

tegn\_3

# Trafikksikkerhetsplan for Skedsmo

Strategiplan og Handlingsplan

2012-2022

# Forord

Skedsmo kommune legger med dette fram Trafikksikkerhetsplan for perioden 2011-2022.

Utgangspunktet for trafikksikkerhetsarbeidet i Skedsmo kommune er den nasjonale nullvisjonen. Planen er videre forankret i kommunens overordnede strategier for areal- og samfunnsutvikling, herunder blant annet kommuneplanen og samferdselsstrategien. Planen er todelt i en langsiktig strategiplan (1) og en kortsiktig handlingsplan (2) og omfatter tiltak av både fysisk og ikke-fysisk art. Målsettingen er at strategiplanen skal danne et verdidokument for trafikksikkerhetsarbeidet gjennom kommuneplanperioden, mens handlingsplanen vil være gjenstand for regelmessige rullinger i takt med budsjett- og prosjektperioder.

Trafikksikkerhetsplanen for Skedsmo er utarbeidet av tegn\_3 og Reinertsen, ved Timon Linderud, Kenneth de Gala, Ståle Hansteen og Jan Espen Tennvann, på vegne av planavdelingen i Skedsmo kommune i perioden oktober 2012 til mars 2013. Plan-sjefen er prosjekteier, og arbeidet er gjennomført av prosjektleder Frode Hofset.

I prosjektgruppen satt:  
Tor Weinholt, Undervisning  
Hans Petter Buvik, Folkehelse-tjenesten  
Roger Solli, Kommunalteknisk avd  
Thor R Sandness, Parkvesenet  
Rune Seim, Statens vegvesen

Arbeidet med planen har omfattet et vesentlig medvirkningsarbeid gjennom:

- spørreundersøkelser blant skoler, barnehager, FAU, Politiet, Statens vegvesen, Syklistenes landsforbund, Ruter, Trygg trafikk og Personskade-forbundet
- åpent plankontor på Skedsmo rådhus for alle interessenter
- arbeidsmøter og høringsrunder i kommunal referansegruppe hvor alle berørte kommunale etater har vært involvert

Det er kommunens ønske at trafikksikkerhetsplanen blir et konkret styringsverktøy i Skedsmo kommunes arbeid for å øke sikkerheten, trivselen og fremkommeligheten på og langs transportårene i kommunen.

Skedsmo, 8.mars 2013

Planavdelingen, Skedsmo kommune

# Innhold

Forord	3
<b>1.0 Innledning</b>	<b>6</b>
1.1 Bakgrunn for planen	6
1.2 Oppbygging av planen	6
<b>2.0 Trafikksituasjonen</b>	<b>7</b>
2.1 Hovedveisystemet	7
2.2 Europavei	7
2.3 Riksveier	7
2.4 Fylkesveier	7
2.5 Kommunal vei	7
<b>3.0 Ulykkessituasjonen</b>	<b>8</b>
3.1 Grunnlag	8
3.2 Overordnet utvikling	8
3.3 Hvor skjer ulykkene?	9
3.4 Hva kjennetegner ulykkene?	10
3.5 Hvem er mest utsatt i Skedsmotrafikken?	10
<b>4.0 Visjoner og mål</b>	<b>12</b>
4.1 Nullvisjonen	12
4.2 Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på vei 2010-2013	12
4.3 Handlingsplan for trafiksikkerhet i Akershus 2011-2014	12
4.4 Mål for Skedsmo kommune	12
<b>5.0 Fysiske tiltak</b>	<b>13</b>
5.1 Trafiksikkerhet i planleggingen	13
5.2 Effekten av ulike trafiksikkerhetstiltak	13
5.3 Redusert hastighet og fysisk fartsdemping	14
5.4 Gangfelt	14
5.5 Gang- og sykkelveier og fortau	14
5.6 Fysiske skiller	14
5.7 Veilys	14
5.8 Rundkjøringer	14
<b>6.0 Ikke-fysiske tiltak</b>	<b>15</b>
6.1 Holdninger, atferd og informasjon	15
6.2 Trafikkopplæring i barnehage og skole	15
6.3 Organisatoriske tiltak	15
<b>7.0 Viktige aktører</b>	<b>16</b>
7.1 Statens vegvesen	16
7.2 Trygg Trafikk	16
7.3 Politiet	16
7.4 Fylkets Trafiksikkerhetsutvalg	16
7.5 Lag, foreninger, skoler og barnehager	15

# 1.0 Innledning

## 1.1 Bakgrunn

Trafikksikkerhetsplanen for Skedsmo er en revidering av gjeldende plan vedtatt 29.03.2001. Gjeldende plan ble evaluert i 2005 og en rekke av tiltakene i denne har blitt gjennomført innenfor planperioden. Trafikksikkerhetsplanen fra 2001 hadde et kombinert fokus på fysiske så vel som ikke-fysiske trafikksikkerhetstiltak. Denne tilnærmingen videreføres i herværende plan hvor kommunen i enda sterkere grad har involvert berørte aktører i trafikksikkerhetsarbeidet, herunder blant annet skoler, barnehager og råd for funksjonshemmede. Målsettingen er å fremme en godt forankret trafikksikkerhetsplan med prioriterte tiltak som er direkte relevante for innbyggerne i Skedsmo.

Grunnlaget for trafikksikkerhetsarbeidet i Norge er Nullvisjonen – et siktemål om at ingen skal bli drept eller hardt skadd i trafikken. Ved Stortingets behandling av Nasjonal transportplan (NTP) 2010-2019 ble det besluttet et delmål på veien mot Nullvisjonen, en ambisjon om at antall drepte og hardt skadde i veitrafikken skal reduseres med minst en tredel innen 2020. Ansvaret for trafikksikkerheten ligger både hos trafikanter og myndigheter. Ho-

vedgrepene i trafikksikkerhetsarbeidet er tiltak rettet mot trafikanter og innen vei- og trafikksystemet. I dette arbeidet er det viktig å samordne de sentrale aktørenes innsats. Her har både fylkeskommunen, Statens vegvesen og kommunene en viktig rolle.

Kommunenes ansvar for trafikksikkerheten er i stor grad knyttet til utformingen av et trygt lokalmiljø, og beskyttelse av myke trafikanter slik at befolkningen kan bevege seg trygt i sine nabolag. I tillegg til kommunens rolle som veiholder, er trafikksikkerhet også knyttet til deres ansvar som skole- og barnehageeier, transportør, kjøper av transporttjenester og som arbeidsgiver, og her kommer også adferdsrettede og holdningsskappende tiltak inn.

Formålet med en kommunal trafikksikkerhetsplan er å synliggjøre kommunens ansvar og satsning på området, koordinere arbeidet internt og øke kommunens innsats i trafikksikkerhetsarbeidet. Planen er også en forutsetning for å kunne søke om fylkeskommunal støtte til trafikksikkerhetstiltak (Aksjon skolevei).

## 1.2 Oppbygging

Trafikksikkerhetsplanen består av to hoveddeler:

- strategiplan
- handlingsplan

Kapitlene i dette dokument utgjør strategiplanen til trafikksikkerhetsplanen. Denne gjelder for hele kommuneplanperioden og angir, foruten en analyse av status, de overordnede premisser og strategier for trafikksikkerhetsarbeidet i kommunen. Del to av trafikksikkerhetsplanen er handlingsplanen som i praksis fungerer som et vedlegg til strategidokumentet. Handlingsplanen angir de konkrete tiltak som er aktuelle innenfor den kommende toårsperioden. Handlingsplanen vil rulleres regelmessig innenfor rammene av den overordnede strategidelen.

Summen av strategiplanen og handlingsplanen utgjør til enhver tid de samlede føringene for trafikksikkerhetsarbeidet i Skedsmo kommune.

«Kombinert fokus på fysiske så vel som ikke-fysiske trafikksikkerhetstiltak»

**FAKTA OM SKEDSMO:**

- Skedsmo kommune ligger sentralt, mellom Galo og Gardermoen, i Akershus fylke. Lillestrøm er byområdet i Skedsmo og fikk bystatus 13. juni 1998.
- Totalsidene i Skedsmo er Slinnesen, Skedsmokorset, Skjellen og Leirsund.
- Lillestrøm ligger 11 minutter fra Galo med tog, og 15-20 minutter med bil. Skedsmo grenser til Galo og Lørenskog i vest, Rælingen i syd, Nittedal og Gjerndum i nord, Sarus i nordøst og Fet i øst.
- Kommunen har ca. 500 000 innbyggere.
- Kommunens areal utgjør 112 km<sup>2</sup>.
- Lillestrøm kollektivstasjon har en av landets mest trafikkerte jernbanestasjoner, og er et innsluppunkt for Flytoget.
- Variert næringsliv med ca. 26 000 arbeidsplasser.
- Kommuneskolen Lillestrøm er et av landets største barne- og teknologimiljøer, med ca. 1000 ansatte med 450 doktorgrader og ca. 6 000 studenter.
- Godt utbygget veinett med firefelts motorvei mellom Gardermoen og Galo, samt mellom Lillestrøm og Galo gjennom Rørlingsunellen.
- Norges største longress- og messekonferanse, med Norges Varmesale i Lillestrøm og Eposama på Hellenudstøtta.



