

Trafikksikkerhetsplan

2022 – 2025



Innholdsfortegnelse

1.0 Forord	4
2.0 Sammendrag	4
3.0 Innledning.....	5
3.1 Historikk	5
3.2 Organisering av kommunens trafikksikkerhetsarbeid	5
3.3 Samarbeidspartnere	5
4.0 Nasjonale og regionale føringer for trafikksikkerhetsarbeid.....	6
4.1 Meld. St. 40 (2015-2016) Trafikksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering.....	6
4.2 Nasjonal transportplan.....	6
4.2.1 Barnas transportplan.....	7
4.3 Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018 – 2021	7
4.4 Folkehelse og trafikksikkerhet - Regional folkehelseplan	8
4.5 Regional transportplan / fylkets trafikksikkerhetsplan	8
4.6 Trygg Trafikk -Trafikksikker kommune	8
5.0 Ulykkesituasjonen / -utviklingen i Øvre Eiker kommune	8
5.1 Personskadeulykker	9
5.2 Ulykker med fotgjengere og syklistene	10
5.2.1 Ulykker med fotgjengere.....	10
5.2.2 Ulykker med syklistene.....	11
6.0 Mål og strategi for trafikksikkerhetsarbeidet i Øvre Eiker kommune	11
6.1 Mål / Mandat	11
7.0 Kommunale tiltak	12
7.1 Risikoadferd i trafikken.....	13
7.1.1 Fart.....	13
7.1.2 Rus.....	13
7.1.3 Bilbeltebruk.....	13
7.2 Befolkningsgrupper (Barn, Ungdom, eldre og funksjonshemmede).....	13
7.2.1 Barn	14
7.2.2 Ungdom og unge førere.....	14
7.2.3 Eldre trafikanter og trafikanter med funksjonsnedsettelse	14
7.3 Trafikantgrupper/kjøretøygrupper (gående, syklende, mc og moped, tunge kjøretøy).....	14
7.3.1 Gående og syklende.....	14
7.4 Kjøretøyteknologi.....	14
7.5 Universell utforming	15
7.6 Varsling og sikring av arbeid på og ved vei	15



7.7 Drift og Vedlikehold.....	15
7.8 Systematisk trafikkisikkerhetsarbeid i offentlig og privat sektor	15
7.9 Oppfølging av utbyggere.....	15
7.10 Fysiske trafikkisikkerhetstiltak.....	16
8.0 Økonomi.....	16
9.0 Evaluering / Rullering	17
10.0 Vedlegg	17

Figurliste

Figur: 5.1 Utvikling i antall ulykker i perioden 2010 – 2019.....	9
---	---

Tabell

Tabell 5-1 Personskadeulykker i Øvre Eiker (2010 – 2019).....	10
Tabell 5-2 Personskadeulykker fotgjengere Øvre Eiker (2010 – 2019).....	10
Tabell 5-3 Personskadeulykker syklister Øvre Eiker (2010 – 2019).....	11
Tabell 8-1 Investeringsmidler – Trafikkisikkerhetstiltak (2021 – 2024).....	16
Tabell 8-2 Prioriterte behov – Trafikkisikkerhetstiltak (2022 – 2025).....	17

1.0 Forord

Kommunene har ansvar for investeringer, drift og vedlikehold av det kommunale vegnettet og som vegeier, har kommunen også et spesifikt ansvar for trafikksikkerhetstiltak på kommunale veger. I henhold til folkehelseloven og plan- og bygningsloven har kommunen et generelt ansvar for å forebygge skader og ulykker lokalt. Kommunene har ansvar og virkemidler som kan bidra til økt innsats i det lokale trafikksikkerhetsarbeidet. De er store arbeidsgivere og kjøpere av transporttjenester. I tillegg er de eiere av barnehager og skoler.

Trafikksikkerhet handler om å kunne bevege seg trygt på sin transportrute og i sitt lokalmiljø, enten man er fotgjenger, syklist eller bilist – barn, ungdom eller voksen.

Trafikksikkerhetsplanen 2022 – 2025 vil danne grunnlaget for videreføring av trafikksikkerhetsarbeidet i Øvre Eiker kommune.

Trafikksikkerhetsarbeid for alle trafikantgrupper er viktige folkehelseiltak. Trafikksikkerhetsplanen har fokus på helseperspektivet som er et satsingsområde for kommunen.

Utfordringen for det kommunale trafikksikkerhetsarbeidet er å få satt temaet på den politiske dagsorden. Det er viktig å sikre at trafikksikkerhetsplanen blir fulgt opp og tiltakene gjennomført.

2.0 Sammendrag

Trafikksikkerhetsplanen for 2022-2025 har gjennomgått en større revisjon hvor oppbygning og forankring i større grad er vektlagt enn tidligere. Det legges til grunn nasjonale og regionale føringer som gjenspeiles i kommunens trafikksikkerhetsarbeid hvor det er lagt opp til en mer helhetlig innsats i flere tjenester.

Ulykkessituasjonen i Øvre Eiker for denne 10-års perioden jf. med forrige periode viser en nedadgående trend i antall ulykker som utelukkende er positivt. Man ser en nedgang i antall personskadeulykker på hovedveinettet, samtidig en oppgang på fylkesveinettet. Det er også en liten oppgang av ulykker på det kommunale veinettet, samt på private veier. En mer detaljert oversikt er beskrevet i [kapitel 5.0](#).

