



Nordre Follo
kommune



Temaplan trafikksikkerhet 2021–2024

Vedtatt av kommunestyret
24. mars 2021

Nær og nyskapende



Innhold

1. Forord.....	4
2. Sammendrag.....	5
2.1 Bakgrunn og målsetting.....	5
2.2 Forebyggende arbeid.....	5
2.3 Fysiske tiltak.....	5
3. Innledning.....	6
3.1 Formålet med trafikksikkerhetsplanen.....	6
3.2 Mandat.....	6
3.3 Nasjonale og regionale føringer.....	6
3.3.1 Meld. St. 40 Trafikksikkerhetsarbeidet – samordning og org (2015-2016).....	6
3.3.2 <i>Nasjonal transportplan (NTP) for 2018-2029</i>	7
3.3.3 Barnas Transportplan.....	7
3.3.4 Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018-2021.....	8
3.4 Organisering av trafikksikkerhetsarbeidet i kommunen.....	8
3.4.1 Generelt.....	8
3.4.2 Kommuneplanens mål og føringer.....	9
3.4.3 Planprosess.....	9
3.4.4 «Trafikksikker kommune» og «Trygge lokalsamfunn».....	9
3.5 Organisering av trafikksikkerhetsarbeidet eksternt.....	10
3.5.1 Statens vegvesen.....	10
3.5.2 Viken fylkeskommune.....	10
3.5.3 Politiet.....	11
3.5.4 Trygg Trafikk.....	11
3.6 Vegsystem og beliggenhet.....	11
3.7 Reisevaner.....	12
3.8 Avgrensninger.....	12
3.8.1 Nasjonale planer.....	12
3.8.2 Viken fylkeskommune.....	12
3.8.3 Andre kommunale planer.....	13
3.8.4 Private veger.....	13
3.9 Medvirkning.....	13
3.10 Iverksetting.....	13
4. Status, trender og utfordringer.....	13
4.1 Status i ny kommune.....	14
4.1.1 Generelt.....	14

4.2. Ulykkesstatistikk.....	15
4.2.1 Hovedtrekk.....	15
4.2.1 Noen sentrale drivkrefter og utviklingstrekk i Nordre Follo kommune	19
4.2.2 Trafikksikker kommune – skoler og barnehager	19
4.3 utfordringer	20
4.3.1 Mangel på sammenhengende gang-/sykkelveier.....	20
4.3.2 Drift og vedlikehold av gang-sykkelveier	20
4.3.3 Anleggsarbeid og myke trafikanter	20
4.3.4 El-sykkel og elektriske sparkesykler.....	21
4.3.5 Renovasjon og trafikksikkerhet	21
4.3.6 Byggegrenser mot veg.....	22
5. Tiltak	22
5.1 Overordnede tiltak	22
5.2 Lokale tiltak	22
5.2.1 Holdningsskapende arbeid	23
5.2.2 Fysiske trafikksikkerhetstiltak	26
5.2.3. Fartsdempende tiltak	27
5.2.4 Andre fysiske trafikksikkerhetstiltak.....	29
5.2.4.2 Gangfelt	29
5.2.4.3 Veibelysning.....	30
5.2.4.4 Tilpasset krysningspunkt.....	31
5.2.4.5 Trafikkspeil	31
6. Mål, delmål og resultater	32
6.1 Mål for trafikksikkerhetsarbeidet i NFK.....	32
6.2 Delmål og resultater for arbeidet med trafikksikkerhet:	32
7. Strategier	32
7.1 Overordnede strategier i Nordre Follo kommune	32
8. Innsatsområder og kommunale tiltak	33
8.1 Innsatsområde «Risikoadferd i trafikken».....	34
8.1.1 Fart.....	34
8.1.2 Innsatsområde – Rus.....	34
8.1.3 Innsatsområde – Bilbeltebruk.....	34
8.2 Innsatsområde «Befolkningsgrupper».....	35
8.2.1 Barn	35
8.2.2 Eldre trafikanter og trafikanter med funksjonsnedsettelse.....	35
8.3 Innsatsområde «Trafikantgrupper».....	36

8.3.1 Gående og syklende	36
8.3.2 Moped- og motorsyklister	36
8.4 Innsatsområde «Trafikksikkerhet ved anleggsarbeid»	37
8.5 Innsatsområde «Trafikksikre veier - Fysiske trafikksikkerhetstiltak»	37
8.6 Innsatsområde «Systematisk og samordnet trafikksikkerhetsarbeid»	38
8.7 Økonomiske rammer	38
8.8 Oppfølging av tidligere vedtak	39
9. Konsekvenser	40
9.1 Økonomiske og organisatoriske konsekvenser	40
9.2 Sosiale konsekvenser	40
9.3 Miljømessige konsekvenser	40
Vedlegg	41
Vedlegg 1 Innkomne forslag trafikksikkerhetstiltak	41
Svartskog	42
Kolbotn sentrum og områdene rundt	45
Greverud / Myrvoll	51
Siggerud	56
Sofiemyr / Solbråtan	60
Oppegård syd	64
Langhus	68
Ski	73
Ski sentrum	75
Kråkstad	82
Skotbu	85
Vedlegg 2 Definisjoner	87
Vedlegg 3 Kilder og referanser	89
Vedlegg 4 Prosjektmandat	89

1. Forord

Kommunen har ansvar for investeringer, drift og vedlikehold av det kommunale veinettet. Som veieier, har kommunen også et spesifikt ansvar for trafiksikkerhetstiltak på kommunale veier. I henhold til folkehelseloven og plan- og bygningsloven har kommunen et generelt ansvar for å forebygge skader og ulykker lokalt. Kommunen har ansvar for og virkemidler som kan bidra til økt innsats i det lokale trafiksikkerhetsarbeidet. Videre er kommunen en stor arbeidsgiver og kjøper av transporttjenester. Kommunen er også eier av barnehager og skoler.

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

Temaplan trafiksikkerhet for Nordre Follo kommune 2021–2024 er den nye kommunens første plan etter kommunesammenslåingen mellom Oppegård og Ski kommuner.

Planen vil bli lagt til grunn for kommunens trafiksikkerhetsarbeid og prioritering av tiltak. Planen har blitt til gjennom samarbeid på tvers av flere kommunale virksomheter og eksterne etater.

Trafiksikkerhetsarbeid for alle trafikantgrupper er viktige folkehelseiltak. Trafiksikkerhetsplanen prioriterer helseperspektivet som er et satsingsområde for kommunen.

Flere sider ved trafiksikkerhetsarbeidet har koblinger til mål i Kommuneplan 2019-2030, slik som:

- Sikre trygghet og tilgjengelighet for alle, men særlig for barn og unge
- Gjøre det lettere å gå, sykle og reise kollektivt

Nordre Follo kommunes trafiksikkerhetsarbeid bygger på regjeringens nullvisjon¹ om null drepte og hardt skadde i trafikken. Visjonen følges opp og forsterkes i Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på veg 2018–2021. Samtidig er det viktig at kommunen ikke bare arbeider for å senke antall ulykker, men også tar hensyn til at innbyggerne skal oppfatte det som trygt å ferdes i trafikken, særlig for de myke trafikantene.

Målene søkes oppnådd gjennom både forebyggende arbeid og fysiske trafiksikkerhetstiltak. Det legges spesielt stor vekt på trafiksikkerhet for barn og unge.

Kommunestyrets vedtak 24.03.2021 lyder slik:

1. Temaplan trafiksikkerhet 2021-2024 vedtas.
2. Kommunedirektøren utarbeider en tiltaksplan for trafiksikkerhet, som forelegges for politisk behandling innen høsten 2021.

¹ Se vedlegg 2

2. Sammendrag

2.1 Bakgrunn og målsetting

Antall trafikkulykker har gradvis gått ned over mange år, men likevel blir mange mennesker drept eller skadet hvert år. Det er derfor fortsatt stort behov for en gjennomtenkt strategi for arbeid med trafiksikkerhet.

Regjeringens nullvisjon om null drepte eller hardt skadde i vegtrafikken, ligger til grunn for alt trafiksikkerhetsarbeidet i Norge. Nullvisjonen har et etappemål om at det i 2030 skal være maksimalt 350 drepte² eller hardt skadde³ i trafikken i Norge. Nordre Follo kommune vil bidra til at dette målet blir nådd.

Denne planen har derfor til hensikt å vise kommunens strategi i trafiksikkerhetsarbeidet, og hvordan kommunen allerede jobber med problemstillingene dette temaet reiser.

En målsetting med alle temaplaner er at målene som settes i planene er i samsvar med både sentrale føringer og kommunens overordnede planer.

2.2 Forebyggende arbeid

Nordre Follo kommune jobber med å bli godkjent som både «Trygge lokalsamfunn» og «Trafikksikker kommune». Målet er å få kommunen godkjent som Trafikksikker kommune innen sommerferien 2021.

Kommunestyret har gjort et vedtak om at det skal lages planer for innføring av hjertesoner ved alle skolene. Dette prosjektet er igangsatt, og det skal legges fram en politisk sak i løpet av 2021 med gjennomgang av status og videre framdrift i saken.^{4 5}

I Temaplan trafiksikkerhet blir det også foreslått en rekke tiltak for bedret trafiksikkerhet for andre grupper. Det vises til kapittel 6 og 8 for flere detaljer.

2.3 Fysiske tiltak

Våren 2020 ble kommunens innbyggere invitert til å melde inn behov for trafiksikkerhetstiltak. Det kom inn over 650 innspill, stort sett alle med forslag til fysiske tiltak. Innbyggeres innspill vil bli tatt i betraktning ved vurdering og prioritering av hvilke tiltak som foreslås gjennomført.

I temaplanen er innkomne forslag listet opp og fordelt etter områder (se **Vedlegg 1**). Etter politisk behandling av temaplanen skal det utarbeides en tiltaksplan med prioriterte tiltak. Alle innkomne forslag, sammen med registrerte ulykker, er også lagt inn i en [database som er lagt ut på kommunens hjemmeside](#).

² og ³ Se vedlegg 2

⁴ Se kst. møte 12.12.2019, verbalvedtak nr. 12 til SHP

⁵ Se Utvalg for oppvekst, idrett og kultur møte 25.11.2020, sak 59/20 – orientering om hjertesoner

3. Innledning

3.1 Formålet med trafiksikkerhetsplanen

Formålet med Temaplan trafiksikkerhet 2021 – 2024 er å utarbeide et styringsverktøy for planlegging og gjennomføring av trafiksikkerhetstiltak i Nordre Follo kommune. Temaplanen danner grunnlaget for utarbeidelse av 2-årige tiltaksplaner for trafiksikkerhet. Målet er å prioritere tiltak for trafiksikkerhet der risikoen for ulykker er størst. Mål, satsingsområder og strategier i planen skal samsvare med det som legges til grunn i andre temaplaner og kommunens overordnede planer.

Viktige prioriteringer i kommende fireårsperiode blir:

- Satsing på kollektiv, sykkel og gange (nullvekstmål for personbiltrafikk)
- Trafikksikre skoler inkl. etablering av Hjertesoner
- Sikre godt nivå på drift og vedlikehold i tiltak for trafiksikkerhet
- Fokus på trafiksikkerhet for myke trafikanter
- Satsing på holdningsskapende arbeid

Målet om å forebygge skader og ulykker forutsetter langsiktig og systematisk samarbeid på tvers av kommunalområder. Arbeidet skal være kunnskapsbasert og satsningsområder skal prioriteres ut fra lokale behov og risikovurderinger.

3.2 Mandat

Mandatet for arbeidet med denne temaplanen slår fast følgende målsettinger:

- Trafiksikkerhetsplanen skal bidra til at Nordre Follo kommune får en helhetlig satsning på trafiksikkerhet i planperioden.
- Innbyggerne opplever det som trygt å ferdes som myk trafikanter i kommunen.
- Innbyggerne i Nordre Follo har bedre kunnskap og innsikt om hvordan kommunen jobber med trafiksikkerhetsarbeidet.
- Innbyggernes holdninger til trafiksikkerhet er styrket gjennom arbeid med holdningskapende kampanjer.

Mandatet finnes i vedlegg 4.

3.3 Nasjonale og regionale føringer

3.3.1 Meld. St. 40 Trafiksikkerhetsarbeidet – samordning og org (2015-2016).

Regjeringen legger til grunn at Norge er verdensledende innen trafiksikkerhet på vei, som følge av målrettet, tverrsektoriell, kunnskapsbasert og langsiktig innsats. Trafikkulykker er et betydelig samfunnsproblem, og omfanget av tapte liv er uakseptabelt. Trafiksikkerhet må derfor fortsatt ha høy prioritet, med nullvisjonen som et av hovedmålene for transportpolitikken.

Stortingsmeldingen beskriver at mange av de enkle og mest effektive trafiksikkerhetstiltakene er tatt i bruk. Med et relativt lavt antall trafikkulykker blir ytterligere reduksjon i antallet drepte og hardt skadde stadig mer krevende og avhengig av økt og felles innsats fra flere offentlige aktører. Hovedbudskapet i meldingen er derfor å belyse tverrsektorielle utfordringer og



behov i trafikksikkerhetsarbeidet, og bidra til bedre overordnet forankring og økt samordning av den framtidige innsatsen.

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

3.3.2 Nasjonal transportplan (NTP) for 2018-2029

Nasjonal transportplan (NTP) 2018-2029 er en plan for hvordan man de neste tolv årene skal arbeide i retning av det overordnede og langsiktige målet i transportpolitikken, som er:

Et transportsystem som er sikkert, fremmer verdiskapning og bidrar til omstilling til nullutslippssamfunnet.

Regjeringen viderefører nullvisjonen, og legger opp til et nytt ambisiøst etappemål om maksimalt 350 drepte og hardt skadde i 2030. Innsatsen rettes mot fem hovedområder:

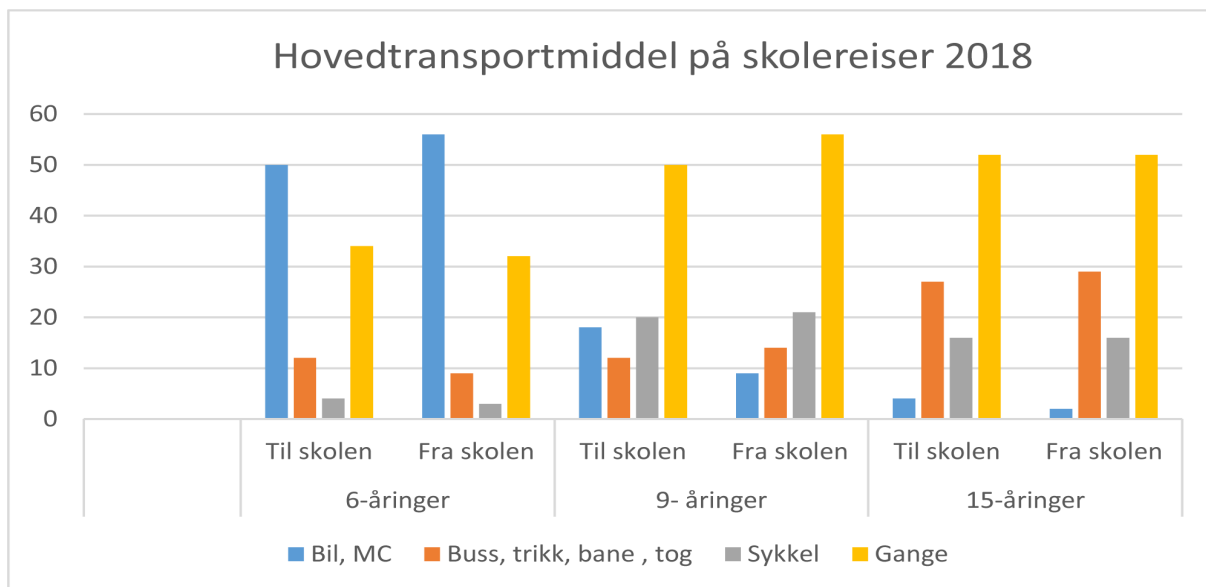
- **Sikre veger**
 - Tiltak: Systematisk utbedring av særlig ulykkesutsatte punkter og strekninger. Dessuten innsats mot på drift og vedlikehold av veiene.
- **Risikoatferd i trafikken**
 - Tiltak: Et betydelig antall ulykker skyldes feil og overtredelser av føreren. Noen har en svært risikofylt adferd i trafikken. Endret adferd hos mange trafikanter må til. Kontroll og håndheving, trafikkopplæring og holdningsskapende arbeid er viktige virkemidler.
- **Spesielt utsatte grupper i trafikken**
 - Tiltak: Det er iverksatt målrettede tiltak for unge bilførere. Videre er det ekstra innsats på eldre trafikanter; fotgjengere og syklistene. Innbyggere som kommer fra andre kulturer trenger innføring i norske regler og opplæring bruk av sikkerhetsutstyr. Motorsykkel og moped er også et satsingsområde.
- **Teknologi**
 - Tiltak: Ny kjøretøyteknologi kan bidra til at trafikanter overholder vegtrafikklovene.
- **Tunge kjøretøy**
 - Tiltak: Vogntog er ikke ofte involvert i trafikkulykker, men slike ulykker er svært ofte alvorlige. Tilsyn og jevnlig kontroll gjennomføres. God opplæring av førere av tunge kjøretøy er også viktig.

3.3.3 Barnas Transportplan

Nasjonal transportplan 2018-2029 inneholder for første gang et eget kapittel om [Barnas transportplan](#). Regjeringen vil:

- Legge til rette for at åtte av ti barn og unge skal velge å gå eller sykle til skolen
- Styrke trafikksikkerheten for barn og unge
- Legge vekt på barn og unges behov i planleggingen og utviklingen av transportsystemet
- Følge opp transportetatene og Avinor når det gjelder hensynet til barn og unge i utviklingen av transport- infrastrukturen
- Styrke kompetansen om trafikksikkerhet i barnehage og skole

Nedenfor er vist en tabell fra planen som viser reisemiddelfordeling for skolebarn på nasjonalt nivå i 2018.



Tabell 1 Kilde: Barnas transportplan / Norges idrettshøgskole 2019

3.3.4 Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på veg 2018-2021

Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på veg 2018-2021 er utarbeidet av Statens vegvesen, politiet, HelseDirektoratet, Utdanningsdirektoratet, Trygg Trafikk, fylkeskommunene og syv storbykommuner. I tillegg har en rekke øvrige aktører gitt innspill til planen.

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

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

Etter at planen ble vedtatt er regionreformen gjennomført, som har medført betydelige endringer i arbeidsfordelingen mellom Statens vegvesen og fylkene. Viken fylkeskommune har laget egen tiltaksplan for trafiksikkerhet. Statens vegvesen arbeider nå med ny Nasjonal transportplan, men det er ikke kjent om det blir laget en ny tiltaksplan for trafiksikkerhet på nasjonalt nivå.

3.4 Organisering av trafiksikkerhetsarbeidet i kommunen

3.4.1 Generelt

Rådmannen har delegert ansvaret for trafiksikkerhetsarbeidet til to kommunalområder.

Eiendom og bydrift v/Vei og park har hovedansvar for trafiksikkerhetsplanen, og oppfølging av arbeidet med fysiske tiltak på det kommunale vegnettet.

Folkehelse, idrett og friluftsliv i kommunalområdet Kultur og Samskaping har ansvaret for oppfølging av «Trygge lokalsamfunn» og leder arbeidet med at kommunen blir godkjent «Trafiksikker kommune». Dette skjer i nært samarbeid med flere enheter når det gjelder skoler og barnehager. Folkehelsekoordinator leder dette arbeidet. Det er viktig at alle kommunens virksomheter tar sin del av ansvaret for å gjennomføre trafiksikkerhetstiltak, særlig med tanke på holdningskappende arbeid.

De ulike tiltakene som foreslås er omtalt i kapittel 8.

Trafikksikkerhet er et tema som berører mange kommunale virksomheter, og det er behov for en samordning av arbeidet. Det er derfor tatt initiativ til opprettelse av en tverrfaglig trafikksikkerhetsgruppe som koordinerer arbeidet innenfor rammen av «Trygge lokalsamfunn». Følgende virksomheter inngår i gruppen:

- Utvikling og forvaltning
- Byutvikling og arealplanlegging
- Vei og park
- Folkehelse, idrett og friluftsliv

3.4.2 Kommuneplanens mål og føringer

Nullvisjonen ligger til grunn for alt trafikksikkerhetsarbeid på nasjonalt, regionalt og lokalt nivå. Det vil dermed også gjelde alt trafikksikkerhetsarbeid i Nordre Follo kommune, der kommunen må utvikle lokale mål, prioriteringer og satsingsområder.

Kommunens trafikksikkerhetsarbeid har koblinger til satsingsområder i [kommuneplanen](#), særlig:

Trygg oppvekst:

- Barn og unge i Nordre Follo kommune opplever trygghet og mestring.

Aktiv hele livet:

- Innbyggerne i Nordre Follo kommune bor godt og trygt.

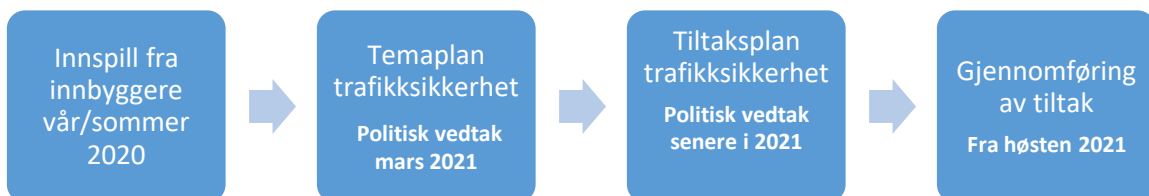
Byvekst med grønne kvaliteter:

- Nordre Follo kommune har attraktive og levende byer og tettsteder.

3.4.3 Planprosess

Planarbeidet med denne temaplanen ble startet våren 2020 med kunngjøring av at man kunne melde inn steder med behov for økt trafikksikkerhet. Det har kommet inn over 650 ulike innspill, noe som viser det store engasjementet for arbeidet. Innspillene kommer fra innbyggere, inkludert skoler og barnehager, organisasjoner og næringslivet. Stort sett alle innspill inneholder forslag til fysiske trafikksikkerhetstiltak.

Temaplanen danner grunnlag for en prioritert liste over tiltak som skal gjennomføres. Det skal gjennomføres en vurdering av behovet for rullering av tiltaksplanen etter to år.



Figur 1 Planprosess

3.4.4 «Trafikksikker kommune» og «Trygge lokalsamfunn»

Målet om en trafikksikker kommune søkes oppnådd blant annet gjennom at kommunen tar del i to sentrale ordninger:

- «Trafikksikker kommune», utviklet av Trygg trafikk.
- «Trygge lokalsamfunn», tuftet på det internasjonale «Safe Community», som er anerkjent av WHO som en metode for å forebygge skader og ulykker.

Godkjenning som «Trafikksikker kommune» innen sommeren 2021 kan skje ved at kommunen bekrefter tilslutning til allerede eksisterende dokumenter i saken, og en plan for implementering i de ulike virksomheter.

Videre har Nordre Follo kommune signert intensjonsavtale med Skadeforebyggende forum om å arbeide for at kommunen skal bli godkjent som «Trygge lokalsamfunn».

Trafikksikkerhet er et omfattende og viktig område innen «Trygge lokalsamfunn».

3.5 Organisering av trafikksikkerhetsarbeidet eksternt

3.5.1 Statens vegvesen

Statens vegvesen har et utøvende ansvar for drift og vedlikehold av stamvegnettet med europa- og riksveger. Dette inkluderer ansvar for trafikksikkerhetstiltak på disse veiene.

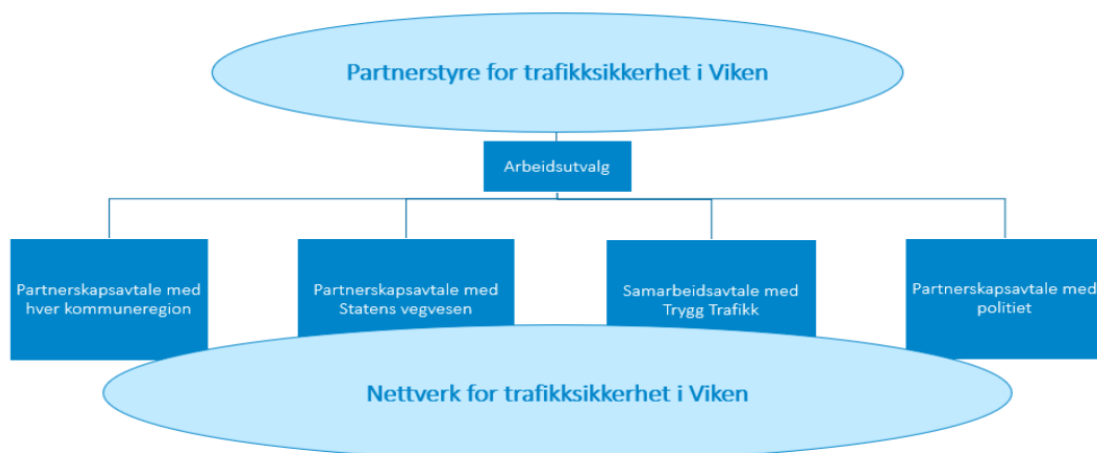
Etaten har kompetanse på ulykkesanalyse, opplæringstiltak, holdningsskapende tiltak, kjøretøytekniske tiltak og fysiske tiltak. Statens vegvesen har også ansvar for gjennomføring av trafikksikkerhetsinspeksjoner- og revisjoner (TS-inspeksjon/TS-revisjon) av ulykkesutsatte strekninger og nye vegplaner.

Fagorgan Statens vegvesen bidrar med utredninger, fakta og forslag til Samferdselsdepartementets arbeid med Nasjonal transportplan, til statsbudsjettet og til andre stortingsdokumenter.

Etter den omfattende reformen som ble iverksatt fra 1.1.2020 er det fortsatt ikke avklart i hvilken grad Statens vegvesen skal ha et overordnet ansvar for trafikksikkerhetsarbeidet på landsbasis. Fylkene har imidlertid uttrykt et ønske om at Statens vegvesen tar et slikt ansvar.

3.5.2 Viken fylkeskommune

Viken fylkeskommune har opprettet en ny arena for samarbeid innenfor trafikksikkerhetsarbeidet, kalt «Partnerstyre for trafikksikkerhet».



Figur 2 Organisering av trafikksikkerhetsarbeidet i Viken

Aktører i partnerstyret er Viken, politiet, Statens vegvesen, Trygg trafikk og kommunene gjennom kommuneregionene. Viken vil ha sekretariatet for arbeidet.

3.5.3 Politiet

Politiets arbeid går ut på å forebygge dødsfall og skader i trafikken, og sikre publikums trygghet. Politiet har som mål at deres kontrollinnsats skal være målrettet gjennom å avdekke og forebygge fartsøvertredelser og ruspåvirket kjøring.

I Nordre Follo Kommune følges dette opp gjennom tilstedeværelse av patruljer som følger opp det generelle trafikkbildet. Det gjennomføres mobile og stasjonære kontroller langs kommunens veinett for å avdekke brudd på vegtrafikkloven, samt kjøring i ruspåvirket tilstand.

Utrykningspolitiet er også til stede i kommunen med sine patruljerer og jobber for tryggere trafikk, hvor ulykkesutsatte steder og problemområder blir viet oppmerksomhet.

Politiets rolle

Forebygger dødsfall og skader i trafikken blant annet gjennom å avdekke og forebygge:

- fartsøvertredelser
- Kjøring i ruspåvirket tilstand

3.5.4 Trygg Trafikk

Trygg Trafikk er en uavhengig og landsomfattende organisasjon for det frivillige trafikksikkerhetsarbeidet i Norge. Organisasjonen fungerer som et bindeledd mellom frivillige aktører og offentlige myndigheter.

3.6 Vegsystem og beliggenhet

Nordre Follo kommune har en sentral beliggenhet med grense til Oslo. Både E6 og E18, sammen med en rekke fylkesveier, går gjennom kommunen. Det gjør at trafikkbildet på riks- og fylkesvegnettet er preget av mye gjennomgangstrafikk. Dessuten er det flere store industriområder i kommunen, med en betydelig trafikk av tunge kjøretøy. Østfoldbanen og Follobanen er også med og binder kommunene tett sammen i Folloregionen.

Kommunen har en god del skog og store landbruksarealer, noe som medfører trafikk med store tømmerbiler og annen tungtransport. Opplasting av tømmer er særlig trafikkfarlig hvis det skjer langs trafikkerte offentlige veier. Det prioriteres derfor bygging av lasteplasser langs skogsbilveger eller andre private veier.

På både det fylkeskommunale og det kommunale veinettet er det særlig krysningspunkter og områder ved skoler og barnehager som er utsatt. Videre er det betydelige utfordringer med trafikksikkerheten ved noen idrettsanlegg, der det ferdes mange unge omgitt av biltrafikk.

Mange fylkesveier i kommunen er også en mye brukt sykkelrute for trenings- og mosjonssyklister. Dette gjelder særlig Svartskog/Ingierstrandveien og Gamle Mossevei videre sørover mot Vinterbro. Sambruk med motorsportmiljøet ved Tyrigrava skaper trafikksikkerhetsmessige utfordringer.

3.7 Reisevaner

Ski er utpekt til å bli et regionalt kollektivknutepunkt, men i både Ski og Kolbotn (tvillingbyer) skal det satses på utvikling av kollektivtilbudet. I mange år har en stor andel av persontrafikken i området vært med personbil. Det er et sentralt mål å få flere reisende over på enten kollektivtransport, sykkel eller gange. En slik utvikling fordrer at det legges opp til trygge ferdselsveier for de myke trafikantene til og fra de kollektive transportmidlene.



Foto: Bane Nor - Røer Production – Nye Ski stasjon

Både buss og tog har hatt en betydelig økning av antall reisende de senere årene, men det er fortsatt et mål å øke andelen kollektivreiser. Åpning av Follobanen forventes å føre til økt bruk av tog til og fra Oslo. Det er også planer om utvikling av den gamle traseen for jernbanen mot Oslo, og Kolbotn stasjon skal oppgraderes. Dette vil åpne for økt bruk av tog også fra de eksisterende stasjonene på strekningen.

Videreføring og styrking av det lokale busstilbudet til, fra og via kollektivterminalen ved Ski stasjon og fra Kolbotn stasjon vil gjøre det lettere for innbyggerne i Nordre Follo kommune å kombinere buss og tog når de skal reise.

3.8 Avgrensninger

3.8.1 Nasjonale planer

Nasjonal transportplan (NTP) og Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på veg 2018-2021 inneholder ikke fysiske tiltak for kommunale veier. Det holdningsskapende arbeidet inneholder konkrete forslag til tiltak for både fylkeskommuner og kommunene over hele landet. Ut fra disse overordnede dokumentene må kommunen lage egne planer for fysiske tiltak og holdningsskapende arbeid, basert på vår lokalkunnskap om utfordringer og behov i kommunen.

3.8.2 Viken fylkeskommune

Viken fylkeskommune har utarbeidet en handlingsplan for trafiksikkerhet, gjeldende fra 2019-2022. Videre er det utarbeidet en tiltaksplan for trafiksikkerhet for 2020. Begge planer omhandler kun tiltak langs fylkesveg.

3.8.3 Andre kommunale planer

Tema som omtales i andre planer:

Temaplan kommunale veier

- Nivået av drift og vedlikehold generelt, inkludert vintervedlikehold og veglys.
- Utbygging av et sammenhengende nett for gang-sykkelveier.

Temaplan for mobilitetsplanen – herunder bl.a. sykkelstrategien og gåstrategi

- Sykkelstrategien har med forslag til bygging av gang-sykkelveg over hele kommunen.
- Trafikksikkerhetsplanen har med forslag til bygging av gang-sykkelveg og fortau som rene trafikksikkerhetstiltak

Temaplan for klima og energi

- Tar opp at kommunen bør være pådriver over for stat og fylkeskommune for bygging av trygge og sammenhengende gang-/sykkelveier.

Skolebruksplan

- Det kan ha stor betydning for trafikksikkerheten til barna hvor skoler og barnehager plasseres. Dette gjelder særlig skolene, da mange skolebarn må krysse sterkt trafikkerte veier til og fra skolen.

Innholdet i temaplan for trafikksikkerhet er kvalitetssikret opp mot de tilstøtende planene.

3.8.4 Private veger

I trafikksikkerhetsplanen vil de fysiske tiltakene kun være rettet mot kommunale veier, noe som utelukker tiltak på private veier.

3.9 Medvirkning

Alle innspill fra kommunens innbyggere er lagt ut i en [kartbase som er offentlig tilgjengelig på kommunens hjemmeside](#).

