statens vegvesen i samarbeid med skolekontoret og teknisk etat	Hvert år, ved skolestart	Eget budsjett	Hvert år, ved skolestart
7	Opplæring i forbindelse med skoleskyssen/bussstrenning	HØY	Busselskapet i samarbeid med skolene, foreldrenes arbeidsutvalg (FAU) og NAF	En gang hvert år	2004, ved rulling av TS-planen	

Nr.	Tiltak i tiltakspakke 1	Prioritet	Ansvarlig for tiltaket	Tidsplan/gjennomføres	Kostnads-overslag	Oppfølging og evaluering
8	Gåtrenning i trafikken og til skolen for førskolebarn	HØY	Barnehagene/førskolene	Kontinuerlig når de er ute og går tur	10 000	Behovsprøvet
9	Mopedopplæring som valgfag i 10. klasse	HØY	Ungdomsskolen	Løpende gjennomføring		Behovsprøvet
10	Trafikkopp læring/aktiviteter på glattkjøringssbanen, Rudskogen for 9. klasse med foreldre	HØY	Ungdomsskolen i samarbeid med foreldrelaget og FTU	En gang hvert år	15 000	Behovsprøvet
11	Kjøretrening for 16-åringar	HØY	NAF	Kontinuerlig		Behovsprøvet
12	Opplæring og drift av skolepatrujer ved Bergenhus- og Os skoler	HØY	Skolene i samarbeid med NAF	Løpende gjennomføring. Opplæring i september og januar.	5 000	årlig Behovsprøvet
13	Faste opplegg i skoler og barnehager, sykkelhjelm-kampanjer	HØY	Den enkelte skole i samarbeid med foreldrenes samarbeidsutvalg (FAU)	1. og 6. klassetrinn, samt barnehagene en gang hvert år		Årlig
14	Refleksaksjon for 1. – 3. klassinger ved skolestart.	HØY	Skolene i samarbeid med FTU	April/mai hvert år, ved tildeiling av midler fra FTU	20 000	En gang hvert år

Nr.	Tiltak i tiltakspakke 1	Prioritet	Ansvarlig for tiltaket	Tidsplan/gjennomføres	Kostnads-overslag	Oppføring og evaluering
15	Informasjon fra helsestasjonen og forsikrings-selskaper om sikkerhet i bil, spesielt for barn.	MIDDEL	Helsestasjonen, forsikringsselskapene	Kontinuerlig		Behovsprøvet
16	Oppdatering og distribusjon av lokal ulykkesstatistikk	MIDDEL	Statens vegvesen, lensmannen, forsikrings-selskapene, teknisk etat og folkehelsekoordinator	Kvartalsvis oversendelse fra lensmannskontoret og statens vegvesen, til kommunene	Kvartalsvis	
17	Jevnlig oppdatering av ulykkesstatistikk, kartfestning og krysspeiling av data	MIDDEL	Statens vegvesen i samarbeid med lensmannen og Rakkestad kommune	Kvartalsvis, og hvert fjerde år, ved rulling av trafiksikkerhetsplanen		Hvert fjerde år, ved rulling av trafiksikkerhetsplanen
18	Rutiner ved planlegging og ryanlegging av veier	MIDDEL	Statens vegvesen og teknisk etat			Behovsprøvet
19	Kartlegging av sykkelhjelmbruk ved skolene	MIDDEL	Rakkestad kommune	En til to ganger hvert år		Behovsprøvet
20	Kurs for eldre bilsørere	MIDDEL	Etter initiativ fra Rakkestad kommune			
21	Førstehjelpskurs for førerkortinnehavere	MIDDEL				
22	Fartskontroller på mototkjøretøy	MIDDEL	Lensmannen			

