

Trafikksikkerhetsplan 2016-2019





Parti fra Sandvika 2016

Forord

Trafikksikkerhet angår oss alle uansett alder og funksjon. Vi har ingen å miste, og nettopp derfor er innsatsen for å hindre drepte og skadde i trafikken viktig.

Utgangspunktet for trafikksikkerhetsarbeidet i Bærum kommune er nullvisjonen. Nullvisjonen er en visjon om et transportsystem som ikke fører til drepte eller hardt skadde. Målene for Bærum kommune gjenspeiler målene på nasjonalt plan og mål for Akershus fylkeskommune.

Det er først og fremst ulykker på det kommunale veinettet som Bærum kommune selv har virkemidler til å gjøre tiltak på. Trafikksikkerhetsplanen beskriver og foreslår både fysiske og ikke-fysiske tiltak, og omfatter i tillegg til kommunale tiltak, også tiltak som forutsettes gjennomført av andre aktører.

Syv innsatsområder vil ha særlig fokus:

- Bli godkjent som «Trafikksikker kommune»
- Sikring av barn og unges skolevei
- Fotgjengerkrysninger
- Fartsdempende tiltak
- Sikringstiltak rettet mot syklist
- Økt tilgjengelighet for syklist
- Universell utforming og økt tilgjengelighet til kollektivtransport
- Trafikksikkerhetsplanen er også en forutsetning for å kunne søke om fylkeskommunal støtte til trafikksikkerhetstiltak

Tjenestestedet Vei og trafikk har ansvar for Trafikksikkerhetsplanen. Arbeidet har skjedd i nært samarbeid med andre berørte enheter i kommunen. Utkast har vært på høring internt i kommunen, hos Trygg Trafikk, Akershus fylkeskommune, Asker og Bærum politidistrikt, Statens vegvesen region øst, syklistenes landsforening avd. Asker og Bærum, velforeninger og foreldrerådets arbeidsutvalg (FAU) ved samtlige barne- og ungdomsskoler i Bærum. Gjennom denne høringen er det mottatt mange verdifulle innspill.

Denne planen er en revisjon av trafikksikkerhetsplanen for 2012-2015. Trafikksikkerhetsplanen vil bli politisk behandlet i september 2016.

Takk til arbeidsgruppen som bestod av følgende personer:

Tom Linderud
Trond Østbøll
Hanne C. Kleven
Inger Sandviknes

Økt trafikksikkerhet er summen av en rekke tiltak. Det er bredden i det vi gjør som gir resultater.

Sandvika, 30.05.2016

Christian Strandenæs
Tjenesteleder Vei og trafikk

Sammendrag

Trafikksikkerhetsplanen skal i sin helhet tydeliggjøre og samordne en felles innsats for trafikksikkerhetsarbeidet i Bærum kommune. Forebyggende tiltak, samt bevisstgjøring og kunnskapsformidling er viktige faktorer for å hindre alvorlige ulykker. Trafikksikkerhetsplan for Bærum 2016-2019 etterfølger tilsvarende plan for perioden 2012-2015. Planen er ment som et arbeidsdokument og veileder i trafikksikkerhetsarbeidet.

Det nasjonale målet for trafikksikkerhetsarbeidet i Norge er nullvisjonen. En visjon om et transportsystem som ikke fører til tap av liv og eller varig skadde. Samfunnet kan ikke akseptere et system som krever opp mot 150 menneskeliv på landsbasis hvert år. Tallet på drepte og hardt skadde i trafikken skal reduseres med minst en tredjedel innen 2020 i forhold til gjennomsnittsårene 2005-2008. Bærum kommune vil støtte opp om nullvisjonen og har som hovedmål for perioden 2016-2019 å redusere antall drepte og hardt skadde i forhold til perioden 2012-2015. En statistikk som i utgangspunktet er lav. Det var ingen drepte på veiene i Bærum i 2012 og 2013, men én ble drept i 2014 og én i 2015. I 2014 ble også 16 hardt skadd, mens én ble hardt skadd i 2015.

Bærum kommune har forvaltningsansvaret for 373 km med kommunale veier og gater, 127 km gang- og sykkelveier og 90 km fortau. En av de største utfordringene på de kommunale veiene er trafikkøkningen. Store fremkommelighetsproblemer flere ganger i døgnet på de statlige og fylkeskommunale veiene i kommunen forårsaker lekkasjer over på det kommunale veinettet. Dette sett i sammen med økt tilflytting, fortetting og utbygging er årsaker til trafikkøkningen på de kommunale veiene.

Trafikksikkerhetsplanen beskriver konkrete trafikksikkerhetstiltak, både av fysisk og ikke-fysisk art, som det skal fokuseres på i perioden 2016-2019. Tiltakene står beskrevet i egne handlingsplaner. Fysiske tiltak strekker seg over et vidt felt. Det mest aktuelle for det kommunale veinettet er å sikre de myke trafikantene, samt skille ulike trafikantgrupper slik at faren for ulykker mellom dem reduseres. Eksempler på dette er anleggelse av fortau langs trafikkbelastede veier, bedre belysning i krysningspunkter, fartsreduserende tiltak i form av fartshumper m.m. Ikke-fysiske tiltak går på holdningsskapende arbeid. Bærum kommune ønsker å sette fokus på dette også i planperioden 2016-2019. Det skal rettes mer oppmerksomhet på trafikksikkerhet i barnehagene, skolene og helsestasjonene. Handlingsplanene har som hensikt å innfri de mål som er satt for Bærum kommune for planperioden 2016-2019: antallet drepte og hardt skadde skal være lavere enn for forrige planperiode 2012-2016.

Samarbeid og gjensidig informasjonsformidling mellom ulike aktører er en viktig faktor for måloppnåelse. Det er befolkningen som best kjenner sine lokalområder. Eksempler på gode og viktige samarbeidspartnere er blant annet velforeninger og foreldreutvalg ved skoler (FAU). Andre viktige aktører er Statens vegvesen, Trygg Trafikk, Politiet, Asker og Bærum Trafikksikkerhetsforening og Akershus fylkeskommune.

Det er viktig i det forebyggende trafikksikkerhetsarbeidet at oppnådde resultater ikke blir en hvilepute. Man må se fremover og tenke trafikksikkerhet på alle arenaer. Derfor er et av målene inneværende plan periode å få godkjent Bærum kommune som en «Trafikksikker Kommune». Dette innebærer et systematisk arbeid for et tryggere lokalmiljø. Tiltaket er nærmere beskrevet senere i Trafikksikkerhetsplanen. Bærum kommune arbeider nå for sertifisering som «Trygt lokalsamfunn» og for å oppnå godkjenning som «Trafikksikker kommune».



Nordre og søndre Kolsåstopp sett fra Skui

Innholdsfortegnelse

1. VISJONER OG MÅL FOR ØKT TRAFIKKSIKKERHET 2016-2019	6
1.1 NULLVISJONEN OG NASJONALE MÅL	7
1.2 MÅL FOR AKERSHUS.....	8
1.3 MÅL OG VISJON FOR BÆRUM KOMMUNE	9
2. BÆRUM KOMMUNE	10
2.1 TRAFIKKSITUASJONEN	11
2.2 ULYKKESSITUASJONEN	14
2.3 HVOR SKJER ULYKKENE?.....	17
2.4 HVA KJENNETEGNER ULYKKENE?	17
2.5 HVEM ER MEST UTSATT I TRAFIKKEN?	19
2.5.1 Barn i alderen 0-15 år.....	19
2.5.2 Ungdom 16-24 år	20
2.5.3 Syklisten.....	22
2.6 UTFORDRINGER I TRAFIKKSIKKERHETSARBEIDET.....	24
3. HANDLINGSPLAN FOR FYSISKE TRAFIKKSIKKERHETSTILTAK	26
3.1 FYSISKE TILTAK PÅ FYLKESVEIER.....	27
3.2 FYSISKE TILTAK PÅ KOMMUNALE VEIER	28
3.3 ANDRE FYSISKE TILTAK	34
4. HANDLINGSPLAN FOR IKKE-FYSISKE TRAFIKKSIKKERHETSTILTAK	36
4.1 «TRAFIKKSIKKER KOMMUNE»	37
4.2 BARN I TRAFIKKEN.....	38
4.3 UNGDOM I TRAFIKKEN	41
4.4 VOKSNE OG ELDRE I TRAFIKKEN.....	42
4.5 ANDRE IKKE FYSISKE-TILTAK	43
5. VIKTIGE AKTØRER OG SAMARBEIDSPARTNERE.....	46
6. TRAFIKKSIKKERHETSTILTAK UTFØRT I PERIODEN 2012-2015.....	50
7. ØKONOMI OG OPPFØLGING	53
8. VEDLEGG.....	58
8.1 KART OVER EUROPA- OG FYLKESVEIER	59
8.2 ORDFORKLARINGER.....	61
8.3 KILDER OG REFERANSER	61