Høring og offentlig ettersyn er ikke pålagt i denne type planer. Det er imidlertid gjennomført en intern høring blant de berørte kommunale virksomheter.

3.10 Iverksetting

Trafikksikkerhetsplanen trer i kraft når den er vedtatt politisk. Iverksetting av de fleste tiltak vil skje gjennom tiltaksplanen som utarbeides etter temaplanen.

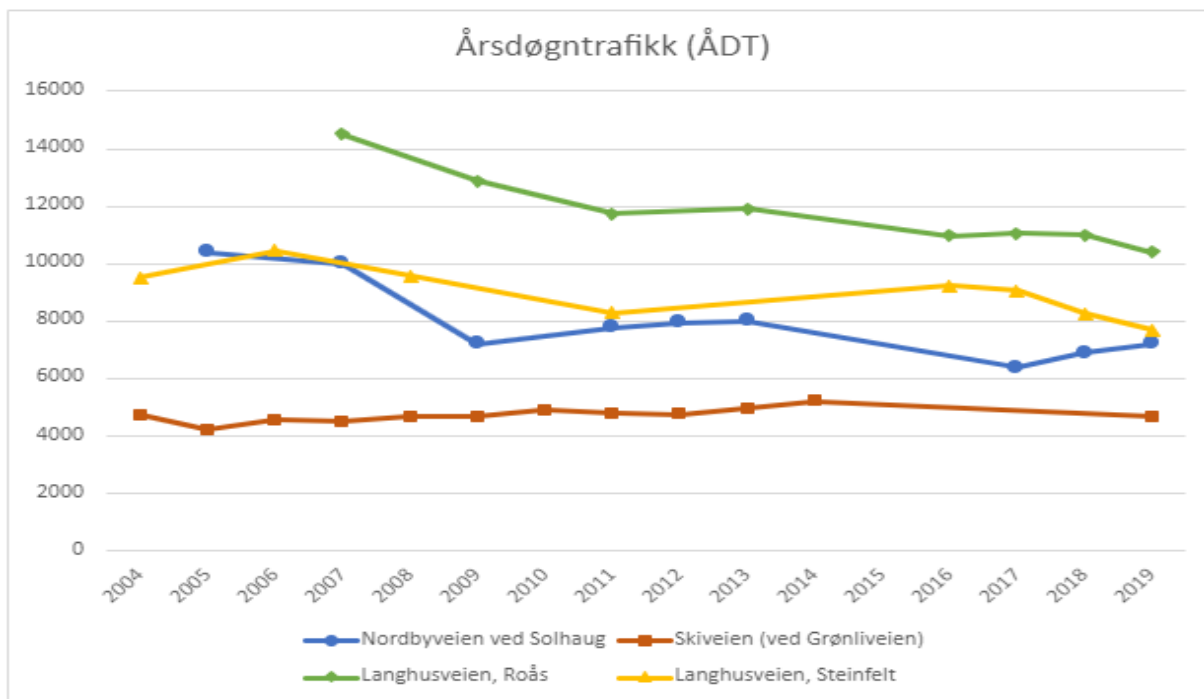
Når det gjelder forslag til tiltak langs fylkesvei vil dette prioriteres gjennom samarbeidet med Viken i Follo Regionråd. Kommunen må gjennom regionrådet fremme de prosjekter vi mener er spesielt viktige å prioritere, ut fra vår lokale kunnskap om behovene.

4. Status, trender og utfordringer

4.1 Status i ny kommune

4.1.1 Generelt

Tabell 2 nedenfor viser årsdøgntrafikk (ÅDT) for biltrafikk på punkter ved noen av hovedinnsfartsårene i kommunen. På grunn av omfattende anleggsarbeider med bl.a. Follobanen, kan dette ha påvirket trafikken på Langhusveien ettersom målingene viser at trafikken der har gått ned de siste årene.



Tabell 2 Trafikk på noen hovedveier

Et overordnet mål er å få flest mulig trafikanter over på kollektiv transport, sykkel og gange. Per i dag er det såpass mange som benytter privatbil for å bringe barna til og fra skole og barnehage at det flere steder er trafikkaos i de tidsperiodene dette skjer. Videre er det også mye kjøring til og fra ulike typer aktiviteter i fritiden. Dette gjelder både barn og voksne. Slik kjøring utgjør i seg selv en betydelig risiko for ulykker, da det blir mange situasjoner der barn og bil møtes. Videre er det en stor andel av de som skal handle i butikker som bruker bil.

4.2. Ulykkesstatistikk

4.2.1 Hovedtrekk

I 2020 mistet 95 personer livet i trafikken her i landet. Det er 13 færre enn året før og for første gang siden 1947 er antallet omkomne under 100. I henhold til Trygg Trafikk er dette et resultat av målrettet trafikksikkerhetsarbeid. Tallene for hardt skadde i 2020 er ikke klare ennå.

I Nordre Follo kommune er det i perioden 2010-2019 registrert 326 trafikkulykker med personskade eller drepte. I 46 tilfeller ble det registrert meget alvorlig skade, og 6 ble drept i samme periode, jf. statistikk fra Statens Vegvesen. I denne statistikken deles ulykkene inn i ulike alvorlighetsgrader, avhengig av omfanget av skaden på trafikanten. Det kan være flere drept/skadet i samme ulykke, se grønn søyle i grafen nedenfor.

Hovedtrekk trafikkulykker

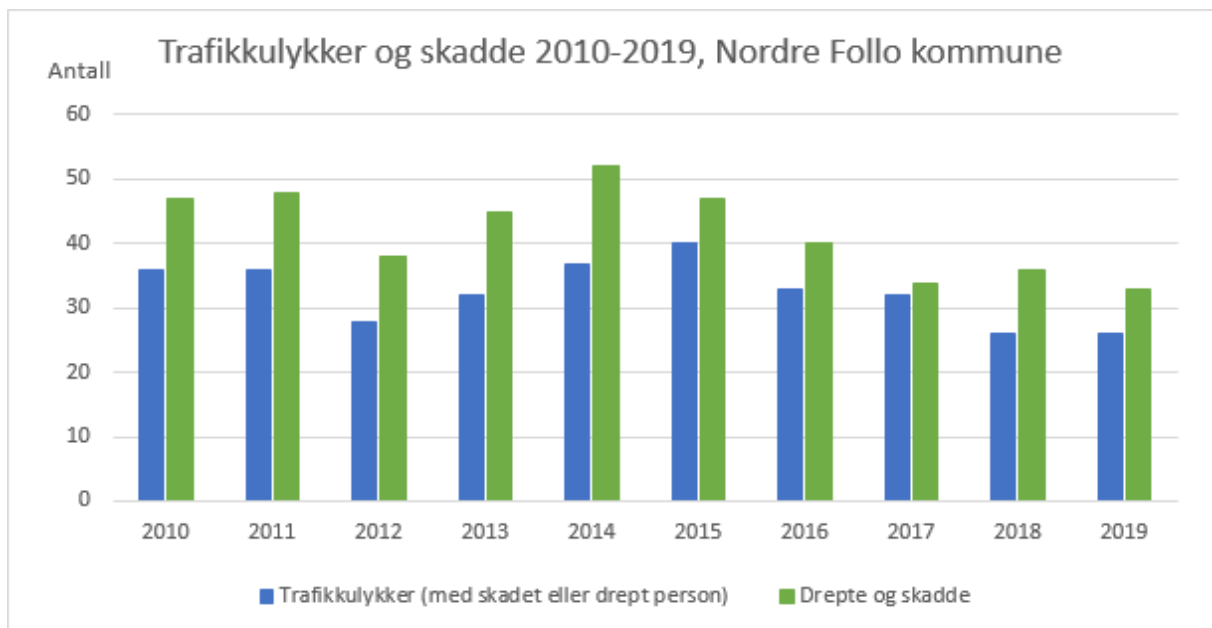
- 2020 - det laveste antall drept i trafikken siden 1947
- Antall drepte og hardt skadde går ned over tid
- Høy fart viktigste årsak
- Svært mange unge i alderen 15-24 år involvert
- Ulykkestopp i mai/juni

En viktig feilkilde i slike ulykkesdata vil være underrapportering, særlig for ulykker med lettere skade og ulykkestyper som for eksempel eneulykker på sykkel. Undersøkelser viser også at en del sykkelulykker med personskade blir registrert som trafikkulykke. Bedre rutiner for innhenting av skadegradsopplysninger er innført, men det vil likevel kunne forekomme feilregistrering og usikkerhet rundt skadegrad.

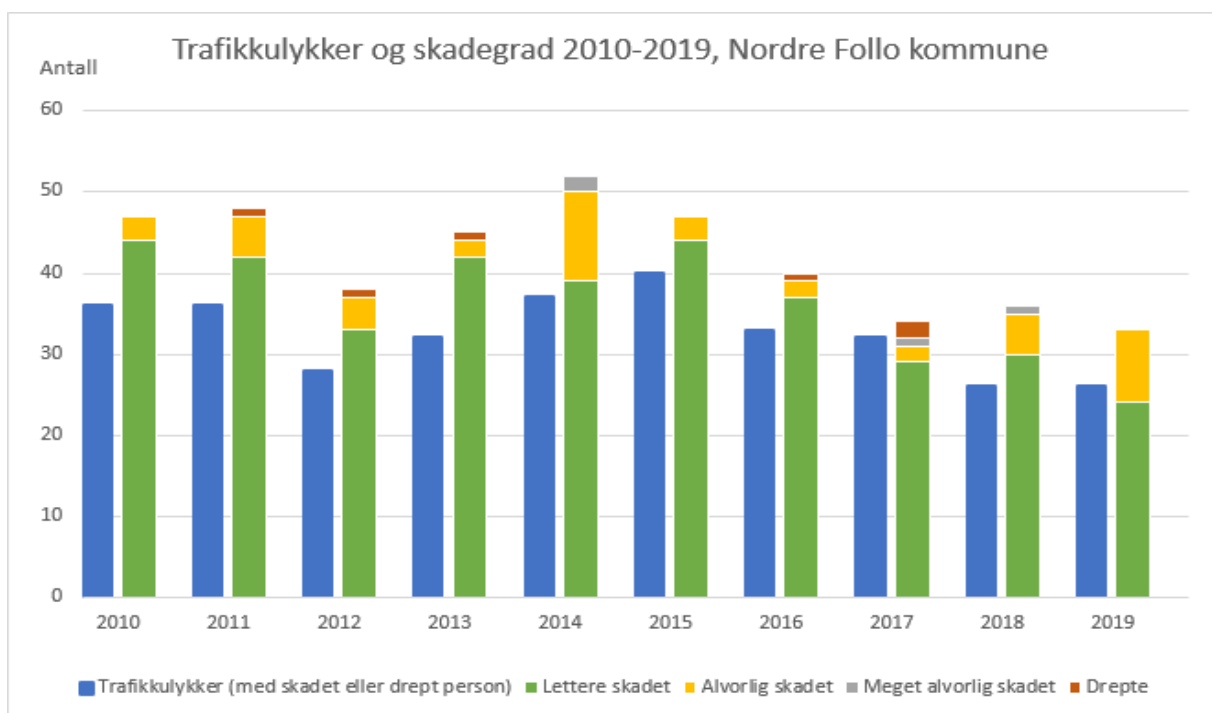
Politiet påpeker at høy fart er den største enkeltstående årsaken til ulykker over hele landet. Svært mange unge mennesker i alderen 15-24 år er involvert i trafikkulykker, og med en topp i mai/juni (se tabeller nedenfor).

Inndelingen i ulykkesstatistikken er som følger:

- Drepte regnes som alle som dør innen 30 dager etter ulykkesdato av skader påført i ulykken
- Meget alvorlig skadde er personer med skader av en slik art at personens liv en tid er truet eller har skader som fører til varig og alvorlig mén
- Alvorlig skadde er personer med større, men ikke livstruende skader
- Lettere skadde er personer med mindre brudd, skrammer osv. som ikke trenger å legges inn på sykehus



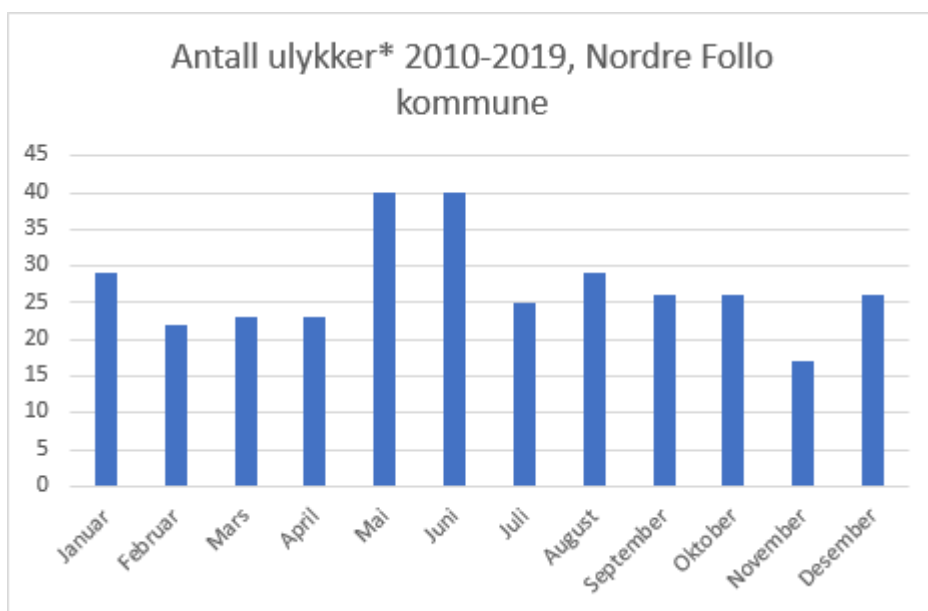
Tabell 3 Trafikkulykker og antall drept eller skadet



Tabell 4 Trafikkulykker og skadegrad

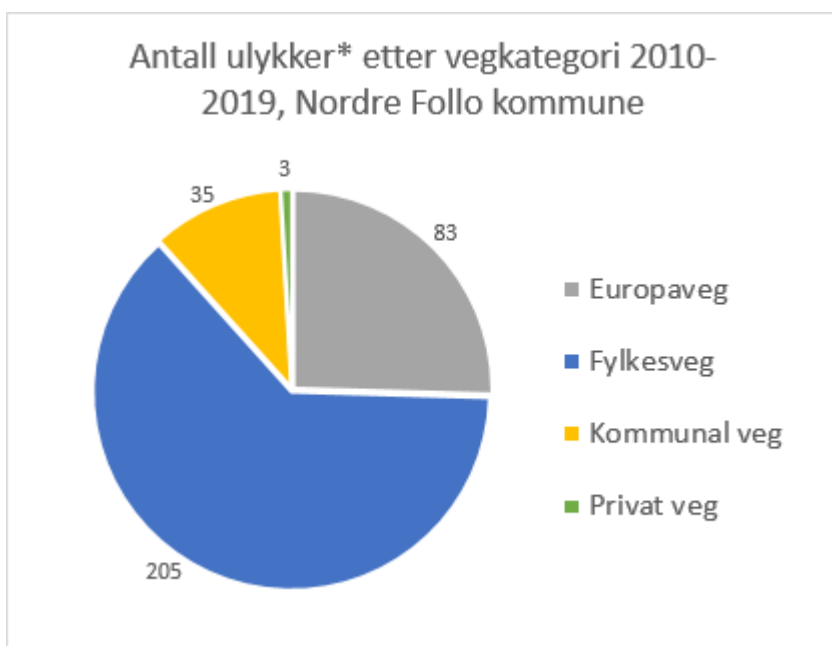
Tallene viser at antallet skadde og drepte har sunket noe i perioden. Dette gjenspeiler trenden på landsbasis. De fleste ulykkene medfører lettere personskader.

Samtidig er det ofte følelsesmessige sår etter slike opplevelser, og det kan komme senskader flere år senere. Familie, jobb eller skolesituasjonen kan bli berørt. Tallene gir derfor bare en indikasjon på det totale skadeomfanget.



*Tabell 5 Antall ulykker pr måned i Nordre Follo kommune

Grafen ovenfor viser en markant topp i ulykkesstatistikken i mai-juni.

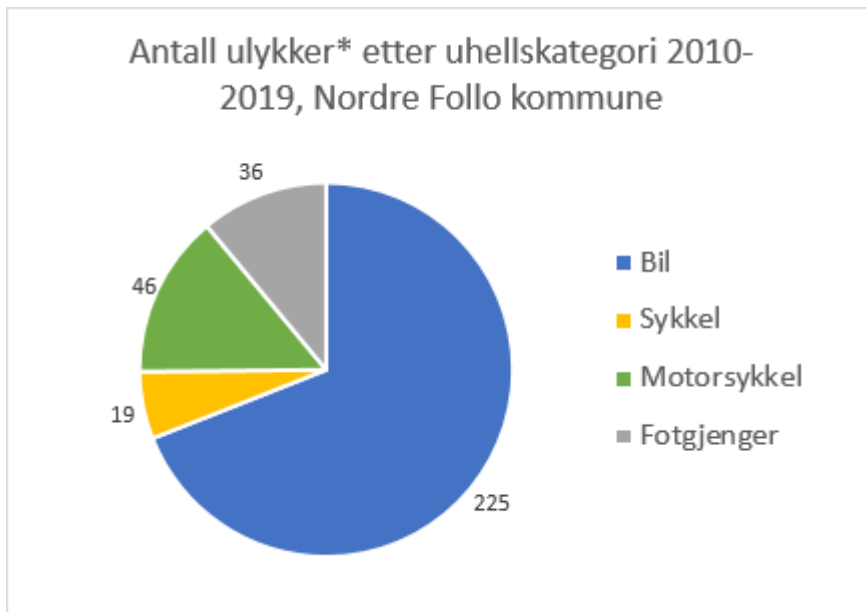


* Tabell 6 Antall ulykker etter vegkategori

Kommentar:

Grafen til venstre viser at ca. 10 % av ulykkene skjer på kommunale veier.

Ca. 60 % av ulykkene skjer langs fylkesveg.



Kommentar:

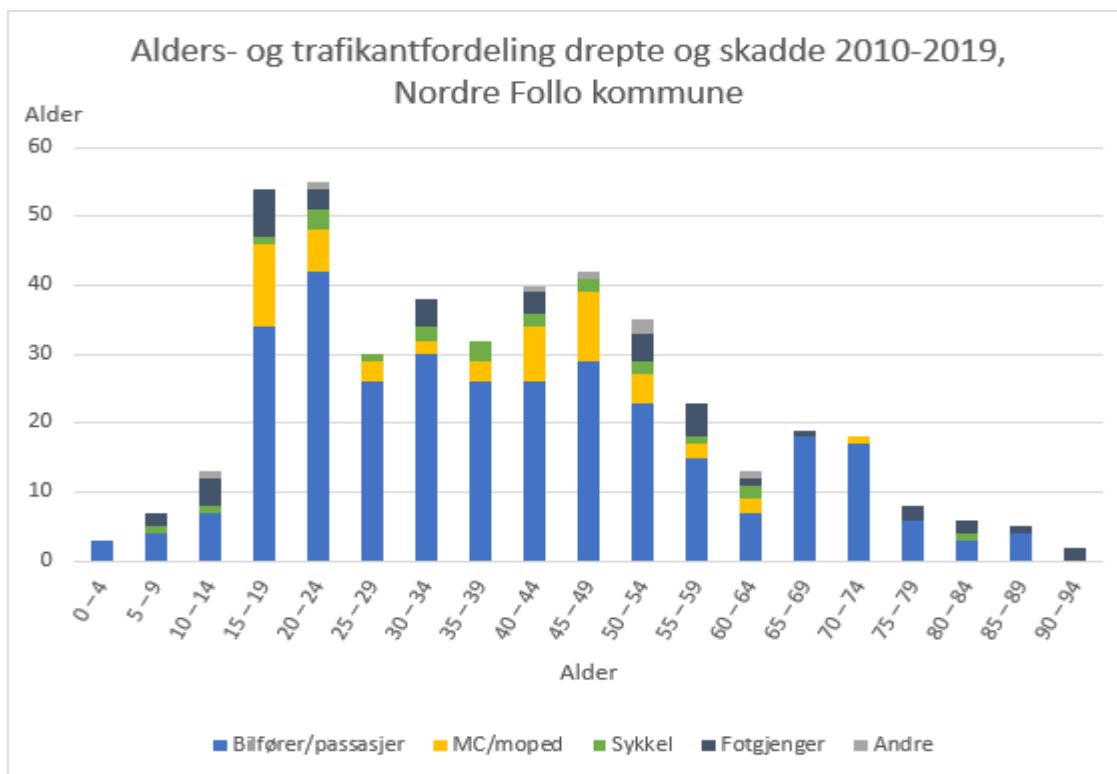
Statistikken viser at de fleste ulykker skjer med bil, og der bilfører blir skadet.

Myke trafikanter er ofte i trafikkuulykker

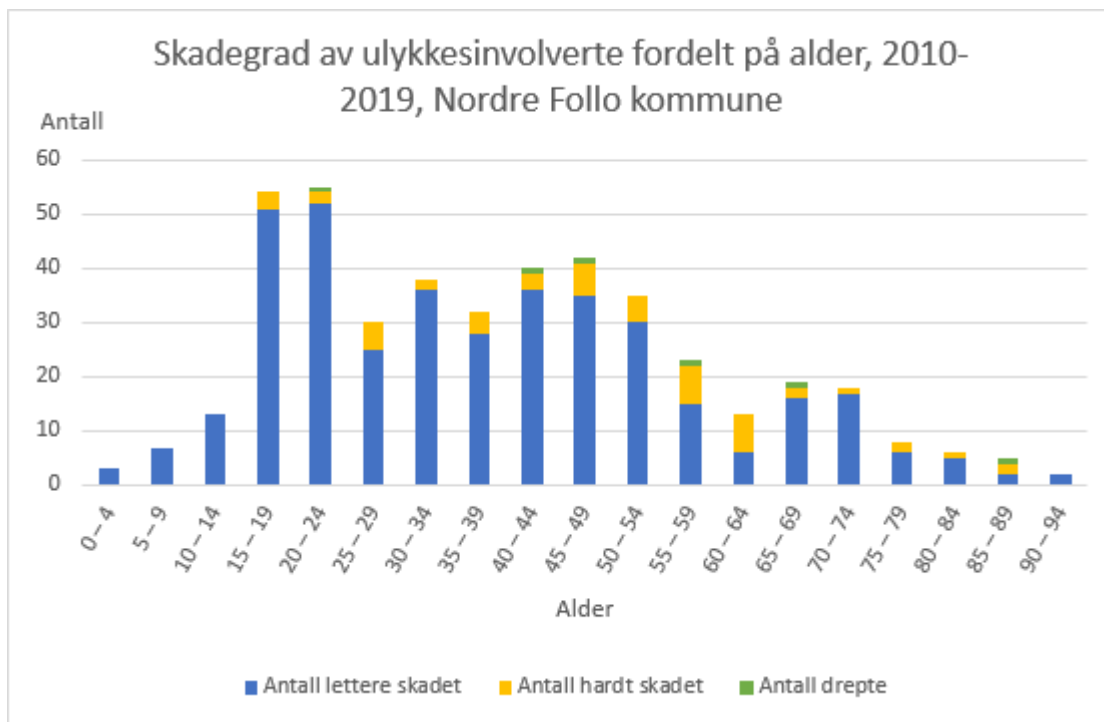
Det er en betydelig andel motorsykkelulykker, sett i forhold til at det kjøres mye mindre motorsykkel i forhold til bil.

*Tabell 7 Antall ulykker etter kategori uhell

Statistikken nedenfor viser at aldersgruppen 15-19 og 20-24 år svært ofte er utsatt for trafikkuulykker.



Tabell 8 Alders- og trafikantfordeling for drepte og skadde



Tabell 9 Skadegrad for involverte i ulykker, fordelt på alder

4.2.1 Noen sentrale drivkrefter og utviklingstrekk i Nordre Follo kommune

Noen utviklingstrekk som har påvirket situasjonen i Nordre Follo kommune er som følger:

- Nærhet til Oslo med forbindelser til/fra nabokommunene har i stadig større grad gjort at kommunen er innlemmet i et stort felles bo- og arbeidsmarked, med økt trafikkpress og arbeids- og fritidsreiser på kryss og tvers.
- Boligbygging og senterutvikling vekk fra kollektivknutepunkter langs jernbanen har i mange år bygd opp under et bilbasert reise- og handlemønster. I forbindelse med utbygging av Follobanen har det blitt mer attraktivt med en fortetting langs denne kollektivaksen. Dette er et bevisst grep for å påvirke reisemiddelvalget ved å redusere behovet for biltransport.
- Utbyggingen av hovedveinettet har i utgangspunktet gitt et mer trafiksikkert *overordnet* vegnett i kommunen, men samtidig lagt til rette for en stor trafikkvekst og høyere fartsnivå som reduserer trafiksikkerhetsgevinsten. Risiko per kjøretøykilometer reduseres, men det er noe av trafikken overføres til det eldre veinettet og sideveinettet. Disse veiene er ikke utformet og dimensjonert for økt belastning og fartsnivå.
- Innføring av bompenger og kontrollstasjonen ved Taraldrud gjør at en del tunge kjøretøy velger alternative ruter langs de mindre veiene. Dette medfører uønsket trafikkvekst langs de mindre veiene, der det også ferdes mange myke trafikanter tett på veibanen, som medfører større risiko for ulykker.

4.2.2 Trafiksikker kommune – skoler og barnehager

Trafiksikker kommune er forankret i Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet 2014-2023.

Trafiksikkerhetsarbeidet består av fysiske tiltak, opplæring, praktiske ferdigheter og bevisstgjøring av holdninger. Arbeidet kan lede fram til godkjenning som Trafiksikker kommune.

Trafiksikkerhetsarbeidet i kommunen er videre forankret i flere lover og forskrifter, bl.a. i folkehelseloven og i forskrift om systematisk helse-, miljø og sikkerhetsarbeid for virksomheter.

Barnehagene og skolene i Nordre Follo skal arbeide aktivt etter gitte kriterier. Trafikksikkerhetsarbeidet både i barnehager og skoler er forankret i Rammeplan for barnehagene og i Kunnskapsløftet 2020 for skolene.

4.3 utfordringer

4.3.1 Mangel på sammenhengende gang-/sykkelveier

Mange steder er det bygget strekninger med gang-/sykkelveier, men strekningene utgjør ikke et sammenhengende nett mellom viktige målpunkt. De som allikevel går eller bruker sykkel blir flere steder tvunget ut i veibanen, med fare for ulykker. Manglende sammenhenger i gang-/sykkelveitilbudet fører også til at flere velger å kjøre bil i stedet for å gå eller sykle. Det fører til økt biltrafikk, noe som i seg selv medfører større fare for ulykker, blant annet ved skoler og barnehager.



Foto: Nordre Follo kommune

I kommuneplanen for Nordre Follo er det definert prioriterte utbyggingsområder der det meste av boligutbyggingen vil skje framover. I disse prosjektene vil det kunne knyttes krav til opparbeidelse av ny og bedre infrastruktur for myke trafikanter. utfordringen fremover vil da i hovedsak være knyttet til utvikling av et godt system som betjener de områdene som ikke berøres av ny, tung utbygging.

4.3.2 Drift og vedlikehold av gang-sykkelveier

Løs grus og dårlig asfalt er ofte årsaken til «alene-ulykker» blant fotgjengere og syklister. Med «alene-ulykker» menes ulykker der kun en trafikant er involvert.

Dårlig sikt på grunn av vegetasjon skaper også ulykker. Mange gang-/sykkelveier er ikke reasfaltert etter at de ble bygget for lenge siden, og har nå behov for ny asfalt. Fremfor å lappe hull bør det satses på asfaltering av lengre strekninger. Dette gir økt komfort både for gående, syklende og rullestolbrukere.

God vinterdrift, med brøyting og strøing, gjør at det blir tryggere å ferdes ute også om vinteren. Et moment til vurdering er om sentrale gang-/sykkelveier bør gis en høyere prioritet, f.eks. lik busstraseene.

4.3.3 Anleggsarbeid og myke trafikanter

Det er for tiden en stor aktivitet på bygge- og anleggsfronten i kommunen. Mange av prosjektene ligger nært opp til skole eller barnehage, eller berører mange barns skolevei. Både barna selv og foreldrene opplever utrygghet som følge av kjøring med store lastebiler eller andre kjøretøy knyttet til anleggene. Ofte må man også legge om den normale veien barna ferdes til skolen på grunn av anleggene.

Kommunen har derfor stort fokus på dette, og det er nedsatt en egen arbeidsgruppe som arbeider med slike problemstillinger, spesielt i Ski og Kolbotn. Kommunen gjennomfører møter med utbyggere og andre offentlige etater, f.eks. Viken fylkeskommune og nødetatene. Skolene og ev. barnehagene kan være invitert til slike møter ved behov. Uansett skal entreprenør jevnlig holde skoler og barnehager informert om anlegget og innvirkning på skolevei eller uteområdet ved barnehager.

Før anlegget startes opp skal det utarbeides en risikovurdering av anlegget, inkludert innvirkning på alle grupper trafikanter. Basert på risikovurderingen lages en plan for skilting og sikring av det berørte området. Ved store anlegg er det også krav om innsending av en egen plan for kjøremønster.

Kommunen kan stille krav om at det settes ut vakter i perioder det er mye trafikk til eller fra skolen. Det stilles også krav om at kjøring med anleggsmaskiner ikke skal skje i bestemte tidsperioder knyttet til start og slutt på skoledagen.

Erfaring tilsier at det er nødvendig med tett oppfølging av slike anlegg for at dette skal fungere godt. Kommunen må sette av nok ressurser til arbeidet. Det vises også til kapittel 5.2.1.3 om Anleggsarbeid og skoleveg.

4.3.4 El-sykkel og elektriske sparkesykler

Både el-sykler og el-sparkesykler følger kravene for vanlige sykler. El-sparkesykkel må ha en sperre som gjør at den ikke kan oppnå høyere hastighet enn 20 km/t med motorkraft. Hvis ikke blir den definert som motorvogn, og følger et annet regelverk.

Utleie av el-sparkesykler har blitt et utbredt og populært tilbud i flere større byer. Kommunen må forvente at sentrumsområder vil være et aktuelt sted for tilbydere av slike tjenester å etablere seg. Blinde, svaksynte og andre funksjonshemmede er spesielt utsatte grupper for slikt utstyr som ligger henslengt. Et avbøtende tiltak kan være etablering av egnede arealer for parkering av disse, med tillegg av et forbud mot å plassere dem andre steder.

Reisende på elektriske sparkesykler som kommer i for høy fart, særlig på arealer for gående, medfører også en utfordring for tilstøtende trafikanter. De elektriske sparkesyklene er svært stillegående, og dette i kombinasjon med stor fart, gjør at fotgjengere ikke er oppmerksomme på at de kommer forbi.

Statens vegvesen har i samarbeid med Samferdselsdepartementet sendt ut et forslag til endringer i en rekke forskrifter etter vegtrafikkloven knyttet til små elektriske kjøretøy på høring. Det er foreslått å innføre en ny kjøretøygruppe kalt «små elektriske kjøretøy», der elektriske sparkesykler vil innlemmes i dette begrepet. Etablering av faste plasser for oppstilling av el-sparkesykler er et av de sentrale forslagene sendt ut på høring.

4.3.5 Renovasjon og trafiksikkerhet

Nedgravde renovasjonsbrønner er en metode for behandling av husholdningsavfall. Systemet består av en helt nedgravd stålbeholder med et innkast over bakken.

Tømming skjer ved at beholderen løftes opp med hjelp av en renovasjonsbil med kran. Beholderen har en luke i bunnen som åpnes når beholderen henger over bilen.



Foto: Follo Ren

Hele operasjonen med tømning av en beholder tar mellom 5-7 minutter.

Metoden innebærer en risiko for myke trafikanter på flere måter:

- Det må kjøres med store og tunge lastebiler på arealer som ofte er trafikkert av myke trafikanter. Dette kan være gågater/sambruksarealer, interne veier i boligfelt eller andre arealer i tett bebygde områder.
- Løfting av beholdere som skal tømmes vil alltid innebære en viss risiko for at noe kan gå galt. Dette innebærer at løsningen ikke plasseres slik at løfting må skje over fortau eller gang-/sykkelveg. Sikkerheten ivaretas ved avsperring og ev. eget mannskap som kontrollerer at ingen trafikanter kommer inn i faresonen.
- Hvis renovasjonsbilen sperrer fortau eller gangvei ved tømning kan myke trafikanter bli tvunget ut i vegbanen med fare for påkjørsel av andre biler.

