

Beregnet til
Fet kommune

Dokument type
Rapport

Dato
09.04.2018

FET KOMMUNE

TRAFIKKSIKKERHETS- PLAN 2018 – 2021



Revisjon **01**
Dato **Januar 2018**
Utført av **Helge Wetterstad**
Kontrollert av **Grethe Myrberg**
Godkjent av **Terje Raasok (FK)**
Beskrivelse **Rapport**

Ref. 1350016542

FORORD

Bakgrunnen for arbeidet med trafiksikkerhetsplanen er at bruken av transportsystemene ikke skal føre til hardt skadde eller drepte trafikanter. Nullvisjonen er hentet fra Nasjonal Transportplan. Akershus fylkeskommune arbeider aktivt i retning av denne visjonen.

I planarbeidet legges det særlig vekt på tiltak for å:

- Redusere antall alvorlige ulykker.
- Bedre trafiksikkerheten for barn og unge i og nær boligområder samt til og fra skoler.
- Bedre trafiksikkerheten nær skoler og barnehager.

Planen tar i hovedsak opp tiltak som Fet kommune disponerer virkemidler for å gjennomføre. Dette gjelder både fysiske, holdningsskapende og organisatoriske tiltak.

Det overordnede ansvaret for fysiske tiltak på riksvei forvaltes av Statens vegvesen og på fylkesvei av Statens vegvesen i samarbeid med Akershus fylkeskommune. Trafiksikkerhetsplanen gir innspill til slike tiltak.

Ambisjonen er at planen skal bidra til økt fokus på trafiksikkerhet internt i kommunen, nødvendige virkemidler og ressurser i forhold til en definert måloppnåelse, og nyttig samarbeid med eksterne aktører på trafiksikkerhetsområdet.

Fetsund, 09.04.2018

INNHALDSFORTEGNELSE

1.	Innledning	4
2.	Dagens situasjon	6
2.1	Vegsystem og trafikk	6
2.2	Jernbane og buss	8
2.3	Trafikksituasjonen ved barnehager og skoler	9
2.4	Trafikkulykker	13
2.4.1	Ulykkesutvikling	13
2.4.2	Trafikkulykker fordelt på type vei	13
2.4.3	Ulykkestyper	14
2.4.4	Alvorlige ulykker	14
2.4.5	Ulykker med myke trafikanter	16
2.4.6	Ulykker nord i kommunen	17
2.4.7	Trafikkulykker syd i kommunen	21
3.	Utfordringer og mål	22
4.	Innsatsområder	23
4.1	Trafikksikker kommune	24
4.2	Alvorlige ulykker	26
4.3	Skoleveier og skolenes nærområder	28
4.4	Boligområder og sentrumsområder	30
5.	Vedlegg	31
5.1	Fylkesvis måloppnåelse i 2014	31
5.2	Mål for stat og fylkeskommune	32
5.3	Effekt av noen TS-tiltak	35
5.4	Barns og elders forutsetninger i trafikken	40

1. INNLEDNING

Hensikten med en kommunal trafikksikkerhetsplan er å forbedre kommunens innsats i trafikksikkerhetsarbeidet.



Arbeidet med trafikksikkerhetsplanen er utført av:

- En arbeidsgruppe med deltakelse fra Fet kommunes enhet for kommunalteknikk, skolefaglig rådgiver og politiet.
- Det er samarbeidet med ansvarlige for barnehager samt barne- og ungdomsskoler.
- Politikere og personer i frivillige organisasjoner vil bidra gjennom dialogmøter, høsten 2017.

Trafikksikkerhetsplanens rapporter

- **Hovedrapport** som tar for seg faglig grunnlag, analyser for prioritering av trafikksikkerhetstiltak samt foreslår en innretning av kommunens arbeid tilpasset de utfordringer og mål som er gitt for planarbeidet.
- **Tiltaksplan** som prioriterer trafikksikkerhetstiltak (som krever finansiering for gjennomføring), gir innspill til fysiske tiltak som ønskes bekostet av Akershus fylkeskommune og Statens vegvesen samt beskriver tiltak som er inne i NTP.

Aktører i arbeidet med trafikksikkerhet er:



Fet kommune har ansvaret for å utarbeide trafikksikkerhetsplanen og har en sentral rolle i arbeidet med trafikksikkerhet. Kommunen er veimyndighet på kommunale veier og gs-veier og skal påse at trafikksikkerheten ivaretas i alle arealplaner. Gjennom henvendelser fra enkeltpersoner, vel, lag, foreninger og bedrifter får kommunen viktige innspill. Barnehage, skole, kultur og helsesektorene er viktige arenaer i kommunen når det gjelder kunnskapsformidling om trafikksikkerhet og holdningsskapende arbeid.

Kommunen kan gjennom planen være pådriver overfor stat og fylke for å få bygget ut GS-anlegg og andre trafikksikkerhetstiltak langs overordnet veinett.



Akershus fylkeskommune har ansvar for fylkesvegnettet samt for kollektivtransporten i fylket, inkludert skoleskyss. Fylkeskommunen benytter Statens vegvesen som fagetat i mye av sitt arbeid med trafikksikkerhet. Skoleskyss planlegges av Ruter AS og datterselskapet Konsentra AS. Akershus fylkeskommunes «Handlingsprogram for trafikksikkerhet i Akershus 2015 – 2018» og «Samferdselsplan 2016-2025» legges til grunn for Fet kommunes arbeid med trafikksikring.



Statens vegvesen

Statens vegvesen planlegger, bygger og vedlikeholder riks- og fylkesvegene. Gjennomfører verkstedkontroll, ulike former for kjøretøykontroll, kontroll av

kjøre- og hviletid og bilbeltekontroll. Vegvesenet har utarbeidet en rapport om «Trygging av skoleveier i Akershus».



Trygg Trafikk arbeider for at færrest mulig skal bli alvorlig skadet/ drept i trafikken. De gjennomfører kampanjer og prosjekter samt gir opplæring og informasjon om trafikksikkerhet til barnehager, skoler, bedrifter, kommuner og myndigheter. Trygg trafikk har utarbeidet kriterier for «trafikksikker kommune». Trafikksikker kommune har en egen godkjenningsordning.



POLITIET har særlig ansvar for overvåkning og kontroll av adferden til trafikantene. Politiet arbeider forebyggende ved besøk til skoler og deltakelse i ulike kampanjer og aksjoner. Både UP og det lokale politidistriktet/ lensmannskontoret er viktige i trafikksikkerhetsarbeidet. Dette forebyggende arbeidet vil politiet delta i, men kommunen blir den viktigste aktøren.

2. DAGENS SITUASJON

2.1 Vegsystem og trafikk

Fet kommune har en sentral beliggenhet ved Øyeren (syd for Lillestrøm) og hadde 11555 innbyggere pr. 1. januar 2017. Kommunen preges av økende befolkningsvekst, høy biltetthet og stor gjennomgangstrafikk.

Trafikktallene nedenfor (fremskrevet med kilde SVV og gjelder for 2016) er «års døgntrafikk» (ÅDT) og beskriver gjennomsnittlig antall kjøretøy pr. døgn (sum begge kjøreretninger).

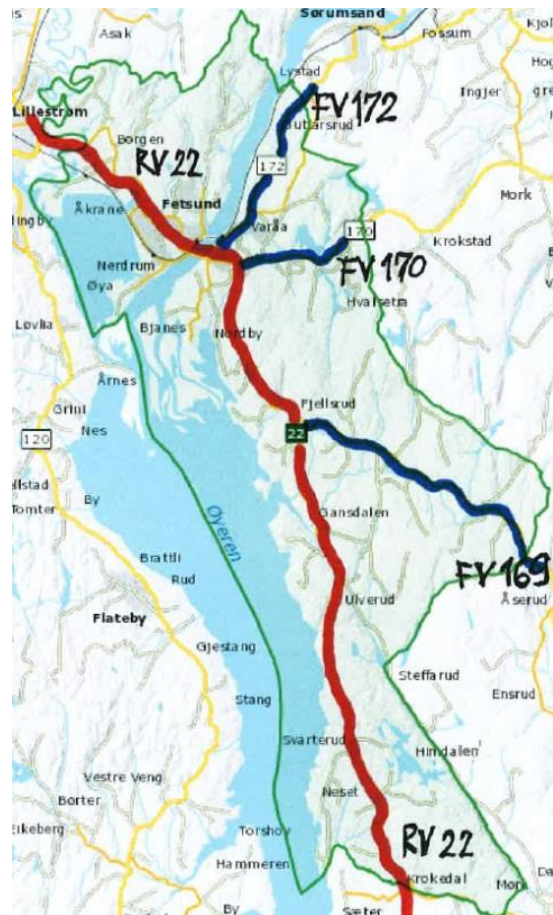
RV 22 (Fetveien)

Riksvei 22 går gjennom kommunen i nord-syd retning og er den sterkest trafikkerte veien i kommunen:

- På Åkrene er
ÅDT 19900 kjøretøy/ døgn (8% lange).
- Nord for Fetsund bru er
ÅDT ca. 17200 kjøretøy/ døgn (8% lange).
- På Fetsund bru er
ÅDT ca. 16000 kjøretøy/ døgn (8% lange).
- Mellom fv. 172 og 170 er
ÅDT ca. 14400 kjøretøy/ døgn (9% lange).
- Mellom fv. 170 og 169 er
ÅDT ca. 6600 kjøretøy/ døgn (10% lange).
- Syd for fv. 169 er
ÅDT ca. 3000 kjøretøy/ døgn (10% lange),
avtagende til ÅDT ca. 2300 kjøretøy/ døgn
lengst i syd.

ÅDT = årsdøgntrafikk

Tungtrafikkandel (lange kjøretøy) er vist i (%)



Fylkesveier

Fet kommune er ansvarlig for drift av 1,8 kilometer gang- og sykkelveier langs fylkesveier i kommunen. I tillegg er kommunen ansvarlig for 170 veilypunkter langs fylkesveier.

Trafikktallene nedenfor (fremskrevet med kilde SVV og gjelder for 2017) er års døgntrafikk (ÅDT) og beskriver gjennomsnittlig antall kjøretøy pr. døgn (sum begge kjøreretninger).

Trafikkmengder på noen fylkesveier:

- Fv. 172 (mot Sørumsund) har ÅDT ca. 4800 (8% lange).
- Fv. 170 (Kompveien) har ÅDT ca. 6400 (9% lange).
- Fv. 169 (Hølandsveien) har ÅDT ca. 2900 (9% lange).
- Fv. 279 (Lundveien/ Nerdrumsveien) har ÅDT ca. 1300 (5% lange).
- Fv. 279 (Garderveien mot Lillestrøm) har ÅDT ca. 4200 (10% lange).
- Fv. 279 (Garderveien mot Fetsund) har ÅDT ca. 2100 (12% lange).
- Fv. 279 (Fetveien) har ÅDT ca. 1100 (10% lange).

Tungtrafikkandel (lange kjøretøy) er vist i (%)

Kommunale veier

Fet kommune har vedlikeholdsansvar for de kommunale kjøreveiene, tilsammen 30 km gang- og sykkelveier og brøyter i tillegg ca. 80 km private kjøreveier.

Fet kommune var i 2016 ansvarlig veiholder for:

- 72,3 kilometer med kommunale kjøreveier (121 veier).
- 13,9 kilometer med kommunale gang- og sykkelveier.
- 2,7 kilometer med fortau langs kommunale veier.
- 2010 veilypunkter langs kommunale veier, gang- og sykkelveier og fortau.

Private veier

Fet kommune har (etter politiske vedtak) tatt på seg ansvar for:

- Snøbrøyting av 76 kilometer private veier.
- 270 veilypunkter langs private veier.

2.2 Jernbane og buss

Fet kommune betjenes av Kongsvingerbanen, mellom Asker og Kongsvinger. Fire togstasjoner er lokalisert i Fet kommune.

Fra venstre mot høyre på kartutsnittet er dette Tuen, Nerdrum, Fetsund og Svingen.

Banestrekningen trafikkeres med 22 avganger hver vei. Alle avganger stopper på Nerdrum og Fetsund. Svingen har 21 avganger, mens Tuen kun har to rushtidsavganger hver vei.

