

Trafikksikkerhetsplan for Sørum 2010-2021



Foto: Trygg trafikk



Sørum
KOMMUNE

Behandling	Saksnr.	Dato
Vedtak av TS-plan 2002-2005	Kst sak 28/02	24.04.2002
Vedtak av TS-plan 2006-2009	Kst sak 18/06	22.03.2006
Forslag til TS-plan 2010-2021 lagt ut til offentlig ettersyn	Mu sak 16/10	14.04.2010
Forslag til TS-plan 2010-2021 vedtatt av Miljø- og utviklingsutvalget	Mu sak 41/10	08.06.2010
Vedtak av TS-plan 2010- 2021	Kst sak 50/10	16.06.2010

Kommunestyrets vedtak 16.06.2010:

Forslag til Trafikksikkerhetsplan for Sørum 2010 – 2021 vedtas
Vedtaket er fattet med hjemmel i plan- og bygningsloven § 11-15.

Planlegging og prosjektering av gang- og sykkelveier til Rånåsfoss, samt tilførselsveier til både Blaker stasjon og Rånåsfoss stasjon i tillegg til undergang ved Sørum skole skal gjennomføres tidlig i planperioden.

På Sørum kommunes prioriteringsliste for "gang- og sykkelveger langs fylkesveger" (pkt. 4.3.2) flyttes pri. 8 "Fortau eller gang-/sykkelveg gjennom Rånåsfoss sentrum" opp og gis topp prioritet (1. pri.) av de prosjekter som ikke er igangsatt.

Tidligere vedtatt prinsippforslag om at alle skoleveger som er definert som så trafikkfarlige at elever får skoleskysstas med i planleggingen av gang- og sykkelveger, blir fulgt opp i trafikksikkerhetsplanen.

FORORD

De siste årene har vegtrafikken krevd i størrelsesorden 250 liv hvert år, mens om lag 1 000 mennesker har blitt hardt skadet og 12000 skadet. På tross av høye skadetall er samferdselssektoren trolig en av de sektorene som gjennom de siste tiår har lyktes best med å skape bevissthet om forebygging, både politisk og hos befolkningen. Tatt i betraktning en trafikkvekst på om lag 45 prosent de siste 20 årene, er risikoen for å bli drept i vegtrafikken mer enn halvert i samme periode.

Transportpolitikken nasjonalt bygger på en visjon om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller livsvarig skadde i transportsektoren. Regjeringen har satt mål om at tallet på drepte eller hardt skadde i vegtrafikken skal være redusert med minst en tredjedel innen 2020 (Nasjonal Transportplan 2010–2019).

Sørum kommune skal gjøre sin del av arbeidet for å nå det statlige målet. Trafikksikkerhetsplanen skal være et beslutningsgrunnlag for å gjennomføre tiltak som reduserer risikoen for ulykker, følgene av ulykker og opplevd utrygghet i trafikken. Planen skal også bidra til fokus på trafikksikkerhet i plansaker og bidra til en bevisstgjøring av planleggere, politikere og folk flest omkring trafikkforhold og egen atferd i trafikken.

Innhold

Sammendrag	5
1.1 Bakgrunn	6
1.2 Overordnede mål	6
1.3 Kommunens visjon	6
1.4 Mål i kommuneplan for Sørum 2009-2021	6
1.5 Måloppnåelse - måling av effekt	7
2 Dagens situasjon.....	8
2.1 Beskrivelse av Sørum kommune	8
2.3 Ulykkessituasjonen	8
2.4 Opplevd utrygghet.....	12
2.5 Om trafikkulykker som samfunnsproblem.....	12
3 TRAFIKKSIKKERHETSARBEIDET	13
3.1 Kommunens trafikksikkerhetsarbeid	13
3.2 Kommunens samarbeidspartnere	14
4 HANDLINGSPLAN 2010-2020.....	16
4.1 Hvordan skal kommunen oppnå målsetningen	16
4.2 Holdningsskapende arbeid	17
4.3 Fysiske tiltak	21
4.4 Organisatoriske tiltak	31

Sammendrag

I perioden 2005 til 2008 ble det rapportert 104 personskadeulykker på vegene i Sørum. I disse ulykkene ble 159 personer skadd eller drept. Kommunen har et allsidig ansvar innenfor trafikksikkerhetsarbeidet, med forebyggende helsearbeid, opplæring i barnehager/skoler, drift og vedlikehold av det kommunale vegnettet og gjennom arealplanleggingen som legger premisser for trafikkutviklingen framover.

Med bakgrunn i statlige målsetninger og kommunens egne mål er det to hovedfokus:

- Redusere antall hardt skadde og drepte
- Tilrettelegge for myke trafikanter, i særskilt barn på skoleveg.

Oppbygging av planen

Planen består av tre hoveddeler. Den første delen inneholder målsetninger for trafikksikkerhetsarbeidet. Del to består av Kapittel 2-3 som beskriver ulykkessituasjonen i kommunen og hvordan trafikksikring fungerer. Del tre er Tiltaksdelen, kapittel 4, som er en detaljert tiltaksplan over hva kommunen ønsker å utføre av trafikksikkerhetstiltak i planperioden, samt hva kommunen vil prioritere å søke midler til fra Akershus fylkeskommune.

Fremmedord og forkortelser

Aksjon skoleveg midler: tilskuddsmidler avsatt for trafikksikringstiltak langs fylkes- og kommuneveier som benyttes til skoleveg. Forutsetter kommunal egenandel.

E-6, FV-170: E og FV er betegnelse på henholdsvis europaveg og fylkesveg.

FAU: Foreldrenes arbeidsutvalg, finnes på alle skoler.

Miljøgate: veg i tettbygd strøk som er bygget om med sikte på å dempe farten og gjøre miljøet mer trivelig.

PLU: Plan- og utbyggingsseksjonen

PSU: personskadeulykker.

Reguleringsplan: plan for hvordan grunnen i et nærmere avgrenset område skal utnyttes. Arealplaner viser hvor hus, veg, skoler m.m. skal ligge.

Skadegradstetthet (SGT): uttrykker hvor "farlig" en veistrekning er. Ved skadegradstetthetsgrad vurderer man antall skader pr km vei, samt at man vektlegger alvorlighetsgraden av ulykkene. I denne beregningen er ikke trafikkmengden en faktor. Mange mener skadegradstetthet er et bedre mål for trafikksikkerhetsprioriteringer enn ulykkesfrekvens.

SKT KF: Sørum kommunalteknikk kommunalt foretak

Ulykkesfrekvens: uttrykker ulykkeshyppigheten. Vanligvis i antall ulykker pr million vognkilometer, dvs at det vektlegges trafikkmengde og lengden på vegstrekningen. Kalles også ulykkesrisiko.

Ulykkespunkt: spesielt ulykkesbelastet sted på vegnettet. På riksveger er et ulykkespunkt et hvert sted med en utstrekning på høyst 100 meter hvor det er registrert minimum 4 politirapporterte personskadeulykker i løpet av 5 år.

Ulykkesstrekning: spesielt ulykkesbelastet vegstrekning. På riksveger regnes enhver strekning på mellom 100 meter og 1 kilometer hvor det er registrert minst 10 politirapporterte personskadeulykker i løpet av 5 år som en ulykkesstrekning.

ÅDT: årsgjenntrafikk. Det totale antall kjøretøy som passerer en veg i løpet av ett år, dividert med 365.

1 Innledning

1.1 Bakgrunn

I 1996 vedtok Stortinget en interpellasjon om at en kommunalt vedtatt trafikksikkerhetsplan skal ligge til grunn for tildeling av statlige og fylkeskommunale midler til trafikksikkerhetstiltak. Den første trafikksikkerhetsplanen for Sørum ble vedtatt høsten 2002 og hadde status som kommunedelplan. Hensikten med planen er å øke den totale innsatsen i trafikksikkerhetsarbeidet, både gjennom bedre samarbeid internt i kommunen, og i forhold til eksterne samarbeidspartnere. Denne planen er en revisjon av Trafikksikkerhetsplan for Sørum 2006-2009.

1.2 Overordnede mål

Regjeringens mål og strategier for transportpolitikken ble lagt frem i Nasjonal transportplan 2010–2019 (St.meld. nr. 16 2008–2009). Overordnede mål innen transportpolitikk er å tilby et effektivt, tilgjengelig, sikkert og miljøvennlig transportsystem som dekker samfunnet sine behov for transport og fremmer regional utvikling.



Regjeringen vil føre videre nullvisjonen for transporttrygghet. Dette innebærer en visjon om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller livsvarig skadde i trafikken. Som et skritt i retning nullvisjonen har regjeringen satt som mål at tallet på drepte eller hardt skadde i vegtrafikken i 2020 skal være redusert med minst en tredel i forhold til gjennomsnittlig tal på drepte eller hardt skadde i åra 2005-2008.

1.3 Kommunens visjon

Sørum kommune har som visjon å være "den gode kommunen". For trafikksikkerhetsarbeidet vil det si at Sørum kommune skal være en god og trygg kommune å ferdes i for alle.

Visjonen gir uttrykk for en ambisjon om 0 alvorlig skadde og drepte i trafikken og et redusert antall ulykker generelt. Det er også et ønske om å skape trafikkmiljøer som er utformet slik at de kan brukes av alle på en god måte.