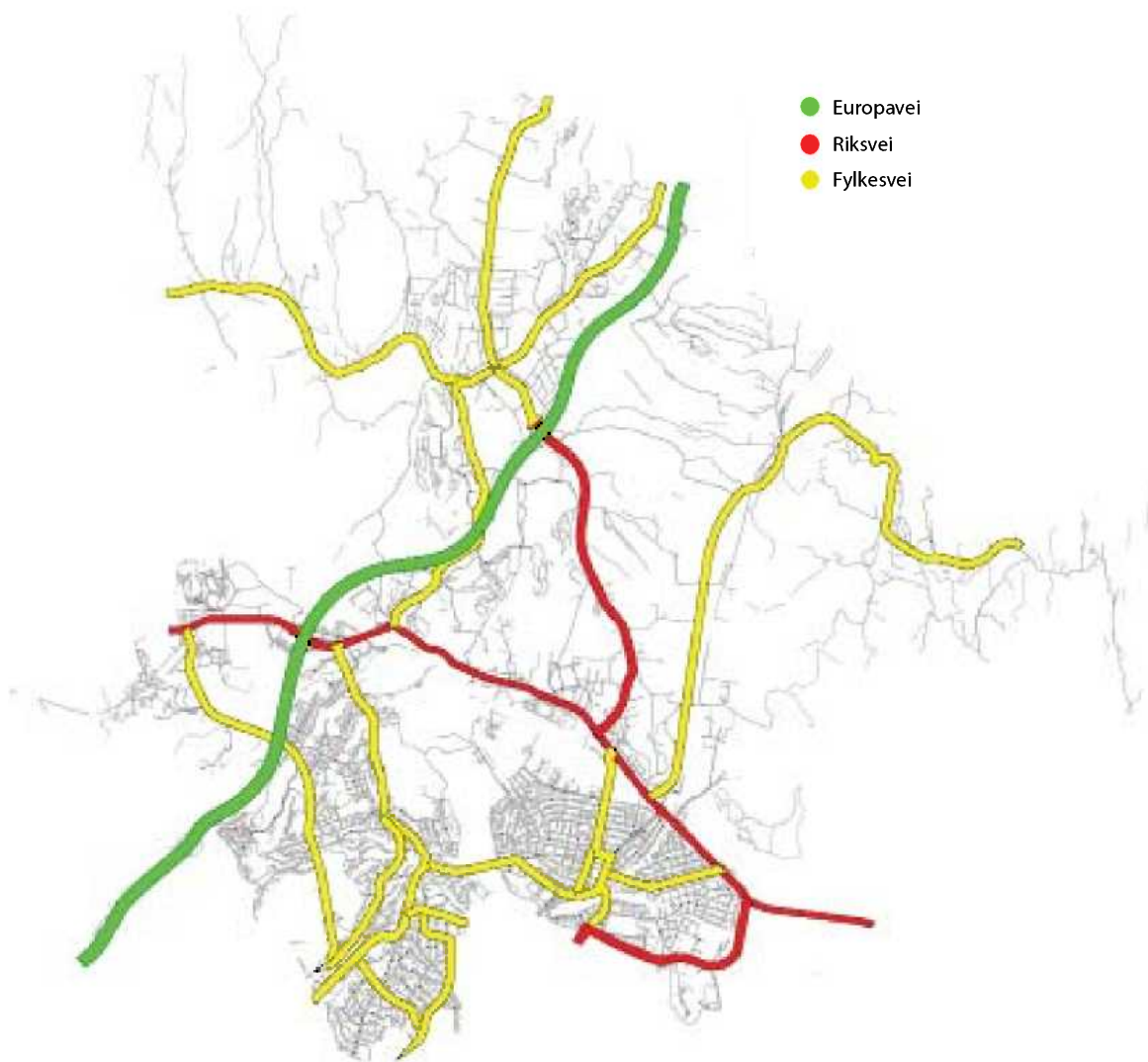


Fig. 1: Viktigste samferdselsakser i Skedsmo

## 2.0 Trafikksituasjonen

Trafikkveksten i region Romerike er fortsatt noen større enn i landet forøvrig. Tall fra PROSAM-rapport 191 viser at veksten i Akershus var i 2010 på 1,5%, mens tallet for landet forøvrig lå på 1,1%.

### 2.1 Hovedveisystemet

I Skedsmo kommune er alle veikategorier representert. Hovedveisystemet består av en europavei, tre riksveier, seks fylkesveier. I tillegg er det et stort lokalt nettverk av kommunale veier og privatveier av vesentlig betydning for trafikksystemet.

### 2.2 Europavei

Stamvegen E6 går gjennom kommunen fra Oslo/Lørenskog-grense i sør til grensen til Sørum kommune i nord og er den definitive sterkest belastede veistrekningen. Den er i dag bygd som fire felt fra Hvam mot Sørum. Denne er planlagt å bli utvidet til 6 felt, men dette ligger trolig langt frem i tid.

### 2.3 Riksveier

Rv 22 går fra Fet grense til Nittedal grense. Denne traseen er en tverrforbindelse av regional betydning som knytter Rv 159 og Fv 120 til E6. Rv 22 er gjenstand for utvidelse mot Glomma og Fet kommune.

Rv 120 består i dag kun av en strekning på 3,9 km langs Kirkveien, hvor resten av 120 nå er fylkesvei.

Rv 159 går fra Lillestrøm til Lørenskog grense og utgjør en hovedforbindelse mot Oslo fra Skedsmo. Veien har en økende ÅDT og er ved siden av E6 den mest trafikkerte veien i Skedsmo.

### 2.4 Fylkesveier

Fv 120 kommer i sør fra Rælingen til munningen av Rælingstunnelen. Fra Skedsmokorset fortsetter veien videre til Gjerdrum på strekningen som tidligere var riksvei.

Fv 159 går mellom Hvam og Lørenskog grense. Denne var tidligere en del av Rv 159. Fylkesveien har en tydeligere lokal funksjon enn riksveien med samme nummering.

Fv 380 forbinder Strømmen med Rv 22 ved Exporama.

Fv 381 er tredelt og starter i Strømsveien på Strømmen og via Jonas Lies gate, Fv120, og Adolf Tidemands gate til Parkalleen. Adolf Tidemands gate er en av de viktigste kollektivgatene i Lillestrøm sentrum. Den tredje delen er Brogata, som går fra Rælingen grense til Jonas Lies gate. Denne går i bro over Nitelva.

Fv 382, starter i Rolf Olsens vei ved Rv 22 og Åråsen Stadion frem til Gautidveien og videre inn i Sørum.

Fv 383 går fra Kjellerholen frem til Sørum grense. Den krysser Rv 120 ved Skedsmokorset.

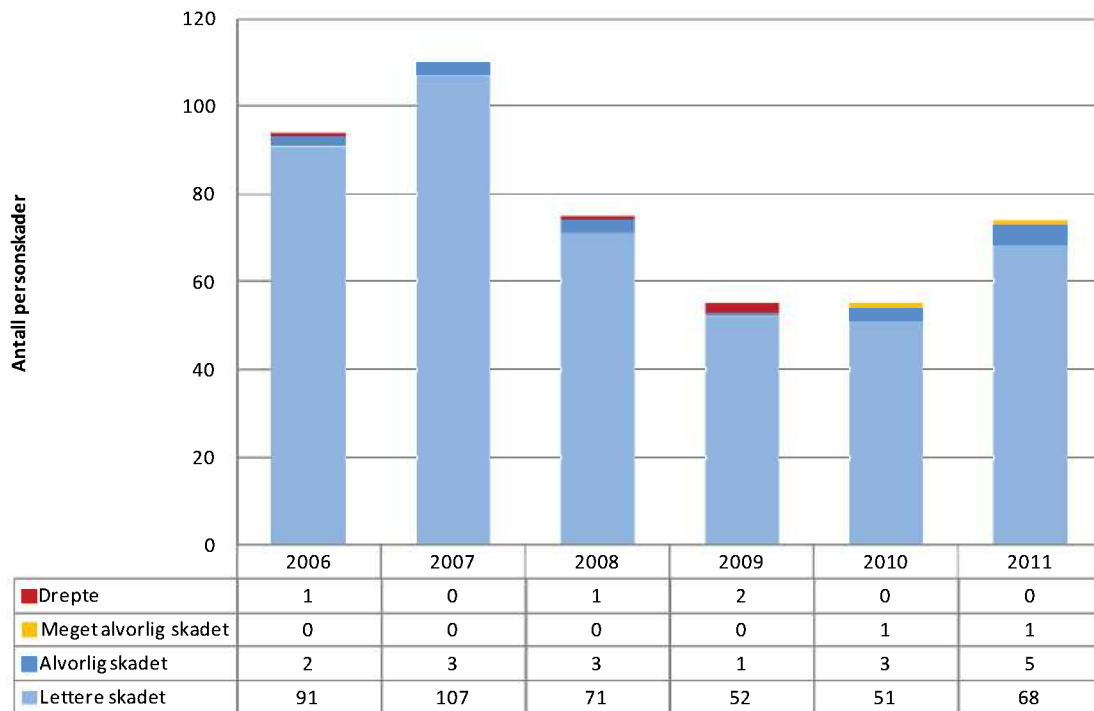


Fig. 2: Registrerte trafikulykker i Skedsmo 2006-2011 etter alvorlighetsgrad

## 3.0 Ulykkessituasjonen

### 3.1 Grunnlag

Analysen av ulykkessituasjonen er basert på politirapporterte personskadeulykker (PPU) i perioden 2006-2011, hentet fra Skedsmo kommunes statistikker. Alle ulykker hvor kjøretøy er innblandet og hvor det er ikke-ubetydelig personskade skal rapporteres til politiet. Kjøretøy er i denne sammenhengen definert som motorisert kjøretøy samt sykkel.

### 3.2 Overordnet utvikling

Skedsmo kommune har de siste ti årene, som resten av Akershus fylke, opplevd en positiv utvikling når det

gjelder antall drepte og hardt skadde i trafikken.

I alt var det 291 politirapporterte personskadeulykker i perioden, hvor 370 personer ble skadet. Antall drepte og alvorlig skadet er relativt lavt og medfører at alvorlighetsgraden beholdes lavt.

Det er ulykker som forårsaker alvorlige eller lettere skader som dominerer de siste fem årene, mens det i perioden er registrert fire drepte og fire alvorlige skadet i Skedsmotrafikken, se figur 2.

Med tanke på den omfattende befolkningsveksten og tilhørende trafikkøkning som Skedsmo har vært gjenstand for de siste tiårene tyder utviklingen på at trafikksikkerhetsarbeidet i stor grad bidrar til å kompensere for forventet økte ulykkestall som følge av den økende trafikkveksten.

Den registrerte reduksjonen i antall ulykker og personskader tilsier langt på vei at trafikksikkerhetsarbeidet til kommunen og øvrige aktører bidrar til at ulykkestrenden går i riktig retning, i tråd med nullvisjonen.

#### Definisjon på alvorlighetsgraden av ulykker

**Dødsulykke:** Personer i et trafikkuhell som dør umiddelbart, eller innen 30 dager som følge av skader ved uhellet.

**Meget alvorlig ulykke:** Skader som i en periode truer personens liv eller fører til varig mén av betydelig omfang (30-100 prosent medisinsk invaliditet).