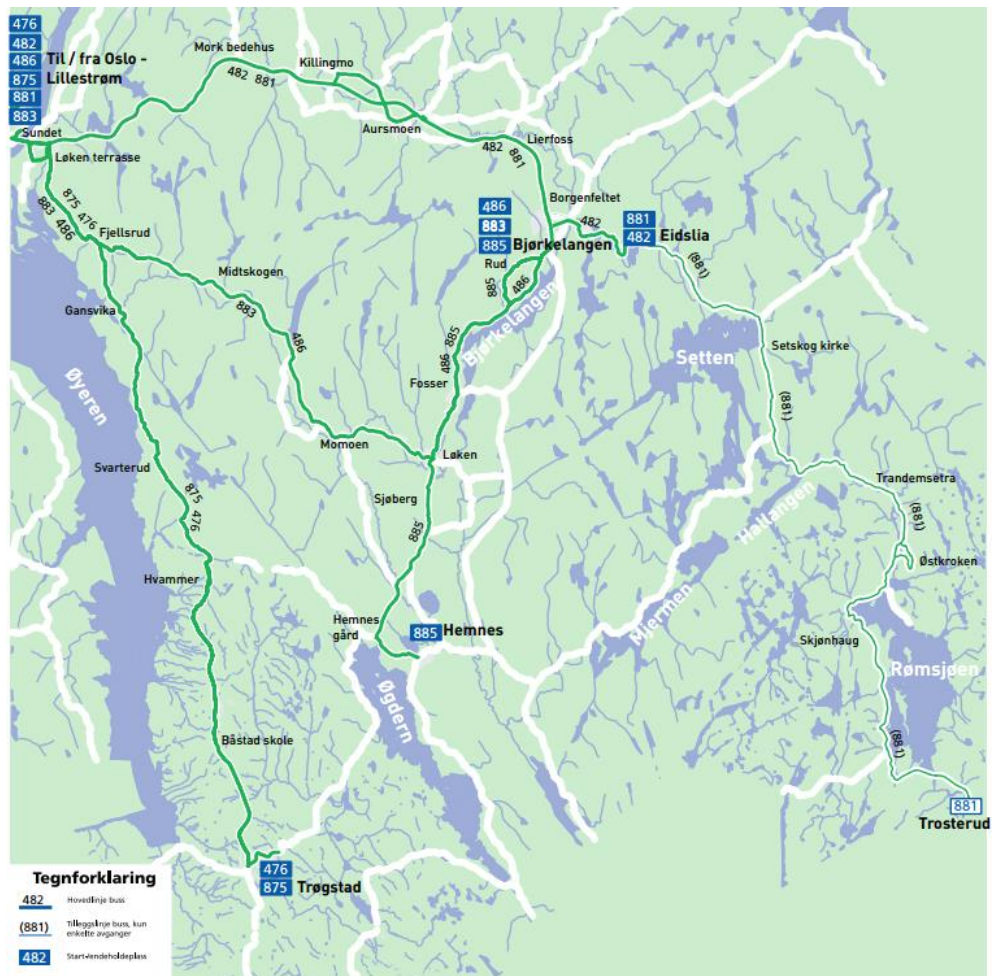


Rutebuss tilbudet i Fet kommune planlegges av Ruter AS.

Strekningene som betjenes leveres av Nettbuss, bortsett fra Garderåsen (841) som betjenes av UNI buss.

Aktuelle bussruter er vist på linjekartet til høyre (2016).

I tillegg betjenes kommunen av en servicebusslinje (bestillingsrute) som med to daglige avganger (mandag og onsdag) kjører mellom Roven/ Guttarsrud, Bjanes, Fetsund sentrum og Fjelldalen.



Skoleskyss

I henhold til Opplæringsloven har elever i 2.-10. klasse, som bor mer enn fire kilometer fra skolen, rett til gratis skyss. For elever i 1.klasse er skyssgrensa to kilometer.

Følgende skoleruter med buss kjøres i Ruters regi:

- Bjørkelangen – Sundet - Garderåsen
- Sundet - Sørumsand
- Sundet - Garderåsen
- Dammerud – Tofsrud – Gansdalen - Riddersand

I tillegg kommer taxi og spesialtransport i Konsentras regi.

Elever som har særlig farlig eller vanskelig skolevei har rett til gratis skyss uten hensyn til veilengde. Dette er kommunens ansvar.

2.3 Trafikksituasjonen ved barnehager og skoler

Det er fire barneskoler (1-7 kl.) og en ungdomsskole i Fet kommune. I dette kapitlet gjennomgås status for trafikksituasjonen ved skolene.

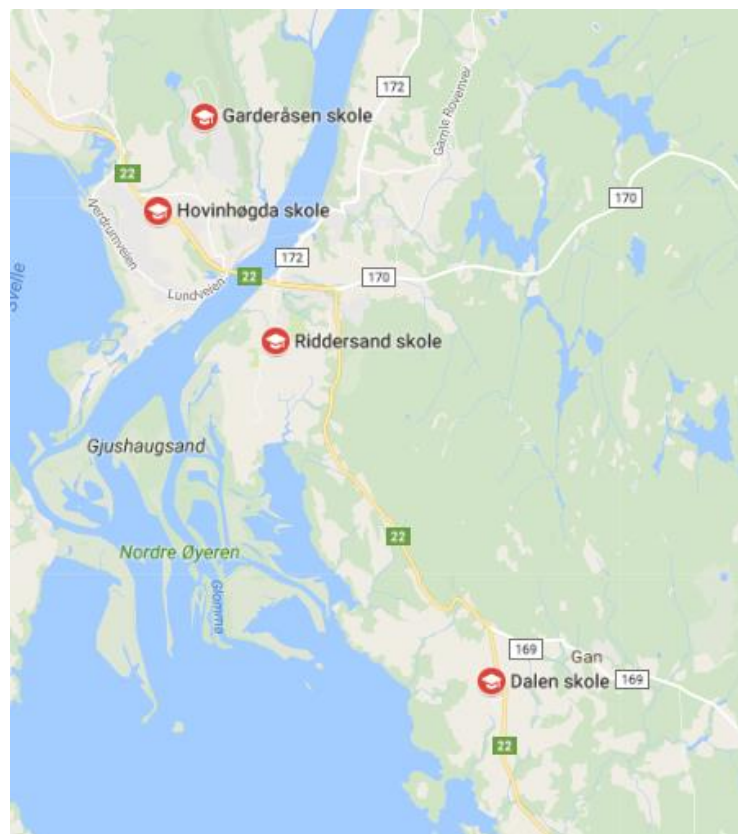
Dalen skole (1903 Gan) har ca. 150 elever.

Skolen ble åpnet etter restaurering i januar 2012. Skolen er en ren barneskole.

Skolen har elever fra 1.-7. trinn. Av disse blir ca. 130 transportert med buss/ taxi til skolen.

Rehabiliteringen av skolen omfattet også skolens uteområder og det ble gjort endringer i kjøremønster for levering/henting av barn til skole/SFO. Det er ikke foreslått nye fysiske tiltak i skolens nærområde.

Det er foreligger ønsker om opprustning av gamle stier ved Dalen skole i påvente av ny riksveg med g/s-vei. Dette gjelder sti mellom skolen og Stensrud, mellom skolen og kirken samt mellom skolen og Gansvika.



Garderåsen skole (1900 Fetsund) har ca. 250 elever.

Skissen, til høyre, viser Garderåsen skole. (Kilde: «Trafikksikring av skoler og skoleveier i Fet kommune 2009»).

Skolen har elever fra 1.-7. trinn. Hoveddelen av skolens elever bor i gangavstand fra skolen, men det er likevel mye kjøring av elever til og fra skolen.

I forbindelse med trafikksikkerhetsplanen for skolene i Fet (2009) ble det gjennomført tiltak i forbindelse med felles parkeringsplass for skole og barnehage.



Nylig etablerte boligfelt i nærområdet gir økende trafikk. Tett vegetasjon skaper flere steder dårlig frisikt for myke trafikanter. Det er behov for fjerning av vegetasjon og for vurdering av andre trafikksikkerhetstiltak i skolens nærområde.

Hovinhøgda skole (1900 Fetsund) har ca. 340 elever

Skissen til høyre viser Hovindhøgda skole (Kilde: «Trafikksikring av skoler og skoleveier i Fet kommune 2009»).

Skolen har elever fra 1.-7. trinn. Kun et mindretall på rundt 19 elever har krav på fri skoleskyss.

Ingen elever får skyss (innenfor skyssgrenser) grunnet trafikkarlig skolevei.



I overkant av tredjeparten av elevene kommer gangveien fra Gardertoppen til skolen. Resten av elevene kommer gangveier fra Hovinbakken og fra Hovin/ Nerdrum. Det er gang/sykkelvei for alle elever den siste delen av skoleveien mot skolen.

I trafikksikkerhetsplanen for skolene i Fet (2009) er det i løpet av 2012 gjennomført følgende tiltak ved skolens avkjørselsområde:

- Bom/ bilsperre på g/s-veien langs Garderveien.
- Utbedring av snarveien mellom Apalveien og Sagaveien.
- For å hindre unødvendig trafikk videre sørover langs Garderveien er det skiltet gangvei (med underskilt som tillater nyttetransport til eiendommene).
- Det bør i tillegg vurderes bom over gangbrua til Hovinveien, i henhold til avtaler med grunneiere og Statens vegvesen (som veimyndighet for rv 22).

- Det ble i 2012-16 anlagt fortau langs innkjøring på skolens parkeringsplass, med «kiss & ride» for å sette av/hente elever, og port med direkte gjennomgang til skolegården. I tillegg er det merket "rundkjøring", med parkeringsregulerende skilt og breddeutvidelse av innkjøring fra Garderveien.

Riddersand skole (1900 Fetsund) har ca. 303 elever

Skissen til høyre viser Ridder-sand skole (Kilde: «Trafikksikring av skoler og skoleveier i Fet kommune 2009»).

Skolen er totalrenovert og stod ferdig november 2010.

Skolen har elever fra 1.-7. trinn. 88 elever har skyssbehov. Det antas at rundt 60% av elevene i dag bruker buss til skolen.



Med bedre utbygd gangveisystem (som vil komme i løpet av få år) vil retten til fri skoleskyss falle bort for flere av elevene.

Ved renoveringen av skolen ble det også gjort tiltak ved dagens av-/påstigningsplass (rondell) som vist over. Kapasiteten på rondellen er bedret i forhold til tidligere løsning og gir noe ryddigere forhold for fotgjengere enn det var tidligere. Forholdene er imidlertid langt fra tilfredsstillende, spesielt ved skolestart. I forbindelse med ferdigstilt gang og sykkelvei langs Løkenveien ble det derfor, høsten 2017, besluttet å stenge Løkenveien for gjennomkjøring mellom 06.00 og 09.00 på hverdage.

Østersund ungdomsskole (1900 Fetsund) har ca. 440 elever

Skolen har ca. 440 elever fra 8.-10. trinn.

Rundt 125 elever har rett til fri skoleskyss med buss, men enkelte (10 stk.) ankommer med spesialskyss.

På vinteren bruker flere av elevene ordinær buss, mens de sommerstid benytter sykkel.

På bakgrunn av økt elevtall og nærhet til ny idrettshall, barnehage og rådhus, er trafikksituasjonen rundt skolen krevende.



Det planlegges rehabilitering av uteområder, inkludert løsninger for parkering, adkomst og bussstopp i sammenheng med ombygging av skolen (ferdig utbygd sommeren 2018).

Kommunale barnehager

- Garderåsen barnehage, Garderåsveien 202, 1900 Fetsund
- Nygård barnehage, Nygårdsvei 1, 1903 Gan
- Nygård barnehage, avdeling Dalen
- Ramstadskogen barnehage, åpner høsten 2007, 1900 Fetsund, 94 barn.

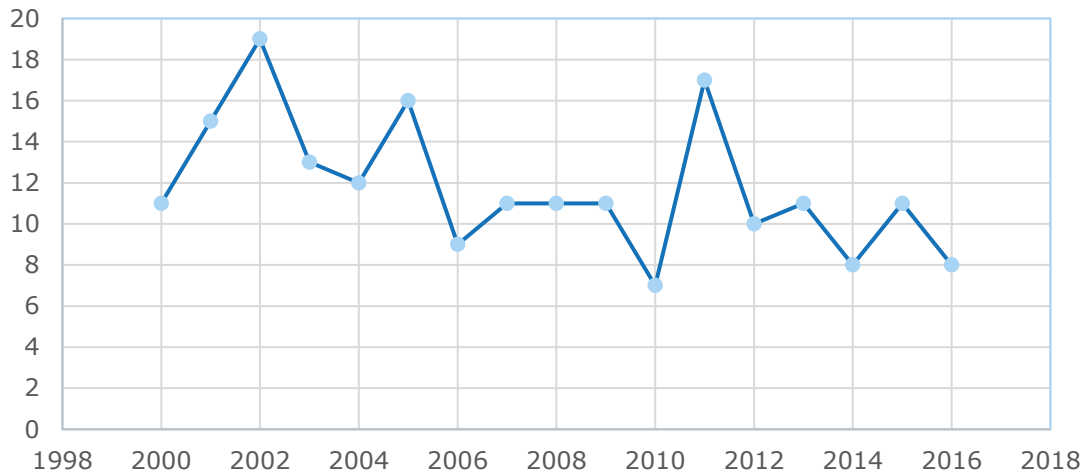
Private barnehager

- Sommerly andelsbarnehage, Ilebråtan 26, 1900 Fetsund
- Fetsund barnehage, Faldalsvn. 20, 1900 Fetsund
- Nerdrumshagen barnehage, Pålsebakken 3c, 1900 Fetsund
- Læringsverkstedet Østersund idrettsbarnehage, Kirkeveien 93, 1900 Fetsund
- Kringen Åpen barnehage, Kringenveien 1, 1900 Fetsund

2.4 Trafikkulykker

2.4.1 Ulykkesutvikling

Ulykkesutvikling 2000 - 2016, Fet kommune

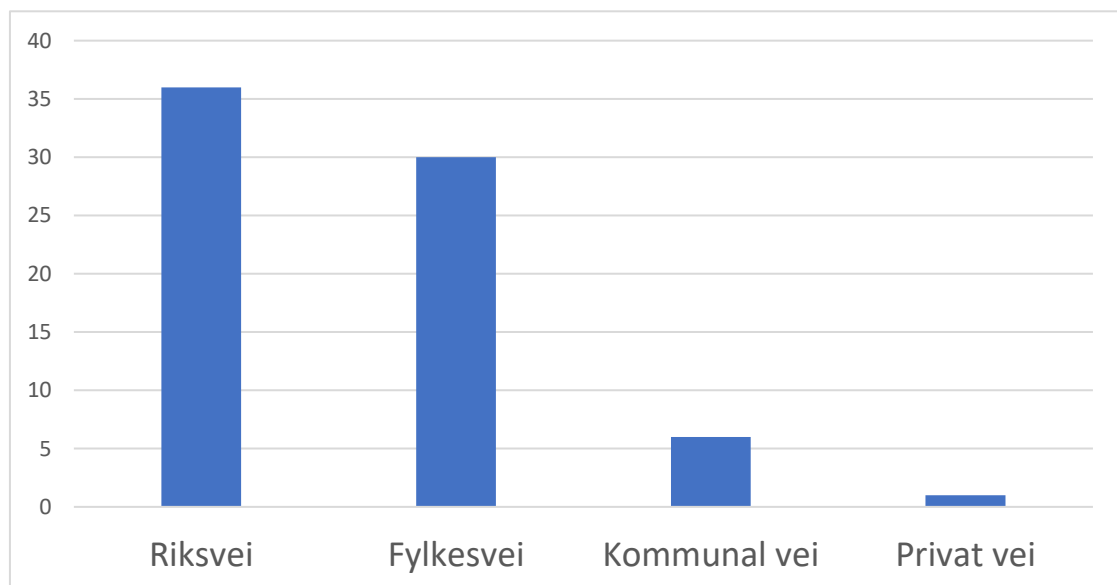


Trafikkulykkene i Fet kommune har variert fra år til år. På det meste skjedde det 19 ulykker i 2002. Gjennomsnittlig de fem siste årene har det skjedd ca. 10 ulykker per år. Man kan se en nedadgående tendens.