Kommunen ønsker å prioritere trafiksikkerhet for myke trafikanter. God planlegging av arealene helt fra reguleringsplan til utførelsen av anleggene er nødvendig. Videre er det nødvendig at renovatørene har gode rutiner for å ivareta sikkerheten. Follo Ren må sørge for at dette tas inn i kontraktene med renovatørene.

4.3.6 Byggegrenser mot veg

Byggegrensen mot vei skal ivareta at det ikke etableres noen form for bebyggelse som kan være til ulempe for veiens funksjon, vedlikehold av veien eller trafiksikkerhet. Bygg eller konstruksjoner som plasseres for nært opp til offentlig vei kan gi redusert sikt og dermed dårligere trafiksikkerhet, særlig i kryss og avkjørsler.

Bygg for nært til veien kan også gi mindre plass til lagring av snø. Vinterstid ved store snømengder er det ofte behov for at veieieren må kaste snø fra veien inn på eiendommene som grenser mot veien. Dette er en ulempe som en nabo til vei må tåle. Ulempen må tåles fordi det er til større ulempe for alle brukerne av veien om veien ikke kan brøytes, enn ulempen som påføres naboeiendommen. Hvor mye snø naboen må tåle avhenger av hvor snørik vinteren er. Hvis ikke snøen kan kastes inn på naboeiendommen kan den bli liggende på fortau eller i veikanten, og tvinge myke trafikanter ut i veibanen.

Kommunen mottar ofte søknader om dispensasjon fra byggegrensene, særlig for plassering av garasjer. På grunn av de ovennevnte forhold er det nødvendig med en restriktiv holdning til å innvilge slike dispensasjoner.

5. Tiltak

5.1 Overordnede tiltak

NTP og Nasjonal handlingsplan for trafiksikkerhet lister opp en rekke overordnede mål og tiltak.

En kort oversikt over de viktigste satsingsområdene er vist i kapittel 3.3.2.

5.2 Lokale tiltak

Kommunen vil trekke fram følgende hovedtema:

- Holdningsskapende arbeid, inkl. arbeidet med Trafikksikker kommune (som er en kombinasjon av fysiske tiltak og holdningsskapende arbeid). Hjertesoner er inkludert i dette arbeidet.

- Fysiske tiltak med etablering av fartsdempere, signalregulering av kryss, skilt etc. Bygging av gang-/sykkelveier, fortau og snarveier hører også med her.
- Politiets arbeid med fartskontroll, kontroll av rus og kjøretøyets tilstand.

5.2.1 Holdningsskapende arbeid

Holdningsskapende arbeid blant både barn, ungdom og voksne er en viktig del av trafikksikkerhetsarbeidet. Adferd i trafikken starter med hvordan vi tenker, og holdninger skapes hele livet og i samspill med andre mennesker. Det har vært gjentatte kampanjer med holdningsskapende arbeid spesielt i skoler og barnehager over mange år.

Det har vært aksjoner for å få flere til å sykle til skolen i bestemte perioder av året. Følgegrupper til barna er organisert. Det oppleves som tryggere når flere går sammen. En del lærere har brukt observasjoner fra slikt arbeid i undervisningen.

Blant den voksne del av befolkningen har slikt arbeid ikke vært så høyt vektlagt i kommunene. Dette har bakgrunn i særlig to forhold:

- Det er ofte store kostnader forbundet med etablering av trafikksikre løsninger for myke trafikanter i tettbygde strøk. Dette gjelder f.eks. bygging av nye gang-/sykkelveier og sikre krysningspunkter over trafikkerte veier.
- Forskning viser at vi allerede har iverksatt mange av de mest virksomme tiltakene for bedret trafikksikkerhet. For å komme videre i å redusere antall ulykker må holdningsskapende arbeid vektlegges enda mer.

5.2.1.1 Risikoadferd i trafikken

Alle dødsulykker i trafikken blir vurdert av Ulykkesanalysegruppene (UAG) i Statens vegvesen. De studerer blant annet hvilke faktorer som er involvert i ulykkene. Det skiller mellom faktorer som medvirker til å forårsake ulykken og faktorer som påvirker skadegraden av ulykken.

Statens Vegvesens rapport fra 2018 viser at de vanligste medvirkende faktorene i dødsulykkene fra 2005-2018 er manglende førerdyktighet (52 %), for høy fart (41 %), ruspåvirkning (22 %) og tretthet (13 %). I tillegg til faktorer knyttet til trafikanten kan forhold tilknyttet vei, kjøretøy, vær og sikt være faktorer som medvirker til å forårsake ulykkene.

Når ulykken har skjedd er det flere faktorer som påvirker skadeomfanget. Rapporten fra 2018 viser at mellom 2005-2018 er manglende eller feil bruk av bilbelte som utgjør en sannsynlig faktor i 39 % ulykkene, feil eller manglende bruk av hjelm (MC) (19 %) og for høy fart (37 %). Resultatene viser videre at dersom alle følger fartsgrensen, kjører uten ruspåvirkning og bruker nødvendig sikkerhetsutstyr, kunne antallet drepte i trafikken vært sterkt redusert.

Å redusere risikoadferden blant trafikanter er derfor en viktig del av kommunens og politiets trafikksikkerhetsarbeid. I kommunen skjer dette først og fremst gjennom trafikksikkerhetsopplæringen i skole og barnehage og på helsestasjonen. Trafikksikkerhet er tema i sikkerhetsuka for småbarnsforeldre. Det bør også være et mål om å få dette inn i voksenopplæringen.

Trygg trafikk anbefaler:

Å legge større vekt på holdningsskapende arbeid

Årsak:

- Kostbart å bygge g/s-veier og fortau i sentrale strøk
- Mange av de beste tiltak for bedre trafikksikkerhet er allerede gjennomført.

Hvis alle fulgte disse 3 tiltakene ville antallet drepte og hardt skadde i trafikken være sterkt redusert



Figur 4 Viktige forhold for redusert ulykkesrisiko

5.2.1.2 Etablering av hjertesoner

Mange skoler befinner seg i høyt trafikkerte områder, og merker dette godt i tidsrommene barna skal til og fra skolen.

Nordre Follo kommune vedtok derfor i 2019 at vi skal arbeide for å innføre hjertesoner ved skolene i kommunen. [Hjertesone](#), et konsept i regi av Trygg Trafikk, handler om å redusere trafikken rundt skolene for å forebygge farlige trafikksituasjoner. Det etableres steder utenfor hjertesonene, der barna blir sluppet av og hentet (droppsoner). Barna må dermed gå litt mer for å komme seg til og fra skolen. Dette er positivt for trafikksikkerheten, men har i noen andre kommuner vist seg å være noe utfordrende å få foresatte med på. Det er også en utfordring å finne egnede arealer til droppsoner.

Vellykkede hjertesoner avhenger av at foresatte er positive til å sette av barna et stykke lenger fra skolen, og at skolen og foreldregrupper legger ned betydelig innsats i lokal forankring. Et godt samarbeid mellom virksomhetene i kommunen, skole og FAU er derfor viktig for å få et godt resultat. På grunn av økt gangavstand for barna, kan det også være nødvendig å investere i f.eks. økt belysning.

Viken fylkeskommune vil lage et prosjekt sammen med Trygg Trafikk der de satser på å øke kompetansen rundt Hjertesoner.



5.2.1.3 Anleggsarbeid og skoleveg



Foto: Nordre Follo kommune

Kommentar: Bildet viser hvor mange som forsvinner fra blindsonene til en stor lastebil. Fra trafikksikkerhetsdag ved Langhus skole, 2018.

Nordre Follo kommune rommer mange større anleggsarbeider på samme tid. Dette skaper utfordringer for trafikksikkerheten, særlig for de myke trafikantene.

Kommunen gjennomførte i 2018 et vellykket opplegg for en trafikksikkerhetsdag ved Langhus skole.

Det er en målsetning om å videreføre opplegget i Nordre Follo kommune.

5.2.1.4 Aksjon skolestart

Det arbeides med ulike tiltak for å gjøre barns ferdsel på skolevegene tryggest mulig, enten de går, sykler eller blir kjørt til skolen. Ett av tiltakene er Aksjon skolestart som iverksettes hver høst. «Senk farten» er Aksjon skolestarts hovedsymbol. Kampanjen gjennomføres i samarbeid med politiet, som har prioritert patruljering rundt skoler i denne perioden.

Både Ski og Oppegård har hatt slike kampanjer. Kampanjen videreføres i Nordre Follo kommune, men det er ikke bestemt i hvilken form det vil skje.



Foto: Bergen kommune

Hovedsymbolet «senk farten» er valgt fordi:

- Barns evne til å se mulige farer i trafikken er lite utviklet
- Barn kan ikke skille mellom det vesentlige og uvesentlige i trafikkbildet
- Barn er spontane. Interessen deres kan plutselig fanges av noe nytt
- Barn ser detaljer, ikke helhet og sammenhenger

5.2.1.5 Refleks – vår billigste livsforsikring

De minste skolebarna oppfordres til å bruke refleksvest og motivere kamerater og venninner til å gjøre det samme. Foreldre må gå foran som et godt eksempel ved å bruke refleks i mørketiden. Lærerne kan føre oppsyn med refleksvestbruken i klassen. I den mørke årstiden kan skolepersonalet motivere elevene til å ta på vesten før de begir seg på veien hjemover. Lærerne bør benytte refleksvest under inspeksjon i friminuttene, og ved turer utenfor skolens område i følge med elever.

Bilisten har 10 sekunder til å reagere hvis en bruker refleks eller refleksvest; går en uten, har bilisten bare to sekunder til rådighet.



Foto: Falck

Både Viken fylkeskommune og Trygg Trafikk forvalter reflekser som de sender ut så langt lagrene rekker til skoler, barnehager, helsestasjoner mv.

Viken har støtteordninger for skoler og foreldreutvalg som arrangerer lokale refleksaksjoner. Disse midlene fordeles gjennom Follorådet.

Trygg Trafikk har digitalt tilgjengelig materiale som kan brukes som en del av trafikkopplæringen i skolene, eksempelvis: <https://www.tryggtrafikk.no/tema/refleks/>

5.2.1.6 Gå til skolen og fritidsaktiviteter – la barna oppleve skoleveien

Kommunen ønsker at voksne går skoleveien sammen med barna. Foresatte bør stoppe ved kritiske punkter og vise hvordan barna skal forholde seg. Turen bør gjentas så mange ganger at barna til slutt er trygge på å klare veien alene. Foresatte kan også bytte på å følge flere barn til skolen.

Mange foreldre kjører ungene fordi det oppleves trafikkfarlig rundt skolen. På den annen side er det mange steder nettopp foresattes kjøring som kan medvirke til trafikkfarlige situasjoner. Jo flere som kjører barna sine, desto farligere blir det. Kommunen har derfor som mål at barna kan gå eller sykle til skolen, se kapittel 8.2.1.

5.2.1.7 Skolebuss

Barn som benytter skolebuss må gjøres oppmerksom på farer mellom busstopp og skole/hjem. Barna må lære å krysse vegen ved busstopp på en trygg måte og at de aldri må gå ut i veien bak bussen.

5.2.2 Fysiske trafiksikkerhetstiltak

5.2.2.1 Grunnlag for prioritering av tiltak

Innspill mottatt sommeren 2020 er tatt med i planen, fordelt etter områder i kommunen og utførelseskategori (se vedlegg 1). Evaluering og prioritering av tiltak vil først bli gjort i forbindelse med tiltaksplan for trafiksikkerhet. Kommunen prioriterer tiltak på kommunale veger, mens Statens vegvesen og Viken fylkeskommune prioriterer tiltak på sine deler av det øvrige veinettet. Ønske om tiltak på private veier er ikke vurdert.

Funn og tendenser i ulykkesanalysen er viktige for å sikre en best mulig bruk av midlene i forhold til de økonomiske rammene som til enhver tid foreligger. Ved prioriteringer er det flere innfallsvinkler. De viktigste vil være:

- Punkt eller strekninger der det er registrert flere fotgjengerulykker, eller der det er vurdert å være høy risiko for fotgjengerulykker.
- Ligger stedet nært opp til skole eller barnehage, eller er det mange som bruker veien til skoleveg eller fritidsaktiviteter?
- Eksisterende gangfelt der det er større sikkerhetsmessige avvik i forhold til Håndbok V127 – Kryssingssteder for gående. Høyt fartsnivå og/eller dårlige siktforhold vil ha høy prioritet.
- Områder der det er mange eldre fotgjengere som krysser vei.
- Strekninger som mangler god langsgående separering mellom gående og kjørende.
- Strekninger med registrert høyere fartsnivå enn ønskelig og med høy grad av utrygghet.
- Steder der det foreligger reguleringsplan.
- Punkt eller strekninger der utbedring har høy nytte-/kost (N/K)
- Ansvarlig for forvaltning, drift og vedlikehold (FDV) må kunne defineres

Kommunen vil i løpet av 2021 utarbeide forslag til Tiltaksplan trafiksikkerhet 2021-2024 for trafiksikkerhetstiltak på kommunale veier, med liste over prioriterte tiltak i perioden.

Det er ikke realistisk at alle innmeldte utrygghetspunkter og utrygghetsstrekninger kan bli utbedret i løpet av planperioden. Av erfaring er det heller ikke faglig tilrådelig å utføre alle foreslåtte tiltak.

5.2.2.2 Områdeanalyser

I stedet for kun å se på punkt- og strekningstiltak, foreslås å gjennomføre helhetlige trafikk-sikkerhetsutredninger for områder (Områdeanalyser). Tanken er at fokus på spesielle tema og problemstillinger for myke trafikanter, skal lede frem til anbefalte tiltak i området. Kommunen legger vekt på å sikre et faglig godt grunnlag for utredningene som innebærer:

- Ulykkesanalyse av strekningene
- Hastighetsmålinger og trafikktegninger (ÅDT)
- Registrere bruken av gangfelt (antall kryssende og hvordan de krysser)
- Registrere standard i gangfelt og andre kryssingssteder (sikt, belysning, skilting)
- Registrere det langsgående gangtilbudet
- Registrere standard i kryss/større avkjørslar
- Vurdere innspill
- Vurdere og foreslå tiltak

5.2.3. Fartsdempende tiltak

5.2.3.1 Fartsdempere

Fartsdempere etableres normalt kun på veier med fartsgrense 30 km/t. Opphøyde gangfelt eller fartsdempere tilpasset busser kan etableres ved 40 km/t. fartsgrense. Ved omtale av hastighetsnivå på en vei beskriver vi denne med den såkalte «85 %-fraktilen», det vil si den hastighet som 85 % av kjøretøyene overholder. Erfaring viser at etablering av fartshumper medvirker til å senke hastighetsnivået til ca. 35 km/t. på en vei med 30 km/t fartsgrense. Er hastigheten lavere enn dette, betyr det at humper ikke vil ha noen ytterligere effekt. Om hastighetsnivået derimot er over 35 km/t er kommunen normalt positiv til etablering av fartshumper, men med to unntak:

- ved stigning større en 7% (1:13) ([Se SVV håndbok V128 Fartsdempende tiltak](#))
- ved busstraséer.

Når det gjelder stigning, kan humper i bakker skape problemer for fremkommeligheten vinterstid. Busstraseér går normalt ikke på rene boligveier, men på samleveier og hovedveier. Etablering av humper på disse veiene vurderes kun i helt spesielle tilfeller, f.eks. nær kryssing til en skole.

Etablering av fartsdempere er også avhengig av tilgjengelige investeringsmidler.

Det brukes følgende typer fartsdempere:

- Modifisert sirkelhump. Dette er vår standard fartsdemper, 4 m lang og 10 cm høy, opparbeidet som sirkelbue. Dette er den klart mest brukte typen i kommunen.
- På veier med busstrafikk eller mye tungtrafikk kan en modifisert fartsdemper gjøres lengre, avhengig av fartsgrensen. 6 m lengde er vanlig på veier med 30 km/t fartsgrense.
- Opphøyd gangfelt. Disse skal anlegges sammen med oppmerking og skilt.
- Innsnevring av veibanen. Kan brukes i kombinasjon med fotgjengerfelt.
- Fartsputer – kan brukes ved busstraséer da tunge kjøretøy kan passere uhindret over slike.

5.2.3.2 Trafikkskilt - generelt

Trafikkskiltene er en viktig del av det systemet som informerer, varsler, leder og styrer trafikantene i vei- og trafikksystemet. God og riktig utført skilting er en forutsetning for sikker og effektiv avvikling av vegtrafikken. Det nasjonale regelverket for trafikkskiltene er gitt i vegtrafikkloven, skiltforskriften og skiltnormalen. Samferdselsdepartementet gir regler om offentlige trafikkskilt, signaler og oppmerking, herunder om hvilke myndigheter som kan treffe vedtak om oppsetting og oppmerking.

Fareskilt «Fartsdemper»

Skiltet kan settes opp ved første fartsdemper som etableres, men trenger ikke å oppføres om det er 30 km/t fartsgrense.

Fareskilt Barn

«Fareskilt Barn» skal kun anvendes i forbindelse med anlegg for barn, som skole, barnehager og lekeplasser. Fareskilt retter seg mot kjørende trafikk, og anvendes når en fare er vanskelig å oppfatte i tide, eller når en fare er vesentlig større enn det som kan forventes ut fra trafikkforholdene, veiutformingen eller omgivelsene på stedet.

Det er altså ikke gitt at skiltet bør benyttes overalt hvor barn ferdes. Erfaringer tilsier at det er lokalkjente som kjører fortest. Utstrakt bruk av skilting kan også føre til at noen kan oppfatte at det ikke er nødvendig å vise hensyn dersom det ikke er skiltet. For utstrakt skiltbruk kan dermed medføre at fareskilt mister sin effekt der det nettopp trengs ekstra aktsomhet.

«Barn leker-skilt»

«Barn leker» eller ymse varianter av dette skiltet er ikke offentlige trafikkskilt, og settes derfor ikke opp av kommunen.



5.2.4 Andre fysiske trafikksikkerhetstiltak

5.2.4.1 Hekker og vegetasjon

En viktig forutsetning for en trygg ferdsel i trafikken er at trafikantene har fri sikt og blir sett.

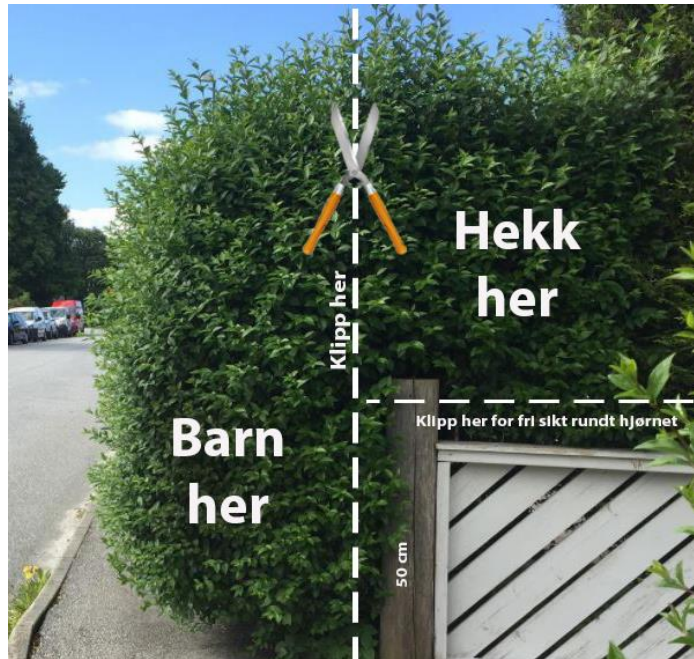
Om våren og sommeren når vegetasjonen vokser raskt og ungene ferdes til og fra skolen, er høy og bred vegetasjon en utfordring for trafikksikkerheten. Den reduserer sikten til trafikantene, gjemmer trafikkskilt, hindrer fri ferdsel på fortau og presser myke trafikanter ut i veibanen.

I henhold til statistikk fra Statens vegvesen skyldes tre av ti dødsulykker dårlig sikt. Ofte er det hekk, busker og vegetasjon som hindrer oversikt.

Nordre Follo kommune er ansvarlig for drift og vedlikehold av de kommunale veiene. Dette inkluderer et ansvar for god sikt og trygg ferdsel. Kommunens handlingsrom er imidlertid begrenset når trafikkfarlig vegetasjon i veikryss og ved utkjørsler vokser på privat eiendom.

Det er grunneier som er ansvarlig for at vegetasjonen på egen eiendom ikke skaper trafikkfarlige situasjoner.

Vegetasjonen skal med hjemmel i veglova være så lav at det er fri sikt ved utkjørsler og kryss.



Figur 3: Stavanger kommune / Schjelderup

Å følge opp vedlikehold av vegetasjon er arbeidskrevende. Kommunen er derfor helt avhengig av innbyggernes innsats for å sikre at kommunale veier har god sikt og er trafikksikre for alle som ferdes langs dem.

5.2.4.2 Gangfelt

Nordre Follo kommune mottar hvert år flere søknader om etablering av gangfelt. Gangfelt etableres i første rekke som et tiltak for å bedre fremkommeligheten for fotgjengere og ikke som et trafikksikkerhetstiltak.

Når trafikanter benytter gangfelt opplever de trygghet. Likevel skjer de fleste alvorlige ulykker med fotgjengere ved kryssing av vei. Derfor er den trafikksikkerhetsmessige effekten av gangfelt omdiskutert. Undersøkelser viser at gangfelt som bare er merket opp og skiltet på vanlig måte, gir dårlig sikkerhet for de myke trafikantene. Det er ikke funnet klare årsaker til dette, men det kan ha sammenheng med at fotgjengeren overvurderer bilistens evne og vilje til å oppdage dem og stoppe. Fotgjengeren får dermed en falsk trygghetsfølelse.

Gangfelt kan være vanlig oppmerket, opphøyd, og/eller signalregulert.

I den faglige vurderingen ved etablering av gangfelt benyttes gangfeltekriteriene i [Statens vegvesens håndbok V127](#).

Gangfelt og belysning

En av årsakene til ulykker i gangfelt kan være dårlig belysning. Etablering av bedre belysning kan derfor redusere faren for ulykker på slike steder.

Intensivbelysning er en type belysning som endrer kontrasten ved å lyse direkte på fotgjengerne, slik at de blir mer synlige når de krysser veien. Intensivbelysning bidrar til at det blir tryggere å krysse gangfelt. Ved oppmerking av nye gangfelt blir behovet for intensivbelysning på det nye gangfeltet og omliggende gangfelt vurdert. Grunnen til dette er at de andre gangfeltene i nærheten ikke skal få mindre oppmerksomhet og av den grunn bli mindre trafikksikre enn de nye gangfeltene med intensivbelysning.

Henvendelser om etablering av gangfelt og bedret belysning behandles kontinuerlig gjennom hele året. Områdene rundt skoler og barnehager har høyest prioritet.

5.2.4.3 Veibelysning

Rundt hver tredje trafikkulykke skjer i mørket. Andelen ulykker i mørket stiger med økende alvorlighetsgrad. Generelt er veiene i kommunen godt belyst. Mange av belysningsanleggene begynner likevel å bli gamle, og belysningsnivået i disse anleggene begynner å bli dårlige. Flere steder har også belysningen ujevn kvalitet. Selv om strekningen som helhet er godt belyst, kan det være svak eller feil belysning ved for eksempel et gangfelt. Slik sett er det behov for å oppgradere belysningen på flere av vegene i kommunen. Veibelysning betyr svært mye for trafikksikkerhet, trygghetsfølelse og trivsel.

Det er behov for bedre oversikt over hvilke steder som har behov for bedret belysning.

God veibelysning er et godt dokumentert sikringstiltak. Det er viktig at dårlig belyste veier og steder med opphoping av mørkeulykker blir utbedret med forsterket belysning. Kommunen har de siste årene skiftet ut ca. 3500 eldre lyskilder til nye LED-lys. Ved prioritering av oppgradering vil strekninger med dårlig separering for myke trafikanter, stor trafikk (både gående og kjørende), og overvekt av mørkeulykker bli vurdert utbedret. I tillegg vil dårlig belyste gangfelt bli vurdert utbedret som punkttiltak. Utbedring av belysningen gjennomføres normalt ved at alle gamle armaturer byttes ut med nye. Belysningen får da en generell forbedring til en relativt lav kostnad. Utskifting fra gult til hvitt LED-lys gir en reduksjon i energiforbruk på over 50 %.

De siste årene har det blitt mer fokus på lysforurensning. Det er viktig at kommunen har en plan for hvordan lysforurensning kan minimeres både ved god drift, vedlikehold og investeringer i gatelysnettet.

Kriterier for etablering av gangfelt:

- Fartsnivå
- Trafikkmengde (ÅDT)
- Antall kryssende myke trafikanter i makstime (gående/syklende)
- Krav til fysisk utforming (god sikt, god belysning)
- Et gangfelt skal ha fortau, gang-/sykkelveg eller plass til gående utenfor kjørebanelen på begge sider av veg

Virksomhet Vei og park har ansvar for veilysene på det kommunale veinettet i Nordre Follo kommune, i tillegg til en del av veilysene på private veger. Kommunen har rundt 9000 veglys. Statens vegvesen og Viken fylkeskommune har ansvar for veilysene på det øvrige vegnettet.

5.2.4.4 Tilpasset krysningspunkt

Noen steder anlegges såkalte «tilpassede krysningspunkter», vist på bildet nedenfor.



Foto: Statens vegvesen

Disse har nedsenket kantstein og nedsenket midtrabatt; det er forsterket med en asfaltert sti fra sykkelsti til veien over grøftekanten og med ekstra lys. I motsetning til fotgjengerfelt, har de imidlertid ikke striper i veien eller et blått skilt som indikerer at det er et fotgjengerfelt. Hensikten er å lage et krysningspunkt som er mulig å komme over også for funksjonshemmede med rullestol, eldre og andre som har en begrenset framkommelighet.

Mange trafikanter er usikre på regelverket rundt slike krysningspunkter, og barn antar gjerne at dette er et fotgjengerfelt. Fotgjengere har imidlertid ikke de samme rettigheter her som i et oppmerket fotgjengerfelt med striper og skilt. Bilister har heller ikke har vikeplikt for gående ved slike krysningspunkter.

Det finnes flere tilpassede krysningspunkt langs fylkesveiene i Nordre Follo kommune.

5.2.4.5 Trafikkspeil

Kommunen oppfører normalt ikke trafikkspeil selv, men tillater at private grunneiere eller borettslag/sameier bekoster og setter opp speil i avkjørsler til privat vei.

Bruk av trafikkspeil i uoversiktlige kryss anses ikke som en løsning som øker trafikksikkerheten. Bakgrunnen for dette er at trafikkspeil har en krum overflate, som gir et svært forvrengt bilde, slik at det blir vanskelig å bedømme fart og avstand. Det er lett å overse en bil, spesielt når den befinner seg på avstand. Likeledes kan det være vanskelig å oppdage syklist og fotgjengere. Det er også stor forskjell på menneskers evne til å tolke bildet speilet gir. Speil er derfor en svært upålitelig informasjonskilde, og kan lett gi en falsk trygghetsfølelse. Trafikantene skal i utgangspunktet se på veien. Ved å konsentrere seg om å tolke et forvrengt speilbilde, tas oppmerksomheten bort fra veien.

5.2.4.6 Investeringstiltak

Investeringstiltak er tiltak som ofte er av større omfang. I mange tilfeller er det behov for omfattende planlegging, prosjektering, regulering, og avtaler med grunneiere før tiltak kan utføres. Foreslåtte tiltak kan derfor etter faglige vurderinger i praksis ikke være gjennomførbare, eller være svært

kostnadskrevende å gjennomføre. Samtidig kan det være utfordrende å finne alternative tiltak som gir trafiksikkerhetsgevinst på de innmeldte utrygghetspunktene.

Bygging av ny bru over Oppegård stasjon er et eksempel på et investeringstiltak som kommunen planlegger å gjennomføre. Dette blir også et trafiksikkerhetstiltak.

6. Mål, delmål og resultater

6.1 Mål for trafiksikkerhetsarbeidet i NFK

Arbeidet med denne temaplanen er forankret i FNs bærekraftsmål og har et særlig ansvar for følgende mål i kommuneplanen (fra SHP):

FNs bærekraftsmål	Mål i kommuneplanen for Nordre Follo kommune
Trygg oppvekst	
1,3,4,5,11,16	Barn og unge i Nordre Follo kommune opplever trygghet og mestring
Aktiv hele livet	
3,10,11,15	Innbyggerne i Nordre Follo kommune er aktive hele livet
1,3,10	Innbyggerne i Nordre Follo har tilgang til gode møteplasser, idrett, friluftslivs- og kulturtilbud
Byekst med grønne kvaliteter	
11,16,17	Nordre Follo kommune har attraktive og levende byer og tettsteder
2,6,7,9,13,14,15	Nordre Follo tar miljøansvar og er en foregangskommune på vei mot lavutslippssamfunnet

6.2 Delmål og resultater for arbeidet med trafiksikkerhet:

- 0 drepte og hardt skadde i trafikken (Nullvisjonen)
- Å arbeide for færrest mulig lettere skadet i trafikken
- Myke trafikanter skal oppleve det som trygt å ferdes i trafikken
- Trafiksikkerhetsarbeidet skal bygge opp under strategien om å legge til rette for økt bruk av kollektiv, sykkel og gange

For å nå disse ambisiøse målene kreves det en gjennomtenkt strategi og tiltak for trafiksikkerhet på en rekke områder. Dette, sammen med indikatorer for måloppnåelse, er vist i de neste kapitlene.

7. Strategier

7.1 Overordnede strategier i Nordre Follo kommune

Strategi og handlingsplan 2021-2024 løfter fram følgende prioriteringer på samferdselsområdet i Nordre Follo kommune:

- Satsing på kollektiv, sykkel og gange (nullvekstmål personbiltrafikk)
- Bærekraftig drift og vedlikehold av kommunale veier
- Trafiksikkerhet for myke trafikanter prioriteres

For å oppnå dette har kommunen følgende strategier:

Satsing på kollektiv, sykkel og gange (nullvekstmål for personbiltrafikk):

- Gjøre gange, sykkel og kollektiv til det enkleste valget, og begrense parkering
- Tilrettelegge for trygge, sammenhengende og attraktive gang- og sykkelveier
- Utarbeide temaplan for mobilitet for Nordre Follo kommune (strategi/plan for sykkel, gange, kollektivtrafikk, trafiksikkerhet, parkering med mer)
- Motivere og tilrettelegge for at innbyggerne tar miljøvennlige transportvalg (gjennom kampanjer, medvirkning, kunnskapsdeling med mer)
- Tilrettelegge for at innbyggere tar miljøvennlige transportvalg ved prioritert drift av gang- og sykkelveier (for eksempel tidligst mulig feiing av gang-sykkelveier etter vinteren)

Sikre god standard på kommunale veier ved:

- Reasfaltering, grøfting og siktrydding for å bedre kvalitet, vedlikehold og levetid på gang- og sykkelveier og kjøreveier
- Maskinpark tilpasset effektiv drift av veier, gang-sykkelveier, snarveier og parker, reduserte klimagassutslipp og reduserte driftskostnader
- Benytte muligheter innenfor digitale plattformer til å effektivisere drift og vedlikehold
- Utbedring av snarveier som knytter sammen grønkorridorer med god og helhetlig belysning og fine naturopplevelser langs veinettet

Fokus på trafiksikkerhetsarbeidet for myke trafikanter:

- Tilrettelegge for trygge og sammenhengende gang- og sykkelveier
- Drift og vedlikehold, jevnlig inspeksjon og oppfølging av avdekkede feil og mangler
- Sørge for trafiksikre barnehage og skoleveier, blant annet gjennom følgende:
 - Arbeid med hjertesoner
 - Aksjon skolevei
 - Tverrfaglig samarbeid med blant annet Trygg Trafikk, Viken fylkeskommune og politiet
 - Kampanjer og informasjonsarbeid rettet mot innbyggerne utarbeides
 - Temaplan for trafiksikkerhet med tiltaksplan
 - Tilrettelegge for trafiksikre parkeringsforhold ved skoler og barnehager
 - Trafiksikkerhet vektlegges ved utarbeidelse av arealplaner og byggesaker

8. Innsatsområder og kommunale tiltak

I [Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet 2018-2021](#) er det satt mål for tilstandsutvikling innenfor viktige områder for trafiksikkerheten. Tilstandsmålene er satt innenfor ulike **innsatsområder**.⁶ I dette kapittelet vises de innsatsområdene kommunen vurderer som mest relevant å arbeide med for å nå både nasjonale og kommunens egne mål. Under hvert av områdene har vi konkretisert kommunale **tiltak**⁷ som skal bidra til å nå målene. Kommunen vil komme tilbake til når de enkelte tiltak skal gjennomføres i tiltaksplanen.

