



Vestfold
FYLKESKOMMUNE

26.08.2026

Fagrappport trafikkssikkerhet

Kunnskapsgrunnlag til Regional mobilitetsplan



Innhold

1. Innledning	3
2. Føringer for arbeidet.....	4
2.1. Internasjonale og statlige føringer	4
2.2. Regionale og lokale føringer	6
2.3. Styringssystemer.....	7
2.4. Roller og ansvar	9
3. Begrepsbruk og avgrensninger	11
3.1. Nullvisjonen	11
3.2. Nullvekstmålet.....	11
3.3. Myke trafikanter	12
3.4. Universell utforming.....	12
3.5. Trafikkulykke	12
3.6. Trygt eller sikkert?	12
4. Dagens situasjon og utfordringer	14
4.1. Nullvisjon og positive sammenhenger med andre mål og tiltak.....	14
4.2. Ulykkesstatistikken	15
4.2.1 Ulykkesstatistikk Norge	15
4.2.2 Ulykkesstatistikk Vestfold	16
4.2.3 Skadedata og mørketall.....	18
4.3. Risikogrupper.....	20
4.3.1 Fotgjengerulykker.....	21
4.3.2 Sykkelulykker	22
4.3.3 Ulykker med små elektriske kjøretøy	23
4.3.4 MC og moped ulykker	23
4.3.5 Utforkjøringsulykker og møteulykker.....	25
4.3.6 Kryssulykker	25
4.4. Veistandard, drift og etterslep.....	25
5. Organisering av trafikksikkerhetsarbeidet	28
5.1. FTU.....	28
5.2. Trafikksikker fylkeskommune	28
5.3. Henvendelser fra eksterne	29
5.4. Samarbeid med eksterne parter	29
6. Tiltaksområder	31
6.1. Trafikkadferd	31
6.1.1 Holdningsskapende arbeid.....	33
6.2. Barn og unge.....	34
6.3. Gående og gangfelt.....	35
6.4. Syklende.....	36
6.5. MC og moped	37
6.6. Frisikt	38
6.7. Fartsgrenser.....	38
6.8. Veistandard.....	41

6.9. Drift og vedlikehold	42
6.9.1 Samfunnssikkerhet, beredskap og ekstremvær	43
6.10. Byggegrenser og avkjørsler langs fylkesvei	43
6.11. Teknologi og innovasjon	44

7. Oppfølging av mål og strategier fra Regional trafikksikkerhetsplan for Vestfold og Telemark

1. Innledning

Trafikksikkerhet er en grunnleggende forutsetning for et velfungerende og bærekraftig transportsystem. Det skal tilrettelegges for sikre og fremkommelige reiser, samtidig som transportløsningene skal bidra til attraktive tettsteder, redusert klimagassutslipp og et mer effektivt transportsystem. En regional mobilitetsplan gir muligheten til å se disse hensynene i sammenheng, og trafikksikkerhet utgjør et sentralt element i helheten.

Vestfold fylkeskommune har gjennom veitrafikklovens § 40a et lovpålagt ansvar for å tilrå og samordne trafikksikkerheten i fylket. Denne rollen som pådriver og koordinator er blant annet organisert gjennom Fylkeskommunens trafikksikkerhetsutvalg (FTU) med faglig bistand fra Trygg Trafikk, politiet, Statens vegvesen, Norsk trafikkskoleforbund (NTF) og fylkeskommunens administrasjon.

Vestfold fylkeskommune har flere viktige roller innenfor trafikksikkerhetsarbeidet, fordelt på en rekke sektorer og myndighetsområder. Her er en oversikt over andre relevante områder knyttet til det videre trafikksikkerhetsarbeidet i fylkeskommunen:

- Fylkeskommunen som veieier
- Fylkeskommunen som regional planmyndighet
- Fylkeskommunen som skoleeier
- Fylkeskommunen som ansvarlig å ivareta og være pådriver for folkehelsearbeidet i fylket
- Fylkeskommunen som arbeidsgiver

Formålet med rapporten er å gi et faglig solid kunnskapsgrunnlag om dagens trafikksikkerhetsutfordringer som kan integreres i den regionale mobilitetsplanen. Dette innebærer å identifisere tiltak som reduserer ulykker, beskytter sårbare trafikanter og styrker samspillet mellom ulike transportformer.

Med et helhetlig og kunnskapsbasert fokus på trafikksikkerhet bidrar denne rapporten til at Vestfold kan utvikle et transportsystem som både er fremtidsrettet og sikkert.

2. Føringer for arbeidet

2.1. Internasjonale og statlige føringer

FNS bærekraftsmål

FNs bærekraftsmål ble vedtatt av FNs generalforsamling i 2015 og utgjør verdens felles handlingsplan for å utrydde fattigdom, redusere ulikhet og stanse klimaendringene innen 2030. Bærekraftmålene ser miljø, økonomi og sosial utvikling i sammenheng, og danner den politiske rammen for å møte både nasjonale og globale utfordringer i vår tid. Til sammen består målene av 17 hovedmål og 169 delmål:

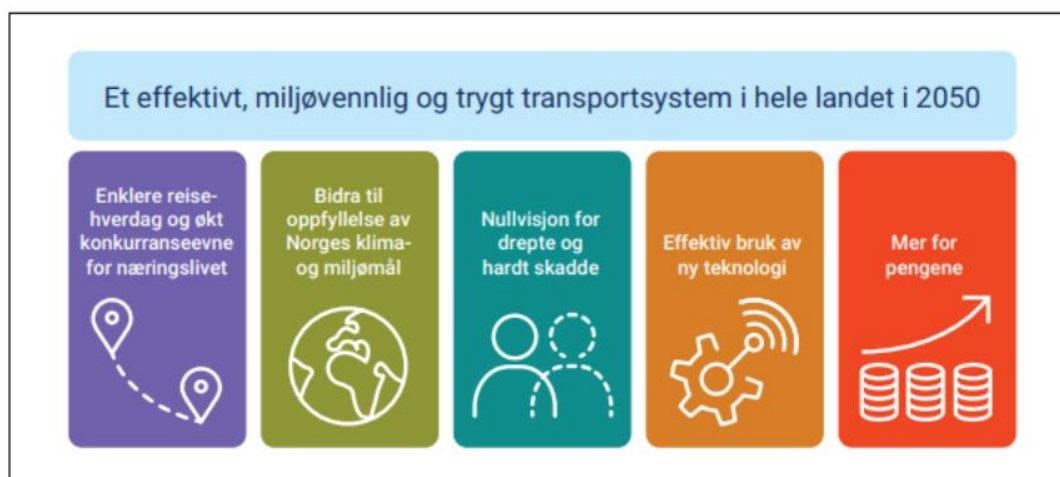


Fylkeskommunen bruker bærekraftmålene som rammeverk for styring og planutvikling. For denne fagrapporten er særlig målene 3, 9, 10, 11 og 13 spesielt viktige. Felles for alle er mål nr 17, samarbeid for å nå målene.

Nasjonal transportplan (NTP)

Det overordnede målet for Nasjonal transportplan (NTP) er å *sikre et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i hele landet i 2050*. NTP legger vekt på at vi står midt i en klima- og naturkrise og at NTP skal bidra til å oppfylle Norges klima- og miljømål, samtidig som samfunnets behov for mobilitet skal ivaretas. NTP legger videre følgende prioriteringer til grunn for ressursbruken i den kommende planperioden; Vi skal ta vare på det vi har, vi skal utbedre der vi kan, og utnytte kapasiteten i både eksisterende infrastruktur og transporttilbud bedre, og vi skal bygge nytt der vi må. NTP poengterer at transportsektoren bidrar til en tredjedel av Norges klimagassutslipp, og at sektoren må bidra betydelig i omstillingen.

Nasjonal transportplan 2025 – 2036 har følgende mål:



Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet

Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet¹ er en fireårig plan for trafikksikkerhetsarbeidet i Norge. Formålet med tiltaksplanen er å utarbeide et bredt spekter av omforente og faglig forankrede tiltak, i tillegg til å styrke samarbeidet mellom de sentrale trafikksikkerhetsaktørene. Tiltakene i tiltaksplanen skal bidra til at vi har stø kurs mot ambisjonen i NTP om maksimalt 350 drepte og hardt skadde i 2030, hvorav maksimalt 50 drepte. Dette innebærer at samlet antall drepte og hardt skadde må mer enn halveres fra 2020 til 2030, mens det for antall drepte innebærer en reduksjon med 46 prosent.

FN-konvensjonen om rettigheter til mennesker med nedsatt funksjonsevne (CRPD)

CRPD slår fast at alle mennesker har rett til likeverdig deltakelse i samfunnet, inkludert retten til bevegelsesfrihet og tilgang til transport. Konvensjonen skal bidra til å motvirke diskriminering på grunn av nedsatt funksjonsevne. Den skal sikre respekt for de gjeldende sivile, politiske, økonomiske, sosiale og kulturelle rettighetene til mennesker med nedsatt funksjonsevne. For Samferdsel gjelder særlig artikkel 9 Tilgjengelighet:

«For at mennesker med nedsatt funksjonsevne skal få et selvstendig liv og kunne delta fullt ut på alle livets områder, skal partene treffe hensiktsmessige tiltak for å sikre at mennesker med nedsatt funksjonsevne på lik linje med andre får tilgang til det fysiske miljøet, til transport, til informasjons- og kommunikasjonsteknologi og –systemer, og til andre tilbud og tjenester som er åpne for eller tilbys allmennheten, både i byene og i distriktene. Disse tiltakene, som også skal inkludere å identifisere og fjerne det som hindrer og vanskeliggjør tilgjengeligheten (...)»²

Dette betyr infrastruktur skal være universelt utformet slik at personer med nedsatt funksjonsevne kan bruke dem på lik linje med andre. Det gjelder kollektivtransport, veier, fortau og lignende. Mobilitet handler også om trygghet og selvstendighet i hverdagen, og i tråd med CRPD må behovene til personer med nedsatt funksjonsevne inngå i planleggingen fra starten av. Derfor trengs gode gangveier, sikre kryssingspunkter og tilgjengelige holdeplasser.

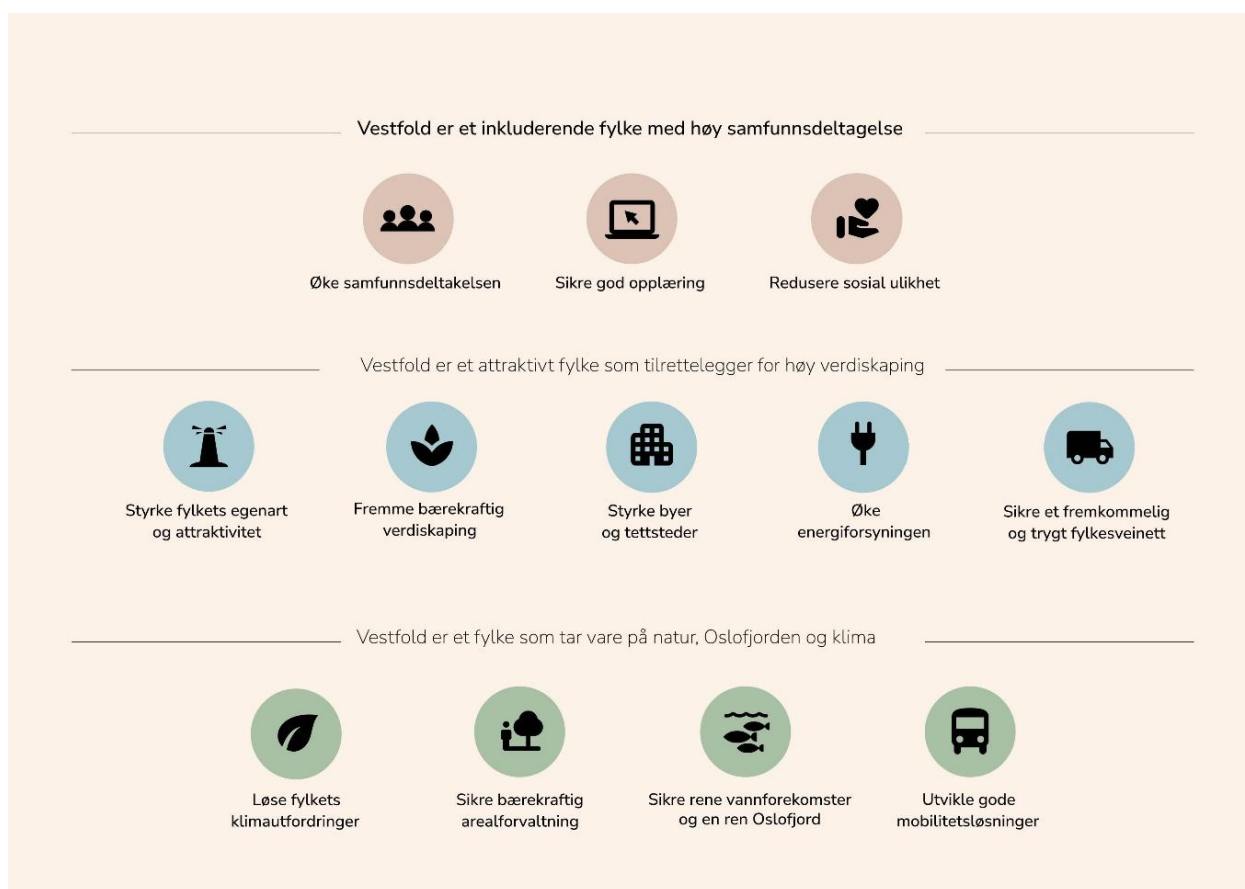
¹ [Trafikksikkerhet | Statens vegvesen](#)

² [Konvensjon, rettighetene, mennesker nedsatt funksjonsevne](#)

2.2. Regionale og lokale føringer

Vestfoldplanen³ er den overordnede planen som gir retning til samfunnsutviklingen i fylket og for prioriteringer av fylkeskommunens egne ressurser. I Vestfoldplanen defineres både fylkesmål, hovedmål og planbehov i planperioden

De tre fylkesmålene er overordnet og styrende, og reflekterer felles ambisjoner og verdier. De er strukturert etter de tre bærekrafts dimensjonene. De 12 hovedmålene er mer konkrete; de viser mulighetsrommet og gir retning for arbeidet basert på fylkeskommunes virkemidler, verktøy og handlingsrom.



Målene i Regional mobilitetsplan støtter opp under hovedmålene i Vestfoldplanen.

Mange av målene vil derimot kunne knyttes til flere hovedmål, som for eksempel nullvekstmålet. Nullvekstmålet innebærer at veksten i persontransport i byene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. Dette vil kunne knyttes til blant annet «Redusere sosial ulikhet», «Styrke byer og tettsteder», «Sikre et fremkommelig og trygt fylkesveinett», «Løse fylkets klimautfordringer» og «Utvikle gode mobilitetsløsninger» gjennom tilgjengeliggjøring av transportsystemet. Slike eksempler har vi flere av.

³ [Vestfoldplanen](#)

Vestfoldplanens kunnskapsgrunnlag

Kunnskapsgrunnlaget som ligger til grunn for arbeidet med Vestfoldplanen er relevant også i arbeidet med Regional mobilitetsplan. Kunnskap om Vestfold⁴ som består av statistikk, kart, analyser og grafer er et dynamisk kunnskapsgrunnlag.

Regionale planretningslinjer

Hensikten med regionale planretningslinjer er å gi føringer for utvikling av transportsystemet, slik at regionens felles målsettinger nås. Retningslinjene er generelle og rettet mot regional måloppnåelse. Retningslinjene vil gi føringer for fylkeskommunale prioriteringer av investerings- og driftsmidler. Retningslinjene vil også bli førende for fylkeskommunens uttalelser til kommunenes arealplaner, og sikre en likebehandling. Samtidig er lokale forhold ulike, slik at det må kunne gjøres lokale tilpasninger. Regionale retningslinjer gir ikke innsigelsesgrunn.

Innholdet i denne fagrapporten vil spesielt knyttes opp mot målet om å: «Sikre et fremkommelig og trygt fylkesveinett».

Kommunale trafikksikkerhetsplaner

Kommunale trafikksikkerhetsplaner har til formål å øke kommunens innsats i trafikksikkerhetsarbeidet. Fra 2001 har det vært en forutsetning at kommuner må ha gyldig trafikksikkerhetsplan for å få støtte til planlegging og gjennomføring av trafikksikkerhetstiltak på fylkesveier og kommunale veier gjennom Trafikksikkerhetsordningen.

Samtlige kommune i Vestfold har utarbeidet kommunale trafikksikkerhetsplaner. Hovedtrekk innen satsingsområder og målsettinger som er felles for de kommunale trafikksikkerhetsplanene, kan det nevnes:

- Trafikksikker skolevei
- Trafikksikkerhet knyttet til gående og syklende.
- Trafikkatferd og holdningskampanjer (fartsnivå, rus og manglende bruk av bilbelte)

2.3. Styringssystemer

Lover og forskrifter

Fylkeskommunen forholder seg til et flertall lover og forskrifter som sier noe om hvordan trafikksikkerhetsarbeidet skal gjennomføres og hvilket ansvar som fylkeskommunen har.