Trafikkulykkene i Fet kommune i 6 årsperioden 2011 -2016 er gjennomgått nærmere. I følge Statens vegvesen sin STRAKS-database har det i denne perioden skjedd **65 politirapporterte personskadeulykker**.

2.4.2 Trafikkulykker fordelt på type vei

Rv 22 har flest ulykker, men også på fylkesveiene er det flere – se figur.



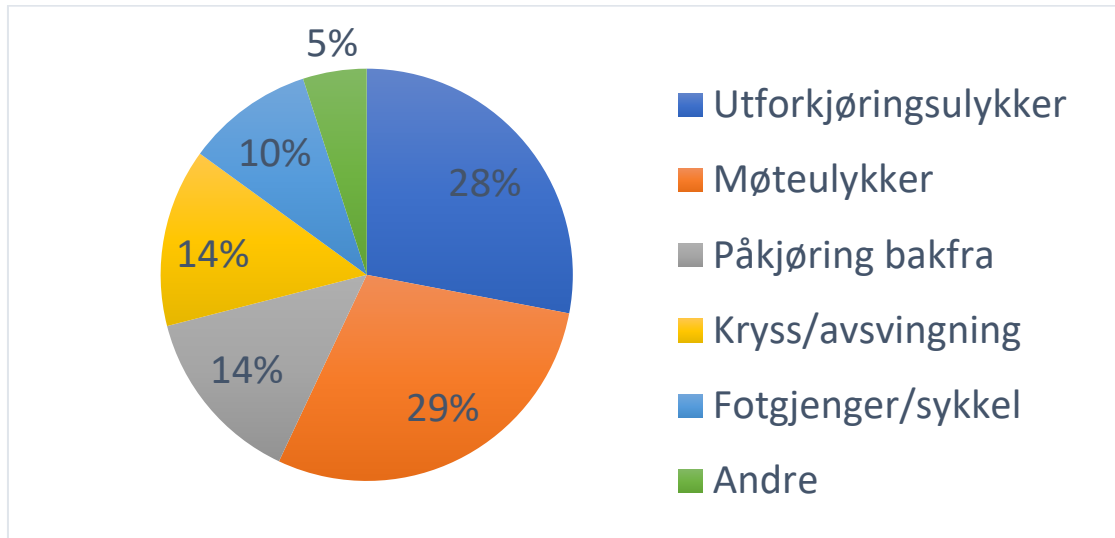
Trafikkmengden spiller naturlig nok en stor rolle for hvor det skjer ulykker. I Fet kommune har RV22 en trafikkmengde (ÅDT) fra 3000 kjt/døgn i syd opp til 20 000 i nord. På fylkesveiene ligger trafikkmengden på 3000 - 6000 kjt/døgn.

Det er ingen definerte ulykkespunkter eller ulykkesstrekninger i kommunen. Definisjonen på ulykkespunkt er 4 ulykker innenfor en strekning av 100m i løpet av en 5 års periode. Definisjonen på en ulykkesstrekning er 10 ulykker på en strekning av 1 km i løpet av en 5 års periode.

2.4.3 Ulykkestyper

Når det gjelder type ulykker (Fet kommune, 2011 -2016) er det møteulykker og utforkjøringsulykker som dominerer med til sammen ca. 60 % av alle ulykkene – se figur.

Noen få fotgjenger- og sykkelulykker har også skjedd (6 stk./10%)



Møte- og utforkjøringsulykker dominerer i Akershus (som i Fet). Det er sett på årsaken til denne typen ulykker i Akershus. Det er som regel flere medvirkende årsaker til ulykkene. Fart påvirker i sterk grad både antall ulykker og ulykkenes alvorlighetsgrad:

- **Høy fart** etter forholdene
- Trøtthet
- Manglende konsentrasjon
- Uoppmerksomhet

For utforkjøringsulykker kommer i tillegg rus og fart godt over fartsgrensen.

2.4.4 Alvorlige ulykker

Figuren viser utviklingen for de alvorlige ulykkene. Som vi ser er det store svingninger fra år til år, men man ser en nedadgående tendens.

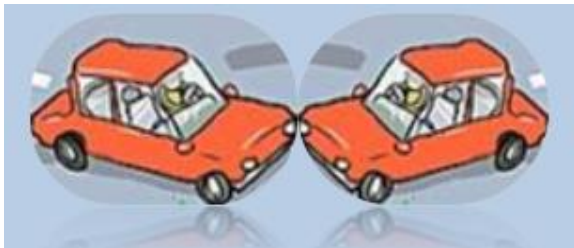


På kartutsnittet til høyre vises de fem alvorlige ulykkene som har skjedd i Fet kommune i perioden 2011 -2016.

Av de alvorlige ulykkene var det tre dødsulykker med til sammen fire drepte i perioden som er undersøkt.

Veistrekningen i området ved Heia (ulykke 3, 4 og 5) og videre østover gjennom Sørum har vært omstridt i årevis på grunn av det høye antallet ulykker og strekningen blir lokalt omtalt som «dødsmila».

Alle ulykker med alvorlig skade var **møteulykker**.



Ulykke 1

Dødsulykke 26. oktober 2011 ved Søndre By gård på riksvei 22. Dette var en møteulykke med uklart forløp. Ulykken skjedde i dagslys med god sikt og nedbør. Våt og bar vei

Ulykke 2

Dødsulykke 25. mars 2011 mellom Klokkerud og Hellerud på riksvei 22. Dette var en møteulykke i kurve. Ulykken skjedde i dagslys, med god sikt og oppholdsvær. Snø og is i kjørebanelen.

Ulykke 3

Dødsulykke hvor to personer omkom. Ulykken skjedde 26. desember 2013 ved Heiavannet på fylkesvei 170. Møteulykke på rett strekning. Dagslys med god sikt og oppholdsvær.

Ulykke 4

Dødsulykke hvor to personer omkom. Ulykken skjedde 5. desember 2015 ved Heia på fylkesvei 170. Møteulykke om kvelden. God sikt og oppholdsvær. Buss og personbil (pickup) kolliderte.

Ulykke 5

Ulykken medførte alvorlig skade. Den skjedde 3. juni 2011 ved Gran på fylkesvei 170. Møteulykke i dagslys med god sikt og oppholdsvær.

Vurdering av tiltak

Det er innført automatisk trafikkontroll (ATK) på en strekning øst for området der ulykke 4 og 5 skjedde. Automatisk trafikkontroll bør utvides til å omfatte hele fylkesvei 170 i Fet kommune.

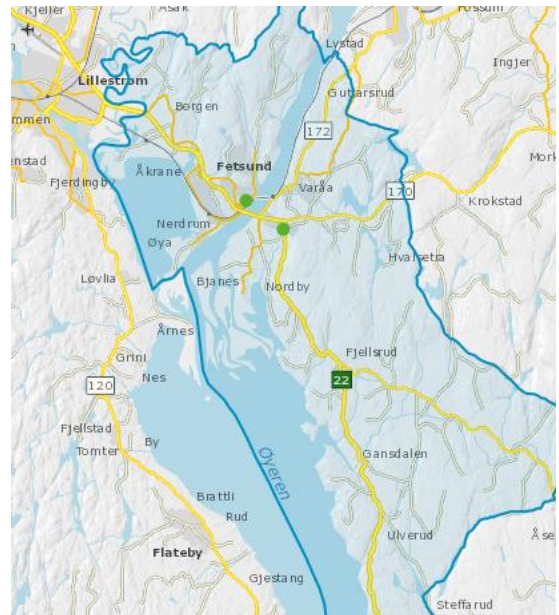
For fylkesvei 170 i Sørum kommune og i Fet kommune frem til og med Heia utarbeides det reguleringsplan for å kunne sette opp midtrekkverk. Dette tiltaket bør vurderes utvidet til også å omfatte hele fylkesvei 170 i Fet kommune.

2.4.5 Ulykker med myke trafikanter

Sykkelulykker

Det har skjedd 2 personskadeulykker med sykkel innblandet i Fet kommune mellom 2011 og 2016. Begge ulykker var «lettere skade»:

- En ulykke skjedde på fv. 279 (Gamle Fetvei ved Fetsund sentrum).
- En ulykke skjedde på Løkenveien i undergang under rv. 22 (Fetveien).



Ulykker med fotgjenger/ akende involvert

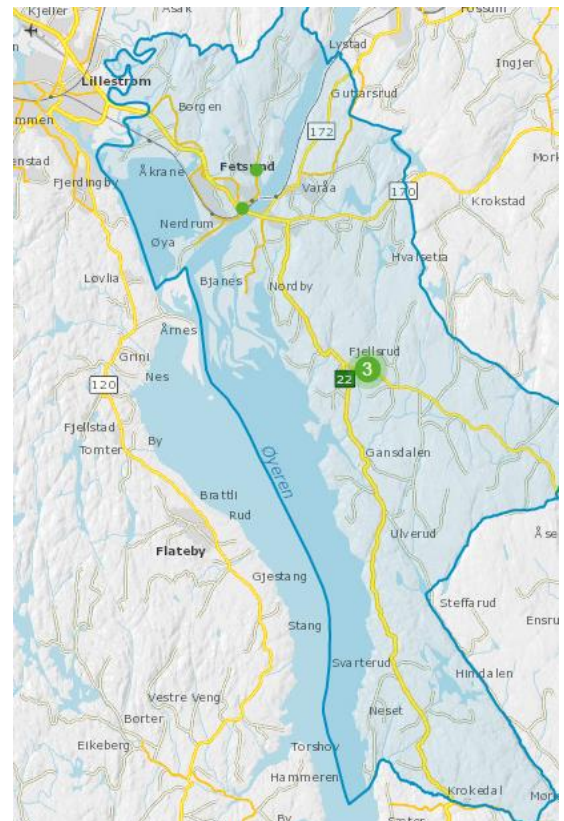
Det har skjedd 5 personskadeulykker med fotgjenger eller akende involvert mellom 2011 og 2016.

Alle ulykkene var «lettere skade»

To ulykker skjedde på fylkesvei 279 (Gamle Fetvei), to ulykker skjedde på fv. 169 (Hølandsveien ved krysset med Nygårdsveien).

Ulykkene på fv. 169 skjedde i samme veikryss. En ulykke med fotgjenger som gikk på høyre side av veien og den andre ulykken med fotgjenger som krysset veien. Ulykkene skjedde med ca. to års mellomrom.

En fotgjengerulykke skjedde på privat vei.

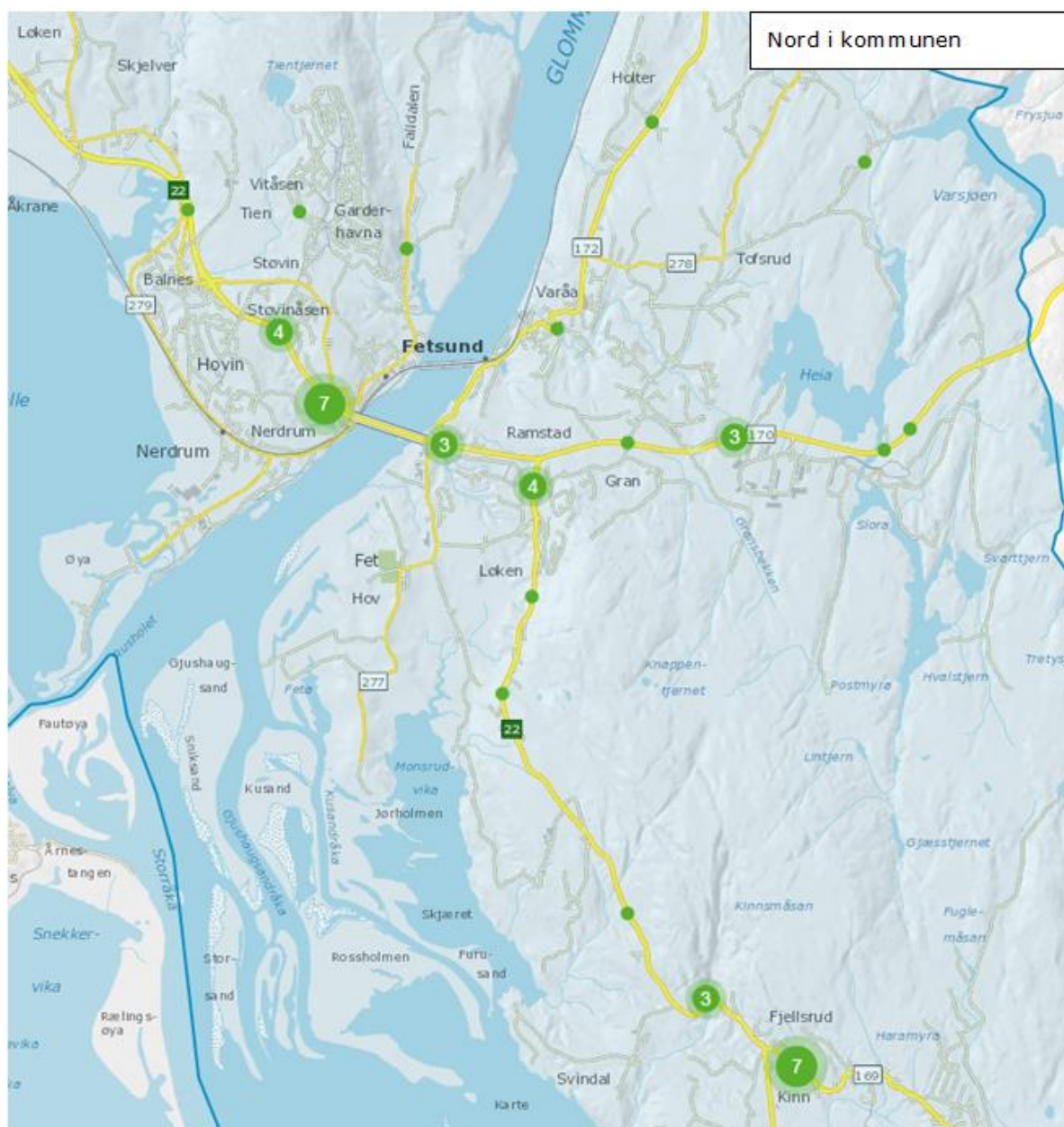


2.4.6 Ulykker nord i kommunen

Kartutsnittet under viser trafikkulykker, nord i kommunen, som har skjedd mellom 2011 og 2016.