## Tiltakspakke 2. Nye tiltak finansiert av kommunen og fylket.

Nr.	Tiltak i tiltakspakke 2	Prioritet	Ansvarlig for tiltaket	Tidsplan/gjennomføring	Kostnadsoverslag	Oppfølging og evaluering
23	Ny gang- og sykkelveg fra Bergenhuskrysset til Ravinevegen	HØY	Teknisk etat	Våren 2001  (egent budsj.)	800 000 2004, ved rulling av TS-planen	
24	Ny gang- og sykkelveg langs Johs. C. Liens gate fra Mirandakrysset til Kåensvegen	HØY	Teknisk etat	Samtidig med opparbeidelsen av Ødegård/Gudim boligområder, våren 2001.  (egent budsj.)	900 000 2004, ved rulling av TS-planen	
25	Forbedre siktforhold og anlegge undergang for fotgjengere ved Os skole	HØY	Statens vegvesen i samarbeid med teknisk etat	I løpet av år 2002  (egent budsj.)	600 000 2004, ved rulling av TS-planen	
26	Kontroll og utbedring av sikkerhetsforhold ved gangfelt på kommunale veger	HØY	Teknisk etat	I løpet av år 2001  (egent budsj.)	2002  (egent budsj.)	
27	Fartsregulering i boligområder ved Peer Gynts veg, Hagevegen, Ulvevegen, Lundborgvegen og Seljevegen	HØY	Teknisk etat	Fartshumper vurderes utført parallelt med asfaltringsplanen. Skilting gjennomføres i løpet av år 2002.  (egent budsj.)	50 000 2004, ved rulling av TS-planen	
28	Utbedring av bussholdeplass og parkeringsforhold ved Bergenhus skole	HØY	Teknisk etat i samarbeid med Statens vegvesen og skolekontoret/ Bergenhus skole	I løpet av år 2002  (egent budsj.)	500 000 2004, ved rulling av TS-planen	

Nr.	Tiltak i tiltakspakke 2	Prioritet	Ansvarlig for tiltaket	Tidsplan/gjennomføring	Kostnads-overslag	Oppfølging og evaluering
29	Utbredning av bussholdeplasser/av- og påstigningsstørhold ved skolene	HØY	Teknisk etat, i samarbeid med skolekontoret/skolene og busselskapet	2002 – 2004	150 000	2004, ved rulling av TS-planen
30	Belysning av fotgjengerfelt ved Bergenshus skole	MIDDEL	Statens vegvesen	2003	30 000	2004, ved rulling av TS-planen
31	Temadager/kampanjer i skoler og barnehager, Ungdomsskolen	MIDDEL	Skolekontoret/hver enkelt skole, folkehelsekoordinator, teknisk etat, barnehagene	En gang årlig	10 000	Årlig og hvert fjerde år ved rulling av TS-planen
32	Ny gang- og sykkelveg fra Holmåsen og til Os skole Utenom riksveg	MIDDEL	Teknisk etat	Etter utredning	1 100 000	2004, ved rulling av TS-planen
33	Kommuneinformasjon ved kommunegrensa	LAV	Kulturkontoret, Teknisk etat	2002	10 000	2004, ved rulling av TS-planen

### Tiltakspakke 3. Indirekte trafikksikkerhetstiltak og forestående utredninger.

Nr.	Tiltak i tiltakspakke 3	Prioritet	Ansvarlig for tiltaket	Tidsplan/gjennomføres	Kostnads-overslag	Oppfølging og evaluering
34	Kommunedelplan for Rakkestad sentrum	HØY	Rakkestad kommune	Våren 2001		Rulleres fire år etter utarbeidelse
35	Reduksjon av antallet farlige utkjøringer på sikt	HØY	Teknisk etat og statens vegvesen	Kontinuerlig gjennom enkeltsaksbehandling		Kvalitetsstyring av saksbehandl.
36	Gjennomføring av areal- og trafikkplan for stasjonsområdet	MIDDEL	Teknisk etat	2006, etter ny vurdering	1 000 000	
37	Endring av forkjørsregler langs Johs. C. Liens gate	MIDDEL	Statens vegvesen i samarbeid med teknisk etat	2006, etter utredning		2004, ved rulling av TS-planen
38	Utrede trafikksikkerhetstiltak i forbindelse med utkjøringen fra Rådhusvegen til Johs. C. Liens gate (forkjørssetten)	MIDDEL	Teknisk etat	Etter utredning	20 000	2004, ved rulling av TS-planen
39	Omlegging av veger utenom gårdstun på sikt	MIDDEL	Teknisk etat og statens vegvesen	Kontinuerlig gjennom enkeltsaksbehandling		Kvalitetsstyring av saksbehandl.
40	Fartsreduksjoner forbi Østbygda skole	MIDDEL	Statens vegvesen	Innen utgangen av 2003	10 000	2004, ved rulling av TS-planen