Veglova⁵ med underliggende forskrifter som trafikklasterforskrift for bruer m.m.⁶, forskrift om avkjørsler fra offentlig veg⁷, forskrift om ledninger i offentlig veg⁸, tunnelsikkerhetsforskrift for

⁴ [Kunnskap om Vestfold](#)

⁵ [Lov om vegar \(veglova\) - Lovdata](#)

⁶ [Forskrift for trafikklaster på bruer, ferjekaiar og andre bærende konstruksjoner i det offentlige vegnettet \(trafikklasterforskrift for bruer m.m.\) - Lovdata](#)

⁷ [Forskrift om alminnelige regler om bygging og vedlikehold av avkjørsler fra offentlig veg - Lovdata](#)

⁸ [Forskrift om saksbehandling og ansvar ved legging og flytting av ledninger over, under og langs offentlig veg - Lovdata](#)

fylkesvei⁹, forskrift om reklame langs vei¹⁰, forskrift om anlegg av offentlig veg¹¹, bruforskrift for fylkesvei¹²

Vegtrafikkloven¹³ med underliggende forskrifter som skiltforskriften¹⁴ og sykkelrittforskriften¹⁵.

Vegnormaler, veiledninger og fravik

Ved oppgradering, planlegging og bygging av fylkesveier følger fylkeskommunen relevante vegnormaler utgitt av Statens vegvesen. Vegnormalene er et viktig styringsverktøy og et hjelpemiddel ved utforming og dimensjonering av offentlig veg- og trafikkanlegg. Vegnormalene er kravdokumenter. Som veieier er fylkeskommunen forpliktet til å bygge i samsvar med vegnormalenes krav. Dette følger av vegloven og forskrift om anlegg av offentlig vei. Fylkeskommunen har også et ansvar for at andre som bygger nye veielementer eller endrer på eksisterende fylkesvei, følger vegnormalene.

Statens vegvesen utgir vegnormaler, retningslinjer og veiledere (håndbøker). Vegnormalene er et viktig styringsverktøy og et hjelpemiddel ved utforming og dimensjonering av offentlig vei- og trafikkanlegg. Håndbøkene er utviklet over tid, og basert på viktig kunnskap og erfaring. Håndbøkene anses som den beste kunnskap for å oppnå god trafiksikkerhet og et funksjonelt veisystem for alle trafikantgrupper. Målet med normalene er effektiv og trafiksikker transport av mennesker og gods, og best mulig tilpasning til bebyggelse. Vegnormalene skal sikre en tilfredsstillende og enhetlig kvalitet på veinettet ut fra samferdselspolitiske mål. Vegnormalene vil derfor måtte inneholde en del standardkrav. Vegnormalene skal likevel gi frihet til å velge løsning tilpasset forholdene på stedet. Disse forholdene er mange og varierte som: bomiljø, bymiljø, landskap, naturmangfold, kulturmiljø, vegetasjon og landbruksarealer.

Samlebegrepet «vegnormaler» innbefatter både vegnormaler hjemlet i vegloven, normaler hjemlet i vegtrafikkloven/skiltforskriften og normaler hjemlet i bruforskrift for fylkesveg. Vegnormal N100, N101 N200, N400, N500 og N601 er hjemlet i vegloven. Vegnormal N300, N301, N302 og N303 er hjemlet i vegtrafikkloven/ skiltforskriften. Vegnormal N401 er hjemlet i bruforskrift for fylkesveg.

Statens vegvesens veiledninger er hjelpedokumenter som understøtter vegnormalene. De inneholder utdypende fagstoff utover det som står i vegnormalene og beskriver mer i detalj hvordan krav i vegnormalene kan brukes.

Der enkelte krav i vegnormalene ikke kan oppnås, vil det være behov for å søke fravik fra disse. Dette kan f.eks. være for å få en best mulig løsning tilpasset lokale forhold, der også

⁹ [Forskrift om minimum sikkerhetskrav til visse tunneler på fylkesvegnettet og kommunalt vegnett i Oslo \(tunnelsikkerhetsforskrift for fylkesveg m.m.\) - Lovdata](#)

¹⁰ [Forskrift om forbud mot variabel reklame langs offentlig veg - Lovdata](#)

¹¹ [Forskrift om anlegg av offentlig veg - Lovdata](#)

¹² [Forskrift om standarder, fravik, kontroll, godkjenning m.m. ved prosjektering, bygging og forvaltning av bru, ferjekai og annen bærende konstruksjon på fylkesveg \(bruforskrift for fylkesveg\) - Lovdata](#)

¹³ [Lov om vegtrafikk \(vegtrafikkloven\) - Lovdata](#)

¹⁴ [Forskrift om offentlige trafikkskilt, vegoppmerking, trafikklyssignaler og anvisninger \(skiltforskriften\) - Lovdata](#)

¹⁵ [Forskrift om sykkelritt på veg \(sykkelrittforskriften\) - Lovdata](#)

trafikksikkerheten blir ivaretatt. Et fravik er en tillatelse til å avvike fra krav i vegnormalene, når det er dokumentert at løsningen gir tilfredsstillende trafikksikkerhet, funksjon og kvalitet.

For fylkesvei er fylkeskommunen fraviksmyndighet og Vestfold fylkeskommune behandler søknader etter forskrift om anlegg av offentlig vei ved fravik fra vegnormaler med unntak for virkeområdet bru og andre bærende konstruksjoner samt N300, N301, N302, N303 og N401 – også på fylkesvegnettet. Fravikssøknader behandles i en tverrfaglig sammensatt gruppe i Vestfold fylkeskommune.

Statlige planretningslinjer

I Statlige planretningslinjer for arealbruk og mobilitet (SPR)¹⁶ er trafikksikkerhet et eget tema (kapittel 3.12, *Trafikksikkerhet*: Planlegging skal ivareta trafikksikkerhet for alle trafikantergrupper, spesielt gående og syklende, og særskilt sikre trygg skolevei.), og det ses tett sammen med hvordan arealer planlegges og transportsystemet utformes.

Statlige planretningslinjer for arealbruk og mobilitet understreker at arealbruk og transportsystem skal planlegges samlet for å redusere transportbehovet, fremme gange, sykling og kollektivtransport, og sikre et trafikksikkert transportsystem med særlig vekt på barn, unge og myke trafikanter.

2.4. Roller og ansvar

Fylkeskommunens hovedroller¹⁷ er å være samfunnsutvikler, tjenesteleverandør, og myndighetsutøver.

Samfunnsutviklerrollen innebærer å gi strategisk retning for fylkets utvikling, tilpasset regionale og lokale forhold. Fylkeskommunen samarbeider med kommuner, privat sektor og andre aktører for å samordne innsatsen og sikre bærekraftig vekst og verdiskaping. Viktige verktøy er tilskuddsordninger, handlingsprogrammer og samarbeidsavtaler, som legger til rette for lokal utvikling og effektiv ressursbruk. Tilskuddsordninger er viktige for å stimulere regional utvikling og opprettholde aktivitet i kommuner. Dette gjelder også ordninger rettet mot næringsliv og frivillighet, som fremmer lokal verdiskaping og samfunnsengasjement.

Tjenesteleverandørrollen omfatter ansvar for videregående opplæring, tannhelse, kollektivtransport og et fremkommelig fylkesveinett. Fylkeskommunen sørger for utdanningskvalitet, gratis tannhelsetjenester til prioriterte grupper, og et miljøvennlig kollektivtilbud og drift- og vedlikehold av fylkesveinettet.

Myndighetsutøverrollen innebærer ansvar for regional planlegging og bærekraftig utvikling. Fylkeskommunen utarbeider regionale planer og strategier som samordner innsatsen på tvers av sektorer, samtidig som den forvalter lovverk knyttet til utdanning, miljø og infrastruktur.

Et sentralt bærekraftsmål, som vi også ser i Vestfoldplanen og i plan- og bygningsloven om regionale planer er forutsetningen om samarbeid. Kommunene er ansvarlige for arealpolitikk, samfunnsutvikling og lokal tjenesteyting. De er også myndighetsutøvere innenfor de kommunale

¹⁶ [Statlige planretningslinjer for arealbruk og mobilitet](#)

¹⁷ [Vestfoldplanen - Vestfold fylkeskommune](#)

ansvarsområdene. De sørger for at kommunale planer er i tråd med regionale føringer og tilbyr tjenester overfor innbyggerne. Samarbeidet mellom fylkeskommunen og kommunene er spesielt viktig i Vestfold, som har relativt få, men store kommuner, noe som gir muligheter for effektiv regional utvikling. Statlige myndigheter støtter opp under gjennomføringen av Vestfoldplanen og sikrer at nasjonale mål ivaretas.

Det betyr også at det er flere områder hvor vi bør sikre en felles forståelse for utfordringer og et godt samarbeid med kommunene for å nå felles mål og utvikling, for eksempel rundt nullvekstmål og knutepunktutvikling.

Fylkeskommunen som veieier

Som veieier har fylkeskommunen ansvar for utvikling, forvaltning og drift og vedlikehold av fylkesveiene. Gjennom prioriteringer og styring innen egen virksomhet kan fylkeskommunen påvirke transportvaner og legge til rette for teknologiske og strukturelle løsninger som bidrar til utslippsreduksjon i tråd med nasjonale og internasjonale klimamål.

Fylkeskommunen er veimyndighet over eget veinett, og har myndighet til å fravike vegnormalene når dette er hensiktsmessig. I samarbeid med kommunene og andre aktører i fylket er det viktig med dialog om når vi skal be om fravik, eller på andre måter tilpasse våre behov. En tydeligere forventningsavklaring fra fylkeskommunen om «hva vi vil med fylkesveiene våre» kan være fordelaktig for alle parter. Dette gjelder større, nye prosjekter samt mindre tiltak.

Helhetlig ansvar for kollektivtransport og mobilitet

Fylkeskommunen har et bredt ansvar som omfatter både tradisjonell kollektivtransport og utvikling av helhetlig mobilitet. Rollen innebærer å planlegge, utvikle og drifte et driftssikkert, effektivt og tilgjengelig kollektivtilbud for innbyggerne. Samtidig setter fylkeskommunen tydelige mål for hvordan mobilitetstilbudet skal utvikles i tråd med regionale strategier for klima, arealbruk og transport.

Gjennom dette helhetlige ansvaret legger fylkeskommunen til rette for innovasjon og utvikling av nye mobilitetsløsninger, slik at tilbudet i større grad dekker «hele reisen» – ikke bare selve busstransporten. Målet er å tilby innbyggerne et velfungerende, tilgjengelig og kostnadseffektivt mobilitetstilbud, samtidig som lovpålagte oppgaver som skoleskyss ivaretas på en hensiktsmessig måte.

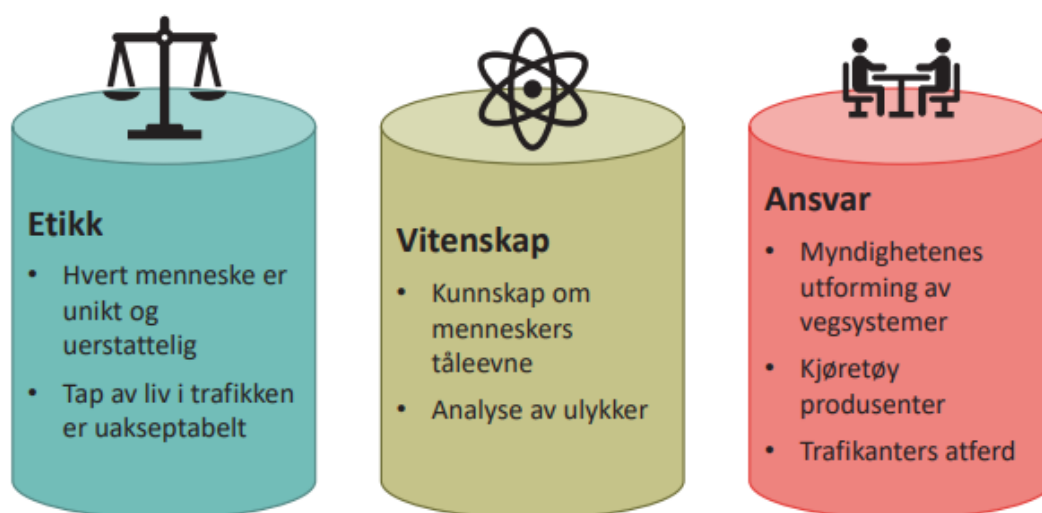
Fylkeskommunen skal også bidra til en mer miljøvennlig og bærekraftig transportutvikling i regionen. Ved inngåelse av nye kontrakter for kollektivtransport, eller ved fornyelse av eksisterende avtaler, skjer dette som hovedregel gjennom konkurranseutsetting. Vestfold fylkeskommune har ikke som formål å skape økonomisk overskudd fra kollektivtrafikken, men skal sikre effektiv drift og god samordning av tilbudet. Inntekter fra billettsalg skal komme kollektivtrafikken til gode.

3. Begrepsbruk og avgrensninger

3.1. Nullvisjonen

Nullvisjonen er en langsiktig målsetting om at ingen skal bli drept eller hardt skadd i trafikken. Nullvisjonen ble vedtatt i Stortinget i 2002. Nullvisjonen baserer seg på tre grunnleggende pilarer. Det etiske elementet er grunntesen om at tap av liv eller permanente skader i trafikken er uakseptabelt. Vitenskapelighet innebærer at trafikksikkerhetspolitikken skal være basert på forskning og på dokumenterte virkemidler. Ansvarsaspektet viser til at ansvaret for trafikksikkerheten skal være delt mellom trafikantene og veimyndighetene. Dette vil si at veiene skal utformes på en slik måte at dersom trafikantene overholder regelverket, så skal veisystemet sikre at ferdsel på vei ikke medfører død eller varig skade. Kjøretøyprodusentene har også et ansvar for å lage kjøretøy som er trafikksikre.

Nullvisjonen omhandles også i Fagrapport for fylkesveier og statlig infrastruktur og Fagrapport helhetlig mobilitet i byer og tettsteder.



3.2. Nullvekstmålet

Nullvekstmålet innebærer at veksten i persontransport i byene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. Nullvekst i persontransport med bil er et mål for å redusere klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy. Hensikten er dessuten å redusere behovet for ytterligere arealbeslag til infrastruktur. Nullvekstmålet er vedtatt både nasjonalt og regionalt og er forankret i Nasjonal transportplan.

Nullvisjonstiltak styrker fremkommelighet og kvalitet i hele transportsystemet. Fartsdempende tiltak, sikring av skoleveier, etablering av separate gang- og sykkelanlegg og bedre tilrettelegging i kryss bidrar ikke bare til færre og mindre alvorlige ulykker – de skaper mer oversiktlige og effektive trafikksystemer, øker tryggheten for alle trafikantgrupper og gir bedre flyt i hverdagsreisene. Dersom man planlegger disse i sammenheng, kan målene være gjensidig forsterkende.

Nullvekstmålet vil bli omtalt i samtlige fagrapporter.

3.3. Myke trafikanter

Myke trafikanter¹⁸ er reisende som ikke er beskyttet av kollisjonsvern ved sammenstøt. Begrepet ubeskyttede trafikanter har i senere tid blitt tatt i bruk av blant annet Trygg Trafikk for å beskrive samme gruppe. Begrepet favner vidt, og inkluderer blant annet gående, syklist, rullestolbrukere, sparkesykkelbrukere og motorsyklister. Denne trafikanthgruppen vil i større grad oppleve høyere konsekvenser selv ved mindre ulykker, og spesielt i ulykker som involverer «harde» trafikanter (biler og andre motoriserte kjøretøy).

Myke trafikanter omhandles også i Fagrapport for fylkesveier og statlig infrastruktur og Fagrapport helhetlig mobilitet i byer og tettsteder.

3.4. Universell utforming

Et universelt utformet transportsystem er grunnleggende for at alle skal kunne delta på lik linje i samfunnet, for eksempel komme til og fra skole, arbeid, kultur og fritid. Rettigheter og forpliktelser knyttet til universell utforming er i stor grad lovfestet, blant annet gjennom Likestillings- og diskrimineringsloven, Plan- og bygningsloven og FNs konvensjon om rettighetene til personer med nedsatt funksjonsevne (CRPD). Prinsippene for universell utforming er blant annet innarbeidet i vegnormalene, for å ivareta fysisk utforming eller tilrettelegging av de ulike delene i transportsystemet slik at hovedløsningene i anlegget kan benyttes av flest mulig.

I denne fagrapporten forstås kravene knyttet til universell utforming som et gode som kommer et stort antall innbyggere til gode, og det skal være grunnleggende i utforming av transportinfrastrukturen. Universell utforming omhandles også i Fagrapport helhetlig mobilitet i byer og tettsteder.

3.5. Trafikkulykke

Ifølge Trafikksikkerhetshåndboken¹⁹ defineres trafikkulykke som «Ulykke som inntreffer på vei som er åpen for alminnelig ferdsel der et eller flere kjøretøy er innblandet. De fleste ulykker i den offisielle veitrafikkulykkesstatistikken gjelder ulykker i forbindelse med motorkjøretøy. For eksempel er eneulykker med sykkel sterkt underrapportert.»

Trafikkulykker omhandles også i Fagrapport for fylkesveier og statlig infrastruktur og Fagrapport helhetlig mobilitet i byer og tettsteder.

3.6. Trygt eller sikkert?

I arbeidet med trafikksikkerhet er det avgjørende å skille mellom begrepene trafikksikkert og trygt. Trafikksikkerhet handler om *faktisk* risiko, altså tiltak som reduserer sannsynligheten for ulykker og hvor alvorlige de blir. Trygghet handler om hvordan trafikantens *opplevelse* av det å ferdes i trafikken, uavhengig av statistikk og reell fare. Tiltak som er trafikksikre, kan allikevel oppleves utrygge. Undergang reduserer for eksempel konfliktpunkter mellom myke og harde trafikanter, men kan oppleves mørke eller isolerte. En konsekvens av dette kan være at myke

¹⁸ [myk trafikant – Store norske leksikon](#)

¹⁹ [Trafikksikkerhetshåndboken | Oversikt over aktuell kunnskap om virkninger av 148 ulike trafikksikkerhetstiltak.](#)

trafikanter velger uregulerte krysningspunkter, og faktisk risiko øker. Trafikksikre løsninger kan også oppfattes som lite attraktive fordi de gir lange omveier eller er kompliserte. Dette kan medføre at færre velger å gå og sykle. En helhet tilnærming er nødvendig for å redusere både faktisk og opplevd risiko.