^{6,7,8,9} Se vedlegg 2 Definisjoner

8.1 Innsatsområde «Risikoadferd i trafikken»

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

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

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

8.1.1 Fart

Kommunale oppdrag:⁸

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

Indikator: (nøkkeltall)⁹

- Antall trafikkulykker med kommunalt ansatte i tjeneste
- Antall som har gjennomført opplæring/kurs

8.1.2 Innsatsområde – Rus

Kommunale oppdrag:

- Kommunen skal arbeide aktivt for å forhindre at ansatte er påvirket av legale eller illegale rusmidler i tjenesten.
- Kommunen stiller krav om alko-lås ved innkjøp eller leasing av biler

8.1.3 Innsatsområde – Bilbeltebruk

Kommunale oppdrag:

- Kommunen bestiller alltid busser med 3-punktsbelte ved leie av busser til transport i regi av kommunen.
- Kommunen har i sin reisepolicy forventninger om at alle kommunalt ansatte bruker bilbelte ved transport i tjeneste. Dette gjelder bil og buss.

- Kommunen gjennom helsestasjonenes virksomhet skal ha økt fokus på temaet barn i bil og da spesielt at barna skal sitte sikret bakovervendt i bil til de er 4 år.
- Kommunen gjennom de kommunale barnehagene gjennomfører tiltak for å øke innsatsen på sikring av barn i bil (materiell/kampanje gjennom Trygg Trafikk)

Indikator: (nøkkeltall)

- Hvor stor andel foreldre sikrer barn i bil riktig?
- Hvor stor andel ansatte bruker bilbelte ved transport i tjeneste?

8.2 Innsatsområde «Befolkningsgrupper»

Ulykkesstatistikk viser at risikoen for å bli drept eller hardt skadd i trafikken er forskjellig for ulike aldersgrupper. Gode holdninger til trafikantadferd som læres i barndommen tas med inn i ungdommen og voksenlivet. I planperioden 2021-2024 skal det rettes særlig innsats mot tre alderskategorier; barn og unge (0-14 år), ungdom/unge førere og eldre trafikanter.

8.2.1 Barn

Kommunale oppdrag:

- Kommunen skal arbeide for trafikksikre soner rundt skolene (hjertesoner)
- Rutine for trafikksikkerhetsdag ved anleggsvirksomhet oppdateres og legges inn i kommunens kvalitetssystem
- Gjennomføre en trafikksikkerhetsdag for skoler og barnehager ved anleggsvirksomhet
- Alle skoler oppretter lokale trafikkontakter
- Det etableres en kommunal arbeidsgruppe som skal jobbe med trafikksikker skolevei
- Arrangere kampanjer for å få flere til å gå eller sykle, eller få foreldre til å følge elevene til fots eller på sykkel
- Skolene skal oppnå sertifisering som «Trafikksikker skole»
- Skolene skal sørge for god sykkelopplæring i tråd med kompetansemål i Kunnskapsløftet 2020
- Delta i Aksjon skolestart hver høst
- De kommunale barnehagene skal ha godkjenning som «Trafikksikker barnehage»
- Kommunen skal påvirke til at alle de private barnehagene skal ha godkjenning og regodkjenning som «Trafikksikker barnehage»

Kommunale tiltak:

- Tilgjengeligheten for å gå eller sykle til skolen bedres (vil kreve fysiske tiltak)
- Kommunen skal begrense muligheten for å kjøre inn på skoleområder og i tilknytning til skoler (hjertesoner)
- Sikre en trafikksikker løsning for varetransport til skoler og barnehager

Indikator: (nøkkeltall)

- Hvor stor andel barn går eller sykler til skolen?
- Hvor mange skoler har gjennomført tiltak for innføring av Hjertesoner?

8.2.2 Eldre trafikanter og trafikanter med funksjonsnedsettelse

Kommunale tiltak:

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

- Kommunen skal legge til grunn universell utforming ved utforming av veger og gangfelt
- Gangfelt med lysregulering skal ha trykknapp for hørbart varselsignal

Indikator: (nøkkeltall)

- Hvor mange gangfelt er utformet ihht. prinsipper for UU

8.3 Innsatsområde «Trafikantgrupper»

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

8.3.1 Gående og syklende

Kommunale oppgaver:

- Kommunen er en pådriver overfor fylkeskommunen for å bygge trygge og sammenhengende gang-/sykkelveger.
- Kommunen er en pådriver for etablering av sammenhengende hovedsykkelveier
- Kommunen er pådriver overfor fylkeskommunen for gode rutiner for drift og vedlikehold av gang-/sykkelveger.
- Kommunen skal, gjennom ulike tiltak og virkemidler, påvirke til økt bruk av sykkelhjelm.
- Arrangere en årlig kampanje for refleksbruk
- Kommunen skal bidra til økt sykkelopplæring i skole og barnehage samt voksenopplæringen, inkl. flyktninger.
- Inspisere eksisterende gang- og sykkelveinett for å avdekke feil og mangler, og ha en rutine for utbedring
- Kommunen ivaretar trafiksikkerhet for myke trafikanter ved utarbeidelse av arealplaner og byggesaker
- Nedgravde avfallsbrønner plasseres slik at de kan tømmes på en sikker og trygg måte uten ulemper for myke trafikanter.

Kommunale tiltak:

- Bygge eller utbedre snarveier
- Bygge gang-/sykkelveier som gir et sammenhengende nett av veier.
- Bygge separate sykkelveier der det er formålstjenlig
- Kommunen skal øke kunnskapen hos trafikantene rundt regelverket for «tilpassede krysningspunkter»
- Lage en kartlegging av status belysning ved gangfelt

Indikator: (nøkkeltall)

- Antall km bygget gang-sykkelveg
- Antall gangfelt med tilfredsstillende belysning

8.3.2 Moped- og motorsyklister

Det er forholdsvis mange ulykker i forhold til antall kjørte kilometer moped og motorsykkel. Statens vegvesen har laget en egen handlingsplan for området: [Nasjonal strategi og handlingsplan for motorsykkel og moped 2018-2021](#). Noen av de områdene som nevnes i dette dokumentet er også svært relevante for kommunalt trafiksikkerhetsarbeid.

Kommunale oppgaver:

- Planlegge og bygge veinettet for å ivareta trafikksikkerhet for disse gruppene
- Identifisere objekter i eller nær veibanen som kan skade disse trafikantene ved påkjørsel
- Skilte og sikre godt ved vegarbeid
- Vurdere behov for å innlemme moped og motorsyklisters behov i andre kommunale planer
- Innlemme motorsykelorganisasjoner i høringer ved utarbeidelse av nye veiprojekter

Indikator: (nøkkeltall)

- Antall trafikkulykker med moped eller motorsykel langs kommunal veg

8.4 Innsatsområde «Trafikksikkerhet ved anleggsarbeid»

På grunn av mange steder med pågående anleggsvirksomhet i kommunen er det stort behov for trafikksikkerhetstiltak i disse områdene.

Kommunale oppgaver:

- Kommunen skal ha rutiner for kvalitetssikring av trafikksikkerheten i forbindelse med anleggsvirksomhet, både i kommunal og privat regi.
- Tiltakene samordnes med fylkeskommunen ved anlegg mot fylkesvei

Indikator: (nøkkeltall)

- Antall registrerte trafikkulykker i forbindelse med anleggsarbeid

8.5 Innsatsområde «Trafikksikre veier - Fysiske trafikksikkerhetstiltak»

Ved drift og vedlikehold er et viktig formål å opprettholde en god sikkerhetsmessig standard, mens de fleste investeringer i nye veianlegg og utbedringer av eksisterende vei vil gi økt trafikksikkerhet, selv om dette ofte ikke er hovedformålet. Fokus når det gjelder innsatsen til målrettede trafikksikkerhetsinvesteringer vil i stor grad konsentreres om tiltak for å forhindre møteulykker, utforkjøringsulykker og ulykker med påkjørsel av gående og syklende.

Kommunale oppgaver:

- Kommunen skal ha en prioriteringsliste for trafikksikkerhetstiltak på fylkesvei sammen med handlingsplan trafikksikkerhet
- Kommunen skal følge rutiner for snøbrøyting/snørydding/strøing/rydding av vegetasjon på skoleveier
- Kommunen skal kvalitetssikre reguleringsplaner i forhold til trafikksikkerhet
- Kommunen skal ha rutiner for håndtering av innspill fra etater, organisasjoner eller publikum
- Info-materiell for krav til siktrydding oppdateres og gjøres tilgjengelig på kommunens hjemmeside
- Arrangere kampanjer for siktrydding ved skolestart
- Gjennomføre tilstandsvurdering av fartsdempere

Kommunale tiltak:

- Kommunen skal hvert fjerde år utarbeide en prioriteringsliste for fysiske trafikksikkerhetstiltak på kommunal vei, og gjennomføre disse innenfor eksisterende økonomiske rammer (etter to år vurderes om det er behov for rullering av prioriteringslisten)

8.6 Innsatsområde «Systematisk og samordnet trafikksikkerhetsarbeid»

Fylkeskommunene og kommunene er sentrale aktører i trafikksikkerhetsarbeidet, med mange oppgaver som påvirker trafikksikkerheten. Fylkeskommunene er eier av fylkesveiene og har etter vegtrafikklovens § 40 a ansvar for å tilrå og samordne tiltak for å fremme trafikksikkerheten i fylket. Fylkeskommunene er også eier av videregående skoler. Kommunene er arealmyndighet, eier, driftsansvarlig av kommunale veier, arbeidsgiver og eier av barnehager og skoler. Kommunene skal etter folkehelseloven fremme befolkningens helse og bidra til å forebygge skade. I tillegg kjører mange ansatte ofte bil i kommunal tjeneste.

Kommunale oppgaver:

- Kommunen forplikter seg til å arbeide systematisk med trafikksikkerhet i alle relevante sektorer innenfor sitt ansvarsområde.
- Kommunen skal være godkjent som Trafikksikker kommune.
- Kommunen skal være godkjent «Trygge lokalsamfunn»

8.7 Økonomiske rammer

Kommunens budsjett

Inneværende år er det satt av 1,3 mill. kr i investeringsmidler til trafikksikkerhetstiltak i budsjettet. Trafikksikkerhetstiltakene i denne planen skal innarbeides i økonomiplanen. Tiltak som går over flere år legges inn i SHP og prioriteres i budsjettet hvert år fra 2021 til og med 2024.

Virksomhetsledere har ansvaret for å innarbeide utgiftene innenfor eget budsjettområde.

Tilskudd fra Viken

Med ny fylkeskommune har tilskuddsordninger opphørt. Det gjelder blant annet Aksjon skolevei, der kommunene har kunnet søke om tilskudd hvert år til fysiske tiltak.

Fylkeskommunen vil fremdeles tilby trafikksikkerhetsmidler til ikke-fysiske tiltak til kommunene. Kommunenes behov fremmes overfor gjennom kommuneregionene. Midlene vil tildeles på kommunenivå, og ikke hver enkelt grunnskole, FAU osv.

Viken finansierer også byggeprosjekter for nye veier, gang-/sykkelveg, fartsdempende tiltak etc. langs fylkesvei.

Byvekstavtalen

Gjennom byvekstavtalen går staten inn med betydelige økonomiske midler til miljøvennlig samferdselsinfrastruktur i Oslo og tidligere Akershus. Nullvekstmålet og reduserte klimagassutslipp fra transportsektoren er det overordnede målet med avtalen og midlene skal gå til kollektiv, sykkel og gange. Det vises også i avtalen til nullvisjonen for hardt skadde og drepte i trafikken, og at tiltakene i byvekstavtalen skal bidra til dette.

Bygging av gang- og sykkelveier, som gir økt trafikksikkerhet, kan være aktuelle for finansiering gjennom byvekstavtalen. Fra tidligere er finansiering av gang og sykkelvei langs Fv. 152 Stenfelt - Greverud og Fv. 152 Vevelstad-Smedsrud sikret i avtalen. Et statlig bidrag til bygging av ny bro over Oppegård stasjon ligger også i avtalen.

Andre tilskuddsordninger

Ut over dette kan kommunen søke tilskudd til prosjekter fra ulike sentrale tilskuddsordninger. Det må da søkes i hvert enkelt tilfelle. Ski og Oppegård kommuner søkte på en rekke slike ordninger og fikk tildelt noe midler på denne måten. Det er da vanligvis en forutsetning at kommunen dekker en egenandel i prosjektene, hvilket forutsetter tilgjengelige investeringsmidler.

8.8 Oppfølging av tidligere vedtak

Det ble utarbeidet tiltaksplan for trafikksikkerhet i Ski kommune for 2019. Oppegård kommune gjennomførte tidligere enkelttiltak. Nedenfor er listet opp status for tiltakene i begge de gamle kommunene. Listen inkluderer også gjennomførte tiltak i Nordre Follo kommune i 2020.

Kommunedel	Stedsbeskrivelse	Tiltak	Status
Greverud/Myrvoll	Haukeliveien	Universelt utformede, opphøyde gangfelt, bedre gatelys	Utført
Kolbotn/Ingjeråsen	Chr. Sindings vei	Universelt utformede, opphøyde gangfelt, bedre gatelys	Ikke utført
Tårnåsen/Hellerasten	Valhallaveien	Universelt utformede, opphøyde gangfelt, bedre gatelys	Utført
Kråkstad	Bjerkeveien ved nr. 9 m/fl.	Gatelys 5 stk.	Ikke utført
Kråkstad	Stasjonsveien mot Kråkstad stasjon	Skilt for 40 km/t fartsgrense	Utført
Langhus	Parkveien fra snuplass ved nr. 27 til Fossveien 26	Etablere gatelys 2 stk.	Ikke utført
Langhus	Smedsrudveien x Furulia	Bygge nye fartsdempere 2 stk.	Ikke utført
Langhus	Snipetjernveien - Regnbuen industriområde	Skilt for 3 fotgjengerfelt, 6 stk.	Ikke utført
Langhus	Tussestien	Bygge en ny fartsdemper	Ikke utført
Langhus	Tussestien mot Sagstien	Sette opp 1 nytt skilt: Gjennomkjøring forbudt	Ikke utført
Langhus	Gamle Vevelstad vei v/ Vevelstad stasjon	Sette opp 2 fareskilt: Skolebarn	Ikke utført
Langhus	Gamle Vevelstadvei x Sagstuveien	Bygge nytt opphøyd gangfelt	Utført
Langhus	Bølerkollen v/Bøleråsen skole mot vanntårnet	Gatelys langs vei til vanntårnet (skolevei)	Utført
Langhus	Stil Arena – Langhushallen	Div. tiltak fartsdempere, skilt, gatelys	Under arbeid
Langhus	Bregnefaret	Bygge en ny fartsdemper	Ikke utført
Oppegård syd	Chr. Krohgs vei	Universelt utformede, opphøyde gangfelt, bedre gatelys	Utført
Siggerud	Gjevikveien og Gjevikbakkene	Etablere gatelys – 40 stk.	Utført
Siggerud	Sandvollveien	Fartsdempere, 5 stk.	Ikke utført
Siggerud	Gjevikbakkene mot Borgåveien	Gatelys 25 stk.	Ikke utført
Siggerud	Rausjøveien	Forlenge 30 km/t mot kommunegrense til Enebakk. Etablere fartsdempere samme strekning.	Ikke utført
Ski	Ski tettsted	Merking alle fartsdempere Ski tettsted	Ikke utført

Ski	Dynamitveien m/fl	Etablere opphøyde fotgjengerfelt og skilt for nedsatt fart 40 km/t	Utført
Ski	Gamle Åsvei	Bygge 4 nye fartsdempere	Ikke utført
Ski	Bringebærestien	Flytte bom nærmere fylkesveien	Ikke utført
Ski	Delerudbakken	Nye fartsdempere	Ikke utført
Ski	Markveien	Reetablering av fartsdempere og ny skiltplan	Utført
Ski	Villenga	Fartsdempere og opphøyd fotgjengerfelt, ved ny bussrute.	Utført
Ski	St. Hansveien	Fartsdempere	Utført
Sofiemyr	Holbergs vei	Universelt utformede, opphøyde gangfelt, bedre gatelys	Utført
Svartskog	Ved Oppegård kirke	Nytt fortau og bussholdeplass	Utført

Kommentar:

Oppfølging av ikke gjennomførte tiltak skjer i tiltaksplanen.

9. Konsekvenser

9.1 Økonomiske og organisatoriske konsekvenser

De enkelte virksomheter må selv stå ansvarlig for gjennomføring av tiltak gjeldende for sin virksomhet. Disse må vanligvis gjøres innenfor eksisterende rammer for økonomi og bemanning. Unntak kan være for prosjekter der det er bevilget egen post på budsjettet, eller det blir gitt tilskudd fra sentrale midler.

Det er ikke søkt om tilskudd for gjennomføring av tiltak fra fylket i år, da den gamle ordningen med Aksjon skoleveg er avsluttet av fylket, jf. kapittel 8.7.

9.2 Sosiale konsekvenser

Veitrafikkulykker utgjør et betydelig samfunnsproblem gjennom store menneskelige lidelser. Flere ungdommer mellom 15 og 24 år omkommer i trafikken enn av vold, alkohol og sykdom. Ifølge Verdens helseorganisasjon vil trafikkulykker være den femte vanligste dødsårsaken i verden i 2030, og trafiksikkerhet inngår derfor i FNs globale mål for bærekraftig utvikling frem mot 2030.

Trafikkulykker kan gi store sosiale konsekvenser for de berørte. Det kan være sorg over de som er døde, isolasjon og nedsatt funksjonsevne på grunn av varige skader. Andre kan være plaget med angst og traumer etter ulykker. Trafikkulykker kan også virke sterkt inn på pårørende til de som er direkte berørt.

Opplevd trygghet er også viktig. Hvis det oppleves utrygt å ferdes i trafikken, kan trafikantene ende opp med enten å være hjemme eller bruke mer bil som transportmiddel, hvis mulig.

9.3 Miljømessige konsekvenser

Trafikkulykker kan i en del tilfeller også gi utslipp av skadelige stoffer til naturen. Det kan være oljer eller drivstoff fra kjøretøy, eller utslipp fra farlig last.

Ved å forebygge at det skjer trafikkulykker vil man samtidig kunne forhindre utslipp av skadelige stoffer.

Vedlegg

Vedlegg 1 Innkomne forslag trafiksikkerhetstiltak

På de neste sidene er innkomne forslag til tiltak listet opp etter områder i kommunen, hvor inndeling mange steder er foretatt etter postnummer. Denne inndelingen er valgt for å få en praktisk visning av innspillene.

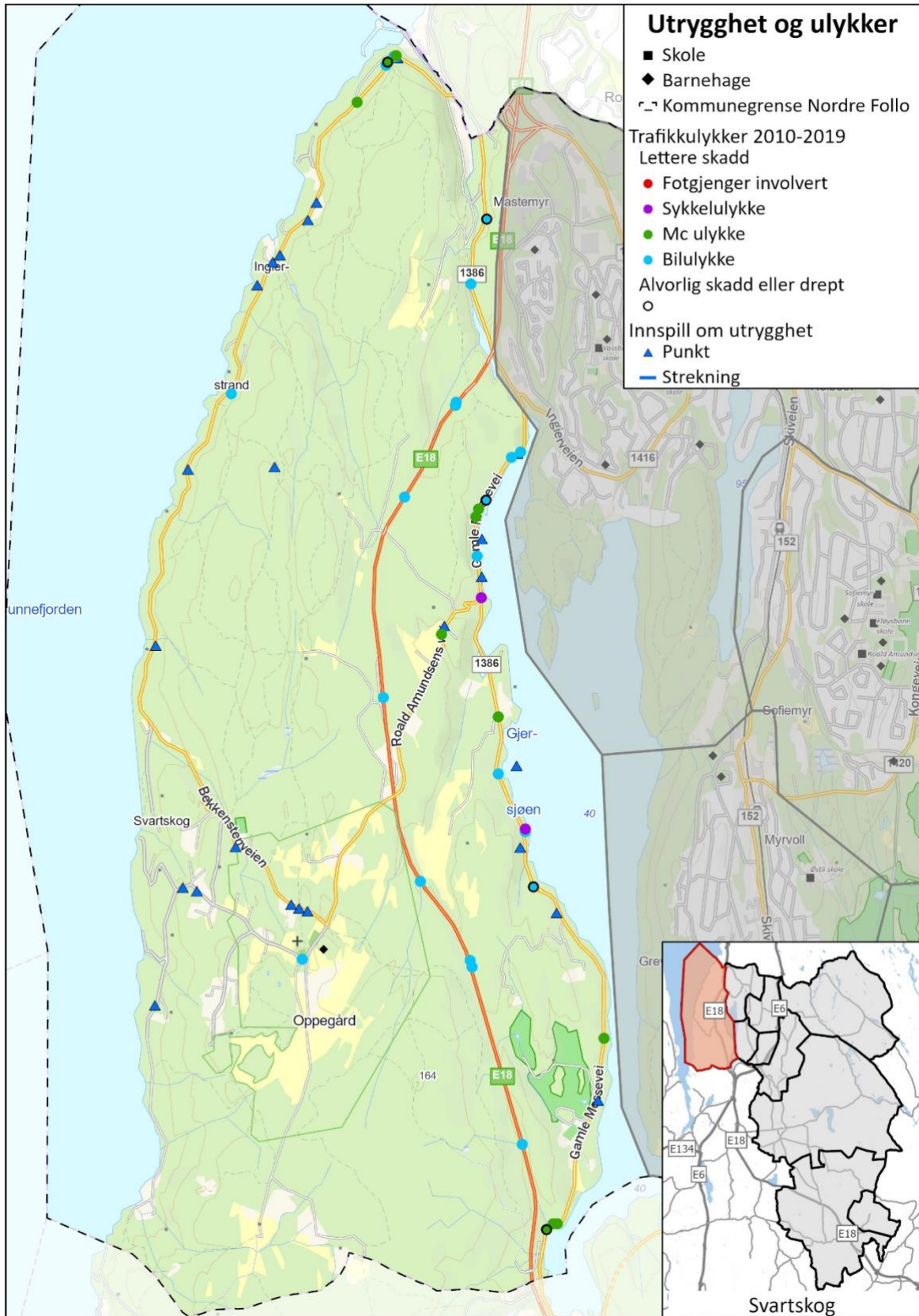
Først er det vist et kart som viser alle innspill, og deretter er et kart med en oppsummering/sammenstilling av innspillene. Mange steder er det kommet flere innspill som gjelder samme område, og derfor er en sammenstilling nødvendig.

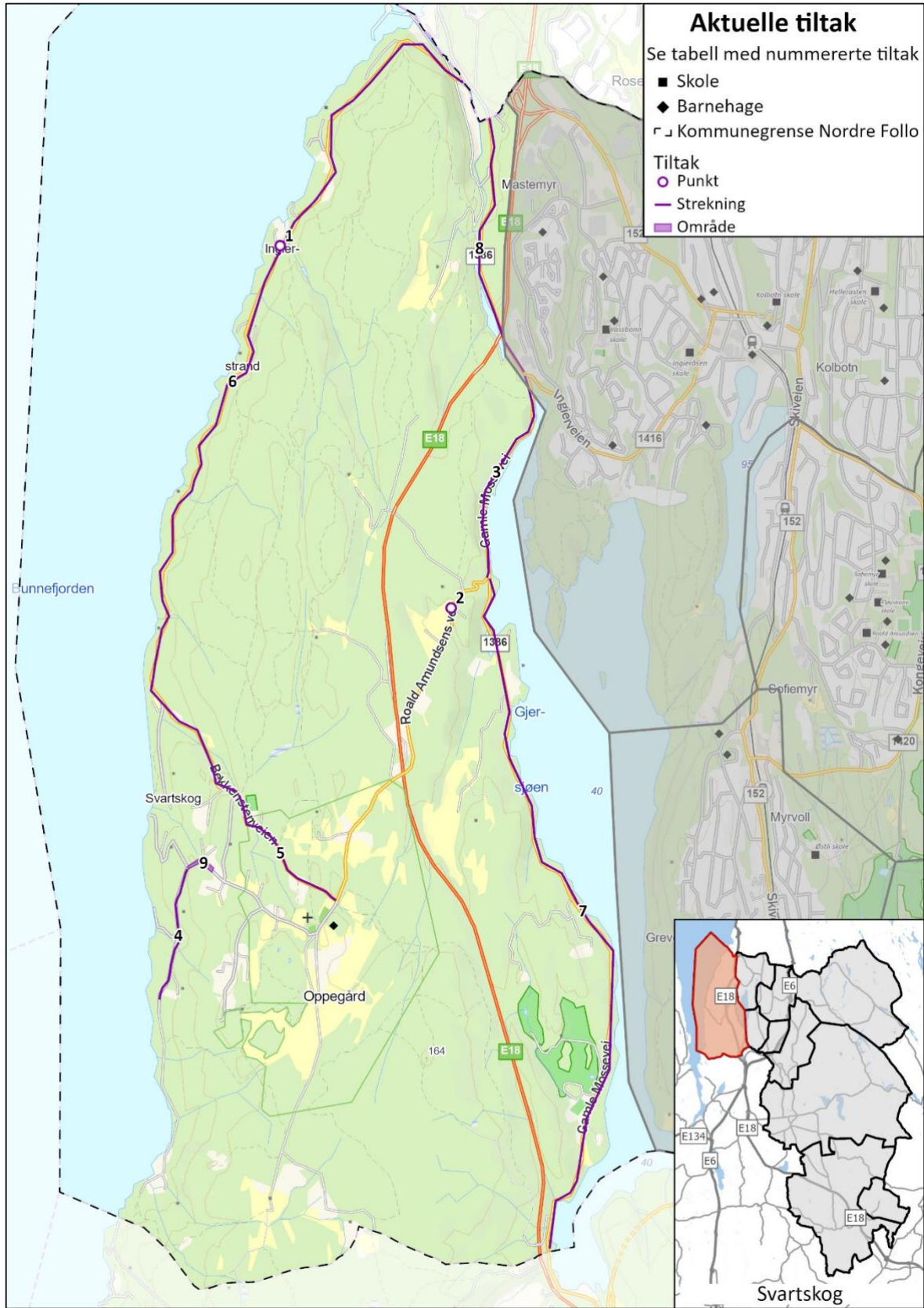
Innspillene vil bli tatt i betraktning ved utarbeidelse av tiltaksplan trafiksikkerhet som utarbeides etter at temaplanen er politisk vedtatt. Viktige kriterier vil være:

- Er tiltaket i samsvar med nasjonale/regionale/kommunale mål og strategier?
- Ligger stedet nært opp til skole eller barnehage, eller er det mange som bruker veien til skoleveg eller fritidsaktiviteter?
- Punkt eller strekninger der det er registrert flere fotgjengerulykker, eller der det er vurdert å være høy risiko for fotgjengerulykker.
- Eksisterende gangfelt der det er større sikkerhetsmessige avvik i forhold til Håndbok V127 – Kryssingssteder for gående. Høyt fartsnivå og/eller dårlige siktforhold vil ha høy prioritet.
- Områder der det er mange eldre fotgjengere som krysser veg.
- Strekninger som mangler god langsgående separering mellom gående og kjørende.
- Strekninger med registrert høyere fartsnivå enn ønskelig og med høy grad av utrygghet.
- Steder der det foreligger reguleringsplan.
- Punkt eller strekninger der utbedring har høy nytte-/kost (N/K)
- Det må kunne defineres ansvarlig for forvaltning, drift og vedlikehold (FDV)
- Kan tiltaket gjennomføres innenfor vedtatt budsjett?

[Alle innspill ligger også på kommunens hjemmeside – se kobling.](#)

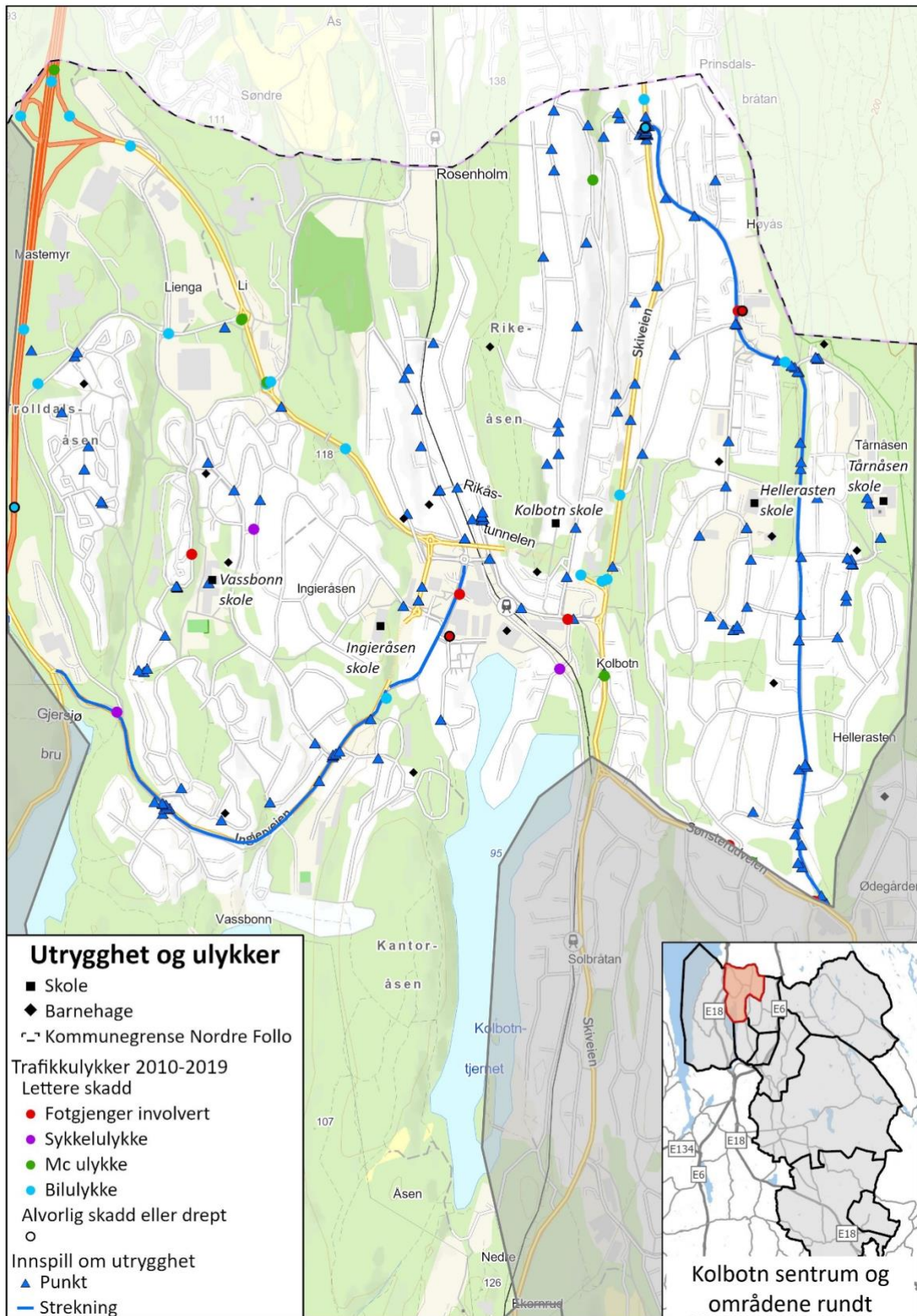
Svartskog

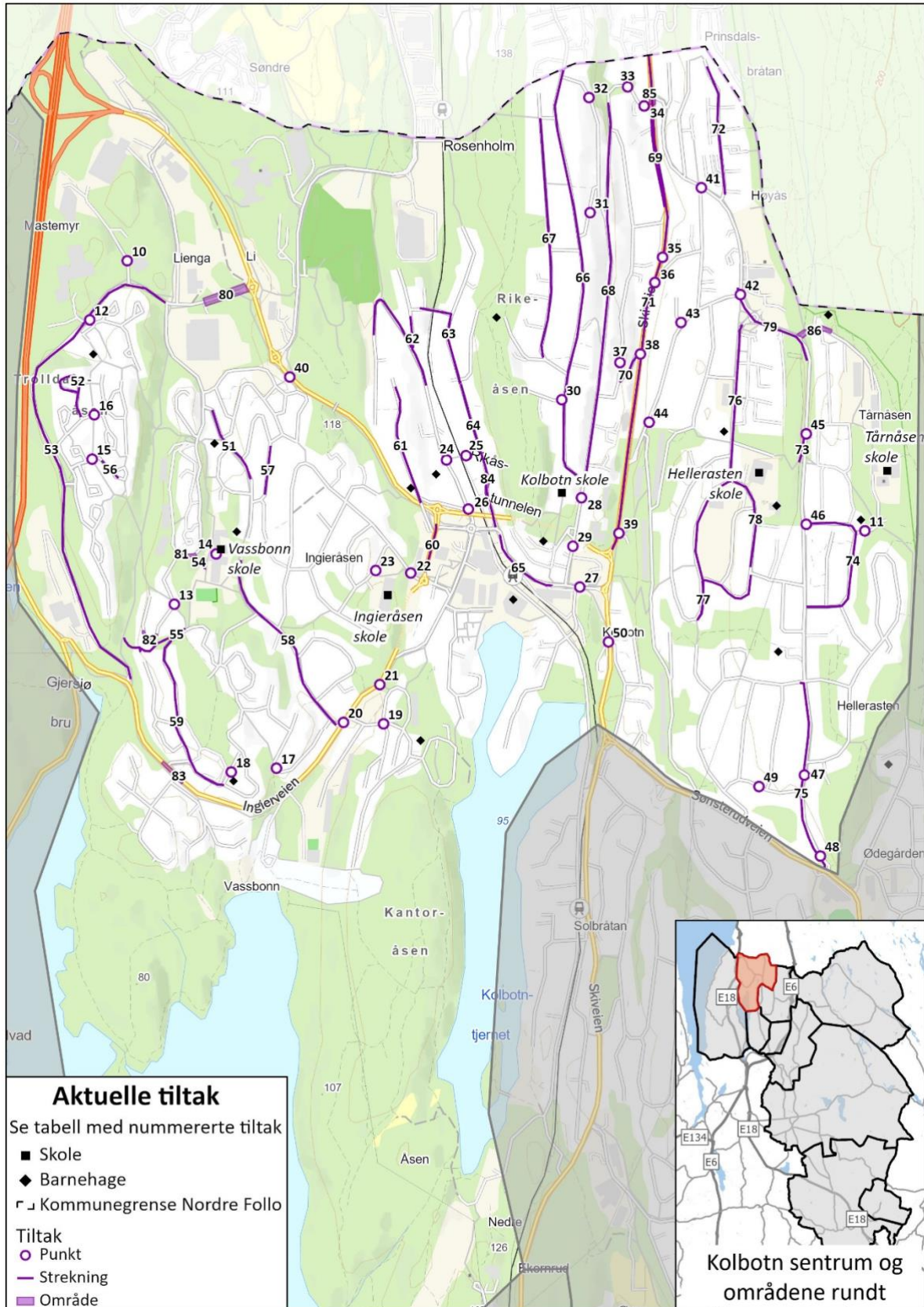




ID	Vegtype	Kategori	Stedsbeskrivelse	Tiltak
1	Fv	Opphøyd gangfelt	Ingierstrand bad	Oppgradering av krysning av vei fra badeplass til P-plass
2	Fv	Fartsdempende tiltak	Roald Amundsens vei v. nr 9	Fartshump og reduksjon hastighet
3	Fv	Ny gang-sykkelveg eller fortau	Gamle Mossevei	Bygge g/s-veg slik at man kan ferdes trygt til fots eller på sykkel mot Svartskog
4	K	Siktrydding	Svartskogveien	Sikt- og vegetasjonsrydding langs vei
5	Fv	Fartsdempende tiltak	Bekkenstenveien FV 1414	Fartshumper og siktrydding
6	Fv	Annet	Ingierstrandveien	Reduksjon av skiltet hastighet, fartsdempere, innsnevring, veirekkverk, GS-vei og siktrydding
7	Fv	Ny gang-sykkelveg eller fortau	Gamle Mossevei	GS, redusere hastighet, fartsdempere og innsnevring
8	Fv	Fartsdempende tiltak	Gamle Mossevei	Redusere fartsgrense, fartsdempende tiltak og GS-vei
9	K	Fartsdempende tiltak	Roald Amundsens vei v kolonial	Fartshump og siktrydding