1.4 Mål i kommuneplan for Sørum 2009-2021

I kommuneplanen for Sørum 2009-2021 er et av målene at kommunen skal å legge til rette for gående og syklende og satse på forebyggende arbeid på alle plan, deriblant å forebygge trafikkulykker.

Konkrete mål for planperioden;

- Et langsiktig mål er at alle skoleveger skal ha gang/sykkelveg. Strekninger som vurderes som så trafikkfarlige at barna tilbys skoleskyss, må prioriteres på kort sikt.
- Direkte adkomst fra Trondheimsvegen ved Lindebergvegen til FV 171 bør utredes.
- Direkte adkomst fra Sørumsand verksted til Blakervegen vil redusere næringstrafikk i boligområder.
- Adkomstløsninger til Steinerud/Tømmereggen må vurderes før utbygging.
- Kommunen bruker rekkefølgebestemmelser for å etablere mer trafikksikre vegløsninger

- ved regulering av nye områder.
- Gang- og sykkelveg fra Sørumsand langs FV 171 til Aurskog Høland grense og langs FV 253 frem til Nes grense.
- I tillegg er det tegnet inn fremtidige gang-/sykkelveger i kommuneplanens arealdel.

1.5 Måloppnåelse - måling av effekt

Med bakgrunn i overordnede mål og kommunens egne mål er det to hovedfokus:

- Redusere antall hardt skadde og drepte
- Tilrettelegge for myke trafikanter, i særskilt barn på skoleveg.

For at Regjeringens mål skal nås i Sørum vil det si at antall hardt skadde og drepte personer i trafikken skal reduseres fra et gjennomsnitt på 2,5 skadde/drepte per år til 1.7 skadde/drepte per år innen 2020.

Enkelttiltakenes virkning på trafikksikkerheten vil bare unntaksvis være direkte målbare, og da først 2-3 år i ettertid. Effekten av de samlede tiltakene bør imidlertid kunne følges år for år gjennom den offisielle ulykkesstatistikken, og legges til grunn for eventuelle kursendringer underveis. For å ta høyde for den forventede trafikkøkningen, må en sammenlikne ulykkesfrekvens og skadegradstetthet for utsatte vegparseller.

Tiltak som gjøres på skoleveg skal føre til at flere barn kan gå til skolen. Et resultat bør være at antall strekninger hvor det er nødvendig med skoleskyss på grunn av trafikkfarlig veg reduseres. Ny kartlegging av utrygghet i trafikken kan inngå i en evaluering av tiltak som er utført i henhold til denne planen. Dersom det er gjort tiltak i områder som er bemerket som farlige i barnetråkkregistreringene kan en ved å gjøre nye registreringer for området se om området fremdeles utmerker seg negativt. Det bør foretas registreringer av opplevd utrygghet før planen revideres.

Handlingsdelen (kapittel 4) skal følges opp kontinuerlig. Planen skal revideres hvert fjerde år. Handlingsdelen legges til grunn for tiltak som prioriteres i økonomiplanens handlingsdel. Status rapporteres i tertialrapport og årsberetningen av den seksjonen som har ansvaret for tiltaket.

2 Dagens situasjon

2.1 Beskrivelse av Sørum kommune

Sørum kommune er en del av Nedre Romerike i Akershus fylke. Kommunen har 15 369 innbyggere (pr. 01.01.2010) fordelt på 207 kvadratkilometer. I vestre del av bygda går en trasé av E6 og jernbanen til Trondheim, samt en trasé av Gardermobanen. I den østre del av bygda går Kongsvingerbanen. Kommunen ligger svært sentralt og har hatt stor befolkningsvekst de siste årene, noe som igjen har ført til økt trafikk. Tettstedet er i utvikling og det skal legges til rette for høy grad av boligfortetting i gangavstand til stasjonen.

I Sørum kommune er det omlag 6 km stamveg (E6), 100 km fylkesveg, 108 km kommunale veger og 103 km private veger og 115 km skogsbilveger. Trafikkmengdene på vegnettet varierer naturlig nok mye. Størst trafikk finner vi på E 6 der gjennomsnittlig antall kjøretøy i døgnet (ÅDT) er beregnet til 56 500. Den mest trafikkerte fylkesvegen er Fv 171 Haldenvegen med en ÅDT på 9500 forbi Frogner. FV 172, Sørumsandvegen, gjennom Sørumsand har en ÅDT på 7000, mens Fv 170, Kompensasjonsvegen, har ÅDT på 5700 gjennom Sørum.

2.3 Ulykkesituasjonen

Ulykkene det refereres til i planen er ulykker hvor det er personskade eller dødsfall som følge av hendelsen. Materielle skader er ikke omhandlet i planen. I perioden 2005 til 2008 ble det rapportert 104 personskadeulykker på vegene i Sørum. I disse ulykkene ble 159 personer skadd eller drept.

Antall personer som er skadet eller omkommet i trafikulykker						
Periode	Drepte	Meget alvorlig skade	Alvorlig skade	Lett skade	Sum skadde/drepte	Antall ulykker
2009*	-	-	2	35	45**	32
2005-2008	2	2	6	149	159	104
2001-2004	6	3	13	134	156	110

Tabell 2.1 viser en oversikt over alle innrapporterte personskadeulykker i Sørum fra 2001 til 2009.

* Tall for 2009 er foreløpig

** 8 ulykker hvor skadegrad ikke er oppgitt

Det har vært en svak nedgang i antall trafikulykker og antall drepte/hard skadde personer i Sørum siden forrige periode. FV 172 utmerker seg med en nedgang fra 7 til 4 ulykker og E6 fra 31 til 19 ulykker. På flere vegstrekninger har det vært en økning i antall trafikulykker sammenliknet med forrige periode. På FV 170, Komp.vegen, har det vært størst økning med over 70% i antall ulykker. På kommunale veger har det vært 9 ulykker, mot 5 i forrige periode. 3 av ulykkene har skjedd på Orderudvegen. FV 171 er den vegstrekningen hvor det over flere år har skjedd flest ulykker. Det har vært 2 dødsulykker i perioden. Disse har oppstått på på Komp.vegen og ved krysset FV 173 Borgenvegen/FV 173 Hvamsvegen. Tabellen 2.2 gir en oversikt over hvilke veger ulykkene har inntuffet.

Oversikt over innrapporterte personskadeulykker (PSU)			
Strekning	2001-2004	2005-2008	Endring
E6	31	19	-12
FV-170Komp.vegen	7	12	+5

FV-171 Halden-/Blakervegen	33	31	-2
FV-172 Sørumsandvegen	7	4	-3
FV-173 Borgenvegen	8	8	0
FV-252 Toreidvegen	1	1	0
FV-253 Eidsvegen	4	1	-3
FV-254 Hexebergvegen	1	1	0
FV-255 Lindebergvegen	1	1	0
FV-256 Asakvegen	0	2	+2
FV-257 Egner-/Hellesjøvegen	1	2	+1
FV-258 Gml. Rovenvegen	1	0	-1
FV-259 Gauteidvegen	3	2	-1
FV-260 Trondheimsvegen	6	9	+3
Kommunal veg	5	9	+4
Privat veg		2	
SUM	109	104	-5

Tabell 2.2 Antall ulykker etter vegstrekninger

Ulykkesutviklingen kan ikke vurderes isolert. Enkelte vegstrekninger har hatt en sterk økning i årsdøgntrafikk (ÅDT). Det er derfor ikke sikkert ulykkesfrekvensen har økt, selv om antall ulykker har økt. På FV 171 (ved Hval) har ÅDT økt fra 4929 i 1996 til 7020 i 2004. I 2008 hadde FV 171 en ÅDT på 9500 nord for krysset FV 171/FV 259 (Hvalskrysset).

Ulykkestyper

I perioden 2005-2008 var bilulykker den dominerende uhellskategorien, med 90 % av ulykkene. Kun 4 av ulykkene involverte fotgjengere. Det skjer desidert flest personskadeulykker på de fylkesvegene som frem til 2010 var riksveger. 55 ulykker har skjedd på tidligere riksveger, det vil si over halvparten. Dernest er det registrert 19 ulykker på E6 og 19 på de tidligere fylkesveger. På det kommunale vegnettet har det i perioden vært 9 ulykker mens 2 ulykker har skjedd på private veger. Nesten 80 % av ulykkene har skjedd langs en vegstrekning (ikke i kryss) og over 60 % skjer mens det er dagslys.

Utforkjøring peker seg ut som den typiske ulykkestypen i perioden 2005 – 2008. Disse ulykkene utgjorde hele 38 prosent av alle registrerte ulykker med personskadeulykker. Utforkjøringene preger særlig ulykkesbildet på enkelte vegstrekninger, som FV 170, Komp.vegen.

Totalt tre barn i alderen 0-6 har fått personskade, mens det er 10 barn i alderen 7-15. Aldersgruppen 16-25 år er overrepresentert blant skadde og drepte i Sørum med 47 tilfeller. Særlig mange 18 åringer er innblandet, dvs personer som nylig har fått førerkort.

Ulykkestallene gir en pekepinn på hvilke tiltak som bør vurderes i forhold til å nå målene i kapittel 1. De fleste ulykker skjer i dagslys, men størstedelen av trafikken er også på dagtid. Derfor er andelen på 40% en kvelden/natten betydelig og det bør vurderes om det bør gjøres tiltak som kan gi bedre sikt. Det må vurderes om det kan gjøres tiltak på vegstrekninger som kan forhindre utforkjøringsulykker. Ulykkesituasjonen peker mot at holdningssskapende arbeid er viktig. Serdeles viktig blir arbeidet for å endre adferden til unge bilførere, som er overrepresentert i personskadestattestikken.