Det fremgår av trafikksikkerhetstiltak gitt i vedlegg "Prosjektliste" og [tabell 8-2](#) at behovet for tiltak fortsatt er omfattende og langt ut over det som kan dekkes av Trafikksikkerhetsbudsjettene i nær fremtid. Alternativ finansiering er derfor avgjørende for at en tilfredsstillende fremdrift er mulig.

Regulering og prosjektering av ny skole på Loesmoen kan gi muligheter for økt finansiering for tiltak på skoleveier i Hokksund. På lik linje vil det være viktig å ha gode rutiner for etablering av reguleringsbestemmelser og rekkefølgekrav til utbyggere slik at alle nye tiltak og områder utformes trafikksikre.

3.0 Innledning

3.1 Historikk

Den første trafikksikkerhetsplanen for Øvre Eiker ble utarbeidet for perioden 2001-2004. Planen førte til økt fokus på trafikksikkerhet i planleggingen, endring av administrative rutiner og faste årlige rammebevilgninger. Det ble avdekket et stort behov for tiltak, langt ut over hva de avsatte midlene kunne dekke. Siden er arbeidet videreført kontinuerlig, med hovedvekt på fysiske tiltak på skoleveier og i skolenes nærområder. Det er bevilget fylkeskommunale midler til flere prosjekter.

Foreliggende rapport representerer femte generasjon trafikksikkerhetsplan, og er en revisjon av forrige trafikksikkerhetsplan for 2017-2021. Planen inneholder dels store og kostbare tiltak, og gjennomføring vil nødvendigvis strekke seg over mange år – om ikke årlig beløp avsatt til trafikksikkerhet økes.

Planen gir det nødvendige grunnlaget for å søke om tilskuddsmidler fra fylkeskommunen. De fylkeskommunale tilskuddsordningene knyttet til trafikksikkerhet for kommuner og frivillige ble avvirket fra og med 31.12.20. Fylkeskommunen skal fortsatt prioritere midler til trafikksikkerhet, men vil fordele midlene på andre måter. Det jobbes fortsatt med å få på plass detaljene i denne samhandlingsmodellen

3.2 Organisering av kommunens trafikksikkerhetsarbeid

Trafikksikkerhetsarbeidet i Øvre Eiker kommune er forankret hos kommunedirektøren, og ansvaret for prosessen med å utarbeide en ny trafikksikkerhetsplan for perioden 2022 – 2025 er tillagt avdeling Veg og park. Kommunen ser det som viktig å forankre arbeidet hos kommunedirektøren for å synliggjøre at alle kommunens sektorer må ta sin naturlige del av ansvaret. Det er av avgjørende betydning for arbeidet at den enkelte sektorleder sørger for at egne tiltak i planen blir gjennomført.

Parallelt med utarbeidelsen av kommunens plan for neste periode (2022-2025) er også en ny Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhetsarbeid og en ny fylkeskommunal modell og plan på veg, samt Nasjonal transportplan for 2022-2033 ferdigstilt. Dette har resultert i at mange av tiltakene i denne planen er en videreføring av nasjonale og fylkeskommunale forventninger til det kommunale trafikksikkerhetsarbeidet; noe som sikrer en rød tråd i arbeidet, fra nasjonalt til kommunalt nivå

3.3 Samarbeidspartnere

Øvre Eiker kommune samarbeider aktivt med ulike aktører innenfor trafikksikkerhetsarbeid, deriblant Trygg Trafikk, Politiet, Viken fylkeskommune, Statens Vegvesen og Buskerudbyen. Sistnevnte som med aktivt økonomisk og faglig samarbeid har vært og vil fortsatt være en svært viktig bidragsyter for å realisere mange viktige tiltak for gående og syklende i kommunen.

Kommunen tar initiativ til å opprette kontakt med aktuelle representanter i nye Viken FK, Statens vegvesen og politiet for dialog og samarbeid i videre trafikksikkerhetsarbeid. Sammen vil vi jobbe for et kontinuerlig og godt trafikksikkerhetsarbeid for å tilrettelegge for alle trafikantgrupper med hovedfokus på gående og syklende.

Kommunen er i mange tilfeller avhengig av å få innspill fra innbyggerne for å fange opp strekninger eller punkter som oppleves utrygge og som bør vurderes nærmere. Tettstedenes innbyggere og grendeutvalg kommer jevnlig med innspill og forslag til trafikksikkerhetstiltak i deres nærområder. Det er bedt om innspill til ny revisjon av trafikksikkerhetsplanen hvor behovene for tiltak er registrert

og vurdert. Større forespurte tiltak er synliggjort i " Prosjektliste – Trafikksikkerhetstiltak Øvre Eiker Kommune " mens mindre behov faller innunder "andre tiltak" i tabell 8-1.

4.0 Nasjonale og regionale føringer for trafikksikkerhetsarbeid

4.1 Meld. St. 40 (2015-2016) Trafikksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering

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

Det vises til at mange av de enkle og mest effektive trafikksikkerhetstiltakene er tatt i bruk. Med et relativt lavt antall trafikkulykker blir ytterligere reduksjon i antallet drepte og hardt skadde stadig mer krevende og avhengig av økt og felles innsats fra flere offentlige aktører. Hovedinnretningen på meldingen er derfor å belyse tverrsektorielle utfordringer og behov i trafikksikkerhetsarbeidet, og bidra til bedre overordnet forankring og økt samordning av den framtidige innsatsen.