Kolbotn sentrum og områdene rundt





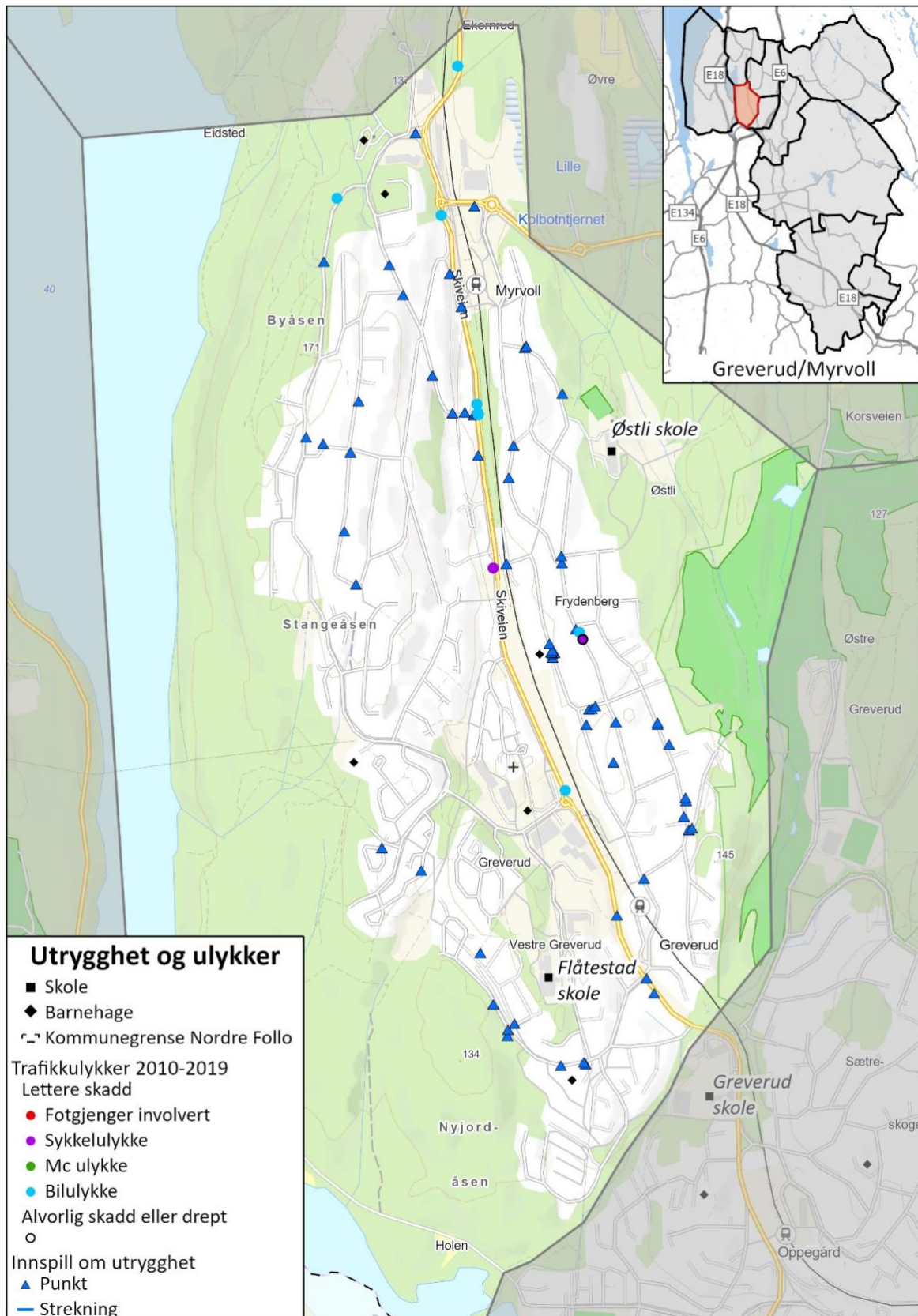
ID	Vegtype	Kategori	Stedsbeskrivelse	Tiltak under vurdering
10	K	Belysning	Tunellen fra Treninga på Trollåsen til oppgangssaga ved Oppeg båthavn	Belysning i tunellen
11	K	Annet	Gjallarveien / Tårnåsen skole	Se på hele trafikkløsningen med kiss&ride.
12	K	Belysning	Krysset Trollåsveien x Sponstubben	Opphøyd gangfelt, Bedre belysning i kryss og inn mot bussholdeplass
13	K	Fartsdempende tiltak	Mellomåsveien 145	Fartsdempende tiltak og vegetasjonsrydding
14	K	Annet	Vassbonn skole	Fysisk stenge GS vei inn til skolegård
15	K	Gangfelt	Flisveien 28	Merke opp gangfelt
16	K	Gangfelt	Sagveien 60	Etablere gangfelt og siktrydding i krysset
17	K	Fartsdempende tiltak	Iver Holters vei	Fartsdempende tiltak, siktrydding i sving
18	P	Annet	Ingieråsen barnehage	Øke parkeringsdekning til barnehage
19	K	Fartsdempende tiltak	Ingieråsveien - Plogsvingen	Fartsdempende tiltak før og etter kryss
20	Fv	Fartsdempende tiltak	Ingierveien v. Chr. Sindings vei	Flere fartshumper, lysregulering av gangfelt, bedre belysning av kryss
21	Fv	Fartsdempende tiltak	Ingierveien	Redusere fartsgrensen ned til 30 km/t og anlegge fartsdependte tiltak
22	K	Opphøyd gangfelt	Edvard Griegs vei ved vei opp til skolen	Oppgradering av gangfelt og snarevei opp til skolen
23	K	Annet	Ingieråsen skole	Etablere avsetningsplass utenfor skolen, bedre belysning og oppmerking av parkeringsplasser
24	K	Fartsdempende tiltak	Holtestien bru	Behov for innsnevring for å bedre sikt
25	K	Annet	Holtestien bru	Oppgradering av dekke, gjerde og mur ved bru
26	K	Skilt	Kapelleveien v. Solbakken	Fareskilt og bedre skilting av 30 sone
27	K	Gangfelt	Kolbtonveien ved FV 485	Nytt gangfelt
28	K	Annet	Ormerudveien 10	Bedre merking av 30 sone og fartstavle
29	K	Gangfelt	Ormerudveien 4	Ønske om flere gangfelt langs veien

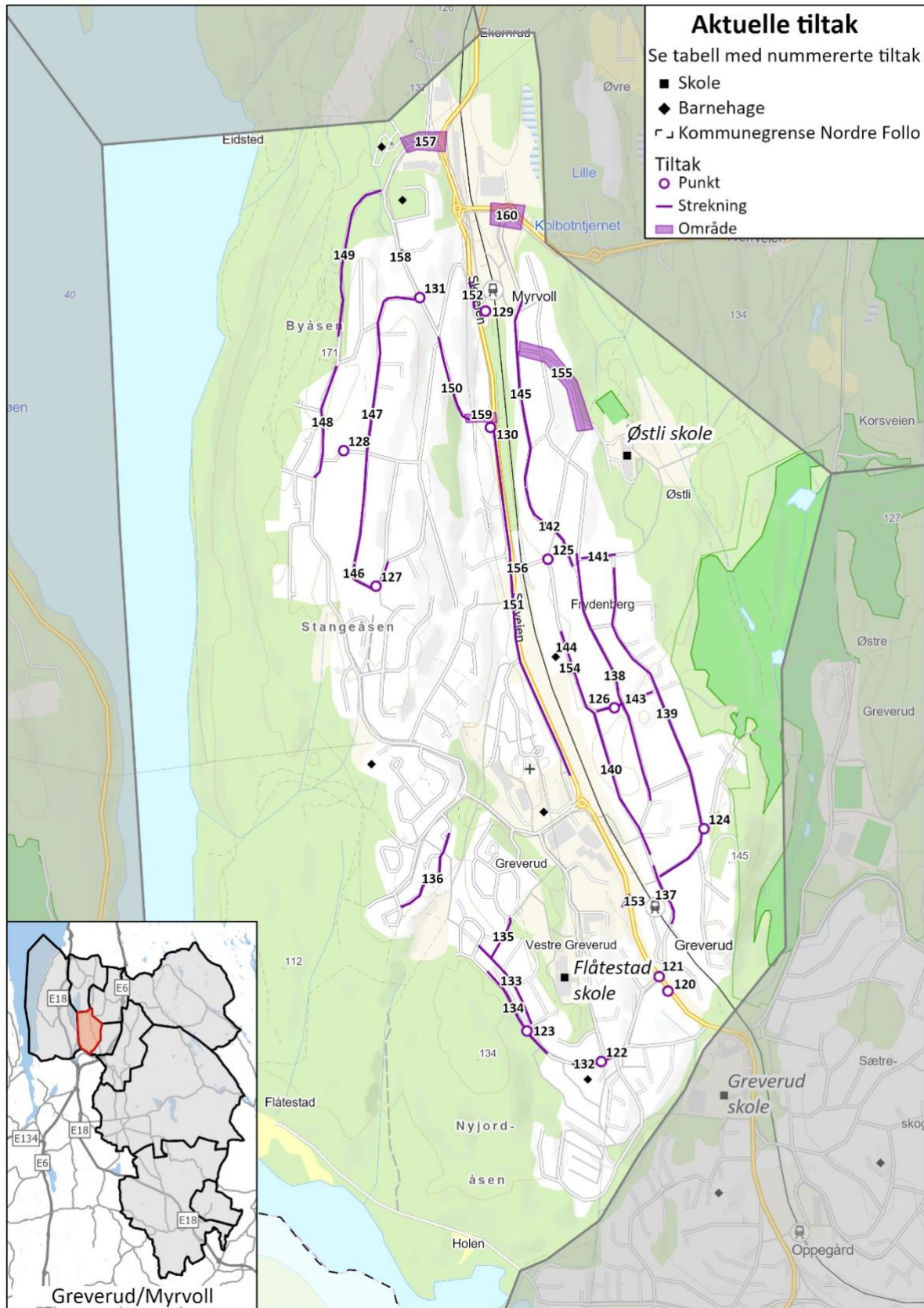
ID	Vegtype	Kategori	Stedsbeskrivelse	Tiltak under vurdering
30	K	Siktrydding	Fjellstien Fjellveien	Fjerne vegetasjon innenfor siktlinjene mellom veiene i krysset
31	K	Fartsdempende tiltak	Fjellsvingen	Fartsdempende tiltak
32	K	Fartsdempende tiltak	Nordbåtanveien	Fartsdempende tiltak
33	K	Fartsdempende tiltak	Ormerudveien 105	Fartsdempende tiltak
34	K	Gangfelt	Ormerudveien 82	Gangfelt til butikken
35	K	Signalregulering	Skiveien ved Grønnliveien	Gangfelt med lysregulering, vegetasjonsrydding og fartsdempende tiltak
36	Fv	Signalregulering	Skiveien ved Grønnliveien	Gangfelt med signalregulering
37	K	Fartsdempende tiltak	Radka Toneffs vei	Fartsdempende tiltak
38	Fv	Gangfelt	Skiveien ved Kleiva	Etablere gangfelt
39	Fv	Annet	Skiveien 51	Bedre fysisk skille mellom Kjørende og myke trafikanter
40	Fv	Gangfelt	Mastemyrveien ved rundkjøring	ønske om gangfelt evt. stenge bedre for villkryssing
41	K	Siktrydding	Valhallaveien Vestenga	Siktrydding i kryss
42	K	Siktrydding	Valhallaveien Augestadveien	Siktrydding i kryss
43	K	Trafikkspeil	Augestadveien 19	Trafikkspeil
44	K	Fartsdempende tiltak	Augestadveien 8	Fartsdempende tiltak
45	K	Gangfelt	Valhallaveien ved Odins vei	Etablere gangfelt ved bussholdeplass
46	K	Gangfelt	Gjallarveien	Merke opp gagnfelt
47	K	Gangfelt	Valhallaveien 15	Etablere gangfelt i forbindelse med bussholdeplass
48	K	Gangfelt	Valhallaveien v nr 2	Etablere gangfelt
49	K	Fartsdempende tiltak	Iduns vei	Fartsdempende tiltak
50	Fv	Signalregulering	Skiveien 63	Gangfelt med signalregulering
51	K	Fartsdempende tiltak	Tømmerfaret ved Mellomåsen BH	Fartsdempere og skilt nedsatt fart
52	K	Fartsdempende tiltak	Trolldalsåsen	Ønsker fartsdempere
53	K	Ny gang-sykkelveg eller fortau	Trollåsveien	Ny GS vei
54	K	Belysning	Vassbonn Skole	Belysning

ID	Vegtype	Kategori	Stedsbeskrivelse	Tiltak under vurdering
55	K	Belysning	Mellomåsveien - Trollåsveien	Belysning og oppgradering av sti.
56	K	Fartsdempende tiltak	Flisveien 33-58	Fartsdempende tiltak
57	K	Fartsdempende tiltak	Kruttmølleveien 31-41	Fartsdempende tiltak
58	K	Fartsdempende tiltak	Chr. Sindings vei	Øke tettheten på fartsdempende tiltak og ønske om fartstavle
59	K	Ny gang-sykkelveg eller fortau	Fartein valens vei og Monrad Johansens vei	Fortau og fartsdempende tiltak
60	Fv	Fartsdempende tiltak	Ingierveien v. rådhuset	Fartsdempende tiltak
61	K	Fartsdempende tiltak	Liaveien	Fartsdempende tiltak
62	K	Fartsdempende tiltak	Solkollen, Kapellveien og Furukollen	Fartsdempende tiltak og sperre for mulighet for å snu i kryssene
63	K	Fartsdempende tiltak	Brostubben og Holteveien	Fartshumper på strekningen
64	K	Fartsdempende tiltak	Holteveien	Oppgradering av eksisterende fartshumper og etablere flere med gjevt intervall
65	K	Annet	Kolbotnveien Mijøgata	Bedre skjøtsel av trær i mijøgata oppleves som trangt på fortau
66	K	Fartsdempende tiltak	Fjellveien	Flere nye fartshumper, oppgradering av eksisterende fortau og bygge fortau langs hele veien
67	K	Fartsdempende tiltak	Skogkanten	Fartsdempende tiltak
68	K	Ny gang-sykkelveg eller fortau	Ormerudveien	Fortau og fartsdempende tiltak
69	Fv	Ny gang-sykkelveg eller fortau	Skiveien mellom Ormerudveien og Ilaveien	Fortau langs veien
70	K	Annet	Kleiva	Enveiskilte veien, Siktrydding
71	Fv	Annet	Skiveien (kolbotn-Oslogrense)	Fartsdempende tiltak og fotoboks
72	K	Fartsdempende tiltak	Gydas vei	Fartsdempende tiltak
73	K	Ny gang-sykkelveg eller fortau	Valhallaveien bussholdeplass	Etablere Gangvei ned fra bru til holdeplass
74	K	Ny gang-sykkelveg eller fortau	Gjallarveien og Heimdalsveien	Etablere fortau, fartsdempende tiltak, nytt veilys.

ID	Vegtype	Kategori	Stedsbeskrivelse	Tiltak under vurdering
75	K	Ny gang-sykkelveg eller fortau	Valhallaveien mellom Sønsterudveien og Brages vei	Etablere fortau og ny belysning
76	K	Gangfelt	Kormoveien	Fartsdempende tiltak og flere gangfelt
77	K	Ny gang-sykkelveg eller fortau	Hareveien og Rådyrveien	Fortau, flere gangfelt og fartsreduserende tiltak
78	K	Fartsdempende tiltak	Hareveien	Fartsdempende tiltak og flere gangfelt
79	K	Fartsdempende tiltak	Valhallaveien	Skilt 30 km/t, Fartsdempende tiltak slik som lenger syd i Valhallaveien
80	K	Ny gang-sykkelveg eller fortau	Trollåsbrua	Ny GS vei bru
81	K	Fartsdempende tiltak	Mellomåsveien 102	fartsreduserende tiltak, siktrydding, bedre belysning og varsel om gangfelt
82	K	Fartsdempende tiltak	Mellomåsveien 156	Fartsdempende tiltak og bedre belysning i sving
83	Fv	Opphøyd gangfelt	Gangfelt Ingierveien v Oscars borgs vei	Opphøyd gangfelt, varselskilt, sette ned fartsgrense til 40 km/t
84	K	Fartsdempende tiltak	Holteveien 7	Fartsdempende tiltak og siktrydding i kryss
85	Fv	Signalregulering	Skiveien v. Ormerudveien og Valhallaveien	Gangfelt med lysregulering
86	K	Opphøyd gangfelt	Gimleveien	Opphøyd gangfelt, Siktrydding og fartsdempende tiltak

Greverud / Myrvoll



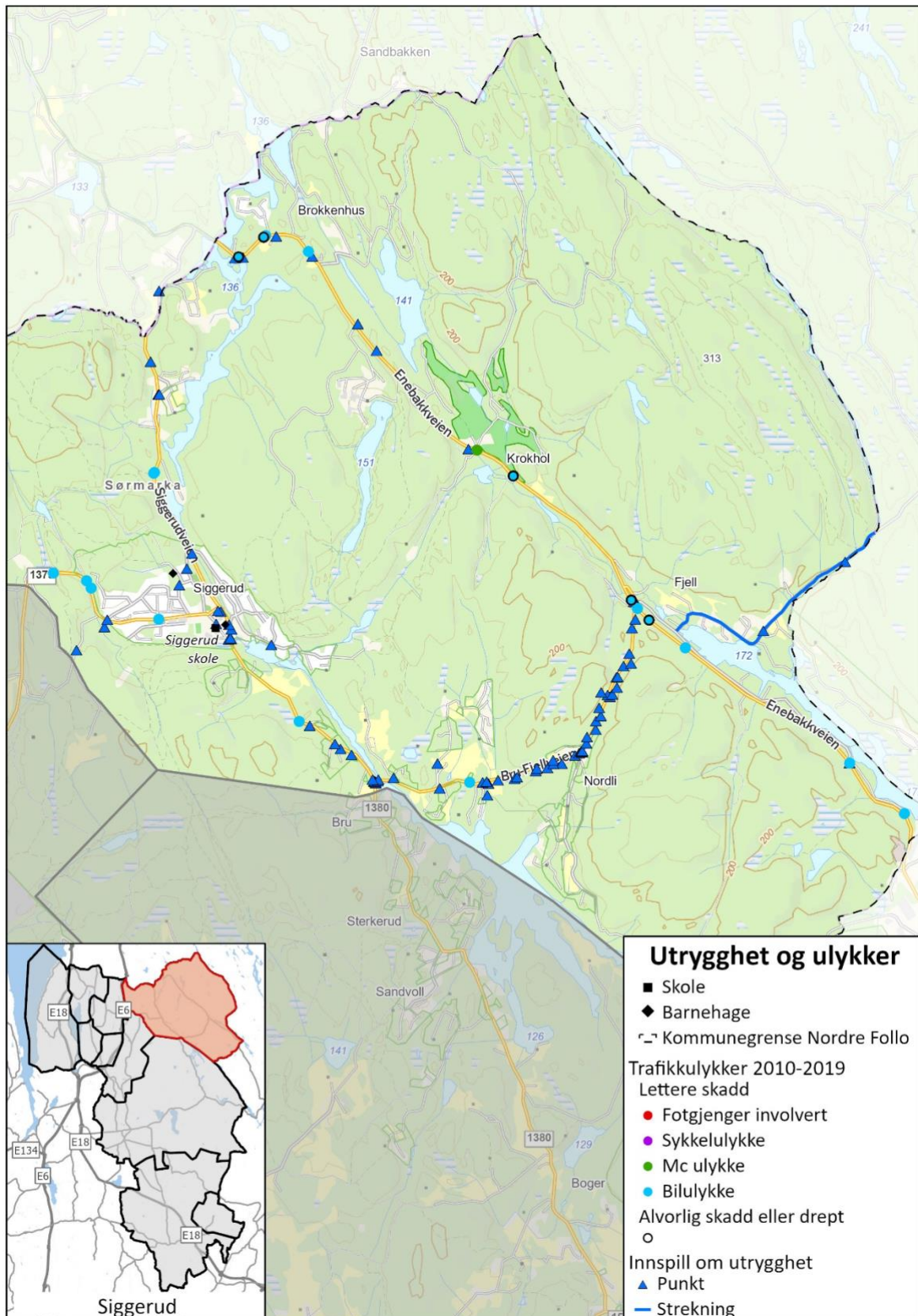


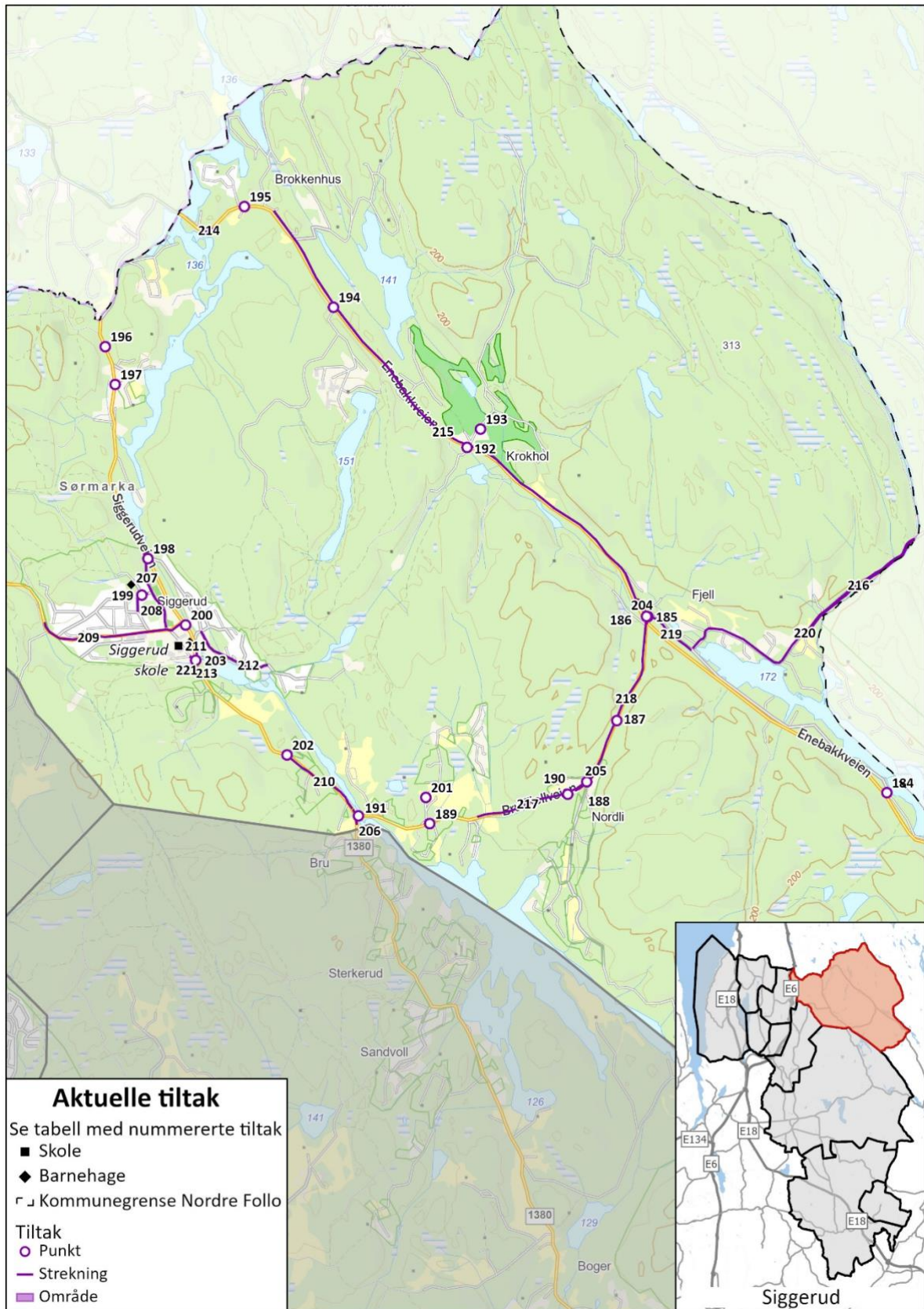
ID	Vegtype	Kategori	Stedsbeskrivelse	Tiltak under vurdering
120	Fv	Skilt	Skiveien x Th Kittelsens vei	Mangler 40 km skilt syd for krysset, retning sydover
121	Fv	Investering	Skiveien x Th Kittelsens vei	Ønsker rundkjøring
122	K	Belysning	Th Kittelsens vei	Gatelys mangler ved nye gangfeltet mot barnehagen
123	K	Gangfelt	Th Kittelsens vei ved nr 34	Etablere gangfelt over veien ut mot skogen - flittig brukt turområde
124	K	Siktrydding	Østliveien x Greverudveien	Siktrydding og evt trafikkspeil i krysset
125	K	Trafikkspeil	Vestliveien sving ved nr 39A	Ønsket trafikkspeil i svingen
126	K	Belysning	Kryssveien	Etablere gatelys
127	K	Siktrydding	Åsmyrveien	Siktrydding og fjerning fjellknauser for bedre sikt i svingene
128	K	Skilt	Vinkelveien fra Stangåsveien til Bjørnemyrveien	Ingen. Ønsker å forhindre ulovlig kjøring i veien - men da må veien fysisk sperres.
129	Fv	Annet	Myrvoll st - undergangen under banen	Det samler seg vann i undergangen om vinteren som gjør det glatt og farlig å ferdes.
130	Fv	Siktrydding	Skiveien - syd for kryss Haukeliveien	Siktrydding langs gangveien slik at de som kommer ut fra Haukeliveien ser de som kommer på gangveien.
131	K	Gangfelt	Krysset Byåsveien - Haukeliveien	Nytt gangfelt for kryssing Haukeliveien
132	K	Fartsdempende tiltak	Th Kittelsens vei ved barnehagen	Etablere fartsdempere på begge sider av fotgjengerfelt, og sette opp skilt fotgjengerfelt.
133	K	Fartsdempende tiltak	Th Kittelsens vei - gangvei bak garasjerekke	Etablere fartsdempere (små - 1 m lange?)
134	K	Fartsdempende tiltak	Th Kittelsens vei	Etablere fartsdempere
135	K	Ny gang-sykkelveg eller fortau	Th Kittelsens vei 134 til idrettsbanen	Bygge ny g/s-vei til idrettsbanen (Snarveiprojekt?)
136	K	Fartsdempende tiltak	Flåtestadveien	Etablere fartsdempere
137	K	Fartsdempende tiltak	Frydenbergveien	Etablere fartsdempere eller innsnevringer.
138	K	Fartsdempende tiltak	Frydenbergveien	Etablere fartsdempere

ID	Vegtype	Kategori	Stedsbeskrivelse	Tiltak under vurdering
139	K	Fartsdempende tiltak	Østliveien	Etablere fartsdempere
140	K	Fartsdempende tiltak	Vestliveien	Etablere flere fartsdempere
141	K	Fartsdempende tiltak	Eventyrveien	Etablere fartsdempere
142	K	Fartsdempende tiltak	Bakkeveien	Ønsket fartsdempende tiltak
143	K	Fartsdempende tiltak	Kryssveien	Etabl fartsdempere (Og evt bygge fortau)
144	K	Fartsdempende tiltak	Vestliveien BH	En fartsdemper på hver side av BH ønsket
145	K	Fartsdempende tiltak	Bakkeveien	Etablere fartsdempere
146	K	Ny gang-sykkelveg eller fortau	Åsmyrveien	Ønsket fortau rundt svingen, alternativt fartsred tiltak, trafikkspill
147	K	Ny gang-sykkelveg eller fortau	Stangåsveien	Ønsket fortau pga skolevei for mange barn til Østli skole
148	K	Fartsdempende tiltak	Bjørnemyrveien	Etablere flere fartsdempere - spes ved kryss mot Vinkelveien
149	K	Fartsdempende tiltak	Bjørnemyrveien	Etablere fartsdempere.
150	K	Fartsdempende tiltak	Haukeliveien - bakken fra Skiveien	Ønsket fartsdempere
151	Fv	Bom eller andre typer sperringer	Langs Skiveien	Autovern mellom kjørebane og gangvei for bedre adskillelse av myke trafikanter.
152	K	Annet	Gangvei ved Myrvollveien/Myrvollst	Ønsker plantet hekk mot fylkesvei
153	Fv	Fartsdempende tiltak	Langs Skiveien	Fartsdempende tiltak og fysisk sperring mellom kjørebane og fortau
154	K	Investering	Vestliveien ved barnehage	Utvide p-plass slik at man kan parkere på tvers. Bygge støttemur.
155	K	Investering	Skoleveien til Østli skole	Vurdere fortau, gatelys og fartsdempende tiltak. Av- og påstigningsplass for barna
156	Fv	Investering	Vestliveien til Skiveien	Etablere kryssing for skolebarn over jernbanelinja

ID	Vegtype	Kategori	Stedsbeskrivelse	Tiltak under vurdering
157	K	Fartsdempende tiltak	Kryss Skiveien - Haukeliveien	Helhetlig vurdering av trafiksikkerhetstiltak ønskes i kryssområdet. Et av de mest belastede krysset i området. Vurd rundkjøring.
158	K	Fartsdempende tiltak	Myrvoll-området	Ønsker først fartsmålinger i området. Drøfte med de lokale (Myrvoll vel) hvor det er størst behov for målinger.
159	K	Annet	Haukeliveien x Skiveien	En helhetlig vurdering av behov for gatelys, skilt, siktforbedring, fartsdempere. Stor trafikk i begge veier og mange skolebarn.
160	Fv	Opphøyd gangfelt	Tverrveien ved Myrvoll st	oppøyd gangfelt med skilt og oppmerking eller aller helst gangbru ønsket.