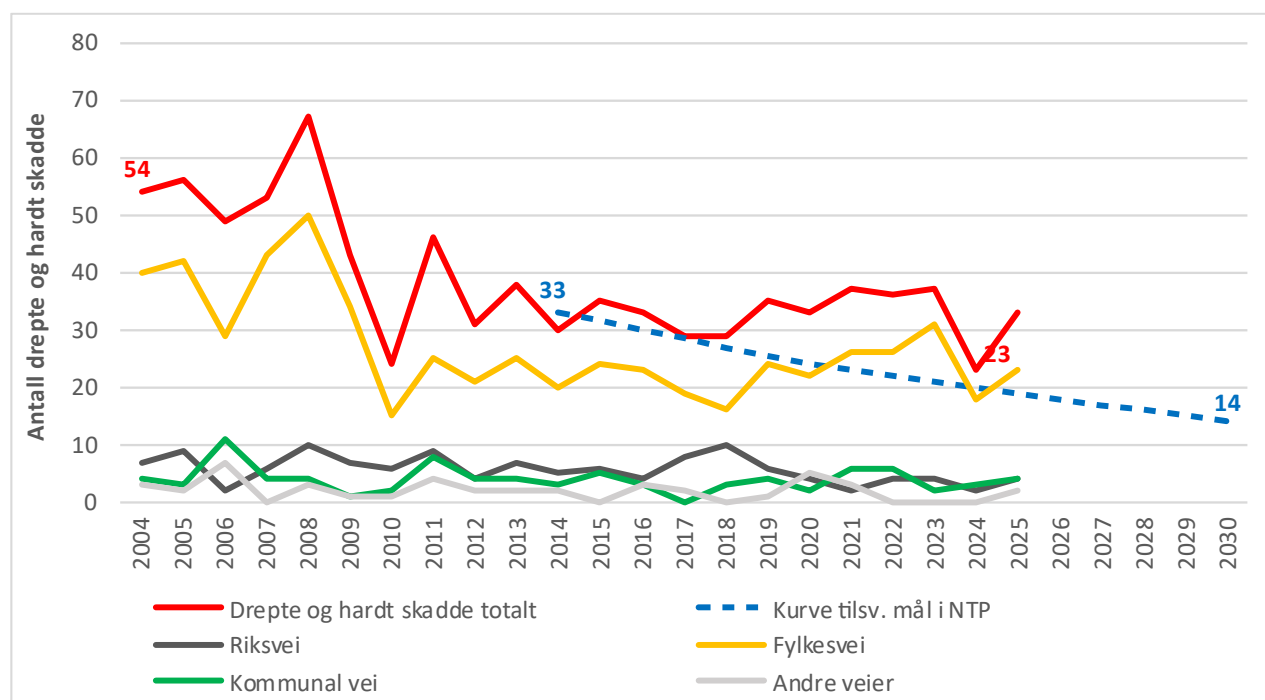
Dette temaet omhandles også i Fagrapport helhetlig mobilitet i byer og tettsteder.

4. Dagens situasjon og utfordringer

Nullvisjonen

Nasjonal transportplan for 2022 – 2033 fastsatte et etappemål for utviklingen i antall drepte og hardt skadde. Ambisjonen er at summen av drepte og hardt skadde i 2030 skal være ≤ 350 , hvorav maksimalt 50 drepte, og at ingen skal omkomme i veitrafikken i 2050. Ambisjonsnivået fra NTP overført til regionale nivå. Både nasjonalt og i Vestfold ligger ulykkesstatistikken over måltallene i dag. I Vestfold bidrar fylkesveiene i størst grad til den statistikken.

Ulykkesutviklingen i Vestfold



Figur 1 Ulykkesutviklingen i Vestfold

4.1. Nullvisjon og positive sammenhenger med andre mål og tiltak

Som regional forvaltningsmyndighet med ansvar for en helhetlig samfunnsutvikling i regionen, har Vestfold fylkeskommune også et ansvar knyttet til andre overordnede mål gitt i statlige retningslinjer og strategier, som folkehelse og nullvekstmålet (hvor all vekst i persontransport skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange). Nullvekstmålet innebærer sterk satsing på gange, sykkel og kollektiv. Det krever økt tilrettelegging for myke trafikanter, og økt bruk av farts- og bilreduserende tiltak. Med trivelige og trygge løsninger for myke trafikanter oppfordres vi til å nå flere mål til fots eller på sykkel i hverdagen.

Akkurat som økt mengder biler kan gi økte antall ulykker, vil en ønsket økning av gående og syklende medføre fare for at ulykkestallene for myke trafikanter kan øke betydelig, dersom det ikke gjennomføres målrettede tiltak. Bedre tilrettelegging for myke trafikanter og redusert hastighet for biltrafikk i byer og tettsteder, vil kunne redusere ulykkesrisikoen. Dette forutsetter

tverrfaglig planlegging rundt framkommelighet for myke trafikanter, inkludert barn, ungdom, voksne, eldre og mennesker med nedsatte funksjonsevner.

Infrastruktur som er universelt utformet, gir et samfunn som er inkluderende, barne- og aldersvennlig med økt tilgjengelighet for alle. Gateutforming kan vurderes innenfor by- og tettstedgrenser. Tilgang til målpunkt som kollektivtilbud, offentlige tjenester, handel og møteplasser må løses med universell utforming. Snarveier bidrar til effektivt gangnett, og krysningspunkter må i størst mulig grad inngå i naturlige ganglinjer, uten omveier og stigninger. Belysning, benker og naturlige og sammenhengende ledelinjer er andre elementer som bidrar til god tilgjengelighet. For syklister er det spesielt viktig med sammenhengende sykkelveinett, noe som også kan redusere konflikter mellom ulike former for myke trafikanter. På strekninger med mange gående og syklende, er separate løsninger viktig for å sikre god framkommelighet, trafiksikkerhet og universell utforming. Et godt driftet veinett hele året er viktig for sikkerheten til syklende og gående, og et dårlig driftet veinett kan gi økt ulykkesrisiko.

4.2. Ulykkesstatistikken

4.2.1 Ulykkesstatistikk Norge

Statens vegvesen gjennomfører dybdeanalyser av alle dødsulykker. Det er alltid flere faktorer som medvirker til at en ulykke inntreffer. Dette kan være kombinasjoner av forhold knyttet til trafikantene og deres atferd i trafikken, forhold ved veien og veimiljøet, forhold knyttet til kjøretøyene, eller ytre forhold som vær- og føreforhold.

Medvirkende faktorer	Andel av alle dødsulykker										
	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Gj.snitt
Faktorer knyttet til trafikant:											
Manglende førerdyktighet	48 %	50 %	43 %	52 %	55 %	46 %	42 %	42 %	36 %	44 %	46 %
Høy fart etter forholdene / over fartsgrensen	34 %	35 %	31 %	41 %	40 %	35 %	32 %	29 %	25 %	35 %	34 %
Ruspåvirkning	22 %	23 %	20 %	34 %	20 %	26 %	18 %	20 %	20 %	29 %	23 %
Tretthet/sovning	10 %	8 %	14 %	13 %	26 %	16 %	13 %	13 %	16 %	6 %	13 %
Sykdom	12 %	9 %	17 %	10 %	17 %	8 %	8 %	9 %	2 %	7 %	10 %
Ulykker med mistanke om selvmord	2 %	4 %	7 %	6 %	8 %	10 %	15 %	8 %	4 %	7 %	7 %
Faktorer knyttet til veg og vegmiljø	35 %	33 %	32 %	28 %	35 %	36 %	24 %	21 %	26 %	29 %	30 %
Faktorer knyttet til involverte kjøretøy	32 %	34 %	26 %	32 %	23 %	22 %	18 %	15 %	17 %	26 %	25 %
Faktorer knyttet til ytre forhold	25 %	14 %	18 %	15 %	26 %	24 %	20 %	17 %	14 %	13 %	18 %

Figur 2 Andel av dødsulykkene i perioden 2015 – 2024 hvor faktorer knyttet til trafikant, veiforhold, kjøretøy eller ytre forhold i ulik grad kan ha medvirket til ulykken (Dybdeanalyser av dødsulykker i vegtrafikken 2024²⁰).

Manglende førerdyktighet er registrert i gjennomsnitt 46 prosent av dødsulykkene, mens høy fart etter forholdene eller over fartsgrensen er registrert i 34 prosent. Ruspåvirkning forekommer i 23

²⁰ [Dybdeanalyser av dødsulykker i vegtrafikken 2024](#)

prosent av dødsulykkene. Faktorer knyttet til vei og veimiljø er registrert i 30 prosent av dødsulykkene, mens forhold knyttet til involverte kjøretøy forekommer i 25 prosent. Faktorer knyttet til ytre forhold er registrert i 18 prosent av dødsulykkene.

Dybdeanalysen viser at menneskelige forhold er den vanligste medvirkende årsaken i dødsulykkene i Norge.

4.2.2 Ulykkesstatistikk Vestfold

Ulykkene inntreffer i stor grad på veier og i områder med mye trafikk. Utenfor tettbygd strøk er det flest utforkjørings- og møteulykker med konsentrasjon til kurver. I byer og tettsteder er det flest ulykker ved kryss og kryssingssteder. Skadeomfanget, og dermed antall drepte og hardt skadde, er størst i ulykker med høy fart og der hvor tyngre og/eller motoriserte kjøretøy er involvert i møteulykker og utforkjøringsulykker. Det er stadig flest bilister som blir drept eller hardt skadd i trafikken.

År	Drept	Hardt skadd	Lettere skadd	Sum skadde og drepte	Sum ulykker
2025	6	27	179	212	179
2024	2	21	163	186	139
2023	3	34	155	192	155
2022	8	28	193	229	168
2021	3	34	219	256	200
2020	5	28	164	197	161
2019	7	28	185	220	181
2018	3	26	188	217	172
2017	4	25	270	299	226
2016	5	28	266	299	233
Sum	46	279	1 982	2 307	1 814

Figur 3 Utvikling for antall drept, hardt og lettere skadd samt antall ulykker for Vestfold 2016-2025 (Kilde: TRINE)

Bil er involvert i 66 % av alle ulykkene med drepte og hardt skadde. Dette henger sammen med både den høye farten motoriserte kjøretøy kan oppnå, og skadepotensialet de utgjør ved ulykker som også involverer myke trafikanter. I 59% av ulykker med drepte eller hardt skadde er myke trafikanter involvert, gående utgjør 17%, sykkel 19%, moped, lett MC og MC 23%. Av de drepte og hardt skadde de siste 10 årene er 55% myke trafikanter.

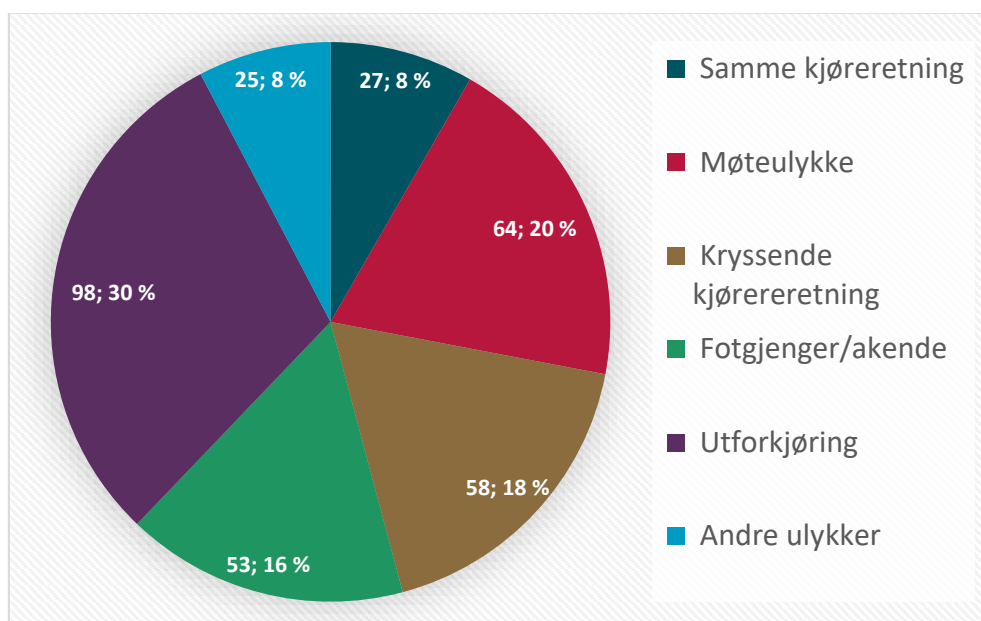
De fleste dødsulykkene i Vestfold skjer ikke på E18, men på fylkesveier og mindre hovedveier, og er oftest utforkjørings- eller møteulykker der fart, uoppmerksomhet og menneskelige feil er de viktigste årsakene. Over 70% av ulykkene i Vestfold, med drepte eller hardt skadde har inntruffet på fylkesvei. Dødsulykkene skjer oftest på høyhastighets fylkesveier uten midtdeler.

Likevel er risikoen for å bli drept eller hardt skadd er om lag fem ganger høyere for gående, og om lag elleve ganger høyere for syklister, pr. km, sammenliknet med førere av personbil. Dette fordi denne gruppen er mer utsatt for skade når ulykker først inntreffer. I byområdene er det lavere fart, og flere myke trafikanter. Gjennom Skadedataprojektet ser vi et stort antall byulykker med

lav skadegrad. Disse registreringene er et viktig supplement til den offisielle ulykkesstatistikken og kan gi oss verdifull kunnskap, spesielt om eneulykker med sykkel/el-sparkesykkel.

År	Samme kjøreretning	Motsatt kjøreretning	Kryssende kjøreretning	Fotgjenger/akende	Utforkjøring	Andre ulykker	Ukjent	Sum
2025	37	19	44	25	66	21	0	212
2024	39	31	53	11	42	10	0	186
2023	46	22	39	23	52	10	0	192
2022	61	46	35	21	57	9	0	229
2021	62	41	37	25	69	22	0	256
2020	34	26	40	21	56	20	0	197
2019	47	37	53	22	51	10	0	220
2018	52	36	53	15	50	11	0	217
2017	101	31	56	23	75	13	0	299
2016	68	29	81	29	77	15	0	299
Sum	547	318	491	215	595	141	0	2307

Figur 4 Alle drepte eller skadde i trafikkuulykker, etter region, ulykkestype og år. (kilde: TRINE) Her med tall for Vestfold fra og med 2016 til og med 2025.



Figur 5 Drepte og hardt skadde i Vestfold fordelt på ulykkestype i perioden 2016-2025 (Kilde: TRINE)

Sammenligner vi ulykker med både drepte og hardt skadde i perioden 2016-2025 for Vestfold og Norge er fordelingen nok så lik, men en noe mindre andel i møteulykker i Vestfold (16%) mot Norge som helhet (22%). Andelen fotgjengerulykker er noe høyere i Vestfold (18%) enn i Norge (13%). Mest forekommende er utforkjøringsulykker (Norge 32%, Vestfold 31%).

Hvis vi bare ser på dødsulykker og sammenligner Vestfold med Norge som helhet i løpet av de siste 10 åren, ser vi at det er klart mindre andel møteulykker og en klart større andel både

kryssulykker og fotgjengerulykker i Vestfold. For dødsulykkene er det nasjonalt møteulykker som er mest vanlig, mens i Vestfold er det utforkjøringsulykker som er mest forekommende.

Ulykkestyper	Sum Norge	% Norge		Sum Vestfold	% Vestfold
Samme kjøreretning	41	4 %		1	2 %
Motsatt kjøreretning	356	37 %		12	26 %
Kryssende kjøreretning	71	7 %		6	13 %
Fotgjenger/akende	112	12 %		9	20 %
Utforkjøring	325	33 %		15	33 %
Andre ulykker	68	7 %		3	7 %
Sum	973	100 %		46	100 %

Figur 6 Dødsulykker i perioden 2016-2025 fordelt på ulykkestyper

Risikoen for å bli drept eller hardt skadd i en fotgjengerulykke eller en kryssulykke i Vestfold er høyere enn Norge generelt, men risikoen for å bli drept eller hardt skadd i en møteulykke er mindre i Vestfold. I Vestfold er det størst risk for å bli drept eller hardt skadd i en utforkjøring.

Fylkesveier med høyest antall ulykker med drepte eller hardt skadde er fv. 35, fv. 313, fv. 40 og fv. 306. Fylkesveier.

4.2.3 Skadedata og mørketall

Det er en utfordring at skadedata som blir registrert i ulike registre har mangelfull kvalitet, både når det gjelder hvordan det blir registrert (korrekthet) og dekningsgrad (kompletthet). Trygg trafikk undersøkte helsevesenbasert skaderegistrering i en rapport i 2019²¹. Det ble anslått at kun rundt 37% av alle ferdigbehandlede i spesialisthelsetjenesten med meget alvorlige og alvorlige skader etter trafikkulykker, finnes i ulykkesregisteret. Vi har også undersøkelser som viser store mørketall for mindre skader, altså ulykker hvor politiet ikke blir tilkalt. Det gjelder i stor grad eneulykker som syklende eller gående. Eneulykker med gående er et folkehelseproblem, men faller utenfor definisjonen av trafikkulykke, som forutsetter at minst ett kjøretøy er involvert.