1

Visjoner og mål for økt trafikksikkerhet 2016-2019

1.1 Nullvisjonen og nasjonale 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](#).

«Nullvisjonen innebærer en ambisjon om en markant og vedvarende reduksjon i antallet drepte og hardt skadde i veitrafikken»

I NTP 2014-2023 er det lagt til grunn mål om en varig reduksjon i antall drepte og hardt skadde i veitrafikken i løpet av planperioden. Det er viktig å merke seg at nullvisjonen ikke fokuserer på antall ulykker, men på at ulykkene ikke skal føre til tap av liv eller hardt skadde. Som et delmål i retning av nullvisjonen har regjeringen i Nasjonal transportplan for 2014-2023 satt som mål at tallet på antall drepte og hardt skadde i trafikken skal være mindre enn 500 i 2024. Sammenlignet med gjennomsnittet for perioden 2008-2011, innebærer dette en halvering av antall drepte og hardt skadde. Et slikt mål krever et langsiktig, systematisk og målrettet arbeid av alle aktører som påvirker sikkerhet i veisystemet. Det framtidige trafikksikkerhetsarbeidet vil fokusere på å løse utfordringene knyttet til de ulykkestyper, trafikantgrupper og typer adferd som er mest utsatt eller fører til flest ulykker med drepte og hardt skadde. «Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2014-2017» gir en samlet framstilling av hvilke trafikksikkerhetstiltak som skal gjennomføres i Norge i perioden for at antall drepte og hardt skadde i veitrafikken skal kunne bli redusert til maksimalt 500 i 2024.

Trafikksikkerhetsarbeidet inneholder i hovedsak tiltak innenfor tre hovedområder:

- Trafikanttiltak
- Tiltak på veinettet
- Kjøretøytiltak

Trafikanttiltak går på trafikantens rolle og ansvar. Trafikkopplæring inngår i «Kunnskapsløftet» og angår dermed direkte barnetrinnet, ungdomstrinnet og den videregående skole. Også barnehager oppfordres til trafikkopplæring. Særlige tiltak rettes mot fører, spesielt ungdom. Ytterligere tiltak er kampanjer og informasjon, kontroll og overvåkning, straff og sanksjoner og intelligente transportsystemer (ITS) rettet mot trafikanter.

Tiltak på vei strekker seg fra store veiprojekter til mindre investeringstiltak på eksisterende veier, drift og vedlikehold, fartsgrenser, areal- og transportplanlegging, arrangementer på offentlig vei og ITS.

Kjøretøytiltak går på forbedring av kjøretøykontroll, fremme ITS i kjøretøy og spesifikke tiltak rettet mot snøscootere og ATV (All Terrain Vehicles).

Nasjonal Tiltaksplan stiller også krav til skadeforebyggende tiltak rettet mot akutt medisinsk beredskap, publikums og pårørendes innsats på skadestedet og helsetjenestens håndtering av ulykker.

1.2 Mål for Akershus

«[Handlingsplan for trafikksikkerhet i Akershus 2015-2018](#)» er forankret i «Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2014-2017» og legger vekt på trafikanterrettede tiltak. Handlingsplanen er utarbeidet av Akershus fylkeskommune i samarbeid med [Trygg trafikk](#) og [Statens vegvesen](#).

Følgende 4 mål er viktige resultatmål for trafikksikkerhetsarbeidet i Akershus i 2010-2019:

- Som et gjennomsnitt i perioden 2015-2018 skal det reduseres til maksimalt 65 drepte og hardt skadde i Akershus, ref. Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2014-2017
- Ingen barn skal bli drept eller hardt skadd i trafikken i Akershus
- Ulykker med hardt skadde eller drepte ungdommer skal reduseres med 20 % i perioden 2015-2018 i forhold til perioden 2011-2014
- Ingen syklist skal bli drept i perioden 2015-2018. Antall hardt skadde syklistere skal reduseres med 20 % i forhold til perioden 2011-2014

For å nå målene tar handlingsplanen for seg følgende fokusområder:

- Utsatte trafikantergrupper
- Barn i trafikken
- Ungdom
- Voksne – menn overrepresentert
- Eldre bilførere
- Syklistere
- Rus

Av trafikanterrettede tiltak beskrevet i handlingsplanen er implementering av konseptet «Trafikksikker kommune» noe fylkeskommunen vil jobbe med mot kommunene. Kommunene har et stort ansvar for trafikksikkerhetsarbeidet som veimyndighet, arealplanlegging, skole- og barnehageeier, transportør, transportkjøper og arbeidsgiver. Akershus fylkeskommune vil derfor gjennom Trygg trafikk stimulere kommunene i Akershus til å implementere «Trafikksikker kommune» og dermed forankre trafikksikkerhetsarbeidet i kommunens øverste ledelse.

1.3 Mål og visjon for Bærum kommune

Målene for Bærum kommune gjenspeiler målene på nasjonalt plan og mål for Akershus fylkeskommune. Det er først og fremst ulykker på det kommunale veinettet som Bærum kommune selv har virkemidler til å gjøre tiltak på.

«Bærum kommune har vedtatt en nullvisjon om ingen drepte og hardt skadde i trafikken»

Følgende mål legges til grunn for trafikksikkerhetsarbeidet i Bærum for perioden 2016-2019:

Hovedmål:

- Redusere antall drepte og hardt skadde i perioden 2016-2019 i forhold til perioden 2012-2015
- Bærum kommune vil i løpet av perioden 2016-2019 bli en «Trafikksikker kommune»

Delmål:

- Ingen barn skal bli drept eller hardt skadd i trafikken i Bærum kommune.
- Ingen ungdom skal bli drept i perioden. Antall ulykker hvor ungdom blir hardt skadd, skal reduseres med 20 % i forhold til perioden 2012-2015.
- Ingen fotgjengere skal bli drept i perioden. Antall ulykker hvor fotgjengere blir hardt skadd, skal reduseres med 20 % i forhold til perioden 2012-2015.
- Ingen syklistere skal bli drept i perioden. Antall ulykker hvor syklistere blir hardt skadd, skal reduseres med 20 % i forhold til perioden 2012-2015.

Eventuelle bilulykker med drepte og hardt skadde skjer i stor grad på fylkesveier, riksveier og europaveier. Kommunen vil her være en pådriver i trafikksikkerhetsarbeidet.



2

Bærum kommune

2.1 Trafikksituasjonen

Det overordnede hovedveinettet i Norge, riksveier, deles inn i to kategorier – europaveier og andre riksveier. Riksveiene er ryggraden i det overordnede nasjonale veitransportsystemet. De forbinder landsdeler og regioner med hverandre og knytter Norge til utlandet. Det lokale hovedveinettet består av fylkesveier og kommunale veier. Bærum kommune har ansvar for det kommunale veinettet. I tillegg til hovedveinettet kommer de private veiene.

Europaveier

Høy trafikk tetthet på europaveiene medfører store avviklingsproblemer og «trafikklekkasjer» over på det lokale veinettet i Bærum. Dette gir ekstra belastning og slitasje på fylkesveiene og det kommunale veinettet, i tillegg til at de skaper store miljøulempere for omgivelsene.

I hele Bærum kommunes søndre del ligger E18, en av Norges mest trafikkerte veistrekninger, med en årsdøgnetrafikk (ÅDT) på opp til 90 000 kjøretøy i døgnet. E18 har seks kjørefelt gjennom hele kommunen hvor høyre kjørefelt inn mot Oslo er regulert som kollektivfelt. I rushtid er det store avviklingsproblemer med køer som kan strekke seg igjennom hele kommunen. E18 i Bærum er en svært viktig gjennomfartsåre til Oslo fra områdene i vest og sør og motsatt, foruten å være en svært viktig «samlevei» lokalt for trafikken i Bærum.

Utviklingen av transportsystemet i E18-korridoren vestover fra Oslo sentrum er utredet og planlagt i en årrekke. Juni 2014 ble siste kommunedelplan for ny E18 mellom Lysaker og Slependsen vedtatt. Tiltakene omfatter ny E18 i tunnel med 3 gjennomgående felt i hver kjøreretning. Det blir dagsoner ved Ramstadsletta og Nedre Stabekk der E18 skal kobles sammen med lokalveisystemet. I planene ligger det en tverrforbindelse i tunnel fra Gjønnnes til E18 ved Strand (Bærumdiagonalen), og ny atkomstveg til Fornebu. Planen inkluderer også separat bussvei og sykkelvei på hele strekningen.



E18 gjennom Sandvika

Statens vegvesen (SVV) igangsatte arbeid med regulering for ny E18, delparsell Lysaker – Ramstadsletta høsten 2014. Planforslaget forventes lagt ut på offentlig høring sommeren 2016, med endelig vedtak på nyåret 2017.