Siggerud

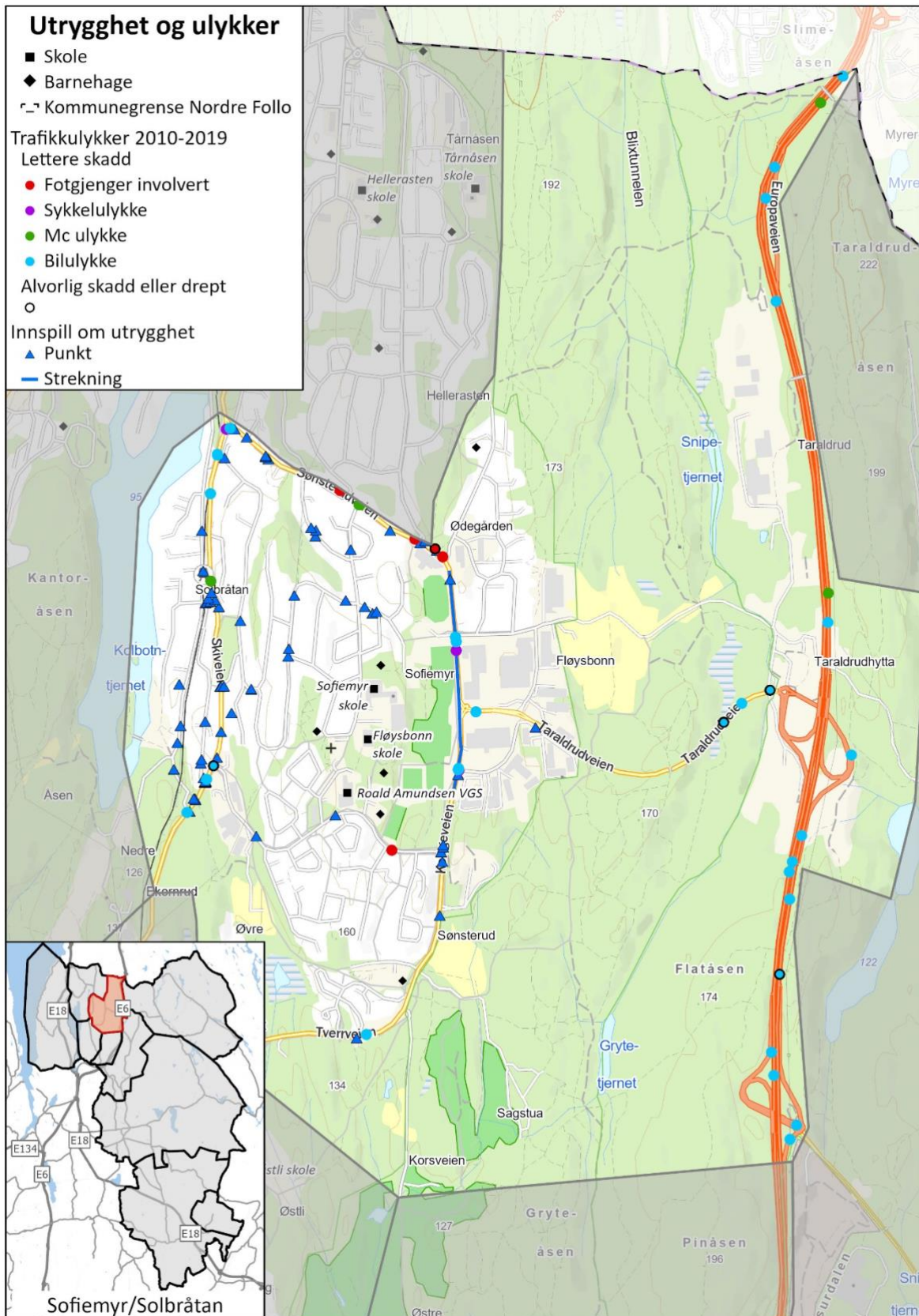


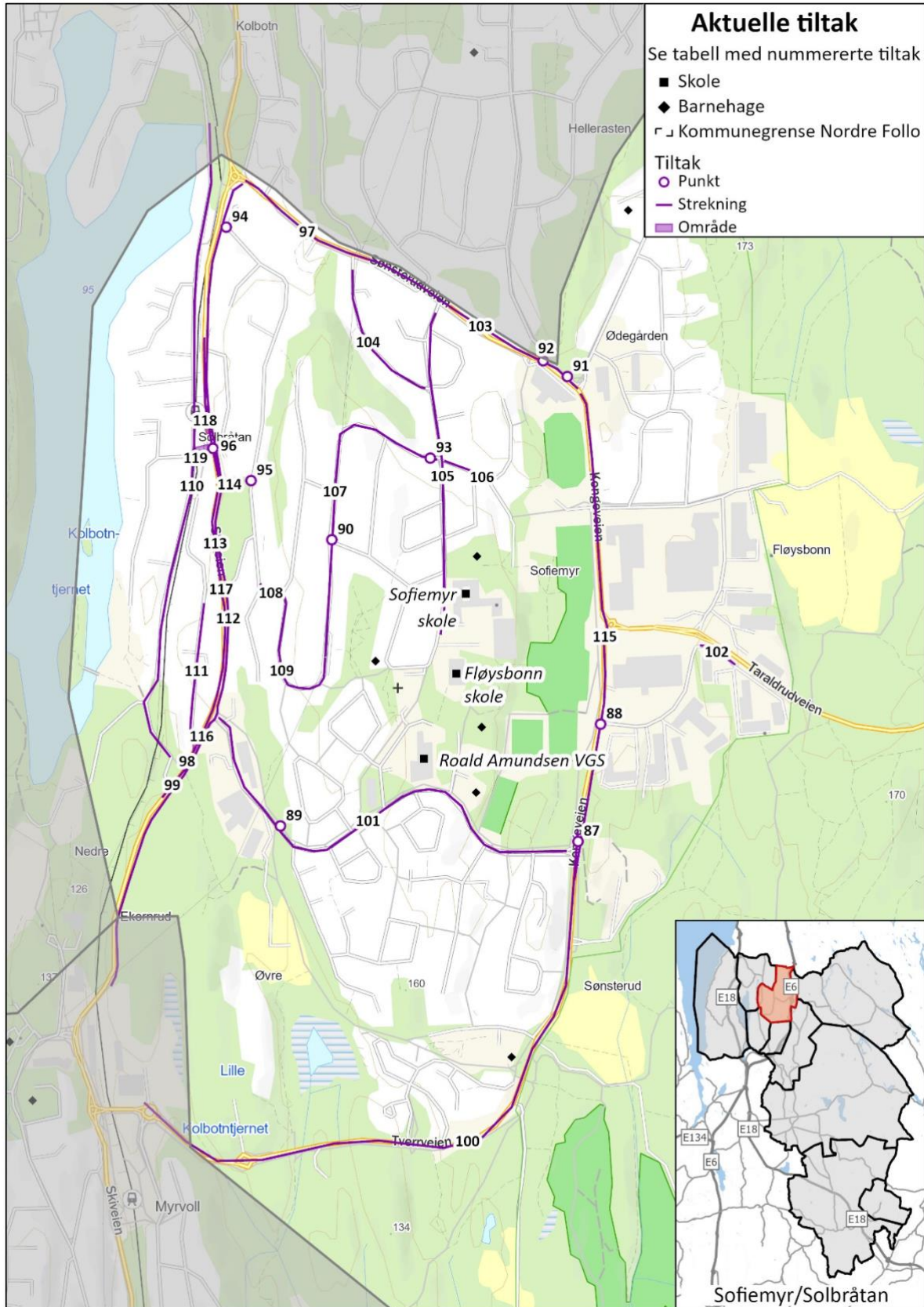


ID	Vegtype	Kategori	Stedsbeskrivelse	Tiltak under vurdering
184	K	Ny gang-sykkelveg eller fortau	Rundt Bindingsvannet på Siggerud	Ønsker sammenhengende g/s-vei rundt Bindingsvannet
185	Fv	Annet	Bru-Fjellveien x Bindingsveien	Ønsket trafikkøy i Bindingsveien eller rundkjøring
186	Fv	Belysning	Bru-Fjellveien x Bindingsveien	Ønsket bedre belysning i krysset
187	Fv	Annet	Bru-Fjellveien ved klatrested	Etablere parkeringsplass for klatrere
188	Fv	Gangfelt	Bru-Fjellveien x Gjevikeveien	Ønsket nytt gangfelt og busstopp
189	Fv	Gangfelt	Bru-Fjellveien ved Fiskestien	Etablere nytt gangfelt
190	Fv	Siktrydding	Bru-Fjellveien	Siktrydding partivis er ønsket
191	Fv	Ny gang-sykkelveg eller fortau	Bru-Fjellveien x Siggerudveien	Bygge bru med gang-sykkelveg over elva
192	Fv	Annet	Enebakkveien ved Krokhol golfbane	Ønsket undergang under FV for både myke trafikanter og som del av skiløype.
193	P	Ny gang-sykkelveg eller fortau	Krokhol golfbane	Ønsket g/s-vei rundt golfbanen
194	Fv	Gangfelt	Enebakkveien ved avkjøring Sørmarka	Ønsket gangfelt og redusert fart - fartsdempere
195	Fv	Gangfelt	Enebakkveien 609 / Brokkenhus	Fjernet gangfelt ønskes reetablert - med skilt
196	Fv	Gangfelt	Siggerudveien ved nr 1446	Etablere opphøyd gangfelt ved kryssingspunkt, skilt for fotgjengerfelt.
197	Fv	Gangfelt	Siggerudveien ved kryss Sigerudbråten	Etablere gangfelt og nedsatt fart/fartsdempere
198	Fv	Gangfelt	Siggerudveien x Ekornveien - Siggerud	Nytt gangfelt og fartsdempende tiltak
199	K	Siktrydding	Bekkefaret	Siktrydding i Bekkefaret
200	Fv	Signalregulering	Siggerudveien ved kryss Vevelstadveien	Lysregulering fotgjengerfelt ønsket
201	P	Belysning	Bjørnstadveien - Siggerud	Ingen tiltak godkjennes på privat veg.
202	Fv	Fartsdempende tiltak	Siggerudveien	Fartsdempende tiltak hele strekningen fra Siggerud til Bru.
203	Fv	Skilt	Siggerudveien ved avkjørsel til Siggerud skole/idrettshall	Flytte 40 km/t sone sydover
204	Fv	Fartsdempende tiltak	Bru-Fjellveien ved kryss Bindingsveien	Fartsdempere og 30 km/t

ID	Vegtype	Kategori	Stedsbeskrivelse	Tiltak under vurdering
205	Fv	Fartsdempende tiltak	Bru-Fjellveien ved kryss Gjevikeveien	Ønsket fartsdempere og nedsatt fart ved krysset
206	Fv	Fartsdempende tiltak	Siggerudveien ved x Bru-Fjellveien	Fartsdempere/opphøyd fotgjengerfelt og 40 km/t
207	K	Ny gang-sykkelveg eller fortau	Gamle Siggerudvei	fartsdempende tiltak.
208	K	Fartsdempende tiltak	Bekkefaret	Fartsdempere, varselspeil
209	Fv	Fartsdempende tiltak	Vevelstadveien - Siggerud sentrum	Fartsdempere hele veien ønsket
210	Fv	Fartsdempende tiltak	Siggerudveien nord for Bru	Fartsdempende tiltak ønsket.
211	Fv	Ny gang-sykkelveg eller fortau	Siggerudveien fra Brusagaveien til avkjørsel Siggerud skole	Bygge g/s-vei og nytt kryssingspunkt over FV.
212	K	Fartsdempende tiltak	Brusagaveien	Etablere flere fartsdempere, merke de gamle
213	K	Bom eller andre typer sperringer	P-plass v/Siggerud skole og BH	Sette opp betonggriser for sperring mellom gangareal og kjørebane
214	Fv	Investering	Enebakkveien ved Brokkenhus	Utbedring av kurvatur / tverrfall på veien
215	Fv	Ny gang-sykkelveg eller fortau	FV 155 Enebakkveien	Bygge gang-sykkelveg fra Brokkenhus til Fjell
216	K	Fartsdempende tiltak	Rausjøveien	Bygge fartsdempere og skilt for lavere fart.
217	Fv	Ny gang-sykkelveg eller fortau	Bru-Fjellveien	Ny gang- sykkelveg fra Borgåveien til Gjevikeveien
218	Fv	Ny gang-sykkelveg eller fortau	Bru-Fjellveien	Ny gang-sykkelvei fra Gjevikeveien til Fjell
219	K	Ny gang-sykkelveg eller fortau	Bindingsveien	Bygge gang-sykkelveg fra kryss ved Bru-Fjellveien til Rausjøveien
220	K	Ny gang-sykkelveg eller fortau	Rausjøveien	Bygge gang-sykkelveg fra Bindingsveien til kommunegrense mot Enebakk
221	K	Annet	Siggerudveien ved avkjøring Siggerud skole / idrettshall	Ombygging vegkryss

Sofiemyr / Solbråtan

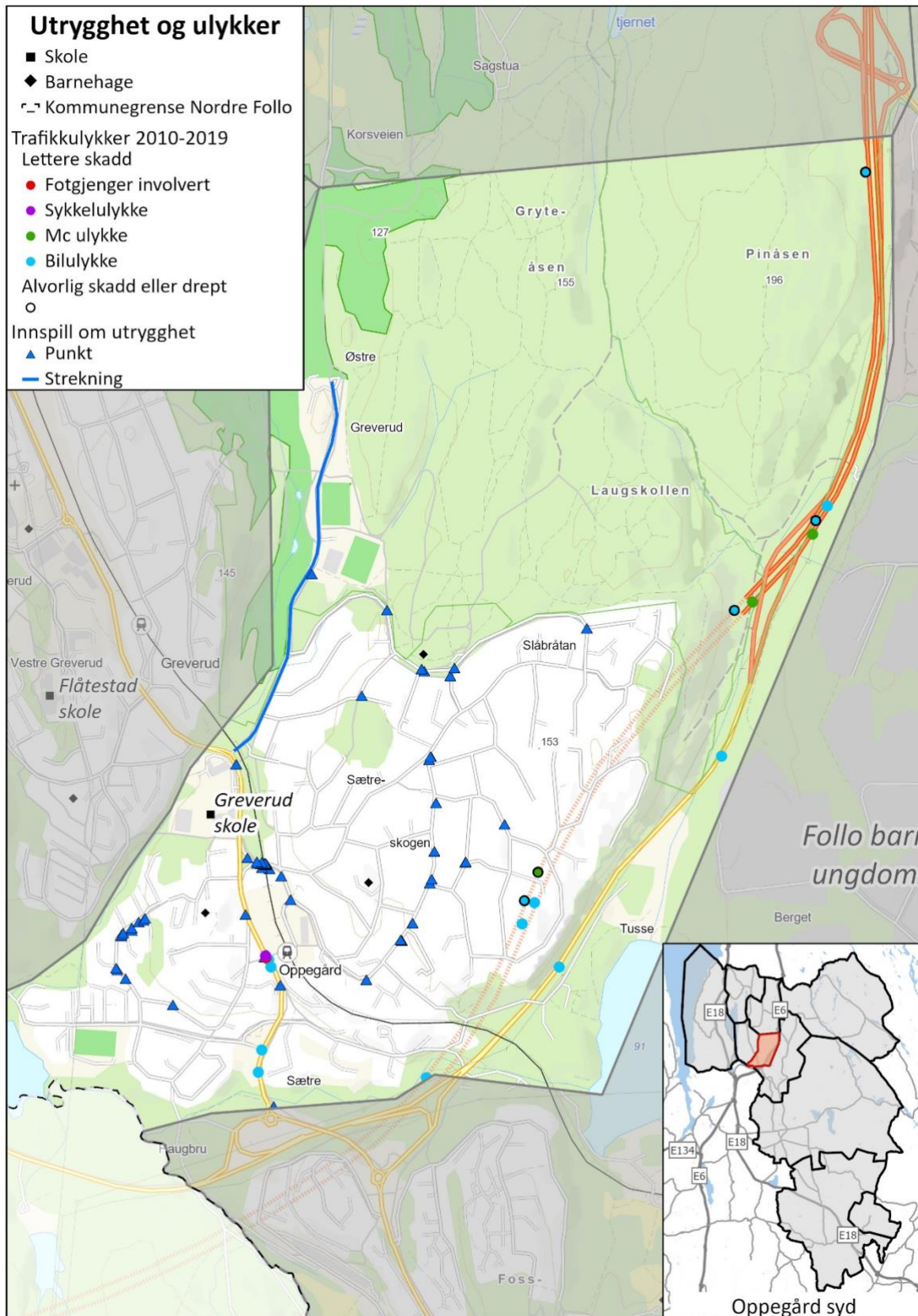


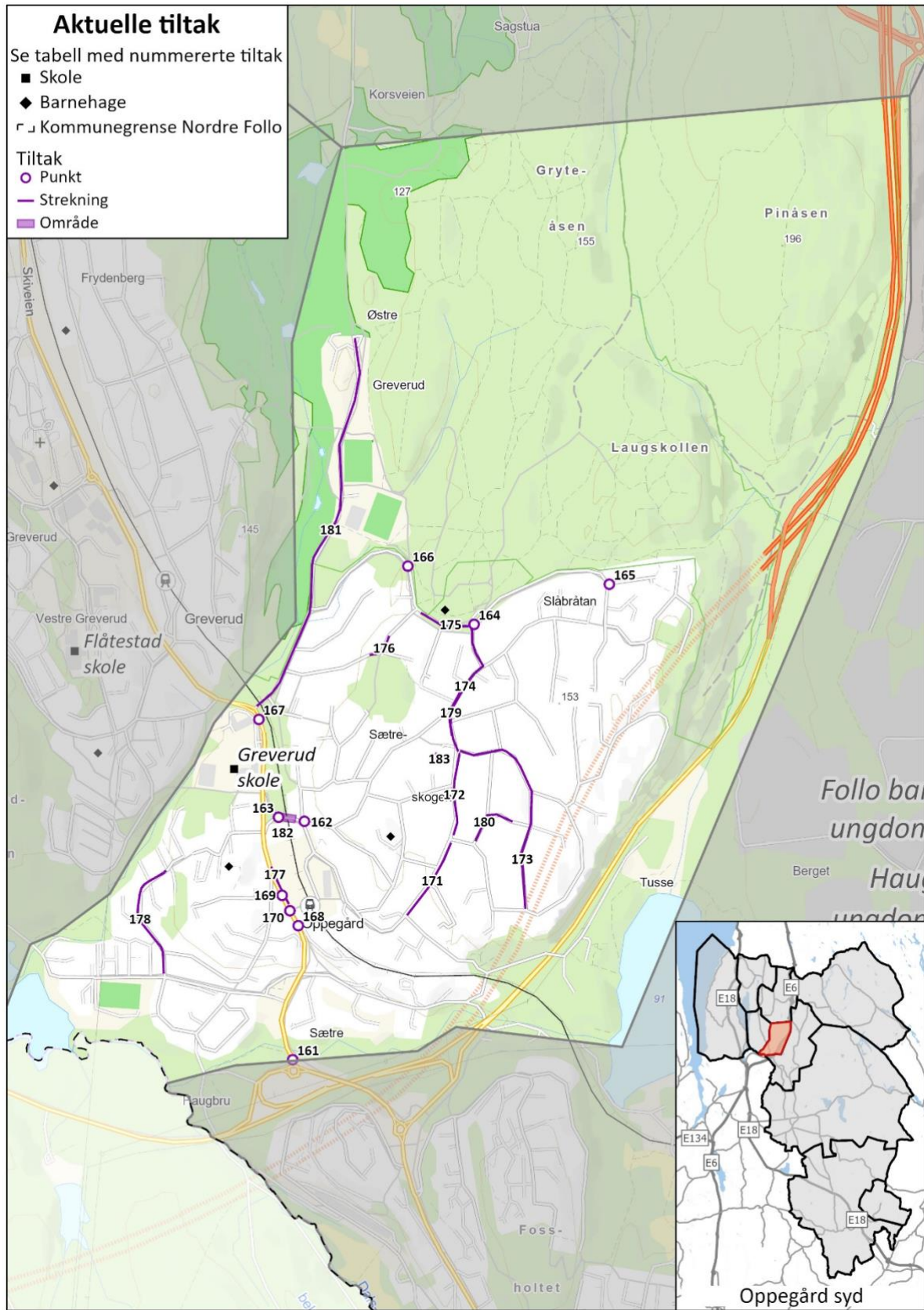


ID	Vegtype	Kategori	Stedsbeskrivelse	Tiltak under vurdering
87	Fv	Gangfelt	Kongeveien x Tømteveien på Sofiemyr	Det er nedsenk på stein, men ikke oppmerket og skiltet gangfelt. Det er ønsket av flere.
88	Fv	Gangfelt	Kongeveien x Sofiemyrveien	Etablere gangfelt fra fortau langs Sofiemyrveien mot g/s-vei og busstopp langs Kongeveien
89	K	Bom eller andre typer sperringer	G/s-vei kryssing ved Tømteveien 12A	Sperring ved kryssingspunkt g/s-veier
90	K	Siktrydding	Bjørnstjerne Bjørnsons vei x Wergelands vei	Siktrydding i kryss-området
91	Fv	Annet	Sønsterudveien bussholdeplass	Utvide bredde på bussholdeplass
92	Fv	Annet	Sønsterudveien ved Valhallaveien	Rundkjøring og fartsdempende tiltak
93	K	Siktrydding	Bjørnstjerne Bjørnsons vei	Siktrydding
94	K	Skilt	Bekkeliveien	Nytt fortau og bedre skilting av kryss
95	K	Bom eller andre typer sperringer	Bekkeliveien v 25	Bom for å redusere gjennomkjøring.
96	Fv	Signalregulering	Skiveien ved Solbåtan stasjon	Gangfelt med signalregulering
97	Fv	Fartsdempende tiltak	Sønsterudveien, vestre del	Bedre utformet fotgjengerkryssing, bedr belysning ved kryssinger, lysregulert kryssing vurd
98	Fv	Siktrydding	Skiveien x søndre kryss Solbråtanveien	Siktrydding på eiendommen Heimenveien 1, ug mot Skiveien x mot gangvei
99	Fv	Fartsdempende tiltak	Skiveien x Solbråtanveien	fartsdempende tiltak i området ved krysset.
100	Fv	Gangfelt	Tverrveien helt fra Myrvoll til Sofiemyr	Etablere oppmerkede gangfelt og skilte minst ned til 50 km/t
101	K	Skilt	Tømteveien k	skilte veien som forkjørsvveg
102	K	Ny gang-sykkelveg eller fortau	Sofiemyrveien v nr. 10	Etablere bedre forhold for Gående og syklende
103	Fv	Signalregulering	Sønsterudveien	Gangfelt med signalregulering
104	K	Fartsdempende tiltak	Wessels vei	Fartsdempende tiltak
105	K	Fartsdempende tiltak	Holbergs vei	Fartsdempende tiltak
106	K	Fartsdempende tiltak	Jonas Lies vei	Fartsdempende tiltak

ID	Vegtype	Kategori	Stedsbeskrivelse	Tiltak under vurdering
107	K	Fartsdempende tiltak	Bjørnstjerne Bjørnsons vei	Fartsdempende tiltak og oppgradering av eksisterende humper
108	K	Skilt	Jesebakken	Skilte gjennomkjøringen strengere, siktrydding
109	K	Fartsdempende tiltak	Utsiktsveien	Fartsdempende tiltak
110	K	Fartsdempende tiltak	Solbråtanveien	Fartsdempende tiltak, oppgradering av lys, Fortau
111	K	Fartsdempende tiltak	Heimenveien	Fartsdempende tiltak
112	Fv	Annet	Skiveien mellom Sønsterudveien og Ekornrud bru	Lage skille i GS-vei mellom gående og syklende
113	Fv	Fartsdempende tiltak	Skiveien	Fartsdempende tiltak og redusere fartsgrensen
114	Fv	Bom eller andre typer sperringer	Skiveien ved Borgenveien	Fysisk skille mellom fortau og kjørebane
115	Fv	Skilt	Kongeveien på Sofiemyr	Ønsker senket fartsgrense helt fra The Well nordover forbi stadion til Skiveien
116	Fv	Opphøyd gangfelt	Skiveien v. 99 (Shell)	Opphøyd gangfelt, siktrydding og sette ned fartsgrense
117	K	Siktrydding	Skiveien V Heimenveien Pastor Løkens vei	Siktrydding
118	Fv	Skilt	Skiveien Tjernveien	Regulere påbudt kjøreretning i krysset.
119	K		Tjernveien v brua	Helhetlig vurdering av trafikksystemet, Stenge for kjøring, bedre sikt, skille gående, regulere kjøreretning

Oppegård syd

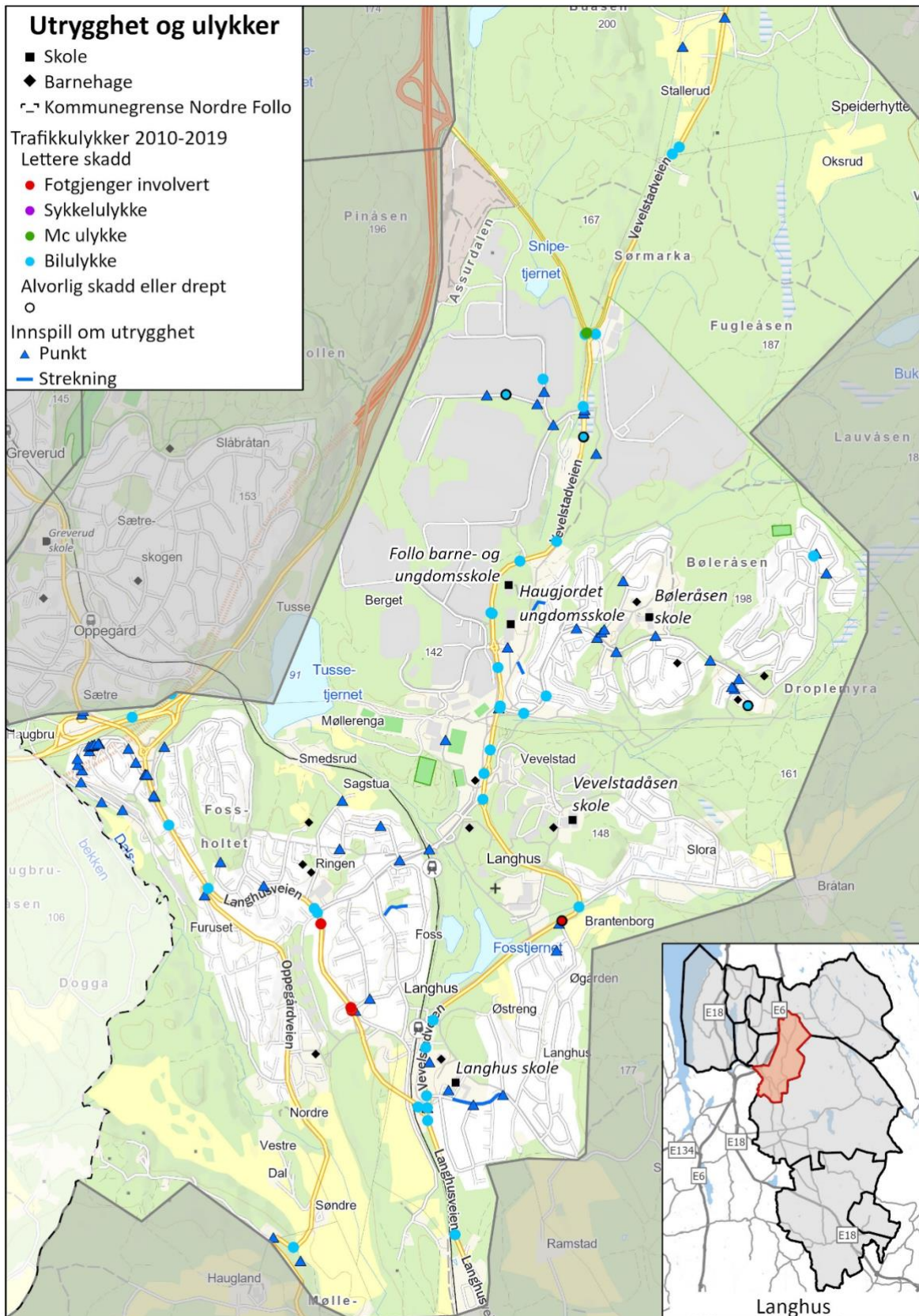


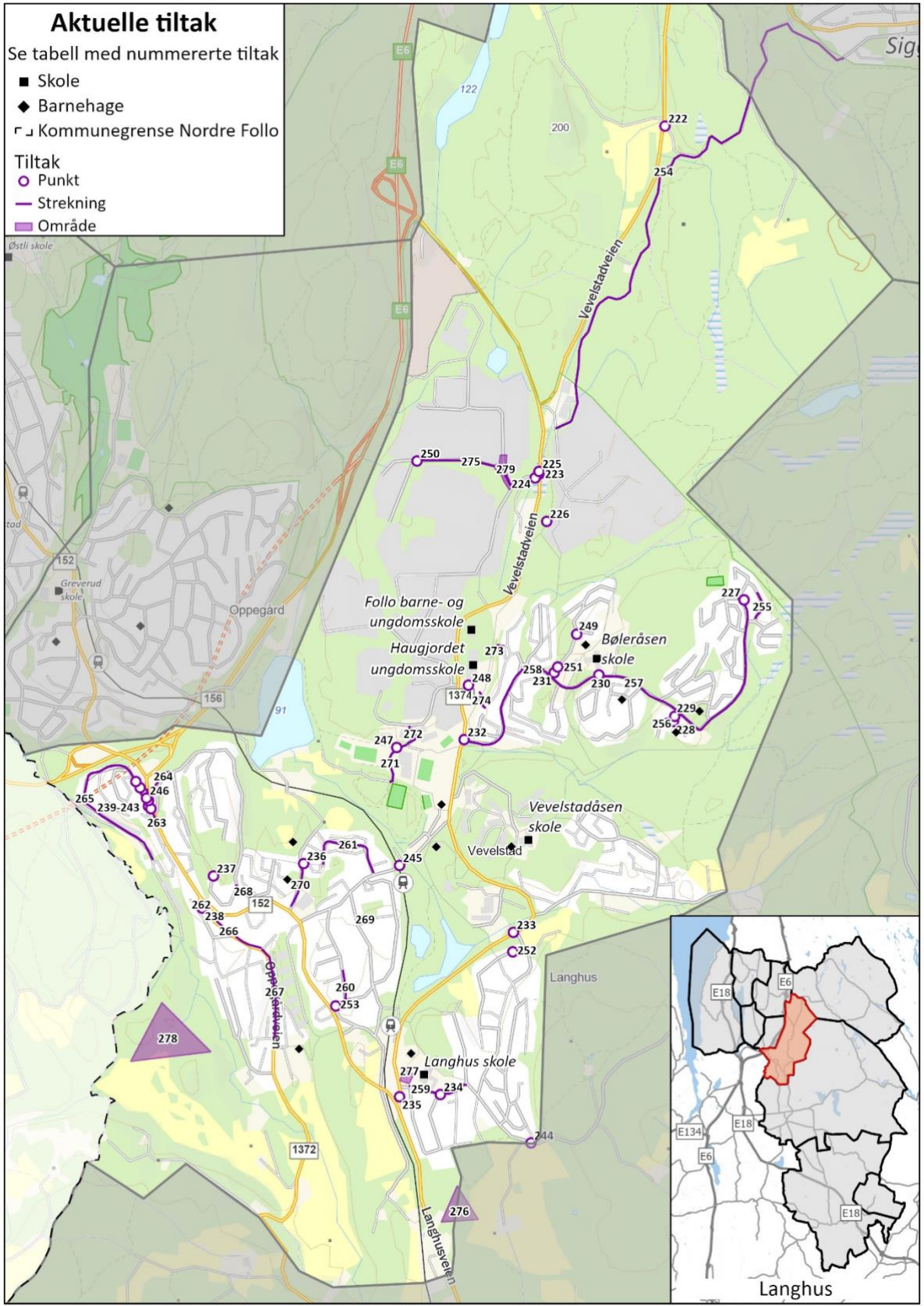


ID	Vegtype	Kategori	Stedsbeskrivelse	Tiltak under vurdering
161	Fv	Gangfelt	Langhusveien v/rundkjøring gammelt kommunedele	Oppmerking og skilting av gangfelt
162	K	Fartsdempende tiltak	Sætreskogveien x Slåbråtveien	Fartsdempende tiltak og skilt / oppmerking
163	K	Signalregulering	Sætreskogveien v/jernbanebrua	Signalregulering av trafikken slik at det kjører kun en retning om gangen.
164	K	Fartsdempende tiltak	Rolf Presthus vei ved x Tiurveien	Utbedre eks fotgjengerfelt til opphøyd med bedre utforming for å få senket hastighet.
165	K	Fartsdempende tiltak	Rolf Presthus vei x Harald Johnsens vei	Etablere en fartsdemper på hver side av krysset
166	K	Fartsdempende tiltak	Rolf Presthus vei	Opphøyd fotgjengerfelt og fartsdempere på hver side av fotgjengerfeltet
167	Fv	Signalregulering	Skiveien ved x Kongeveien	Lysregulert fotgjengerfelt ønsket
168	Fv	Fartsdempende tiltak	Skiveien v/Oppegård st	Ny fartsdemper før fotgjengerfelt
169	Fv	Fartsdempende tiltak	Skiveien v/Sætreveien	Ny fartsdemper før fotgjengerfelt
170	Fv	Gangfelt	Skiveien v/Sætreveien	oppøyd gangfelt
171	K	Ny gang-sykkelveg eller fortau	Sætreskogveien	Bygge g/s-vei eller fortau
172	K	Ny gang-sykkelveg eller fortau	Sætreskogveien fra Kringsjøveien til Slåbråtveien	Bygge fortau /g/s-vei
173	K	Fartsdempende tiltak	Myraparkveien	Etablere fartsdempere.
174	K	Fartsdempende tiltak	Sætreskogveien-Slåbråveien - Tiurveien	Etablere fartsdempere og asfaltere bredere veg slik at man ikke må ut på skulderen for å møtes.
175	K	Fartsdempende tiltak	Rolf Presthus vei ved Slåbråten barnehage	Etablere fartsdempere og opphøyd fotgjengerfelt v/ hovedinngang BH
176	K	Fartsdempende tiltak	Bjerkebakken	En fartsdemper på hver side av svingen ved 7C
177	Fv	Ny gang-sykkelveg eller fortau	Skiveien ved Oppegård st	Forleng g/s-vei nordover til etter kryss Sætreveien
178	K	Ny gang-sykkelveg eller fortau	Fageråsveien	Bygge gang-sykkelvei eller fortau langs veien