**Alvorlig ulykke:** Skader som krever innleggelse på sykehus og lengre behandling, men som ikke fører til varige mén av betydelig omfang (mindre enn 30 prosent medisinsk invaliditet).

**Lett ulykke:** Omfatter mindre skader og brudd som krever legebehandling, men som ikke medfører innleggelse på sykehus.

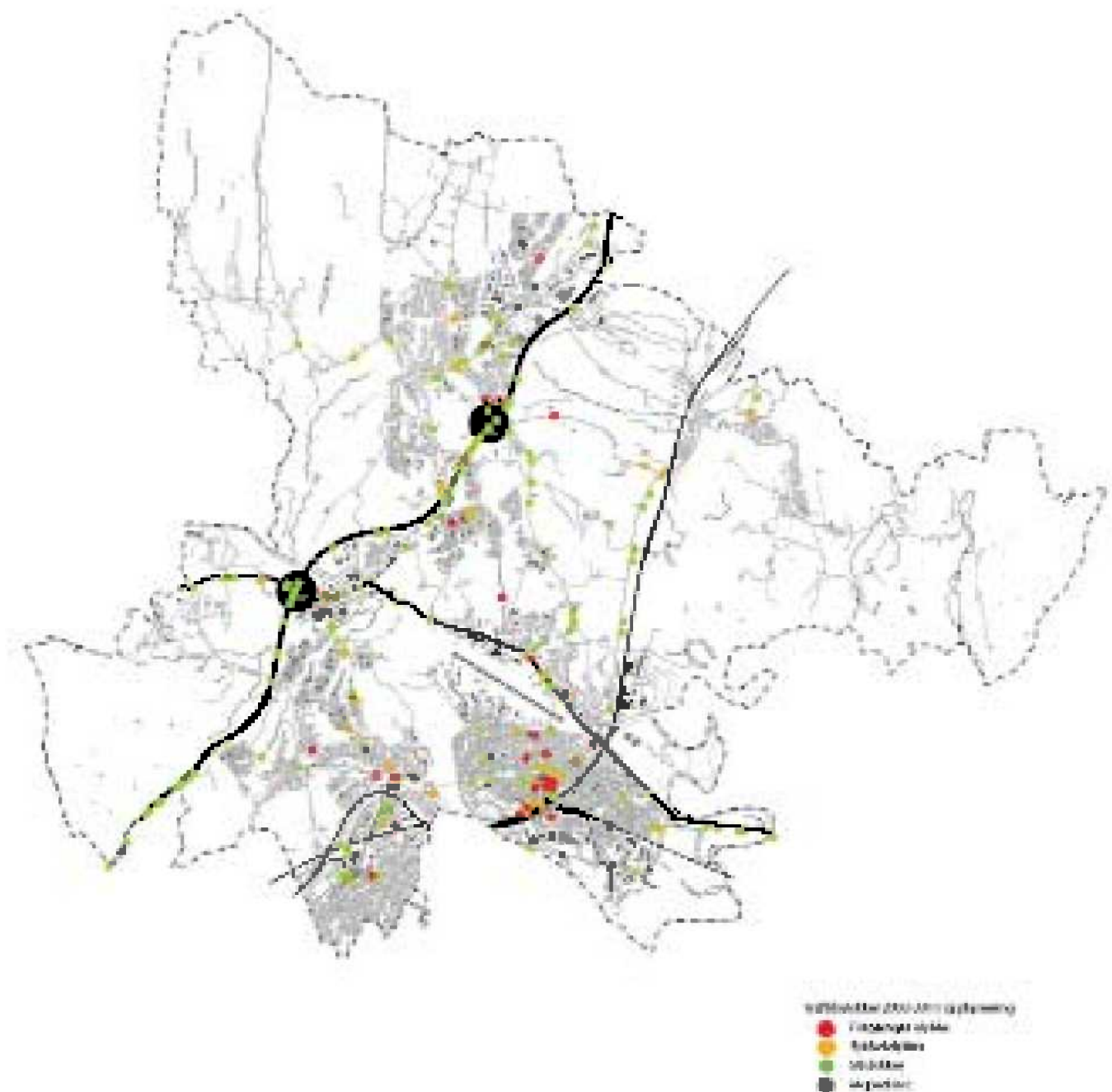


Fig. 3: Ulykkespunkter i Skedsmo 2003-2011

### 3.3 Hvor skjer ulykkene?

I henhold til Statens vegvesens Håndbok 115 Analyse av ulykkessteder defineres et ulykkespunkt som en strekning på inntil 100 m med minst fire personskadeulykker i løpet av 5 år.

Generelt er antall ulykker lavt og spredningen innenfor ulykkeskoder stor, slik at det er vanskelig å finne mønster på hvor ulykkene opptrer i kommunen.

Skedsmo har ingen signifikante ulykkespunkt etter denne definisjonen, men som kartet ovenfor viser, er det

tre hovedsoner som dominerer med hensyn til trafikkulykker i Skedsmo:

- Hovedveinettet, herunder E6, riksveiene og fylkesveier.

- Strømmen
- Lillestrøm

Det er en naturlig differensiering mellom type ulykker i disse tre sonene, hvor bil- og MC-ulykker preger statistikken på hovedveinettet og også i Strømmen, mens vi ser flere fotgjenger- og sykkelulykker i Lillestrøms sentrumsområder.

Samlet skjer flest ulykker i sentrumsområdet i Lillestrøm. Det er også her

det skjer mest trafikkarbeid. Hastigheten er lav, og skadeomfanget er begrenset til lette skader. Trafikkulykkene i Skedsmo skjer spredt og det er vanskelig å finne mønster og system som skiller seg ut.

I perioder har krysset mellom Vestbygata og Storgata vært et problem. Her er det mange skoleelever som krysser, både som fotgjenger og syklist hver dag. Krysset er uoversiktlig på grunn av hus tett i krysset.

Det er generelt få ulykker som varierer fra vært år. Det virker også som at antall ulykker for syklist har

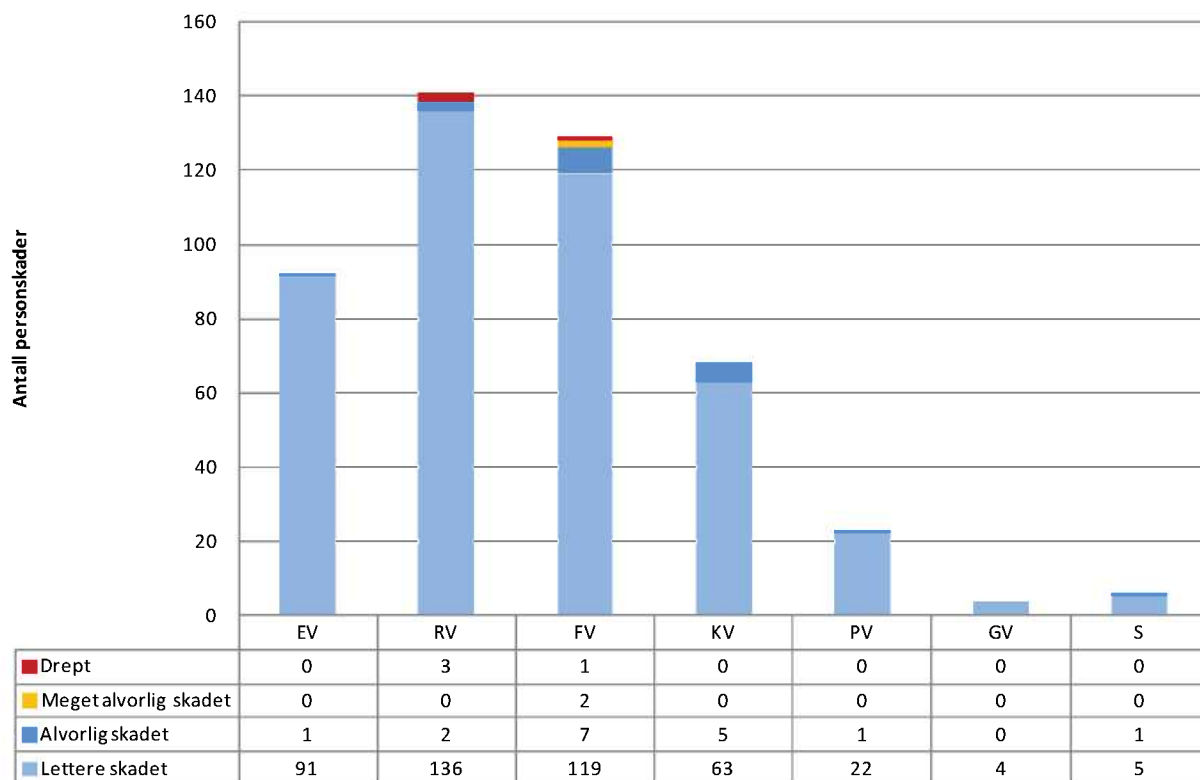


Fig. 4: Registrerte trafikulykker i Skedsmo 2006-2011 etter veikategori

sunket til et lavt stabilt nivå.

E6 er den sterkest belastede veistrekningen og det er på denne veistrekningen det oppstår flest ulykker. Disse har generelt en lav alvorlighetsgrad og det har ikke vært dødsulykker på E6 i Skedsmo mellom 2006-2011.

Riksveiene og fylkesveiene i Skedsmo peker seg ut som veikategoriene med høyest ulykkesrisiko og i perioden har seks personer blitt alvorlig skadet eller drept på disse

veiene. En sentral årsak til at riks- og fylkesveiene har en høyere alvorlighetsgrad på sine ulykker enn E6 er at kjørebanelene på europaveien er delt og faren for møteulykker gjennom dette er redusert til et minimum.

Kirkeveien Fv120/Rv120 og Fetveien Rv22 er, ved siden av E6, registrert å ha størst ulykkesrisiko på det overordnede veinettet.

47 av de rapporterte personska- deulykkene som forekom i perioden skjedde på det kommunale veinettet.