Ut fra antall ulykker er det sett nærmere på riksvei 22 nær Fetsund sentrum og området ved krysset ved fv. 169. Her skjer det flest trafikkulykker.

Trafikkulykker skjer når det er et misforhold mellom trafikksystem, kjøretøy og trafikant.



Riksvei 22 nær Fetsund

De fleste ulykkene i og ved Fetsund sentrum skjer i tilknytning til riksvei 22.

Fire ulykker skjedde i 2012 til 2015 vest for Fetsund bru. Dette er en strekning på ca. 400 meter. To av ulykkene skjedde ved bensinstasjonen øverst på kartutsnittet til høyre.

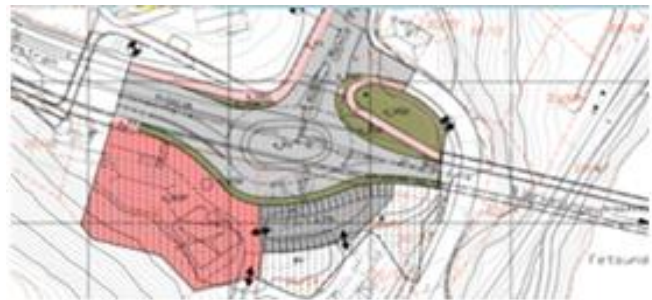


De tre ulykkene på Fetsund bru skjedde i tidsrommet 2011 til 2015. Dette er en strekning på ca. 300 meter. To påkjørsler bakfra og en møteulykke.



Veikrysset på vestsiden av Fetsund bru er nylig bygget om og ble åpnet i desember 2016.

Ingen av ulykkene skjedde i dette krysset, hverken før eller etter ombygging.



Nær Fjellsrud krysset (riksvei 22 x fylkesvei 169)

Kartutsnittet til høyre illustrerer et område ved Fjellsrud krysset.

Ulykkeskartet på side 16 viser tre ulykker i svingene nord for Fjellsrud krysset (ulykke 1-3) og syv ulykker i selve krysset. Ulykkene i selve Fjellsrud krysset skjedde relativt spredt.

Ulykker nummerert fra 4-7 på kartet til høyre inngår i disse syv ulykkene. I tillegg inngår to ulykker lengre syd på fylkesvei 169 samt en ulykke lengre syd på rv 22.

Alle ulykkene var lettere skade. En bilulykke (rv. 22) og to fotgjengerulykker (fv. 169).



Ulykkene på kartet over er nærmere beskrevet under og på neste side i nummerert rekkefølge.

Ulykker ved svingene nord for Fjellsrud krysset på rv. 22

1. Lettere skade, 5. august 2012 på riksvei 22. Dette var en utforkjøring. Ulykken skjedde i dagslys med god sikt og opphold. Tørr og bar vei
2. Lettere skade, 27. desember 2014 på riksvei 22. Dette var en møteulykke i kurve. Ulykken skjedde i mørket uten veily. Det var oppholdsvær med snø og is i kjørebanelen.
3. To lettere skadet, 7. mai 2012. Møteulykke i kurve. Ulykken skjedde i dagslys med god sikt og oppholdsvær. Tørr og bar vei.

Dette ser ut til å være det stedet i Fet kommune som kommer nærmest definisjonen av et ulykkes punkt. Her er det registrert tre personskadeulykker innenfor en strekning på 100 meter.

Alle ulykkene ved svingene nord for Fjellsrud krysset ser ut til å ha sammenheng med veiens skarpe kurve.

På strekningen er det gjennomført strakstiltak med anbefalt hastighet 40 km/ time og bakgrunns oppmerking. I området er det en blanding av skiltet anbefalt hastighet og fartsgrenseskilt med 50 km/ time. Dette kan oppleves forvirrende.



Vurdering av tiltak:

Det anbefales nedsatt fartsgrense til 40 km/ time på hele strekningen.

Ulykke i Fjellsrudkrysset på rv. 22 (se kart på forrige side):

4. Lettere skade, 10. oktober 2016 i kryss riksvei 22 x Hølandsveien (fv. 169). Dette var en påkjørsel bakfra med to biler involvert. Ulykken skjedde i dagslys med god sikt og oppholdsvær. Tørr bar vei.

Ulykker syd for Fjellsrudkrysset på fv. 169 (se kart på forrige side):

5. Lettere skade, 22. mai 2015 på Hølandsveien (fv. 169). Dette var en utforkjøringsulykke. Ulykken skjedde i dagslys med god sikt. Tørr og bar vei
6. Lettere skade, 3. september 2015 på Hølandsveien (fv. 169). Dette var en møteulykke. Ulykken skjedde i dagslys, med god sikt og oppholdsvær. Tørr og bar vei.
7. Lettere skade, 7. juni 2013 på privat vei. Fotgjengerulykke på privat parkeringsplass. Ulykken skjedde i dagslys med god sikt og oppholdsvær.

Øst for ulykke 6 (ved Nygårdsveien) har det skjedd to fotgjengerulykker, i 2011 og 2014. Ulykkene hadde forskjellige hendelsesforløp og begge med lettere skade.

Hølandsveien mellom Fjellsrud og Stensrud skal opprustes og arbeidet starter opp høsten 2017.

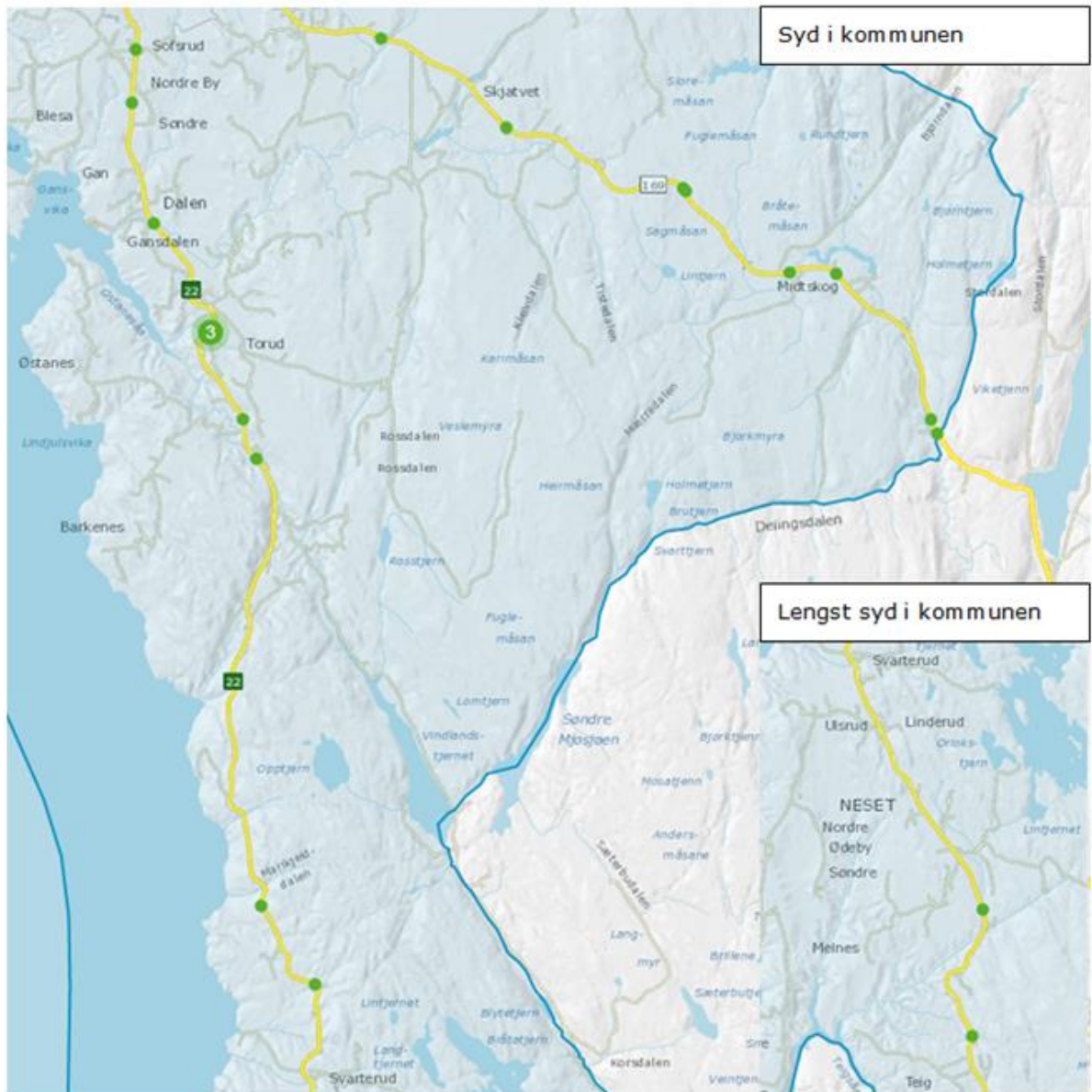
På Hølandsveien (fv. 169) i Fet kommune (øst for Stensrud) er det til sammen registrert åtte ulykker i perioden 2011 til i dag. Ulykkene var seks utforkjøringsulykker, en møteulykke med bil og en påkjørsel av et dyr.

Hølandsveien øst for Stensrud er en strekning på ca. 6 kilometer og defineres ikke som ulykkesbelastet etter Statens vegvesens definisjon. Det spesielle er at en stor andel av ulykkene er utforkjøringsulykker. Dette kan tyde på at bilfører ikke evner å oppfatte utfordringene strekningen fører med seg. Det kan vurderes å innføre ATK.

2.4.7 Trafikkulykker syd i kommunen

Videre sydover på riksvei 22 har det skjedd en dødsulykke ved Søndre By gård.

Ulykkene ved Sofsrud og Dalen var lettere skade. De tre ulykkene ved Sandsmoen/ Torud var lettere skade. Av ulykkene lengre syd var det en alvorlig skade. Øvrige ulykker var lettere skade.



3. UTFORDRINGER OG MÅL

Trafikksikkerhetsplanen er et styringsverktøy for målrettet trafikksikkerhetsarbeid i kommunen. Kommunen bør støttes opp om overordnede nasjonale og regionale mål. Videre ligger det noen føringer i mål nedfelt i kommuneplanen og andre kommunale planer som omhandler trafikksikkerhet.

Overordnede mål

Nullvisjonen ble vedtatt av Stortinget i forbindelse med behandlingen av Nasjonal transportplan (NTP) for 2002-2011. Nullvisjonen er en visjon om et transportsystem som ikke fører til drepte eller hardt skadde. Nullvisjonen er ytterligere vektlagt både i NTP for 2014-2023 og Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2014-2017. Etappemål for trafikksikkerhet i NTP for 2014-2023 er viktig for trafikksikkerhetsarbeidet i kommunen. Dette målet innebærer at tallet på drepte og hardt skadde skal halveres innen 2024, sammenliknet med gjennomsnittet for perioden 2008-2011.



Nasjonal transportplans (NTP) har videre et mål om at all vekst i trafikk skal tas av kollektivtransport, sykkel og gange.

Kommuneplanen og kommunedelplan for folkehelse

Kommuneplanen for Fet kommune tar opp trafikksikkerhet som ett av fire hovedgrep: «Sikre gode og trygge gang-, sykkel og turveger. Prioritering av trafikksikker og hensiktsmessig infrastruktur for myke trafikanter skal bidra til miljøvennlig transport og bedre folkehelse.»

Kommunedelplan for folkehelse har skader og ulykker som et hovedområde i planens handlingsdel. Trafikksikkerhet er en av utfordringene.