I stortingsmeldingen presenterer regjeringen seks satsningsområder:

- Forankring av tverrsektorielt trafikksikkerhetsarbeid på overordnet nivå
- Bedre utnyttelse av tilsyns- og kontrollinnsatsen gjennom styrket tverretattlig samarbeid
- Mer effektiv formidling, enklere tilgang og bedre utnyttelse av kunnskap fra ulykkesundersøkelser:
- Retningslinjer for registrering av vegtrafikkulykker og økt utveksling av skade- og ulykkesdata

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

4.2 Nasjonal transportplan

Meld.St.20 (2020-2021) Nasjonal transportplan (2022-2033)

Nasjonale mål og hovedområder for innsats.

Regjeringen viderefører i Meld. St.20 (2020-2021) Nasjonal transportplan 2022-2033 nullvisjonen og legger fortsatt opp til et mål om maksimalt 350 drepte og hardt skadde i 2030, hvorav maksimalt 50 av disse er drepte. Videre legger regjering til et langsiktig ambisiøst mål om at ingen skal omkomme i trafikken i 2050.

Regjeringen vil i planperioden rette innsatsen mot følgende fem hovedområder:

- Mer for pengene
- Effektiv bruk av ny teknologi
- Bidra til oppfyllelse av Norges klima og miljømål
- Nullvisjon for drepte og hardt skadde
- Enklere reisehverdag og konkuranseevne for næringslivet

4.2.1 Barnas transportplan

Nasjonal transportplan 2022-2033 viderefører også denne gangen et eget kapittel om Barnas transportplan.

Regjeringen vil:

- Gi barn gode muligheter til å være aktive og selvstendige trafikanter
- Ta hensyn til barn og unges behov i areal- og transportplanleggingen og utvikling av fremtidens transportsystem
- Prioritere en ramme på 500 mill. kroner i første seksårsperiode til tiltak som bedrer trafikksikkerheten for barn og unge, herunder etablere en tilskuddsordning for å stimulere til lokalt arbeid for trygge skoleveier og nærmiljøer
- Støtte hjertesoner rundt omkring i landet, sånn at skoleveiene blir tryggere og at det blir færre biler som kjører forbi med stor fart
- Jobbe med å redusere utslipp fra bilkjøring, ved å gjøre det enklere å komme fram på egen hånd med sykkel eller til fots.
- Bedre trafikksikkerheten til barn og unge

I planen presiseres det at barn og unge er dagens og framtidens trafikanter, og dette må det tas hensyn til også i overordnede planer.

4.3 Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018 – 2021

Med utgangspunkt i målene og innsatsområdene i Nasjonal transportplan, gir Samferdselsdepartementet Statens vegvesen mandat til å lede arbeidet med rulleringen av Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei. Formålet med planen er å utarbeide et bredt spekter av omforente og faglig forankrede tiltak, i tillegg til å styrke samarbeidet mellom de sentrale trafikksikkerhetsaktørene.

Frem til en ny revisjon av trafikksikkerhet på veg foreligger, videreføres gjeldene revisjon

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

Planen bygger på *Meld. St. 33 (2016-2017) Nasjonal transportplan 2018-2029 (NTP)* og *Meld. St. 40 (2015-2016) Trafikksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering*. Ambisjonsnivå og prioriteringer i tiltaksplanen er i samsvar med *Statens vegvesens handlingsprogram 2018-2023 (2029)*, *Strategiplan for polititjeneste på veg 2016-2019*, *Trygg Trafikks strategi 2018-2025*, fylkeskommunenes planer for prioritering innenfor trafikksikkerhetsarbeidet og de syv storbykommunenes trafikksikkerhetsplaner.

Formålet med tiltaksplanen er å presentere et omforent og bredt spekter av faglig forankrede tiltak, i tillegg til å styrke samarbeidet mellom de sentrale trafikksikkerhetsaktørene. Tiltakene i tiltaksplanen skal sikre at vi har stø kurs mot etappemålet i NTP om maksimalt 350 drepte og hardt skadde i 2030, hvilket innebærer en reduksjon på om lag 60 prosent sammenliknet med gjennomsnittet for perioden 2012-2015.

4.4 Folkehelse og trafikksikkerhet - Regional folkehelseplan

Trafikkulykker vurderes som et betydelig folkehelseproblem på tross av en markant reduksjon av antallet alvorlige trafikkulykker siden 1970. Det er spesielt for unge mennesker at trafikkulykker utgjør en viktig årsak til tidlig død, helsetap og redusert livskvalitet. Regjeringen vil i tråd med Meld. ST. 19 (2014 2015) Folkehelsemeldingen mestring og muligheter, forsterke det tversektorielle samarbeidet for å forebygge ulykker. Det er viktig at kommunen integrerer det ulykkesforebyggende arbeidet generelt, og trafikksikkerhetsarbeidet spesielt i sitt folkehelsearbeid

4.5 Regional transportplan / fylkets trafikksikkerhetsplan

Trafikksikkerhetsarbeidet i Viken fylkeskommune er basert på en visjon om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte og hardt skadde i veitrafikken – nullvisjonen.