### 3.4 Hva kjennetegner ulykkene?

Ulykkesstatistikken fra Skedsmo underbygger funnene fra tidligere trafiksikkerhetsundersøkelser hvor det fremkommer tydelig at særlig møteulykker og ulykker med fotgjengere gir høyest alvorlighetsgrad.

Det har vært en reduksjon av ulykker i alle uhellkategorier frem til 2010. 2011 var det en liten stigning både for fotgjengere, MC/moped og bil. Antall sykkelulykker er stabilt lavt.

Av de alvorlige ulykkene i Skedsmo

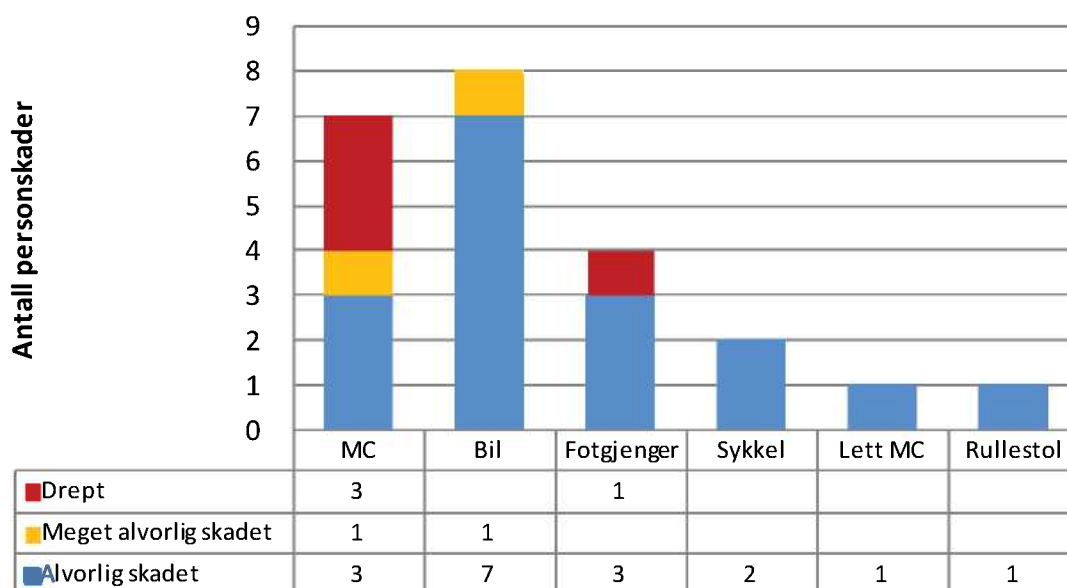


Fig. 5: Registrerte alvorlige ulykker i Skedsmo 2006-2011 etter trafikantergrupper



er det det uhell ved møtende kjøretning som dominerer. Disse har i hovedsak forekommet på riks- og fylkesveier.

Fotgjengerulykker oppstår mest i sentrumsområdene, men også her har de mest alvorlige ulykkene som har involvert fotgjengere skjedd på riks- eller fylkesveinettet.

Ulykker i forbindelse med kryssende kjøretninger, altså i kryss, er de mest vanlige på kommunale veier.

Av ulykkene med mindre alvorlig utfall er den mest fremtredende ulykkesformen påkjøring bakfra i sammenheng med kødannelse. Alle ulykkene av denne art hr forekommet på E6. I tillegg var det også noen singelulykker hvor kjøretøy kjørte ut av kjørebanelen, samt noen ulykker

ved feltskifte.

3.5 Hvem er mest utsatt i Skedsmo- trafikken?

Ser man på trafikantgrupper er MC overrepresentert i ulykkesstatistikken i forhold til antall kjøretøy. Tre av de fire dødsfallene som har skjedd i Skedsmo i perioden 2006-2011 har involvert MC. Sammen med de myke trafikantene er MC-førere minst beskyttet ved et eventuelt uhell, og har ikke de samme tekniske sikkerhetsinstallasjonene som eksempelvis biler.

Når det gjelder alder på de forulykkede viser statistikken at trafikku-lykker er et samfunnsproblem som omfatter alle deler av befolkningen. Sammenligner man med aldersfordelingen i landet i sin helhet er barn og eldre underrepresentert, men alle

aldersgrupper er representert i ulykkesstatistikken. Dette synliggjør behovet for en bredde i trafikksikkerhetstiltakene og viktigheten av å tilpasse tiltakene til ulike trafikantgrupper.

Dog fremkommer det av statistikken at unge voksne er en særlig ulykkesutsatt gruppe. Ulykkestallene for Skedsmo kommune i perioden mellom 2006 og 2011 understøtter funnene for fylket som helhet hvor personer mellom 17 og 25 år er overrepresentert i alvorlige trafikku-lykker, det vil si ulykker som medfører meget alvorlig skade eller tap av liv.

Analysen av ungdomsulykkene i Akershus fylke viser at det er en del typiske trekk som gjenspeiler seg:

## Ungdomsulykkene

- Det er mange ulykker i helgene
- De fleste av de alvorlige ungdomsulykkene er utforkjøringsulykker
- Høy fart er ofte en medvirkende årsak
- I mange av de alvorligste ulykkene har manglende bilbelte bidratt til skadens alvorlighet
- Det er ofte alkohol og/eller annen rus med i bildet
- Ungdommene kjører eldre kjøretøy, og har derfor mindre beskyttelse
- De kjører ofte mange i bilen

Kilde: "Handlingsplan for trafikksikkerhet i Akershus 2011-2014", Akershus fylkeskommune

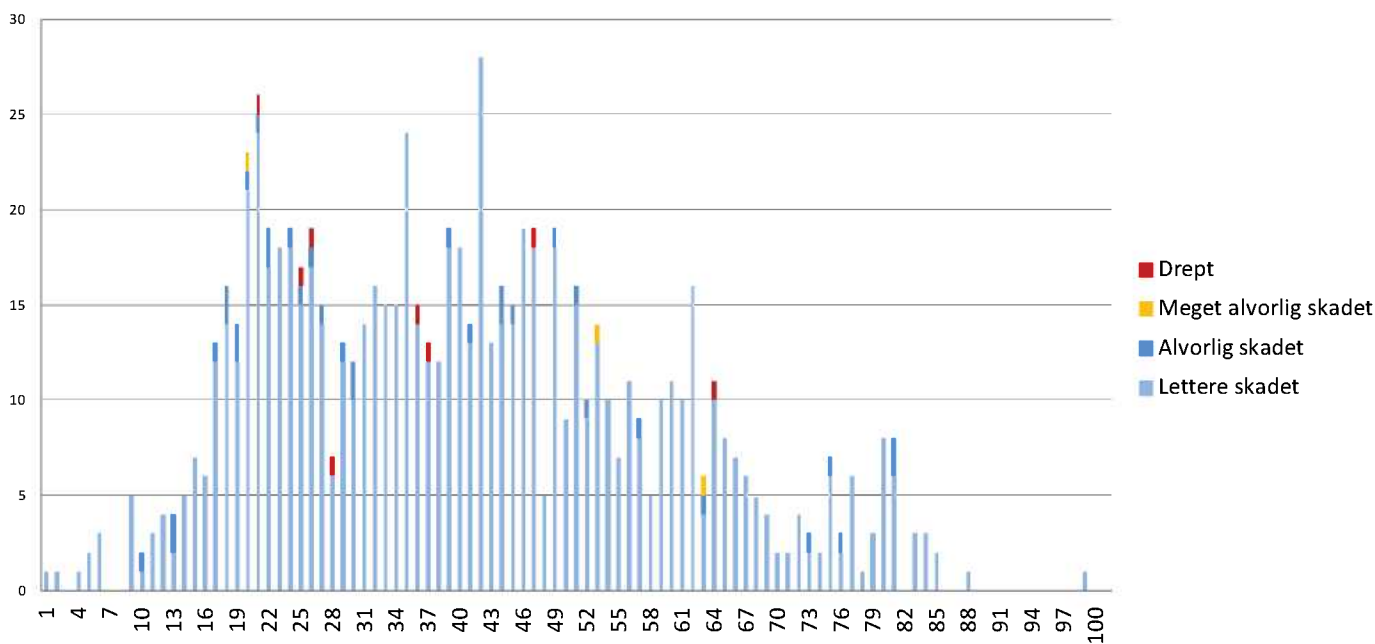


Fig. 6: Ulykkesgrad i Skedsmo 2006-2011 etter alder

# 4.0 Visjoner og mål

## 4.1 Nullvisjonen

Nullvisjonen er en visjon om et transportsystem som ikke fører til tap av liv eller varig skadde. Dette er et uttrykk for at samfunnet ikke kan akseptere et system som krever opp mot 300 menneskeliv på landsbasis hvert år.

Nullvisjonen ligger til grunn for trafikksikkerhetsarbeidet i Norge, også i Skedsmo. Nullvisjonen er også en ledestjerne å navigere etter som angir retningen for trafikksikkerhetsarbeidet.

Nullvisjonen bygger på tre grunnpilarer:

- Etikk
- Vitenskaplighet
- Ansvar

## 4.2 Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2010-2013

Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei bygger på Nasjonal transportplan 2010-2019. Tiltaksplanen er utformet av Statens vegvesen i samarbeid med politiet, Helsedirektoratet, Utdanningsdirektoratet og Trygg Trafikk, og inneholder en konkretisering av virkemidler i forhold til Nasjonal transportplan.

Regjeringens hovedmål i trafikksikkerhetsarbeidet er å redusere antall drepte og hardt skadde i veitrafikken med minst en tredel innen 2020. Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei skal få frem hvilke utfordringer vi står ovenfor i forhold til dette arbeidet, og hvilke tiltak som i planperioden vil bli gjennomført for å nå regjeringens mål. Tiltaksplanen inneholder en kort oversikt over det kommunale nivået i trafikksikkerhetsarbeidet i Norge.

«Nullvisjonen innebærer en ambisjon om en markant og vedvarende reduksjon i antall drepte og varig skadde i veitrafikken.»

## 4.3 Handlingsplan for trafikksikkerhet i Akershus 2011-2014

Akershus fylkeskommune har i henhold til Vegtrafikklovens § 40 ansvaret for å tilrå og samordne trafikksikkerhetsarbeid i fylket. Statens vegvesen har sekretariatsfunksjonen for dette arbeidet på vegne av fylkeskommunen.