Fylkeskommunen har som veieier et lovpålagt ansvar for samordning av trafikksikkerhet i fylket, og bør derfor ha tilgang på mest mulig korrekt informasjon, for å kunne prioritere trafikksikkerhetstiltak og forebygge trafikkulykker.

Med dette som bakgrunn ble et prosjekt for skadedata etablert. For å få tilgang på dataene som samles inn ble det sendt en søknad til Helsedirektoratet. Etter nøye vurderinger av juristene i Helsedirektoratet, er det konkludert med at fylkeskommunen ikke kan få tilgang på skadedataene etter dagens regelverk ettersom dataene er underlagt Helsepersonelloven. En slik tilgang vil kreve en lovendring. For å få til en slik lovendring er det bedt om at det tas et politisk initiativ overfor nasjonale myndigheter, for å samordne regelverket for innhenting av skadedata, slik at fylkeskommunen kan få tilgang på helsevesenbaserte skadedata, for å optimalisere sitt arbeid med trafikksikkerhet.

²¹ [Helsevesenbasert skaderegistrering som verktøy for å forebygge trafikkulykker](#)

I arbeidet med å redusere antallet drepte og hardt skadde, kan ulykker som tidligere førte til hardt skadde eller drepte, nå medføre lettere skade. Dette kan bety en økning i antall lettere skadd.

Men det er særlig fokuset på de myke trafikanters sikkerhet som kommer til å bli mer og mer viktig fremover. Dette fordi all fremtidig utvikling skal skje slik at transporten skal kunne tas med kollektive løsninger og ved at flere velger å sykle eller gå («0-vekst-målet»). Det vil jobbes mer med å få ut helsebaserte data som vil kunne gi bedre kunnskap om ulykker, og dermed et bedre grunnlag for å arbeide med å redusere risikoen. Dette vil redusere mørketallene i ulykkesstatistikken. Dataene vil også kunne bedre grunnlaget for å identifisere tiltak som vil redusere risikoen i trafikken. For det offisielle registeret og skadedataprojektet har vi tilgang på kartdata og bakgrunnsinformasjon.

Skadedataprojektet i Vestfold

Skadedataprojektet i Vestfold er et samarbeidsprosjekt mellom Sykehuset i Vestfold og Vestfold fylkeskommune for å registrere trafikkulykker. Samtlige trafikkulykker i Vestfold hvor involverte mottar helsehjelp på sykehuset blir registrert med kartdata i sykehusets registreringssystem. Trafikkulykkene er registrert siden 1. januar 2020. Det registreres omtrent 400 skadde i året. På grunn av omlegging av sykehusets registreringssystem har vi ikke fått oversendt data siden 31.12.2023. Selv om vi venter på en større datamengde, forventer vi at tendensene er de samme.

Funnene i den første rapporten bekrefter hypotesene vi har hatt om mørketall:

- Det er store mørketall.
- Svært mange av ulykkene er eneulykker på sykkel
- De fleste ulykkene skjer i byer og tettbygde strøk
- 9 av 10 ulykker på sykkel ikke registrert i det offisielle registeret.

Mørketall – politiregistrerte vs. sykehusregistrerte sykkelulykker

Politiregistrerte

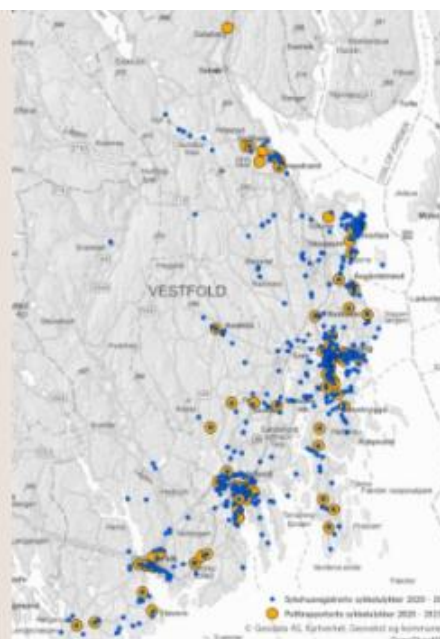
- 82 sykkelulykker (inkl. el-sykkel)

Sykehusregistrerte

- 918 skadde i sykkelulykke (inkl. el-sykkel)

9 av 10 skadde syklister ikke i nasjonale ulykkes-register for trafikkulykker (politiregistrerte)

1 av 3 politiregistrerte skadde syklister ikke blant sykehusregistrerte



Nye data fra Oslo legevakt viser at antall skadde på sykkel ikke øker sammen med antall syklist, med ett unntak; flere el-sykler fører til flere ulykker for el-syklister. Dette må vi lære mer om i tiden fremover.²²

4.3. Risikogrupper

Risiko i trafikken påvirkes av både menneskelige faktorer, kjøretøy og omgivelser, og varierer betydelig mellom ulike trafikantgrupper.

Barn

Barn er en særlig utsatt gruppe i trafikken fordi de har begrenset evne til å vurdere fart, avstand og risiko. De mangler også ferdig utviklede kognitive funksjoner, noe som gjør det vanskeligere å forutse farlige situasjoner og handle riktig. Samtidig er barn lavere i høyde og dermed mindre synlige for bilførere, spesielt i tettbygde områder og ved parkert bebyggelse. Impulsiv atferd, lek og manglende trafikkerfaring bidrar til økt risiko, særlig i nærmiljøet rundt hjem, skole og fritidsarenaer.

Ungdom

Ungdom mellom 16 og 24 år er en av de mest risikoutsatte gruppene i trafikken. De har høyere ulykkesrisiko enn voksne, først og fremst fordi de overvurderer egne ferdigheter, undervurderer farlige situasjoner og har mindre erfaring som førere. Transportøkonomisk institutt dokumenterer at risikoreduksjonen for ungdom har stagnert etter 2018, og Statens vegvesen rapporterer økning i ulykker blant unge sjåførere de siste årene²³. Ulykkesstatistikk og ungdomsforskning viser at sosiale normer, gruppepress og identitet knyttet til bil- og kjørekultur påvirker atferden, særlig blant gutter. Ulykker skjer ofte på nattestid og i helger, og rus og fart er hyppige medvirkende faktorer.

Myke trafikanter

Myke trafikanter – som gående og syklist – har generelt høyere skaderisiko fordi de mangler beskyttelsen som et kjøretøy gir. TØIs rapport «Risiko i veitrafikken 2021/22» viser at risikoen for skade er betydelig høyere for syklist og gående enn for bilførere, og at underrapportering gjør den reelle risikoen enda større²⁴. Samtidig peker Statens vegvesen på at selv om risikoen per person har gått noe ned, blir det flere gående og syklende som følge av nullvekstmålet i byområdene. Dette øker behovet for særskilt oppmerksomhet, bedre tilrettelegging og ivaretagelse av denne gruppen.

Menn

Menn utgjør en tydelig risikogruppe i trafikken, ettersom de oftere enn kvinner er involvert i alvorlige trafikkulykker og har høyere skade- og dødsrisiko. Statistikk fra Transportøkonomisk institutt viser at menn har høyere risiko enn kvinner innen flere trafikantgrupper, inkludert motorsykkel, moped og sykkel. Høyrisikoatferd – som høy fart, ruspåvirkning, farlige forbikjøringer og manglende sikkerhetsrutiner – er betydelig mer utbredt blant menn, noe som bidrar til de alvorlige ulykkestallene.

²² Statens vegvesen jobber nå med en ny rapport om sykkelulykker i Oslo.

²³ [Størst risiko å være ung bilfører i trafikken | Statens vegvesen](#)

²⁴ [Risiko i veitrafikken 2021/22 - Transportøkonomisk institutt](#)

Arbeidsreiser

Arbeidsreiser utgjør en betydelig del av trafikken, og risikoen øker når mange kjører i rushtid, under tidspress eller på faste ruter der man kan bli mindre oppmerksom. TØI har i en undersøkelse funnet at halvparten av dødsulykkene i trafikken i Norge er arbeidsrelaterte: 38 % involverer sjåførere i arbeid, mens 11 % involverer personer som kjører til/fra jobb²⁵. Eksempelberegninger indikerer at inntil 26 dødsulykker i året (hypotetisk) kunne vært unngått med innføring av enkelte tiltak blant sjåførere i arbeid generelt.

4.3.1 Fotgjengerulykker

De fleste fotgjengerulykker skjer ved kryssing av vei. Gående krysser fylkesveiene på mange forskjellige steder hver dag, men bare på noen steder er det anlagt gangfelt. Flest kryssinger skjer derfor utenfor gangfelt. Gangfelt oppleves av mange som et trafikksikkerhetstiltak som gir trygghet for de gående. Ulykkesstatistikken viser noe annet. Av de gående som har blitt påkjørt ved kryssing av vei, har mer enn halvparten blitt påkjørt i et gangfelt.

Gangfelt regnes ikke som et trafikksikkerhetstiltak, men kan benyttes som et fremkommelighetstiltak for gående der det er mange kryssende og mye trafikk. I praksis må det da være så mye trafikk at det er vanskelig å komme over veien, for at det å etablere et gangfelt skal være et riktig tiltak. I mange av de eksisterende gangfeltene på veinettet er det ikke gjort tilstrekkelige behovsvurderinger og heller ikke gjennomført nødvendige sikringstiltak.

Det eksisterer godt etablert kunnskap når det gjelder risiko for påkjørsel i gangfelt, og det er derfor utarbeidet et sett med kriterier for å holde risikoen for påkjørsel så lav som mulig. Kriteriene er *skal-krav* (se tabell under) i Statens vegvesen sine håndbøker, basert på fartsgrense, trafikkmengde og antall kryssende. Vestfold fylkeskommune jobber for at ved etablering av nye gangfelt, og opprettholdelse av eksisterende gangfelt, skal alle være i henhold til gjeldende krav og kriterier samt «fullt uniformert». Med dette menes at gangfeltet har oppmerking og skilting, at det er et akseptabelt fartsnivå, tilstrekkelig sikt og gode belysningsforhold (intensivbelysning/forsterket belysning) samt at utforming og fremkommelighet er tilpasset alle brukere.

Halvparten av alle registrerte fotgjengerulykker skjer ved kryssing av vei, og cirka halvparten av disse skjer i tilknytning til gangfelt. Det er registrert 1806 gangfelt i Vestfold fylkeskommune. Sommeren 2025 ble det befart og gjort registreringer i 1298 av disse gangfeltene for å avdekke eventuelle behov og mangler i henhold til krav/kriterier, samt i hvilken grad gangfeltene er «fullt uniformert». Registreringene danner grunnlag for videre arbeid med å sikre gangfelt og dermed redusere antall ulykker og redusere konsekvensene dersom en ulykke skulle inntreffe. Dette er i tråd med fylkeskommunen sitt arbeid med 0-visjonen om å redusere antall hardt skadde og drepte i trafikken, samt arbeid med å øke andelen som sykler og går i hverdagen.

²⁵ [Trafikksikkerhet for ansatte som kjører i arbeidet : Hva kan de ikke-profesjonelle lære av de profesjonelle? - Transportøkonomisk institutt](#)

Anbefalt etablering av gangfelt, forutsatt at kriterier er ivarettatt					
Anbefales Fartsgrense	Viktige kryssingss-steder	Del av gang-nettverk	Fremkommelighets-tiltak på svært trafikkerte veger	Signal-regulering	Kommentar
30 km/t					Skal ikke etableres i boligområder. Skal etableres i konsentrerte kryssingspunkter i sentrumsområder der: Antall fotgjengere ≥ 40 Eller: ÅDT ≥ 8000
40 km/t					Gangfelt skal etableres dersom det i dimensjonerende time er enten: Antall fotgjengere > 20 antall kjøretøy > 200 Eller Antall fotgjengere > 10 antall kjøretøy > 800 Fartsdempende tiltak anbefales/vurderes
50 km/t					Gangfelt skal etableres dersom det i dimensjonerende time er enten: Antall fotgjengere > 20 antall kjøretøy > 200 Eller: Antall fotgjengere > 10 antall kjøretøy > 800 Nedsatt fartsgrense (30/40) som punkttiltak kun der det ferdes mange barn, eldre, eller personer med spesielle behov
60 km/t					Etableres kun i forbindelse med signalregulering/planskilt løsning. Unntak der fartsnivået er under 45 km/t

4.3.2 Sykkelulykker

Syklister blir ikke tryggere i trafikken – mens bilister blir det. En ny rapport, Improving the safety of cycling in Europe²⁶, fra European Transport Safety Council (ETSC) viser nesten stillstand i nedgangen i sykkeldødsfall i EU. Bilde i Norge er likt der syklister nå utgjør 10 prosent av alle omkomne i trafikken, en andel som vil øke uten målrettede trafiksikkerhetstiltak. Det gjør sykkelsikkerhet til en stadig viktigere del av arbeidet mot nullvisjonen også her i landet.

Data fra Vestfold fylkeskommunes skadedataprojektet viser i tillegg at underrapporteringen er enormt stor, nesten 9 av 10 sykkelulykker blir ikke med i den offentlige statistikken over trafikkulykker. Dermed inkluderer statistikken bare en svært liten del av det egentlige ulykkesproblemet, og vi vet svært lite om steder og mekanismer for det store flertallet av ulykker blant myke trafikanter. Det er i størst grad eneulykker som ikke er med i den offentlige ulykkesstatistikken. Mye riktig er de fleste av disse ulykkene ikke alvorlig, men allikevel alvorlig nok til at vedkommende har endt opp på sykehus med de kostnader det tilfører samfunnet og den ulykkesutsatte.

I Skadedataprojektet kommer frem at i de fleste sykkelulykkene er ikke andre trafikanter involvert. De fleste som er uheldige på sykkel skader seg i fall. Cirka en fjerdedel av de som skader

²⁶ [Improving the safety of cycling in Europe](#)

seg på sykkel blir påkjørt eller treffer andre trafikanter. Mange av syklistene skader seg i byer eller på tettsteder. De fleste skadene som er registrert av sykehuset i Vestfold er i kategorien liten alvorlighetsgrad.

I Vestfold er den vanligste politirapporterte ulykken der sykkel er involvert en kryssulykke (68%).

4.3.3 Ulykker med små elektriske kjøretøy

Det er fortsatt knyttet stor bekymring til skadetall for elsparkesykkel. Det er gjennomført et flertall analyser av skadeomfanget for elsparkesykler i Oslo. Analysene peker på ulykkesrisikoen ved å bruke elsparkesykkel er høyere enn for vanlig sykkel og at underrapporteringen blant elsparkesyklister er vesentlig høyere enn for andre typer kjøretøy. De fleste skader med elsparkesykkel blir ikke rapportert til politiet, og dermed i liten grad tatt med i den offisielle ulykkesstatistikken.

4.3.4 MC og moped ulykker

Ved to av tre dødsulykker på motorsykkel ligger feilen som forårsaket ulykken hos føreren av motorsykkelen. På lett motorsykkel er du 60 ganger mer utsatt for å bli drept eller hardt skadd i trafikken enn når du kjører bil. På moped er risikoen 5 ganger høyere enn i bil. Førere og passasjerer på lett motorsykkel har om lag 5 ganger så høy risiko for å bli hardt skadd i trafikkulykker sammenlignet med mopedførere. Førere av lett MC er, ifølge beregninger, den trafikantgruppen med høyest risiko for å bli drept eller hardt skadd i trafikken. Forskjellen i risiko for å bli hardt skadet knyttes først og fremst til forskjellen i kjøretøyenes tekniske hastighet (lovlig toppfart).

Den vanligste feilen på lett motorsykkel ved dødsulykker er på dekk, kjede og drev eller bremsene.

Det var en tydelig vekst i Norge av nyregistrering av lett MC frem til 2021, og en tydelig nedgang etter det. Det samme kan sies om førerkort for lett MC. Ulykkesbilde for lett MC ser derimot ikke likt ut, der trenden (alle skadegrader) er tydelig oppadgående også i Vestfold. For moped er ulykkestrenden på nedgang og for MC er den stabil.

I Vestfold er det for moped vanligst med kryssulykker, og i noen grad ulykker med samme kjøreretning. For lett MC er fordelingen nok så lik mellom kryssulykker, ulykker med samme kjøreretning og utforkjøringsulykker. For MC er det er klar overvekt på utforkjøringsulykker, og ellers lik fordeling.

Av tung MC-ulykker i Vestfold (2015-2025) med drepte eller hardt skadde er 59% utforkjøringsulykker, og for Norge er det 46%.



Figur 7 Fylkesveier i Vestfold der det ferdes flest MC: Vegkart

4.3.5 Utforkjøringsulykker og møteulykker

De fleste dødsulykkene er i forbindelse med utforkjøring eller møteulykker. Mange utforkjørings- og møteulykker skjer i kurver.

Det vil være viktig å gjennomføre en registrering av alle de stedene (strekning mindre enn 100 m) på veinettet som har hatt 2 eller flere ulykker i løpet av de siste 10 år. Der det er noenlunde samme type ulykke eller hendelsesforløp, bør det foretas en trafiksikkerhetsvurdering. Det må vurderes om det er aktuelle tiltak som kan gjennomføres for å redusere risikoen for flere ulykker, sett opp mot tiltak som eventuelt allerede er gjennomført.

På strekninger er forsterket midtoppmerking et godt tiltak mot møteulykke der asfaltbredden er over 7,5 m og fartsgrensen 70 km/t eller høyere. I all hovedsak er det allerede i Vestfold gjennomført forsterket midtoppmerking på fylkesveinettet der asfaltbredden er over 7,5 meter. Tiltaket gjøres først og fremst i forbindelse med reasfaltering. Dette er et veldig kostnadseffektivt tiltak siden det gjøres i kombinasjon med asfaltering. For å kunne gjennomføre tiltaket på smalere veier må veibredden økes, og det er et kostbart tiltak.

