

Beregnet til

Nedre Eiker kommune

Dokument type

Trafikksikkerhetsplan 2015 - 2018

Dato

September 2015

TRAFIKKSIKKERHETSPLAN NEDRE EIKER KOMMUNE 2015 - 2018



RAMBOLL

INNHOLDSFORTEGNELSE

1.	Bakgrunn	4
2.	Aktører i trafikksikkerhetsarbeidet i Nedre Eiker i dag	4
2.1	Statens vegvesen	4
2.2	Trygg Trafikk	4
2.3	Politiet	5
2.4	Buskerud fylkeskommune og FTU	5
2.5	Befolkningen, vel, lag, foreninger og bedrifter	5
3.	Beskrivelse av Nedre Eiker kommune	5
3.1	Kort om Nedre Eiker kommune	5
3.2	Trafikksituasjonen	6
4.	Ulykkessituasjonen i Nedre Eiker kommune 2005 – 2012	7
4.1	Trafikkmengde og fartsnivå – stor innvirkning på ulykkene	7
4.2	Uoppmerksomhet, rus og trøtthet medvirkende faktorer til dødsulykker	8
4.3	Antall og utvikling i personskadeulykkene i Nedre Eiker i perioden 2005 – 2012	8
4.4	Ulykker med drepte og hardt skadde	9
4.5	Ulykker fordelt på veikategori og trafikantgrupper	10
4.6	Skadde og drepte fordelt på alder og kjønn	11
4.7	Ulykkespunkter og strekninger	12
4.8	Ulykker på de kommunale veiene	12
4.9	Ulykkeskostnader	13
5.	Innspill til planen – fysiske tiltak	14
6.	Visjoner og mål	15
6.1	Nasjonale visjoner og mål	15
6.2	Buskerud fylkeskommune	15
6.3	Visjoner og mål i Nedre Eiker kommune	16
6.4	Satsingsområde	16
7.	HANDLINGSPLAN for TS i Nedre Eiker kommune	18
7.1	Fysiske tiltak	18
7.1.1	Prioriterte fysiske tiltak	18
7.1.2	Drift og vedlikehold og universell utforming	18
7.2	Trafikantrettede tiltak	19
7.2.1	Prioriterte trafikantrettede tiltak	19
7.3	Midler – Budsjett – Tilskudd	21
7.3.1	Tiltak på fylkesveier 2014 - 2017	21
7.3.2	TS-midler på fylkes- og kommunale veier, 2010 - 2013	21
7.3.3	Behov for kommunale TS-midler i perioden 2014 - 2017	22
8.	Effekt av ulike TS-tiltak	23

Vedlegg

VEDLEGG 1 - Lister med innspill på fysiske tiltak – kostnadskrevende (>1,5 mill) og mindre kostnadskrevende (<1,5 mill)

Forord

Selv om det har vært en positiv utvikling i ulykkene på veinettet i nedre Eiker kommune fra perioden 2005/08 til 2009/12, er det fortsatt behov for en innsats i trafikksikkerhetsarbeidet.

I løpet av 8-årsperioden 2005 - 2012 inntraff 107 personskadeulykker i Nedre Eiker (i gjennomsnitt 13 personskadeulykker pr. år). I perioden ble 28 personer drept eller hardt skadd. I Norge mister rundt 300 personer livet i trafikken hvert år. Et hvert menneske er unikt og uerstattelig, og det kan ikke aksepteres at så mange mister livet eller blir hardt skadd i trafikken – verken på nasjonalt nivå eller i Nedre Eiker.

Denne planen er en revisjon av Nedre Eikers trafikksikkerhetsplan for 2009 - 2012. Formålet med en kommunal trafikksikkerhetsplan er å koordinere og øke kommunens innsats i trafikksikkerhetsarbeidet og på den måten bidra til å redusere antall skadde og drepte personer i trafikken. Planen er også en forutsetning for å kunne søke om fylkeskommunal støtte til trafikksikkerhetstiltak.

Arbeidsgruppa har bestått av:

Alf Badski	Nedre Eiker kommune, tekniske tjenester
Svein Magne Krøvel-Velle	Nedre Eiker kommune, tekniske tjenester
Børre Jensen	Nedre Eiker kommune, oppvekst og kultur
Tom André Alstadsæter	Nedre Eiker kommune, samfunnsutv., Areal Plan (delvis)
Arnfinn Fredriksen	Nedre Eiker kommune, tekniske tjenester, drift (delvis)

Rambøll Norge AS har vært engasjert som rådgiver, og rapporten er skrevet av Grethe Myrberg.

1. BAKGRUNN

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

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

Kommunen rår over mange virkemidler, og spiller en sentral rolle i trafikksikkerhetsarbeidet. Kommunen har ansvaret for de kommunale veiene både når det gjelder planlegging, bygging og vedlikehold. Barnehage, skole, kultur og helsesektorene er viktige arenaer i kommunen når det gjelder kunnskapsformidling om trafikksikkerhet og holdningsskapende arbeid.

Det er et krav om at en kommunal Trafikksikkerhetsplan skal foreligge for å få tildelt fylkeskommunale midler fra posten Trafikksikkerhetstiltak (Aksjon skoleveg). Dette kravet ble innført i 2001. Nedre Eiker utarbeidet sin første trafikksikkerhetsplan i 2000. Gjeldende plan for kommunen er «Trafikksikkerhetsplan for Nedre Eiker kommune 2009-2012».

Denne trafikksikkerhetsplanen er en revidert utgave og gjelder for fireårsperioden 2014 – 2017.

2. AKTØRER I TRAFIKKSikkerHETSARBEIDET I NEDRE EIKER I DAG

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

Selv om kommunen har en viktig rolle i trafikksikkerhetsarbeidet er det også mange andre aktører med samme mål – å redusere antallet skadde og drepte personer i trafikken. Godt samarbeid er et kriterium for å lykkes. Dette kapittelet beskriver kort de viktigste samarbeidspartnere i trafikksikkerhetsarbeidet i Nedre Eiker kommune og hva deres ansvarsområder er.

2.1 Statens vegvesen

Statens vegvesen har ansvaret for å:

- planlegge, bygge og vedlikeholde riks- og fylkesvegene.
- gjennomføre verkstedkontroll, ulike former for kjøretøykontroll, kontroll av kjøre- og hviletid og bilbeltekontroll.
- gjennomføre førerprøver og kjøreskoletilsyn.
- utarbeide retningslinjer og bestemmelser for vegutforming, vegtrafikk, føreropplæring og kjøretøy.
- bistå fylkeskommunene og kommunene med faglige råd om trafikksikkerhet.

2.2 Trygg Trafikk

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

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

2.3 Politiet

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

- kontroll av aggressiv trafikantatferd
- fartskontroll
- kontroll med bruk av verneutstyr (sikkerhetsbelte, hjelm mm.)
- ruskontroll

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

2.4 Buskerud fylkeskommune og FTU

Buskerud fylkeskommune har etter vegtrafikklovens §40a et ansvar for å tilrå og samordne trafikksikkerhetsarbeidet i fylket.

Det politiske ansvaret er lagt til hovedutvalg for samferdsel. Fylkets trafikksikkerhetsutvalg, FTU Buskerud, er et underutvalg av hovedutvalget. FTU består av politiske medlemmer og konsultative medlemmer. De konsultative medlemmene er representanter fra Trygg Trafikk, Statens vegvesen, politiet i Nedre og Øvre Buskerud distrikt, UP, Fylkesmannen i Buskerud og Buskerud fylkeskommune. FTU utarbeider og følger opp Handlingsplan for trafikksikkerhet i Buskerud. FTU er også gitt myndighet til endelig avgjørelse av prioritering av tilskudd til trafikksikkerhetstiltak innenfor de rammer fylkestinget fastsetter.

Fylkeskommunen har som vegeier ansvar for fylkesvegnettet og for kollektivtransporten i fylket, inkludert skoleskyss. Fylkeskommunen er regional planmyndighet og har ansvar for regional planlegging etter plan- og bygningsloven. Videre har fylkeskommunen også et lovhjemlet pådriver- og samordningsansvar i forbindelse med folkehelsearbeidet i fylket.