Statens vegvesen har antydnet følgende utbyggingstakt for E18-tiltaket i Bærum:

- Lysaker – Ramstadsletta: 2018-2023
- Ramstadsletta – Slependsen: 2022-2025

Trafikkberegninger i E18-prosessen viser at E18 og Bærumsdiagonalen vil tiltrekke seg trafikk fra øvrig samleveinett i Bærum og dermed bedre trafikksikkerheten lokalt. I tillegg vil ny E18 få forbedret standard og færre kryss i forhold til i dag. Dette bidrar også til at trafikksikkerheten generelt forbedres.

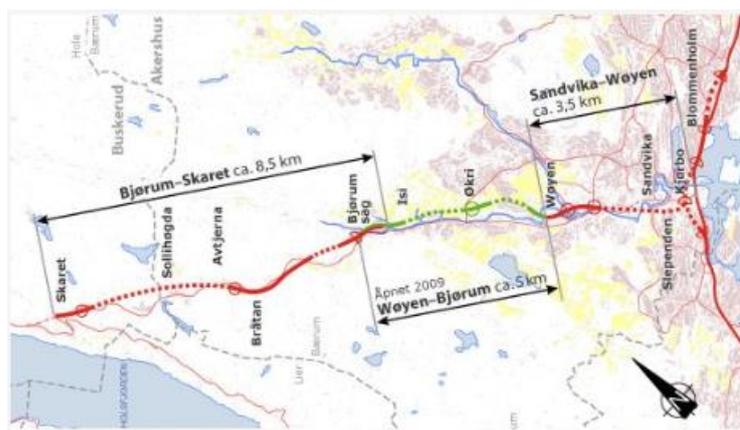
E16 ligger vest i kommunen, og går fra Sandvika og nordvest over til Sollihøgda. Denne hovedveien binder Osloområdet sammen med Ringerike, Hallingdal og Bergen. Lokalt har denne veien en viktig funksjon med å mate trafikk fra Rykkinn, Kolsås, Bærums Verk og Lommedalen ned til E18. I sør har E16 ved Hamang en ÅDT på over 35 000 kjøretøy i døgnet.

Statens Vegvesen står for utbygging av nye E16 mellom Sandvika og Skaret. Strekningen er planlagt bygget som en firefelts motorvei.

E16 utbyggingen er delt inn i tre delstrekninger:

- På strekningen Sandvika–Wøyen startet de i januar 2015 med Bjørnegårdstunnelen. Neste del er strekningen Rud- Wøyenenga, som starter opp i oktober 2016.
- Strekningen Wøyen–Bjørum er ferdig utbygget som firefelts motorveg og ble åpnet i 2009.
- For strekningen Bjørum–Skaret ble reguleringsplan vedtatt i juni 2013. I NTP 2014-2017 er det planlagt oppstart av denne delen tidligst i 2017.

Prosjektet, som inkluderer ferdigstillelse av Sandvika ring, er anslått å stå ferdig i 2020.



Kart viser tre delstrekninger for utbygging av E16

Andre riksveier

Foruten E18 og E16, er deler av riksvei 150, den delstrekningen av Ring 3 som går i Granfosstunnelen ut til Lysaker, definert som riksvei. Store deler av riksveiene i Bærum ble 1. januar 2010 overdratt fra staten til Akershus fylkeskommune og omgjort til fylkesveier gjennom forvaltningsreformen. For Bærum kommune gjaldt dette riksvei 160, riksvei 164, riksvei 166 og riksvei 168. Disse er nå blitt fylkesveier med tilsvarende fylkesveinumner. Akershus fylkeskommune fikk med dette et stort ansvar for planlegging, utbygging og drift av fylkesveinettet. Statens vegvesen Region Øst er fylkeskommunens veiadministrasjon, og utfører arbeid på alle fylkesveiene i Bærum.

Fylkesveiene

Store deler av fylkesveinettet i Bærum består i vesentlig grad av tofelts veier uten fysisk skille i midten. Dette veinettet har en høy trafikkbelastning og betjener alle trafikkformer som lokal- og gjennomgangstrafikk. I tillegg til biltrafikken har fylkesveiene også en stor gangtrafikk og en økende sykkeltrafikk, ettersom veinettet ligger inne i tettbebygde områder og er en viktig del av det lokale veinettet. I Bærum er fylkesveinettet viktige skoleveier for flere tusen elever.

Det finnes tilbud til gående langs store deler av dette veinettet med unntak av enkelte strekninger utenfor tettbebyggelsen som langs øvre del av Lommedalsveien og øvre del av Billingstadveien. Større strekninger her har verken fortau eller gang-/sykkelvei.

I «[Sykkelstrategi for Bærum kommune](#)» er det i all hovedsak fylkesveinettet som på sikt skal fungere som et sammenhengende hovedsykkelveinett og sekundærveinett.

Hovedmålet til sykkelstrategien er å motivere flest mulig til å velge sykkel som transportmiddel. Dette medfører et økende behov for oppfølging av trafikksikkerhetsarbeidet rettet mot syklister og deres behov for veianlegg.

Tabell 2.1 De mest trafikkerte hovedveiene i Bærum kommune i 2015:

Veinavn/veintr.	Max. ÅDT	Strekning
E18	89 200	Holtekilen, øst for Høvik
E16	35 615	Hamang
Ring 3, Rv. 150	30 800	Lysaker
Snarøyveien, Fv. 166	23 000	v/Oksenøyveien
Lommedalsveien, Fv. 603	15 000	Mellom Skollerudveien.– Gml. Ringeriksvei
Johan Grauers gate, Fv. 618	15 000	Mellom rundkjøringene v/Storsenteret
Kirkeveien, Fv. 163	14 500	Mellom Presteveien og Bærumsvaien
Griniveien, Fv. 168	16 190	v/Oslo grense
Gml. Ringeriksvei, Fv. 608	13 915	Mellom Grinivn. – Kirkeveien
Bærumsvaien, Fv. 160	13 000	Rundkjøring Kirkeveien – rundkj. Vallerveien
Sandviksvaien, Fv. 157	12 400	Rundkjøring Folangerveien – rundkj. Jongsåsveien
Brynsveien, Fv.164	12 620	Rundkjøring Leif Larsens vei – rundkj. Lindelia
Vollsveien, Fv. 610	11 800	v/Bærumsvaien

Kommunale veier

Bærum kommune har forvaltningsansvaret for det kommunale veinettet. I kommunen finnes det i dag totalt 373 km kommunale veier og gater, 127 km kommunale gang- /sykkelveier og 90 km fortau. Det kommunale veinettet består i all hovedsak av mindre adkomstveier (boligveier) og enkelte samleveier. Disse er spredd rundt om i hele kommunen.

En av de største utfordringene på det kommunale veinettet er trafikkøkning. Store fremkommelighetsproblemer flere ganger i døgnet på de statlige og fylkeskommunale veiene i kommunen er sammen med økt tilflytting og utbygging noe av årsaken til dette. Økt trafikk i smale boligveier gir dårligere trafikksikkerhet for de myke trafikantene på enkelte strekninger av det kommunale veinettet.

For å bøte på dette har kommunen satt opp en rekke tidsstyrte bommer på boligveinettet for å forhindre uønsket gjennomkjøringstrafikk. Adkomstveiene skiltes med 30 km/t og har som regel fartshumper. På det kommunale veinettet finnes det i dag ca 1 500 humper. Det er forutsatt at fartsnivået skal være så lavt i disse veiene at man kan ha blandet trafikk med biler, sykler og fotgjengere. I adkomstveier med over 1 000 ÅDT er det ønskelig med fortau. Samleveiene forbinder adkomstveiene med hovedveiene (fylkes- og riksveier) og har en blandet transport- og adkomst funksjon. Den dimensjonerende fartsgrensen skal være 50 km/t. Unntak finnes på enkelt strekninger hvor fartsgrensen er satt ned til 40 km/t som et fartsreducerende tiltak i tilknytning til gangfelt. I samleveiene finnes vanligvis fortau.

Private veier

I alt er det 300 km private veier i Bærum kommune, hvorav mange er skogsbilveier. Det finnes omtrent 70 km private veier som har tilnærmet samme funksjon som de kommunale adkomstveiene. Kommunen har ikke ansvar for de private veiene.

2.2 Ulykkessituasjonen

Statistikken som er brukt som grunnlag for å beskrive ulykkessituasjonen i Bærum, er hentet fra politirapporterte personskade ulykker. Det er stor underrapportering av ulykker med lettere skader, spesielt når det gjelder singel-sykkelulykker og fotgjengerulykker. Det er i forbindelse med innføring av «Trafikksikker kommune», et prosjekt på gang for å bedre rapportering blant annet for ulykker meldt på legevakt som ikke er politiregistrert. Tallene som er brukt i dette kapittelet er politiregistrert på samme måte som tall for tidligere trafikksikkerhetsplan perioder, og gir derfor et sammenligningsgrunnlag som beskriver et relevant bilde av utviklingen.