ID	Vegtype	Kategori	Stedsbeskrivelse	Tiltak under vurdering
179	K	Fartsdempende tiltak	Slåbråtveien og Sætreskogveien	Etablere fartsdemper som vist på vedlegg Sætreskogveien 34B og Slåbråtvn 21
180	K	Bom eller andre typer sperringer	Jutulveien og Høgseterveien på Sætreskogen	Sperre veiene for gjennomkjøring
181	K	Fartsdempende tiltak	Kongeveien	Etablere fartsdempere
182	K	Investering	Sætreskogveien - jernbanebrua	Bygge ny bru. I mellomtiden - vurdere lysreg trafikk
183	K	Siktrydding	Sætreskogen - hele	Behov for siktrydding på hele Sætreskogen

Langhus



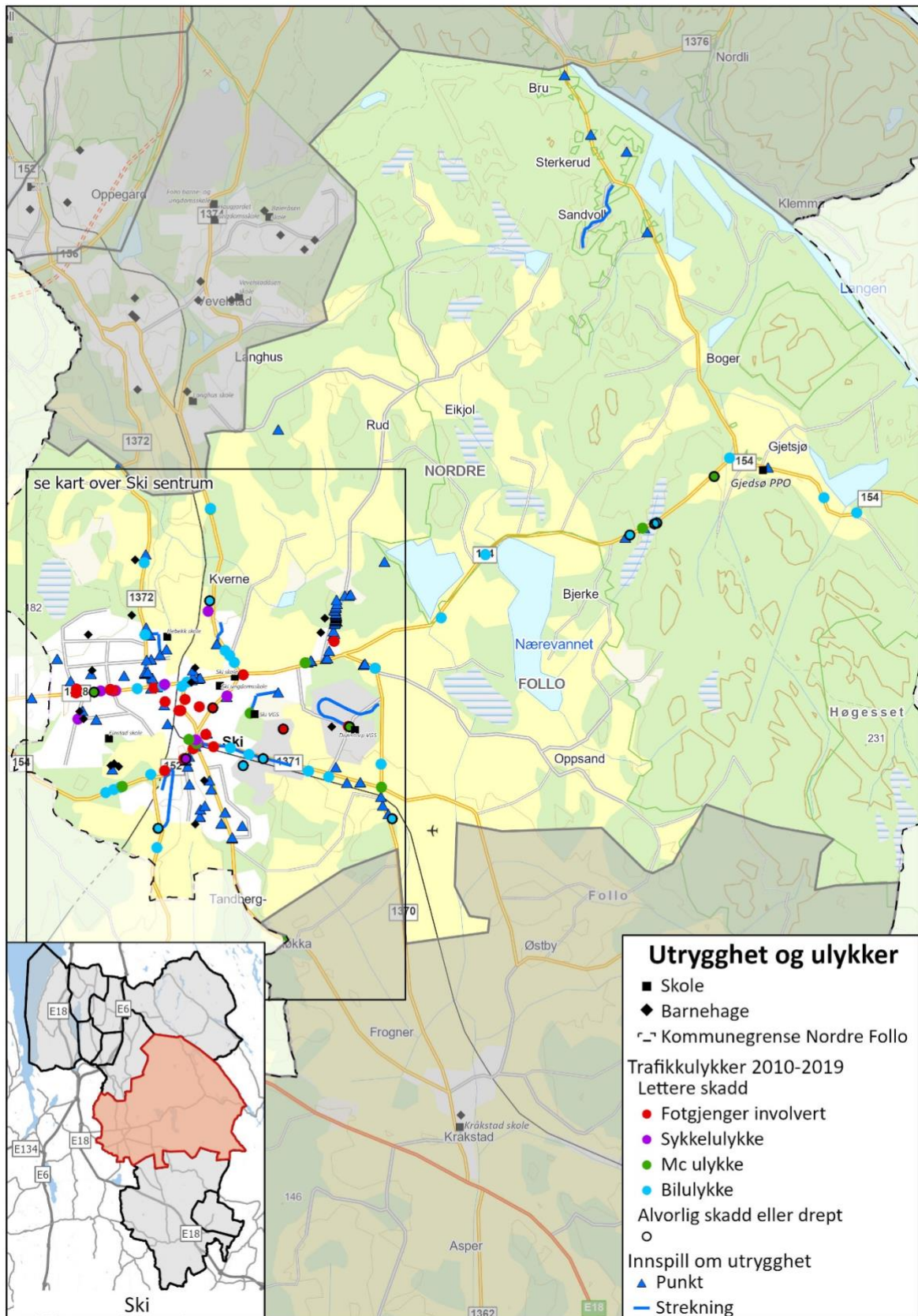


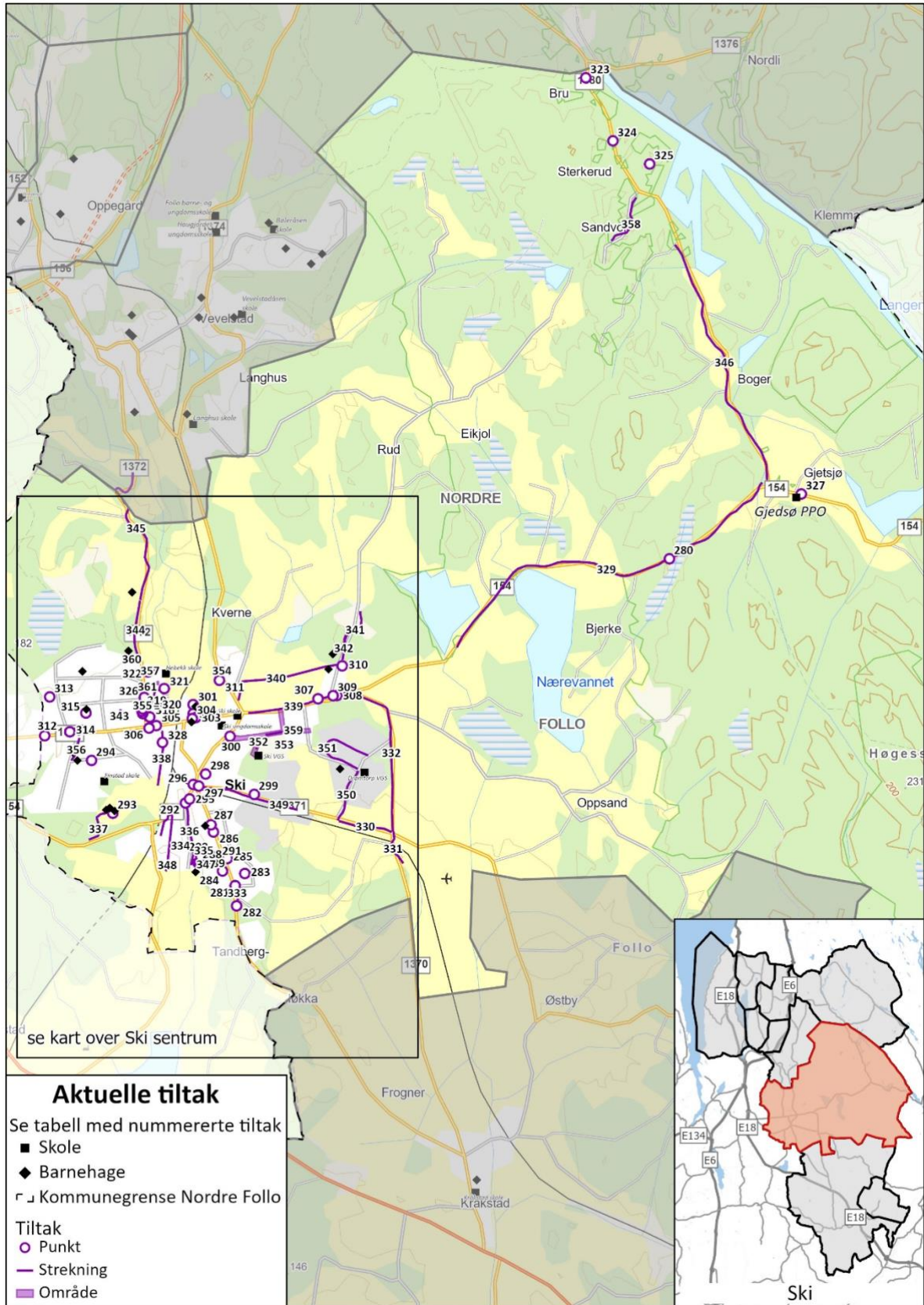
ID	Vegtype	Kategori	Stedsbeskrivelse	Tiltak under vurdering
222	Fv	Gangfelt	Siggerudveien ved Stallerud	Etablere sikker kryssing for barn/turgåere. En del barn sykler til trening på Sofiemyr her.
223	Fv	Belysning	Vevelstadveien x Regnbueveien	Ønsket bedre belysning i krysset
224	K	Siktrydding	Vevelstadveien x Regnbueveien	Skape bedre sikt fra Regnbueveien mot høyre - gangvei mot bussholdeplass
225	Fv	Signalregulering	Vevelstadveien x Regnbueveien	Ønsket signalregulering fotgjengerfelt eller annen sikring.
226	K	Ny gang-sykkelveg eller fortau	Flere gang-sykkelveier på Langhus som brukes til jobb-sykling	Bygge g/s-vei med adskilt gangbane og sykkelbane. Føler seg utrygg på smal vei når det kommer syklister i stor fart.
227	K	Annet	Blåbærveien	Sikring av bussholdeplass med autovern el. lign.
228	K	Gangfelt	Kantarellen	Ønsker oppmerket og skiltet gangfelt - evt opphevet.
229	K	Fartsdempende tiltak	Kantarellen	Fartsdemper og gatetun ønsket
230	K	Gangfelt	Skoglia - hele	Oppmerking eksisterende gangfelt i hele kommunen
231	K	Skilt	Bregnefare	Blindvei-skilt i Bregnefare mangler
232	Fv	Investering	Vevelstadveien x Skoglia	Bygge rundkjøring
233	Fv	Gangfelt	Vevelstadveien x Ødegårdsveien	Flytte gangfelt lenger syd, og bygge noen meter ny g/s-vei. Farlig plassering i dag rett etter sving.
234	K	Gangfelt	Bøhlerveien ved Langhus skole	Merke opp gangfelt på nytt
235	Fv	Gangfelt	Vevelstadveien ved rundkjøring Langhusveien	Tiltak for bedre sikkerhet ved gangfeltet. Lysregulering - opphøyd gangfelt eller fartsdempere og skilt-skolebarn
236	K	Bom eller andre typer sperringer	Sagstien x Tussestien	Ønsket bom for å hindre uønsket kjøring på gangvei
237	K	Skilt	Furusetåsen - overgang til gangvei	Skilt på bom for å markere bommen i mørket.
238	Fv	Gangfelt	Oppegårdveien ved kryss Langhusveien	Etablere gangfelt over Oppegårdveien mot trapp til Dalsveien. Mye brukt skolevei fra Haugbro Terrasse.
239	Fv	Investering	Langhusveien x Haugbro Terrasse	Bygge busslommer på hver side av veien.

ID	Vegtype	Kategori	Stedsbeskrivelse	Tiltak under vurdering
240	Fv	Gangfelt	Langhusveien ved kryss Haugbro Terrasse	Etablere gangfelt over fylkesveien.
241	Fv	Investering	Langhusveien x Haugbro Terrasse og Stenfeltbakken	Pri 1: Ny rundkjøring felles for Haugbro Terrasse og Stenfeltbakken. Pri 2: bygge om eks kryss.
242	K	Belysning	Haugbro Terrasse - gangbro over Langhusveien	Bedre belyst bro og siktrydding for å få fram eks gatelys bedre
243	K	Skilt	Haugbro Terrasse	Vurdere å gå fra sone-30 skilt til vanlige 30 - skilt
244	K	Fartsdempende tiltak	Bøhlerveien -Langhus	Fartsdemper og flytte 30-skilt lenger øst pga gangvei som kommer usikret ut rett ved sving og overgang 50 km/ti
245	K	Skilt	Gamle Vevelstadvei ved Vevelstad stasjon	Fareskilt skolebarn - 2 stk.
246	Fv	Investering	FV 152 Langhusveien x Haugbro Terrasse	Bygge om krysset slik at det blir enklere å kjøre inn på FV nordover.
247	K	Annet	Berghagan - Møllerenga	Bygge av- og påstigningsplass
248	K	Skilt	Haugjordet ungdomsskole / Follo barne- og ungdomsskole	Skilting av av- og påstigningsplass og andre trafikkarealer ved skolene
249	K	Fartsdempende tiltak	Bregnefarete	Etablere ny fartsdemper ved nye omsorgsboliger
250	K	Gangfelt	Snipetjernveien	Etablere nytt gangfelt ved Brødr Dahl
251	K	Fartsdempende tiltak	Bregnefarete	Etablere fartsdemper og male fartsgrense på veien
252	K	Fartsdempende tiltak	Ødegårdssvingen	Etablere fartsdemper ved nr 8
253	K	Fartsdempende tiltak	Fossveien	Etablere fartsdemper i området ved den krappe svingen og mot treningssenteret
254	K	Ny gang-sykkelveg eller fortau	Gangvei fra Siggerud til Langhus/Fugleåsen	Oppgradere eksisterende vei med bedre dekke og gatelys
255	K	Fartsdempende tiltak	Maurstien	Ønsker 2-3 fartsdempere - ved nr 1, nr 8 og nr 22
256	K	Fartsdempende tiltak	Kantarellen	Ønsker fartsdempere 3 stk og skilt gatetun
257	K	Skilt	Skoglia og Blåbærveien	Skilting for forkjørsvveg.

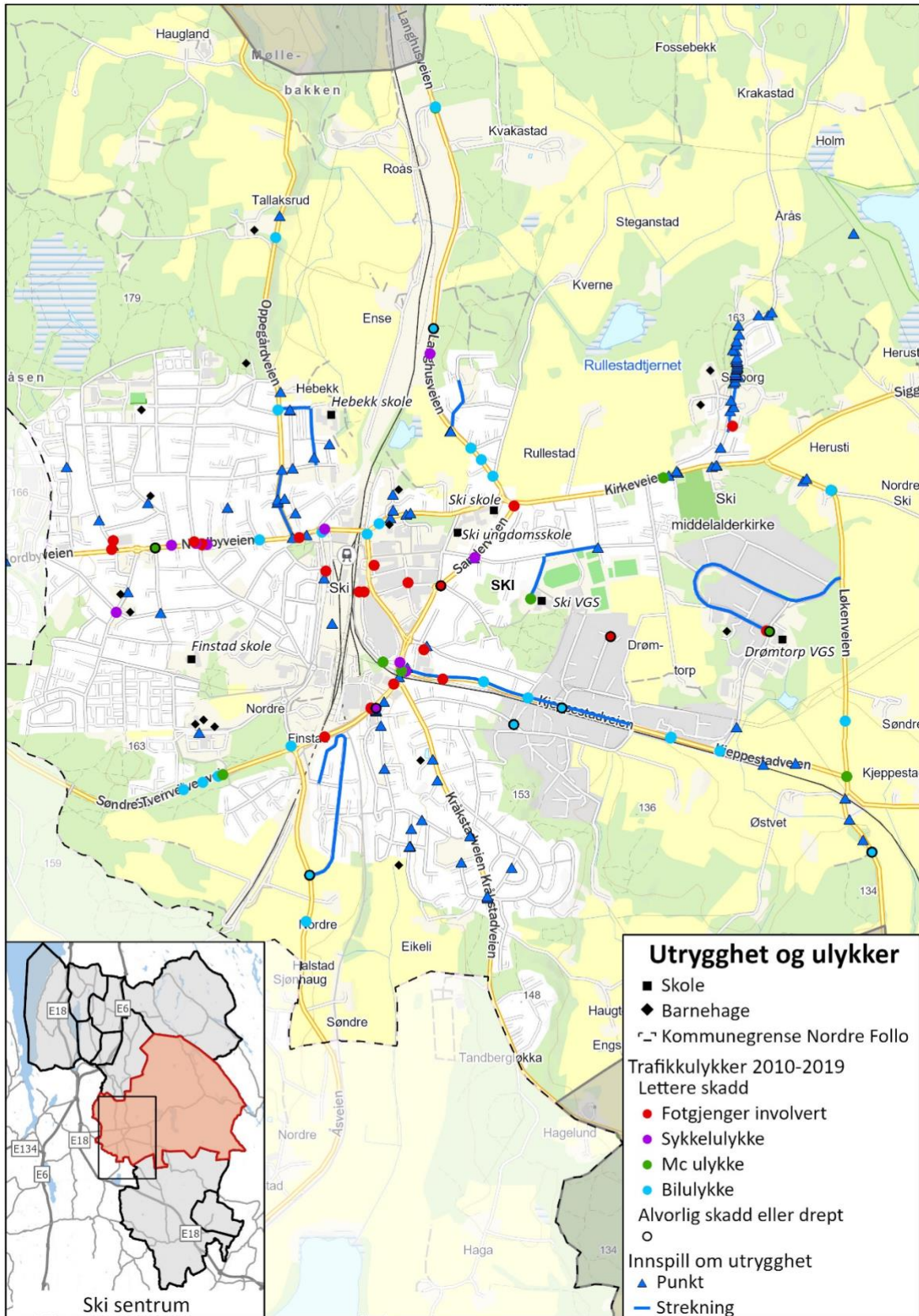
ID	Vegtype	Kategori	Stedsbeskrivelse	Tiltak under vurdering
258	K	Annet	Skoglia fra Einerveien til Bregnefaret	Autovern mellom kjørebane og gangvei
259	K	Ny gang-sykkelveg eller fortau	Bøhlerveien ved Langhus skole	Bygge ny gang-sykkelvei
260	K	Siktrydding	Øvreveien	Siktrydding i kryss
261	K	Skilt	Sagstuveien	Ønsket parkering forbudt eller sone p-forbud langs veien
262	Fv	Ny gang-sykkelveg eller fortau	Oppegårdveien mot Langhusveien	Bygge noen meter g/s-vei eller en enkel gangvei
263	Fv	Fartsdempende tiltak	Langhusveien ved Haugbro terrasse	Etablere fartsdempere evt. opphøyd fotgjengerfelt.
264	K	Ny gang-sykkelveg eller fortau	Stenfeltbakken	Bygge ny gang-sykkelveg fra eks fortau til eks gangvei
265	K	Fartsdempende tiltak	Haugbro terrasse	Fartsdempere, innsnevringer eller fartsmåle-tavler - bruke vanlige 30 km/t skilt
266	Fv	Ny gang-sykkelveg eller fortau	FV 1372 Oppegårdveien	Bygge gang-sykkelveg fra Lillekleiva til Langhusveien
267	Fv	Ny gang-sykkelveg eller fortau	FV 1372 Oppegårdveien	Bygge gang-sykkelvei fra Lillekleiva til Dalstubben.
268	K	Fartsdempende tiltak	Furulia	2 fartsdempere
269	P	Belysning	Parkveien mot nr 23	Gatelys
270	K	Skilt	Tussestien	Parkering forbudt langs veien fram til Sagstien.
271	P	Fartsdempende tiltak	Berghagan /Møllerenga	Etablere fartsdempere, skilting og nytt gatelys
272	K	Skilt	Berghagan	Skilte parkering forbudt langs veikant.
273	K	Ny gang-sykkelveg eller fortau	Lyngåsen 30 mot Haugjordet ungdomsskole	Bygge snarvei over et dalsøkk fram til skolen.
274	K	Ny gang-sykkelveg eller fortau	Kløversvingen mot Haugjordet ungdomsskole	Bygge snarvei mot skolen.
275	K	Belysning	Snipetjernveien	Vurdere behov for bedre belysning ved gangfelt
276	K	Annet	Hele kommunen	Oppmerking eksisterende fartsdempere
277	K	Skilt	Langhus skole og Barnehage	Skilte at plassen er reservert skole og bh 07-17; ønsker også å utvide p-plassen mot vest.
278	K	Fartsdempende tiltak	Hele kommunen	Merking av eksisterende fartsdempere
279	K	Skilt	Snipetjernveien	Skilting av fotgjengerfelt

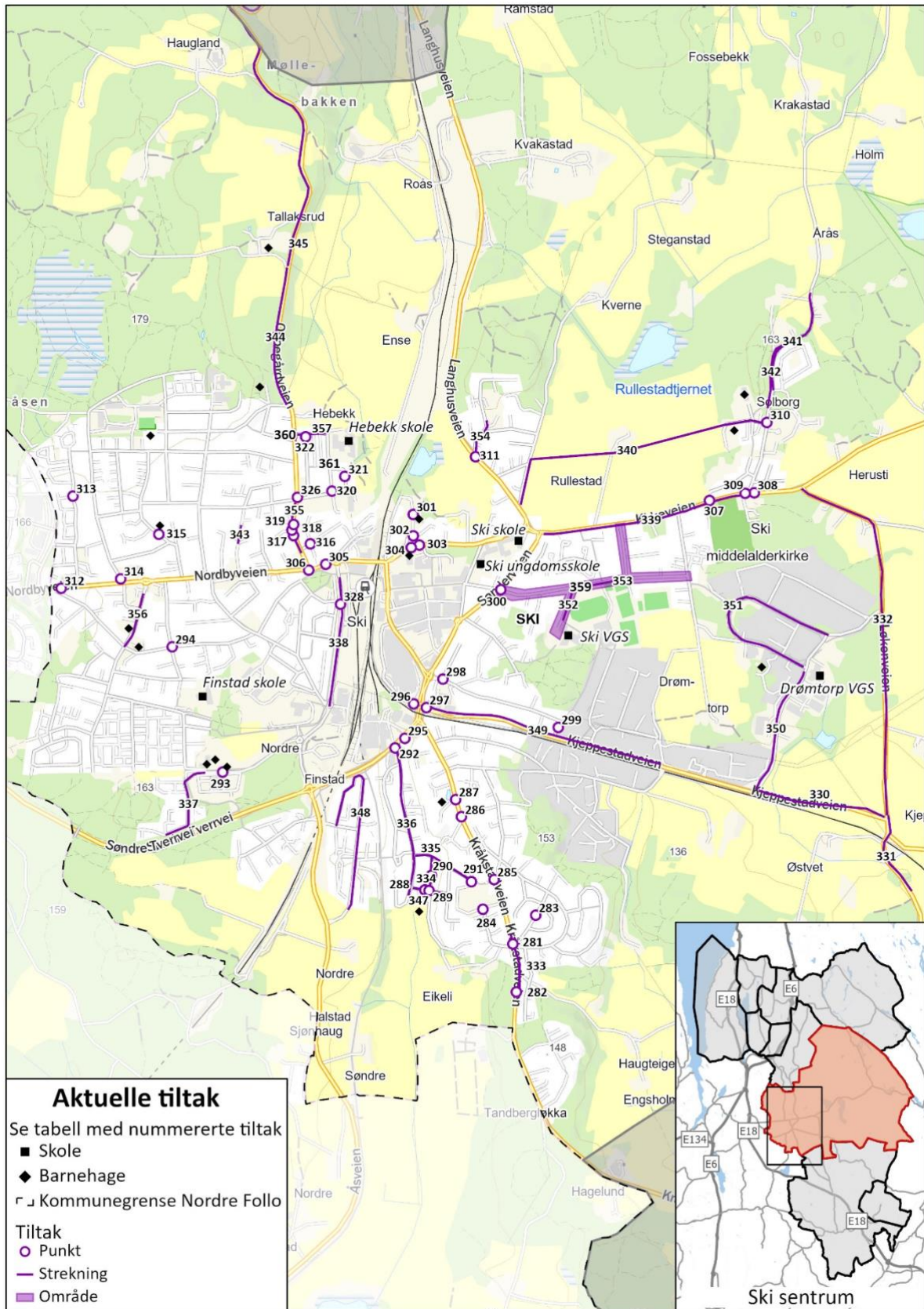
Ski





Ski sentrum





ID	Vegtype	Kategori	Stedsbeskrivelse	Tiltak under vurdering
280	Fv	Fartsdempende tiltak	Siggerudveien fra Midsjøvann til Kollerøysveien	Fartsdempere og skilt for lavere fart
281	Fv	Skilt	Kråkstadveien x Høysletta	Skilt og oppmerking for gangfelt
282	Fv	Skilt	Kråkstadveien syd for Haugteigveien	Utvide grense for 40-sone pga nytt boligfelt
283	K	Fartsdempende tiltak	Kollenveien	Flere fartsdempere
284	P	Fartsdempende tiltak	Høysletta x ved Finstادتunet	Etablere fartsdempere, særlig ved krysset
285	Fv	Gangfelt	Kråkstadveien x Delerudbakken (gangvei)	Nytt gangfelt og nedsenket fortau
286	Fv	Gangfelt	Kråkstadveien v/Solstadveien 1	Ønsket nytt gangfelt
287	Fv	Gangfelt	Kråkstadveien x Eikåsveien	Gangfelt ønskes pga nærhet barnehage og mulig kryssing med barnevogn
288	K	Belysning	Eikeliveien mot Vestlisvingen, Ski	Bedre gatelys ønsket
289	K	Fartsdempende tiltak	Skråveien	Fartsdempere
290	K	Belysning	Skråveien fra nr 1-12	Bedre gatelys
291	P	Bom eller andre typer sperringer	Delerudbakken ved Finstادتunet	Sperring for gjennomkjøring gjennom Finstادتunet
292	Fv	Annet	Åsveien x Eikeliveien	Utvide midtdeler slik at det er umulig å snu i krysset Eikeliveien
293	P	Gangfelt	Villenga ved Midtskogen	Ønsker flere gangfelt over Villenga fra Midtskogen
294	K	Siktrydding	Gamleveien x Rosenlundveien	Siktrydding
295	Fv	Fartsdempende tiltak	Åsveien ved busstopp Eikeliveien	Holdningsskapende arbeid for syklister
296	Fv	Investering	Ski sentrum	Bygge g/s-veier og fortau, separate veier til Ski storsenter.l
297	Fv	Signalregulering	Kjeppestadveien ved rundkjøring Jernbaneveien	Signalregulert fotgjengerfelt eller gangbro
298	K	Fartsdempende tiltak	Skorhaugveien ved Skorhaugstubben	Opphyd fotgjengerfelt ved Skorhaugstubben og ny fartsdemper i Skorhaugveien
299	K	Skilt	Haglundveien / Løkkåsveien	Flytte gjennomkjøring-forbudt skilt nærmere avkjørsel fra Kjeppestadveien

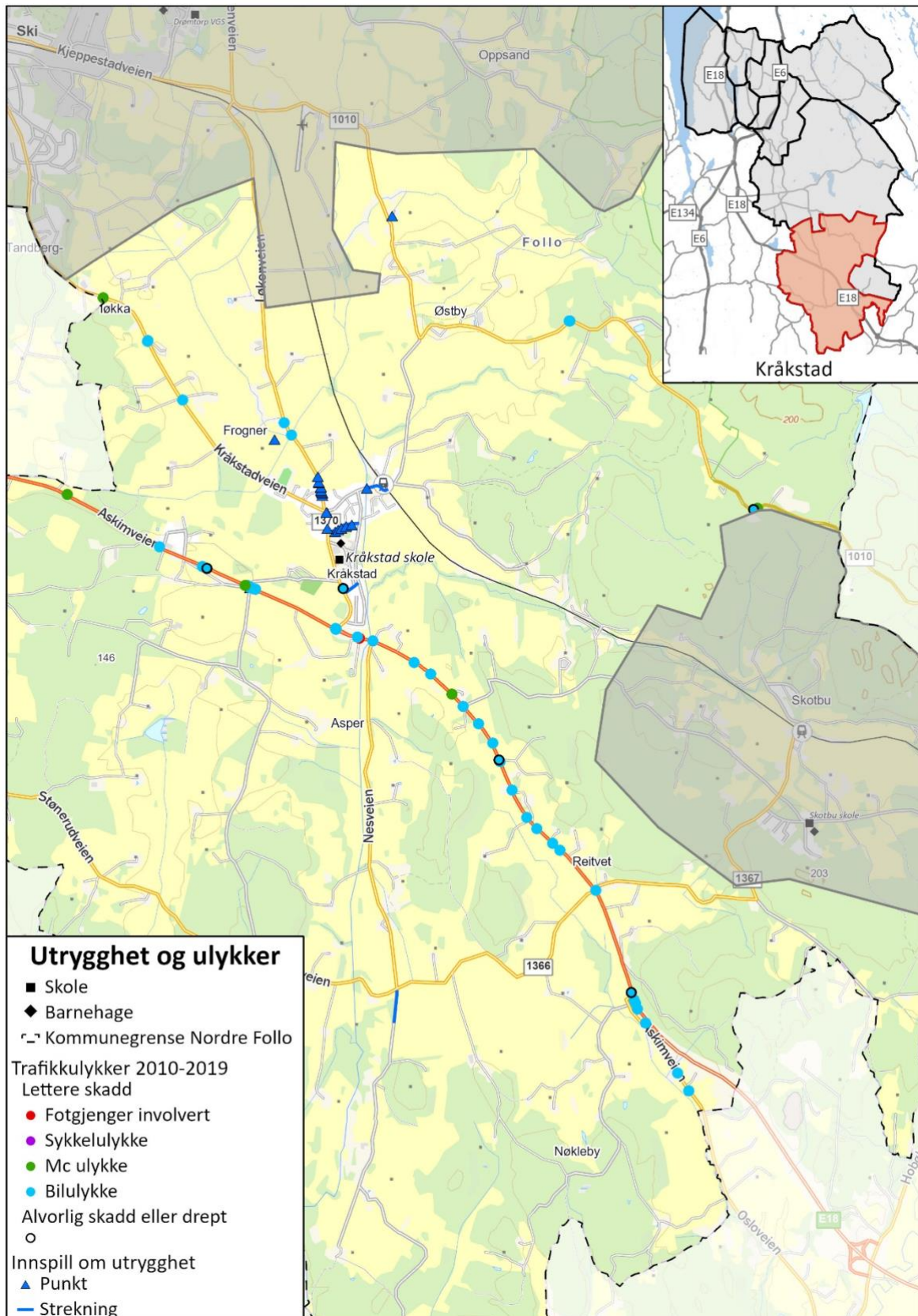
ID	Vegtype	Kategori	Stedsbeskrivelse	Tiltak under vurdering
300	Fv	Signalregulering	Sanderveien x Idrettsveien	Tiltak for tryggere kryssing for fotgjengere og syklister.
301	K	Bom eller andre typer sperringer	Waldemarhøy - Vestråt-parken	Bom mot Waldemarhøy stenges permanent. Kjørende til Waldemarhøy bruker Waldemarhøyveien.
302	K	Bom eller andre typer sperringer	Vestråt parkeringsplass	Sperre ny utkjørsel fra p-plass, evt merke opp bedre.
303	Fv	Fartsdempende tiltak	Kirkeveien ved Rådhusvingen m/fler	Ingen. Veien skal bygges om innen få år.
304	Fv	Belysning	Fotgjengerfelt over Kirkeveien ved Vestråt p-plass	Bedre belyst fotgjengerfelt
305	Fv	Ny gang-sykkelveg eller fortau	Nordbyveien fra Vestveien til Oppegårdveien	Bygge gang-sykkelveg eller fortau langs FV.
306	Fv	Annet	Kryss Nordbyveien - Oppegårdveien	Innspillet er oversendt Viken for behandling
307	Fv	Gangfelt	Kirkeveien ved gangvei fra Kontraveien	Fjerne/flytte støttemur som hindrer sikt. Opphøyd fotgjengerfelt, skilt lavere fart.
308	Fv	Signalregulering	Kirkeveien x Eikjolveien	Signalregulert kryss og nedsatt fartsgrense, opphøyd fotgjengerfelt.
309	Fv	Fartsdempende tiltak	Kirkeveien ved Eikjolveien og vestover	Fartsdempere bør etableres.
310	K	Gangfelt	Eikjolveien x Skoghusveien	Etablere nytt (opp høyd?) gangfelt pga 2 barnehager
311	Fv	Gangfelt	Langhusveien x Vardåsveien	Merke opp fotgjengerfelt og flytte 40-sone lenger nord.
312	Fv	Opphøyd gangfelt	Nordbyveien	Ønsker å gjøre gangfelt letter å passere / mer smidig overgang
313	K	Siktrydding	Myrsletta	Siktrydding ved avkjørsel fra nr 27-29-31-33
314	Fv	Gangfelt	Nordbyveien x Myrveien	Oppmerking / etablering av gangfelt over Myrveien
315	K	Skilt	Måsaveien	Fareskilt - barn på begge sider av Hoelshytta BH - kan også lage oppmerking fartsdempere
316	P	Siktrydding	Bråtenveien	Informasjon om plikt til siktrydding - også langs privat veg?
317	Fv	Fartsdempende tiltak	Oppegårdveien, søndre del	Fartsdempere fra Nordbyveien til kryss Austliveien