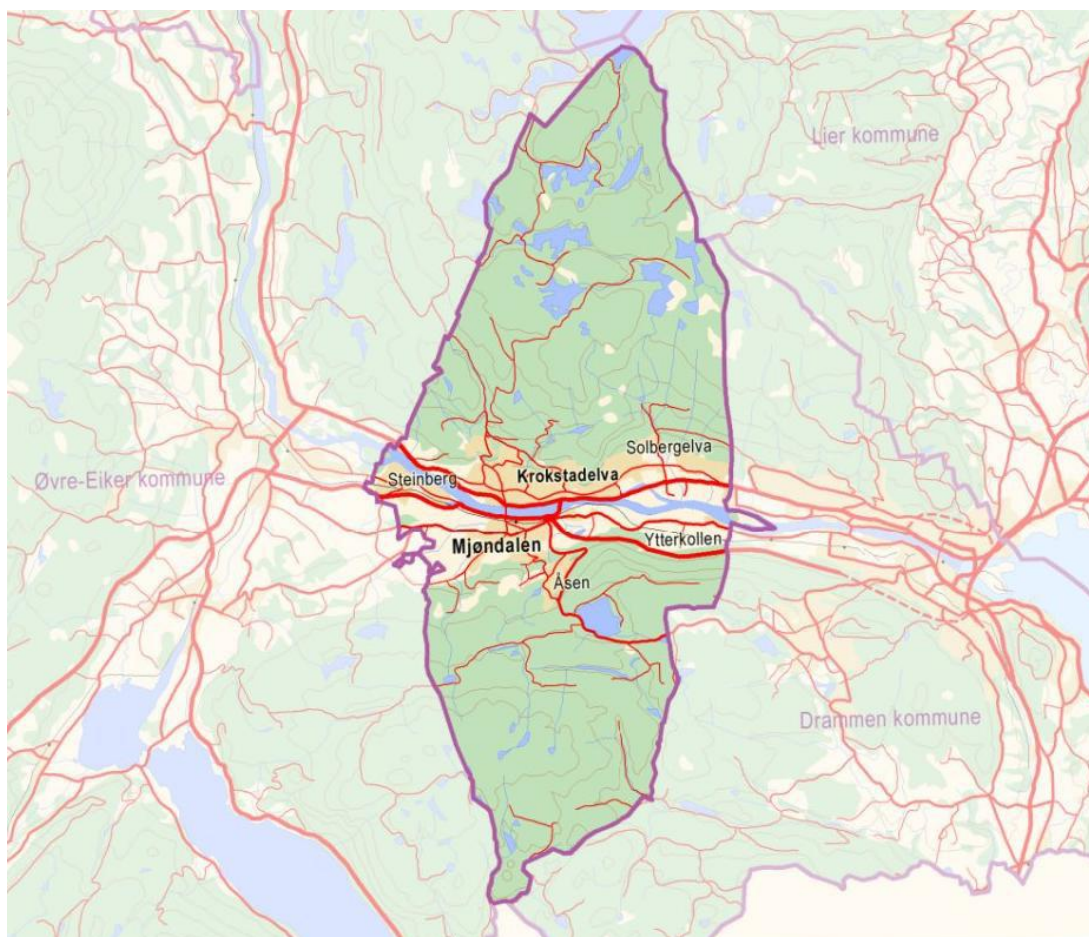
2.5 Befolkningen, vel, lag, foreninger og bedrifter

Engasjement fra lokalbefolkningen er viktig. Gjennom henvendelser fra enkeltpersoner, vel, lag, foreninger og bedrifter får kommunen nødvendige innspill i TS-arbeidet. Et sted/område kan oppleves som utrygt selv om det ikke har inntruffet noen ulykke der. Slike steder er det også viktig at kommunen får informasjon om for å kunne vurdere tiltak.

3. BESKRIVELSE AV NEDRE EIKER KOMMUNE

3.1 Kort om Nedre Eiker kommune

Nedre Eiker er en kommune i Buskerud fylke. De fleste av de ca 24.000 innbyggerne bor i Mjøndalen, Krokstadelva, Solbergelva og på Steinberg. Mjøndalen er største tettsted og kommunesenter med ca 8000 innbyggere. Bebyggelse og infrastruktur er konsentrert om dalbunnen og de nedre deler av åsene på hver side av Drammenselva. Drammenselva deler kommunen i to med Krokstadelva og Solbergelva i nord og Mjøndalen og Steinberg i sør. Kommunen har et areal på 121,7 km².



Figur 1: Kart over Nedre Eiker kommune.

Hovedvegnettet følger dalbunnen langs elva (øst-vest) og det er flere parallelle veger som har ulike funksjoner. Gjennomgangstrafikken/fjerntrafikken følger i hovedsak E134 som går på sørsiden av elva. Rv. 283 på nordsiden av elva dekker regional og lokal trafikk. Det samme gjelder fylkesvegene på sørsiden av elva. Vegnettet nord og sør for elva bindes sammen med to bruer, Nedre Eiker bru og Mjøndalen bru. Mange av kommunens innbyggere arbeider i Asker, Bærum og Oslo, og pendler enten med bil, buss eller tog.

Idrett og kulturaktiviteter står sterkt i kommunen. Nedre Eiker har utviklet seg til å bli et regionalt handelssenter i vid forstand. Buskerud Storsenter og Krokstad Senter har til nå vært førende i denne utviklingen. På Mjøndalen industriområde (Orkidéhøgda) er det etablert flere store handelsbedrifter.

I Nedre Eiker er det 11 grunnskoler: 6 barneskoler (1.–7. trinn), 4 ungdomsskoler (8. – 10. trinn) og en privat skole (1. – 10. trinn).

Antall elever i skolene varierer fra ca. 10 – 540, til sammen er det ca. 3000 elever i grunnskolen i Nedre Eiker (den private ungdomskolen er ikke medregnet).

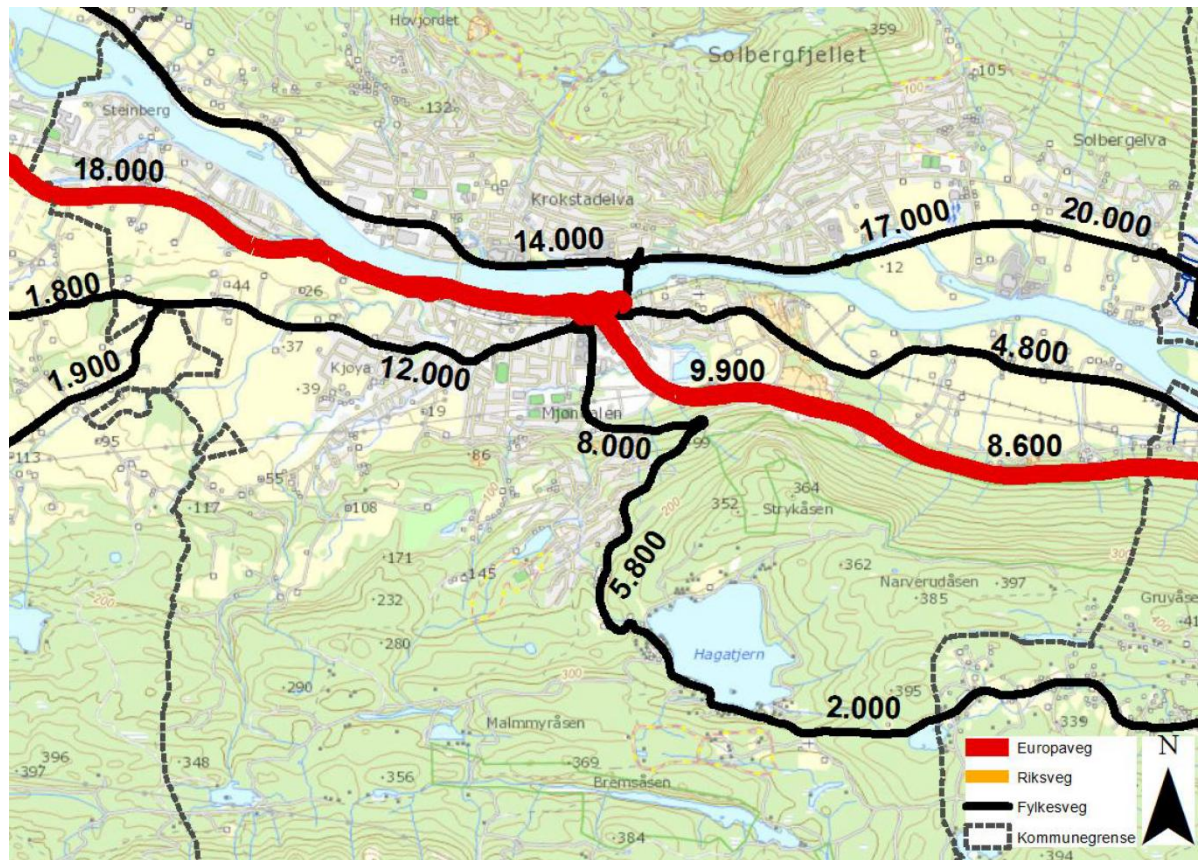
Det er totalt 19 barnehager: 8 kommunale barnehager, 9 private barnehager og 2 private familiebarnehager.

3.2 Trafikksituasjonen

I Nedre Eiker kommune er det om lag 264 km veg. Disse fordeler seg slik:

Europaveg (E134)	12 km
Riksvei (Rv 283)	10 km
Fylkesveier (Fv. 51, Fv. 36 og Fv. 66)	16 km
Kommunale veger	106 km

Figur 2 er hentet fra Statens vegvesen og viser trafikktall for det statlige og fylkeskommunale vegnettet. Tallene viser årstdøgns trafikktall (ÅDT), det vil si gjennomsnittlig antall kjøretøy pr døgn sett over året.



Figur 2: Trafikktall 2013 for europa-, riks- og fylkesvegnettet i Nedre Eiker.

Blant de kommunale vegene er trafikkmengden størst langs Gamle Riksvei, der ÅDT ligger i størrelsesorden 8000 kjt/døgn på de mest trafikerte strekningene. Andre kommunale veger med mye trafikk er Nordlysveien (ÅDT ca 6000 kjt/døgn), Steinbergveien (ÅDT ca 3000 kjt/døgn) og Korvaldveien (ÅDT ca 2000 kjt/døgn).