Trafikksikre strekninger og punkter

Konsentrasjoner av ulykker kalles **ulykkesstrekning** eller **ulykkespunkt**. Det er med bakgrunn i tall fra 2005-2008 gjort en analyse over hvilke strekninger og punkter i kommunen hvor det er størst risiko for at ulykker inntreffer. For strekninger og punkter med høy risiko må kommunen vurdere om det kan settes i verk tiltak som kan redusere risikoen for ulykker. Det viktig å være klar over at det for lavtrafikkerte veger vil være større sannsynlighet for at tilfeldigheter av ulykkeshendelser kan gi store utslag. Beregninger for mer trafikkerte veger vil være basert på et større statistisk grunnlag og være mer pålitelig som mål på ulykkesrisiko.

Ulykkesfrekvens sier noe om hvor mange ulykker som har inntruffet i forhold til trafikkmengden. Alle ulykker har blitt tillagt samme vekt. Får å få frem alvorlighetsgraden av ulykkene er de samme strekningene og punktene beregnet etter skadegradstetthet. **Skadegradstetthet** tar hensyn til skadens alvorlighetsgrad, men beregnes uavhengig av trafikkmengde.

Ulykkesstrekning betegner normalt spesielt ulykkesbelastet vegstrekning, hvor det er registrert minst 10 personskadeulykker i løpet av 5 år. Tabell 2.3 viser strekninger i kommunen med høyest skadetetthetsgrad og ulykkesfrekvens.

Strekninger i Sørum med flest ulykker				
strekning	PSU	ÅDT	Skadegradstetthet	Ulykkesfrekvens
FV-170Komp.vegen, parsell 1	6	5700	2,87	0,09
FV-173 Borgenvegen, parsell 1	8	3200	2,61	0,32
E6, parsell 10	11	52200	2,54	0,05
FV-260 Trondheimsvegen, sør for FV 171, parsell 1	7	4000	1,37	0,35
KV 1222 Orderudvegen	3	-	1,32	-
FV-171 Blakervegen Blaker-kommunegrensa, parsell 4	7	2300	0,35	0,32
FV-256 Asakvegen, parsell 1	2	1178	0,13	0,30
FV-171 Blakervegen Sørumsand-Blaker	6	3000	0,50	0,27
FV-257 Egner-/Hellesjøvegen, parsell 1	2	900	0,11	0,23

Tabell 2.3: Tabellen viser strekninger i kommunen som var mest ulykkesutsatt i perioden 2005-2008.

Noen av ulykkene har skjedd på samme sted (ulykkespunkt). Dersom ulykkene har likheter kan det være lettere å finne forebyggende tiltak som kan forhindre nye ulykker på stedet. Tabellen nedenfor viser punkter i kommunen hvor det har inntruffet flere ulykker. Tabellen må leses i lys av at to ulykker som inntreffer i samme område (innenfor 100 meter avstand) kan være et utslag av tilfeldigheter. Normalt defineres et punkt som ulykkespunkt dersom det er skjedd 4 personskadeulykker i løpet av 5 år.

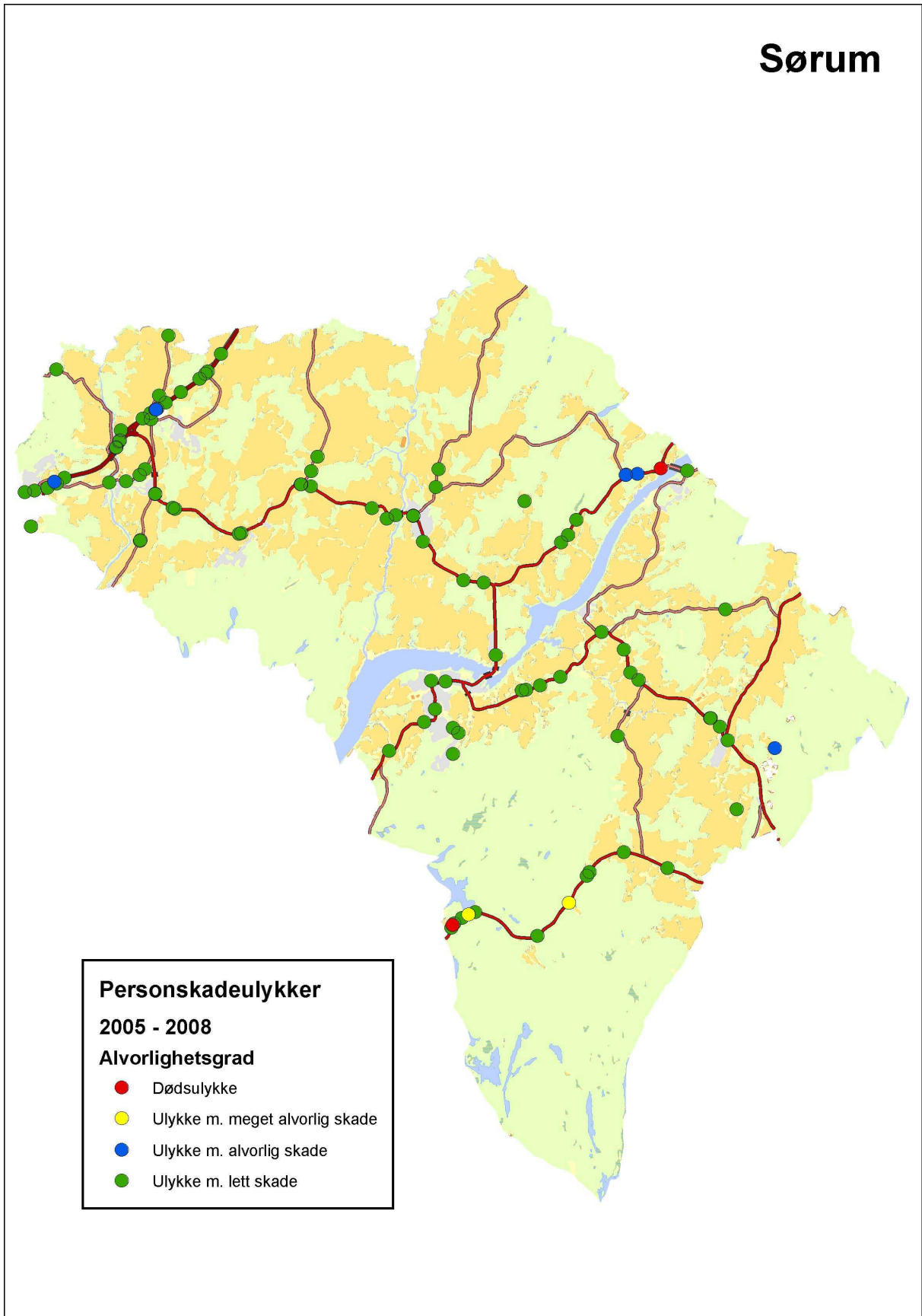
Punkter med høy ulykkesfrekvens					
Sted	Punkt	Antall ulykker	ÅDT	Ulykkesfrekvens	Type ulykke
Kryss FV 171/FV256 Asakvegen	3607-3614	3	6000	0,403	Kryssende kjøretretning
FV 170 nordøst for Fet grense	4425-4541	3	5700	0,360	Vegstrekning
FV 171 Lørenfallet, Kryss FV 171/FV 257	6559-6596	2	6000	0,229	Fotgjengerulykker
FV 171 v/ Kjølstadhagen	8087-8101	2	6000	0,229	Utforkjøringsulykke
FV 171 Hvalskrysset, v/kryss Fv 171/259	1539-1548	2	9500	0,144	Utforkjøring og kryssende kjøretretning

Tabell 2.4: Punkter med høyest ulykkesfrekvens i perioden 2005 – 2008.

Trafikkarfarlige strekninger og punkter langs jernbanen

Jernbaneverket rapporterer at det fra og med 2007 er registrert fire hendelser i tilknytning til planovergangen på Rånåsfoss. Det er det ikke utført noen registrering over trafikkarfarlige punkter eller strekninger langs jernbanen.

Sørums kommun



2.4 Opplevd utrygghet

Ulykker er sjeldne hendelser, som ikke alltid samsvarer med folks opplevelse av utrygghet i trafikken. Utrygghet representerer et velferdstap for innbyggerne. Kommunen har gjennom barnetråkkregistreringer på Frogner, Lindeberg og Sørumsand kartlagt utrygghetsfølelse hos barn og unge. En oversikt over hva barn og unge har bemerket finnes i vedlegg 1. Kommunen mottar også innspill fra innbyggere, velforeninger og andre organisasjoner om vegstrekninger hvor folk opplever utrygghet. Opplevd utrygghet er en faktor ved vurdering av trafikksikkerhetstiltak.