Fylkeskommunen er en av flere sentrale aktører i nullvisjons- og trafikksikkerhetsarbeidet, både som veieier, plan- og samordningsmyndighet, ansvarlig for kollektivtransport og eier av videregående skoler. Fylkeskommunen har et spesifikt ansvar etter veitrafikkloven (§ 40a) for å «tilrå og samordne tiltak for å fremmetrafikksikkerheten i fylket».

Viken fylkeskommune jobber med en ny modell og plan for det videre trafikksikkerhetsarbeidet. Frem til dette er på plass, er det planene fra de tidligere fylkene som er gjeldende.

4.6 Trygg Trafikk -Trafikksikker kommune

Trygg Trafikk sin sertifisering «Trafikksikker kommune» er et viktig verktøy for å få flere kommuner aktive i trafikksikkerhetsarbeidet. Det innebærer en systematisk forankring av trafikksikkerhetsarbeidet i hele kommunens organisasjon og tilhørende virksomheter.

Øvre Eiker jobber aktivt med dette og har som mål å bli en sertifisert trafikksikker kommune.

5.0 Ulykkessituasjonen / -utviklingen i Øvre Eiker kommune

Sett i ett dag til dag-perspektiv er trafikkulykker i nærområdet forholdsvis sjeldne, og noe vi som regel blir orientert om via presse eller radio. Vår subjektive opplevelse av utrygghet i trafikken er imidlertid påvirket av andre forhold, først og fremst den daglige eksponeringen for trafikk i gatemiljøet, på vei til og fra daglige gjøremål. Opplevelsen av utrygghet påvirker både atferd og trivsel, og kan virke hemmende på deltakelse i aktiviteter og sosialt liv utenfor hjemmet. Utrygghet i trafikken kan også bidra til økt bilkjøring, noe som i seg selv bidrar til å forsterke problemet.

Gjennom Buskerudbysamarbeidet ønsker kommunen å bidra til redusert bilbruk, og det er avgjørende at det lokale veinettet oppleves trygt å benytte for alle trafikantgrupper hele året.

Dette kapitlet beskriver utvikling av ulykkessituasjonen i Øvre Eiker kommune den siste 10-års perioden.

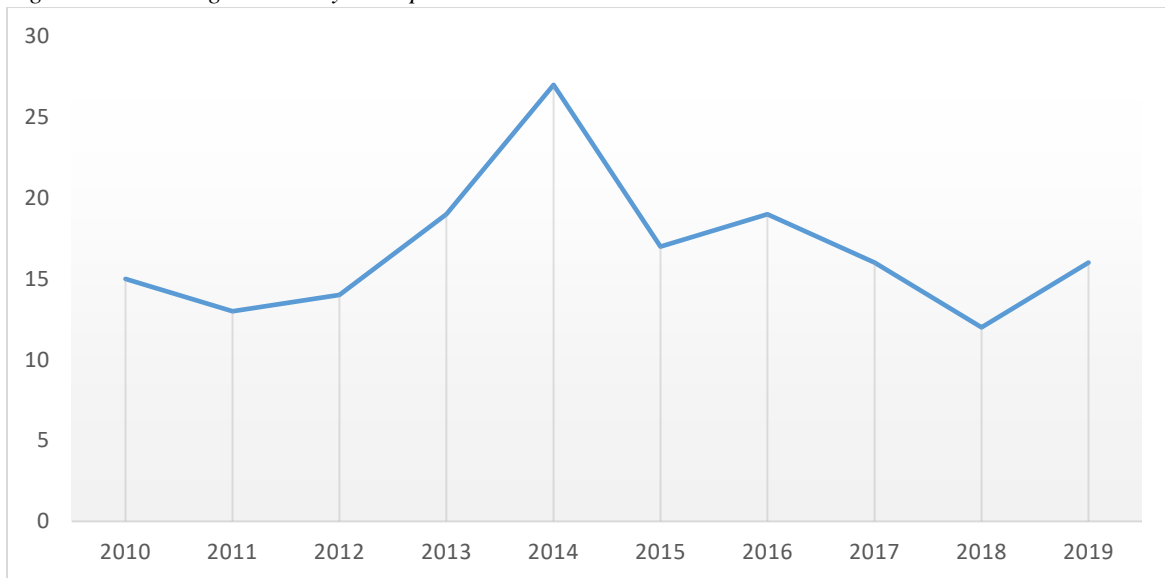
5.1 Personskadeulykker

Kapittelet er basert på politirapporterte personskadeulykker formidlet via vegvesenets trafikkulykkes register TRINE. Det er kjent at det skjer en underrapportering av trafikkulykker og at rapporteringen avtar med avtagende skadegrad. Blant annet av den grunn er det større mørketall for sykkelulykker enn for rene bilulykker.

Statistikken viser derfor bare en del av ulykkesituasjonen, og det faktiske antall trafikkulykker i Øvre Eiker – som andre steder - antas høyere enn de offisielle tallene viser.

Figuren under viser årlig utvikling i antall ulykker i Øvre Eiker fra og med 2010 til og med 2019. Figuren viser at det er en viss variasjon, med en topp i 2014, betydelig nedgang til 2015, men med noe økende tendens igjen i 2018.

Figur: 5.1 Utvikling i antall ulykker i perioden 2010 – 2019



Av 168 ulykker med personskader i perioden 2010-2019 i Øvre Eiker skjedde 69 på hovedveinettet (E134/RV350). På fylkesveinettet skjedde til sammen 65 ulykker med personskade og 21 på kommunalt nett, 13 på andre/private veier.