For ulykker hvor utfallet var drepte og/eller hardt skadde har det på landsbasis vært en positiv utvikling i ulykkessituasjonen i løpet av de siste ti år. I Bærum kommune har færre blitt drept i trafikken de siste 10 år. Ulykkestrenden har vært positiv og lik som i resten av landet. Antallet hardt skadde varierer fra år til år, det varierer mellom 5 og 20 hardt skadde hvert år. Antall personer med lettere skader går ned i Bærum, se tabell 2.1.

Ulykkesstatistikken viser at trafikksikkerhetsarbeidet har hatt en positiv effekt. I Bærum kommune ser man en merkbart reduksjon i antall ulykker og lettere personskader. Kommunens trafikksikkerhetsarbeid bidrar til at ulykkestrenden går i riktig retning, i tråd med nullvisjonen. De fleste ulykkene med utfallet hardt skadd har skjedd på europaveiene og fylkesveiene.

Det er viktig å påpeke at et utgangspunkt med lave tall fører til at alvorlige enkeltulykker slår kraftig ut i statistikken.

Definisjon på alvorlighetsgraden av ulykker:

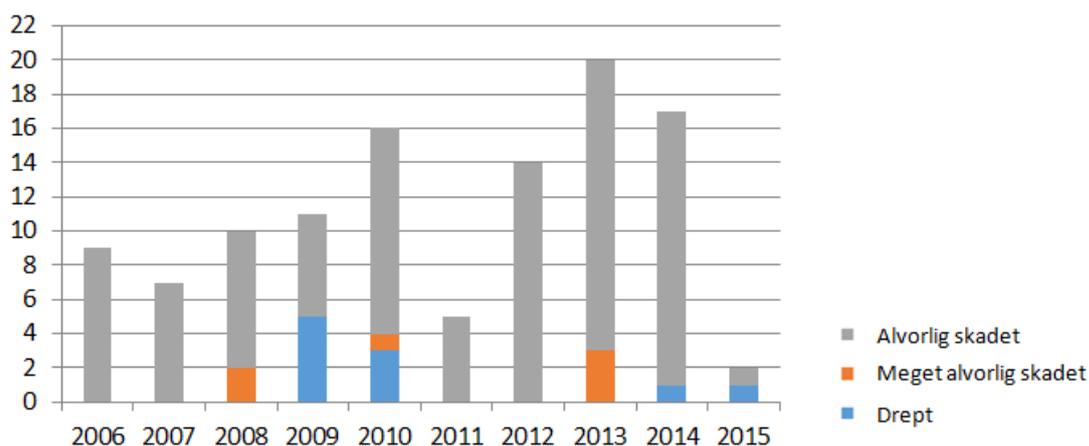
Dødsulykke: Personer i et trafikkuhell som dør umiddelbart, eller innen 30 dager som følge av skader ved uhellet.

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

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

Lett ulykke: Regnes mindre skader og brudd som krever legebehandling, men som ikke medfører innleggelse på sykehus, og ikke regnes som varig skade.

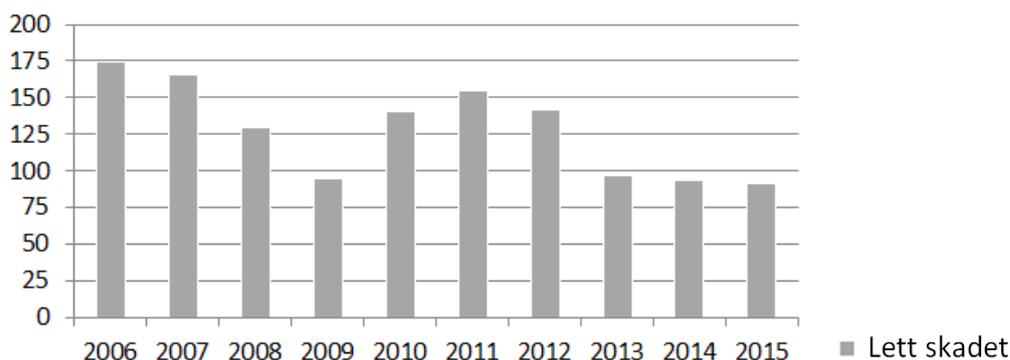
I nullvisjonen benyttes begrepene drepte og hardt skadde. Definisjonen på hardt skadde er ulykker hvor utfallet blir en meget alvorlig ulykke eller en alvorlig ulykke.



Figur 2.1 Antall personer drept eller meget alvorlig og alvorlig skadde i trafikken i Bærum i tiårsperioden 2006-2015. Kilde: SVV

Antall drepte varierer sterkt fra år til år. Fra ingen drept i perioden 2006-2008, fem drepte i 2009 og tre drepte i 2010 og ingen drepte i perioden 2011-2013. Totalt ligger gjennomsnittet på 1 drept hvert år på veiene i Bærum de siste ti årene.

Antall ulykker med hardt skadde varierer fra år til år. De fleste ulykkene hvor utfallet er hardt skadde skjer på fylkesveier og europaveier. Gjennomsnittet ligger på 10,1 hardt skadde i året for det siste tiåret.



Figur 2.2 Antall personer med lettere skader fra trafikkulykker i Bærum kommune i perioden 2006-2015. Kilde: SVV

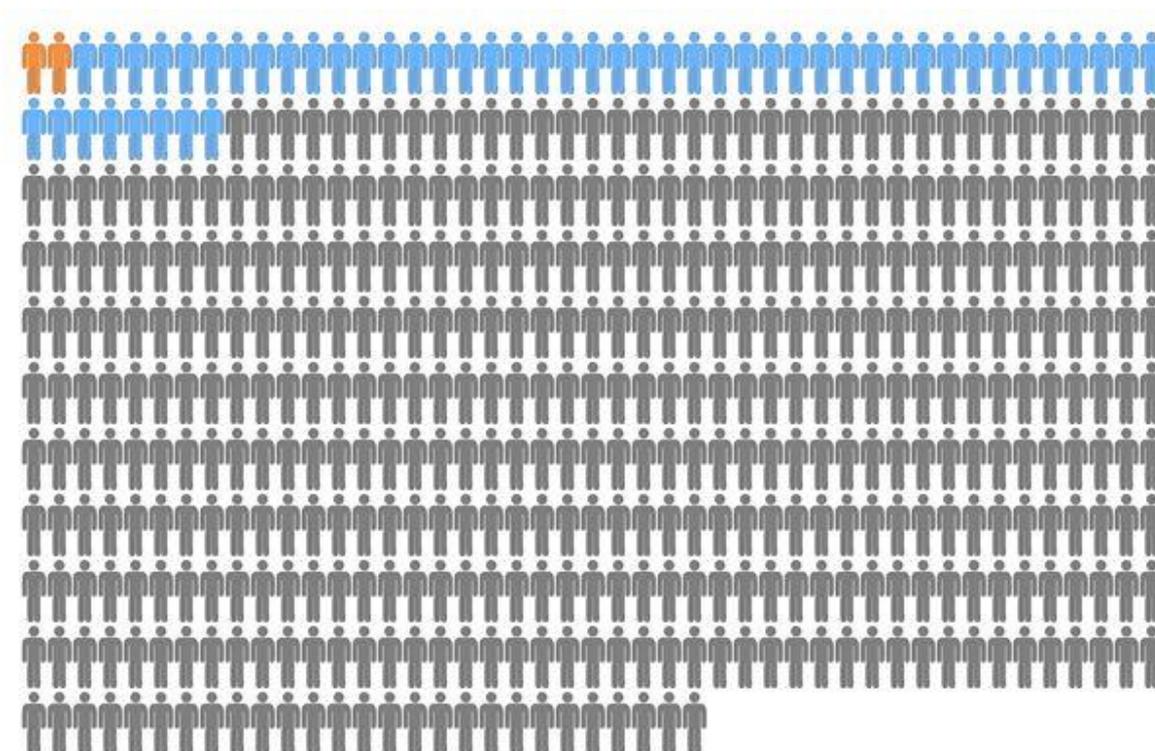
Utviklingstrenden innenfor lettere skader er nedadgående. Figur 2.2 viser en nedgang i antall lettere personskader for tiårsperioden 2006-2015. Gjennomsnittet for antall lettere skadde det siste tiåret ligger på 128,5 lettere skadde per år. Det er en nedgang fra forrige planperiode som hadde et gjennomsnitt på 161,4 lettere skadde per år.