4. ULYKKESSITUASJONEN I NEDRE EIKER KOMMUNE 2005 – 2012

4.1 Trafikkmengde og fartsnivå – stor innvirkning på ulykkene

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

Sammenhengen med **fartsnivået** kan beskrives på følgende vis:

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

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

I perioden 2005-2009 i Region sør (Buskerud, Vestfold, Telemark og Agder fylkene) har det vært en økning i andelen dødsulykker hvor ”**godt over fartsgrensen**” var en medvirkende faktor til ulykken. I 1 av 5 dødsulykker var hastighet ”godt over fartsgrensen” (dvs. over beslagsgrensen) en medvirkende faktor til ulykken og det har vært en økning i andelen i løpet av perioden. Utforkjøringsulykker er den ulykkestypen ”godt over fartsgrensen” var vanligst. De fleste førerne som kjørte godt over fartsgrensen var i aldersgruppen 20-29 år og 90 % var menn.

4.2 Uoppmerksomhet, rus og trøtthet medvirkende faktorer til dødsulykker

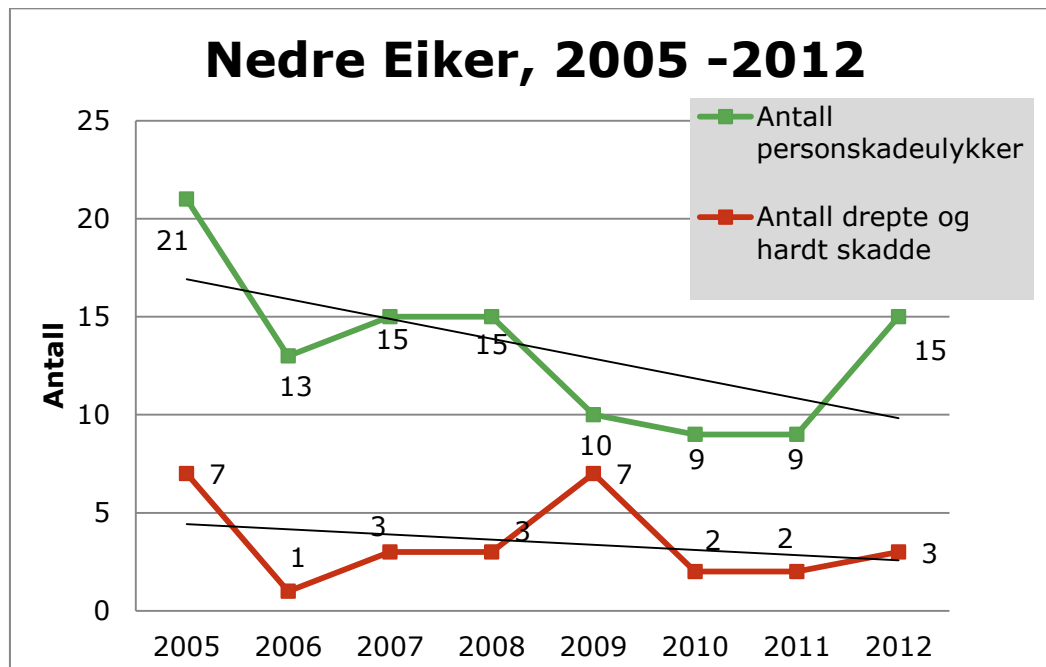
2005 startet Statens vegvesen et landsomfattende arbeid som innebærer å analysere samtlige dødsulykker i vegtrafikken. Dette arbeidet gjennomføres i regionale ulykkesanalysegrupper (UAG), og i løpet av perioden 2005-2009 har ulykkesanalysegruppa i Region sør analysert 259 dødsulykker som har skjedd i 5-årsperioden. Rapporten trekker fram ulike årsaksfaktorer til ulykkene.

Manglende informasjonsinnhenting, dvs. uoppmerksomme trafikanter, f eks førere som ikke overholder vikeplikten eller fotgjengere som krysser vegen uten å se seg for, utgjør 32 % av dødsulykkene.

Ruspåvirkning av alkohol, narkotika eller andre medikamenter er medvirkende faktor i 28% av dødsulykkene. Utforkjøringsulykker er den ulykkestypen hvor ruspåvirkning er vanligst. Det var flest ruspåvirkede trafikanter i aldersgruppen 20-24 år og 98 % var menn.

Trøtthet/sovning var en medvirkende faktor til ulykken i 14 % av dødsulykkene i Region sør 2005-2009. Møteulykker er den ulykkestypen trøtthet/avsøvning er vanligst. Alder og kjønn varierer mer enn ved ulykkene med ruspåvirkning.

4.3 Antall og utvikling i personskadeulykkene i Nedre Eiker i perioden 2005 – 2012



Figur 3 Ulykkesutviklingen i Nedre Eiker 2005 - 2012

I løpet av 8-årsperioden 2005 - 2012 inntraff 107 personskadeulykker i Nedre Eiker (i gjennomsnitt 13 personskadeulykker pr. år). I disse ulykkene ble 149 personer drept eller skadd, som i gjennomsnitt vil si 19 personer pr. år.

I perioden ble 28 personer drept eller hardt skadd (begrepet "hardt skadde" betyr summen av meget alvorlig skadde og alvorlig skadde).

Som vi ser av grafene er trenden svært positiv for totalt antall personskadeulykker. Også mht. antall omkommende og hardt skadde personer er trenden positiv.

Hvis vi sammenligner de to siste 4-årsperiodene 2005-2008 og 2009-2012 ser utviklingen slik ut:

	2005-2008	2009-2012	Endring %
Personskadeulykker	64 (snitt 16 pr. år)	43 (snitt 10,8 pr. år)	-33 %
Ulykker med drepte eller hardt skadde	14 (snitt 3,5 pr. år)	11 (snitt 2,8 pr. år)	-21 %
Personer drept eller hardt skadd	14 (snitt 3,5 pr. år)	14 (snitt 3,5 pr. år)	- 0 %

Figur 4 Utvikling i ulykkene fra 2005-2008 til 2009-2012

4.4 Ulykker med drepte og hardt skadde

Ulykkene med drepte eller hardt skadde (25) i perioden 2005 – 2012 fordeler seg på typene: Fotgjenger (3), sykkel (1), motorsykkel (4) og bil (17).

56% av ulykker med drepte eller hardt skadde skjer på fylkesveiene. 12% skjer på E134, mens 32% av de alvorlige ulykkene skjer på kommunal vei.

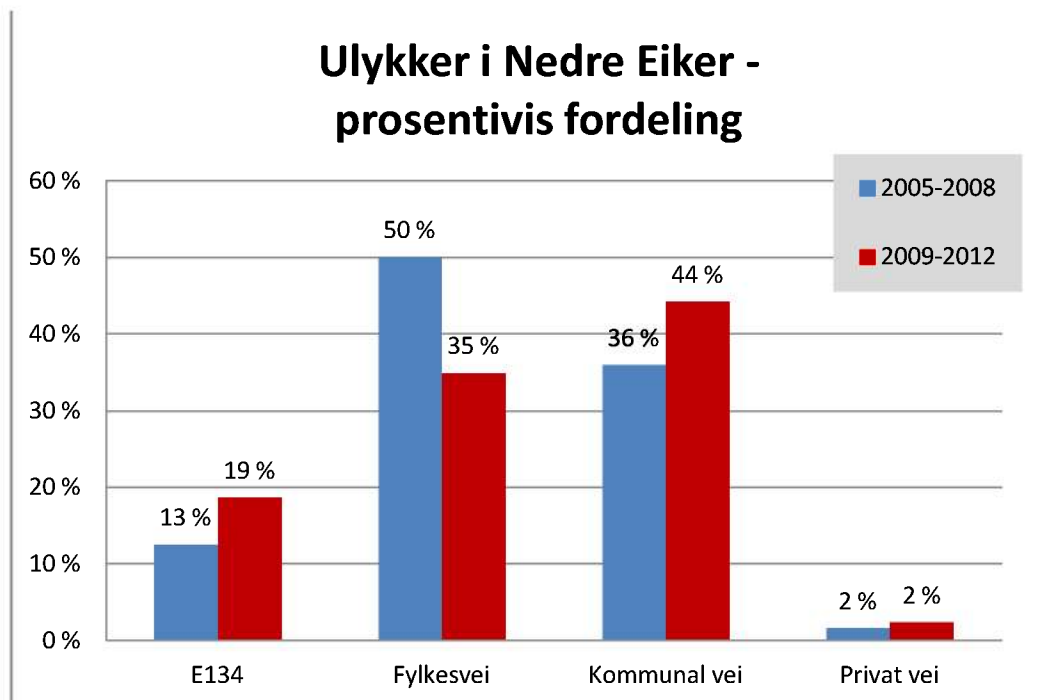
I perioden 2005-2012 er det skjedd **7 dødsulykker**. Disse er listet opp under:

Veg	HP	km	Dato	Uh.kategori	Uhellskode	Beskrivelse	Fart
E134	1	11118	20080429	Bilulykke	Forbikjøring	A kjørte i retn. fra Drammen mot Mjøndalen. Kjørte ut av vegen på v. side i en slak h.kurve1	80
E134	3	4331	20071021	Bilulykke	Møting på rett vegstrekning	A, med tilhenger full-lastet med sand, kjørte i retn. fra Hokksund mot Mjøndalen. Fikk sleng på hengeren og kom over i motg. kjørebane og kolliderte med B som kom i mot.	80
Kv1057 Gml Riksvei	1	2506	20051129	Fotgjenger eller akende involvert	Uhell med uklart forløp hvor fotgjenger krysset kjørebane	A kom kjørende Gml.Riksv i Solbergelva fra Drammen mot Kr.elva. Kjørte på kryssende fotgjenger utenfor gangfelt. (fotgjenger gikk inn i bilen og ble dratt med denne)	40
Kv1318 Kloppjernsgt.	1	1	20060708	Mc ulykke	Uhell med uklart forløp ved kryssende kj.retn uten at noen kj.tøy svinger av	Personskade(§ 3) Arbeidergata MC kjørt i siden på personbil. MC-fører omkom	50
Fv283	2	640	20090805	Bilulykke	Møting på rett vegstrekning	A kjørte i retn. fra Solbergelva mot Drammen. B som kom i mot, kom over i motg. kjørebane og kolliderte med A.	80
Fv283	4	2857	20091205	Bilulykke	Møting på rett vegstrekning	A kjørte i retn. fra Hokksund mot Drammen. Kom over i motg. kjørebane og kolliderte med møtende B og C.	80
Kv1057 Gml Riksvei	1	5888	20121008	Bilulykke	Påkjøring bakfra	Enhet A står stille og enhet B kjører i enhet A	40

Figur 5 Dødsulykker i Nedre Eiker, i 8 årsperioden 2005 – 2012

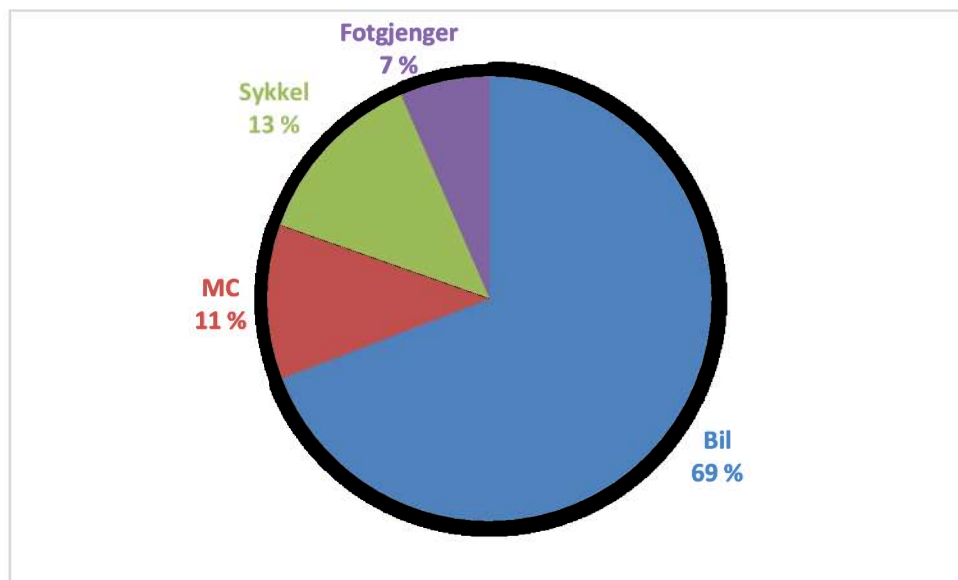
Som det framgår av figur 4 i forrige kapittel er antall ulykker med drepte eller hardt skadde redusert med 21% fra perioden 2005-2008 til 2009-2012.

4.5 Ulykker fordelt på veikategori og trafikantgrupper



Figur 6 Ulykker 2005 – 2012 fordelt på veikategori

Som vi ser av grafen, skjedde det flest ulykker på fylkesveiene i perioden 2005 – 2008, mens det i perioden 2009 – 2012 er det på det kommunale veinettet majoriteten av ulykkene skjer.



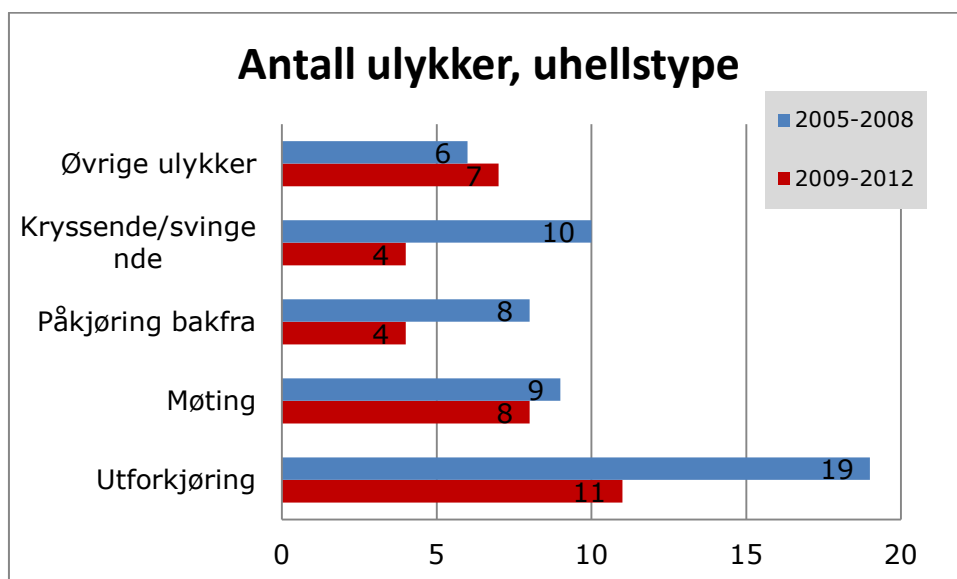
Figur 7 Ulykkesfordeling på trafikantgrupper – alle veier i Nedre Eiker – perioden 2005-2012

Ulykker med bil dominerer ulykkesbilde med ca. 69 % (74 ulykker) av ulykkene i perioden 2005 – 2012.

MC og mopedulykker utgjør ca. 11 % av alle ulykkene i 8 års perioden. Denne typen ulykker har hatt en svært positiv utvikling fra perioden 05 – 08 til 09 – 12, en nedgang på hele 73 % (fra 11 MC-ulykker i 05-08 til kun en MC-ulykke i 08-12).

Ulykker med **myke trafikanter (fotgjengere og syklister)** utgjør 20 % (21 ulykker) av alle

ulykkene. Ulykker med myke trafikanter har holdt seg på samme nivå fra perioden 05 – 08 til 09 – 12. Hele 71 % av alle ulykkene med myke trafikanter skjer på kommunal vei (15 av 21 ulykker).

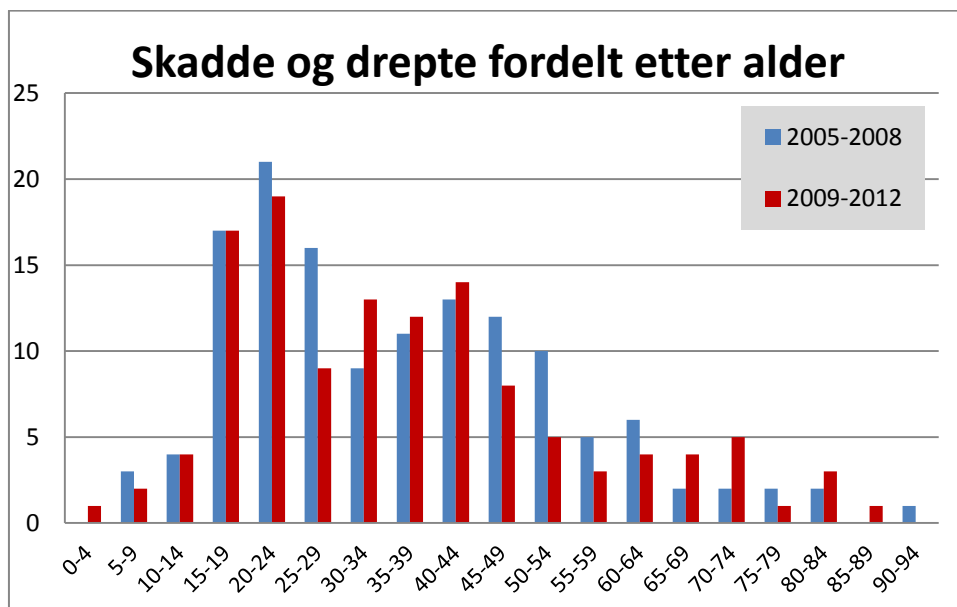


Figur 8 Ulykkestyper med bil og MC/moped (alle veier i perioden 2005-2012)

Når det gjelder ulykkestyper med bil og MC/moped er det **utforkjøringsulykker** som dominerer, men ulykkestypen har hatt en positiv utvikling fra fra perioden 05 – 08 til 09 – 12.

Utforkjøringsulykker og møteulykker skjer i hovedsak på veier med høy hastighet, mens ulykker med kryssende eller svingende kjøretøy og påkjøring bakfra er ulykker som er typiske i tettbygd strøk med stor trafikk og middels til lavere hastigheter.

4.6 Skadde og drepte fordelt på alder og kjønn



Figur 9 Antall skadde og drepte personer fordelt på alder, Nedre Eiker 2005 - 2012

Totalt ble 260 personer skadd eller drept på veiene i Nedre Eiker i perioden 2005 – 2012. 65 % var menn og 35 % var kvinner.