RV 350 Ringeriksveien fremstår fortsatt som den mest ulykkesutsatte i Øvre Eiker. Av fylkesveiene er det i første rekke FV 2736 Skotselvveien som er mest ulykkesutsatt.

Av de kommunale veiene er det Drammensveien som har flest ulykker, etterfulgt av Loesmoveien og Jungerveien hvor til sammen nesten halvparten av alle ulykkene på kommunale veier har vært i siste tiårsperiode. De resterende ulykkene er spredt på øvrig kommunalt vegnett.

Tabellen under viser oversikt over type personskadeulykker og antall i Øvre Eiker perioden. Det totale antall ulykker og antall skadde / drepte gir en differanse på 14 da noen ulykker har medført mer enn en drepte / skadde i samme ulykke.

Tabell 5-1 Personskadeulykker i Øvre Eiker (2010 – 2019)

Uhellskode hovedkategori	Antall drepte / skadde	Antall drepte	Antall hardt skadde	Antall lettere skadde
Bilfører	99	5	18	76
Bilpassasjer	39	1	7	31
Person lett MC	2	0	0	2
Person annen MC	12	0	4	8
Person moped	5	0	1	4
Person sykkel	4	1	1	2
Fotgjenger	15	0	2	13
Andre	6	0	0	6
I alt	182	7	42	263

5.2 Ulykker med fotgjengere og syklistere

5.2.1 Ulykker med fotgjengere

I forrige plans 10-årsperiode var det registrert 15 fotgjengerulykker i Øvre Eiker. Den gang var ulykker på kommunale veier overrepresentert.

I perioden 2010 – 2019 er det også registrert 15 fotgjengerulykker. De fordeler seg nå med 10 på riks- og fylkesveier og 4 på kommunale veier og en på privat vei. Syv av ulykkene har skjedd i forbindelse med kryssing av veg, herav tre i gangfelt. Seks av ulykkene har skjedd ved at fotgjenger har befunnet seg langs eller i kjørebanelen og to er blitt påkjørt på fortauet.

Tabell 5-2 Personskadeulykker fotgjengere Øvre Eiker (2010 – 2019)

Vei	Veinavn	Skadegruppe	Uhellskategori
Kv	Loesmoveien	Lettere skadde	Ulykke uklart forløp fotgjenger gikk langs eller var i kjørebanelen
Rv 350	Østre Brugate	Hardt skadde	Fotgjenger krysset kjørebanelen i gangfelt utenfor kryss
Rv 350	Vestre Brugate	Lettere skadde	Fotgjenger krysset kjørebanelen i gangfelt utenfor kryss
Fv	Skotselvveien	Lettere skadde	Fotgjenger stod stille eller oppholdt seg for øvrig i kjørebanelen
Fv 35	Storgata	Lettere skadde	Ulykke uklart forløp fotgjenger gikk langs eller var i kjørebanelen
Kv	Prestebraåtan	Lettere skadde	Fotgjenger gikk på veiens høyre side
Rv 350	Kirkealeen	Lettere skadde	Fotgjenger krysset kjørebanelen utenfor kryss bak parkert eller stanset kjøretøy
Rv 350	Østre Brugate	Lettere skadde	Fotgjenger krysset kjørebanelen for øvrig
Fv	Jernbanegata	Lettere skadde	Fotgjenger påkjørt på fortau

Kv	Meierigata	Lettere skadde	Fotgjenger krysset kjørebane i kryss bak parkert eller stanset kjøretøy
Kv	Plassen	Lettere skadde	Fotgjenger krysset kjørebane på hitsiden av krysset
Rv 350	Vestre brugate	Hardt skadde	Fotgjenger påkjørt på fortau
Pv	Prestegårdsjordet	Lettere skadde	Fotgjenger stod stille eller oppholdt seg forøvrig i kjørebane
Rv 350	Vestre Brugate	Lettere skadde	Fotgjenger krysset kjørebane i gangfelt utenfor kryss
Rv 350	Vestre Brugate	Lettere skadde	Møting i kurve

5.2.2 Ulykker med syklist

Antall ulykker som rammet syklist i forrige 10-årsperiode var fire. I perioden 2010-2019 er det i alt fire registrerte ulykker som har rammet syklist.

En av ulykkene har skjedd på europavei, en på riksvei, en på kommunal vei og en på privat vei. De fire ulykkene har ulike uhellskategorier og skyldtes påkjørsel bakfra, som resulterte i dødsulykke. I to andre ulykker var avkjøring venstre foran kjørende i motsatt retning og kjørende fra fortau/G/S veg krysset kj.b hits av krysset. Den siste ulykken har dog uklart eller ingen bestemt hendelsesforløp

Tabell 5-3 Personskadeulykker syklist Øvre Eiker (2010 – 2019)

Vei	Veinavn	Skadegruppe	Uhellskategori
RV 350	Ringeriksveien	Dødsulykke	Påkjøring Bakfra
KV	Drammensveien	Lettere skadde	Avkjøring til venstre foran kjørende i motsatt retning
P	Bekkeveien	Hardt skadde	Kjørende fra fortau/G/S-veg krysset kjørebane på hitsiden av krysset
E	E134	Lettere skadde	Ulykke med uklart forløp eller ingen bestemt kode

6.0 Mål og strategi for trafikksikkerhetsarbeidet i Øvre Eiker kommune

6.1 Mål / Mandat

Som planmyndighet har kommunen et særlig ansvar for å påse at trafikksikkerhetshensyn blir ivaretatt i arealplaner på alle nivå, fra kommuneplan til detaljprosjektering. Trafikksikre skoleveier og nærmiljøer er prioritert. I reguleringsplaner skal trafikksikkerhet være ivaretatt for hele planområde og omkringliggende områder.