Trafikksikkerhetsplanen bør følge opp kommuneplanens satsing på trafikksikkerhet og koordinere trafikksikkerhetsarbeidet med «Kommunedelplan for folkehelse». Folkehelseplanen tar opp trafikksikkerhet som en utfordring samtidig som det foreslås at andelen barn som blir kjørt til skolen reduseres. Det foreslås tiltak for å sikre økt gange og bruk av sykkel spesielt for barn på vei til og fra skole.

Noen utfordringer

Fet kommune har med sin sentrale beliggenhet en stor vekst i folketall og generell trafikkvekst. God arealplanlegging vil være en viktig suksessfaktor for å oppnå en god trafikksikkerhet. Arealplanlegging som tilrettelegger for gange, sykkel og bruk av kollektivtrafikk er viktig for å lykkes med å innfri målene i statens og fylkeskommunens ambisjoner for trafikksikkerhet. Det er viktig at forvaltningsnivåene har felles målsetting og forståelse av virkemidler som skal og kan benyttes. Fortetting i sentrale områder er viktig for å lykkes med å øke andelen av transportbehov som kan dekket med økt bruk av gange, sykkel og kollektivtrafikk. Samtidig skaper økt fortetting i utbygde områder utfordringer med å sikre plass til anlegg av fortau, sykkelfelt, gang- og sykkelveier, kollektivfelt og kollektivgater.

Skolebarn er hyppige brukere av veg- og trafikksystemet som fotgjengere, syklister, passasjerer i bil og passasjerer på buss. Mange foreldre kjører barna sine til skolen. Generell erfaringer fra dette er at det ved enkelte skoler kan bli mer trafikk enn ønskelig.

Med bakgrunn i overordnede mål og strategier for trafikksikkerhetsarbeidet i stat, fylkeskommune og kommunens øvrige virksomhet foreslås følgende mål for arbeidet:

- 1) Nullvisjonen om «Ingen drepte og hardt skadde i trafikken» legges til grunn for trafikksikkerhetsarbeidet.
- 2) Skoleveiene og boligområdene i kommunen skal både være og oppleves som trygge å benytte for de som går, sykler eller benytter kollektivtrafikk.
- 3) Fet kommune skal starte arbeidet som kreves for å bli «Trafikksikker kommune» med mål om at nye Lillestrøm kommune vil bli godkjent som dette.

4. INNSATSOMRÅDER

Trafikksikkerhetsplanen er utarbeidet med en analyse av dagens trafikksikkerhetssituasjon i kommunen. På bakgrunn av denne analysen og de definerte målsettingene som er beskrevet i forrige kapittel, er følgende innsatsområder valg ut:

1 Trafikksikker kommune

2 Alvorlige ulykker

3 Skoleveier og skolens nærområder

4 Boligområder og sentrumsområder

Kort om hva innsatsområdene innebærer (mer utdypende beskrivelse følger i de neste kapitlene):

- 1) **«Trafikksikker kommune»** - Fet kommune skal arbeide mot å bli godkjent som trafikksikker kommune. Dette krever et tverrsektorielt samarbeid i kommunen.
- 2) **Alvorlige ulykker** - Tiltak for å skape gode holdninger (hos bilførere) for å redusere antall ulykker og med særlig vekt på en nedgang i antall alvorlige skadde og drepte.
- 3) **Skoleveier og skolens nærområder** - Sikring barn og unges skoleveier for å senke risikoen for trafikkulykker og for å stimulere elever til å gå og sykle til skolen.
- 4) **Boligområder og sentrumsområder** - Sikring av boligområder og skolens nærområder for trygg ferdsel.

4.1 Trafikksikker kommune



Fet kommune setter i gang tiltak med mål om å bli godkjent av Trygg Trafikk som «Trafikksikker kommune».

Kommunene har et stort ansvar for trafikksikkerhetsarbeidet både som vegmyndighet, gjennom sitt ansvar for arealplanlegging, som skole- og barnehageeier, som transportør, transportkjøper og som arbeidsgiver. I tillegg har kommunene gjennom Folkehelseloven ansvar for å fremme befolkningens helse og bidra til forebygging av sykdom og ulykker.

De fleste kommunale trafikksikkerhetsplaner fokuserer på fysiske trafikksikkerhetstiltak, men mangler en helhetlig trafikksikkerhetstenkning som også omfatter forebyggende helsearbeid, opplæring og holdningsskapende arbeid. Erfaring viser at for å oppnå økt innsats i det kommunale trafikksikkerhetsarbeidet må arbeidet være sektorovergrepene og forankret i kommunens øverste ledelse. Ansvarsforholdene må være klarlagte og det må være gode rapporteringsrutiner.

Nasjonalt tiltaksplanen for trafikksikkerhet på veg (2014-2017) har stimulering av det kommunale trafikksikkerhetsarbeidet som prioritert tiltak. For å gjøre arbeidet med trafikksikkerhet i kommunene enklere har Trygg Trafikk utviklet et eget nettsted, <http://www.trafikksikkerkommune.no>.

For å bli godkjent som «Trafikksikker kommune» er det mange kriterier som må være på plass. Disse rutinen må dokumenteres og systematiseres. Verktøyet «Trafikksikker kommune» vil fange opp der rutiner mangler eller bør forbedres, og hjelpe enhetene til å ha fokus på dette forbedringsområdet.

Det bør innledes et tett samarbeid med Trygg Trafikk gjennom prosjektet. Å bli godkjent er et kvalitetsstempel for god, målbevisst og helhetlig arbeid med trafikksikkerheten. Godkjenningen gjelder for 3 år av gangen.

Kriterier for kommunens ledelse:

- ✓ Kommunen har forankret ansvaret for trafikksikkerhetsarbeidet hos ordfører og rådmann. Delansvar kan ligge hos den enkelte etatsleder.
- ✓ Kommunen har et utvalg med ansvar for trafikksikkerhet.
- ✓ Kommunen har innarbeidet trafikksikkerhet i HMS/internkontrollsystemet som inneholder regler for reiser og transport i kommunens regi, og ved kjøp av transporttjenester.
- ✓ Trafikksikkerhet er et årlig tema i kommunens arbeidsmiljøutvalg (AMU).
- ✓ Kommunen har oppdatert oversikt over trafikkulykker og trafikkuhell (materielle skader) i kommunen.
- ✓ Trafikksikkerhet er en del av kommunens folkehelsearbeid.
- ✓ Kommunen har en trafikksikkerhetsplan. Planen har rullerings- og rapporteringsrutiner. Planen ivaretar både trafikantrammede og fysiske tiltak.
- ✓ Kommunen har et godt system for å behandle søknader om skyss pga. særlig farlig skolevei.
- ✓ Kommunen har oppfylt kriteriene for den enkelte sektor.

Det er også utarbeidet kriterier som må være oppfylt og dokumentert for hver enkelt sektor i kommunen: barnehagene, skolene, teknisk avdeling, planavdelingen, kulturavdelingen, kommunelagen og helsestasjonene.

Skolene og barnehagene i kommunen anbefales å starte arbeidet med å oppfylle sine kriterier og dermed bli godkjent som «Trafikksikker skole» og «Trafikksikker barnehage».

Noen informasjon- og holdningsskapende tiltak som kan være aktuelle i Fet kommune:

I arbeidet med utarbeidelse av denne planen har det kommet fram noen konkrete forslag til informasjon- og holdningsskapende tiltak som kommunens ulike etater bør arbeide med. Dette kan fungere som innspill til de planene hver enkelt etat bør legge for å oppfylle kriteriene for «Trafikksikker kommune».

Det kommunale utvalget med ansvar for trafikksikkerhet engasjerer seg i trafikksikkerhetsarbeidet i kommunen ved å skape motivasjon hos trafikanter og ressurser til tiltak:

- Hvilke viktige kampanjer bør settes i gang?
- Hvem får ansvar for hvilke kampanjer?
- Hvilke målgrupper skal kampanjer rettes mot?
- Hvilke finansieringsordninger finnes? Hvor kan det søkes om tilskudd?

Det er viktig at trafikksikkerhet blir tema i politiske møter, foreldremøter på skole og i barnehage samt å engasjere folk til å snakke med folk om dette. Fet kommune kan gjøre:

- Påvirke holdninger hos førere av kommunale kjøretøy
- Fokusere på utdeling av brosjyren «Sikring av barn i bil»
- Informere om bruk av refleks.
- Helsestasjoner bidrar med tilgjengelige brosjyrer og gir informasjon.
- Informere om sikkerhetsutstyr for gående og syklende
- Barnehager bidrar med tilgjengelige brosjyrer og gir informasjon.
- Skoler arbeider aktivt med det å være trafikant på skolevei (følgevennsordning).
- Tiltak rettet mot eldre trafikanter

(se handlingsplanens tiltaksdel for mer utfyllende lister med tiltak)

Det arrangeres samordningsmøter, opplæring og kampanjer mot forskjellige målgrupper ved behov. Viktige samarbeidsparter er Statens vegvesen, Politi, fylkeskommunen, skolemyndigheter og eventuelle private interessegrupper.

Det gis god informasjon på kommunens nettsider med anmodning om henvendelser og forslag om konkrete tiltak. Videre informeres det om hvilken del av administrasjonen som mottar og behandler tiltak om trafikksikkerhet. Det er også mulig å lage en web basert løsning for innsendelse av konkrete forslag.

Anbefaling:

Det anbefales å danne en prosjektorganisert samarbeidsgruppe med mandat til å bli godkjent som «Trafikksikker kommune». Alle sektorer i Fet kommune starter arbeidet som framgår av kriteriene for å bli godkjent. Når kommunen i 2020 slås sammen med Skedsmo og Sørumsund til nye Lillestrøm kommune er grunnlaget for å bli «Trafikksikker kommune» lagt i Fet kommune.

4.2 Alvorlige ulykker

Nullvisjonen

ingen ulykker med drepte eller hardt skadde



Trafikkulykker skjer når det er et misforhold mellom trafikksystem, kjøretøy og trafikanter.

Dødsulykker og alvorlige ulykker har flere og sammensatte årsaker til hvorfor de skjer og hvorfor skadegraden blir så stor. Medvirkende faktorer til at ulykkene får dødelig utgang, er både knyttet til trafikantene, vegen/ vegmiljøet og involverte kjøretøy.

Noen funn fra (hele landet)» viser

- Manglende hjelmbruk for % av
- Høy fart som dødsulykkene
- Farlig
- Utilstrekkelig utstyr, i 26 %
- Stor forskjell i kjøretøy i 18 %



«Dybdeanalyse av dødsulykker i 2015 at de viktigste faktorene var:

bruk av sikkerhetsutstyr (bilbelte, motorsykkel/ moped/ sykkel). Gjelder 37 omkomne personer. medvirkende årsak i 22 % av

sideterreng i 19 % av alle dødsulykkene innebygget sikkerhet i kjøretøy, som karosserisikkerhet og montert sikkerhets- av dødsulykkene vekt og energimengde mellom involverte av dødsulykkene

Trafikkulykker med personskade skjer i det alt vesentlige langs riks- og fylkesveier. De alvorligste ulykkene i Fet kommune siste seksårsperiode har alle vært møteulykker og har i stor grad skjedd langs fylkesvei 170 (Kompveien), se også kapittel 2.4.4.

Fylkesveier med stor trafikk er ofte tapere i arbeidet med trafikksikkerhet. Disse veiene utbedres gjennom avgrensede mindre prosjekter på grunn av små bevilgninger. Standarden kan da bli ujevn, men hastigheten reduseres ikke tilstrekkelig av bilførere for å møte endringene i standard.

Utbedringer administreres av Statens vegvesen, men mange fylker skal dele på tilgjengelige midler. Derfor er det vanskelig å få til en samtidig utbedring av lengre strekninger for å oppnå en mer jevn og trafikksikker standard. Samtidig har også politiet begrensede ressurser til trafikkkontroller. Her prioriteres ofte riksveinettet hvor trafikkmengdene er størst.

Holdningsendringer hos trafikantene

Vegtrafikkloven skal blant annet påvirke holdninger og adferd i samfunnet. Trafikanter aktsomhet og respekt for andre trafikanter er grunnleggende.

Dødsulykker og ulykker med alvorlig skade kan noen ganger avverges med holdningsendringer hos bilførere. For høy fart, ikke avpasset fart til omgivelsene, kjøring i ruspåvirket tilstand eller manglende bruk av sikkerhetsutstyr er forhold trafikantene har et ansvar for. Fokus på dette i kampanjer, offentlige møter og i samtaler mennesker imellom kan derfor ha en effekt for ulykkes alvorlighetsgrad.

Det kan arrangeres samordningsmøter, opplæring og kampanjer mot forskjellige målgrupper ved behov. Viktige samarbeidspartner er Statens vegvesen, Politi, fylkeskommunen, skolemyndigheter og eventuelle private interessegrupper.

Redusert hastighet; fartsgrenser og automatisk fartskontroll (ATK)

For å få til en effektiv bruk av bevilgninger til å redusere alvorlige trafikkulykker kan mer bruk av automatisk trafikkontroll (ATK) være et tiltak. ATK kan brukes som et tiltak på en strekning eller i et punkt. Følgende kriterier gjelder for å installere ATK i Norge:

«Dokumentert fart over fartsgrensen og at skadekostnadene er mer enn 30% høyere enn det som er normalt for lignende strekninger i Norge.

Streknings-ATK: ytterligere kriterier: Strekningen er mellom 2 og 10 km lang, fartsgrensen er lik på hele strekningen, det er ingen vegkryss på strekningen med ÅDT > 250 på sidevegen og strekningens geometri gjør det prinsipielt mulig å kjøre over fartsgrensen på hele strekningen

Statens vegvesens vegavdelinger tar initiativ til installering av ATK. Plasseringen avgjøres i det enkelte tilfellet i nært samarbeid med det stedlige politi.»