4.3.6 Kryssulykker

Ulykker i kryss er ofte påkjøring bakfra eller at noen ikke har overholdt vikeplikten. Aktuelle tiltak vil være forkjørregulering av veier, passeringslommer eller kanalisering med trafikkøyer, oppstramming av utflytende kryss med videre. Det jobbes aktivt for å redusere problemer relatert til siktforhold og siktrydding.

Fylkeskommunen har mange veier som med fordel kan forkjørreguleres. Veier og gater som skiller seg ut som mer overordnede i forhold til tilstøtende og nærliggende veinett kan forkjørreguleres. Det er et omfattende og resurskrevende arbeid. Følgende faktorer skal legges til grunn:

- Overordnet veifunksjon (hovedvei/samlevei)
- Høyere ÅDT (årsdøgntrafikk)
- Høyere veistandard
- Eventuelt høyere fartsgrense

4.4. Veistandard, drift og etterslep

De forholdene knyttet til vei og veimiljø som oftest går igjen i dødsulykkene er veiens horisontale linjeføring, sikthindringer langs veien og mangelfull skilting og oppmerking. Det er forholdsvis små variasjoner fra år til år når det gjelder andelen av dødsulykkene hvor forhold ved veien og veimiljøet kan ha vært medvirkende faktorer, men det er i gjennomsnitt vurdert til å være medvirkende faktor i 30% av dødsulykkene.

Drift og vedlikehold skal sikre verdien av veikapitalen gjennom systematisk og målrettet innsats, og sørge for at fylkesveinettet til enhver tid er framkommelig, åpent og trafiksikkert. Oppgavene omfatter både løpende driftsaktiviteter og planlagt vedlikehold, og er avgjørende for å opprettholde funksjon, standard og levetid på infrastrukturen.

Trafikksikkerhet er en viktig del av kulturen i alt drift- og vedlikeholdsarbeid på fylkesveiene. Det er viktig at alle har kunnskap om hva som kan skape farlige situasjoner, og en bevisst holdning til trafikksikkerhet. Dette jobbes det med gjennom samarbeid med entreprenørbransjen og andre aktører, blant annet via kurs og arenaer der vi deler erfaringer og lærer av hverandre.

Vinterdrift, herunder brøyting og friksjonsforberedende tiltak med salt og sand, anses som en av de viktigste oppgavene innen drift. Vinterdrift er en stor andel av en driftskontrakt, og det er særlig viktig med et godt samarbeid mellom veieier og entreprenører i dette arbeidet. Det er viktig at den utførende entreprenøren har kunnskap om og reduserer de ulike risikofaktorene som snø, lav friksjon og dårlig sikt fører med seg.

Drift- og vedlikeholdsfunksjonen har en sentral rolle i å omsette planer og prioriteringer til konkrete, fysiske tiltak ute på veinettet. Gjennom tiltak som dekkeutbedringer, forsterkning av veikropp, forbedring av drenering, siktrydding, rekkverkutbedringer, skilting og oppmerking, bidrar drift og vedlikehold direkte til å redusere risiko og forbedre trafikksikkerheten. Mindre og mellomstore oppgraderinger gjennomføres fortløpende og gir målbare effekter i form av bedre framkommelighet og tryggere ferdsel.

Samtidig er drift og vedlikehold en viktig premissleverandør for videre utvikling av trafikksikkerhetsarbeidet. Gjennom daglig tilstedeværelse og tett oppfølging av veinettet registreres avvik, skader og forhold som påvirker trafikksikkerheten, som eksempelvis dårlig sikt, deformasjoner i veibanen, mangelfull skilting eller risikofylte punkter og strekninger. Disse observasjonene, sammen med systematiske registreringer og innmeldte hendelser, danner et viktig kunnskapsgrunnlag for prioritering av tiltak og videre planlegging.

Drift og vedlikehold bidrar dermed både til umiddelbar risikoreduksjon gjennom raske tiltak og til langsiktig forbedring gjennom kontinuerlig kunnskapsoppbygging og målrettet innsats. Funksjonen er en nøkkelaktør i å sikre et trafikksikkert, robust og velfungerende fylkesveinett.

Drift og vedlikehold for gående og syklende har de største utfordringene i byområdene når det gjelder trafikksikkerhet. Utfordringene er primært mangel på områder å legge snøen. Smale fortau og bygninger som ligger tett på arealene som skal brøytes, gjør det utfordrende å holde arealene fri for snø og fremkommelige til enhver tid. Enhetene som brøyter gang- og sykkelveinettet i sentrumsområdene må også forholde seg til en stor tetthet av myke trafikanter, noe som gjør arbeidsforholdene utfordrende og medfører at arbeidsoperasjonen blir svært tidkrevende i perioder.

Renhold og lapping av asfalthull er også prioriterte trafikksikkerhetsoppgaver innen drift. Grus i veibane må feies bort, og asfalthull må lappes. Dette er særs viktige trafikksikkerhetstiltak for blant annet syklist og MC.

Vegetasjonshåndtering, herunder siktrydding og kantklipping, er sentrale tiltak for å ivareta trafikksikkerhet på fylkesveinettet. Omfang og standard bør vurderes ut fra lokale forhold som trafikkmengde, veikategori, siktforhold og forekomst av myke trafikanter. På særlig trafikkerte eller utsatte strekninger kan det være hensiktsmessig med utvidet kantklipp for å bedre sikt og trafikksikkerhet. Sidearealer og lave skjæringer bør ryddes for å bedre sikt gjennom kurver. Dette har en positiv effekt og vil gjøre veinettet mer åpent å ferdes langs.

Veioppmerking på asfalten som er slitt bort i stort omfang, vil ikke fungere hverken overfor trafikanter eller automatiserte støttesystemer i kjøretøy. Fylkeskommunen vil ha fokus på vedlikeholdsmerking.

Drift og vedlikehold av elektroinstallasjoner bidrar til å opprettholde trafikksikkerhetsnivået gjennom ulike elektriske anlegg. Sikkerhetssystemer som automatisk hendelsesdetektering i tunnel og trafikkstyringer, gir økt sikkerhet på vei. Belysning er et viktig trafikksikkerhetstiltak spesielt for myke trafikanter. Spesielt egnede trafikksikkerhetstiltak vil være intensivbelysning av gangfelt, riktig lysnivå på veien i forhold til trafikkmengde, signalanlegg som hensyntar myke trafikanter, forsterket belysning på områder hvor det ferdes mange myke trafikanter.

Rekkverk er et kritisk trafikksikkerhetstiltak langs vei og på bruer. Det er et meget stort behov for reetablering av rekkverk grunnet stort etterslep, og å oppjustere eksisterende rekkverk til dagens standard. Etablering og oppjustering vil kunne hindre utforkjøringer og redusere skadeomfanget ved ulykker. Mange av veistrekningene i Vestfold og mangler rekkverk eller at rekkverket er for lavt i henhold til dagens krav i håndbøker, regelverk og forskrifter.

Årlig inspeksjon av bruer hvor fuger, rekkverk og dekke blir vurdert i forhold til trafikksikkerhet er et forskriftspålagt tiltak og bidrar i det totale trafikksikkerhetsarbeidet. Ved rehabilitering/forsterkning av bruer vurderes utskifting av rekkverk og utvidelse av gang -og sykkelareal. Ved rehabilitering av kantdragere bør rekkverk oppgraderes til dagens standard for å ivareta trafikksikkerheten for større og tyngre kjøretøy i dagens trafikkbilde.

5. Organisering av trafikksikkerhetsarbeidet

Fylkeskommunen har det helhetlige ansvaret for fylkesveinettet. Det vil si ansvaret for å prioritere, bevilge, planlegge, bygge, forvalte, drifte og vedlikeholde. I tillegg har fylkeskommunene det lovpålagte ansvaret for å tilrå og samordne tiltak for å fremme trafikksikkerheten i fylket (jf. vegtrafikkloven § 40a). Gjennom sitt samordningsansvar skal fylkeskommunen være med å styrke samarbeidet og koordineringen mellom de ulike trafikksikkerhetsaktørene, både knyttet til tiltak, men også gjennom å løfte trafikksikkerhetsarbeidet på regionalt nivå.

Fylkeskommunen har også en viktig rolle som regional planmyndighet og arbeidsgiver og med ansvar for videregående opplæring, kollektivtrafikk, tannhelse og beredskap. Vestfold fylkeskommune er veimyndighet og har ansvar for ca. 1140 km fylkesvei, 350 km gang- og sykkelveier, og er ansvarlig for regional kollektivtrafikk innenfor fylkets grenser. Etter folkehelseloven § 20 har fylkeskommunen et tydelig ansvar for å fremme folkehelse innenfor fylkeskommunens ansvarsoppgaver. Fra et folkehelseperspektiv er trafikksikkerhetsarbeid en sentral del av det skade- og ulykkesforebyggende arbeidet.

5.1. Fylkets trafikksikkerhetsutvalg (FTU)

Fylkeskommunen har delegert ansvaret for trafikksikkerhet etter vegtrafikklovens § 40 a til Fylkets trafikksikkerhetsutvalg (FTU). I Vestfold fylkeskommune er FTU et selvstendig utvalg bestående av tre politiske medlemmer med stemmerett fra Hovedutvalg for samferdsel (HS). Leder for FTU har også rolle som leder for hovedutvalg for samferdsel. I tillegg består FTU av konsultative medlemmer uten stemmerett fra Trygg Trafikk, Statens vegvesen, politi og utrykningspoliti, Norges Trafikkskoleforbund (NTSF), samt fylkeskommunenenes administrasjon. Det er fastslått at fylker med politisk ledede trafikksikkerhetsutvalg, med egne budsjett og tilskuddsordninger, oppnår bedre resultater enn fylker hvor disse kravene ikke er møtt. I tillegg oppnår slike utvalg tettere koblinger til kommunene, noe som igjen fører til mer aktivt trafikksikkerhetsarbeid i kommunene.

FTU aktivitetsplan rulleres årlig og vedtas i FTU. Aktivitetsplanen inneholder alle tiltak fylkeskommunen er ansvarlig for gjennom Nasjonal tiltaksplan, samt tiltak som er identifisert på regionalt nivå. Det er åpent å søke om tilskudd for å gjennomføre tiltak. Det er Trygg Trafikk som gjennomfører de fleste av tiltakene i aktivitetsplanen, andre er Statens vegvesen, politiet, NAF og fylkeskommunen selv.

5.2. Trafikksikker fylkeskommune

Det er viktig at fylkeskommunen går foran i trafikksikkerhetsarbeidet og framstår som et godt eksempel. Vestfold fylkeskommune ble godkjent som «Trafikksikker fylkeskommune» i 2023. Fylkeskommunen vil sørge for at det arbeides målrettet med trafikksikkerhet i alle ledd, slik at de kan fortsette å være en trafikksikker fylkeskommune.

Fylkeskommunen har støttet opp om godkjenningen av alle kommunene i fylket. Samtlige kommuner i Vestfold er godkjent som «Trafikksikker kommune». Transportøkonomisk institutt har bekreftet en positiv effekt på trafikksikkerhet knyttet til godkjenningsordningen, og fylkeskommunen vil fortsette å gi sin støtte til dette arbeidet.

Nesten 50% av dødsulykker i trafikken er knyttet til arbeidsreiser. Med ansvaret knyttet til godkjenning som trafikksikker fylkeskommune, arbeidsgiver og samfunnsutvikler bør fylkeskommunen vurdere tiltak knyttet til dette.

5.3. Henvendelser fra eksterne

Fylkeskommunens samferdselsavdeling får daglig henvendelser fra eksterne, innbyggere i Vestfold, kommuner og andre interessenter angående trafikksikkerhet. De vanligste temaene utover rene drifts- og vedlikeholdshenvendelser er siktutfordringer i avkjørsler og kryss, ønsker om nedsatt fartsgrense, etablering eller fjerning av fartsdempendetiltak, etablering av gangfelt og gang- og sykkelanlegg.

Det er mange fakta som sjekkes ut hver gang. Hvordan er dagens situasjon når det gjelder fartsnivå, fartsgrenser, trafikkmengder og ulykker på strekningen eller stedet. Det kan være behov for å foreta telling av gående, trafikkteiling med måling av hastighetsforhold, og en befaring av stedet. Så vurderes behov for tiltak i henhold til håndbøker, fartsgrensekriterier og andre relevante forhold. Fylkeskommunen har en gruppe som sammen ser på henvendelser, og svarer dem ut.

5.4. Samarbeid med eksterne parter

Fylkeskommunen samarbeider om trafikksikkerhet med flere eksterne parter.

Trygg Trafikk

Trygg Trafikk er en nasjonal organisasjon som jobber for å forebygge ulykker og øke trafikksikkerheten i Norge. I fylkene har organisasjonen en viktig faglig, rådgivende og koordinerende rolle. Trygg Trafikk har ansvar for gjennomføring av alle tiltakene som er nedfelt i fylkets aktivitetsplan.

Trygg Trafikk samarbeider med lokale myndigheter, skoler, politi, Statens vegvesen og frivillige aktører. Trygg Trafikk jobber med opplæring, kampanjer og rådgivning lokalt.

Trygg Trafikk er representert som fast rådgiver i fylkenes trafikksikkerhetsutvalg (FTU).

MC-forum

MC-forum Vestfold og Telemark består av NMCU (Norsk Motorcykel Union), Norges Trafikkskoleforbund (tidl. ATL), politiet, Statens vegvesen, MC-klubber/organisasjoner, Vestfold fylkeskommune og Telemark fylkeskommune. Deltakerne i forumet innehar samlet sett en meget god kompetanse innen trafikantadferd, ulykkesanalyse og trafikksikkerhet, og gruppen har samlet sett lang erfaring med trafikksikkerhetsarbeid og god kjennskap til strekningene som befares.

TS-forum

TS-forum ble etablert høsten 2020, etter splittelse av «Sams veiadministrasjon».

Hovedoppgavene er å jobbe sammen om trafikksikkerhet på tvers av vegnettet, uansett vegeier, utveksle erfaringer og utfordringer og finne gode løsninger for å nå 0-visjonen. I TS-forum består av ulike avdelinger i Statens vegvesen, transport og samfunn, drift og vedlikehold, trafikant og kjøretøy avdelingen, Telemark fylkeskommune, Vestfold fylkeskommune og politiet. Leder for TS-

forumet i Vestfold og Telemark ligger til Transportforvaltning under Transport sør i Statens vegvesen

Kommunemøter på rådgivernivå

Kommunene i fylket eier det kommunale veinettet, og har ansvar for drift og vedlikehold av dette, barnehager og skoler og har mange viktige samfunnsoppgaver. Kommunene er sentrale aktører for å få gjennomført arbeidet med trafikksikkerhet på en god og helhetlig måte over hele fylket.

Det er regelmessige møter ca. en gang per måned med 5 av de 6 kommunene i Vestfold. Alle kommuner er invitert, men foreløpig er det en kommune som ikke prioriterer denne møtearena. Møtene er med en kommune av gangen, og på rådgivernivå. I disse møter diskuteres alle mulige TS spørsmål, problemstillinger og tiltak.

Møtene er en uformell arena for deling av kunnskap, erfaringer og informasjon om hva som pågår i organisasjonene, alt fra større planer til mindre tiltak. Typiske emner som tas opp er reguleringsplaner, byggeplaner, skolevei, valg av trafikksikkerhetstiltak og løsninger for myke trafikanter, Statens vegvesen sine håndbøker, drift- og vedlikehold m.m.

Møtene er en god arena for fylkeskommunen for å ivareta sitt regionale ansvar for trafikksikkerhet, samt være informert om hva som pågår i hver enkelt kommune.

Samarbeidsmøter om skilt og fartsgrenser

Det er 3-4 ganger per år møter mellom fylkeskommunen, Statens vegvesen og politiet med tema skilt og fartsgrenser. I møte diskuteres skiltplaner og fartsgrenseendringer som er under arbeid, spesielt de planer som er vanskelig eller omfattende. Det skrives referat som motsvarer høring med partene, og dette sendes med skiltplanen til vedtaksmyndighet.

6. Tiltaksområder

6.1. Trafikkadferd

Mange ulykker eller nestenulykker kan antagelig ennå forklares med menneskelige faktorer alene. Det er derfor stor enighet om, blant aktørene som driver med trafikksikkerhetsarbeid, at vi ikke kan bygge oss ut av problemene, og at vi har mye å hente på det trafikantrammede arbeidet.

Dette er utgangspunktet for en systematisk tilnærming til trafikksikkerhetsarbeidet, der ansvaret blir delt blant de forskjellige aktørene, som alle må bidra for å nå nullvisjonen. Er man ansvarlig ved å etterleve reglene, opprettholdes og skapes et nokså trygt system å bevege seg i og å være en del av. Er man ansvarsløs og bryter med reglene, vil trafikksystemet ikke kunne fange opp konsekvensene av de dårlige valg. Da havner man utenfor systemets grenser, og diverse tiltak og annet tilrettelegging for «trygg trafikk», vil slite med å fange opp og forhindre at noen blir skadd.

Å skille mellom ulykker utenfor og innenfor systemets grenser, det vil si om bevisste lovstridige valg har ført til ulykken, kan være hensiktsmessig for vurdering av tiltak, ettersom det er grunn til å tro at relevante tiltak for å forebygge ulykkene utenfor og innenfor systemgrensene vil være forskjellige.