Det er aldersgruppene 20 – 24 år som dominerer, tett etterfulgt av aldersgruppen 15 – 19 år.

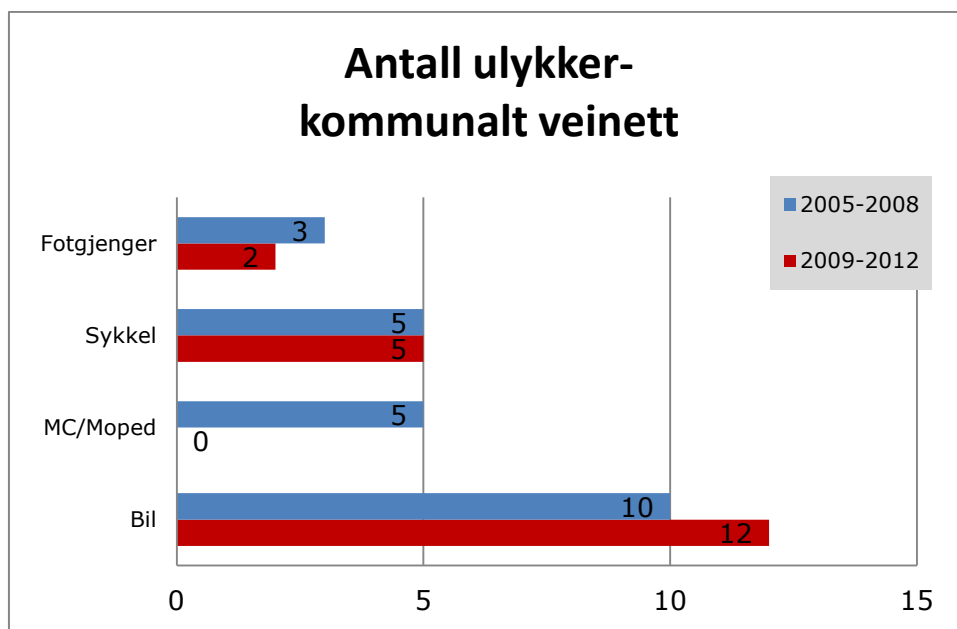
4.7 Ulykkespunkter og strekninger

Statens vegvesen har følgende definisjon for et ulykkespunkt: "Minimum 4 personskadeulykker i løpet av en femårsperiode i ett punkt (100 m utstrekning)" og tilsvarende definisjon for en ulykkesstrekning: "Minimum 10 personskadeulykker i løpet av en femårsperiode og over en utstrekning på 1000 m".

Ut fra disse definisjonene har man ingen ulykkespunkter og -strekninger på riks- og fylkesveinettet i Nedre Eiker kommune for perioden 2008 – 2012.

At det ikke er definerte ulykkespunkter og -strekninger betyr at utfordringene for å få ned ulykkene er desto større. Ulykkene er spredt på et stort veinett, og dette krever at man gjennomfører tiltak mer generelt ut fra det man har kunnskap om at er effektive tiltak. Eksempler på tiltak kan være generell utbedring av veienes sideterreng for å redusere alvorlighetsgraden ved evt. utforkjøringsulykker, midtrekkverk for å unngå møteulykker og generell sikring av gangfelt for å øke trafiksikkerheten for gående og syklende.

4.8 Ulykker på de kommunale veiene



Figur 10 Ulykkesfordeling på trafikantgrupper – kommunale veier

Ulykker med bil utgjør den største andelen av ulykkene på det kommunale veinettet.

Når det gjelder **ulykker med myke trafikanter, skjer en meget stor andel på det kommunale veinettet** – hele 15 av 21 ulykker totalt med myke trafikanter (i perioden 2005 – 2012) har skjedd på kommunale veier (**71%**).

	2005-2008	2009-2012	Sum
70 km/t	5	2	7
60 km/	0	1	1
50 km/t	7	12	19
40 km/t	7	3	10
30 km/t	2	0	2
Ukjent	2	1	3
Sum	23	19	42

Ca. 45% av ulykkene på det kommunale veinettet har skjedd på veier med 50 km/t, og ca. 24% på veier med 40 km/t. Kun 5 % har skjedd veier med 30 km/t.

Etablering av 30 km/t og fartsdempende tiltak på mange kommunale veier kan nok forklare mye av ulykkessituasjonen på disse veiene.

Det har vært en positiv utvikling i ulykkene på det kommunale veinettet. Fra perioden 2005/08 til 2009/12 har det skjedd en **nedgang i antall ulykker med 17%**.

4.9 Ulykkeskostnader

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

I løpet av 8-årsperioden 2005 - 2012 inntraff 107 personskadeulykker i Nedre Eiker, dvs. i **gjennomsnitt ca 13 politirapporterte personskadeulykker pr. år**. Ved å benytte tall fra Vegdirektoratet medfører ulykkene følgende samfunnsøkonomiske kostnader:

Årlig utgjør personskadeulykkene i Nedre Eiker kommune en samfunnsøkonomisk kostnad på ca. 47 mill. kroner!

*Kilde: Transportøkonomisk Institutt, 2012, "Trafikkhåndboken"
[<http://tsh.toi.no/files/trafikksikkerhetshandboken.pdf>]*

5. INNSPILL TIL PLANEN – FYSISKE TILTAK

Kommunen mottar løpende innspill/ønsker om trafikksikkerhetstiltak. Ønskene listes opp og tiltak gjennomføres dersom plansituasjonen, vurdering av trafikksikkerhetseffekter og økonomi tilsier det. I forbindelse med denne planen er det sendt ut forespørsel til alle skolene. Hver skole ble bedt om å komme med innspill om maksimum 3 punkter/strekninger som de mente var trafikkfarlige. Disse innspillene er gjennomgått og tatt inn i listene med tidligere ønskede tiltak.

Problemstillinger som er påpekt i innspillene til kommunen er:

1 Sikring av kryssingspunkter (gangfelt) - gjelder i stor grad på fylkesveier og de største kommunale veiene, samt noen jernbaneoverganger. Ønskene går på sikring av eksisterende kryssingspunkt, som nedsatt hastighet, opphøyde gangfelt, bedret belysning, friskt, trafikkøy, lysregulering, etc.

2 Gang-/sykkelveier og fortau -utbygging av manglende strekninger langs både fylkesveier og kommunale veier. Ønske om gang-/sykkelveier gjelder i stor grad på fylkesveier, mens manglende fortau og gang- og sykkelveier påpekes langs de større kommunale veiene.

3 Sikring av boligområder - 30 km-soner og fartshumper i boligområder er etablert, men det ønskes supplerings av fartshumper.

4 Drift og vedlikehold, både sommer – og vinter. Bedre vegetasjonsrydding for å oppnå tilfredsstillende friskt påpekes. På det overordnede veinettet er det sikt til kryssingspunkter og i veikryss som er påpekt. Ønske om bedre brøyting og strøing på skoleveier er også påpekt.

5 Skolens nærområde – en stor andel foreldre kjører sine barn til/fra skole og barnehage, noe som skaper trafikkfarlige situasjoner ved skolen/barnehagen. Viktig med holdningsskapende tiltak her, mindre fysiske utbedringer er også ønsket.

6 Utbedring av gangstier/snarveier til/fra skoler slik at skolebarn kan unngå veier som oppleves som utrygge, er også påpekt

Lister med ønsker om tiltak ligger som *vedlegg* til planen – se også kapittel 8.1 som beskriver Handlingsplanen for fysiske tiltak.

6. VISJONER OG MÅL

6.1 Nasjonale visjoner og mål

Nasjonal transportplan (NTP) for 2014 – 2023 er en viktig overordnet plan som gir føringer for trafikksikkerhetsarbeidet framover.

Stortinget har gjennom NTP vedtatt at nullvisjonen skal være grunnlaget for trafikksikkerhetsarbeidet i Norge. Visjonen skal være noe å strekke seg etter. Sannsynligvis klarer vi ikke å realisere visjonen fullt ut, men det må være mulig å komme nærmere enn i dag. Nullvisjonen har fokus på de alvorligste trafikkulykkene. Generelt for landet vil dette si møte- og utforkjøringsulykker som i stor grad skjer på overordnede veinettet, samt fotgjenger- og sykkelulykker som i større grad skjer på det lokale veinettet. Nullvisjonen utfordrer veisektoren på det sterkeste, men det krever også at trafikantene endrer holdning og får en dypere forståelse av trafikksikkerhet.



For å følge opp nullvisjonen, er det i NTP satt ett etappemål om at **antall drepte og hardt skadde innen vegtrafikken skal halveres**. Regjeringens etappemål er ambisiøst og innebærer på nasjonalt nivå at antall drepte og hardt skadde skal reduseres fra rundt 1 000 per år (som er gjennomsnittet for perioden 2008–2011) til maksimalt 500 i 2024.

Trafikksystemet er et samspill mellom trafikant, kjøretøy og infrastruktur. For å nå målet om å halvere antall drepte og hardt skadde, er det nødvendig å arbeide målrettet på alle tre områdene. Regjeringen mener at selv med en økt planramme og en offensiv satsing på sikker veginfrastruktur, er det nødvendig å satse videre på spesielt trafikantrettede tiltak.