I forrige trafikksikkerhets planperiode (2012-2015) var det totalt 364 ulykker på veinettet i Bærum med 477 personskader. I disse ulykkene ble to drept, 51 hardt skadd og 424 lettere skadd. Målet for denne planperioden var å redusere ulykker, antall drepte og hardt skadde. Det målet er oppnådd både innen antall ulykker, antall drepte og antall lett skadde. Antall meget alvorlig skadde var likt som forrige planperiode. Antall hardt skadde har økt siden forrige planperiode.

I trafikksikkerhetsplanperioden (2008-2011) var det totalt 433 ulykker på veinettet i Bærum med 562 personskader. I disse ulykkene ble åtte drept, 34 hardt skadde og 520 lettere skadde.

Tabell 2.1 Ulykkestall fra forrige trafikksikkerhetsplanperiode i 2012-2015. Kilde: SVV

ÅR	Antall ulykker	Drept	Meget alvorlig	Alvorlig	Lett	Tot ant. Personer skader
2012	107	0	0	14	142	156
2013	89	0	3	17	97	117
2014	89	1	0	16	94	111
2015	79	1	0	0	91	93
Totalt	364	2	3	48	424	477

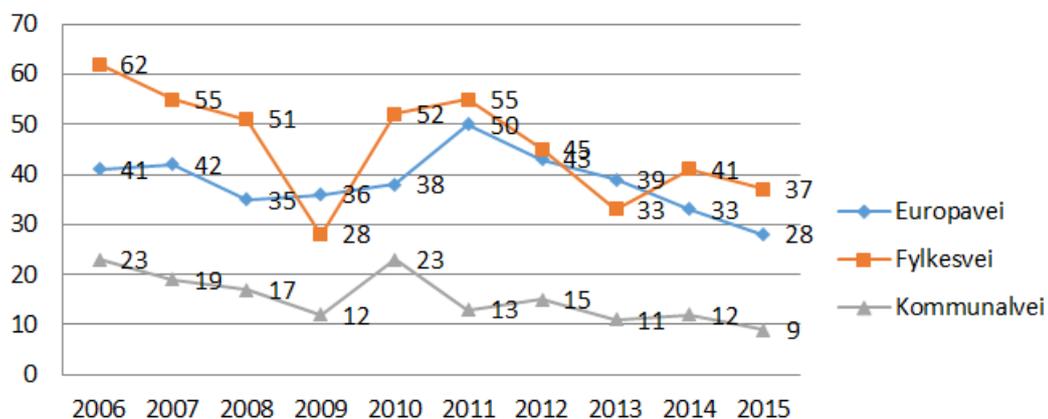


Figur 2.3 Piktogrammet viser antall personskader i Bærumstrafikken i perioden 2012-2015

2.3 Hvor skjer ulykkene?

I Bærum skjer de fleste ulykkene på fylkesveinettet. Med gjennomsnittlig 45,9 ulykker per år, tilsvarer dette 42,9 prosent av alle ulykkene i Bærum. E18 og E16 ligger noe lavere med gjennomsnittlig 38,5 ulykker per år, som er 36 prosent av alle ulykker. Akershus fylkeskommune antar at mer enn halvparten av ulykkene i Akershus i framtiden vil skje på fylkesveinettet.

Ulykker på det kommunale veinettet ligger på gjennomsnittlig 15,4 ulykker per år, som er omtrent 14,4 prosent av alle ulykkene. Av disse ble null drept og 16 hardt skadd på det kommunale veinettet i perioden 2006-2015. På de private veiene ble det registrert 67 ulykker, som tilsvarer 6,2 prosent av alle ulykkene i tiårsperioden 2006-2015.



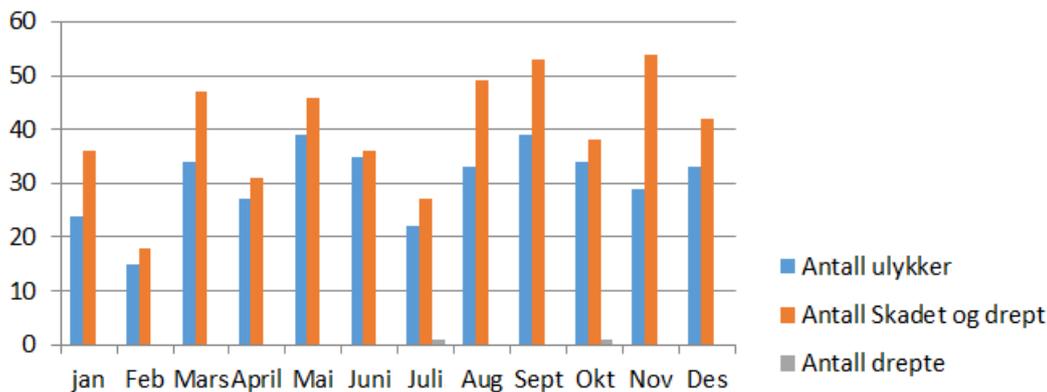
Figur 2.4 Utviklingen av trafikkuulykker fordelt på ulike veityper i tiårsperioden 2006-2015. Kilde: SVV

2.4 Hva kjennetegner ulykkene?

De fleste ulykker i Bærum i forrige trafikksikkerhets planperiode (2012-2015), skjedde mellom kjøretøy i samme kjøreretning. Alvorlighetsgraden av ulykkene var sjelden høy. De alvorligste ulykkene, hvor utfallet var drept eller hardt skadd gjaldt oftere møteulykker, fotgjengerulykker og noen utforkjøring. Av de to dødsulykkene i planperioden, var den ene fotgjengerulykke på E16 og den andre en motorsykkelulykke på E18. Begge de drepte var menn. Ingen ble drept på de kommunale veinettet i samme periode.

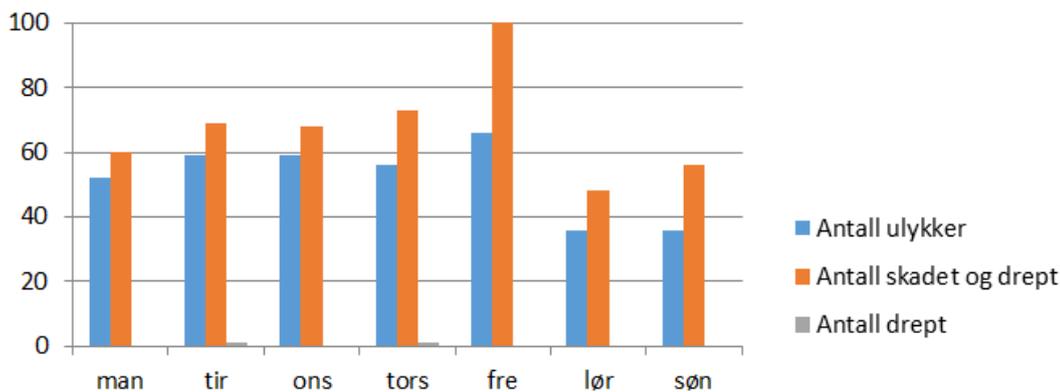
For ulykkenes fordeling i løpet av årets måneder, se figur 2.5. De fleste ulykkene skjedde i mars, mai, juni, august, september og desember. I de fleste av disse månedene var også antallet skadde og drepte høyest. September og november pekte seg helt klart ut som de månedene med flest antall skadde og drepte. November skiller seg ut med høyest antall skadde og drepte, men med færre ulykker. Sommermåneden juli rangerer lavt.

Februar og juli har færrest antall ulykker, skadde og drepte. På landsbasis er det en topp i antall ulykker i løpet av sommermånedene, i tillegg til november. For Bærum skiller juli seg ut fra resten av landet, med færre ulykker.



Figur 2.5 Ulykkenes fordeling utover året i perioden 2012-2015. Kilde: SVV

Det skjedde flere ulykker i ukedagene enn lørdag og søndag. I forbindelse med helgestart hadde fredagen størst antall skadde. De to drepte i trafikken i Bærum i forrige planperiode (2012-2015) ble drept på ukedager. Begge ulykkene skjedde på ettermiddagen.



Figur 2.6 Ulykkenes fordeling utover uken i perioden 2012-2015. Kilde: SVV

2.5 Hvem er mest utsatt i trafikken?

2.5.1 Barn i alderen 0-15 år

Ingen barn har blitt drept på det kommunale veinettet de siste ti årene. Ulykkene som involverer barn i Bærum skjer først og fremst på fylkesveinettet og Europaveiene. Tre barn er alvorlig skadd på det kommunale veinettet. Alle tre var syklister. To barn ble alvorlig skadd på fylkesveinettet, disse var bilpassasjerer. Seks barn er blitt alvorlig skadd som bilpassasjer på Europaveiene i Bærum de siste ti årene.

De yngste barna er skadeutsatt i form av å være bilpassasjerer. Eldre barn er i all hovedsak, slik som yngre barn, utsatt for bilpassasjerulykker, men ulykkestyper som syklist- og fotgjengerulykker øker med barnets alder.