2.5 Om trafikkulykker som samfunnsproblem

I perioden 2003-2007 medførte vegtrafikken årlig til ca 250 trafikkdrepte og nærmere 11.700 trafikkskade i Norge. Mange av de skadde blir påført varig helsetap. Tar en høyde for manglende rapportering, spesielt av lettere skader, er skadetallet trolig betydelig høyere. De samfunnsøkonomiske kostnadene knyttet til et trafikkuhell er beregnet til (prisnivå 2009, Statens Vegvesen):

- Et dødsfall 33,1 mill kroner
- En meget alvorlig skade: 22,6 mill kroner
- En alvorlig skade: 7,5 mill kroner
- En lettere skade: 1,0 mill kroner
- Kun materiell skade, gjennomsnitt 61.000 kroner

Ulykker med personskader har i Sørum kommune en gjennomsnittlig kostnad på ca 84 millioner kroner per år for siste 4 års periode. I tillegg kommer ulykker med kun materielle skader. Med den ventede trafikkveksten vil bare en målrettet innsats kunne hindre at ulykkestallet og kostnadene øker i årene framover.

3 TRAFIKKSIKKERHETSARBEIDET

3.1 Kommunens trafikksikkerhetsarbeid

Kommunen har et bredt ansvar innenfor trafikksikkerhetsarbeidet, med forebyggende helsearbeid, opplæring i barnehager/skoler, drift og vedlikehold av det kommunale vegnettet og gjennom arealplanleggingen som legger premisser for trafikktviklingen framover. Trafikksikkerhetsarbeidet foregår på mange arenaer i kommunen og med mange samarbeidspartnere. Godt samarbeid er viktig for å lykkes. Kapitlet beskriver kort kommunens rolle og de viktigste samarbeidspartnerne.

Trafikksikkerhetsarbeidet kan grovt sett deles i to kategorier: Fysiske tiltak og holdningsskapende arbeid. For å forebygge ulykker er det nødvendig at kommunen prioriterer tiltak innenfor både fysiske utbedringer og holdningsskapende arbeid. De siste årene har kommunens trafikksikkerhetsarbeid i stor grad vært rettet mot de yngste trafikantene. Kommunen har tidligere hatt en egen pott til mindre trafikksikkerhetstiltak, men i 2009 var det ikke avsatt penger spesifikt til trafikksikkerhet i Sørum kommunalteknikk KF budsjett.

Fysiske tiltak

Fysiske tiltak for å bedre trafikksikkerheten på kommunale veger ivaretas i stor grad av Sørum kommunalteknikk KF, som har driftsansvaret for alle kommunale kjøre- og gangveger og gang- og sykkelveger langs fylkesvegene. Dette innebærer snørydding, strøing, salting, feiing, vedlikeholdsarbeider, og vedlikehold av veglys. Sørum kommunalteknikk KF utfører også trafikksikkerhetstiltak som fartsdempende tiltak, skilting, belysning og etablering av fotgjenger felt. I tillegg står Sørum kommunalteknikk KF for "Aksjon skoleveg" prosjektene, hvor kommunen søker midler fra Akershus fylkeskommune for å utføre tiltak som sikrer barns skoleveg. De siste årene har også tiltak som bussnuplass, korte fortausstrekninger og fartsdempende tiltak blitt gjennomført.

Utbygging av en større tiltak må gjennom en planprosess og planen må vedtas av kommunestyret. Fysisk planlegging og utformingen av det fysiske miljøet har særlig stor betydning for trafikkbildet og trafikksikkerheten. Kommunen har gjennom arealplanleggingen en viktig rolle som planmyndighet. Kommunen skal påse at løsninger som planlegges er gode og at trafikksikkerhet er ivaretatt i alle prosjekter. Det er viktig at kommunen benytter sin rolle til å stille krav til gode trafikksikre løsninger i planprosessen.

Planer for utbedring av eksisterende veganlegg eller nye anlegg utarbeides av kommunen eller Statens vegvesen, ofte i et samarbeid. De siste årene har det blant annet blitt planlagt flere gang- og sykkelveger.

Som et strakstiltak blir elever som har trafikkfarlig skoleveg tilbudt skoleskyss. For skoleåret 2009/2010 gjelder det 120 elever fordelt på 10 strekninger.

Holdningsskapende tiltak

Trafikkopplæring av barn og unge er en viktig del i det forebyggende trafikksikkerhetsarbeidet. Barnehager og skoler har en viktig rolle i dette arbeidet.

Alle barnehagene har fokus på holdningsskapende arbeid. Dette gjelder også familiebarnehagene. Alle barnehagene driver praktisk trafikkopplæring når de er ute på turer i nærmiljøet. Bringe- og hentesituasjonen i de store barnehagene blir tatt opp som tema med nye foreldre. Barnehagens bruk av refleksvester på turer i nærmiljøet er holdningsskapende arbeid og synliggjør barna i trafikkbildet.

For skolene setter læreplanen, Kunnskapsløftet, kompetansemål om trafikkopplæring. Elevene gis en grunnleggende trafikkforståelse. De skal lære trafikkregler for fotgjengere og syklister, trygg bruk av sykkelen og om betydningen av trafikksikkerhetsutstyr. Alle 1. klasseelever får utdelt refleksvest. Skolene i Sørum har noe ulik innfallsvinkel til trafikksikkerhetsarbeidet. Ved enkelte skoler ligger det godt til rette for at flere barn burde gå/sykle til skolen, mens for andre skoler er skoleskyss et viktig område. Når det gjelder trafikkopplæring ved ungdomskolene gis det tilbud om opplæringstiltaket "ikke tøft å være død".

Målet med trafikkopplæringen i skolen er å skape gode holdninger hos barn og unge til ferdsel i trafikken. Det er viktig å videreføre i ungdomsskolen, de grunnleggende gode holdninger som er skapt i barneskolen. Holdninger tilegnet på skolen danner grunnlaget når 18-åringene blir bilførere.

3.2 Kommunens samarbeidspartnere



Statens vegvesen

Statens vegvesen Region øst, er en naturlig samarbeidspartner og bidragsyter knyttet til trafikksikkerhetsarbeidet. Statens vegvesen har ansvar for planlegging, bygging, drift og vedlikehold av riks- og fylkesvegnettet og tilsyn med kjøretøy og trafikanter. Staten utarbeider bestemmelser og retningslinjer for vegutforming, vegtrafikk, trafikantopplæring og kjøretøy. Statens vegvesen driver faglig rådgivning overfor kommunene, og administrerer ordningen med Aksjon skoleveg.

Vegvesenet har også en viktig rolle i trafikksikkerhetsarbeidet gjennom utekontrollvirksomhet. Vegvesenets ressursinnsats til bilbeltekontroll og teknisk kontroll av tunge kjøretøyer skal trappes opp i hht "Nasjonal strategi for forebygging av ulykker som medfører personskade 2009–2014".



Akershus fylkeskommune

Akershus fylkeskommune har ansvar for utbygging og drift av fylkesvegene. Arbeidet utføres av Statens vegvesen. Statens vegvesen lager hvert år forslag til handlingsprogram og budsjett for fylkesvegene i Akershus, som vedtas av Fylkestinget. Dette skjer på bakgrunn av en innspillsrunde i kommuner og regioner.

Akershus fylkeskommune har også ansvar for kollektivtransport og for å bidra til areal- og transportplanlegging i regionen. Fylkeskommunen skal bidra til løsninger som er gode både mht. miljø, trafikksikkerhet, effektiv trafikkavvikling og til trygge bomiljøer.



Lensmannsetaten

Politiet har særlig ansvar for overvåking og kontroll av atferden til trafikantene. Kontroll av

aggressiv trafikkatferd, fartskontroll, kontroll med bruk av verneutstyr og ruskontroll vil bli prioritert i hht "Nasjonal strategi for forebygging av ulykker som medfører personskade 2009–2014". Politiet har videre ansvar for behandling av straffesaker der trafikanter har brutt vegtrafikklovgivningen.

Lensmannen i Sørum gjør en betydelig innsats hva angår trafikksikkerhetsarbeid i Sørum. Etaten gir råd til kommunen i spørsmål knyttet til trafikksikkerhet og regulering. Politiet gir også informasjon og driver forebyggende arbeid i skoler, barnehager og organisasjoner, som "si ifra" aksjonen i ungdomskolen, utdeling av refleksvester til 1.kl., sykkelprøve for 4. klassinger, "Aksjon russ" og samarbeid med Natteravnene.



Trygg Trafikk

Trygg Trafikk er en landsdekkende medlemsorganisasjon for det frivillige trafikksikkerhetsarbeidet i Norge. Organisasjonen har et særlig ansvar for at trafikkopplæring og informasjon om trafikksikkerhet blir gjennomført som et ledd i en samordnet innsats mot trafikkulykkene. I tillegg skal organisasjonen være en pådriver overfor myndigheter og næringsliv når det gjelder tiltak for å øke trafikksikkerheten. Trygg Trafikk er en pådriver og veileder overfor barnehage, skole og foreldre. Trygg Trafikk utvikler materiell til trafikkopplæring i skoleverket og holder kurs.

Lag og organisasjoner

Engasjement fra lokalbefolkningen er viktig. Gjennom henvendelser fra enkeltpersoner, lag og foreninger får kommunen nødvendige innspill i trafikksikkerhetsarbeidet. En veg kan ha høy ulykkesrisiko og/eller oppleves utrygt selv om det ikke har inntruffet noen ulykke der. Slike steder framkommer ikke på noen ulykkesstatistikk, og det er derfor viktig at kommunen får informasjon om disse stedene på annen måte. Lag og organisasjoner er også viktige for kommunen som samarbeidspartner når det gjelder opplæring og holdningsskapende arbeid.