En gjennomgang av dybdeanalyse av dødsulykker - UAG i veitrafikken i Norge 2017 - 2020 - viste at 40 % av dødsulykkene kan anses som det vi kaller «utenfor systemgrensene». Med dette menes bevisst valgte lovbrudd og ignorering av skilt og regelverk. Eksempler på slike handlinger er: kjøring uten bruk av bilbelte, for høy hastighet eller kjøring under ruspåvirket tilstand. Ulykker som skjedde på grunn av uoppmerksomhet og forårsaket av at sjåføren var trøtt er ikke inkludert. Politiet har kommet frem til lignende funn. Det er også vel kjent at noen av disse ulykkene har et sammensatt årsaksforhold, altså at de skjer på grunn av flere forhold samtidig.

Politiets tilstandsrapport for 2026²⁷ konkluderer med at «manglende førerdyktighet, høy fart og ruspåvirkning og manglende bilbeltebruk er de viktigste medvirkende faktorene til dødsulykkene. Ulike kombinasjoner av rus, fart og manglende verneutstyr var til stede i om lag 60 prosent av dødsulykkene.» I tillegg står følgende om trafikkadferd:

- Høy fart var medvirkende i 35 % av dødsulykkene i 2024, og kun 61,9 % av bilistene holdt fartsgrensen – godt under målet på 72 % innen 2026.
- I 2024 var ruspåvirkning en sannsynlig medvirkende faktor i 29 % av dødsulykkene, en økning fra gjennomsnittet på 23 % de siste ti årene. Alkohol sto for halvparten av tilfellene.
- I 2024 brukte 38 % av de omkomne i bil, tungbil og buss i 2024 ikke bilbelte eller brukte det feil, en betydelig høyere andel enn i 2023 (18 %) og høyere enn gjennomsnitt siste ti år (31 %). Over halvparten kunne trolig overlevd med korrekt beltebruk.
- Uoppmerksomhet ble vurdert som medvirkende i 26 % av dødsulykkene i 2024, og 6 % av dødsulykkene var relatert til mobilbruk.

²⁷ [tilstandsanalyse-2026-261125.pdf](#)

- Særlig risikofylt atferd var medvirkende i 10 % av dødsulykker i 2024, en økning fra tidligere år. Et særlig problem er «Street meet»-arrangementer, der unge bilentusiaster samles for ulovlig kjøring med høy fart, spinning, dragrace og farlig nærhet til publikum.

Aldersgruppe	Drept per 100 000 km per aldersgruppe	Rate hardt skadde per 100 000 km per aldersgruppe
0-15 år	0,1	2,3
16-24 år	3,0	18,8
25-44 år	1,5	9,8
45-64 år	2,3	13,5
65 år eller eldre	2,8	12,2

Antall drepte eller hardt skadde per 100 000 per aldersgruppe. Merk: kategorien for ungdom går over et kortere tidsrom enn de andre aldersgruppene.

Fartsadferd

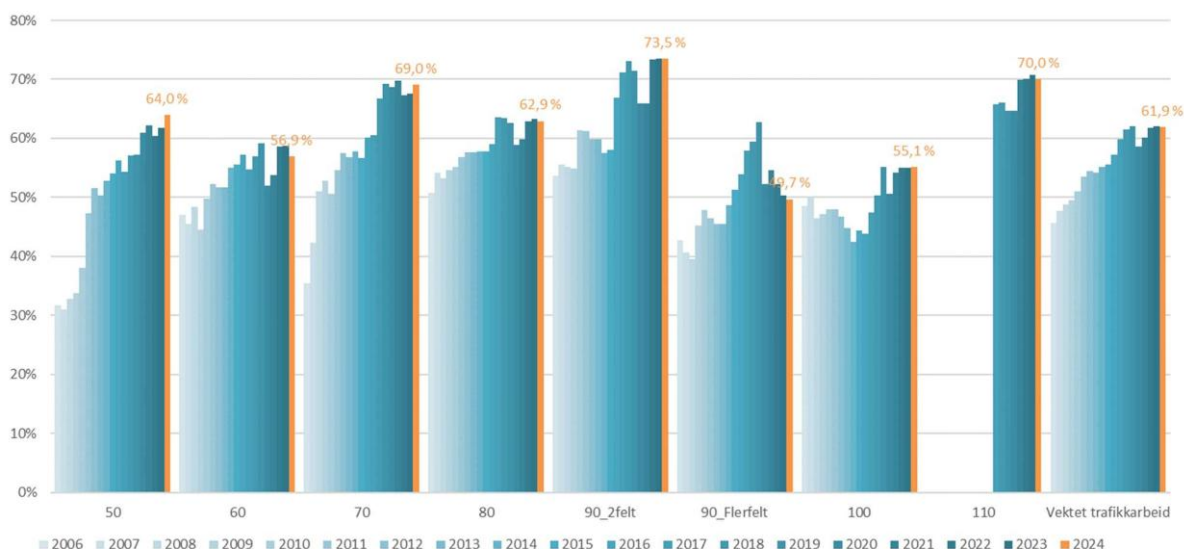
Vi må endre samtalen om fart

... i omtrent 7 av 10 fartsulykker har man enten hatt en fart som har vært bare litt høyere enn fartsgrensen, eller man har ikke tilpasset farten etter forholdene. Det er altså ikke bare raskførere som er problemet i trafikken i dag. Det er den lille fartsøkningen din.

... det du akkurat klarer å stoppe for når du kjører i 80 km/t, vil du treffe med en fart på 50 km/t hvis du hadde kjørt i 90 km/t. Hver kilometer over fartsgrensen, påvirker reaksjonslengden og bremselengden din.

Hastighet på norske veier, målt i målestasjoner fra Statens vegvesen, har over mange år vist at farten går ned. Denne utviklingen har nå stagnert, og er dessverre langt unna målsetningen i «Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet 2022-2025» (Statens vegvesen) på 72 % overholdelse i 2026. Målingene fra Statens vegvesen for 2024 viste liten nedgang i andelen som overholdt fartsgrensen fra 62,1 % i 2023 til 61,9 % i 2024. Gjennomsnittshastigheten har heller ikke gått ned, med unntak av i 50-sone.

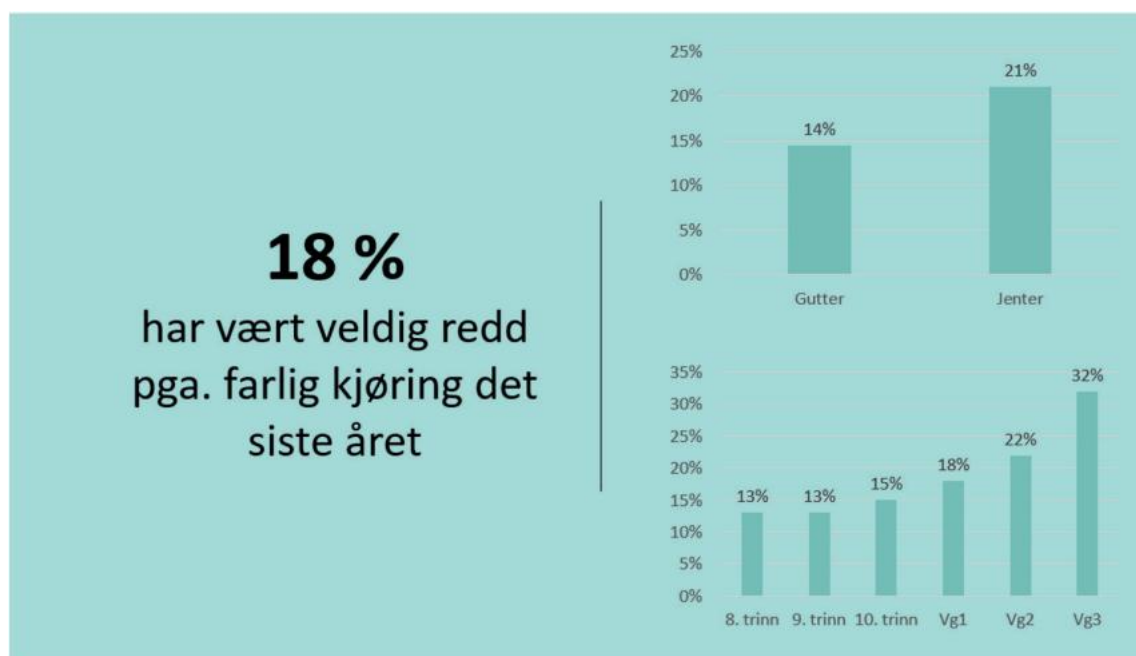
Flest overholdt fartsgrensen i tofelts 90-sone (73,5 %), mens færrest overholdt fartsgrense i flerfelts 90-sone (49,7 %), se figur 2. Vi ser størst nedgang i utviklingen i 60-sone (1,8 prosent), mens det var størst økning i andel som overholdt fartsgrensen i 50-soner (2,3 prosent).



Figur: Andel av kjøretøy som overholder fartsgrensen, per fartssone og vekt for alle fartssoner.

6.1.1 Holdningsskapende arbeid

Vestfold fylkeskommune tildeler gjennom FTU aktivitetsplan, midler til årlige tiltak knyttet til informasjon om bruk av bilbeltet, sikring av barn i bilen, bruk av refleks og mange, mange flere. Tiltakene er begrunnet i tiltak satt i «Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet», samt regionale initiativ.



Resultater fra Ungdataundersøkelsen 2021 (Kilde VT+). En større andel av jenter enn gutter svarer dette, og andelen øker med alderen.

Vestfold fylkeskommune har videre mulighet til å dra nytte av en rekke kommunikasjonsplattformer og interaksjonskanaler, som f.eks. skoler og bibliotek. Samtidig rår fylkeskommunen over en egen kommunikasjonsstab, som kan nå ut via disse fora som går på

tvers av forskjellige målgrupper. Dette betyr at fylkeskommunen kan være, og bør bli, en viktig og riktig instans til å drive med kommunikasjonsarbeid knyttet mot adferdsendring.

Trygg Trafikk jobber bredt med holdningsskapende arbeid gjennom opplæring, opplysning og kampanjer, og treffer ulike målgrupper gjennom et helt livsløp. Arbeidet begynner allerede med nyfødte, hvor foresatte får informasjon om riktig sikring i bil, og dette fortsetter gjennom barne- og ungdomstiden, til man blir voksen og kanskje selv foresatt og videre inn i alderdommen. Det er Trygg Trafikk som utfører mange av tiltakene fylkeskommunen er ansvarlig for i «Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet», gjennom midler som tildeles av FTU. Disse midlene går i stor grad til opplæring og informasjonsarbeid.

Statens vegvesen og Trygg Trafikk har ressurser til å utvikle og gjennomføre kampanjer. Mange av disse er godt gjenkjennelige og vel mottatt. Spesielt har Statens vegvesen truffet godt med sin bilbeltekampanje, som selv etter mange år treffer i hjertet. Statens vegvesen kjører kampanjene sine i fire-års perioder, og gjennomfører egne evalueringer i tillegg til evalueringer i regi av TØI (Transportøkonomisk institutt).

6.2. Barn og unge

Det er en grunnleggende forutsetning at barn skal komme seg trygt til og fra skolen. Det gjelder både barn med lang skolevei, som har rett på skoleskyss, og barn som går eller sykler til skolen. I NTP 2025-2036 videreføres målet om at åtte av ti barn med skolevei opp til fire kilometer skal gå eller sykle til skolen. Dette forutsetter god tilrettelegging gjennom ulike former for fysiske og organisatoriske tiltak, og gjennom trafikkregulering.

For å redusere risiko i trafikken er det avgjørende med målrettede tiltak som trygge skoleveier, lavere fartsgrenser og god tilrettelegging for gående og syklende. Trafikkopplæring fra tidlig alder, kombinert med aktive voksne rollemodeller, er viktig for å utvikle gode holdninger og ferdigheter. I tillegg må førere vise særlig aktsomhet i områder der barn ferdes, og fysiske tiltak som fartsdempere, gangfelt og god belysning bør prioriteres i planleggingen av trafikksikkerhet.

Det er viktig at fylkeskommunen støtter opp og samarbeider med kommunen om tiltak på eget veinett der det er skolevei eller krysser viktige skoleveiruter.

Stadig flere skoler etablerer en hjertesone rundt skolen sin. Målet er å gjøre skoleveien og området rundt skolen tryggere, slik at flere barn kan gå og sykle. Tiltakene tilpasses lokalt, men mindre foreldrekjøring, dropp- og hentesoner, «gåbusser» og holdningsskapende arbeid står sentralt.

Tilskuddsordning til tryggere skoleveier og nærmiljøer administreres av Statens vegvesen. Både fylkeskommunen og kommuner kan søke om tilskudd. Tilskuddsordningen skal være et supplement til fylkeskommunenes og kommunenes prioritering av egne midler til dette formålet.

Ungdom utgjør en risikoutsatt gruppe i trafikken, særlig i overgangen fra passiv til aktiv trafikant som syklist, mopedførere og bilførere. Manglende erfaring kombinert med høyere risikovilje, påvirkning fra jevnaldrende og tendens til å overvurdere egne ferdigheter, øker sannsynligheten for ulykker. Ulykkesstatistikk viser at unge førere er overrepresentert i alvorlige trafikkuulykker, spesielt i de første årene etter at de har fått førerkort

For å redusere risikoen er det viktig med målrettede tiltak rettet mot ungdom, som holdningsskapende arbeid, trafikkopplæring og bevisstgjøring rundt risikoadferd.

Oppfølgingstiltak 47 i Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet: Statens vegvesen, fylkeskommunene og storbykommunene vil gjennomføre fysiske tiltak for å motvirke ulykker der barn og unge ferdes, med særlig fokus på utsatte skoleveier.

Oppfølgingstiltak 49 i Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet: Fylkeskommunene vil støtte og oppmuntre kommuner og andre aktører til å gjennomføre tiltak som gir økt trafiksikkerhet for barn og unge.

Oppfølgingstiltak 55 i Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet: Fylkeskommunene og Oslo kommune vil, i samarbeid med Trygg Trafikk, Statens vegvesen, politiet og andre samarbeidspartnere, arbeide aktivt med trafiksikkerhet for elever i videregående opplæring.

Oppfølgingstiltak 56 i Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet: Statens vegvesen vil, i samarbeid med Trygg Trafikk, utarbeide et innhold for en trafiksikkerhetsdag på videregående skole, primært beregnet for vg1 og vg2. Fylkeskommunene og Utdanningsdirektoratet vil bli involvert i arbeidet.

Oppfølgingstiltak 59 i Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet: Fylkeskommunene vil styrke innsatsen for å påvirke til god trafikkatferd blant de som er i lære.

Oppfølgingstiltak 189 i Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet: Fylkeskommunene vil tilby atferdsrettet trafiksikkerhet som tema i sine innføringsklasser for nyankomne minoritetsspråklige elever.

6.3. Gående og gangfelt

Avklaring av behov for utbedring av gangfelt i dette dokumentet er basert på registreringene som ble utført sommeren 2025. I første omgang benyttes registreringene som grunnlag for å få et grovt overslag av hvor stort behovet er. Alle utbedringer og tiltak gjelder for eksisterende gangfelt, og utføres i henhold til Statens vegvesen sine håndbøker. Alt arbeid med vurdering av etablering av nye gangfelt kommer i tillegg til det som er beskrevet her.

Det er gitt tydelige føringer fra Vegdirektoratet om utbedring og prioritering av gangfelt som ligger på strekninger med fartsgrense 60 km/t. Vestfold fylkeskommune har i 2025 registrert 53 gangfelt på strekninger med 60 km/t, og disse vil bli prioritert og utbedret eller fjernet.

Gangfelt som ikke ivaretar gjeldende krav og kriterier bør fjernes. Forutsatt at krav og kriterier for et gangfelt er ivaretatt, er det følgende trafiksikkerhetstiltak som ligger til grunn i vurderingene om gangfeltet skal utbedres:

- Alle gangfelt skal være oppmerket. Oppmerkingen har regulerende betydning, og angir at trafikkreglenes bestemmelser gjelder.
- Alle gangfelt skal være skiltet, med unntak av steder/områder der det er vanskelig å plassere skilt eller der det er stor skiltmengde ellers. Typisk sentrumsområder.
- Gangfelt skal være enten intensivbelyst eller ha forsterket belysning (eventuelt en kombinasjon av begge).

- Gangfelt skal ha et akseptabelt fartsnivå i henhold til gjeldende fartsgrense. Ved høyt fartsnivå etableres fartsdempende tiltak. Typisk fartshumper og/eller opphøyet gangfelt.
- Alle gangfelt skal ivareta gjeldende krav til frisikt.
- Utforming og fremkommelighet skal være tilpasset alle brukere (universell utforming).
- Fjerning av gangfelt.

I første omgang benyttes tiltakene oppmerking, skilt og belysning for å få et grovt overslag over behov for utbedring da dette kan tallfestes ut fra gjennomførte registreringer. Resterende tiltak krever en mer omfattende vurdering av hvert enkelt gangfelt, og vil være tidkrevende. Videre fremover er det hensiktsmessig å prioritere strekningsvis utbedringer, med et overkommelig antall gangfelt for å vurdere behov for tiltak, eventuelt fjerning av gangfeltet. Ulykkesutsatte strekninger og strekninger som representerer skolevei for barn prioriteres.