Automatisk kontroll av fart har stor effekt på trafiksikkerhet, ved at den reduserer fartsovertredelsene på det stedet eller den strekningen som overvåkes. Særlig gjelder dette for de høye fartsovertredelsene. ATK har størst effekt på de mer alvorlige ulykkene med drepte og hardt skadde.

Gjennomsnittsmåling av fart halverer tallet på drepte og hardt skadde (TØI 2014). Effekten holder seg i flere kilometer etter ATK-sonen.

Det er innført automatisk trafikkontroll (ATK) på en strekning øst for området der ulykke 4 og 5 skjedde, se kapittel 2.4.4. Automatisk trafikkontroll bør utvides til å omfatte hele fylkesvei 170 i Fet kommune.

Utforming av veger

På strekninger med møteulykker kan midtrekkverk og/eller profilert midtoppmerking være gode tiltak. For fylkesvei 170 i Sørum kommune og i Fet kommune frem til og med Heia utarbeides det reguleringsplan for å kunne sette opp midtrekkverk. Dette tiltaket bør vurderes utvidet til også å omfatte hele fylkesvei 170 i Fet kommune.

For å unngå alvorlige ulykker med myke trafikanter er det viktig at kommunen jobber med ulike tiltak som beskrevet under de andre satsingsområdene Boligområder og Skoleveier.

Anbefaling:

Fet kommune bør gjennom sitt trafiksikkerhetsarbeid få informert om ulykkesbildet i kommunen og drive holdningsskapende arbeid for å unngå de alvorlige ulykkene.

Det anbefales at Fet kommune satser på automatisk trafikkontroll (ATK) på ulykkes utsatte veistreknings.

På strekninger med møteulykker kan midtrekkverk og/eller profilert midtoppmerking være gode tiltak.

4.3 Skoleveier og skolenes nærområder

Barnas skolevei er et fokusområde for trafikksikkerhetsplanen. Utrygge skoleveier fører til at flere foreldre kjører sine barn til skolen. Dette igjen fører til mer trafikk nær skolene som igjen kan skape trafikkfarlige situasjoner.

Trygg Trafikk anbefaler at barn går eller sykler til skolen når skoleveien ikke er for lang. Det er viktig å tilrettelegge trafikksikre løsninger nær skolene og at foreldrekjøring og skoleskyss med buss ikke bringes helt frem til skolen. En av begrunnelsene for «Nasjonal gå strategi» er også mål om bedre helse gjennom mer fysisk aktivitet.

Det er viktig å arbeide på flere områder med tiltak for å bedre forholdene på skolevei og ved skolens og barnehagens nærområder. Både holdningsskapende-, opplærings- og fysiske tiltak må til.

Fysiske tiltak kan være fartsdempende tiltak, hindring av gjennomkjøring i bolig- og skoleveier og anlegg av gang-/ sykkelveier og fortau, sikring av kryssområder og kryssingspunkter, bedre veibelysning, frisktutbedringer m.m. Det vises til vedlegg/kap 5.3 Effekt av ulike TS-tiltak.

Et par av tiltakene som anbefales er omtalt litt nærmere under. Se også handlingsplanens tiltaksdel for mer utfyllende lister med tiltak.

Gjennomkjøring i kommunale veier

Spørsmål som er reist er:

- Hvordan prioritere sikkerhet for skolebarn på vei til og fra skole?
- Hvordan prioritere kollektivtrafikk ved kapasitetsproblemer?
- Hvordan forebygge «snikkjøring» gjennom kommunale veier?

Bilførere på vei til jobb eller hjem i rushtida kan snike seg foran i køer når anledningen byr seg. I stedet for å ligge i en «endeløs kø» velger mange en snarvei i rushtrafikken. Finnes det en alternativ (og antatt raskere) rute kan en slik snarvei velges for å spare tid. Dette kan være gjennom et boligområde, via en skolevei eller via andre veier som av sikkerhets- eller miljømessige grunner bør skjermes (for utålmodige sjåførere).

Denne problemstillingen er aktuell bl.a. for Løkenveien og Fallaveien. Dette er kommunale veier som benyttes av en del skolebarn. Samtidig benyttes disse veiene som snarveier for bilkjøring særlig ved stor trafikkbelastning på tilliggende hovedveier. Det er viktig å unngå at biltrafikk velger slike alternative ruter ved kø.

Det er skiltet tidsbegrenset gjennomkjøringsforbud i områdene på begge sider av riksvei 22, vest for Fetsundbrua. Dette gjelder blant annet Garderveien og Nerdrumveien. På østsiden er det tilsvarende forbud i Løkenveien.

I Ramstadveien er det i dag satt opp en tidsstyrt elektrisk bom primært for å hindre kø snikere i morgen rushtid å benytte parallellveinettet til riksvei 22. Tilsvarende kan være aktuelt i Løkenveien for å prioritere kollektivtrafikken.



Bildet til høyre viser en veibom i Bærum kommune.

Gående skolebusser (også kalt Følgevennordning)

Barn som går eller sykler til skolen får trafikkerfaring, frisk luft og fysisk aktivitet som gir en god start på skoledagen. Formålet med Gående skolebusser er å gi barna muligheten til å gå til skolen på en trygg måte, uten at dette skal koste for mye av foreldrenes tidsressurser. Tiltaket er primært tenkt som et trafiksikkerhets- og helsetiltak, men det har også miljøvirkninger, i og med at det potensielt reduserer biltrafikken og dermed utslipp av både støy, lokal forurensning og klimagasser.

Tiltaket er frivillig, og organiseres lokalt på hver skole. En voksen fungerer som "bussjåfør" og elevene er gående "passasjerer". Foreldrene til barn som bor i nærheten av hverandre bytter på å være bussjåfør. Tiltaket kan også organiseres ved at besteforeldre, assistenter på skolen eller andre voksne tar seg av følgingen. Tiltaket blir som regel organisert gjennom FAU på den enkelte skolen. Lenke for mer informasjon om tiltaket: <https://www.tiltak.no/b-endre-transportmiddel-fordeling/b-5-mobilitetsplanlegging-og-kampanjer/b-5-6/>

Avsetting av elever et stykke unna skolen

Hvis elever må kjøres med bil, bør det vurderes å stoppe et stykke unna skolen slik at barnet kan gå det siste stykket alene eller sammen med andre. Trafikken rundt skolen er ofte kaotisk ved skolestart og skoleslutt. Jo flere som kjører, dess flere uoversiktlige og farlige situasjoner blir det for elevene. (Kilde: Trygg trafikk).

Anbefaling:

- Fet kommune bør jobbe for å få flere barn til å gå eller sykle til skolen gjennom å satse på både holdningsskapende-, opplærings- og fysiske tiltak som trygger skoleveiene og skolenes- og barnehagenes nærrområder.

4.4 Boligområder og sentrumsområder

Barn er avhengig av trygghet og skjerming mot biler, forurensning og støy. Gåturen i nærmiljøet er gjerne korte og barna er godt kjent. Mange barn ferdes i boligområdene og er derfor spesielt viktig å gjøre trafikksikre. Å få levende sentrumsområder med trygge oppholdsarealer forutsetter at det tilrettelegges gode anlegg for myke trafikanter.

Følgende virkemidler er aktuelle:

- Fartsreducerende tiltak (30 km/t sone med humper). Fet kommune har innført 30 km/t og humper er anlagt. Dette er likevel et område som bør følges opp og eventuelt suppleres med flere fartsdempende tiltak.
- Fysisk adskilte lokalveger eller gang- og sykkelvegtilbud i områder med randbebyggelse til riksveg- og fylkesveg med mer enn 30 km/t fartsgrense.
- Trafikksanering i boligområder.
- Arealplanlegging som ivaretar barns interesser. Eksempelvis bør boligområder lokaliseres og fortettes slik at skolereiser og reiser til annen nærservice kan skje til fots eller på sykkel. Boligområder bør betjenes med blindveier eller veisløyfer slik at gjennomkjøring og fremmedtrafikk unngås
- Snarveier og sykkelvennlige under- og overganger ved kryssing av mer trafikkerte veier.
- Bedre tilrettelegging for myke trafikanter i sentrumsområder. Eksempelvis sikring av kryssingspunkter, bedre fortaus- eller gs-anlegg, gatebelysning m.m.

Tiltakene er knyttet til bevilgninger over offentlige budsjetter. Statens vegvesen har ansvar for tilbud for gående og syklende langs riks- og fylkesvegnettet. Øvrige tiltak er i stor grad et kommunalt ansvar (eventuelt med støtte gjennom trafikksikkerhetsmidler). De fleste boligområdene i

Fartsmålingstavler i boligområder og ved skoler:

Fartsmålingstavler er ment som en informasjon/advarsel knyttet til hastigheten sjåføren holder. Fartsmålingstavlen har som hensikt å bevisstgjøre sjåføren om sin hastighet for eventuelt kunne redusere hastigheten hvis man kjører fortere enn tillatt/anbefalt hastighet. Tavler prioriteres ved steder der det er spesielt viktig at trafikanter respekterer fartsgrenser. Dette kan være forbi skoler, ved overganger fra for eksempel landevei til tettsteder eller ved andre steder som er belastet med trafikkulykker knyttet til for høy fart. Til nå har tiltaket vært mest vanlig utenfor tettbygde strøk i Norge. Gjennomførte evalueringer i Norge har vist at fartsnivået blir reduisert med ca. 2–3 km/t ved fartsmålingstavler.



Anbefaling:

- Fet kommune satser på fartsmålingstavler på skoleveier og boligveier som vurderes som usikre og/ eller som gir barn manglende trygghet for å gå og sykle i sitt nærområde og til skolen.
- I boligområder satses det på fartsgrensesoner (30 km/ time), supplerer av fartsdempende tiltak, parkeringsforbuds-soner, frisktutbedringer, mindre kryssutbedringer, korte fortaustrekninger, bedre veibelysning m.m.
- Fet kommune vil ha levende sentrumsområder med trygge oppholdsarealer. Dette innebærer at det tilrettelegges gode anlegg for myke trafikanter.

5. VEDLEGG

5.1 Fylkesvis måloppnåelse i 2014

Vurdering av mål og utvikling for drepte og hardt skadde for det enkelte fylke i landet er vist i tabellen under.

Tabellen er hentet fra et dokument om trafikksikkerhetsutviklingen i hele landet for 2014.

Akershus fylke ligger dårlig an i forhold til landsgjennomsnittet, vurdert ut fra en målkurve, for maksimalt antall drepte og skadde i 2014 og frem mot 2024.



Tabell 2.1 sammenligner registrert antall drepte og hardt skadde i 2014 med den forutsatte 2014-verdien i målkurven. Det er også gjort en vurdering av måloppnåelsen gjennom en tredelt fargeskala:

- = Resultatet for 2014 er klart bedre enn det som var forutsatt i målkurven
- = Resultatet for 2014 er omtrent som forutsatt i målkurven (inntil +/- 10 prosent)
- = Resultatet for 2014 er klart dårligere enn det som var forutsatt i målkurven

Tabell 2.1 Antall drepte og hardt skadde fordelt på fylke

Fylke	Forutsetning om drepte og hardt skadde i 2014 i målkurven	Antall drepte og hardt skadde i 2014	Vurdering av mål-oppnåelse	Mål for maks drepte og hardt skadde i 2024
Østfold	41	43		24
Akershus	70	80		42
Oslo	59	109		35
Hedmark	60	36		36
Oppland	59	49		35
Buskerud	57	67		34
Vestfold	34	30		20
Telemark	33	30		19
Aust-Agder	24	17		15
Vest-Agder	29	39		17
Rogaland	56	50		33
Hordaland	79	75		47
Sogn og Fjordane	27	14		16
Møre og Romsdal	45	43		27
Sør-Trøndelag	53	42		32
Nord-Trøndelag	29	28		17
Nordland	43	40		26
Troms	25	14		15
Finnmark	17	15		10
Norge samlet	840	821		500

5.2 Mål for stat og fylkeskommune

Etappe­mål for trafikk­si­ker­het ble fast­sett gjennom Stortingets be­hand­ling av Nasjonal trans­port­plan 2014-2023 (NTP). Det innebærer at tallet på drepte og hardt skadde skal halveres innen 2024, sammenliknet med gjennomsnittet for perioden 2008-2011.

I NTP er etappe­målet illustrert med en mål­kurve, som starter med 840 drepte og hardt skadde i 2014 og ender opp med 500 drepte og hardt skadde i 2024. I 2014 var det 821 drepte og hardt skadde i vegtrafikken, hvorav 147 drepte. Antall drepte og hardt skadde i 2014 ligger dermed så vidt på den rette siden i forhold til mål­kurven i NTP.

I Nasjonal tiltaksplan for trafikk­si­ker­het på vei 2014-2017 er det valgt ut noen områder hvor til­stands­ut­vik­lingen skal følges.

Områdene er valgt ut fra at endring i tilstand vil kunne gi viktige bidrag til å redusere antall drepte og hardt skadde.