4 HANDLINGSPLAN 2010-2020

4.1 Hvordan skal kommunen oppnå målsetningen

Med bakgrunn i overordnede mål og kommunens egne mål er det to hovedfokus:

- Redusere antall hardt skadde og drepte
- Tilrettelegge for myke trafikanter, i særskilt barn på skoleveg.

Trafikksikkerhetsplanen har følgende strategier for å oppnå disse målsetningene:

Redusere antall hardt skadde og drepte

- Iverksette sikringstiltak på vegstrekninger og -punkter som har høy ulykkesfrekvens eller skadetetthetsgrad.
- Satse på holdningsskapende arbeid for å bedre trafikantenes adferd i trafikken.

Tilrettelegge for myke trafikanter, i særskilt barn på skoleveg.

- Ruste opp stier, som kan benyttes istedenfor veg
- Vektlegge myke trafikanter i alle reguleringsplaner
- Vektlegge tiltak som øker trygghetsfølelsen i trafikken
- Gjøre tiltak på skoleveger slik at de ikke er trafikkfarlige
- Legge til rette for at barn kan gå til skolen på en trygg måte mens en venter på fysiske tiltak.
- Arbeide for at fylket setter av penger til gang-/sykkelveger
- Bidra til at det utarbeides reguleringsplan for gang-/sykkelveger
- Om mulig forskutere midler for å bygge gang-/sykkelveger
- Utarbeide planer for gang-/sykkelveger på del av fylkeskommunes veger som ligger nærmere barneskoler enn 4km.

Tabellene i 4.2 og 4.3 er en oversikt over de tiltak som kommunen ser behov for å gjennomføre i planperioden. Tiltakene er delt inn i følgende tiltak:

- Informasjon, opplæring og holdningsskapende tiltak
- Fysiske tiltak
- Organisatoriske tiltak

Det er anslått grove kostnader for de tiltakene som ikke kan finansieres gjennom vanlig drift. Handlingsplanen kan ikke fullt ut gjennomføres uten økte kommunale bevilgninger. Nedenfor er en omtale av de viktigste grepene som må gjennomføres i forhold til økonomi for at tiltakene i handlingsplanen skal komme til gjennomføring:

A. Kommunal egenandel til "Aksjon skoleveg":

Det er et krav om kommunal egenandel for tildeling av statlige/ fylkeskommunale trafikksikkerhetsmidler. Det er derfor en forutsetning at Sørum kommune årlig bevilger en pott på minst 20% av de totale prosjektkostnader for det enkelte prosjekt, for å få slike midler. Konkrete forslag fremmes i henhold til prioriteringen i punkt 4.2 i forbindelse med økonomiplan.

B. Årlig pott til trafikksikkerhetsarbeid:

Trafikksikkerhetsarbeid i kommunen har i 2009 blitt finansiert av vegbudsjettet. Det er ønskelig med egne midler til mindre trafikksikkerhetstiltak, slik at ønsker fra innbyggere kan gjennomføres raskt dersom man etter en vurdering finner forslagene å være viktige. Konkrete forslag blir fremmet i forbindelse med årlig revidering av økonomiplanen.

Det må også settes av midler til det holdningsskapende arbeidet planen legger opp til. Midlene må fordeles til de seksjonen som har ansvaret for å utføre tiltakene.

C: Større fysiske tiltak på kommunale vegger/områder:

Større fysiske tiltak på kommunale vegger er avhengig av egen bevilling dersom det skal bekostes av kommunen.

Når det gjelder fysiske trafikksikkerhetstiltak som utløses av bolig-/næringsutbygging blir disse tiltakene hovedsakelig finansieres av den private utbyggeren. For å sikre at nødvendige tiltak gjennomføres innarbeides krav til tiltak i reguleringsplan og utbyggingsavtaler. Eksempler på tiltak en privat utbygger kan bli pålagt å bygge er gang/sykkelveger, utbedring av kryss, opphøyd gangfelt mv.

4.2 Holdningsskapende arbeid

Holdningsskapende arbeid tar lang tid. For å nå fram med informasjon, er det nødvendig med klart definerte målgrupper og et mål med informasjonsinnsatsen.

Opplæring av førskolebarn, skolebarn/-ungdom er et innsatsområde der det gjøres en del arbeid allerede. Det bør likevel satses på å bringe trafikkfaget inn i fastere former ved skolene, både gjennom de enkelte årstrinns fagplaner og gjennom tema- og prosjektarbeid. Opplæringen bør også henvende seg mot foreldrene, som er viktige forbilder og rollemodeller. Samarbeidet med lensmannen bør utvides når det gjelder tiltak mot skolene og barnehagene.

4.2.1 Små barn 0 – 5 år

Tiltak	Tidspunkt for gjennomføring	Ansvarlig	Samarbeids aktører	Merknad	Kostnad
Trafikkopplæring av barnehagepersonell	Ved behov Barnehagene vurderer selv behovet for opplæring	Barnehage-seksjonen	Trygg trafikk	Trafikk som tema videreføres på plandager, personal- og foreldremøter.	Innenfor rammen TT-kursene dekkes av fylkets trafikksikkerhets utvalg
Fokus på trafikksikkerhet når barnehagen er på tur.	kontinuerlig	Barnehage-seksjonen			Innenfor rammen
Trafikksikkerhet som eget tema i barnehagen	Årlig, i hht virksomhetsplan	Barnehage-seksjonen	Mulige samarbeids-partnere: Lensmann Trygg trafikk		Innenfor rammen

4.2.2 Skolebarn 6-12 år

Tiltak	Tidspunkt for gjennomføring	Ansvarlig	Samarbeids aktører	Merknad	Kostnad
Dele ut refleksvester Og informasjon til foreldre i forbindelse med skolestart,	Årlig	Grunnskoleseksjonen	Statens vegvesen. Trygg Trafikk, Politi	Utdeling av refleksvester og -kosedyr.	Innenfor rammen. Statens vegvesen bekoster disse og politiet deler ut.
10.000 til ts-tiltak ved alle skolene	2011	Barn og unges kommunestyre	elevrådene		Søker midler gjennom aksjon skoleveg
Aktive skolebarn, nasjonal kampanje		Grunnskoleseksjonen			Innenfor rammen
Trafikkansvarlig ved alle barneskolene	2011	Grunnskoleseksjonen			Innenfor rammen
Utarbeide plan for trafikkopplæring ved barneskolene i Sørums.	Årlig	Grunnskoleseksjonen		Rutiner for trafikken på skolens nærområde, skoleturer, transport med bil eller buss.	Innenfor rammen
Sikkerhet på skolebussen. Aktuelt på en del skoler	Årlig	Grunnskoleseksjonen			Innenfor rammen.
Refleks demonstrasjon på skoler (2. trinn) Fokus på bruk av refleks Reflekskonkurranse	Årlig	Grunnskoleseksjonen	TS-ansvarlig SKT KF		Innenfor rammen
Holdningskampanje knyttet til å bruke gangveger til fysisk aktivitet.	Årlig	TS-ansvarlig SKT KF	Grunnskoleseksjonen		Innenfor rammen
Skolepatrulje, vurderes ved den enkelte skole	Høsten 2010	Grunnskoleseksjonen			Innenfor rammen
Følgevennordningen, vurderes ved den enkelte skole	Høsten 2010	Grunnskoleseksjonen			Innenfor rammen Kan søke om midler
Barnetråkkregistre ringer på Fjuk, Haugtun, Vesterskaun og Sørums.	Innen 2013	SLT-koordinator	Grunnskole PLU v/Geodata		Innenfor rammen
Sykkelprøve og fokus på bruk av hjelm	Årlig	Grunnskoleseksjonen	Lensmannen		Innenfor rammen

4.2.3 Ungdom 13-16 år

Tiltak	Tidspunkt for gjennomføring	Ansvarlig	Samarbeids aktører	Merknad	Kostnad
Ikke tøft å være død	Årlig	Grunnskoleseksjonen	Trygg trafikk Lensmann	"Forestillingen" kjøres i Akershus 2010.	Innenfor rammen
Trafikkansvarlig lærer ved ungdomsskolene	2011	Grunnskoleseksjonen		For formidling av informasjon. Hovedansvarlig for trafikkprosjekter	Innenfor rammen
Trafikksikkerhet i skolens kvalitetssystem	2011	Grunnskoleseksjonen		Utarbeide ny prosess?	Innenfor rammen
Nettstedet "UT" fra Trygg Trafikk: Tverrfaglig undervisningsopplegg, med målsetning om å bedre trafikksikkerhetsopp læringen i skolen.		Grunnskoleseksjonen	Trygg trafikk		Innenfor rammen

4.2.4 Ungdom 16-18 år

Vi har ingen konkrete tiltak for ungdom. Barn og unges kommunestyre får i oppgave å vurdere tiltak i høringsperioden.