Nr.	Tiltak i tiltakspakke 3	Prioritet	Ansvarlig for tiltaket	Tidsplan/gjennomføres	Kostnads-overslag	Oppføring og evaluering
41	Merking av risikoområder (krysningspunkter for vilt, ulykkessstrekninger etc)	LAV		Vitnemidsekretaøren i samarbeid med statens vegvesen og teknisk etat	Etter utredning	2004, ved rulling av TS-planen
42	Forlengelse av gang- og sykkelvegen fra Os skole og til kommunegrensa med Eidsberg	LAV		Statens vegvesen i samarbeid med teknisk etat	Etter utredning	2004, ved rulling av TS-planen
43	Forkørsveg gjennom Storgata/Rakkestad sentrum	LAV		Statens vegvesen	2005	2 000 000
44	Utarbeidelse av en helhetlig plan for Degernes sentrum	LAV		Teknisk etat	2007	2004, ved rulling av TS-planen
45	Omlegging av trafikken gjennom Storgata/ Rakkestad sentrum på sikt	LAV		Statens vegvesen	2012, etter utredning	2004, ved rulling av TS-planen

**Tiltakspakke 4. Riksveg- og fylkesvegtiltak, utføres av statens vegvesen i samarbeid med Rakkestad kommune.**

Nr.	Tiltak i tiltakspakke 4	Prioritet	Ansvarlig for tiltaket	Tidsplan/gjennomføres	Kostnads-overslag	Oppfølging og evaluering
46	Busslomme ved Holøsåsen	HØY	Statens vegvesen i samarbeid med teknisk etat	2001	50 000	
47	Busslomme ved Storeheier	HØY	Statens vegvesen i samarbeid med teknisk etat	2002	50 000	
48	Busslomme ved Jahren	HØY	Statens vegvesen i samarbeid med teknisk etat	2003	50 000	
49	Omlegging av riksveg 111 fra Bodal Bru til Rakkestad flyplass	HØY	Statens vegvesen i samarbeid med teknisk etat	Etter rulling av norsk vegtrafikkplan		
50	Omlegging av riksveg 124 fra Dørja til FV 642	HØY	Statens vegvesen i samarbeid med teknisk etat	Etter rulling av norsk vegtrafikkplan		
51	Utbedring av Bergenhuskrysset, eventuelt omlegging av riksveg 22.og riksveg 111	HØY	Statens vegvesen i samarbeid med teknisk etat	Etter rulling av norsk vegtrafikkplan		
52	Skilting ved avkjøring til Rakkestad kirke	MIDDEL	Statens vegvesen i samarbeid med teknisk etat	I løpet av år 2002	2004, ved rulling av TS-planen	
53	Omklassifisering av Johs. C. Liens gate til forkjørsveg	MIDDEL	Statens vegvesen i samarbeid med teknisk etat	Innen utgangen av år 2004	2006	

Nr.	Tiltak i tiltakspakke 4	Prioritet	Ansvarlig for tiltaket	Tidsplan/gjennomføres	Kostnads-overslag	Oppfølging og evaluering
54	Busslomme ved Kjenner	MIDDEL	Statens vegvesen i samarbeid med teknisk etat	2004	50 000	2006
55	Fartsredusjon samt avkjøringsfil ved Den Blå Hesten/Ytterskogen skole	MIDDEL	Statens vegvesen i samarbeid med teknisk etat	2002	10 000	2004, ved rulling av TS-planen
56	Fartsredusjon forbi Østbygda skole	MIDDEL	Statens vegvesen i samarbeid med teknisk etat	2002	10 000	2004, ved rulling av TS-planen
57	Belysning ved avkjørsel fra RV 124 til Kilebu	LAV	Statens vegvesen	2004	20 000	2006