6.2 Buskerud fylkeskommune

Forslag til Handlingsprogram for Buskerud FTU 2014-2017 inneholder satsingsområder fylkets trafikksikkerhetsutvalg (FTU) selv har direkte styring med og påvirkning på, og synliggjør hvilke tiltak som gjøres innenfor hvert satsingsområde.

Planen følger opp de nasjonale målene fra NTP - Buskerud har satt følgende etappemål: **«Antallet hardt skadde og drepte halveres innen 2024»** (sammenliknet med gjennomsnittet for årene 2008-2011). Der er også viktig å legge til rette for syklende og gående i et folkehelseperspektiv.

Dersom vi skal unngå en økning i antall drepte og hardt skadde gående og syklende, er det nødvendig med særlig innrettede tiltak mot denne trafikantgruppen. Buskerud FTU setter derfor et eget delmål for ulykkesutviklingen for gående og syklende for tiårsperioden: "Antallet drepte og hardt skadde skal ikke øke selv om flere går og sykler".

Handlingsplanen har trukket fram seks satsingsområder: **Kommunalt trafikksikkerhetsarbeid, Trygg skolevei, Gående og syklende, Risikogrupper, Samarbeid og synliggjøring.**

Under disse satsingsområdene er det beskrevet hva FTU skal gjøre. Under følger noen punkter som er vurdert å ha betydning for Nedre Eiker kommunens TS-arbeid:

Kommunalt trafikksikkerhetsarbeid:

- Utvikle ordningen «Trafikksikker kommune» i Buskerud og stimulere kommunene i Buskerud til å implementere kriteriene for «Trafikksikker kommune».
- Gjennom veiledning, materiell og økonomisk støtte bistand støtte de kommuner som ønsker å utvikle sitt kommunale trafikksikkerhetsarbeid i tråd med FTU sine anbefalinger.

Trygg skolevei:

- Revidere kriterier for fylkeskommunal støtte til kommunene. Sikre at ordningen styrker satsingen på trygge skoleveger i fylket.
- Bevilge midler til trafikksikkerhetstiltak i kommunene.
- Vektlegge kommunens rolle overfor skoler og barnehager når det gjelder opplæring av barn og unge i trafikken i sammenheng med fysiske tiltak på skoleveger.

- Legge til rette for trafikkopplæring i skole og barnehage gjennom midler til Trygg trafikk.

Gående og syklende:

- Gjennomføre tiltak som setter fokus på trafikkregler og sikkerhetsutstyr for gående og syklende.
- Stimulere skoler og barnehager til å drive god og alderstilpasset trafikkopplæring. Det tilbys kurs for ansatte, materiell og informasjon om opplegg og metoder.

6.3 Visjoner og mål i Nedre Eiker kommune

Nedre Eiker kommune ønsker å støtte opp under de visjoner og mål som er satt i sentrale planer, Det vil si i nullvisjonen, NTP og fylkets trafikksikkerhetsplan.

Nedre Eiker kommunes visjon for trafiksikkerhet er følgende:

Nedre Eiker skal være et lokalsamfunn der ingen blir drept eller hardt skadet i trafikken

For å følge opp de nasjonale målene om en halvering av antallet drepte og hardt skadde innen 2024 (sett i forhold til gjennomsnittet i perioden 2009 – 2012), er det sett på hva dette innebærer for Nedre Eiker.

I perioden 2009 – 2012 hadde man 11 alvorlige ulykker i Nedre Eiker. I disse ulykkene ble 14 personer drept eller hardt skadd, dvs. ca. 3,5 personer gjennomsnittlig pr. år. En halvering av antall drepte og hardt skadde innebærer at målet for Nedre Eiker, på vei mot nullvisjonen, bør være:

Antall drepte eller hardt skadde personer i veitrafikken i Nedre Eiker skal reduseres til under 2 personer i årlig snitt i 2024.

6.4 Satsingsområde

Det er i NTP satset på at trafikkveksten skal tas av kollektiv, gående og syklende. Det vil derfor være nødvendig å jobbe målrettet for å redusere risikoen for ulykker med gående og syklende. Ulykker med gående og syklende er den største sikkerhetsmessige utfordringen på veger i tettbygd strøk.

Som det framgår av ulykkesanalysen i kapittel 4.5, utgjør ulykker med **myke trafikanter (fotgjengere og syklister)** 20 % (21 ulykker) av alle ulykkene i Nedre Eiker i perioden 2005 - 2012. Ulykker med myke trafikanter har holdt seg på samme nivå fra perioden 05 – 08 til 09 – 12. Hele 71 % av alle ulykkene med myke trafikanter skjer på kommunal vei (15 av 21 ulykker).

Med bakgrunn i overordnede mål (NTP og Buskerud fylkeskommunes Handlingsprogram), ulykkesituasjonen på de kommunale veiene samt virkemidler som kommunen rår over, ønsker Nedre Eiker kommune i denne trafikksikkerhetsplanen å rette fokus mot:

Sikkerhet for gående og syklende

- redusere risikoen for gående og syklende spesielt på de kommunale veiene
- sikring av skolevei gjennom fysiske tiltak samt drift- og vedlikehold
- holdningsskapende arbeid i skole og barnehage rettet mot både barn og foreldre

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

I tillegg til bedre fysisk tilrettelegging kreves det også at fotgjengere og syklister

kan trafikkreglene, følger disse reglene og at de bruker sikkerhetsutstyr som refleks og hjelm. Dette innebærer et godt og systematisk **holdningsskapende arbeid** både blant voksne, og overfor barn og unge. Holdninger dannes tidlig og vi påvirkes hele livet. Skole- og barnehagesektoren samt helsesektoren er viktige her. Også andre frivillige organisasjoner, kjøreskoler, velforeninger, bedrifter etc. er viktige parter i det holdningsskapende trafikksikkerhetsarbeidet.

I denne planen prioriteres det holdningsskapende arbeidet i skole og barnehage. Det er behov for at trafikkopplæring gjennomføres med kvalitet og kontinuitet i barnehager og skoler gjennom hele skoleløpet. Solberg skole jobber med trafikksikkerhet på en god og systematisk måte. Deres arbeid bør være et eksempel til etterfølgelse for de andre skolene i kommunen.

Konkret handlingsplan for fysiske og trafikantrettede tiltak innen satsingsområdet framgår av neste kapittel.

7. HANDLINGSPLAN FOR TS I NEDRE EIKER KOMMUNE

Ut fra satsingsområdet «Sikkerhet for gående og syklende», er det utarbeidet en konkret handlingsplan, inndelt i to kategorier tiltak:

1. Fysiske tiltak
2. Trafikantrettede tiltak

7.1 Fysiske tiltak

7.1.1 Prioriterte fysiske tiltak

For å gjennomføre større fysiske tiltak på fylkesveiene vil kommunen bruke denne planen til å øve påtrykk ovenfor Buskerud fylkeskommune og Statens Vegvesen Region Øst (SVRØ) til å bevilge midler til effektive tiltak på E134, riksvei 283 og fylkesveinettet. Prioriteringene i denne planen gis som innspill til SVRØ's handlingsplan. Sikring av viktige kryssingspunkt og utbygging av sammenhengende gang- og sykkelveier er viktige fokusområder på fylkesveinettet.

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

Som *vedlegg* til planen følger lister over fysiske tiltak som har kommet som innspill. Tiltakene er fordelt på to lister, en med ulike mindre kostnadskrevenne tiltak (vesentlig punkttiltak, < 1.5 mill. Kr.) og en med større og kostnadskrevenne tiltak (vesentlig gang- og sykkelveiprosjekter, > 1.5 mill. Kr.). Videre framgår det av listene om tiltaket er på fylkesvei eller kommunal vei.

Kostnadskrevenne tiltak er satt opp i prioritert rekkefølge. Dette krever prioritering og bevilgninger fra Buskerud fylkeskommune og ekstra bevilgninger fra kommunen. Noen av tiltakene krever også reguleringsendringer. De kostnadskrevenne tiltakene avhenger politikkernes prioriteringer og budsjett.

Mindre kostnadskrevenne tiltak kan bli gjennomført fortløpende etter hvert som nødvendig kvalitetssikring er gjennomført og økonomiske midler foreligger. Gjennomføring er avhengig av tilskudd fra Buskerud fylkeskommune og kommunens årlige bevilger til trafiksikkerhetstiltak. De årlige bevilgningene til trafiksikkerhetstiltak må økes for å få gjennomført flere av disse mindre kostnadskrevenne tiltakene. Forslag til kommunale bevilgninger er omtalt i kap. 7.3.3.

Det er viktig å jobbe med de ulike tiltakene parallelt da det kan ta tid å få ferdigstilt planer og/eller tiltakene kan ha stor variasjon i kostnader etc.. Enkle og billige tiltak med god effekt bør prioriteres, og tiltakene spres geografisk slik at det blir synliggjort at ønskede tiltak blir tatt på alvor.

7.1.2 Drift og vedlikehold og universell utforming

Drift og vedlikehold og universell utforming er også temaer som har betydning for trafiksikkerheten. Det er viktig at gang- og sykkelanleggene holdes godt vedlike og driftes på en tilfredsstillende måte for å være sikre og bli brukt. Det er videre en forutsetning at alle anlegg som bygges skal ha en universell utforming slik at alle mennesker skal kunne bruke dem på en likestilt måte så langt det er mulig, uten spesielle tilpasninger eller hjelpemidler.