Som veiholder har kommunen ansvar for investeringer, drift og vedlikehold av det kommunale veinettet og et spesifikt ansvar for trafikksikkerhetstiltak på kommunale veier.

I henhold til folkehelseloven og plan- og bygningsloven har kommunen et generelt ansvar for å forebygge skader og ulykker lokalt.

Øvre Eiker kommune legger ”nullvisjon” til grunn for sitt arbeid med å begrense trafikk-ulykker. Siktemålet er ingen drept eller alvorlig skadde i trafikken. Mens ulykker i realiteten er relativt sjeldne hendelser, kan mange mennesker oppleve daglig utrygghet i trafikken. Ved prioritering av tiltak skal også dette legges til grunn.

Øvre Eiker er en trygg kommune å bo og ferdes i. Trafikksystemet er tilrettelagt for trygg ferdsel for alle trafikantgrupper, med særlig hensyn til de svakeste trafikantene. Innbyggerne opplever ikke unødvendig utrygghet i trafikken (visjon for 2025, Trafikksikkerhets-planen 2001-2004)

Kommuneplanen for 2015 - 2027 har som visjon: “sammen skaper vi et livskraftig Øvre Eiker”. Det fremheves tre satsingsområder som har betydning for utviklingen av bilbruken, ulykkesrisikoen og opplevd utrygghet:

Areal- og transportplan for Buskerudbyen er vedtatt i 2013 og følges opp i kommuneplanen. Det legges vekt på samordnet areal- og transportsystem med vekt på kollektivnett, gang- og sykkelveier.

Temakart for gang- og sykkelveier er utarbeidet i alle tettsteder i kommunen. Det skal settes av nok og kvalitetsmessig gode arealer til sykkelparkering i utbyggingsprosjekter.

Gode og trygge nærmiljøer – området rundt boligen og skolen er grunnleggende for utvikling av trygghet og mestring fra ung alder – trafikkmiljøet er en viktig del av dette.

Kommunen skal jobbe systematisk med trafikksikkerhetsarbeid og ha godt, målbevisst og helhetlig arbeid med trafikksikkerheten.

Forslaget til ny kommuneplan for Øvre Eiker 2021-2033, som har vært på høring, viderefører visjonen og styrker hovedstrategien til trafikksikkerhetsarbeidet.

Øvre Eiker er en av fire kommuner i Buskerudbysamarbeidet. Sentralt i dette står utvikling av byområdene, basert på mer konsentrert, flerfunksjonell bebyggelse rundt knutepunktene. Det skal satses sterkere på buss og tog som et alternativ til bilen på relasjoner mellom byområdene og på gange og sykkel på interne relasjoner. Et hovedmål er å få ned bilbruken og medfølgende utslipp av klimagasser (jf Areal- og transportplan for Buskerudbyen 2013-23). Redusert bilbruk vil også være i samsvar med mål for trafikksikkerheten.

Øvre Eiker har vedtatt temaplanene “Felles sykkelplan for” Buskerudbyområdet” og “Plan for gåstrategien.” Temaplanene har grenseflater til trafikksikkerhetsplanen.

7.0 Kommunale tiltak

Dette kapittelet er gjennomgang av kommunens innsatsområder og de tiltak som kommunen finner mest relevant å arbeide med. Disse tiltakene skal bidra til å nå de nasjonale målene for nedgang i antall hardt skadde og drepte i trafikken.

Alle tjenester skal til enhver tid ha oppdaterte rutinebeskrivelse for kontinuerlig arbeid med trafikksikkerhet.

7.1 Risikoadferd i trafikken

7.1.1 Fart

- Kommunen som arbeidsgiver skal påvirke sine ansatte i tjeneste til å opptre med minst mulig risiko i trafikken.
- Kommunen skal ha utarbeidet retningslinjer for tjenestereiser og forankret denne i alle sektorer.
- Trafikksikkerhet skal være årlig tema i kommunens arbeidsmiljøutvalg (AMU)
- Kommunen, som kjøper av ulike tjenester, stiller krav til samarbeidspartnere om trafikksikker adferd (transporttjenester og vei og vedlikeholdstjenester) Disse innarbeides i anbudsdokumentene.
- Kommunens ansatte gjennomfører e-læringskurs i Trafikksikkerhet og HMS

7.1.2 Rus

- Kommunen skal arbeide aktivt for å forhindre at ansatte er påvirket av legale eller illegale rusmidler i tjenesten.

7.1.3 Bilbeltebruk

- Kommunen skal alltid velge busser med 3-punktsbelte ved leie av busser til transport i regi av kommunen.
- Kommunen har, i retningslinjene for tjenestereiser, en forventning om at alle kommunalt ansatte bruker bilbelte ved transport i tjeneste. Dette gjelder bil og buss.
- Helsestasjonenes virksomhet skal ha økt fokus på temaet barn i bil og da spesielt at barna skal sitte sikret bakovervendt i bil til de er 4 år.