# KAPITTEL 5. KONSEKVENSVURDERINGER

## 5.1 Det er en generell økning i ulykkestallene tross eksisterende tiltak

Statistikken for de siste årene viser en økning i antallet trafikkulykker til tross for de tiltakene som er iverksatt. Tallene er ikke sammenholt med trafikkøkningen. Det er foreløpig ikke tilgang på data vedrørende endringer i årsdøgntrafikken (ÅDT) over tid. Dette bør være mulig ved rulleringen av trafikksikkerhetsplanen.

Dette alene gir allikevel ikke grunn til å avfeie de etablerte tiltakene. Det vil alltid være en usikkerhetsfaktor vedrørende ulykkesmengden, dersom tiltakene ikke ville blitt satt i verk.

Erfaringene fra miljøgata er som sagt at antallet ulykker har gått ned. Derfor vurderes det som viktig å opprettholde og vedlikeholde denne i sin stand.

Tilsvarende må det være riktig å si at sandstrøaksjonen og oppleggene i skolene har bidratt til økt trygghetsfølelse vedr. ferdseil hos eldre og yngre myke trafikanter. Derfor er dette satt opp som et mål for det videre arbeidet.

## 5.2 Nye holdningsskapende tiltak

Holdningsskapende tiltak vurderes som meget viktig i det lokale arbeidet, for å redusere den menneskelige faktor som ulykkesårsak. Derfor er det blant annet foreslått egne temadager på skolene. Dette er allerede benyttet noe, men har måttet nedprioriteres av kapasitetsrunner. Slikt arbeid kan sies å være vel så mye et statlig ansvar, men det må også ha en sterk forankring på den kommunale arena, for å lykkes. Derfor har disse tiltakene fått høy prioritet, men effekten av disse kan vanskelig måles.

Det vurderes undertiden som meget viktig at denne typen tiltak opprettholdes, med bakgrunn i denne planens målsettinger og fokusering på *de unge trafikantene* som målgruppe.

Som enkeltmennesker er vi ansvarlige for andres liv og helse når vi ferdes i trafikken. Det er en tendens til at dette ansvaret skyves mer og mer over til det offentlige. Dersom denne planen kan bidra til å endre denne tendensen, vil dette gi et betydelig bidrag i det holdningsskapende arbeidet.

Det er også nevnt i planens innledende kapittel 1.5, om behovet for holdningsskapende arbeid generelt, og hvor *trafikantene selv i stor grad har ansvaret for ulykkene som inntreffer*. Det er begrenset i hvilken grad trafikantenes oppfatning av sitt eget ansvar kan påvirkes gjennom lokal planlegging. Det holdningsskapende arbeidet vil sannsynligvis påvirke adferden, men informasjonen om den enkeltes ansvar og "oppdragelsen" av trafikantene er foreldrenes- og statens-, og dermed også skolens ansvar. Det er derfor viktig at det rettes fokus på det holdningsskapende arbeidet på alle nivåer, hvor kommunens trafikksikkerhetsplan bidrar på sin måte, med betydelige konkrete tiltak.



## 5.3 Nye fysiske tiltak

Hva gjelder fysiske tiltak, er disse i stor grad begrenset til adskillelse av myke og harde trafikanter. Tiltakene ved Os skole er eksempel på slike grep. Dette vil øke trygghetsfølelsen betydelig. På sikt bør det være et mål å foreta en bedre adskillelse av myke og harde trafikanter. Dette fordrer i seg selv omgripende endringer i arealbruken, og bør utredes i en større helhet, eventuelt som en egen plan. Derfor er dette ikke omtalt som et eget tiltak, men bør være et mål på sikt.

Øvrige fysiske tiltak er foreslått på/langs riksvegnettet, og må prosjekteres i samarbeid med Statens vegvesen. FTU bevilger ikke midler til riksvegtiltak.