Tiltak	Tidspunkt for gjennomføring	Ansvarlig	Samarbeids aktører	Merknad	Kostnad
		SLT-koordinator, Nærmiljøgrupper, Helse- og sosialseksjonen	Ungdomskolen Fylkeskommunen Statens vegvesen. Trygg Trafikk, Politiet		Innenfor rammen

4.2.5 Voksne

Tiltak	Tidspunkt for gjennomføring	ansvarlig	Samarbeids aktører	merknad	kostnad
Tema trafiksikkerhet og holdninger på foreldremøte	Årlig	Barnehage-seksjonen Grunnskole-seksjonen			Innenfor rammen
Utdeling av brosjyre om temaet - generell informasjon om sikring i bil -trafiksikkerhet ved lek og fritid	Kontinuerlig	Helse- og sosial-seksjonen	Trygg trafikk	TT-brosjyre deles ut på kontroller. Riktig sikring på ulike alderstrinn	Innenfor rammen
Info og utdeling av reflekser til barn ved 4-årskontroll		Helse- og sosial-seksjonen			Innenfor rammen
Reflekskampanje. Info internett, aviser mm		TS-ansvarlig SKT KF			Innenfor rammen
"Av og til" kampanje for alkoholfrie soner		SLT-koordinator	Kampanje-organisasjon "Av og til".	Er et tiltak i handlingsdelen til Rusmiddel-politisk handlingsplan 2011 - 2022	Behandles i Rusmiddel-politisk handlingsplan 2011 - 2022

4.3 Fysiske tiltak

4.3.1 Trafikksikkerhetstiltak langs fylkesveger

Tiltak langs fylkesvegene er innenfor fylkeskommunens ansvarsområde. Fylket bevilger midler mens Statens vegvesen utfører tiltaket. Kommunen deltar ofte med 50 % av planleggingskostnadene. Gjennomføring er avhengig av økonomi og mulighet for prioriteringer. Det meste av tiltakene nedenfor har enda ikke budsjettdekning. Kommunen vil jobbe for at fylket tar tiltakene kommunen prioriterer inn i sine budsjetter. Rekkefølgen er prioritert.

	Veg/sted	Tiltak	Bakgrunn	Gjennomføring	År	Anslått kostnad
1)	FV 171 Haldenvegen Fra Rømtua til 257 Egnervegen	Miljøgate Lørenfallet del 1 Fortau, opphøyd gangfelt, redusert fartsgrense.	Fotgjengere opplever sterk grad av utrygghet. Moderat ulykkesrisiko: Ulykkespunkt ved krysset Haldenvegen/Egnervegen: to fotgjengerulykker, ulykkesfrekvens i krysset 0.229.	Reguleringsplan for miljøgate gjennom Lørenfallet er vedtatt.	Bør utføres i 2010	5 mill kr. Ikke finansiert
2)	Kryss RV 171 Haldenvegen/FV2 56 Asakvegen	Utbedre kryss	Ulykkespunkt med svært høy ulykkesfrekvens: 0,403. Ulykker med kryssende kjøreretning	Må reguleres.		6 mill kr. Ikke finansiert
3)	Krysset FV 171 Haldenvegen / FV 259 Gauteidvegen	Etablering av rundkjøring	Svært uoversiktlig kryss Ulykkespunkt Ulykkesfrekvens 0,144 Det skjer utforkjøring og kryssende kjøreretning	Reguleringsplan vedtatt.	2011/2012	10 mill kr Finansiert
4)	FV 253 Eidsvegen Gjennom Rånåsfoss	Fartsdempende tiltak og endret skilting om fartsbegrensning	Uoversiktlig strekning og høy fart.		Bør utføres 2011	100 000 kr.
5)	FV 171 Haldenvegen Valsbakken	Belysning av fotgjenger - overgang	Lite oversiktlig krysningspunkt.		Bør utføres 2011	30 000 kr Ikke finansiert
6)	Kryss Fosserud FV 173 Borgenvegen / FV 257 Hellesjøvegen	Utbedring av kryss	Svært uoversiktlig kryss strekning med høy ulykkesrisiko: Ulykkesfrekvens 0,32 Skadegradstetthet 2,609		Bør utføres i 2011	5 mill kr Ikke finansiert

7)	FV 171 Haldenvegen ved Sørum skole	Undergang eller eventuelt Fotgjengerovergang med styrt lysanlegg	Sterkt opplevd utrygghet. Veggen krysses mye av skolebarn og turfolk. Lav ulykkesrisiko på strekningen: Ulykkesfrekvens 0,07 Skadegradstetthet 0,369	Planlegging: Mulig skisseprosjekt i 2010, tenkt finansiert via kommunens gangvegfond. Planlegging og prosjektering av undergang skal gjennomføres tidlig i planperioden.		Beregnet for lysanlegg: 400 000 kr. Ikke finansiert
8)	FV 170, Kompensasjonsvegen	Sikringstiltak og belysning. Se på tiltak nordøst for Fet grense, parsell 4425-4541	Mye viltpåkjørslar Svært høy skadegradstetthet: 2,865 Ulykkespunkt nordøst for Fet grense. Ulykkesfrekvens 0,360	Tiltak langs Kompvegen involverer også Fet og Aurskog-Høland kommuner.		5 mill kr. Ikke finansiert
9)	FV 171 Haldenvegen Fra 257 Egnervegen til Sandvegen	Miljøgate Lørenfallet del 2 Etablere miljøgate. Med fortau på begge sider av veggen, nye bussholdeplasser, belysning og trerekke.	Fotgjengere opplever utrygghet.	Reguleringsplan for miljøgate gjennom Lørenfallet er vedtatt.		11 mill kr. Ikke finansiert
10)	Krysset FV 172 Sørumsandvegen / Industrivegen	Utbedring av kryss , evt. rundkjøring	Mange skolebarn krysser over fylkesvegen daglig. Lav ulykkesrisiko, men høy grad av opplevd utrygghet.	Planlegging: Må reguleres. Forprosjekt bør startes i 2010 i forbindelse med fortau langs Skolevegen og regulering til innfartsparkering v/Skolevegen, muligens ved bruk av kommunens gangvegfond.		12-14 mill kr. Ikke finansiert.
11)	FV 171 Haldenvegen Fra Sørum Skole – til Valsfeltet	Bedre sikten på siden av veggen og etablere belysning	Det er gang- og sykkelveg som er skoleveg. Det er mye vilt, og dårlig sikt på østsiden av veggen.			4 mill kr. Ikke finansiert
12)	FV 260 Trondheimsvegen,	Ombygging av kryss Børkevegen	Trafikkarfarlig kryss. Høy grad av opplevd utrygghet. Krysset er			3 mill kr.

	Frogner syd for bru over Leira	/Trondheimsvegen	omtalt som farlig i barnetråkkregistreringen.			Ikke finansiert.
13)	Kryss Hexebergvegen Trondheimsvegen	Utbedre krysset	Høy grad av opplevd utrygghet. Krysset er omtalt som farlig i barnetråkkregistreringen.			2 mill kr. Ikke finansiert.
14)	Kryss Blakervegen Svarstadvegen /Toreidvegen	Stramme opp krysset.	Skoleveg og nær barnehage. Sterk grad av opplevd utrygghet.	Ferdig reguleirngsplan. Byggeplan må utarbeides. Gjennomføring påregnelig i kommunal regi.	Må gjennomføres før ny barnehage tas i bruk.	Blir kostnadsberegnet i forb. med forprosjekt ny Blaker barnehage. Utenfor ramma. Påkrevd med kommunal finansiering.
15)	FV 253 Krysset Eidsvegen/ Grønnbekkvegen	Stramme opp krysset. Ny bussholdeplass	Krysset er i dag svært utflytende og skolebussen stopper midt i krysset. Sterk opplevd utrygghet.	Aksjon skoleveg prosjekt.		1 mill. Ikke finansiert
16)	RV 171 Haldenvegen kryss med Bingenvegen	Avkjøringsfil i FV 171	Krysset er uoversiktlig og har mye trafikk. Sørum skole ligger rett ved krysset. Sterk grad av opplevd utrygghet.			2 mill kr. Ikke finansiert
17)	Avkjørsel Blaker Stasjon	Utvide parkering		Inngår i prosjekt for innfarts-parkering hos Jernbaneverket.		1-2 mill. Ikke finansiert
18)	FV 171 v/ Kjølstadhagen	Tiltak på vegstrekning	Ulykkespunkt med utforkjøringsulykker. Parsell 8087-8101 Ulykkesfrekvens 0.229			Ikke kostnadsberegnet. Ikke finansiert
19)	FV 171 Haldenvegen Fra Sandvegen til Fallbrauta	Miljøgate Lørenfallet del 3 Etablere miljøgate. Med markerte g/s-vegen, Opphøyd gangfelt ved bussholdeplass, ny fotgjengerovergang Egnervegen, belysning og trerekke.		Reguleringsplan for miljøgate gjennom Lørenfallet er vedtatt.		Ca 4,5 mill. Ikke finansiert.
20)	Knatten – Asak	Fartsreducerende tiltak gjennom gårdstun		Ingen planprosesser startet.		Ikke kostnadsberegnet. Ikke finansiert

4.3.2 Gang- og sykkelveger langs fylkesveger

Gang- og sykkelveger langs fylkesveger bekostes av fylkeskommunen. Planarbeidet utføres ofte som et samarbeidsprosjekt mellom kommunen og Statens Vegvesen hvor kostnadene deles. Tiltakene er satt opp i prioritert rekkefølge. Alle skoleveger som er definert som så trafikkfarlige at elever får skoleskyss skal prioriteres ved rullering av handlingsplanen.