7.2 Trafikantrettede tiltak

Dette er tiltak som retter seg mot trafikantene for å prøve å bedre trafikkkunnskapen samt å påvirke trafikantenes holdninger og adferd i trafikken. Kommunen har stor påvirkning på det holdningsskapende arbeidet. Barnehage og skole har et spesielt opplæringsansvar for barn og unge i kommunen.

Det er viktig at trafikkundervisningen både i barnehage og skole blir satt i system. Solberg skole jobber med trafiksikkerhet på en meget god og systematisk måte med årsplan for trafiksikkerhet. Dette bør bli normgivende for andre skoler.

Ansvar for gjennomføring/oppfølgning av tiltakene som foreslås i denne planen, ligger ute hos hver enkelt skole og barnehage.



7.2.1 Prioriterte trafikantrettede tiltak

Det er i den følgende tabellen foreslått prioriterte tiltak. Tiltakene er *ikke* satt opp i noen prioritert rekkefølge i forhold til hverandre.

Trafikant-gruppe	Type tiltak	Ansvarlig (i samarbeid med)
Barn (0 - 6 år)		
1	Kontaktpersoner på helsestasjonene	Helsestasjon
2	Trafikkopplæring i barnehagene	Barnehagene (Trygg Trafikk(TT))
3	Sikring av barn i bil	Barnehagene, Helsestasjon (TT)
Barn (6 - 13 år), barneskolene		
4	Systematisk trafikkopplæring i skolen (spesielt gå- og sykkelopplæring)	Barneskolene (Trygg Trafikk)
5	Årsplan for trafiksikkerhet i skolen Legge opp til årstidsbaserte aktiviteter (jfr. Plan for Solberg skole)	Barneskolene
6	"Aktive skolebarn" – møter med skolenes FAU'er, flere skoler samlet	Barneskolene (SVRØ, POLITI, TT)
Ungdom (13 - 16 år), ungdomsskolene		
7	Årsplan for trafiksikkerhet i skolen	Ungdomsskolene
8	Nettbasert undervisningsopplegg	Ungdomsskolene

Figur 11 Foreslåtte trafikantrettede tiltak

Informasjon om de ulike tiltakene:

- *Kontaktperson* med ansvar for trafiksikkerhet utpekes ved helsestasjonene. Ved skoler og barnehager er det rektor/styrer som skal motta informasjon fra eksterne parter. (viktig med et utpekt kontaktnett for formidling av informasjon fra eksterne parter)

Barn (0 - 6 år)

- *Trafikkopplæring i barnehagene styrkes.* Barnehagene forpliktes til å utarbeide en lokal trafikksikkerhetsplan for hver virksomhet. Denne skal revideres med jevne mellomrom. Trygg Trafikk er en god samarbeidspartner som man bør benytte seg av, og materiell/informasjon for denne aldersgruppen ligger oppdatert på deres hjemmesider: www.tryggtrafikk.no. Den lokale trafikksikkerhetsplanen rettes mot ansatte, foresatte og barnehagebarn.
- *Sikring av barn i bil*
 - *Kan med fordel være en del av den lokale trafikksikkerhetsplanen i barnehagen.*
 - *Kursing av helsepersonell om riktig sikring, bruk etc. i regi av Trygg Trafikk*
 - *Brosjyre fra Trygg Trafikk bør deles ut fra helsestasjonen - eks. på svangerskapskurs, ved hjemmebesøk av nyfødte, ved 2-års kontrollen, ved 4-års kontrollen. Fokuser på riktig sikring ved de ulike alderstrinn.*
 - *Informasjon/plakater bør henges opp på helsestasjonen*

Viktige aktører: Barnehagene og Helsestasjonen

Barn (6 - 13 år)

- *Årsplan for trafikksikkerhet lages for hver enkelt skole. Solberg skoles plan blir normgivende for en lokalt tilpasset plan. Målene i planen bygger på kompetansemålene i Kunnskapsløftet(KL06) i fagene kroppsøving og samfunnsfag:*
Elevene skal kunne
 - følge trafikkregler for fotgjengere og syklister.
 - lage en oversikt over normer som regulerer forholdet mellom mennesker og
 - konsekvenser ved å bryte normene, spesielt innrettet på trafikkregler i denne sammenhengen
 - praktisere trygg bruk av sykkel som fremkomstmiddel.
- *"Aktiv på skoleveien".* Skolene deltar med 4. - 7. trinn. Målet er å få flest mulig elever i aktivitet på skoleveien, redusere trafikken ved skolene, samt holdningsskapende arbeid i forhold til det å bli kjørt til alt. Buskerudbyen er med som samarbeidspartner.

Viktige aktører: Barneskolene

Ungdom (13 - 16 år)

- *Årsplan for trafikksikkerhet lages for hver enkelt ungdomsskole, gjerne som en integrert del i skolens fagplaner. Målene i planen bygger på kompetansemålene i Kunnskapsløftet(KL06) i fagene kroppsøving, naturfag og trafikk valgfag:*
Elevene skal kunne
 - forklare og utføre livbergende førstehjelp (Kroppsøving)
 - følge sikkerhetstiltak som er beskrevet i HMS-rutiner og risikovurderinger (Naturfag)
 - gjøre rede for begrepene fart og akselerasjon, måle størrelsene med enkle hjelpemidler og gi eksempler på hvordan kraft er knyttet til akselerasjon (Naturfag)
 - gjøre greie for hvordan trafikksikkerhetsutstyr hindrer og minsker skader ved uhell og ulykker (Naturfag)

Se gjerne her: <http://www.tryggtrafikk.no/tema/skole/trafikk-i-kunnskapsloftet/>

- *"Aktiv på skoleveien".* Skolene deltar med 8. - 10. trinn. Målet er å få flest mulig elever i aktivitet på skoleveien, redusere trafikken ved skolene, samt holdningsskapende i forhold til det å bli kjørt til alt. Buskerudbyen er med som samarbeidspartner.
- *Nettressurser:*
 - www.tryggtrafikk.no
 - www.trafikkogskole.no

Viktige aktører: Ungdomsskolene, Trygg Trafikk

7.3 Midler – Budsjett – Tilskudd

7.3.1 Tiltak på fylkesveier 2014 - 2017

Buskerud fylkeskommune/Statens vegvesen er ansvarlig for tiltak på riks- og fylkesvegene, både prosjektering, budsjettering og gjennomføring. Kommunens rolle er å øve påtrykk overfor fylkeskommunen og Statens vegvesen for at tiltak/tildeling av midler skal bli prioritert på riks- og fylkesveinettet i Nedre Eiker kommune.

For G/S-veier og TS-tiltak langs riks- og fylkesveier er det fra kommunen spilt inn tiltak for perioden 2014-2017 i forbindelse med Buskerudbysamarbeidet, som del av sykkelplan (under utarbeiding) og Buskerud Fylkeskommunes egne bevilgninger. Om tiltakene vil bli realisert avhenger av om belønningsordningen videreføres og med hvilket beløp.

Tiltaksliste spilt inn fra kommunen
Gang-/sykkelveier, fortau
Myrveien-Vinnesgata , Gangvei/Turveg Vinnes, regulert turvei er opparbeidet i øst og skal videreføres til Tollefshagan i vest som del av sammenhengende GS-forbindelse mellom Vinnesgata og Åserudgata
Drammensveien/FV 28 , Opprusting av fortau fra Ryghgata – Raveien - del av tiltak i Buskerudbyen
Drammensveien/FV 28 , GS-vei fra Raveien til gang- og sykkelveg i vedtatt <i>Reguleringsplan for gang- og sykkelveg Ytterkollen</i> . - del av tiltak i Buskerudbyen
Drammensveien/FV 28 , GS-veg over Ytterkollen som i vedtatt <i>Reguleringsplan for gang- og sykkelveg Ytterkollen</i> . - del av tiltak i Buskerudbyen
Brekkeveien/KV , GS-vei fra Skogliveien som forlengelse til eksist gs-vei vest mot Hokksund
Bruveien/KV , Forlengelse av eksisterende GS-vei frem til Gamle Riksvei, som i gjeldende <i>reguleringsplan for Wollhjørnet (KR 25.02)</i> . – Tiltaket er utført.
Andre TS-tiltak
Drammensveien/FV 28 , Oppgradering av bussholdeplass vis a vis Drammensveien 23
Nedbergkollveien/FV 53 , opprusting av fortau mellom Bråtaveien og Vikveien

Figur 12 Tiltak på fylkesveier (og noen kommunale veier) spilt inn fra Nedre Eiker for 2014 – 2017, Buskerudbysamarbeidet og sykkelplan

I vedlagte lister er det ut fra innspill til planen, satt opp manglende GS-veier på fylkesvei. Kommunen anbefaler Statens vegvesen/Buskerud fylkeskommune om å detaljplanlegge, kostnadsberegne og prioritere de kostnadskrevende tiltakene på fylkesveiene i Nedre Eiker kommune slik at de kan komme inn i handlingsprogrammene og få bevilgninger.