2.5.2 Ungdom 16-24 år

Slik som i resten av landet, er ungdom i alderen 16-22 år i Bærum, svært skadeutsatt i trafikken. Mopedulykker er vanligst i 16-17 års alderen. I 18-20 års alderen øker antallet ulykker betraktelig, med også å involvere bilførerulykker. 18-åringene har høyest ulykkesrisiko i Bærum. Spesielt for Bærum er at ulykkestallene går ned for ungdom i alderen 20-23 år.

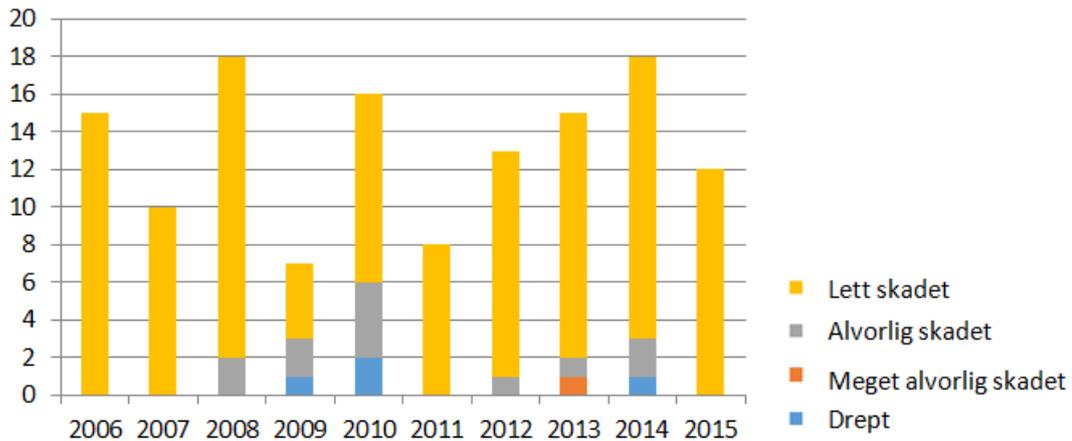
Ulykkesstatistikken stiger igjen blant unge voksne, i slutten av 20-årene mot 30 års alderen, se figur 2.11. Bilfører er helt klart den mest utsatte trafikantgruppen.

En ungdom (fotgjenger) er blitt drept på veiene i Bærum de siste ti årene. På det kommunale veinettet ble tre ungdommer alvorlig skadd, hvorav en var motorsyklist og to var syklister. Det har skjedd flere alvorlige ungdomsulykker på fylkesveinettet. Ti ungdommer ble alvorlig skadd, hvorav fire var bilførere, en var bilpassasjer, to var motorsyklister, to var syklister og en var fotgjenger. På Europaveiene ble en meget alvorlig skadd og en alvorlig skadd.

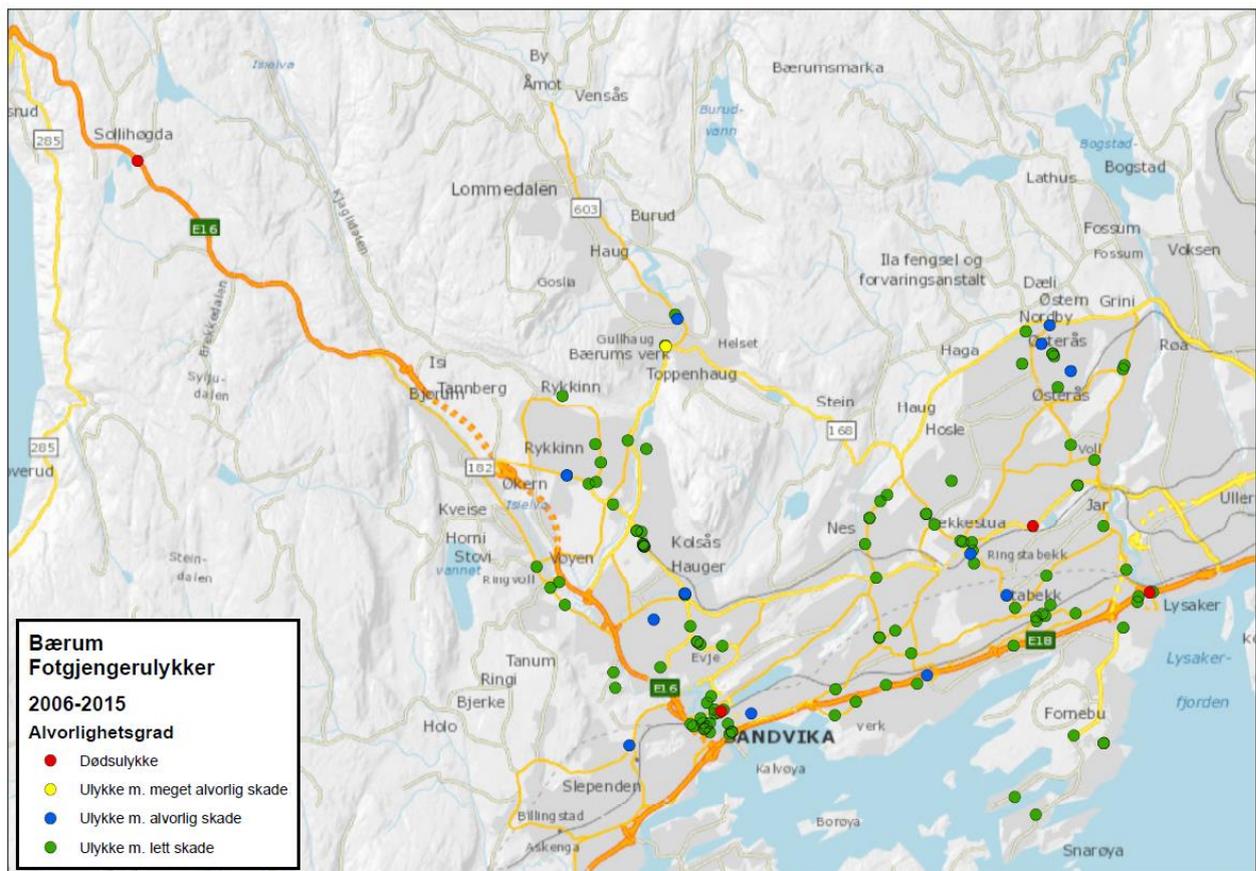


2.5.3 Fotgjengeren

Fotgjengeren er den mykeste trafikanten i Bærumstrafikken. Totalt ble fire fotgjengere drept på veiene i Bærum det siste tiåret, hvorav to var i forbindelse med Europaveiene, en på fylkesvei og en på Sandvika bussterminal. Det er fem fotgjengere som ble alvorlig skadd på fylkesveinettet og åtte som ble alvorlig skadd på det kommunale veinettet. Det er flere fotgjengere som ble alvorlig skadd på det kommunale veinettet enn på fylkesveinettet det siste tiåret.



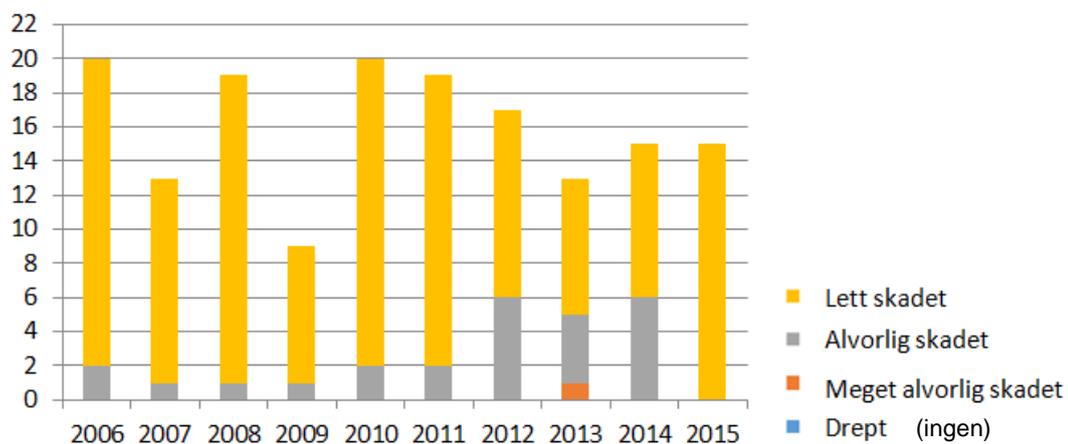
Figur 2.7 Fotgjengerulykker fordelt på alvorlighetsgrad 2006-2015. Kilde: SVV