I tabellene under og på neste side vises registrert tilstand for 2014, samt fastsatte tilstandsmål:

Tilstandsmål som i hovedsak nås ved hjelp av trafikantrettede tiltak				
	Gj.snitt 2010– 2013	Registrert tilstand i 2014	Mål for 2014	Mål for 2018
Bruk av bilbelte og sikkerhetsutstyr for barn i bil				
Bruk av bilbelte blant førere og passasjerer i lette biler innenfor tettbygd strøk	92,7 %	93,5 %	92,0 %	96,0 %
Bruk av bilbelte blant førere og passasjerer i lette biler utenfor tettbygd strøk	94,6 %	95,9 %	95,0 %	98,0 %
Bruk av bilbelte blant førere av tunge kjøretøy	68,1 %	75,6 %	-	90,0 %
Andel barn i alderen 1 – 3 år som er sikret bakovervendt i bil	33 %	43 %	45 %	60 %
Andel barn i alderen 4 – 7 år som er riktig sikret	-	Ca 40 %	-	60 %
Bruk av sikkerhetsutstyr for gående og syklende				
Andel barn under 12 år som bruker sykkelhjelm	75,1 %	76,7 %	85,0 %	90,0 %
Andel ungdommer og voksne fra og med fylte 12 år som bruker sykkelhjelm	48,4 %	49,3 %	50,0 %	60,0 %
Andel voksne fotgjengere som bruker refleks i mørket når de ferdes på belyst veg i byer og tettsteder	24,5 %	29 %	40 %	40 %
Andel voksne fotgjengere som bruker refleks i mørket når de ferdes på belyst landeveg	42 %	46 %	60 %	60 %
Omfanget av ruspåvirket kjøring				
Andel av trafikkarbeidet som utføres av ruspåvirkede førere	-	Følger utviklingen		
Overholdelse av fartsgrenser				
Andel av kjøretøyene som overholder fartsgrensen	53,3 %	54,9 %	-	72,0 % (2018) 85,0 % (2024)

Tilstandsmål for vegnettet				
	Situasjon pr 1/1-2014	Situasjon pr 1/1-2015	Mål for situasjon pr 1/1-2018	Mål for situasjon pr 1/1-2024
Møteulykker				
Andel av trafikkarbeidet på riksveger med fartsgrense 70 km/t eller høyere som foregår på møtefrie veger	45 %	47 %	50 %	-
Utforkjøringsulykker				
Andel av riksveger med fartsgrense 70 km/t eller høyere som oppfyller minimums-standarden i NTP 2014-2023 med tanke på å forhindre alvorlige utforkjøringsulykker.	-	Registr. ikke igangsatt	-	100 %
Tilrettelegging for gående og syklende				
Antall km som tilrettelegges spesielt for gående og syklende i tilknytning til riksvegnettet.	-	68 km (2014)	175 km (2014-2017)	-
Antall km som tilrettelegges spesielt for gående og syklende i tilknytning til fylkesvegnettet.	-	55,9 km (2014)	250 km (2014-2017)	-

Nasjonale forventninger til regional planlegging ble vedtatt i kongelig resolusjon 12. juni 2015:

«Kommunene kan bidra til økt fysisk aktivitet gjennom å gjøre det mulig for befolkningen å sykle og gå mer i dagliglivet, og ved å sikre god tilgang til områder for lek, idrett, rekreasjon og nærfri-luftsliv for både barn, unge og voksne.»

Det er gjennom Nasjonal transportplan (NTP) 2014-2023 at hovedtrekkene i en strategi for trafikksikkerhet blir trukket opp. Vegdirektoratet har utarbeidet et etappemål for visjonen om null drepte og varig skadde.



Nullvisjonen er også lagt til grunn for Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg for 2014-2017, samt i årlige statsbudsjetter.

Mål for Akershus fylkeskommune (fra handlingsplan 2015–2018) bygger på den samme nullvisjonen om antall skadde og drepte.

Nasjonal tiltaksplan presiserer at trafikantrettede tiltak er forventet å ta mer enn halve nedgangen i antall drepte. Etappemålet innebærer maksimalt 500 drepte og varig skadde i 2024, noe som er en halvering på landsbasis. Nasjonal tiltaksplan gir en samlet fremstilling av trafikksikkerhetstiltak som skal gjennomføres i perioden.

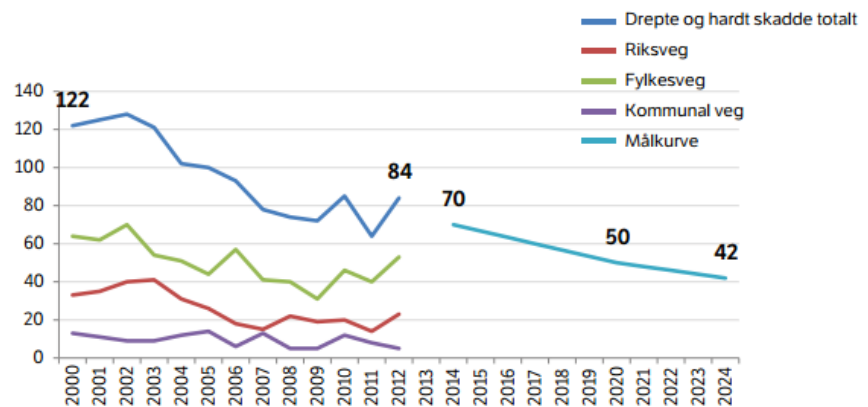
Brutt ned til fylkesnivå er det satt opp et mål om en nedgang til:

«Maksimalt 42 drepte i Akershus i 2024.»

Dette tilsvarer en halvering i antall drepte og varig skadde i Akershus.

Figuren til høyre viser en kurve i utvikling i antall drepte og hardt skadde i Akershus frem til 2024.

Figuren tar utgangspunkt i at Akershus tar sin forholdsmessige andel i reduksjon av drepte og hardt skadde (for å nå det nasjonale målet om maksimalt 500 drepte og hardt skadde i vegtrafikken i 2024).



Figuren er hentet fra Nasjonal Tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2014-2017, og viser drepte og hardt skadde i Akershus – Utvikling 2000-2012 og målcurve for 2014-2024.

For planperioden 2015-2018 er det satt følgende mål:

- Antall drepte og hardt skadde reduseres til maksimalt 65 personer.
- Ingen barn skal bli drept eller hardt skadd.
- Ulykker med hardt skadde eller drepte ungdommer skal reduseres med 20 % i forhold til perioden 2011-2014.
- Ingen syklist skal bli drept. Antall hardt skadde syklist skal reduseres med 20 % i forhold til perioden 2011-2014.

For å nå målene tar handlingsplanen for seg følgende fokusområder:

- Utsatte trafikantgrupper
- Barn i trafikken
- Ungdom
- Voksne – menn overrepresentert
- Eldre bilførere
- Syklist
- Rus



5.3 Effekt av noen TS-tiltak

Nedenfor følger en kort beskrivelse av forventet effekt av noen aktuelle tiltak som er mye brukt eller etterspørres i stor grad. (Grunnlag for beskrivelsen er hentet fra Trafikksikkerhetshåndboka, Effektkatalog for trafikksikkerhetstiltak (TØI) og erfaringer i Fet kommune).

Hastighet og fysisk fartsdempende tiltak

Ulykkesanalyser viser at risikoen er nesten halvparten så stor på veier med 30 km/t med fysiske fartsdempende tiltak sammenlignet med et veinett med 50 km/t fartsgrense uten fysiske tiltak. Undersøkelser har vist at skilting alene som regel ikke har effekt, men at fysiske fartshindringer kan være nødvendige for å få ned det reelle fartsnivået. Dette gir reduserende effekt på ulykkene. 30-soner og 40-soner kombinert med fartsdempende tiltak er effektive og forholdsvis rimelige tiltak, som kan benyttes i eksisterende boligområder hvor det er utfordringer med overholdelse av fartsgrensen. I nye boligområder kan dette også være hensiktsmessig, men her må man på et tidlig planstadium legge inn en veiutforming som reduserer hastigheten naturlig, eks. korte blindveier, opphøyde felt, smal kjørebane, annet belegg, tilpasset belysning etc. Dette kombineres med bygging av samleveier med høyere standard og egne anlegg for myke trafikantene. Det vises til Statens vegvesens Håndbok 072 (Veiledning fartsdempende tiltak) som viser prioritering og utforming av ulike fartsdempende tiltak.

Rundkjøringer

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

Gangfelt

De fleste alvorlige ulykker som involverer fotgjengere skjer ved kryssing av vei. Undersøkelser viser at gangfelt som bare er merket opp og skiltet på vanlig måte, gir dårlig sikkerhet for de myke trafikantene. Forklaringen på dette kan være at de kjørende ikke overholder vikeplikten for fotgjengere ved gangfelt og at det totale antallet gangfelt er høyt og aktiviteten (fotgjengere som krysser) ofte lav slik at bilisten ikke forventer at noen skal krysse. Fotgjengerne på sin side føler en trygghet ved at gangfelt er oppmerket og er mindre oppmerksomme enn når de krysser på strekning uten gangfelt (falsk trygghet). At fotgjengere ikke krysser i gangfeltet men i rett nærheten øker også ulykkesrisikoen.

TØI har beregnet at det er svært samfunnsøkonomisk lønnsomt å utbedre dårlig sikrede gangfelt og at potensialet for å redusere antallet ulykker er stort. Å sikre kryssingssteder bedre, gjennom god tilrettelegging og god fysisk utforming, er derfor en viktig oppgave.

Senkning av fartsnivået er det viktigste tiltaket for å oppnå lav risiko og skadegrad for kryssende fotgjengere. Opphøyde gangfelt gir en fartsreduksjon og er mer markerte og synlige, noe som skjerper oppmerksomheten til bilistene. God friskt og riktig belysning av gangfelt er viktige tiltak. Trafikkøy i gangfelt reduserer også ulykker. Trafikkøyer gjør det mulig for fotgjengere å dele kryssingen av veien inn i flere etapper, der kun en trafikkretning krever oppmerksomhet på hver etappe.

Noen ganger vil det også være nødvendig å fjerne gangfelt. Dette kan være aktuelt når gangfeltet er meget lite brukt, har dårlig sikt som ikke lar seg utbedre eller at fartsnivået er for høyt uten at det er mulig å iverksette fartsdempende tiltak. Slike kryssingssteder vil imidlertid normalt bli sikret med bedre belysning og andre hensiktsmessige tiltak. I Statens vegvesens Håndbok 270 (Gangfeltkriterier) finnes kriterier for anleggelse av gangfelt og beskrivelse av ulike sikrings-tiltak.

Gang- og sykkelanlegg

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

Undersøkelser viser at effekten på reduksjon av ulykker er liten. Dette skyldes i stor grad at det skjer ulykker i kryssings punkter, at gang- og sykkeltrafikken øker og at det oppstår konflikter mellom gående og syklende. Det er derfor viktig å sikre kryssings punkter på gang-/sykkelveis-trekningene. Å bygge separate anlegg for transportsyklister blir også et viktig tiltak. Oppmerket sykkelfelt reduserer sykkelykker på strekning med 25 % (Effektkatalog for trafikksikkerhetstiltak, TØI).

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

Veilys

I mørket skal veibelysning gi trafikantene tilstrekkelig synsinformasjon. Riktig veibelysning bidrar til å redusere ulykkesrisikoen for alle trafikantgrupper. Tilgjengelig statistikk viser at ulykkesrisikoen er mye høyere i mørket enn i dagslys. Fotgjengere og syklister er særlig ulykkes utsatt. Det må spesielt tas hensyn til skoleveier uten fortau eller gang- og sykkelvei. Godt opplyste veiarealer gir bedre trygghet og trivsel. Fet kommune har egen kommunal veilysnorm for nye anlegg og vedlikeholdsavtale for eksisterende veilysanlegg.

Refleks

Et billig og svært effektivt ulykkes reduserende tiltak for fotgjengere og syklister er bruk av refleks. Tellinger viser at alt for mange fotgjengere ikke benytter refleks. Dette gjelder særlig for ungdom og voksne. Ved bruk av refleks reduseres risikoen for å bli skadd med over 85 %.

Bilbelte

Det har vært en betydelig reduksjon av drepte og skadde bilførere de siste årene. Dette antas å henge sammen med bruk av bilbelte. Bruk av bilbelte reduserer risikoen for å bli drept med ca. 50 prosent for fører og forsetepassasjer. Det er viktig at de nasjonale kampanjene blir fulgt opp lokalt både med informasjon og kontrollaktivitet. Riktig sikring av barn i bil er et annet viktig tema.

Drift og vedlikehold

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

Opplæring og informasjon

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

Effekt av trafikksikkerhetstiltak fra TØI-rapport (2015)

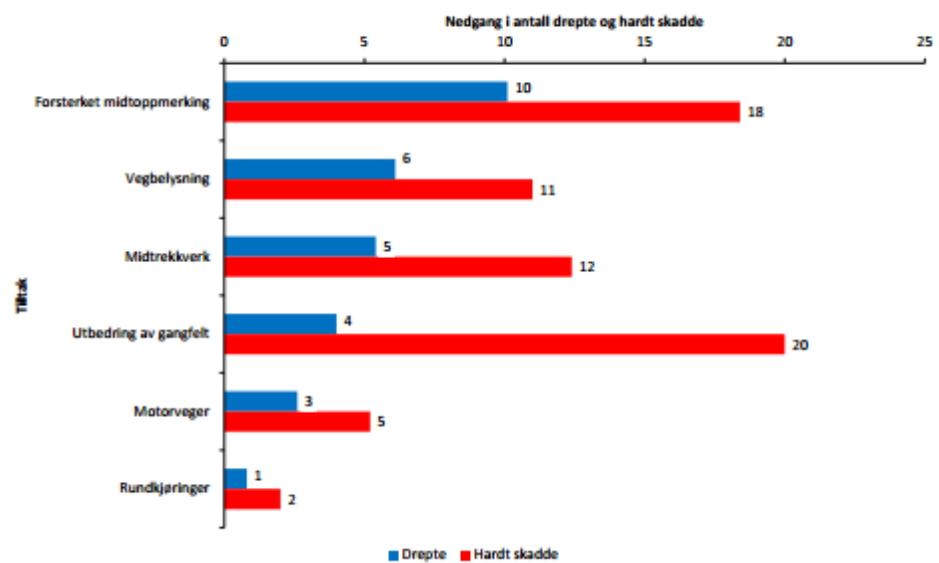
Transportøkonomisk institutt har utarbeidet en rapport hvor det er vurdert tiltak spesielt med tanke på en reduksjon av alvorlighetsgraden i trafikkulykker, som skjer på veinettet i Norge.