Data hentet fra registreringer sommer 2025			
Tiltak	Uten behov	Med behov	Kommentar
Oppmerking	Ikke tallfestet	Ikke tallfestet	Tilnærmet alle gangfelt er registrert med oppmerking. Behov for vedlikehold/reoppmerking ble ikke registrert. Må vurderes nærmere. Antakelig et stort behov
Skilt	776	521	Må vurderes videre hvilke gangfelt som skal skiltes/ikke skiltes
Belysning	365	932	Dyrt tiltak. Utføres strekningsvis

Oppfølgingstiltak 78 i Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet: Fylkeskommunene vil foreta en systematisk gjennomgang av gangfelt på sitt veinett og kartlegge behov for tiltak, samt planlegge for utføring av tiltak.

6.4. Syklende

Lavere fart er et av de mest effektive tiltakene for å beskytte syklister. Risikoen for å bli drept er langt høyere ved påkjørsel i 50 km/t enn i 30 km/t. Der det ikke er mulig å skille syklister fra bilene, anbefales 30 km/t som hovedregel, fartsreduserende tiltak og strengere håndheving. Samtidig peker analyser på at investeringene i trygge, sammenhengende sykkelanlegg uten hindringer må økes.

Vi ønsker at stadig flere skal velge sykkel i byene våre, og det stiller høyere krav til både fartsnivå, drift og utforming av sykkelanlegg. Når en betydelig andel av de alvorlige skadene ikke fanges opp i statistikken, kan risikoen undervurderes – og tiltak komme for sent.

Statens vegvesen anbefaler disse grepene for å få ned antall drept og hardt skadde syklister:

- 30 km/t som hovedregel der syklister og biltrafikk deler areal
- Kraftig satsing på fysisk adskilt og kvalitetsmessig god sykkelinfrastruktur
- Raskere innføring av kjøretøYTEknologi som automatisk nødbrems ved syklistdeteksjon
- Bedre datagrunnlag om sykkel-skader og egne måltall for sykkelsikkerhet

Hovednett for syklende kan også bestå av sykling i blandet trafikk på gater og veier med lavt fartsnivå og lav trafikkmengde, blant annet ved bruk av delesymbol, fjerning av gateparkering, tillatelse for sykling mot kjøreretningen i enveisregulerte gater og utvidet veiskulder. Elsparkesykkel og andre små elektriske kjøretøy kan bruke samme infrastruktur som syklende.

Ved valg av løsning er det nødvendig med helhetlige vurderinger som ivaretar trafikksikkerheten til alle trafikanter. Som ubeskyttede trafikanter er gående og syklende særlig sårbare, og tilgjengelig kunnskap om virkninger på ulykker må veie tungt ved prioritering og utforming av fysiske tiltak. Løsningene beskrevet i Statens vegvesens normaler og veiledere bygger på et oppdatert og godt faglig grunnlag, og vil sikre at trafikksikkerheten for gående og syklende ivaretas på en god måte.

Oppfølgingstiltak 73 i Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet: Fylkeskommunene vil foreta trafikksikkerhetsvurderinger av prioriterte sykkel traséer, og identifisere behov for midler til gjennomføring av tiltak.

6.5. MC og moped

Mange av Vestfold sine fylkesveier er attraktive for kjøring med motorsykkel. Vestfold fylkeskommune gjennomfører årlig MC-befaringer i samarbeid med MC-forum.

Strekningene som skal befares plukkes ut etter innspill fra organisasjonene og organisasjonenes medlemmer. Det er en kjent sak at veiene hvor det er attraktivt å kjøre MC, som regel er de veiene som har flest kurver og sideterreng tett på kjørebanelen. Befaringene gjennomføres på MC, og kjøres etappevis i begge retninger uten stopp for å kjenne på vei og linjeføring. Deretter kjøres strekningen med stopp underveis hvor man oppsummerte de observasjoner som var blitt gjort. Observasjonene blir dokumentert med applikasjonen VegViseren gjennom bilder og notater. Deretter er observasjonene dokumentert i rapporten med bilder tatt under befaringen eller ved hjelp av Vegkart.no. Enkle skisser til utførelse av tiltak er laget i tegneprogrammet VISIO.

Fylkeskommunene har fått tilgang til et kart med stedfesting av risikokurvene på fylkesveinettet. Kartet vil, sammen med faglige vurderinger og kjennskap til fylkesveiene, bidra til å kunne prioritere hvilke kurver som skal befares med tanke på å vurdere fysiske tiltak.

Motorsykkel er et krevende kjøretøy å beherske, og som fører av motorsykkel er man i større grad avhengig av forutsigbarhet i forhold til veiens videre forløp, dekkekvalitet, kurvatur, tverfall og siktforhold. Spor, sprekker, hull, humper eller andre forhold med veidekket vurderes, samt skilting for økt forutsigbarhet for trafikanter.

Rekkverk kan virke som et skadeforsterkende element i sideterrenget, og mykgjøring av sideterreng kan være et godt tiltak der hvor det er mulig. Det vurderes også behov for rekkverk med underskinne for MC i ytterkurver med antatt potensiale for utforkjøring. Enkelte rekkverksender har skarpe kanter som skal «låse» kjøretøyet ved påkjørsel. Disse skarpe kantene kan utgjøre skaderisiko for motorsyklister, og der hvor det er hensiktsmessig anbefales disse skiftet ut med mer MC-vennlige rekkverksender.

Oppfølgingstiltak 103 i Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet: Fylkeskommunene vil legge til rette for en samordnet innsats mot ulykker med motorsykkel, moped og ATV/UTV. Dette kan for eksempel være gjennom opprettelse av fylkesvise MC-forum.

Oppfølgingstiltak 120 i Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet: Fylkeskommunene og Statens vegvesen vil, ved utbedring av risikokurver, gjøre en særlig vurdering av behovet for risikoreduserende tiltak for motorsykel.

6.6. Frisikt

Begrenset sikt langs veien, i avkjørsler og kryss er et omfattende og komplisert problem. Regelverket er vanskelig og omfatter både vegloven og naboloven. Dersom vegetasjon som står inne på veiens eiendomsområde hindrer sikt eller er til skade eller ulempe for trafikantene, kan veimyndigheten selv fjerne uønsket vegetasjon. Kantklipp kan være et eksempel på dette.

Dersom vegetasjon som står på naboens grunn henger over eiendomsgrensen til veien på en slik måte at den hindrer sikt eller er til skade eller ulempe for trafikksikkerhet, trafikkavvikling og veivedlikehold, kan veimyndigheten benytte seg av naboloven for å få fjernet vegetasjonen. Det er i utgangspunktet vegetasjonens eier som skal stå for fjerning.

Dersom vegetasjon som står utenfor veiens eiendomsgrense, men innenfor byggegrensen så kan veimyndighetene med hjemmel i veglova § 31 (Lovdata) fatte vedtak om at trær, busker eller annen vegetasjon som er innenfor vegens byggegrense fjernes dersom det er nødvendig av hensyn til ferdsel på veien eller for veivedlikeholdet. Det er overlatt til veimyndighetenes frie skjønn å vurdere hva som er nødvendig å fjerne av vegetasjon ut fra en vei- og trafikkfaglig vurdering.

Statens vegvesen har utarbeidet en nettside med relevant informasjon angående frisikt²⁸.

Vestfold fylkeskommune har utarbeidet et flertall maler til bruk i frisiktsaker, det hjelper til å sikre likebehandling og underlette noe for saksbehandler.

6.7. Fartsgrenser

Fart er en av de største årsakene til trafikkulykker, og på hvor omfattende skadegraden blir. Vegdirektoratet lager kriterier for når de ulike fartsgrensene skal benyttes. Det er grundige vurderinger bak fartsgrensekriteriene som er basert på kunnskap om sammenhengen mellom fart, risiko og ulykker. Nullvisjonen om at ingen skal bli drept eller hardt skadd i trafikken ligger til grunn for trafikksikkerhetsarbeidet i Vestfold fylkeskommune og de fartsgrensene vi bruker i Norge. Selv små fartsøkninger gir stort utslag på antall drepte og hardt skadde i trafikken. Fartsgrensene skal også balansere hensyn til framkommelighet og miljø.

Fartsgrensekriteriene er basert på bestemmelsene i [vegtrafikkloven § 3](#) om aktsomhet og [§ 6](#) om fartsregler. Aktsomhetskravet gjelder uansett fartsgrense. I praksis betyr dette at dersom det ikke er fattet vedtak om en særskilt fartsgrense, har alle veistrekninger utenfor tettbygd strøk fartsgrense 80 km/t, og alle veistrekninger innenfor tettbygd strøk fartsgrense 50 km/t. Særskilte fartsgrenser benyttes der det finnes forhold som trafikantene ikke har forutsetninger til å oppfatte på egenhånd. Trafikanten skal alltid kjøre etter forhold uansett skiltet fartsgrense.

²⁸ [Ivareta fri sikt langs offentlig veg | Statens vegvesen](#)

Hovedforskjellen mellom innenfor og utenfor tettbygd strøk er mengden avkjørsler, gående og syklende, og miljø- og/eller støypåvirkning. Dette medfører at sentrumskjerner ofte vil være enklere å oppfatte som tettbygd enn randsonene rundt, og det vil ofte være nødvendig med god bruk av faglig skjønn i randsonene for å avgrense området.

Vestfold gjorde et omfattende arbeid for å sette ned farten i byer og tettsteder i 2009, men det er behov for en gjennomgang med utgangspunkt i de nye kriteriene.

Fastsetting av hvorvidt et område skal anses som tettbygd strøk bør skje i samarbeid med veimyndighetene i området og gjerne samlet i større områder som kommuner/fylker. Det kan være fordelaktig å samtidig se på de enkelte fartsgrenser for området som vurderes. Det er vanskelig å lage en kategorisk tilnærming til fastsettelse av tettbygd strøk, men følgende parametere bør inngå i vurderingen som skal gjøres:

- SSBs definisjon
- Fartsgrenseberegning for 60 km/t
- Mengden gående og syklende

Tabell 11.6—1²⁹ i N300 anbefales som utgangspunkt for vurderingen av en strekning innenfor tettbygd strøk.

Tabell 11.6—1 — Tabell for høyeste anbefalte fartsgrense innenfor tettbygd strøk

	30 km/t	40 km/t	50 km/t
Infrastruktur gående	Ingen tilrettelegging	Fortau	Gang- og sykkelveg eller sykkelveg med fortau, med fysisk trafikkdel mot kjørebane
Infrastruktur syklende	Sykling i blandet trafikk	Sykkelfelt eller envegsregulert sykkelveg	
Kjørebanelens funksjon	Skoleveg Hovednett for sykkel	Kollektivtrasé Hovednett for sykkel	Fremkommelighets-funksjon for motorisert trafikk
Kryssing for gående	Gangfelt-, og tilrettelagte krysningspunkter med fartsdpende tiltak om nødvendig	Gangfelt-, og tilrettelagte krysningspunkter med fartsdpende tiltak ^a	Planskilt kryssning ^b , signalregulert gangfelt, i tilknytning til rundkjøring eller andre steder hvor fartsnivået er akseptabelt jf. V127
Kryssing for syklende	Ingen tilrettelegging, blandet trafikk	Ingen tilrettelegging, blandet trafikk	

^a sikre fartsnivå 40 km/t

^b Overgang eller undergang

Tabellen er en anbefaling som tar utgangspunkt i 30 km/t, og viser argumenter for å skilte høyere fartsgrense. Alle kriterier bør være på plass for å kunne sette fartsgrensen til 40 og/eller 50 km/t

²⁹ [Tabell 11.6—1](#), N300 Statens vegvesen

Skilting av fartsgrenser som 30 eller 40 km/t som enkeltstående tiltak har imidlertid ikke alltid den ønskede fartsdempende virkning i boligområder. Dette gjelder i særlig grad for brede og rette boliggtater. For å få bilenes fart redusert til ønsket nivå, kan det derfor være nødvendig å supplere fartsgrensene med fysiske tiltak som eksempelvis humper, sideforskyvninger eller innsnevring som gjør det umulig eller ubehagelig å kjøre fort. Det kan være/bli behov for fartsdempendetiltak i forbindelse med å sette ned fartsgrensen, og det kan vurderes å pilotere nye løsninger for lavere fart i by.

Mange av de eksisterende fartshumpene og de opphøyde gangfeltene er ikke i henhold til håndbøkene og det er behov for en tilstandsregistrering. I dag utbedres fartshumper i forbindelse med asfaltprogrammet, og i enkelt tilfeller når det gjennomføres gangfelt oppgraderinger.

Hvis det utarbeides nye fartsgrensekriterier for veier utenfor tettbygd strøk må også dette veinettet gjennomgås.

I reviderte retningslinjene for etablering av ATK (automatisk trafikkontroll), som gjelder både for punkt-ATK og streknings-ATK står nå at ATK kan brukes på veistrekninger der minimum 20 prosent av kjøretøyene har en fart som er høyere enn den tillatte fartsgrensen. Retningslinjene slår også fast at andre tiltak mot fartsrelaterte ulykker skal vurderes før ATK etableres. Vestfold har ikke per dags dato noen ATK, men det må vurderes.

Fartsvisningstavler har vist seg å ha god effekt med hensyn til å redusere trafikantenes fartsvalg. Dette kan være et alternativ til ATK der kriteriene for å etablere ATK ikke er tilfredsstillende, eller der de økonomiske konsekvensene ved ATK blir for store. Vestfold har allerede kjøpt flere fartsvisningstavler.

Oppfølgingstiltak 1 i Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet sier at Statens vegvesen, fylkeskommunene og storbykommunene vil gjennomgå veinettet for å sikre at fartsgrensene er i samsvar med prinsippene i de nye fartsgrensekriteriene innenfor tettbygd strøk.

Oppfølgingstiltak 3 i Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet sier at Statens vegvesen vil gjennomgå fartsgrensekriteriene utenfor tettbygd strøk med sikte på at de skal være bedre i samsvar med nullvisjonen. Statens vegvesen, fylkeskommunene og storbykommunene vil deretter gjennomgå veinettet for å sikre at fartsgrensene er i samsvar med prinsippene i de nye fartsgrensekriteriene.

Oppfølgingstiltak 6 i Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet: Statens vegvesen vil, i samarbeid med øvrige veimyndigheter, jobbe for å øke antall årlige nyetableringer av ATK i samsvar med ambisjonen i NTP 2025-2036.

Oppfølgingstiltak 7 i Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet: Storbykommunene og fylkeskommunene vil etablere fartsdempende tiltak i henhold til gjeldende regelverk, samt vurdere å pilotere nye løsninger for lavere fart i by.

Oppfølgingstiltak 8 i Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet: Statens vegvesen og fylkeskommunene vil øke bruken av fartsvisningstavler som fartsreduserende tiltak.

6.8. Veistandard

Veistandard har stor betydning for trafikksikkerheten og er et sentralt tiltaksområde i dette arbeidet. Systematiske forbedringer av veiens utforming og utstyr kan redusere både alvorlighetsgrad og omfang av trafikkulykker. Særlig er det viktig å rette innsatsen mot møte- og utforkjøringsulykker, som utgjør en stor andel av de alvorlige ulykkene på fylkesveinettet. Som en del av dette arbeidet bør det gjennomføres en ny kartlegging av ulykkesutsatte steder, inkludert en systematisk gjennomgang av veiene for å identifisere risikokurver. Dette innebærer analyser av strekninger der det har skjedd flere ulykker på samme sted, samt vurdering av kurver med høy ulykkesrisiko. Målet er å iverksette målrettede tiltak, som utbedring av geometrisk utforming, siktutbedring, bedre skilting eller fartsdempende tiltak, for å redusere risikoen for møte- og utforkjøringsulykker.

En måte å gjennomgå veinettet på er gjennom beregning av forventet skadekostnad og normal skadekostnad. I samfunnsøkonomiske analyser og veiprosjekter står FSK for Forventet skadekostnad og NSK for Normal skadekostnad. Forventet skadekostnad er den beregnede årlige kostnaden av trafikkulykker på en bestemt veistrekning, basert på registrerte ulykker over flere år. Normal skadekostnad er den statistisk forventede skadekostnaden for en tilsvarende veistrekning under normale forhold. Disse parameterne brukes i analyser for å beregne ulykkesrisiko og/eller samfunnsøkonomisk nytteverdi av trafikksikkerhetstiltak. Når FSK deles på NSK, får vi et forholdstall som forteller nøyaktig hvor risikabel veien er sammenlignet med landsgjennomsnittet:

- $FSK > NSK$: Strekningen har flere eller mer alvorlige ulykker enn normalt. Dette kan indikere behov for trafikksikkerhetstiltak.
- $FSK \approx NSK$: Strekningen har omtrent normal ulykkesrisiko.
- $FSK < NSK$: Strekningen har lavere ulykkesbelastning enn forventet.

Det pågår et arbeid i Statens vegvesen der FSK og NSK beregnes også for fylkesveinettet, og det er naturlig at datasettet tas i bruk når det foreligger.

Videre er det en rekke standardtiltak knyttet til veiutstyr som har dokumentert trafikksikkerhetseffekt. Dette omfatter blant annet etablering av veirekkverk eller utbedring av sideterreng, bruk av ettergivende master, profilerte kantlinjer og forsterket midtoppmerking. I tillegg inngår utbedring eller skilting av farlige kurver, sikring av eksisterende gangfelt og strekningsvis utbedring av belysning. Slike tiltak bidrar til bedre lesbarhet av veien, reduserer konsekvensene av avkjøringer og gir økt trygghet for både motoriserte trafikanter og myke trafikanter.

I forbindelse med «nullvekstmålet» legges det også vekt på helhetlige løsninger som kombinerer veistandard med universell utforming og tilrettelegging for miljøvennlig transport i byområder. Etablering og sammenkobling av gang- og sykkelveier, med særlig fokus på trygge skoleveier og utbedring av «missing links», er sentralt.