	Veg/sted	Prosjektbeskrivelse	Gjennomføring	År	Anslått kostnad
1)	FV 259 Gauteidvegen	Gang-/sykkelveg langs Gauteidvegen.	Arbeidet pågår Er regulert. Grunnerverv nesten klart.	2010	15 mill. Finansiert.
2)	FV 171 Blakervegen	Bruvollen-Hellne ,gang-/sykkelveg	Arbeidet pågår Er regulert. Kommunen forskutterer.	2010	10 mill. Finansiert.
3)	FV 171 Blakervegen	Sørumsand-Monsrudvegen, gang-/sykkelveg. Undergang til Fossumjordet og gangvegtilknytning Orderudjordet er ikke med i byggeplan eller budsjett.	Er regulert. Rekkefølgekrav ifm utbygging av Fossumjordet og Orderudjordet. Mulig for kommunen å få forskuttere av fylket.		G/S-veg: 22 mill kr. Kostnadsdeling mellom SVA og utbyggerne av Orderudjordet og Fossumjordet. Ikke finansiert.
4)	FV 253 Eidsvegen i Rånåsfoss	Fortau eller gang-/sykkelveg gjennom Rånåsfoss sentrum. Prosjektet skal inkludere gang-/sykkelveg eller fortau til stasjonen.	Ikke inne på noe budsjett hos fylket.		planlegging: 400 000 kr. G/S-veg 3,5 mill kr. Ikke finansiert.
5)	FV 260 Trondheimsvegen	Oppgradering av gangbane på bru over Leira v/ Frogner .	Ingen planprosesser startet. Vegvesenet har ikke konkludert med valg av løsning.		30 mill Ny bru. 13 mill ny gangbru. Ikke finansiert

6)	FV 260 Trondheimsvegen	Fortau/gang-/sykkelveg fra Fjellbo til Skedsmogrense.	Reguleringsplan vedtatt. Bør samkjøres med Skedsmo kommune som nå utarbeider plan for sin del av Trondheimsvegen.		1,5 mill kr. Ikke finansiert.
7)	FV 172 Sørumsandvegen (mot Fetsund)	Gang-/sykkelveg mellom Sørumsand og Lystad. Ikke regulert. Tre alternativer: - Østby Søndre – Lystadmoen 1,8 km g/s-veg - Østby Søndre –Fet grense (langs FV 172) 1,5 km g/s-veg. - Østby Søndre – Krysset Rovenvegen 1,1 km g/s-veg.	Ingen planprosesser startet.		Alt 1: 8-10 mill kr Alt 2: 7-8 mill kr Alt 3: 5,5 mill. Ikke finansiert.
8)	FV 253 Eidsvegen i Blaker	Fortau eller gang-/sykkelveg gjennom Blaker sentrum. Prosjektet skal inkludere gang-/sykkelveg eller fortau til stasjonen.	Ikke inne på noe budsjett hos fylket.		Forprosjekt hele strekningen: 300 000 kr Planlegging: 450 000 kr G-/S-veg: 5 mill kr
9)	FV 254 Hexebergvegen	Gang-/sykkelveg fra Trondheimvegen til Esva.	Må bygges før driften i Esva deponi kan gjenopptas.	Oppstart i 2010.	5 mill. Finansieres av utbyggerne av Esva deponi
10)	FV 253 Eidsvegen	Gang-/sykkelveg fra Blaker sentrum til Rånåsfoss.	Ingen planprosesser startet.		17 mill kr. Ikke finansiert.
11)	FV 171 Blakervegen	Gang-/Sykkelveg fra Monsrudvegen til Aurskog-Høland grense Ikke regulert. Ikke inne på noe budsjett hos vegvesenet. (Delstrekning Bruvolle – Hellne er satt som nr. 2) Det bør vurderes å dele prosjektet i flere delstrekninger: Haugtun – Hagelund bru	Ingen planprosesser startet.		47 mill kr. Ikke finansiert.
12)	FV 260 Trondheimsvegen	Gang-/sykkelveg fra Lindeberg til Ullensaker grense.	Ingen planprosesser startet. Ikke i kommuneplan.		10 mill. Ikke finansiert
13)	FV 175 Fjukvegen	Gang-/sykkelveg fra Fjuk skole til Haugerudgrenda.	Ingen planprosesser startet.		9 mill kr. Ikke finansiert
14)	FV 173 Borgenvegen	Gang-/sykkelveg fra Val til Blakersundvegen	Ingen planprosesser startet.		2,5 mill kr. Ikke finansiert

15)	FV 257 Egnervegen	Gang-/sykkelveg Langs Egnervegen fra Fv 171 til Holsbekken.			Ca 2,5 mill. Ikke finansiert
-----	------------------------------	--	--	--	---------------------------------

4.3.3 Trafikksikkerhetstiltak langs/ved kommunale veger

Tiltakene er satt opp i prioritert rekkefølge. Tiltakene må bekostes av kommunen, med mindre det er privat utbygging og det er naturlig at utbygger finansierer tiltaket. Flere av tiltakene er ikke innenfor Sørums kommunalteknikk sine rammer, og må tas med i økonomiplanen.

	Veg/sted	Tiltak	Bakgrunn	Gjennomføring	År	Anslått kostnad
1)	Frogner sentrum v/ Statoil 2010	Gangveg	Det mangler en bit gangveg langs Trondheimsvegen visa vi Mellvold skole.	Ferdig regulert. Gjennomføres med aksjon skoleveg midler. Kommunen er tildelt kr. 600 000.	2010	1,2 mill kr. Finansiert.
2)	Orderudvegen	Fartsregulerende tiltak	Ny skilting for å redusere farten.	Planlegges gjennomført med aksjon skoleveg midler. Kommunal andel 10 000.	2010	50 000 kr. Finansiert.
3)	Skolevegen	Fortau Nytt fortau langs Skolevegen fra kryss med fylkesvegen til etablert g/s-veg mot idrettsplassen og skolen	Er skoleveg.	Ferdig regulert. Det er bevilget midler til prosjektet.	2010	3 mill kr Finansiert.
4)	Sørumsand skole	Oppstramming av veg Vegen skal snevres inn slik at det ikke vil bli mulig å parkere i vegen. I enden av vegen etableres snuhammer.	Er mye ulovlig parkering og det oppstår trafikkfarlige situasjoner.	Kommunen har fått kr. 371 280 i aksjon skolevegmidler.	2010	464 100 kr Finansiert.
5)	Kryss Heggedalsvegen/ FV 171	Utbedre kryss. Stramme opp kryss og etablere overgangsfelt.	Uoversiktlig kryss	Er regulert. Kommunen har fått Kr. 318 400 i aksjon skoleveg midler.	2010	398 000 kr. Finansiert.
6)	Orderudvegen	Utbedring av autovern	Mangler 200 m autovern ved undregang.		2010	200 000 kr. Finansiert.

7)	Lorents Fossums veg	Utbedring av autovern	Sette opp 100 m autovern.		2010	100 000 kr. Finansiert.
8)	Lørenhagen	Utbedring av autovern	Sette opp 200 m autovern.		2010	200 000 kr. Finansiert.
9)	Orderud	Vendehammer Etablere ny vendehammer innerst i Orderudlia	Trafikksikkerhetsproblemer for å rygge innerst i vegen, spesielt for større biler.	Krever omregulering. Tiltak utføres med midler fra SKT KF sitt driftsbudsjett.	2011	100 000 kr. Finansiert.
10)	Bingenvegen v/Sørums skole	Bedre trafikk avvikling. Vurdere ny skilting	Uoversiktlig når det heltes og leveres barn.	Lage skiltplan og sette opp nye skilt. Utføres med midler fra SKT KF sitt driftsbudsjett	2010	10 000 kr. Finansiert.
11)	Idrettsparken Sørumsand.	Sikre adkomst til idrettsanlegget for myke trafikanter. Det må vurderes hvilket tiltak som skal gjennomføres. Må vurderes om det er behov for planendring.	Mange som benytter gangvegen som kjøreveg.	Planlegges gjennomført med aksjon skoleveg midler. Kommunal andel 20 %, er utenfor rammen.	2011	150 000 kr. Ikke finansiert.
12)	Lyvegen Sørumsand	Ut bedre vegbelysning Etablere lyspunkter i krysset Lyvegen/Sollia	For å bedre sikt.	Planlegges gjennomført 2010. Dekkes av veglysbudsjett.	2010	30 000 kr Finansiert.
13)	Orderud - skibua	Utbedring av tursti Oppgradere tursti gjennom eldre boligfelt fra Orderud til skihytta	Utbedre sti slik at den kan være et alternativ til gå langs vegen.	Planlegges å søke om aksjon skoleveg midler i 2011. Kommunal andel 20 %, er utenfor tildelte rammer.	Tidspunkt ikke avklart.	150 000 kr. Ikke finansiert.
14)	Åsheimvegen	Fortau Etablere av fortau langs eksisterende veg.	Mye biltrafikk.	Må reguleres. Planlegges gjennomført med aksjon skoleveg midler. Kommunal andel 20%, er utenfor tildelte rammer.	Tidspunkt ikke avklart.	400 000 Ikke finansiert.
15)	Industrivegen	Opphøyd overgangsfelt	Sikre adkomst til NAV, SAAS og bibliotek.	Dekkes av SKT KF sitt driftsbudsjett.	Planlegges gjennomført 2011	10 000 kr. Finansiert.