Noen figurer er tatt inn her for å kunne benyttes som et grunnlag for vurderinger.

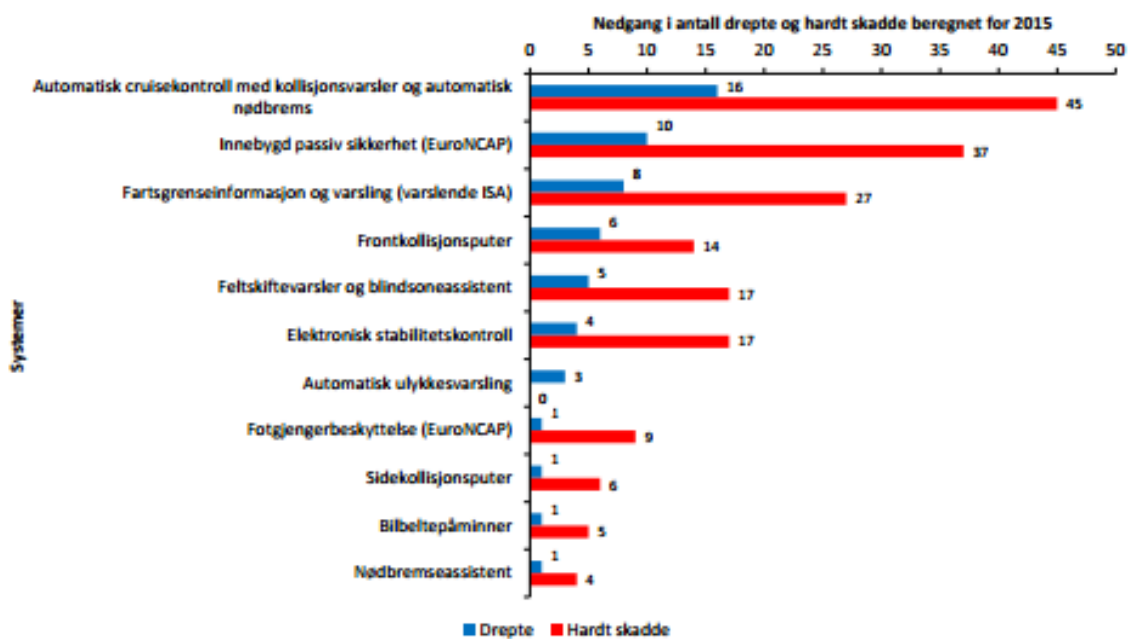
Figurene under viser det som antas som maksimalt oppnåelig nedgang i antall drepte eller hardt skadde med tiltak som inngår i rapportens beregninger.

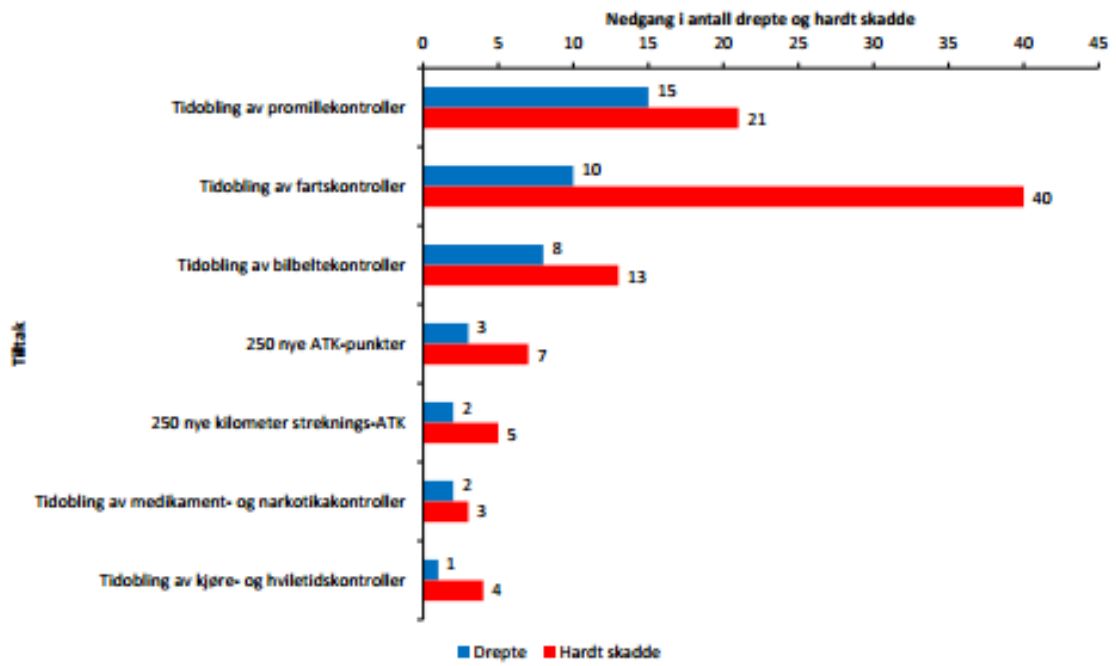


Potensialet for å redusere antall drepte og hardt skadde med vegtiltak

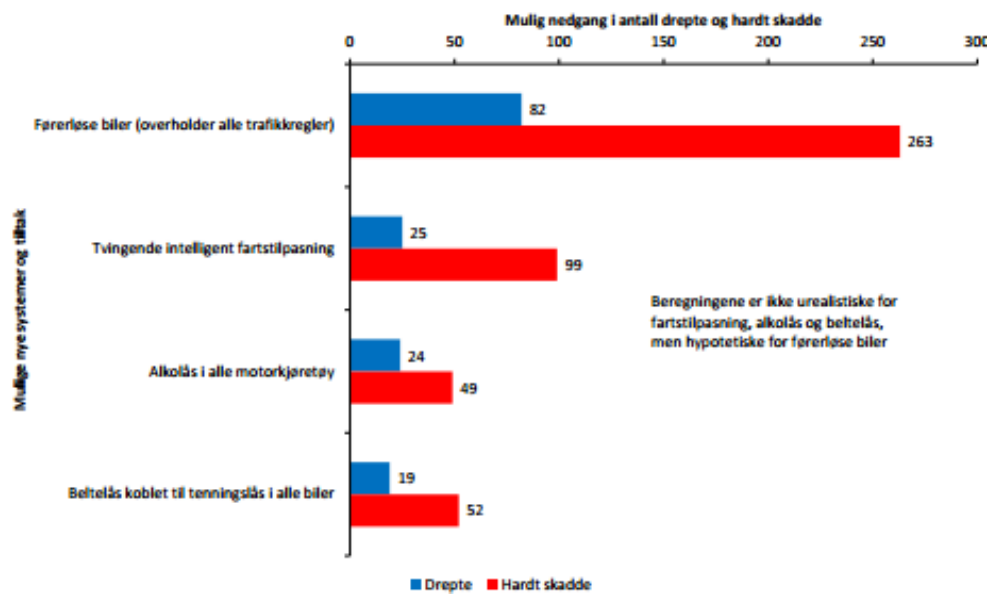


Potensialet for å redusere antall drepte og hardt skadde med ny kjøretøyteknologi



Potensialet for å redusere antall drepte og hardt skadde med kontrolltiltak

Potensialet for å redusere antall drepte og hardt skadde ved ny teknologi



I opp til en tredel av de alvorligste ulykkene er fart en medvirkende faktor.

Potensialet er stort for reduksjon av antall drepte og hardt skadde gjennom påvirkning av trafikantenes fartsvalg.

5.4 Barns og elders forutsetninger i trafikken

Barn og eldre er ofte mest utsatt for ulykker i trafikken. Det er derfor viktig å ha et godt fokus på disse trafikantgruppene.

I en veileder utgitt av Trygg Trafikk (2010) om særlig farlig eller vanskelig skolevei er barns forutsetninger i trafikken beskrevet. Barns ferdigheter i trafikken utvikler seg med alder og trening/erfaring.

For barn i barneskolen er beskrivelsen delt inn i fire grupper etter klassetrinn:

■ Elever på 1. trinn

Barna er som regel i trafikken sammen med voksne og har derfor liten erfaring som selvstendige trafikanter. De er lave og får et helt annet synsfelt enn voksne. Elevene har problemer med å se over hekker og brøytekanter og er tilsvarende vanskelige å oppdage for andre trafikanter. Motorikken er ikke ferdig utviklet og barna kan ha vanskeligheter med å stoppe brått hvis det kommer en bil. De yngste elevene er lekne, impulsive og opptatt av detaljer som fanger interessen der og da. Vi kan ikke forvente at de tar andre trafikanters perspektiv. Derfor ser de heller ikke hvilke konsekvenser deres atferd kan ha for dem selv og andre. Mange er opptatt av regler og følger disse helt ukritisk, og de forventer

at andre også følger de samme reglene. De orienterer seg utfra seg selv. Det de selv ser, tror de at også alle andre ser.

Kjennetegn:

- ▶ liten trafikkerfaring
- ▶ små av vekst som gjør det vanskelig for dem å se og bli sett
- ▶ ser detaljer, men oppfatter ikke alltid sammenhenger
- ▶ har vanskeligheter med å forstå det de ser og hører i trafikken
- ▶ klarer ikke å bedømme avstand og fart til biler som nærmer seg
- ▶ forstår ikke at biler kan dukke opp når de selv ikke ser dem
- ▶ følger regler ukritisk

■ Elever på 4. og 5. trinn

Elever på dette nivået begynner å få erfaring som selvstendige trafikanter. De fleste har god motorikk og kroppsbeherskelse. De kan tolke og dra nytte av det de ser og hører i trafikken, men fremstår ofte som større, mer erfarne og modne enn de egentlig er. Elevene er ikke lenger så regelbundne og stiller oftere spørsmål til regler og rutiner. Hva jevnaldrende mener får etter hvert mer betydning, ikke bare hva de voksne sier.

Kjennetegn:

- ▶ kan overføre erfaringer fra en situasjon til en annen
- ▶ kan generalisere kunnskap
- ▶ kan forutse situasjoner, forstår at biler kan komme selv om de ikke ser dem.
- ▶ har stor tro på egne ferdigheter
- ▶ har evne til å ta andres perspektiv,
- ▶ forstår bedre konsekvenser av handlinger

■ Elever på 2. og 3. trinn

Barna får gradvis mer trafikkerfaring. De får bedre kropps kontroll, men er fortsatt impulsive og lekne. Bevegelsene blir mer automatiserte, noe som gir dem muligheter til å konsentrere seg bedre om trafikken rundt seg. De fleste er nysgjerrige og har mye energi. Konsentrasjonen blir bedre, men de kan være ukonsentrerte i trafikken, spesielt sammen med flere barn. Elevene tenker fortsatt konkret og ser verden utfra seg selv. Når de eksempelvis ser en bil, så vil de tro at bilføreren også ser dem.

Kjennetegn:

- ▶ har trafikkerfaring fra eget nærmiljø
- ▶ ikke lenger så regelbundne, regler tilpasses eller droppes
- ▶ stiller mer spørsmål og aksepterer ikke ukritisk voksnes pålegg og anbefalinger
- ▶ mer selvstendige
- ▶ begynner å relatere seg mer til jevnaldrende

Oversikten viser blant annet:

Barn i «småskolen» til og med 3. klassetrinn

er ganske regelstyrte, har vanskeligheter med å bedømme situasjoner og er samtidig lekende/impulsive. Den mest sårbare tiden er frem til og med 3. klasse. Disse småbarna er ennå ikke utviklet til å være selvstendige trafikanter og det er behov for en trygg skolevei hvor det er lett å følge anvisninger fra foreldre og skole.

Fra 4. klassetrinn

begynner barna å få mer trafikkerfaring, blir mer selvstendige og etterhvert forstår de bedre konsekvenser av handlinger. Barna får bedre forutsetninger for å klare seg i trafikken, blir mer selvbevisste og velger gjerne skolevei for å gå sammen med venner. De har fortsatt behov for omgivelser som er forutsigbare og lette å tolke.

Trygg trafikk anbefaler om skolevei:

- Der det er mulig bør barna gå til skolen, gjerne sammen med voksne. Frisk luft og fysisk aktivitet gir elevene en god start på skoledagen.
- Øv på skoleveien sammen med barna.
- Foreldre eller andre voksne kan samarbeide om å følge og hente barna på skolen hver sine dager.
- Barn bør være 10-12 år gamle før de sykler alene i blandet trafikk. Det er først i denne alderen de har forutsetninger for å kunne sykle i et vanskelig trafikkbilde.
- Foreldre kan gjerne sykle sammen med barna til og fra skolen før de er gamle nok til å sykle alene.

Trygg Trafikk sier om ulykker med eldre bilister:

- Eldre førere er oftere skyldig part i uhellene de er innblandet i.
- Eldre førere er overrepresentert i kryssulykker og ulykker ved feltskifte.
- Ulykker med eldre skyldes relativt ofte brudd på vikeplikt eller stopplikt.
- Blant eldre har kvinner høyere risiko enn menn for å bli innblandet i en ulykke. Denne kjønnsforskjellen synes å være større for kryssulykker enn for ulykker utenom kryss.
- Ulykker med eldre førere har i gjennomsnitt høyere alvorlighetsgrad enn ulykker med yngre førere.