Hovedveier og kapasitetssterke gater/veier skal forkjørsreguleres. I Vestfold er det mange veier som i dag ikke er forkjørsvei, men som skal være det. Veier og gater som skiller seg ut som mer overordnede i forhold til tilstøtende og nærliggende veinett kan forkjørsreguleres. Følgende faktorer skal da legges til grunn:

- Overordnet veifunksjon (hovedvei/samlevei)

- Høyere ÅDT (årsdøgntrafikk)
- Høyere veistandard
- Eventuelt høyere fartsgrense

Det er startet et arbeid med gjennomgang av veinettet med fokus på forkjørsregulering av strekninger samt skilting med forkjørsvai, vikeplikt og andre aktuelle skilt.

Oppfølgingstiltak 137 i Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet: Fylkeskommunene vil gjennom en systematisk tilnærming prioritere tiltak for å forhindre alvorlige utforkjøringsulykker på fylkesveinettet. Tiltakene gjennomføres i etterkant av TS-inspeksjoner eller forenklede metoder som på et faglig grunnlag peker ut hvor det er høy risiko for utforkjøringsulykker.

Oppfølgingstiltak 138 i Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet: Fylkeskommunene vil på bakgrunn av en gjennomgang av fylkesveinettet plukke ut strekninger som er egnet for etablering av forsterket midtoppmerking ut fra gjeldende kriterier. Fylkeskommunene vil etablere forsterket midtoppmerking på disse strekningene når de blir reasfaltert.

6.9. Drift og vedlikehold

Vestfold fylkeskommune jobber kontinuerlig med kartlegging av etterslep på veinettet. Fylkeskommunen har behov for vesentlig større varige tildelinger for å kunne ta igjen etterslepet, men like viktig for å kunne tilpasse og oppgradere et fylkesveinett som er bygget for en helt annen trafikkmengde og belastning for og dermed øke trafikksikkerheten langs fylkesveinettet.

Vedlikeholdsetterslep og mindre drift av veinettet har direkte påvirkning på trafikksikkerheten. Slitt oppmerking, dårlig belysning, nedslitte fartshumper og gangfelt, hull og sprekker i asfalten og dårlig rydding av sikt er noe av det som har betydning.

Styrking av drift og vedlikehold på ferdselsårer for gående og syklende er viktig. En systematisk overvåkning av gang- og sykkelanlegg som sørger for å avdekke feil kan hjelpe. At differensiere veinett og gang- og sykkelanlegg for å prioritere hovedferdselsårer kan bidra til å bruke ressursene effektivere. Etablere rutiner for helårsdrift og vedlikehold som ivaretar tilgjengelighet sentralt i byer og tettsteder.

Samarbeid mellom veieiere er viktig særlig i by- og tettstedsområder. Oppsamling av snø og grus i kryss og på steder der forskjellig veiere møte hverandre er utfordrende og påvirker trafikksikkerheten.

Når vi ser på faktorer knyttet til vei og veimiljø, er utforming av veiens sideterreng den faktoren som har den største betydningen for hvilket skadeomfang ulykkene får. Farlig sideterreng kan være fjellknauser, vann, trær, jordvoller, grøfter, skråninger og avkjørsler. Påkjørsel med bråstopp eller slag mot faste elementer i sideterrenget kan føre til at en utforkjøring får dødelig utgang, avhengig av fart, hvor kjøretøyet treffer og kjøretøyet karosseristyrke. Fokus og utbedring av sideterreng er viktig.

Siderekkverk har stor betydning for skadeomfanget i MC ulykker. Med faktoren siderekkverk menes ulykker hvor siderekkverket ikke har klart å forhindre utfallet av ulykken. Dette kan være at rekkverket er for svakt forankret, for kort eller for lavt i henhold til regelverket. Faktoren innbefatter også ulykker med MC hvor mc-fører/passasjer har omkommet ved treff av rekkverk og

tunge kjøretøy hvor rekkverket ikke har holdt igjen kjøretøyet. Det er behov for en gjennomgang av også rekkverk for å se hvor det er behov for underskinne.

Oppfølgingstiltak 141 i Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet: Statens vegvesen og fylkeskommunene vil samarbeide om rutiner for samhandling mellom driftskontrakter, med mål om økt forutsigbarhet for trafikantene og bedre trafikksikkerhet.

Oppfølgingstiltak 147 i Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet: Fylkeskommunene vil etablere rutiner som sikrer at alle entreprenører som utfører drift og vedlikehold av fylkesveier innehar tilstrekkelig kompetanse på trafikksikkerhet.

6.9.1 Samfunnssikkerhet, beredskap og ekstremvær

Behov innenfor samfunnssikkerhet og beredskap og klimaendringer påvirker i økende grad risiko- og sårbarhetsbildet på fylkesveinettet. En kombinasjon av mer hyppig ekstremvær, økte nedbørsmengder, flom, skred og temperaturvariasjoner, sammen med et aldrende veinett og varierende tilstand, bidrar til økt sannsynlighet for hendelser som påvirker både framkommelighet og trafikksikkerhet. Forringelse av dekke, svikt i drenering, erosjon, setninger og redusert bæreevne kan gi uforutsigbare kjøreforhold og økt ulykkesrisiko.

Klimaendringer forsterker eksisterende svakheter i infrastrukturen, og gjør det mer krevende å opprettholde et stabilt og trafikksikkert veinett. Dette medfører behov for hyppigere tiltak, raskere respons og økt oppmerksomhet på forebyggende drift og vedlikehold. Samtidig stiller det større krav til dimensjonering av tiltak, materialvalg og tilpasning av standarder for å møte framtidige belastninger.

Beredskapshensyn er tett knyttet til trafikksikkerhet. Hendelser som stengte veier, ras, oversvømmelser eller andre driftsavvik kan føre til omkjøringer, økt trafikk på mindre egnede veier og mer krevende trafikksituasjoner. Dette kan i seg selv utløse behov for midlertidige eller permanente trafikksikkerhetstiltak, som skilting, sikring, trafikkregulering eller fysiske utbedringer.

Et robust og klimatilpasset drift- og vedlikeholdsregime er derfor avgjørende for å redusere risiko, sikre framkommelighet og opprettholde et høyt trafikksikkerhetsnivå. Dette forutsetter systematisk overvåking, risikobasert prioritering og evne til rask håndtering av hendelser, samt kontinuerlig utvikling av kunnskapsgrunnlaget knyttet til sammenhengen mellom klima, tilstand og trafikksikkerhet

6.10. Byggegrenser og avkjørsler langs fylkesvei

Etablering av virksomheter og bosetting langs veinettet fører til behov for avkjørsler og etablering av tiltak langs veien. For å kunne håndtere denne utviklingen på en forsvarlig og forutsigbar måte, er det behov for å fastsette hvilken overordnet holdning fylkeskommunen skal ha til nye eller endrede avkjørsler og tiltak nær de ulike veiene. Fylkesveiene er inndelt i ulike holdningsklasser ut fra trafikkmengder, omfang av avkjørsler og eventuelle tiltak nær veien.

Det er en klar sammenheng mellom trafikksikkerhet og veiens funksjon, sett i forhold til antall kryss, avkjørsler og tiltak nær veien. Langs strekninger med mange avkjørsler vil det være større aktivitet med kjørende inn på og ut av veien. Dette fører ofte til at man må redusere fartsgrensen

for å ivareta trafikksikkerheten, noe som igjen går utover veiens funksjon som effektiv transportåre. Mange tiltak nær veien kan påvirke for eksempel tilbud for myke trafikanter, muligheter for veiutvidelser- og utbedringer, siktforhold og rom for drift- og vedlikehold. Tiltak nær veien er også langt mer utsatt for skader og miljøulempere som støy, støv og redusert luftkvalitet fra veien. Mange avkjørsler og tiltak nær veien gir økte kostnader til kompensierende tiltak og drift- og vedlikehold, i tillegg til at det påvirker både hva som er fysisk mulig å få til, og kostnadsnivået ved framtidige veiutbedringer.

Kommunene har som planmyndighet et stort ansvar for arealbruken langs veiene. Det er arealbruken som gir behov for atkomst fra veiene. Statlige planretningslinjer for samordnet bolig, areal- og transportplanlegging krever samarbeid, samhandling og koordinering mellom offentlige aktører på lokalt, regionalt og statlig nivå. Målet er å utvikle et utbyggingsmønster og transportsystem med effektive løsninger, som begrenser transportbehovet og fremmer klima- og miljøvennlige transportformer.

Vestfold fylkeskommune reviderer i 2026-2027 sin veileder for byggegrenser og avkjørsler langs fylkesvei fra 2013, og det dokumentet inneholder overordnede føringer som sammen med øvrige regelverk og veiledere, danner grunnlaget for behandling av søknader om avkjørsler og byggegrenser langs fylkesveinettet, innspill til reguleringsplaner og dispensasjoner etter plan- og bygningssloven som berører fylkesveinettet i Vestfold.

Den generelle samfunnsutviklingen og den tidligere holdning og praktisering i avkjørselssaker og dispensasjoner fra byggegrensen har medført randbebyggelse langs vårt veinett. I Vestfold kan vi se dette tydelig langs hele fylkesveinettet som ligger sørøst for E18. Dette har igjen medført ulemper for de som bruker veinettet. Dette skaper forventninger om tiltak for å fjerne eller redusere ulempene, for eksempel gjennom bygging av gang- og sykkelvei, gangfelt og ønsker om redusert fart med mer.

6.11. Teknologi og innovasjon

Innovasjon i mobilitetssektoren handler om å utvikle nye og smartere måter å bevege mennesker og varer. Dette gjennom en kombinasjon av teknologisk utvikling, digitalisering og nytenkning. Ny teknologi spiller en stadig viktigere rolle i arbeidet med trafikksikkerhet, og både myndigheter og forskningsmiljøer utvikler løsninger. Målet er å skape et mer effektivt, trygt og miljøvennlig transportsystem.

Vi ser allerede spennende fremskritt innen for eksempel autonome kjøretøy og elektrifisering av kjøretøy. Også infrastrukturen gjennomgår en digital revolusjon. Smarte veier, sensorer og sanntidsdata kan både gjøre det mulig å styre trafikken mer dynamisk og redusere køer, men også å styre behov for vedlikehold og drift. Innovasjon skjer også gjennom datadrevne prosjekter som utvikler nye metoder for tilstandsregistrering av veiinfrastruktur, der digitale inspeksjoner gir bedre beslutningsgrunnlag og mer målrettede trafikksikkerhetstiltak.

Innovasjon blir tvunget frem

Innovasjon i mobilitet er helt nødvendig. Nye samarbeidsformer mellom offentlige og private aktører, og bruk av digitale plattformer for planlegging, drift og deling av transportressurser kan være del av løsningen. Innovasjon gjør det mulig å utvikle mer sammenhengende, brukervennlige og effektive mobilitetssystemer som tilpasses både byer, tettsteder og distrikter.

Samtidig skaper strammere økonomiske rammer et press for å tenke nytt. Fylkeskommunen må levere like gode eller bedre tjenester med mindre ressurser. Innovasjon kan bidra til dette gjennom smartere bruk av data, automatisering og delingsmobilitet.

Klimaendringer og økende krav til beredskap gjør også innovasjon helt sentralt. Ekstremvær og naturhendelser utfordrer dagens infrastruktur, og fremtidens mobilitet må være mer robust, grønn og tilpasningsdyktig. Elektrifisering, lokal energiproduksjon, sirkulær ressursbruk og nye materialer kan gjøre transportsystemet både mer motstandsdyktig og bærekraftig. Innovasjon handler dermed ikke bare om teknologi, men om å bygge et transportsystem som tåler framtidens utfordringer – økonomisk, sosialt og miljømessig.

7. Oppfølging av mål og strategier fra Regional trafikksikkerhetsplan for Vestfold og Telemark

	Beskrivelse	Videreføres i regional plan
Mål	Vestfold og Telemark opprettholder vedtak i Stortinget om Nullvisjonen; at ingen skal bli drept eller hardt skadd i Vestfold og Telemark. Vestfold og Telemark følger målsetningen satt i Nasjonal transport plan: om å få til en reduksjon fra 35 hardt skadde og drepte¹ i Vestfold og 30 hardt skadde og drepte¹ i Telemark i 2019, ned til maksimalt 14 hardt skadde og drepte i 2030 hver, og ingen drepte i trafikken innen 2050. Vestfold og Telemark fylkeskommune vil fortsette innsatsen for å få tilgang til helsevesenbaserte data knyttet trafikkulykker. Med utgangspunkt i rapporterte «lettere skadde» ønsker Vestfold og Telemark fylke å jobbe for at også antall innenfor kategorien «lettere skadde» går ned.	Vestfold henger fortsatt etter på måltallene. Videreføres som indikator på mål om økt trafiksikkerhet. Videreføres som indikator på mål om økt trafiksikkerhet.
Planretningslinje - Mobilitet og trafikkanalyse	Trafiksikkerheten ivaretas ytterligere ved å vedta en planretningslinje. Retningslinjen gir hjemmel til å stille krav om dokumentasjon som viser hvordan trafiksikkerheten ivaretas og trafiksikkerhetstiltak gjennomføres.	Inkludert i veileder for mobilitetsvurdering.
Strategi for fylkesvegnettet	Ulykkesutsatte punkter og strekninger skal utbedres, men før dette kan gjøres må det utredes mulige årsaksforhold til ulykkene og hvilke tiltak som kan ha effekt. Det må gjennomføres både en ny kartlegging av steder der det har skjedd flere ulykker på samme sted, og en systematisk gjennomgang av vegene for å kartlegge ulykkesrisikoen i kurver.	Videreføres som ledd i et innsatsområde i ny regional plan.
Avkjørsler og byggegrenser langs fylkesveg	Veiledningen knyttet til håndtering av byggegrense og avkjørselsaker for Vestfold er fra 2012. Det har skjedd en del i vegnettet siden den gang. Veilederen for Vestfold bør revideres. Det bør utarbeides en lignende veileder for Telemark. Trafiksikkerhet skal være en viktig premiss ved utarbeiding og revisjon av disse veilederne.	Fullført og avsluttet. Videreføres som retningslinje i ny regional plan.
Bedre kunnskapsgrunnlaget	For å sikre et godt faktagrunnlag for arbeidet med trafiksikkerhet tas det et politisk initiativ for å, sammen med andre fylkeskommuner, arbeide for å få	Videreføres som ledd i et innsatsområde i ny regional plan.

	tilgang til skadedata som samles inn av helsesektoren. En tilnærming kan være å løfte dette inn i Østlandssamarbeidet som er et politisk samarbeid mellom Oslo kommune, Viken fylkeskommune, Innlandet fylkeskommune og Vestfold og Telemark fylkeskommune. Alternativt inn i Kommunenes sentralforbund (KS) og samferdselskollegiet. Vedtak om at det skal tas politisk initiativ overfor nasjonale myndigheter for å samordne regelverket for innhenting av skadedata opprettholdes (sak 18/22).	
Adferdsendringer gjennom holdningsskapende arbeid	Holdningsskapende arbeid brukes for å øke kunnskap og redusere lovbrudd og uønsket adferd i trafikken. Fylkeskommunen skal videreutvikle sitt holdningsskapende arbeid og samtidig utfordre andre store aktører til at det lanseres nye tiltak.	Videreføres som ledd i et innsatsområde i ny regional plan.
Fravik fra krav i vegnormal	Fylkeskommunen skal følge vegnormalenes krav ved utforming av offentlig veg og trafikkanlegg. Fravik kan være aktuelt der hvor vegnormalenes krav ikke kan etterleves. Ved en revisjon av ordningen med søknader om fravik bør kriteriene for fravik evalueres og det bør vurderes å forenkle prosessen med behandling av søknader.	Fullført og avsluttet
Drift og vedlikehold av fylkesveger	Drift og vedlikehold vil ha fokus på å videreutvikle det daglige trafikksikkerhetsfokuset i kjerneoppgavene. Etterslepet av vedlikeholdsarbeidet på fylkesvegnettet skal kartlegges.	Inngår i beskrivelse av arbeidsoppgaver for seksjonen og videreføres derfor ikke som eget innsatsområde. Videreføres som ledd i et innsatsområde i ny regional plan.

Trafikksikker fylkeskommune	Fylkeskommunen har lovpålagt ansvar for å tilrå og samordne trafikksikkerheten i fylket (jf. vegtrafikkloven § 40a). Fylkets trafikksikkerhetsutvalg ivaretar dette ansvaret som selvstendige utvalg i Vestfold fylkeskommune og Telemark fylkeskommune.	Beskrives i fylkeskommunens delegasjonsregelment.
Organisering av trafikksikkerhetsarbeidet	Fylkeskommunen har lovpålagt ansvar for å tilrå og samordne trafikksikkerheten i fylket (jf. vegtrafikkloven § 40a). Fylket trafikksikkerhetsutvalg ivaretar dette ansvaret som selvstendige utvalg i Vestfold fylkeskommune og Telemark fylkeskommune.	Beskrives i fylkeskommunens delegasjonsregelment.
Teknologi for trafikksikkerhet	Fylkeskommunen vil, også i fremtiden ta initiativ til å prøve ut ny teknologi som kan bedre trafikksikkerheten. Den vil også i samarbeid med andre fylkeskommuner følge opp behov for endringer i lovverk som trengs når ny teknologi er på veg inn i infrastrukturen.	Videreføres delvis som ledd i et innsatsområde i ny regional plan.



Vestfold
FYLKESKOMMUNE

vestfoldfylke.no

Postadresse:

Postboks 1213 Trudvang
3105 Tønsberg

Besøksadresse:

Svend Foyns gate 9
3126 Tønsberg

Tlf. 33 34 40 00
post@vestfoldfylke.no