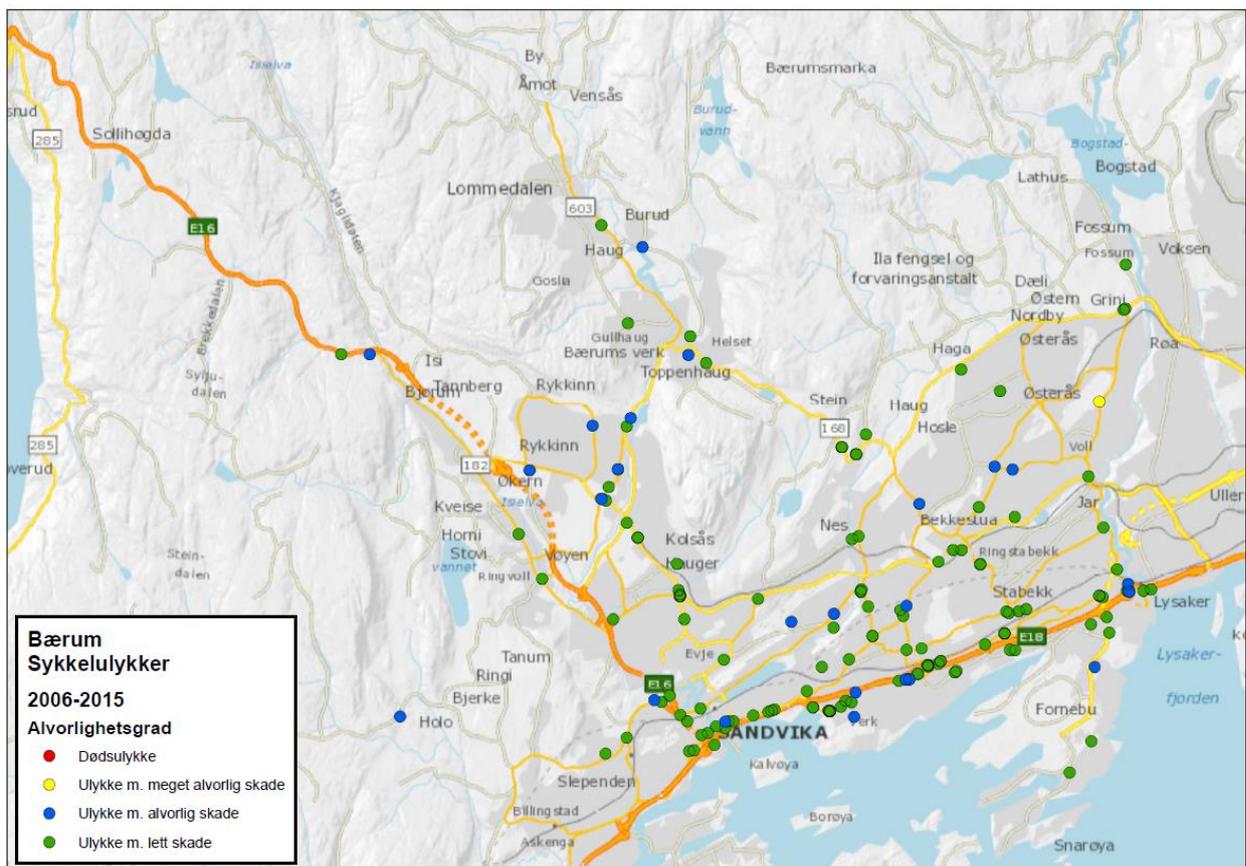
Figur 2.8 Kart over fotgjengerulykker og alvorlighetsgrad 2006-2015. Kilde: SVV

2.5.4 Syklisten

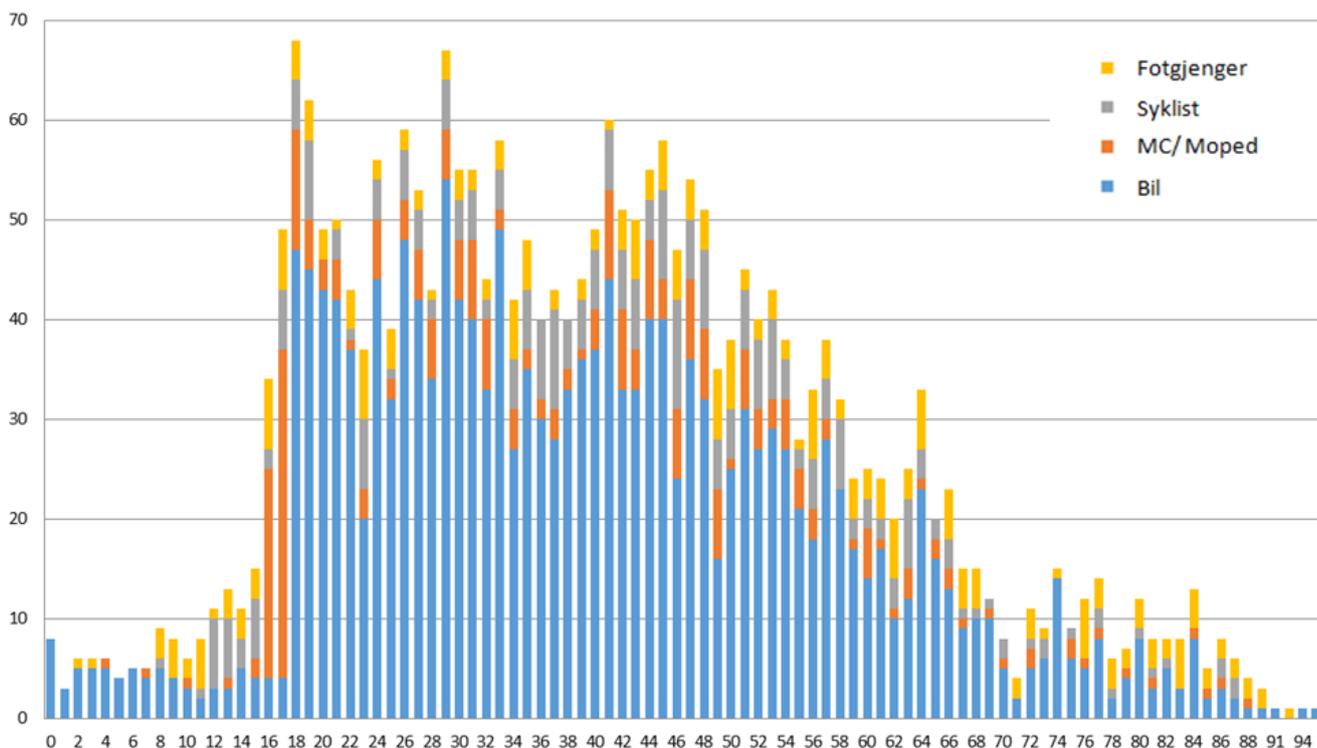
I de nasjonale føringene satses det på å øke sykkelandelen i byer og tettsteder, spesielt i vår region. Bærum kommune vedtok en egen «Sykkelstrategi for Bærum» i 2011. Det er svært viktig å følge opp trafikksikkerheten i dette arbeidet ettersom man ønsker at sykkelandelen skal vokse. Det skal tilrettelegges mer for sykkel i og langs veiene i Bærum. Ulykkestallet fra det siste tiåret er lavt. Ingen syklist ble drept det siste tiåret. En person ble meget alvorlig skadd, dette skjedde på fylkesvei. Totalt ble tjuufem syklist alvorlig skadd jevnt fordelt på hele veinettet. Flere syklist enn fotgjengere fikk lettere skader i trafikken i Bærum i perioden 2006-2015. Man antar stor underrapportering av lettere skader i sykkelulykker.