7.2 Befolkningsgrupper (Barn, Ungdom, eldre og funksjonshemmede)

Kommunen har som barnehage- og skoleeier et særlig ansvar for trafikantrippet trafikksikkerhetsarbeid, dessuten trafikkopplæring iht kompetansemålene i kunnskapsløftet.

I perioden 2022-2025 foreslås det at trafikksikkerhetsarbeidet betones sterkere gjennom kampanjer ved barneskolene:

- «Aktiv på skoleveien» har som mål å få flere elever til å gå eller sykle til skolen. Kampanjen retter seg like mye til foreldre som skysser barna som til barna selv.
- «Alle barn sykler» er et bidrag i sykkelopplæringen fra 10-12 års alder, med både teori og praksis.
- «Barnetråkk» gir barn og unge mulighet for deltakelse i samfunnsutviklingen og hjelper med å bringe barnas synspunkter inn i plankartet, samt forbedre trafikksikkerheten på skoleveiene.

Kampanjene gjennomføres i samarbeid med foreldrenes arbeidsutvalg (FAU) ved hver skole, dessuten med Trygg Trafikk som faglig støttespiller.

7.2.1 Barn

Læringsmål som eksplisitt går på trafikk er følgende:

- Barnehagebarn: Skal kunne trafikkregler for fotgjengere, bruk av bilbelte, hjelm og refleks
- 1 – 4. årstrinn: Skal kunne følge trafikkregler for fotgjengere og syklist
- 5. – 7. årstrinn: Skal kunne praktisere trygg bruk av sykkel

7.2.2 Ungdom og unge førere

- 8. - 10. årstrinn: Skal kunne gjøre greie for hvordan trafikksikkerhetsutstyr hindrer og minsker skader ved uhell og ulykker og kunne forklare og utføre førstehjelp

På ungdomstrinnet er det flere læringsmål i naturfag som har relevans for trafikkopplæringen, som for eksempel fart og akselerasjon, lys, syn og farger, bruk av rusmidler osv.

Utdanningsdirektoratet har utviklet digitale veiledere for lærere til hvert av lærings-målene med flere eksempler på undervisningsopplegg til bruk både ute og inne.

- Kommunen skal integrere ungdomsrådet i planer og utvikling.

7.2.3 Eldre trafikanter og trafikanter med funksjonsnedsettelse

- Kommunen skal legge til grunn universell utforming ved fysisk utforming av veier og gangfelt (og forlengelse av gangfelt) for å ivareta eldre trafikanter og trafikanter med funksjonsnedsettelse
- Kommunen skal stimulere pensjonistforeningene til å integrere tema trafikksikkerhet i sin virksomhet
- Kommunen skal integrere eldrerådet og rådet for mennesker med funksjonsnedsettelse i planer og utvikling.

7.3 Trafikantgrupper/kjøretøygrupper (gående, syklende, mc og moped, tunge kjøretøy)

7.3.1 Gående og syklende

Gjennom Buskerudbysamarbeidet gjennomføres jevnlig sykkelinspeksjoner på sykkelveinettet. Hensikten er å påpeke avvik, feil og merknader som gir grunnlag for å gjennomføre strakstiltak langs eksisterende sykkelruter samt rette opp mangelfull drift. Kommunen følger opp med egne midler og eventuelt midler fra Buskerudbyen.

- Helsestasjonen, barnehagene og skolene skal årlig fokusere på betydningen av at syklist og fotgjenger bruker personlig verneutstyr i trafikken (sykkelhjelme, refleks)

7.4 Kjøretøyteknologi

- Kommunen skal i anbudsreglementet, ved kjøp / leasing, vurdere og etterstrebe muligheten for å innføre krav om automatisk nødbremse, feltskiftevarsler og fotgjengervarsler

7.5 Universell utforming

Universell utforming kan være viktig for trafikksikkerhet for å forstå systemet og lede myke trafikanter riktig. Godt markerte krysningspunkter er spesielt viktig for at personer med nedsatt funksjonsevne skal kunne ferdes trygt. Det henvises til håndbok N100 Veg- og gateutforming og V129 Universell utforming av veger og gater.

7.6 Varsling og sikring av arbeid på og ved vei

Arbeidsvarsling er en viktig del av trafikksikkerhetsarbeidet til kommunen. Det skal spesielt tilrettelegges for at gående og syklende har sikker adkomst forbi et arbeidssted. Det er 0-toleranse for manglende arbeidsvarsling. Henvisning til håndbok N301

7.7 Drift og Vedlikehold

Rutinene for drift og vedlikehold er av stor betydning både for sikkerheten og opplevd trygghet. I driften inngår brøyting og strøing med salt og sand, rengjøring, siktrydding, veioppmerking, holde åpne sluk og stikkrenner, oppretting av skilt og reparasjon av skader og slitasje i veidekket. Vedlikehold er tiltak for å opprettholde den fysiske infrastrukturen – for eksempel dekkefornyning, som igjen bidrar til å ivareta trafikksikkerheten.

Vegbelysning har stor betydning for trafikksikkerheten. Kommunen jobber kontinuerlig med å skifte ut tilårskomne og dårlige belysningsanlegg i eldre boligområder.