16)	Kommunale veger	Utbedre vegbelysning Skifte ut gammel vegbelysning	Bedre belysning.	Statens vegvesen dekker 50%. Resterende av SKT KF sitt veglysbudsjett.	Gjennomføres over flere år.	600 000 Finansiert.
17)	Tretjerdalsvegen	Trafikksikring langs vegen. Må vurdere hva slags tiltak og om tiltaket skal reguleres	Bedre forholdene for myke trafikanter.	Det er utført et forprosjekt. Løsning ikke valgt. Planlegges gjennomført med aksjon skoleveg midler. Kommunal andel 20 %, er utenfor tildelte rammer.	Tidspunkt ikke avklart	3 mill. Ikke finansiert.
18)	Mohagen	Utbedring av tursti Utbedre eksisterende sti fra Mohagen til Frogner skole	Utbedre sti slik at den kan være et alternativ for å gå/sykle til Frogner sentrum og skoler.	Planlegges gjennomført med aksjon skoleveg midler. Kommunal andel 20 %, er utenfor tildelte rammer. Mulig et samarbeidsprosjekt med idrettslaget.	Tidspunkt ikke avklart	400 000 kr. Ikke finansiert.
19)	Melvold skole	Utbedring adkomst til skole Tiltak må vurderes ifm planlegging av skoleutbygging.	Uoversiktlig adkomst til skolen.	Planlegges gjennomført ifm utbygging av skolen. Kan søke om aksjon skoleveg midler.	Tidspunkt ikke avklart	500 000 kr. Ikke finansiert.
20)	Orderud	Utbedring av tursti Utbedre eksisterende sti Fossum – Orderud	Utbedre sti slik at den kan være et alternativ for å gå/sykle til Sørumsand sentrum og skoler.		Tidspunkt ikke avklart	400 000 kr. Ikke finansiert
21)	Husmogrenda	Utbedring av gangveg Belysning av gangveg langs eksisterende veg	Bedre belysning.	Kan søke Statens vegvesen om tilskudd. Kommunal andel 50 %.	Tidspunkt ikke avklart	500 000 kr. Ikke finansiert
22)	Børkevegen Frogner	Fartsregulerende tiltak Ny skilting	I Barnetråkkregistrering sier barn at biler kjører fort.	Kan utføres med midler fra SKT KF sitt driftsbudsjett	Tidspunkt ikke avklart	10 000 kr. Ikke finansiert.

4.3.4 Mindre kollektivtiltak

Utenfor kommunalteknikk sine rammer. Kommunen kan søke Statens vegvesen om tilskudd og få dekket opptil 50% av kostnaden.

1. Fjellbovegen leskur ved øvre bussholdeplass Vardefjellet
2. FV 253, leskur ved Sandnes
3. FV 260 Trondheimsvegen, leskur ved Thaitempelet

4.3.5 Oversikter over viktige tilskuddsordninger

A. Trafikksikkerhetstiltak 2. (Aksjon skoleveg).

Trafikksikkerhetstiltak 2/Aksjon skoleveg-tiltakene er tilskuddsordninger for trafikksikringsprosjekter på kommunale veger. Tilskuddsrammen er kr 400 000 per prosjekt, og det er normalt en kommunal egenandel på 20%. Midlene bevilges av Akershus fylkeskommune. Et av kriteriene for at man skal kunne få tilskudd er at kommunen har en godkjent trafikksikkerhetsplan. De siste årene har tiltak som bussnuplass, korte fortausstrekninger og andre mindre fartsdempende tiltak blitt gjennomført.

B. Straks-midler

Det er i hovedsak Statens vegvesen som er initiativtager i forhold til disse midlene.

C. Bompengemidler (Oslopakke 3)

Hovedfinansieringen av Oslopakke 3 er bompenger. Oslopakke 3 krever god samhandling mellom lokale myndigheter og stat, og det er etablert en styringsgruppe for dette. Styringsgruppen har utarbeidet et forslag til handlingsprogram for Oslopakke 3 som grunnlag for statens, Akershus fylkeskommune og Oslo kommune sitt budsjettarbeid.

D. Følgesvennordningen

Følgesvennordningen dekker 50% av kostnadene ved å ha en voksen person til å følge barna der hvor det er trafikkfarlige strekninger på skolevegen.

Intensjonen er at barna skal være trygge på skolevegen i følge med en voksen.

I tillegg til at barna er i fysisk aktivitet ved å gå, så trenes de også i å ferdes ute i trafikken.

Ordningen kan også benyttes til å premiere førsteklasser som går til skolen.

E. Refleksvester

Alle offentlige skoler får tilbud om refleksvester til sine elever i 1. klasse. Vestene er en gave fra Akershus Fylkeskommunen (FTU- fylkets trafikksikkerhets utvalg). Informasjon sendes skolene direkte. Trygg Trafikk, Statens vegvesenet og politiet står for utdelingen.

F. Mindre kollektivtiltak

Tilskuddsordning for mindre tiltak som bedrer kollektivtrafikken. Kommunene kan få dekket inntil 50 % av kostnadene.

4.4 Organisatoriske tiltak

4.4.1 Planmessige tiltak

På lang sikt er arealutviklingen en viktig premis for bilbruken, og dermed også for trafikksikkerheten. Arealbruk og lokalisering bør styres bevisst gjennom kommuneplanens arealdel og nye reguleringsplaner. I kraft av plan- og bygningsloven bør det stilles krav til trafikksikringstiltak, som gang- og sykkelveger, fortau, oppstramming av kryss, overgangsfelt med mer, der det planlegges virksomheter som vil generere trafikk.

Tiltak/aktivitet	Anslått kostnad	Samarbeids-partnere	Ansvar
Fremme trafikksikkerhet gjennom kommuneplanens tekstdel og arealdel. Ivareta samordnet areal- og transportplanlegging	Dekkes av Plan og utbyggingsseksjonens sitt budsjett.	Hørings-instanser	Plan- og Utbyggingsseksjonen
Vurdere behovet for gang/sykkelveger og sykkelparkering i alle reguleringsplaner. Fremme krav om rekkefølgebestemmelser, for eksempel krav om gang- og sykkelveger som ivaretar trafikksikkerheten i forbindelse med utbyggingsprosjekter. Vurdere behovet for utbyggingsavtaler.	Dekkes av plangebyret fra forslagstiller.		Plan- og Utbyggingsseksjonen og Sørums kommunal teknikk
Utarbeide reguleringsplaner for gang- og sykkelveger og mindre trafikksikkerhetstiltak.	Varies etter type tiltak og om det er Statens vegvesen eller SKT KF som er forslagstiller. Uten for rammen.		Sørums kommunal teknikk, Plan- og Utbyggingsseksjonen
Avholde kontaktmøter med Statens vegvesen Ledelsen i Statens vegvesen Region øst to ganger i året Benytte disse møtene diskuteres større samarbeidsprosjekter og utfordringer.	Innenfor rammen.	Statens vegvesen, Sørums kommunal-teknikk.	Plan- og Utbyggingsseksjonen

4.4.2 Organiseringen av trafikksikkerhetsarbeidet

Dersom kommunens mål for trafikksikkerhet skal nås, kreves det fokus på trafikksikkerhet fra alle seksjoner i kommunen. Det er behov for økte rammer, klarere prioritering og mer samarbeid internt og eksternt. Kommunen skal være en pådriver for å få tildelt statlige og fylkeskommunale trafikksikkerhetsmidler, gjennom årlige søknader om trafikksikkerhetsmidler, men også ved å synliggjøre de problemene som er langs fylkesvegnettet.

Kommunen skal være en pådriver i forhold til private utbyggere slik at disse tar sin del av ansvaret for trafikksikkerheten i forbindelse med utbyggingsprosjekter.

Overordnet ansvar

Hver seksjonsleder for ansvar for å påse at seksjonvise tiltakene gjennomføres. For innkommene

forespørsler til kommunens trafikksikkerhetsarbeid foreslås det at det nedsettes et team på to personer, fra Sørum kommunalteknikk og Plan- og utbyggingsseksjonen. Dette teamet skal ved behov for tverrfaglig samarbeid innkalle trafikksikkerhetsansvarlig fra hver seksjon i en arbeidsgruppe. Arbeidsgrupper nedsettes i forbindelse med tiltak/aktiviteter etter behov.

Innmelding av trafikkarfarlige steder og forslag til tiltak

Henvendelser som omhandler trafikksikkerhet kan sendes kommunens trafikksikkerhetsteam. Trafikksikkerhetsansvarlig i kommunen vil vurdere problemet ut i fra målsetningen kommunen har for trafikksikkerhet. Det skal legges til rette for at innbyggere kan sende inn slike merknader via kommunens internettsider.

Revisjon av trafikksikkerhetsplanen

Trafikksikkerhetsplanen skal revideres hvert fjerde år av Plan- og utbyggingsseksjonen i samarbeid med Sørum kommunalteknikk KF og andre seksjoner. I forbindelse med revisjon av planen skal ulykkessituasjonen for foregående planperiode vurderes ut ifra mål i denne planen, punkt 1.5 Måloppnåelse - måling av effekt. Det skal lages en oppsummering av tiltak som er utført i perioden. Ulykkessituasjonen skal vurderes i forhold til tiltak som er utført for å se om ulykkesfrekvens/skadegradstetthet er redusert der hvor det er utført tiltak.