Vegbelysning har i tilfeller vært noe omstridt, fordi en del tekniske behovskriterier kommer inn. Dette berører spesielt fotgjengeroverganger. Der det er varslet behov for belysning er det derfor nødvendig å komme fram til et forslag i samarbeid med statens vegvesen. Vegbelysning er imidlertid nevnt som et viktig satsningsområde fremover. Slike tiltak vil gi de myke trafikantene økt trygghetsfølelse.

Busslommer gir tilsvarende økt trygghet for de myke trafikantene, og reduserer samtidig risikoen for bilulykker. Det er registrert ulykker i Rakkestad, i forbindelse med forbikjøring i motgående kjørebane, hvor busslommer mangler. Slike tiltak er ikke nødvendigvis kostnadskrevende, og gjennomføres i samarbeid med Statens vegvesen på riks- og fylkesveger.

## 5.4 En første-generasjonsplan må rulleres

Det er i alt en rekke tiltak som er sammenfattet i denne trafikksikkerhetsplanen. Dette fordrer at den rulleres etter en periode, for å vurdere om disse tiltakene viser seg å gi resultater, og eventuelt om de bør endres på. Den planlagte rullingene i år 2004 blir derfor viktig. Rullingene må ikke benyttes som en evaluering av planen, men som et verktøy for å korrigere innholdet og vurdere resultatoppnåelsen.



# REFERANSER

## Lover og retningslinjer med anvendelse i TS-arbeidet

Veglov, vegtrafikklov, plan- og bygningslov. Rikspolitiske Retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging, Rikspolitiske Retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen.

## Begreper

"Kostnadseffektivitet"	Antall unngåtte ulykker fordelt på kostnad til gjennomføring av tiltaket.
"Risiko"	Sannsynligheten for at en ulykke inntrer, multiplisert med konsekvensen av en eventuell ulykke.
"Trafikksikkerhet" (3 ulike definisjoner)	<ol style="list-style-type: none"><li>1. TS er forventet ulykkes- eller skadetall</li><li>2. TS er befolkningens helserisiko i trafikken</li><li>3. TS er trafikantenes skaderisiko per kilometer de ferdes.</li></ol>
"Ulykke"	Uforutsett, utilsiktet, påviselig skade som følge av en menneskelig handling.
"Ulykkespunkt"	Punkt i trafikken med minst fire politirapporterte ulykker de siste fire år. (Faktorer som ÅDT, fartsgrense, ulykkessituasjon, vegstandard og omgivelser benyttes for å beskrive ulykkespunkter.)
"Årsdøgntrafikk"	Det totale antall kjøretøy som passerer et snitt av en veg i løpet av ett år, dividert med 365.

## Litteratur

*Samferdselsdepartementet 1995: Trafikksikkerhet mot år 2000  
Oversikt over planer og virkemidler i trafikksikkerhetsarbeidet*

St. meld. nr. 34 (1992-93): Norsk veg og vegtrafikkplan 1994-97.

St. meld. Nr. 37 (1996 - 97): Norsk veg- og vegtrafikkplan 1998 - 2007.

*Miljøverndepartementet: Trafikk, oppvekst og nærmiljø. En oppsummering av TON-prosjektet.  
T-1106 (92s.)*

*Elvik, Rune et. al: Trafikksikkerhetshåndboken. Transportøkonomisk institutt (TØI)  
ISBN 82-480-0027-3, ISSN 082-0175. (704 s.)*



---

*Vegdirektoratet:* Veileder for utarbeidelse av kommunale trafikksikkerhetsplaner.  
Utkast datert 05. Juni 1998 (48s.)

*Trygg trafikk:* Håndbok for trafikksikkerhetsarbeid i kommunene.  
Første utgave august 1998 (86s.)

*Rakkestad kommune:* Sluttrapport for prosjektet "Rakkestad den trygge kommunen" 01.01.1997  
– 31.12.1999 Torild Dramstad Nilsen

Innkomne innspill etter varsel om oppstart av planarbeidet den 04.11.1998

Innkomne innspill etter intern administrativ og politisk behandling av første planforslag, i perioden  
08.08.2000 – 28.09.2000