Handlingsplan for trafikksikkerhet i Akershus 2011-2014 omfatter fem fokusområder:

- Trafikkopplæring i barnehage og skole
- Aksjon skolevei og følgevennordningen
- Ungdom 15-24 år
- Voksne
- Kommunalt trafikksikkerhetsarbeid

Planen beskriver mål for hvert fokusområde. Mange av målene er knyttet til gjennomføring av aktiviteter, men det er satt tre resultatmål:

- Forebyggende trafikksikkerhetsarbeid i barnehager og skoler skal bidra til at ingen barn i Akershus blir drept eller hardt skadd i perioden 2011-2014.
- Ulykker med hardt skadde eller drepte ungdom skal reduseres med 20 % i perioden 2011-2014 i forhold til årene 2007-2010.
- Ingen syklist skal bli drept i perioden 2011-2014. Antall hardt skadde syklister skal reduseres med 20 % i forhold til perioden 2007-2010.

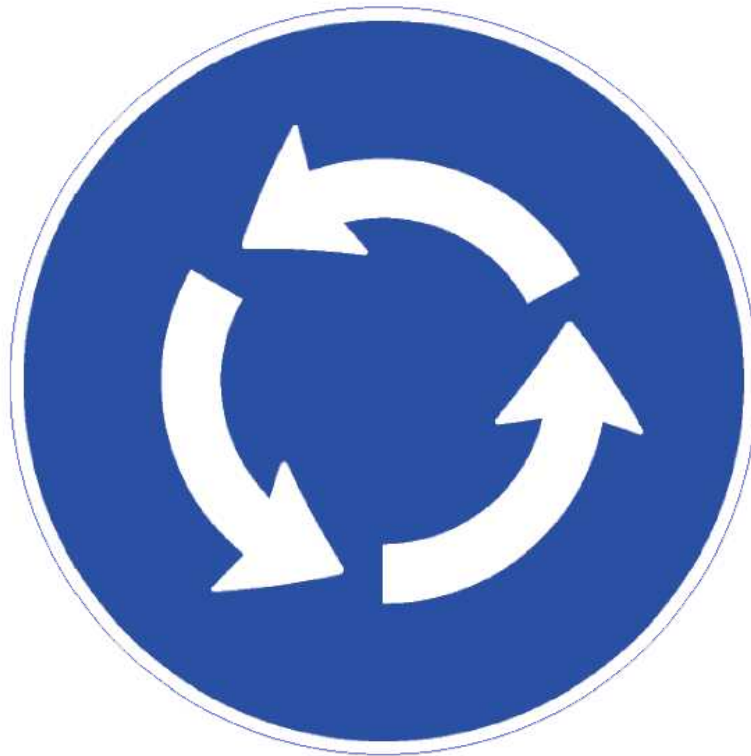
4.4 Mål for Skedsmo kommune  
Skedsmo kommune har følgende visjon for arbeidet med kommunal trafikksikkerhetsplan:

I trafikken i Skedsmo skal alle føle seg trygge og ingen skal bli drept eller alvorlig skadet.

Hovedmålsettingene til Skedsmo kommune i trafikksikkerhetsarbeidet gjenspeiler fylkets fokus på barn og unge og er følgende:

- I løpet av neste kommuneplanperiode (2011-2022) skal sum av skadde og drepte reduseres med 10% og sum av alvorlig skadde og drepte reduseres med 25% målt opp mot det som ble registrert i perioden 2006-2011.
- Alle barn og unge skal ha et tilbud om trygg ferdsel til og fra skole, samt anlegg og områder for fritidsaktivitet.
- Barn i barnehager og grunnskolen skal få relevant informasjon og opplæring om trafikale problemstillinger tilpasset deres alder.
- Eldre og mennesker med spesielle behov skal oppleve at deres nærmiljø blir tryggere og at deres tilgjengelighet bedres.
- Skedsmo kommune skal arbeide aktivt for å redusere bilbruk.
- Skedsmo kommune skal tilrettelegge for trygg og god fremkommelighet på sykkel gjennom hele året.
- Skedsmo kommune skal arbeide aktivt for å forhindre uønsket parkering av tunge kjøretøy i boområder, og parkeringsplasser og veiarealer tilknyttet skoler, idrettsplasser og områder for lek og opphold for barn og unge.

Kommunens virkemidler for å nå disse målene er knyttet til tiltak av både fysisk og ikke-fysisk art.



## 5.0 Fysiske tiltak

**5.1 Trafikksikkerhet i planleggingen**  
En av de viktigste arenaene for å styre utviklingen av trafikkarealene er gjennom arealplanleggingen etter plan- og bygningsloven.

Kommunens areal- og transportplanlegging er et grunnleggende og langsiktig virkemiddel innen trafikksikkerhetsarbeidet. Antallet personskadeulykker er teoretisk sett proporsjonalt med antallet kjøretøykilometer dersom det ikke gjennomføres tiltak som motvirker dette. Areal- og transportplaner påvirker både trafikkmengden, reiselengde, veivalg og valg av transportmiddel.

Det er for eksempel trafikksikkerhetsmessig gunstig hvis flere lar bilen stå og velger kollektive transportmidler. Kommunen kan også stille krav til private planer og utbygginger gjennom rekkefølgebestedemmelser i plan- og bygningsloven, og videre gi restriksjoner gjennom hensynssoner. Kommunen kan gjen-

nom den kommunale trafikksikkerhetsplanen gi innspill om ønskede tiltak på fylkesveier, riksveier og europaveier.

Kommunen har ansvar for alle fysiske tiltak på det kommunale veinettet som kan bidra til å bedre trafikksikkerheten. Fysiske trafikksikkerhetstiltak spenner over et vidt felt. På det kommunale veinettet handler dette i stor grad om å sikre myke trafikanter, samt skille ulike trafikanter slik at faren for ulykker mellom dem reduseres. Videre vil et viktig fokus være skoleveier.

Det vil i det kommunale trafikksikkerhetsarbeidet naturlig fokuseres på tiltak som er knyttet til kommunens ansvarsområder og mot det kommunale veinettet. Risikoreduksjon kan gjøres med tiltak knyttet til eksempelvis fortau, gang- og sykkelveier, planskilte kryssinger og eventuelt midtrekkverk. Når slik separasjon ikke er mulig kan andre virkemidler som fartsdempende tiltak og belys-

ing sikre at sameksistens mellom trafikantgrupper skjer trygt selv om de ferdes på samme trafikkareal.

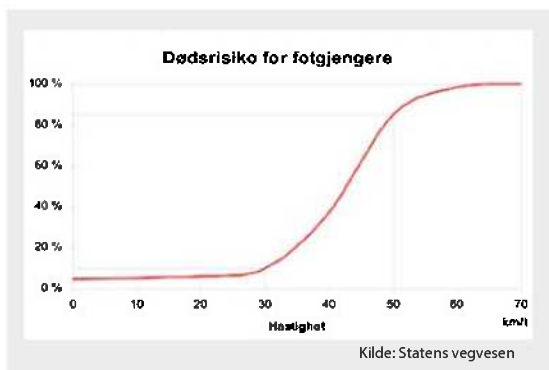
**5.2 Effekten av ulike trafikksikkerhetstiltak**  
Faktorer som påvirker antall trafikulykker og deres alvorlighetsgrad kan deles opp i tre hovedgrupper, jfr. Trafikksikkerhetshåndboken:

1. Trafikkmengden, også kalt eksponeringen, det vil si omfanget av reisevirksomhet og transport hvor ulykker kan skje.
2. Ulykkesrisikoen, det vil si sannsynligheten for å bli innblandet i en trafikulykke per kilometer man ferdes i trafikken.
3. Skaderisikoen, det vil si sannsynligheten for at man blir skadet, gitt at man er blitt innblandet i en trafikulykke.

Ulike tiltak vil være aktuelle i ulike tilfeller og i det følgende er det redegjort for de mest aktuelle fysiske trafikksikkerhetstiltakene.

### 5.3 Redusert hastighet og fysisk fartsdemping

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. Ulykkesundersøkelser viser at en nedsettelse av farten fra 50 km/t til 30km/t og etablering av fartshumper gir en reduksjon i antall ulykker på opp til 50 %.



Fartshumper er med andre ord et sikkerhetstiltak som har vist seg være svært effektivt får å redusere farten i gater med flere trafikantgrupper.

Fastsetting av fartsgrenser blir et kompromiss mellom hensynet til framkommelighet for de kjørende og hensynet til sikkerhet og miljø både for de kjørende og andre som ferdes langs veien. For å oppnå respekt for lave fartsgrenser er det viktig at veilegemet, herunder bredder og utforming, bidrar til å tvinge hastigheten ned. Dette kan eksempelvis gjøres gjennom innsnevring av kjørebanelen, endret beleg eller opphøyde felt, men henger også sammen med veiens kurvatur.

### 5.4 Gangfelt

De fleste alvorlige ulykker hvor myke trafikanter er involvert skjer ved kryssing av vei. Historisk sett har markerte gangfelt blitt ansett å være et trafikksikkerhetselement som bidrar til å trygge fotgjengeres kryssing av vei. Denne tankegangen er de siste årene noe endret og undersøkelser underbygger at gangfelt i seg selv ikke nødvendigvis generer et sikrere trafikkbilde, men i mange tilfeller det motsatte. Trafikksikkerhetshåndboka til Trafikkøkonomisk institutt oppgir at antall personskadeulykker kan øke ved bruk av oppmerket gangfelt. Forklaringen på dette ligger blant annet i at bare litt over 50 % av de kjørende overholder vikeplikten for

fortgjengere ved gangfelt. Dette kan igjen skyldes at det totale antallet gangfelt er høyt og aktiviteten ofte lav slik at bilistene ikke forventer at noen skal krysse. Fotgjengerne på sin side føler en trygghet ved at gangfelt er oppmerket og er kanskje ikke tilstrekkelig oppmerksomme. Gangfelt kan således gi en følelse av falsk trygghet. I enkelte tilfeller bør gangfeltet beholdes, men med ytterligere sikringstiltak. I andre tilfeller vil det være riktig å fjerne malte gangfelt for å bedre sik-

kerheten for gående og syklende. Gangfelt forsterket med andre sikringstiltak kan imidlertid være et godt tiltak dersom antall kryssende fotgjengere er tilstrekkelig høyt.