Ved anlegg av veier, gang- og sykkelveier må en sørge for tilstrekkelig areal for sideareal/snøopplag og trygge snumuligheter.

Øvre Eiker kommune har fastlagt standard for vinterdrift av veger og gang/sykkelveger, vedlegg "Strategi vinterveg" og "Strategi Friksjons forbedrende tiltak Øvre Eiker Kommune". I tillegg er det sammen med de andre kommunene i Buskerudbyen fastsatt en egen standard for drift og vedlikehold.

For å oppnå en god trafikkavvikling og høy trafikksikkerhet er det viktig at det avsettes tilstrekkelige midler på årsbudsjettene til drift og vedlikehold, spesielt vinterdrift. Gang- og sykkelveger og fortau må ha en forutsigbar og god standard.

7.8 Systematisk trafikksikkerhetsarbeid i offentlig og privat sektor

- Kommunen skal være godkjent som Trafikksikker kommune.

7.9 Oppfølging av utbyggere

Regulering og prosjektering av ny skole på Loesmoen kan gi muligheter for økt finansiering for tiltak på skoleveier i Hokksund. På lik linje vil det være viktig å ha gode rutiner for etablering av reguleringsbestemmelser og rekkefølgekrav for utbyggere slik at alle nye tiltak og områder utformes trafikksikre.

7.10 Fysiske trafikksikkerhetstiltak

Vedlagt "Prosjektliste – Trafikksikkerhetstiltak Øvre Eiker Kommune", [tabell 8-1](#) og [8-2](#) viser prosjekt og tiltak som er under planlegging. Oversikt over kommunens prioriteringer de neste årene samt investeringskostnader er synliggjort. Mindre tiltak, som etablering av fartshumper, fotgjengeroverganger, belysning ol. finansieres som «Andre tiltak» og har gjerne løpende evaluering/gjennomføring, og er i liten grad omtalt i vedlegg - "Prosjektliste – Trafikksikkerhetstiltak Øvre Eiker Kommune". Utfordringer på veger med staten eller fylkeskommunen som veieier er beskrevet særskilt. Tiltakslisten er ikke en oppstilling av alle behov, men hvilke tiltak som er realistisk for kommunen å få gjennomført i kommende planperiode med bakgrunn i kommunens økonomiske rammer.

8.0 Økonomi

Det fremgår av trafikksikkerhetstiltak gitt i vedlegg "Prosjektliste" at behovet for tiltak er fortsatt omfattende og langt ut over det som kan dekkes av Trafikksikkerhetsbudsjettene innenfor nær fremtid. Alternativ finansiering er derfor avgjørende for at en tilfredsstillende fremdrift er mulig. Det er derfor nødvendig å søke om tilskuddsmidler på egnede prosjekter og sørge for samordning mot Buskerudyens prosjektpakker knyttet til sykkel, gange og kollektivtrafikk.

Trafikksikkerhetstiltakene med investeringsbudsjett er innarbeidet i økonomiplanen for 2021-2024. Samtidig skal tiltak som går over flere år, samt tiltak med oppstart i handlingsplanperioden prioriteres i budsjettet hvert år fra 2022 til og med 2025

Tabell 8-1 viser prioriterte tiltak som konkret er planlagt og har fått innvilget budsjett.

Tabell 8-1 Investeringssmidler – Trafikksikkerhetstiltak (2021 – 2024)

Tiltak	2021	2022	2023	2024
Vestfossen skole	4000	4000		
Siktrydding, oppmerking, bommer, Intensivbelysning, vegrekkverk	850	850	850	850
Andre tiltak		550		
Sum	4850	5400	850	850

**Beløp i 1000*

Tabell 8-2 viser prioriterte tiltak og behov som konkret er planlagt.

Tabell 8-2 Prioriterte behov – Trafikksikkerhetstiltak (2022 – 2025)

Prioritert tiltak	2022	2023	2024	2025
Læreveien – Trafikksikkerhetstiltak				x
Sundhaugen – Gangvei	x			
Vendelborggata – Fartsreducerende og utbedre sikt	x			
Thorstadbakken – Sementveien – Loesmoveien – Rørveien – Ny kryssløsning		x		
Ormåsen, Bjørnefaret – elgfaret – GS-veg			x	
Nyveien - FV 2758 Utbedre gangveg og kryss	x			

9.0 Evaluering / Rullering

Trafikksikkerhetsplanen i Øvre Eiker kommune er en overordnet trafikksikkerhetsplan som i utgangspunktet revideres hvert 4. år. Hensikten med revisjon og evaluering av trafikksikkerhetsplanen er for og hele tiden utvikle trafikksikkerhetsarbeidet, være i tråd med nasjonale og regionale føringer, og for å møte kommunens behov og utfordringer i overskuelig fremtid.

Det kan forekomme en hyppigere revisjon av tiltakslisten "Prosjektliste" dersom behovet endrer seg i løpet av trafikksikkerhetsplanen 4års periode.

10.0 Vedlegg

- 1) Kart – Fotgjengerulykker, Ulykke med sykkel, Ulykke med MC og Ulykker med lett MC 2010-2019
- 2) Prosjektliste – Trafikksikkerhetstiltak Øvre Eiker Kommune
- 3) Strategi vinterveg 2017
- 4) Strategi Friksjons forbedrende tiltak Øvre Eiker Kommune rev 2021