7.3.2 TS-midler på fylkes- og kommunale veier, 2010 - 2013

I tillegg til prosjekter vist i handlingsprogrammene for fylkesveger gis det fra Buskerud fylkeskommune (FTU) økonomisk tilskudd til trafikksikkerhetstiltak i kommunene. Kommunene kan hvert år søke om slike midler og det kreves en egenandel fra kommunen for å få tildelt midler. Midlene har i hovedsak gått til mindre TS-tiltak på fylkes- og kommunal vei.

Nedre Eiker kommune har i tillegg bevilget egne midler til TS-tiltak. Pengene har vært benyttet til tiltak på kommunale veier og egenandel for tildelte trafikksikkerhetsmidler fra Buskerud fylkeskommune. Hva som er bevilget de senere årene framgår av tabell:

Nedre Eiker kommune	2010	2011	2012	2013
TS-tilskudd fra fylket til Nedre Eiker kommune	32	60	450	0
Kommunal TS-bevilgning	500	500	500	500
Sum TS-midler:	532	560	950	500

Figur 13 TS-tilskudd fra fylket og kommunale TS-bevilgninger senere år

7.3.3 Behov for kommunale TS-midler i perioden 2014 - 2017

I forbindelse med utarbeidelse av denne TS-planen har det kommet innspill fra skoler, barnehager og befolkningen generelt. Dette har resultert i forslag til en rekke tiltak på kommunale veier og fylkesveier.

Når det gjelder tiltak som kommunen hovedsakelig er ansvarlig for, er det mange ønsker/forslag som det kreves en nærmere vurdering av før man bestemmer hva det rette tiltaket er, planlegging, skisser og detaljeringer behøves. Vedlagte lister viser at det er en mengde tiltak som er ønsket og at behovet for midler er betydelig.

Skal denne TS-planen for 2014-2017 bidra til å oppnå målsettingen trengs større bevilgninger enn man til nå har gjort. Med en større kommunal bevilgning til trafikksikkerhet vil kommunen også ha mulighet til å få et større tilskudd fra fylket.

For å få forutsigbarhet i planlegging av tiltak, er man avhengig av en **jevn, årlig bevilgning**. Da vil man kunne oppnå en langsiktighet i trafikksikkerhetsarbeidet.

Forslag til kommunal bevilgning til trafikksikkerhet:

Kommunal bevilgning til trafikksikkerhet i Nedre Eiker:	2014	2015	2016	2017
Mindre tiltak for å sikre gående og syklende – bl.a. sikre skoleveiene gjennom sikring av kryssingspunkter, bedre belysning, utbygging av fortau, utbedring av friskt og sikring av skolenes/barnehagenes nærområder – bringe-/henteproblematikken	1 mill	1 mill	1 mill	1 mill

Figur 14 Forslag til kommunale TS-bevilgninger for perioden 2014 - 2017

Forslaget til bevilgning vist over vil kunne bidra til at man får gjennomført noen fler av de mindre kostnadskrevende tiltakene på vedlagte lister. De mer kostnadskrevende tiltakene, f.eks. gang- og sykkelveier langs kommunal vei er det ingen mulighet til å få gjennomført innenfor denne bevilgningsrammen – egne prosjektbevilgninger må da til.

8. EFFEKT AV ULIKE TS-TILTAK

Nedenfor følger en kort beskrivelse av effekten for noen fysiske tiltak som er mye brukt eller etterspørres i stor grad. (Kilde: Trafikksikkerhåndboka og Effektkatalog for trafikksikkerhetstiltak, TØI). Effekt av drift- og vedlikeholdstiltak, bruk av bilbelte og refleks samt opplæring/informasjon er også omtalt:

30-soner og humper

Ulykkesundersøkelser viser at ulykkesrisikoen er nesten halvparten så stor på veier med 30 km/t og humper som på et veinett med 50 km/t fartsgrense. Undersøkelser har vist at skilting alene som regel ikke har effekt, men at humper har vært helt nødvendige for å få ned det reelle fartsnivået som igjen gir positiv effekt på ulykkene. 30-soner og humper er et effektivt og forholdsvis rimelig tiltak som bør innføres i eksisterende boligområder. I nye boligområder kan dette også være nødvendig, men her kan man også på et tidlig planstadium legge inn en veiutforming som tvinger hastigheten ned, f.eks. korte blindveier, opphøyde felt, smal kjørebane, annet beleg, tilpasset belysning etc., samt bygging av samleveier med høyere standard og egne anlegg for myke trafikanter.

Rundkjøringer

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

Gangfelt

De fleste alvorlige ulykker som involverer fotgjengere skjer ved kryssing av vei. Undersøkelser viser at gangfelt som bare er merket opp og skiltet på vanlig måte, gir dårlig sikkerhet for de myke trafikantene. Forklaringen på dette kan være at de kjørende ikke overholder vikeplikten for fotgjengere ved gangfelt, og at det totale antallet gangfelt er høyt og aktiviteten ofte lav slik at bilisten ikke forventer at noen skal krysse. Fotgjengerne på sin side føler en trygghet ved at gangfelt er oppmerket og er mindre oppmerksomme enn når de krysser på strekning uten gangfelt (falsk trygghet). At fotgjenger ikke krysser i gangfeltet, men i rett nærheten, øker også ulykkesrisikoen. Transportøkonomisk institutt (TØI) har beregnet at det er svært samfunnsøkonomisk lønnsomt å utbedre dårlig sikrede gangfelt og at potensialet for å redusere antallet ulykker er stort. Å sikre kryssingssteder bedre, gjennom god tilrettelegging og god fysisk utforming, er derfor en viktig oppgave.

Senking av fartsnivået er det viktigste tiltaket for å oppnå lav risiko og skadegrad for kryssende fotgjengere. Opphøyde gangfelt gir en fartsreduksjon og er mer markerte og synlige, noe som skjerper oppmerksomheten til bilistene. Å sørge for god frisikt og at gangfeltet har god belysning er også viktig tiltak. Trafikkøyt i gangfelt reduserer også ulykker. Trafikkøyer gjør det mulig for fotgjengere å dele kryssingen av veien inn i flere etapper, der kun én trafikkretning krever oppmerksomhet på hver etappe.

Noen ganger vil det også være nødvendig å fjerne gangfelt. Dette kan være aktuelt når gangfeltet er meget lite brukt, har dårlig sikt som ikke lar seg utbedre, fartsnivået er for høyt og det ikke er aktuelt å iverksette fartsdempende tiltak. Slike kryssingssteder vil imidlertid normalt bli sikret med bedre belysning og evt. andre tiltak. I Håndbok 270 Gangfeltkriterier finnes kriterier for anleggelse av gangfelt og beskrivelse av ulike sikringstiltak <http://www.vegvesen.no/Fag/Publikasjoner/Handboker>.

Gang- og sykkelanlegg

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

Undersøkelser viser at effekten på reduksjon av ulykker er liten. Dette skyldes i stor grad at det skjer ulykker i kryss og kryssingspunkter, at gang- og sykkeltrafikken øker og at det oppstår konflikter mellom gående og syklende. Det er derfor viktig å sikre kryssingspunkter på gang-/sykkelveistrekningene. Å bygge separate anlegg for transportsyklister blir også et viktig tiltak.

Oppmerket sykkelfelt reduserer sykkelykker på strekning med 25 % (Effektkatalog for trafikksikkerhetstiltak, TØI).

Ved valg av løsninger for gang- og sykkeltrafikken er det viktig å ta hensyn til trafikkmengden. På veilenker med stor trafikk, hovedveinettet, må det velges sikre og separate systemer for fotgjengere og syklistene. På veier med moderat trafikk og sentrums- og bymessig preg anbefales løsninger med egne sykkelfelt og fortau. Det er i slike områder viktig å skille mellom gående og syklende. Sykkelfelt gir færre ulykker, spesielt i kryss.

Veilys

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

Drift og vedlikehold

Både vegdekkets tilstand og føreforholdene, samt mangelfull skilting og oppmerking er medvirkende årsaker til mange ulykker. Vinterdriften, som omfatter brøyting, strøing og salting, er spesielt viktig for trafikksikkerheten.

Bilbelte

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

Refleks

Det har ikke skjedd en tilsvarende reduksjon av drepte og skadde fotgjengere de siste årene, som drepte og skadde i bil. Et billig og effektivt tiltak er refleks. Tellingene viser at svært mange fotgjengere ikke bruker refleks, spesielt gjelder dette ungdom og voksne. Refleks er en billig livredder og reduserer risikoen for å bli skadd med ca. 50 prosent.

Opplæring og informasjon

Nullvisjonen bygger på et delt ansvar mellom trafikantene og vegholder. Myndighetene skal sørge for et vegsystem som har innebygde barrierer mot at enkeltfeil fører til at noen blir drept eller hardt skadd. Trafikantene må følge lover og spilleregler og oppføre seg aktsomt. De sentrale virkemidlene overfor trafikantene er opplæring, informasjon og kontrollvirksomhet. Dersom man kombinerer disse virkemidlene, vil virkningen ytterligere forsterkes. Konkrete effekter av opplæring og informasjon er vanskelig å tallfeste. I følge NTP 2014-2023 er trafikkopplæring et viktig forebyggende tiltak, det er derfor viktig at trafikantene får god og kontinuerlig opplæring og informasjon slik at de blir bevisste sitt ansvar for trafikksikker adferd.