Statens vegvesens Håndbok 270 Gangfeltkriterier peker ut aktuelle virkemidler og sikringstiltak som styrker trafikksikkerheten ved gangfelt:

- Trafikkøy i gangfelt: Trafikkøy i gangfelt synes å redusere ulykker både for fotgjengere og kjørende.
- Opphøyd gangfelt: Opphøyd gangfelt gir en nedgang i antall ulykker både for fotgjengere og kjøretøy. Opphøyde gangfelt gir også en fartsreduksjon som har en positiv innvirkning.
- Belysning av gangfelt: God belysning med tilhørende friskt er viktige tiltak for å unngå fotgjengerulykker. Håndbokens krav til utforming av gangfelt skal overholdes ved nyetableringer

5.5 Gang- og sykkelveier og fortau I følge undersøkelser kan man ikke hevde at bygging av gang- og sykkelveier reduserer antall personskadeulykker. En viss tendens til nedgang av ulykker med fotgjengere langs vei er å spore. Bygging av fortau har nesten samme effekt, her er det i tillegg en liten tendens til nedgang i sykkelulykkene, mens antall fotgjengere øker.

Bygging av gang-/sykkelveier og fortau har imidlertid virkninger på andre forhold enn ulykkene. Ved bygging av slike økes gang- og sykkeltrafikkmengden. Fotgjengere og syklistene får bedre framkommelighet, trygghet, trivsel og helse og rammebetingelsene for en miljømessig bedre transportfordeling styrkes. Utbygging av gode tosidige anlegg for gående

og syklende vil også kunne bidra til å redusere behovet for kryssing av vei (jmf. effekten av gangfelt).

Planskilte kryssingssteder medfører sterk nedgang i antall ulykker med fotgjengere som krysser veien. Ofte må man ha et godt og sammenhengende utbygd gang- og sykkelveinett for å få til en høy bruk av de planskilte kryssingene. Sånn sett vil et sammenhengende nett for gående og syklende separert fra biltrafikken ha en gunstig virkning.

### 5.6 Fysiske skiller

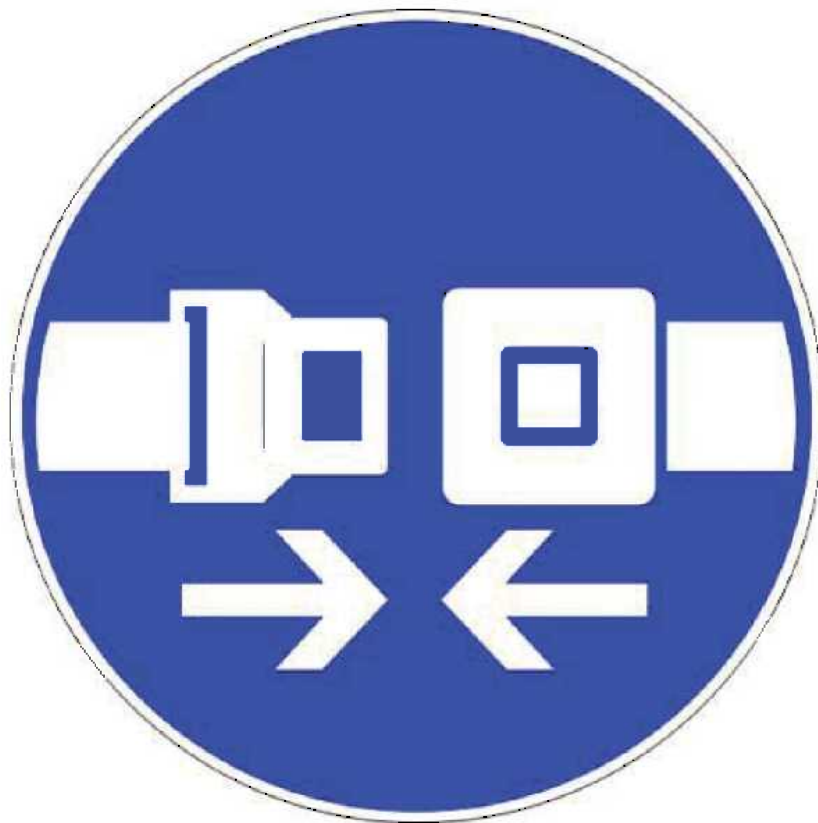
For å oppnå sammenhengende transportnett for myke trafikanter vil det noen steder være behov for å avvike fra bredde- og normkrav. Der dette er mest formålstjenlig, eksempelvis ved områder med klare arealbegrensninger i bredden, bør det etterstrebes å opprette fysiske skiller mellom veibane og fortau. Disse tar mindre plass enn grøfter og gir en tydelig avgrensning av trafikantenes handlingsrom.

### 5.7 Veilys

Veibelysning reduserer ulykkesrisikoen i mørket ved å gjøre det lettere å oppfatte veien, andre trafikanter og veiens nærmeste omgivelser. Dette til tross for at farten øker i mørket, særlig på rett vei, når belysning innføres. Størst virkning har tiltaket på fotgjengerulykker i kryssingspunkt. Hovedplan for veilys er utarbeidet i Skedsmo kommune og gjennomføringen av tiltakene i denne er å forstå som direkte trafikksikkerhetstiltak.

### 5.8 Rundkjøringer

Rundkjøringer bedrer både trafikantviklingen og trafikksikkerheten i kryss. Personskadeulykker reduseres kraftig i rundkjøringers risikoen for personskadeulykker i rundkjøringer er lavere enn i noe annet plankryss, mens antall små skader av materiell art ser ut til å øke. Også fotgjenger- og sykkelulykker reduseres i rundkjøringer, sykkel noe mindre enn fotgjenger. Rundkjøringer reduserer farten i krysset, men store rundkjøringer gir ikke like god fartsreduksjon som små. Framkommeligheten for gående kan bli noe redusert fordi det blir en større omvei å krysse rundkjøringens armer, i hvert fall hvis rundkjøringen er stor, noe som gjør at rundkjøringer ikke alltid vil være hensiktsmessige løsninger i sentrumsområder.



## 6.0 Ikke-fysiske tiltak

**6.1 Holdninger, atferd og informasjon**  
Ikke-fysiske tiltak omfatter de såkalte myke parametrene i trafikksikkerhetsarbeidet og er i større grad knyttet til sosiokulturelle forhold enn fysiske, blant annet i form av informasjon og holdningsskapende arbeid med hensyn til trafikksikkerhet.

**6.2 Trafikkopplæring i barnehage og skole**  
Grunnlaget for bevisste og varige holdninger legges i barneårene. Mennesker påvirkes og lærer hele livet. Trafikkopplæring må betraktes som en livslang læringsprosess.

Som skole- og barnehageeier er kommunen ansvarlig for at barna i kommunen får god trafikkopplæring. Både foreldre, helsepersonell, barnehage- og skoleansatte må motiveres til å ta ansvar for barn og unges trafikksikkerhet.

Gjennom den nye læreplanen (Kunnskapsløftet) er grunnskolen pålagt å drive trafikkopplæring i henhold til kompetansemål for 4., 7. og 10. trinn (jf kapittel 6.4). Trygg Trafikk

er en viktig samarbeidspartner i dette arbeidet.

Det er den enkelte skole eller kommune som utvikler egne læreplaner i programfag. Trafikalt grunnkurs kan holdes i ungdomsskolen som en del av undervisningen.

**6.3 Organisatoriske tiltak**  
En trafikkulykke oppstår ikke – den forårsakes. Kommunen har krav om HMS-planer innenfor all virksomhet. Trafikksikkerhet bør inngå her. For de fleste "vanlige" arbeidstakere er trafikken det stedet vi utsettes for mest risiko i dagliglivet. Dette bør gjenspeiles i HMS-arbeidet. Studier viser at sikkerhetspåvirkning og –opplæring på arbeidsplassen også påvirker de tilsattes sikkerhetsatferd hjemme og på fritiden, og at skadetallet på disse arenaene går ned.

Kommunenes helsetjeneste skal fremme helse og forbygge sykdom, skade eller lyte, og reguleres i kommunehelsetjenesteloven. Kommunehelsetjenesteloven ble revidert i 2005. En viktig endring er at ulykkes-

forebyggende arbeid nå inngår som en del av miljørettet helsevern. Trafikksikkerhetsarbeidet i kommunen må dermed sees i sammenheng med kommunens helsearbeid, og helsestasjonene vil være viktige informasjonsformidlere i trafikksikkerhetsarbeidet. Mange av kommunens ansatte reiser i arbeidssammenheng. Hvilke krav eller forventninger stiller kommunen til sikkerheten ved disse reisene?

Eksempler kan være valg av transportmiddel, fokus om alltid å bruke bilbelte, holde fartsgrensen og kjøre rusfritt (selv om dette allerede er lovpålagt), krav om kollisjonssikkerhet for biler eller aksept for å utsette en reise dersom vær- og føreforhold tilsier det. Kommunen bør utarbeide en reisepolicy som stiller krav til reisemåte, kjøretøy og riktig atferd i trafikken.

Kommunen er kjøper av transporttjenester. Kommunen bør stille krav om sikkerhet ved anbudsrundene og i kontraktene på lik linje med rask, rimelig og miljøvennlig transport.

# 7.0 Viktige aktører

## 7.1 Skedsmo kommune

Skedsmo kommune har et hvoedansvar for gjennomføring av tiltak etter trafikksikkerhetsplanen. Ansvaret er fordelt mellom kommunens ulike sektorer og etater etter hvilke brukergruppene tiltakene er rettet mot.

Kommunens mulighet til å påvirke trafikktutviklingen springer fra overordnet analyse og utredning, via holdningsskapende arbeid og informasjonsspredning, til fysisk gjennomføring og håndhevelse av regler.

## 7.2 Statens vegvesen

Statens vegvesen har ansvaret for å planlegge, bygge og vedlikeholde riks- og fylkesveiene. De gjennomføre verkstedkontroll, ulike former for kjøretøykontroll, kontroll av kjøre- og hviletid og bilbeltekontroll og gjennomfører førerprøver og kjøreskoltilsyn.