ID	Vegtype	Kategori	Stedsbeskrivelse	Tiltak under vurdering
318	Fv	Gangfelt	Oppegårdveien syd	Nytt gangfelt for kryssing skolebarn til Hebekk skole
319	Fv	Ny gang-sykkelveg eller fortau	Oppegårdveien syd	Utvide eksisterende fortau til normal bredde.
320	K	Skilt	Sørjordet x St Hansveien	Innkjøring forbudt fra St Hansveien til Sørjordet fra 07.45 til 08.30
321	K	Skilt	Engveien	Innkjøring forbudt i begge ender av vegen.
322	K	Bom eller andre typer sperringer	Hageveien	Ønsker enten skilt gjennomkjøring forbudt eller bom/annen sperring for gjennomkjøring
323	Fv	Fartsdempende tiltak	Siggerudveien ved nr 1031	Ønsket nedsatt fart pga kryssing vei skolebarn
324	Fv	Investering	Siggerudveien 921	Legge om veien et lite stykke slik at det blir bedre sikt. Opplevs farlig å krysse veien i sving.
325	P	Belysning	Lille Karlsrud	Ikke prioritert å gjøre tiltak ved privat veg.
326	Fv	Signalregulering	Oppegårdveien x Austliveien på Hebekk	Lysregulert gangfelt over fylkesveien
327	Fv	Annet	FV 154 Kollerøysveien	Varselspeil ved utkjørsel fra Gjedsjø skole
328	K	Belysning	Vestveien	Ønsker bedre gatelys i ved fotgjengerfeltet over Vestveien ved Birkelunden/ nedkjøring til Kiwi.
329	Fv	Ny gang-sykkelveg eller fortau	Siggerudveien fra Midsjøvann til Kollerøysveien	Bygge gang- sykkelveg - ønsket helt til Ytre Eneb.
330	Fv	Ny gang-sykkelveg eller fortau	Kjeppestadveien, østre del mot Løkenveien	Bygge gang-sykkelveg fra Dynamitveien
331	Fv	Ny gang-sykkelveg eller fortau	Løkenveien fra kryss Kjeppestadveien mot syd	Ny gang-sykkelveg evt. fartsdempende tiltak
332	Fv	Ny gang-sykkelveg eller fortau	Løkenveien og Oppsandveien	Mye tungtrafikk krever gang-sykkelveg.
333	Fv	Fartsdempende tiltak	Kråkstadveien ved Haugteigveien og Høysletta	Etablere flere fartsdempere
334	K	Fartsdempende tiltak	Skråveien fra 1-12	Fartsdempere

ID	Vegtype	Kategori	Stedsbeskrivelse	Tiltak under vurdering
335	K	Fartsdempende tiltak	Delerudbakken, Ski	Fartsdempere og evt. innsnevring vei
336	K	Fartsdempende tiltak	Eikeliveien	Merke opp fartsdempere
337	P	Fartsdempende tiltak	Finstad Hageby	Flere fartsdempere
338	K	Fartsdempende tiltak	Vestveien	Bygge opphøyd gangfelt ved Birkelunden
339	Fv	Ny gang-sykkelveg eller fortau	Kirkeveien fra Sanderveien til Eikjolveien	Bredere fortau, evt bygge g/s-vei, fartsdempere i veien.
340	K	Ny gang-sykkelveg eller fortau	Fra Eikjolveien til Kværnerveien via Rullestad gård	Ny g/s-vei over jordet vekk fra trafikken.
341	K	Ny gang-sykkelveg eller fortau	Eikjolveien fra starten Furumogrenda til nr 99	Ny gang/sykkelveg og /eller fartsdempere
342	K	Siktrydding	Eikjolveien ved Furumogrenda	Siktrydding på vestsiden av vegen.
343	P	Ny gang-sykkelveg eller fortau	Løvåsveien til Austliveien	Bygge snarvei fra Løvåsveien til Austlisvingen
344	Fv	Ny gang-sykkelveg eller fortau	Oppegårdveien fra Hebekkveien til nr 50	Ønsket ny g/s-vei for tilkomst til Maurtua barnehage.
345	Fv	Ny gang-sykkelveg eller fortau	Oppegårdveien	Lage et sammenhengende nett av g/s-vei fra Ski til Langhus
346	Fv	Ny gang-sykkelveg eller fortau	Siggerudveien fra Østre Solberg vei til Kollerøysveien	Ønsket sammenhengende g/s-vei til Ski sentrum.
347	K	Belysning	Eikeliveien og Skråveien	Nytt gatelys i veien. Det som er der er dårlig.
348	K	Fartsdempende tiltak	Gamle Åsvei	Etablere nye fartsdempere
349	Fv	Ny gang-sykkelveg eller fortau	Kjeppestadveien, Ski	Bygge gang-sykkelveg fra sentrum til Byggmakker
350	K	Annet	Fortau langs Dynamitveien	Reasfaltering av fortauet
351	K	Fartsdempende tiltak	Anolitveien og Glynitveien	Bygge nye fartsdempere
352	K	Ny gang-sykkelveg eller fortau	Gymnasveien ved Ski videregående skole	Bygge fortau langs veien
353	K	Ny gang-sykkelveg eller fortau	Idretsveien fra Gymnasveien til Balders vei	Bygge fortau og ny innkjørsel til parkeringsplass ved stadion
354	K	Ny gang-sykkelveg eller fortau	Vardåsveien ved Ski sykehus	Bygge fortau fra Langhusveien til sykehuset

ID	Vegtype	Kategori	Stedsbeskrivelse	Tiltak under vurdering
355	Fv	Ny gang-sykkelveg eller fortau	Oppegårdveien fra Austliveien mot Nordbyveien	Bygge fortau
356	K	Fartsdempende tiltak	Gauselveien	Merking av fartsdempere, evt. reetablering fartsdempere.
357	K	Ny gang-sykkelveg eller fortau	Humleveien	Bygge fortau til Hebekk skole
358	K	Fartsdempende tiltak	Sandvollveien	Fartsdempere og ny skiltplan med 30 km/t fart.
359	K	Skilt	Idrettsveien ved stadion inkl. sideveier	Innføre parkering forbudt langs veiene
360	K	Siktrydding	Kryss FV 1372 - Humleveien	Siktrydding i krysset
361	K	Opphøyd gangfelt	Sørjordet ved Hebekk skole	Bygge opphøyd gangfelt og noen meter fortau mot skolen.

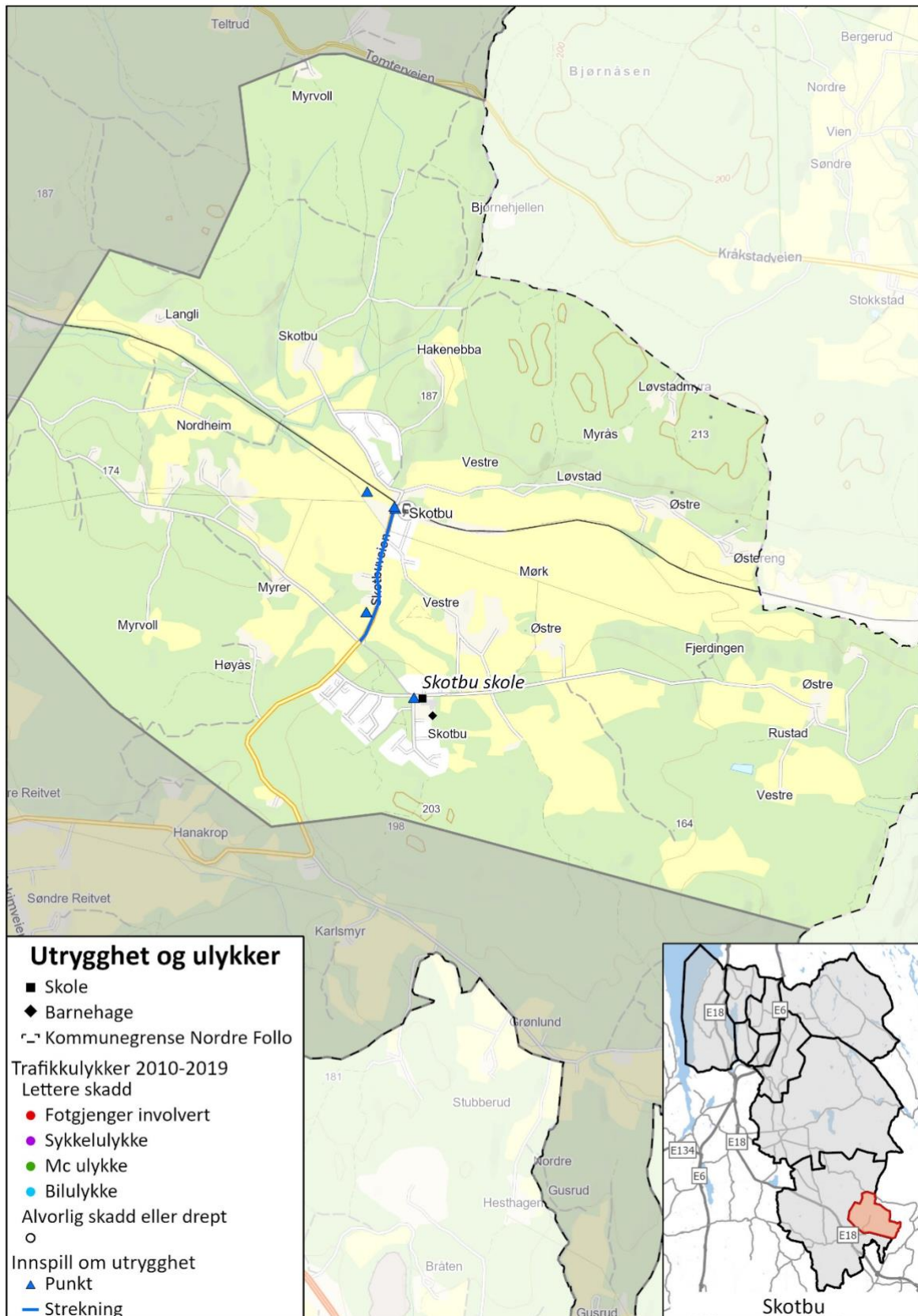
Kråkstad

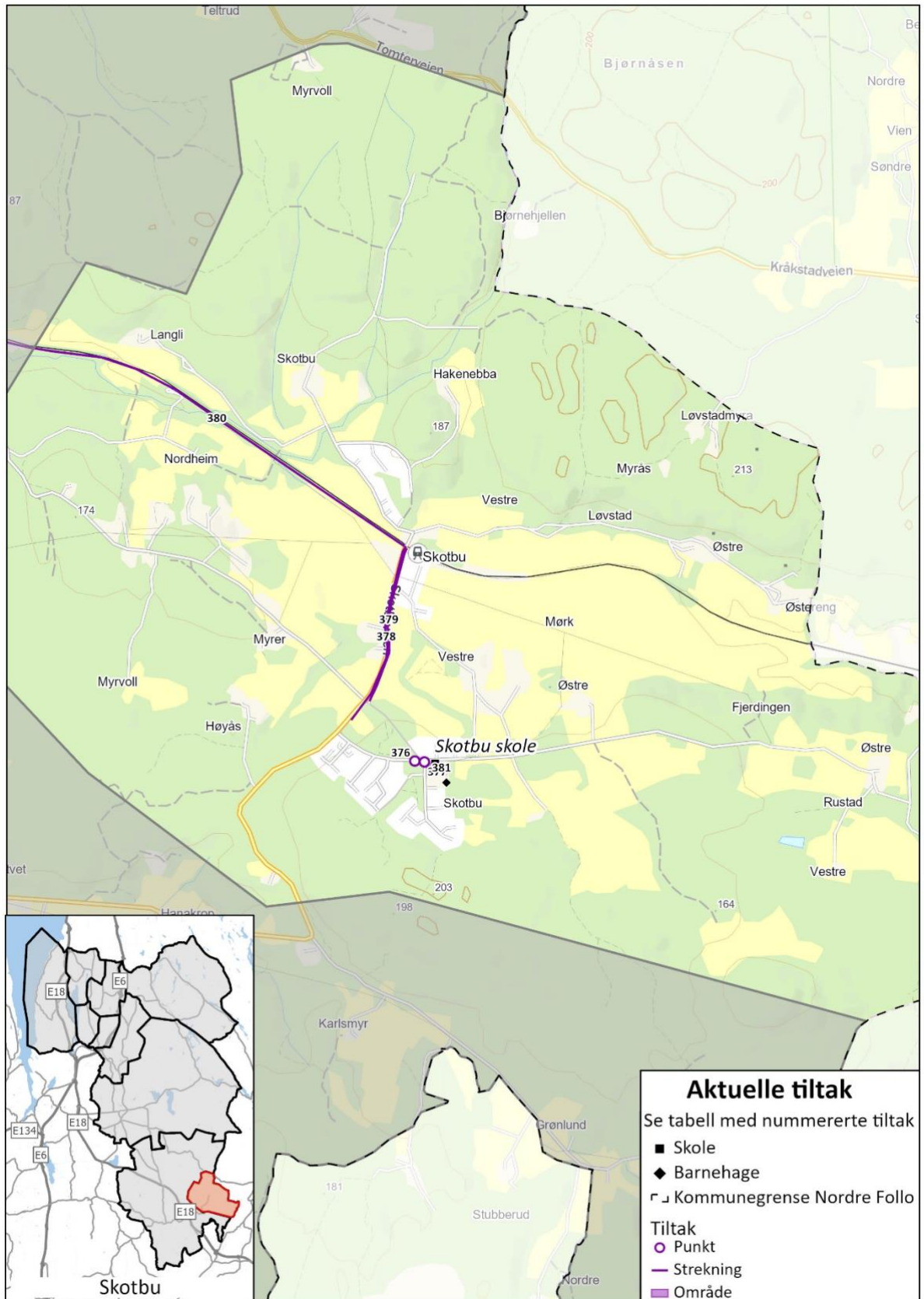




ID	Vegtype	Kategori	Stedsbeskrivelse	Tiltak under vurdering
362	K	Skilt	Parkbakken, Kråkstad	Envegskjøring
363	Fv	Gangfelt	Kråkstadveien i Kråkstad sentrum	Etablere nytt fotgjengerfelt
364	K	Gangfelt	Stasjonsveien ved Kråkstad stasjon	Etablere nytt gangfelt mot Kråkstad st.
365	K	Skilt	Krysset Kråkstadveien - Stasjonsveien i Kråkstad	Skilt for fotgjengerfelt
366	K	Siktrydding	Kryss gangveier /avkjørsel Elveveien 66-68	Siktrydding eller sperring utkjørsel på gangvei
367	Fv	Siktrydding	Løkenveien ved nr 10	Siktrydding ved avkjørsel
368	E	Annet	E18 x Bjastadveien	Bygge rundkjøring for sideveis- trafikken
369	Fv	Fartsdempende tiltak	Kråkstadveien x Pretegårdsalleen	Flere fartsdempere i Kråkstadveien og lavere fart
370	K	Fartsdempende tiltak	Elvebakken i Kråkstad	Etablere ny fartsdemper
371	K	Fartsdempende tiltak	Stasjonsveien, Kråkstad	Fartsdempere og lavere fart i hele veien
372	Fv	Ny gang-sykkelveg eller fortau	Løkenveien, Kråkstad sentrum	Ny gang/sykkelveg eller fortau
373	Fv	Fartsdempende tiltak	Løkenveien nord for kryss Kråkstadveien	Etablere nye fartsdempere og utvide 40-soner
374	Fv	Skilt	Tomterveien 22-40	Redusert fart forbi boliger med flere avkjørsler
375	K	Fartsdempende tiltak	Prestegårdsalleen vest for kirken	Flere fartsdempere

Skotbu





ID	Vegtype	Kategori	Stedsbeskrivelse	Tiltak under vurdering
376	K	Skilt	Skotbu skole og BH	Fareskilt skolebarn
377	K	Siktrydding	Skotbu skole og BH	Rydde bedre sikt i krysset ved Røysveien, skilte gangfelt
378	Fv	Fartsdempende tiltak	Skotbuveien fra Skotbu st til Mørkveien	Flere fartsdempere
379	Fv	Ny gang-sykkelveg eller fortau	Langs Skotbuveien fra Asperudvn til Skotbu st	Ny gang- og sykkelveg
380		Ny gang-sykkelveg eller fortau	Skotbu st til Kråkstad st - langs jernbanelinja	Bygge ny gang- sykkelveg
381	K	Annet	Skotbu skole og BH	Oppmerking parkeringsplass

Vedlegg 2 Definisjoner

Adferd

Hvordan vi oppfører oss og handler i trafikken.

Blackspot

Ulykkesutsatt enkeltsted. Blackspot er definert som en strekning på inntil 100 m der det i løpet av en periode på 5 år har skjedd minst 4 politirapporterte personskadeulykker.

Drept

En person som dør med en gang, eller innen 30 dager som følge av en vegtrafikkulykke

Forsterket vegoppmerking

Vegoppmerking som er supplert med fresing i asfaltdekket. Fresingen skal gi vibrasjon i kjøretøyet. Også omtalt som sinusmerking eller rumlefelt.

G/S-veg

Gang- og sykkelveg som ved offentlig trafikkskilt er bestemt for gående, syklende eller kombinert gang- og sykkeltrafikk. Veggen er fysisk skilt fra bilveg med gressplen, grøft, gjerde, kantstein eller på annen måte. Gang- og sykkelveg anlegges vanligvis bare på den ene siden av bilveg eller i egen trase. Gang- og sykkelveg har vanligvis asfaltdekke.

Hardt skadd

Fellesomtale på meget alvorlig og alvorlig skadd.

Holdning

Den enkeltes måte å tenke, handle og føle i forhold til den situasjon vedkommende er oppe i.

Indikator

Brukes til å måle resultater av iverksatte tiltak

Meget alvorlig skadd

Alle skader som en tror truer pasienten sitt liv eller som fører til varig mén (30-100 % medisinsk invaliditet).

NTP

Nasjonal transportplan

Oppdrag

Noe som skal utføres, og som kan gjennomføres innenfor rammen.

Opphøyd gangfelt

Gangfelt på toppen av bred hump, noe som gir vesentlig fartsdemping og et mye sikrere kryssingssted enn et ordinært gangfelt som ikke er hevet.

Stamveg

De største og viktigste vegrutene i Norge er definert som stamveger. Stamvegnettet, til sammen 8.597 kilometer, binder sammen alle deler av landet. Innenfor Nordre Follo kommune er følgende veier en del av stamvegnettet:

- E18 fra Indre Østfold kommune ved Retvet til grense mot Oslo ved Hvervenbukta
- E6 fra Ås kommune i Nøstvetunnelen til grense mot Oslo ved Taraldrud

Tiltak

Et tiltak er noe som skal utføres, og som krever egen finansiering. Skal inn i SHP og vedtas i kommunestyret. Et tiltak kan føre til et Oppdrag – se ovenfor.

Trafikksikkerhetsarbeid

Bevisstgjøre den enkelte i faremomenter som kan forekomme i trafikken, og arbeide aktivt for at trafikkulykker og trafikkuhell unngås.

Trafikkuhell

Uhell uten personskade men med materielle skader på kjøretøy.

Trafikkulykke

Ulykke som medfører personskader av slikt omfang at det er rapporteringspliktig overfor politiet. Skadekategoriene er drepte, meget alvorlig skadde, alvorlig skadde og lettere skadde.

Trygghet i trafikken

Med trygghet menes folks følelse av sikkerhet, det vil si subjektiv opplevelse av risiko i trafikken

TS-inspeksjon

Tilsvarende som for planer (TS-revisjon), er TS-inspeksjon en systematisk meter-for-meter gjennomgang av eksisterende vegstrekninger. TS-inspeksjon prioriteres for spesielt ulykkesutsatte strekninger, og resulterer i gjennomføring av mindre straktiltak som kan bedre situasjonen vesentlig.

TS-revisjon

En uavhengig gjennomgang av veg- eller arealplaner for å påpeke feil og mangler i forhold til trafikksikkerhet. Ved å rette opp slike på planstadiet, kan en unngå store kostnader og tiltak senere.

ÅDT

Årsdøgntrafikk er det totale antall kjøretøy som passerer et snitt av en veg i løpet av ett år, dividert med 365.

Vedlegg 3 Kilder og referanser

- Kommuneplan for Nordre Follo kommune
- Strategi- og handlingsplan for Nordre Follo kommune (SHP)
- Planstrategi for Nordre Follo kommune
- Hovedplan trafiksikkerhet for tidligere Ski og Oppegård kommune
- Tiltaksplan trafiksikkerhet for tidligere Ski og Oppegård kommune
- NTP-prioriteringer i kommunen
- Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på veg 2018-2021
- Fylkeskommunale prioriteringer (Viken)
- Veiledninger/materiell fra Trygg trafikk
- Trafikkdata og statistikk over ulykker fra Statens vegvesen

Transportøkonomisk institutt (TØI)

- Trafiksikkerhetshåndboka

Samferdselsdepartementet

- Stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan.

SVV - Vegdirektoratet

- Håndbok N100 Veg- og gateutforming
- Håndbok N101 Rekkverk og vegens sideområder
- Håndbok V127 Kryssingssteder for gående
- Håndbok V128 Fartsdempende tiltak
- Håndbok N300 Trafikkskilt
- Håndbok N301 Arbeid på og ved veg
- Håndbok N302 Vegoppmerking

Vedlegg 4 Prosjektmandat

Prosjektnavn:	Temaplan trafiksikkerhet		
Planlagt startdato:	Februar 2020	Planlagt sluttdato:	Desember 2020
Oppdragsgiver:	LGNF		
Oppdragstaker:	Virksomhet vei og park		
Del av et større hovedprosjekt.			<input type="checkbox"/> Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nei
Utfylt av: Nina Larsen Tveten/Gry Larsen		Dato: 14.4.2020	

A. Organisering

Prosjektgruppe	Rolle	Navn	Virksomhet
	Prosjektleder	Morten Sandaker	Vei og park
	Prosjektmedarbeider	Eirik Kravik Solheim	Vei og park
	Prosjektmedarbeider	Bjørnard Skau	Vei og park
	Prosjektmedarbeider	Erik Strømstad	Vei og park

Styringsgruppe		
Tittel	Navn	Virksomhet
Kommunalsjef	Liv Karin Sørli	Eiendom og bydrift
Virksomhetsleder	Gry Larsen	Vei og park
Avdelingsleder	Nina Larsen Tveten	Vei og park/Plan- og prosjekt

B. Prosjektbeskrivelse

Bakgrunn for prosjektet – Problembeskrivelse

Forankring i kommuneplan for Nordre Follo 2019-2030 og Planstrategi for Nordre Follo 2020-2023.

Nordre Follo kommune skal utarbeide en temaplan for trafikkisikkerhet langs kommunale veier.

Temaplanen skal beskrive:

- Statistikk på ulykkes-situasjonen på offentlig veinett i Nordre Follo kommune
- Overordnet beskrivelse av det kommunale og fylkeskommunale veinettet med utfordrende strekninger/krysningspunkt mht. trafikkisikkerhet.
- Strategi for:
 - tilrettelegging for trygge og sammenhengende gang -og sykkelveier
 - fokus på trafiksikre barnehage- og skoleveier,
 - etablering av hjertesoner,
 - kampanjer og informasjonsarbeid rettet mot innbyggerne
 - Strategi for ivaretagelse av trafikkisikkerhet ved bruk av nye typer fremkomstmidler – f.eks. el-sykkel og elektriske sparkesykler.
- Med forventet vekst i både befolkning og trafikk i Nordre Follo må økt fokus settes på trafikkisikkerhet for myke trafikanter dersom vi skal nå nullvekstmålet. Sammenhengende gang- og sykkelveier, gode og oversiktlige krysningspunkter for gående/syklende, samt fokus på skole- og barnehagevei, er helt vesentlig for å få flere til å sykle og gå.
- Rådmannen foreslår følgende prioriteringer kommende fireårsperiode:
 - satsing på kollektiv, sykkel og gange (nullvekstmål for personbiltrafikk)
 - sikre godt nivå på drift og vedlikehold tiltak for trafikkisikkerhet
 - fokus på trafikkisikkerhet for myke trafikanter
 - Satsing på holdningsskapende arbeid.
- I Nordre Follo er det totalt 227 kilometer kjørevei og 79 kilo meter gang-/sykkelvei og fortau som skal forvaltes og driftes årlig. Dette innebærer viktige oppgaver og oppfølging knyttet til god oversikt over veinettet og utfordrende/farlige punkter der trafikkisikkerhet må prioriteres for å sikre en god fremkommelighet for myke trafikanter.

Effekt mål

Beskriv effekten/virkningen av prosjektet. Det vil si: Hva vil konsekvensene av en vellykket gjennomføring være? Hvilke forbedringer/nytte vil komme som et resultat av prosjektet f.eks. i et 3-5 års perspektiv?

Effekt mål av planen i et 3-5-års perspektiv:

- Temaplan for trafikkisikkerhet bidrar til at Nordre Follo kommune får en helhetlig satsning på trafikkisikkerhet i planperioden.

- Nordre Follo kommune bidrar til tydelige mål for Trafikksikkerhet. Dette bidrar til at folk opplever det som trygt å ferdes som myk trafikant i kommunen.
- Innbyggerne i Nordre Follo har bedre kunnskap og innsikt om hvordan kommunen jobber med trafikksikkerhetsarbeidet.
- Innbyggernes holdninger til trafikksikkerhet er styrket gjennom arbeid med holdningsskapende kampanjer.

Prosessmål

Formuler planlagte mål som skal realiseres i løpet av prosjektperioden. Vær konkret, og kvantifiser gjerne. Tenk at målene som formuleres her skal kvitteres prosjektet er fullført.

- I løpet av prosjektperioden har kommuneorganisasjonen forbedret sitt kunnskapsgrunnlag om hvilke strekninger/punkter som har behov for trafikksikkerhetstiltak.
- Gjennom prosjektperioden har man samarbeidet på tvers av fagfelt i organisasjonen og delt kunnskap. Innspill fra innbyggere gir et godt grunnlag for prioritering av tiltak i kommunens tiltaksplan for trafikksikkerhet.
- Det har vært gjennomført tverrfaglige møter internt i virksomheten for å drøfte behov for tiltak og hvordan vi kan få mest mulig ut av bevilgede midler.

Hovedtiltak

Nevn de viktigste tiltakene som skal gjennomføres i prosjektet for å sikre at målene blir nådd.

- Gjennomgang av tilstand på det kommunale veinettet i Nordre Follo kommune for å identifisere punkter der det bør gjennomføres tiltak for å bedre trafikksikkerheten.
- Identifisering av tiltak på overordnet nivå for å opprettholde god stand på det kommunale veinettet. Baseres på innspill fra innbyggere, og egne prosjekter rapportert inn fra virksomheten.
 - Innspill fra innbyggere samles fortløpende gjennom året ved virksomhet Vei og park. Ved hjelp av disse er vi i stand til å identifisere trafikkfarlige strekninger og forhold, samt ha en oversikt over hvilke av disse det er knyttet størst fokus på.
- Utarbeide kart som identifiserer trafikkfarlige strekninger og punkt på det kommunale veinettet.
- Utarbeide oversikt over status for hvert enkelt tiltak, og hva som må gjøres for at det kan realiseres. Hvorvidt en kostandskalkyle skal være en del av dette arbeidet må vurderes. Det hadde vært nyttig, men er ressurs- og kostnadskrevende, sml. rammebetingelser nedenfor.
- Intern høring av temaplanen med mål og tiltak for å sikre intern medvirkning.

Prosjektets rammebetingelser og avgrensninger

Med rammebetingelser menes forhold prosjektet ikke har innvirkning på. Det kan f.eks. være faglige, økonomiske og organisatoriske betingelser. Med avgrensninger menes en presisering av hva prosjektet IKKE skal befatte seg med.

Rammebetingelser:

- Det er ikke satt av noen økonomiske midler i SHP til temaplan for utarbeidelse av temaplan trafikksikkerhet. Virksomhet Vei og park anser at planen kan utføres ved interne ressurser ved virksomheten.
- Personene som deltar i prosjektgruppa og som ressurspersoner har til sammen bred faglig kompetanse og erfaring. Imidlertid vil disse personene også være involvert i mye annet presserende arbeid i tiden fremover. Temaplanarbeid kan ofte i travle perioder måtte nedprioriteres av hensyn til annet arbeid.

Avgrensninger:

- Det skal utarbeides en egen temaplan for kommunale veier og mobilitet parallelt med temaplan for trafikksikkerhet.

Grunnlagsdokumentasjon

Angi dokumenter, rapporter eller annet materiale som inneholder viktig informasjon for prosjektdeltakerne. Eksempelvis metodebeskrivelser, forprosjektrapporter eller utredninger, vedtak, instruksjoner eller mandat fra ledelsen.

- Kommuneplan for Nordre Follo kommune
- Strategi- og handlingsplan for Nordre Follo kommune
- Planstrategi for Nordre Follo kommune
- Hovedplan trafikksikkerhet for tidligere Ski og Oppegård kommune
- Tiltaksplan trafikksikkerhet for tidligere Ski og Oppegård kommune
- NTP-prioriteringer i kommunen
- Fylkeskommunale prioriteringer (Viken)
- Veiledninger/materiell fra Trygg trafikk

C. Tidsplan

Hendelse/Milepæl	Dato/Frist
Kartlegging av mottatte henvendelser	Våren 2020
Intern høring av planutkast i kommuneorganisasjonen	Sommer/høst 2020
Oversendelse til politisk behandling	Høsten 2020

Hendelse	2020												2021											
	J	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D	J	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D
Forberedelse, kartlegging og kunnskapsinnhenting																								
Kartlegging av mottatte henvendelser				X																				
Intern høring av planutkast i kommuneorganisasjonen						X	X	X																
Oversendelse til politisk behandling										X														