Vegvesenet bidrar videre med å utarbeide retningslinjer og bestemmelser for veiutforming, veitrafikk, føreropplæring og kjøretøy. En viktig rolle har Statens vegvesen også i å bistå fylkeskommunene og kommunene med faglige råd om trafikksikkerhet.

## 7.4 Politiet

Politiet har særlig ansvar for overvåkning og kontroll av kjøretøy, trafikk og atferden til trafikantene. 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.

## 7.5 Akershus fylkeskommune

I 2008 ble det første Fylkets Trafikk-

sikkerhetsutvalg (FTU) i Akershus konstituert. Utvalget skal tilrå og samordne tiltak for å fremme trafikksikkerhet i fylket.

FTU skal ivareta oppgavene fylkeskommunen er pålagt gjennom veitrafikkloven. Dette innebærer blant annet samordning av tiltak for å fremme trafikksikkerheten i Akershus fylke. I tillegg til politikerne har trafikksikkerhetsutvalget en rekke konsultative medlemmer, blant andre de tre politimestrene i Akershus, Utrykningspolitiet, Trygg Trafikk Akershus, Statens vegvesen Region øst og Fylkeslegen i Akershus.

## 7.6 Lag, foreninger, skoler og barnehager

Engasjement fra lokalbefolkningen er viktig. Gjennom henvendelser fra enkeltpersoner, lag, foreninger, skoler og barnehager får kommunen nødvendige innspill i trafikksikkerhetsarbeidet.

Et sted/område kan ha høy ulykkesrisiko 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. Det er i arbeidet med trafikksikkerhetsplanen lagt stor vekt på medvirking fra disse partene.



**SKEDSMO  
KOMMUNE**



**Statens vegvesen**



**POLITIET**



**AKERSHUS  
FYLKESKOMMUNE**

tegn\_3

# Trafikksikkerhetsplan for Skedsmo

Handlingsplan

2012-2022



SKEDSMO  
KOMMUNE

# Innledning

Dette dokumentet utgjør del to av Trafikksikkerhetsplanen for Skedsmo 2012-2022. Handlingsplanen angir tiltak innenfor de to hovedkategoriene:

- Fysiske trafikksikkerhetstiltak
- Ikke-fysiske trafikksikkerhetstiltak

Tiltakene er formulert og utvalgt med den hensikt å fremme størst mulig måloppnåelse i forhold til visjon og hovedmålsettinger som er angitt i strategidokumentet. Det er for det enkelte tiltak derfor angitt hvilke hovedmålsettingene de samsvarer med.

Skedsmo kommunes hovedmålsettinger for trafikksikkerhet er følgende:

A. I løpet av neste kommuneplanperiode (2011-2022) skal sum av skadde og drepte reduseres med 10% og sum av alvorlig skadde og drepte reduseres med 25% målt opp mot det som ble registrert i perioden 2006-2011.

B. Alle barn og unge skal ha et tilbud om trygg ferdsel til og fra skole, samt anlegg og områder for fritidsaktivitet.

C. Barn i barnehager og grunnskolen skal få relevant informasjon og opplæring om trafikale problemstilling tilpasset deres alder.

D. Eldre og mennesker med spesielle behov skal oppleve at deres nærmiljø blir tryggere og at deres tilgjengelighet bedres.

E. Skedsmo kommune skal arbeide aktivt for å redusere bilbruk.

F. Skedsmo kommune skal tilrettelegge for trygg og god fremkommelighet på sykkel gjennom hele året.

G. Skedsmo kommune skal arbeide aktivt for å forhindre uønsket parkering av tunge kjøretøy i boområder og parkeringsplasser tilknyttet skoler, idrettsplasser og områder for lek og opphold for barn og unge.

Det er videre angitt ansvarsforhold med hensyn til gjennomføring av tiltaket. Mange av tiltakene forutsetter nært samarbeid mellom ulike etater/instanser for best mulig måloppnåelse.



# Fysiske trafikksikkerhetstiltak

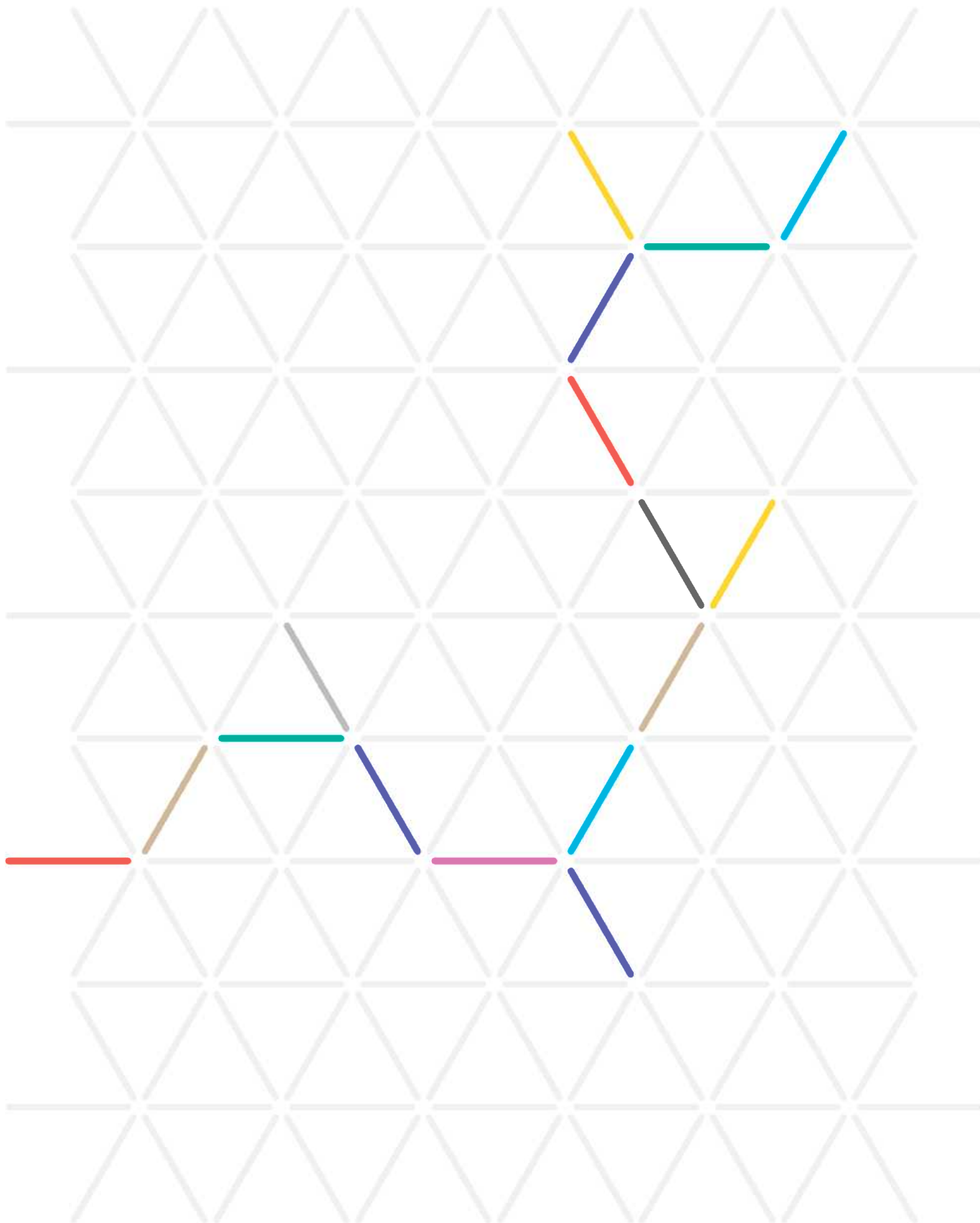
Nr	Type	Sted/strekning	Kostnad	Ansvar	Mål
1.1	Gang/sykkelvei	Rv120 Kirkeveien (Vestvollveien-Leirsundveien). 700 m.	14 (2009)	SK Teknisk, SVV	A, B, D, E, F
1.2	Gang/sykkelvei	Rv 22 Kjeller skole-Kunnskapsveien. 350 m.	1 (2009)	SK Teknisk, SVV	A, B, D, E, F
1.3	Udergang	Rv 22 Fetveien v/Sørumsgate	14 (2009)	SK Teknisk, SVV	A, B, D, E, F
1.4	Rundkjøring	Rv 22 Fetveien x Storgt	12 (2009)	SK Teknisk, SVV	A
1.5	Rundkjøring	Rv 120 Kirkeveien x Leirsundveien	8 (2009)	SK Teknisk, SVV	A
1.6	Rundkjøring	Rv22 x Fv 380 Bråteveien	17 (2009)	SK Teknisk, SVV	A
1.7	Veiprosjekt (strekningsvis investering)	Fv 380 Bråteveien, (parsell 1) ny Bråtevei/Bråtejordet, Bråtetunet-Martin Linges vei. 900 m.	50 (2008)	SK Teknisk, SVV	A
1.8	Mindre utbedring (forsterkning)	Fv 120 Storgata-Vestbygda til Parkalleen. 1,1 km.	40 (2009)	SK Teknisk, SVV	A
1.9	Kollektiv, gang/sykkelvei	Fv 120 Gjerdrumsveien (Skedsmokorset-Åsenhagen syd) med g/s-vei. 1 km.	56 (2009)	SK Teknisk, Ruter, SVV	A, B, D, E, F
1.10	Gang/sykkelvei	Fv 383 Trondheimsveien, g/s vei, Tatersvingen – Prost Stabels vei. 600 m.	20 (2009)	SK Teknisk, SVV	A, B, D, E, F
1.11	Gang/sykkelvei	Fv 380 Bråteveien (parsell 3), g/s-vei, Nordens vei – Trondheimsveien. 2,1 km.	9 (2009)	SK Teknisk, SVV	A, B, D, E, F
1.12	Gang/sykkelvei. (Sykkelprosjekt)	Fv 381 Nittedalsgata, fortau/sykkelvei.		SK Teknisk, SVV	A, B, D, E, F
1.13	Gang/sykkelvei	Fv 381 Strømsveien (Sagdalen – Strandveien). 500 m.	6 (2009)	SK Teknisk, SVV	A, B, D, E, F
1.14	Gang/sykkelvei	Fv 380 Bråteveien, g/s vei (parsell 2), Richard Nordraaks vei – Tømteveien. 500 m.	2 (2009)	SK Teknisk, SVV	A, B, D, E, F
1.15	Gang/sykkelvei	Fv 383 Trondheimsveien, g/s vei, Lurudveien – Industriveien. 300 m.	5 (2009)	SK Teknisk, SVV	A, B, D, E, F
1.16	Gang/sykkelvei	Fv 383 Trondheimsveien, g/s vei, Vestvollveien-Solbergveien. 900 m.	25 (2009)	SK Teknisk, SVV	A, B, D, E, F
1.17	Fortau	Fv 382 Branderudveien, fortau, Heissbageveien – Orreveien. 800 m.		SK Teknisk, SVV	A, B, D, E
1.18	Fortau	Fv 378 Stasjonsveien, mellom Strømsveien og Gml. Strømsvei.	15 (2009)	SK Teknisk, SVV	A, B, D, E
1.19	Kryssløsning	Fv 383 Trondheimsvegen x Moreneveien x Lurudveien	6 (2006)	SK Teknisk, SVV	A
1.20	Fortau	Fv 378 Nygata	10 (2009)	SK Teknisk, SVV	A, B, D, E
<del>1.21</del>	<del>Fortau</del>	<del>Rettenveien. 260 m.</del>	<del>9 (2006)</del>	<del>SK Teknisk</del>	<del>A, B, D, E</del>
1.22	Fortau/sykkelfelt. (Sykkelprosjekt)	Nittedalsgata. 600 m.	12(2011)	SK Teknisk	A, B, D, E, F
1.23	Gang/sykkelvei	Gamle Strømsvei, g/s vei, Nygata – Stalsberg. 500 m.	11 (2009)	SK Teknisk	A, B, D, E, F
1.24	Gang/sykkelvei/fortau. (Sykkelprosjekt)	Nordens vei – MPG ved Skjettensenteret. 1 km.	4(2013)	SK Teknisk	A, B, D, E, F
1.25	Fortau	Moreneveien. 500 m.		SK Teknisk	A, B, D, E
1.26	Fortau	Industriveien	20	SK Teknisk	A, B, D, E
1.27	Fortau	Skjærvaveien	2 (2009)	SK Teknisk	A, B, D, E
1.28	Gang/sykkelvei	Vardeåsen ved Nærmiljøseneteret.	5 (2009)	SK Teknisk	A, B, D, E, F
1.29	Gang/sykkelvei	Nebursvollen – Rv 22		SK Teknisk	A, B, D, E, F
1.30	Fotgjengerfelt	Etablere forgjengerfelt ved Volla skole.		SK Teknisk	A, B, D, E
1.31	Gang/sykkelvei, fartshumper	Etablere gang/sykkelvei og vurdere implementering av miljøgate med fartshumper ved Skjjetten skole.		SK Teknisk	A, B, D, E, F

# Ikke-fysiske trafikksikkerhetstiltak

Nr	Type	Beskrivelse		Mål
2.1	Organisatorisk	Årlig møte/møter mellom Romerike Politidistrikt, Statens vegvesen og Skedsmo kommune for å utveksle informasjon og planlegge aksjoner/tiltak.	SK Teknisk, SVV, Politiet	A
2.2	Planarbeid	Årlig oppdatering av handlingsplanen for trafikksikkerhet.	SK Teknisk	A
2.3	Organisatorisk	Påse at trafikksikkerhetsreklame og skilting fjernes.	SK Teknisk, SVV	A
2.4	Organisatorisk	Påvirke til og eventuelt bistå Politiet og Statens vegvesen med å gjennomføre kampanje og kontroller for å redusere antall påkjøring bakfra-uhell på riks- og fylkesveinettet.	SK Teknisk, Politiet, SVV	A
2.5	Organisatorisk	Påvirke og eventuelt bistå Statens vegvesen med å behovsvurdere oppmerkede gangfelt på fylkesveinettet.	SK Teknisk, SVV	A, B, D
2.6	Analyse	Systematisk gjennomgang og behovsvurdering av oppmerkede gangfelt på det kommunale veinettet.	SK Teknisk	A, B, D
2.7	Analyse	Systematisk gjennomgang med tanke på trafikksikker utforming av bussholdeplasser.	SK Teknisk, Ruter	A, E
2.8	Analyse	Helhetlig vurdering av behovet for fartshumper på det kommunale veinettet.	SK Teknisk	A
2.9	Analyse	Systematisk gjennomgang med tanke på trafikksikker utforming av veikryss.	SK Teknisk, SVV	A, B, D
2.10	Organisatorisk	Arbeide for at skolebarn med lang skolevei (over to km) kan benytte skolebuss.	SK Utdanning	B
2.11	Organisatorisk	Påvirke til og eventuelt bistå Politiet med å gjennomføre kontroller for å redusere ulovlig parkering av store kjøretøyer langs skoleveier og i boområder.	SK Teknisk, Skedsmo parkering, Politiet	G
2.12	Organisatorisk	Videreutvikle opplegg for trafikkopplæring i barnehagene.	SK Utdanning, TT	C
2.13	Organisatorisk	Videreutvikle opplegg for trafikkopplæring i grunnskolen.	SK Utdanning, Politiet, TT	C
2.14	Organisatorisk	Videreutvikle holdningskampanjer for trafikksikkerhet på videregående skoler.	AFK, TT, Politiet	A, B
2.15	Organisatorisk	Samtale med alle nybakte foreldre på Åhus med tema planlegging av hjemreisen og tilbud om leie av barnesikringsutstyr (gjennom utstyrsleverandør).	SK Helse- og sosial	A
2.16	Organisatorisk	Informasjon ved hjemmebesøk (2-6 uker etter fødsel) om sikring av barn i bil.	SK Helse- og sosial	A
2.17	Organisatorisk	Informasjon i barselgrupper om sikring av barn i bil.	SK Helse- og sosial	A
2.18	Organisatorisk	Informasjon ved barnekontroller om sikring av barn i bil.	SK Helse- og sosial	A
2.19	Organisatorisk	Påvirke til at det er barnesete tilgjengelig i alle drosjer i Skedsmo kommune.	SK Helse- og sosial, Taxi	A
2.20	Organisatorisk	Gjennomføre temakvelder om trafikk i fritidssentrene.	SK Kultur	A, B
2.21	Organisatorisk	Gjennomføre sykkelens dag.	SK Utdanning	A, B, C
2.22	Organisatorisk	Gjennomføre trafikkurs for eldre.	SK Helse- og sosial	D
2.23	Analyse	Systematisk registrering av universell utforming på krysningspunkter på det kommunale veinettet og gjennomføring av utbedrende tiltak der dette er nødvendig.	SK Teknisk	D, F
2.24	Organisatorisk	Påvirke til Statens vegvesen til å foreta en systematisk registrering av universell utforming på krysningspunkter på riks- og fylkesveiene og gjennomføring av utbedrende tiltak der dette er nødvendig.	SK Teknisk, SVV	D, F
2.25	Organisatorisk	Prioritere areal for myke trafikanter og sykkel ved brøyting og strøing.	SK Teknisk	F
2.26	Planarbeid	Utarbeid og implementer plan for plassering av flere sykkelparkeringsplasser i tilknytning til kollektiv.	SK Teknisk, Ruter, NSB	E, F
2.27	Organisatorisk	Ta initiativ for å bedre befolkningens rutetilbud på kollektive reisemidler.	SK Teknisk, Ruter, NSB, AFK	E
2.28	Analyse	Systematisk gjennomgang av hente-/bringeløsningen ved alle barneskoler i kommunen.	SK Teknisk	B
2.29	Planarbeid	Utarbeide reguleringsplan for Odalsgata som fremmer en helhetlig løsning av trafikksituasjonen. Og omegn	SK Teknisk	A, B, D, E, F
2.30	Analyse/planarbeid	Gjennomføre en helhetlig vurdering av trafikksituasjonen i Kragerudveien/Årosveien og påfølgende reguleringsplan med sikte på å fremme trygg atkomst for myke trafikanter.	SK Teknisk	A, B, D, E, F
2.31	Planarbeid	Igangsette arbeidet med å planlegge undergang på Rv120 ved Instituttveien.	SK Teknisk	A, B, D, E, F

# Ansvarsområder

<b>Forkortelse</b>	<b>Instans</b>	<b>Ansvarsområde</b>
SK Teknisk	Skedsmo kommune, Teknisk etat	Alle fysiske trafikksikkerhetstiltak, samt organisatoriske-, analytiske og planleggingstiltak som ligger til grunn for videre fysiske tiltak. Videre hovedansvarlig for dialogen med eksterne samferdselsmyndigheter og kollektivtransportaktørene.
SK Utdanning	Skedsmo kommune, Utdanning	Ikke-fysiske trafikksikkerhetstiltak knyttet til barnehager og skoler, herunder trafikkopplæring og transport.
SK Helse og sosial	Skedsmo kommune, Helse- og sosialavdeling	Oppfølging av småbarnsforeldre og eldre i trafikksikkerhetsarbeidet.
SK Kultur	Skedsmo kommune, Kulturavdelingen	Adferdsrettede tiltak mot allmennheten
SVV	Statens vegvesen	Trafikksikkerhetstiltak knyttet til riks- og fylkesveinettet.
Ruter	Ruter	Kollektivrettede tiltak.
NSB	Norges Statsbaner	Kollektivrettede tiltak rettet mot tog.
Politiet	Politiet Nedre Romerike	Trafikkontroller/håndhevelse av veiloven og adferdsrettede tiltak.
AFK	Akershus fylkeskommune	Adferdsrettede tiltak i videregående skoler



tegn\_3  
+47 08 346  
www.tegn3.no

Trondheim  
Leiv Eiriksson Senter  
Pb. 6380, Sluppen  
7492 Trondheim

Oslo  
Lilleakerveien 8  
Pb. 18  
0216 Oslo