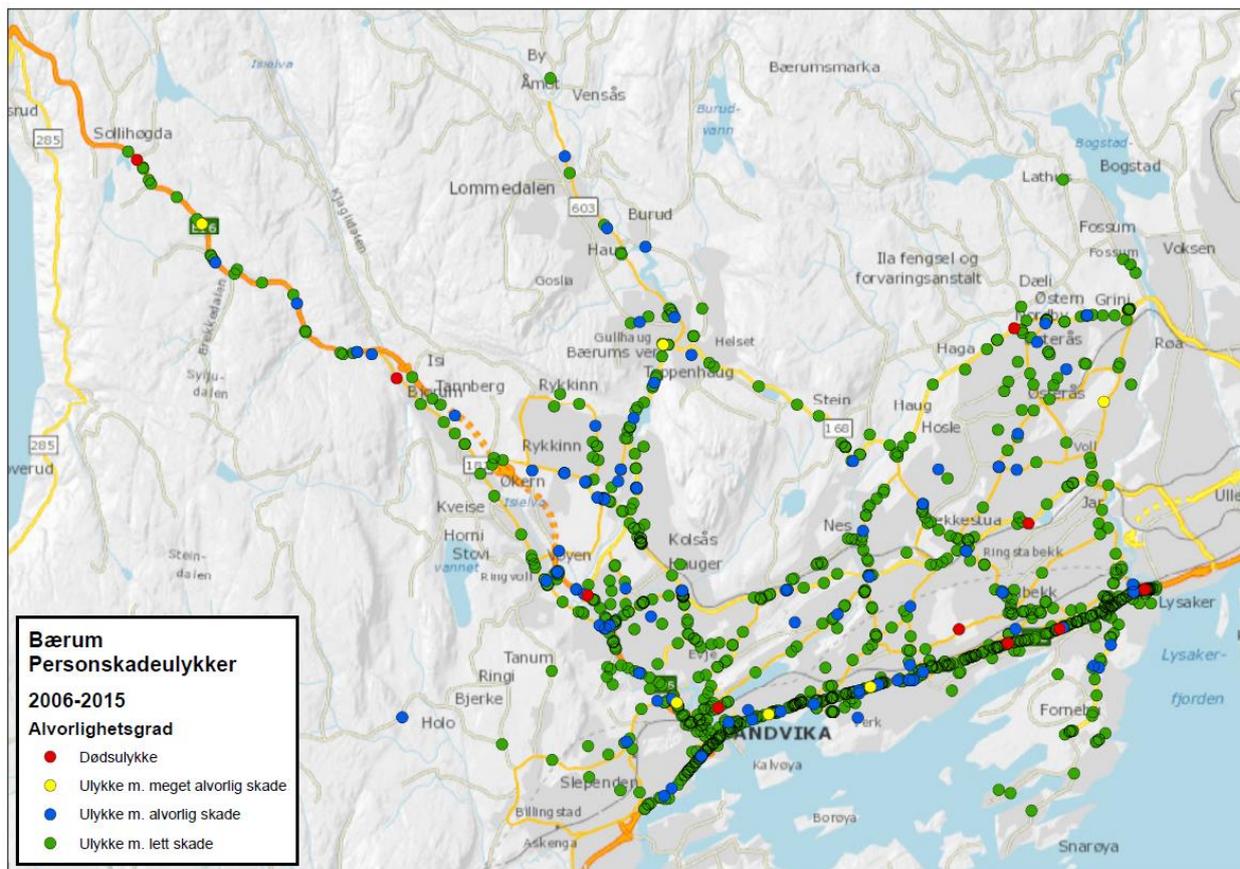
Figur 2.9 Sykkelulykker fordelt på alvorlighetsgrad 2006-2015. Kilde: SVV



Figur 2.10 Kart over sykkelulykker og alvorlighetsgrad 2006-2015. Kilde: SVV



Figur 2.11 Personskader fordelt på alder og trafikantgrupper i Bærum 2006-2015. Kilde: SVV



Figur 2.12 Kart over personskader og alvorlighetsgrad 2006-2015. Kilde: SVV

2.6 **Utfordringer i trafikksikkerhetsarbeidet**

Bærum kommune, med sine nærmere 121 000 innbyggere (SSB per 2015) står overfor en rekke utfordringer innen trafikksikkerhetsarbeidet de kommende årene. Innbyggertallet forventes å øke ytterligere.

Målet fra NTP 2014-2023 går ut på at all vekst i persontransport i byområder skal tas med kollektivtransport, sykling og gange. Målet omtales som Nullvekstmålet for personbiltrafikk. NTP skriver at økt sykling og gåing vil bidra til bedre livskvalitet og folkehelse. En økt andel miljøvennlig transport, er med på å redusere lokal luftforurensning, støy og klimaendringer.

God arealplanlegging vil være et viktig fundament også for det daglige trafikksikkerhetsarbeidet med relativt sett begrensede utbyggingsarealer i Bærum kommune. Når nye utbyggingsområder planlegges, er det viktig at nullvisjonen (se kap 1.1) og nullvekstmålet legges som premiss. Pågående fortetting innebærer trafikksikkerhetsmessig utfordringer. Fortettingen vil føre til arealbegrensninger for videre opparbeidelse av fortau, sykkelfelt og gang-/sykkelveier.

Fylkesvei

Utbedringer av fylkesveiene med for eksempel etablering av fortau, sykkelfelt og gang-/sykkelveier administreres av Statens vegvesen, og må konkurrere med tilsvarende prosjekter i andre kommuner i fylket. Bærum kommune vil være en viktig pådriver for å få prosjekter gjennomført langs fylkesveiene i kommunen, men har begrenset mulighet for selv å gjennomføre aktuelle prosjekter på fylkesveiene.

Politiets begrensede ressurser

Bærum kommune er bekymret for de begrensede ressursene politiet har til det lokale trafikksikkerhetsarbeidet. Dette gjenspeiles blant annet i antall kontroller som årlig blir gjennomført på fylkes- og kommunalveinettet i kommunen. Etter kommunens mening er antallet kontroller for lavt.

Trafikksikkerhet rundt skolene

Trafikksikkerhet til og rundt skolene er svært høyt prioritert. Trafikken er spesielt høy i et kort tidsintervall om morgenen når elevene skal til skolen. I dag er det svært mange foreldre som velger å kjøre sine barn fordi de oppfatter barnets skolevei som trafikkfarlig. Dette er et paradoks, ettersom det er i all hovedsak foreldrene selv, som skaper den økte trafikken langs skoleveien. Utfordringene er fortsatt store innenfor dette trafikksikkerhetsarbeidet. Et felles hovedmål for skoleveiskampanjer er en aktiv og sikker ferdsel til skolen. Det jobbes på flere områder for å få en større andel barn til å gå eller sykle til skolen der dette er mulig. Målet er at minimum 80 % skal gå eller sykle.

Innfartsparkering

Utbedring av kollektivtilbudet i kommunen er en utfordring. Dette er et tiltak som kan bidra til både økt trafikksikkerhet og bedring av miljøet. Viktig i denne sammenheng er opparbeidelse av tilstrekkelig antall p-plasser ved viktige kollektivknutepunkt. Dette gjelder både for motoriserte kjøretøy likesom for sykkel.

Sikkerhet på gang-/sykkelvei

Med nullvekstmålet som satser på økt bruk av sykling og gåing må sikkerhet for dette tilrettelegges. Det vil bli større trafikk på gang-/ sykkelveiene, noe som kan føre til at det oppstår flere konflikter. Behov for separering av gående og syklende bør derfor prioriteres. Dette krever løsninger som både er plasskrevende og kostbare.



Sykkelvei med fortau på Fornebu

3

Handlingsplan for fysiske trafikksikkerhetstiltak

3.1 Fysiske tiltak på fylkesveier

Fylkesveiene forvaltes av Akershus fylkeskommune. Statens vegvesen er ansvarlig for planlegging, bygging og drift og vedlikehold. Bærum kommune er en samarbeidspartner og pådriver for å få gjennomført tiltak. Nedenfor vises en liste over planlagte tiltak på fylkesveinettet i Bærum de neste fire år.

Tabell 3.1 Tiltak i regi av Statens vegvesen

Veinavn	Strekning /beskrivelse	Merknad
Div. fylkesveier	Skilting av sykkelruter	Oppstart 2016
Fv. 168, Griniveien, Eiksveien til Oslo grense	Etablering av rundkjøring i krysset Griniveien/Vollsveien, samt ny gang-/sykkelvei på strekningen Eiksveien-Oslo grense (ca. 1,1 km).	Oppstart 2017. Forventet kostnad over kr. 100 mill.
Fv. 156, Professor Kohts vei	Nytt fortau, samt tosidig sykkelfelt langs Prof. Kohts vei på strekningen Kveldsrot Terrasse/ Markalleen til krysset Gml. Drammensvei (ca 1,2 km)	2017-2019
Fv. 610 Vollsveien	Prosjekt «Trygg skolevei». Bedre forhold for gående og syklende langs Vollsveien	Planfase startet opp i 2016
Gangfelt på fylkesveier	Utbedre og sikre gangfelt	Påbegynt
Fv 604, Stabekk	Kryssutbedring i krysset Kveldsroveien x Gml. Drammensvei, sør for broen over jernbanen	Tidspunkt for gjennomføring usikkert
Diverse fylkesveier	Oppgradering av fortau med avvisende kantstein.	Rullerende
Lysakerløkka	Bedre forhold for syklister gjennom rundkjøring	Oppstart usikkert

3.2 Fysiske tiltak på kommunale veier

Kommunen er ansvarlig for trafikksikkerhetstiltak på alle de kommunale veiene. Årlig utføres det flere mindre trafikksikkerhetstiltak, som ikke synliggjøres i denne planen. Eksempler på slike tiltak, er etablering av fartshumper, tilrettelegging for kryssing av vei, bommer, gangfelt, skilting og belysning etc. Disse tiltakene blir behandlet i årsplaner etter hvert som det kommer inn forespørsler og blir ikke tatt med direkte i denne planen. Nedenfor vises hva Bærum kommune vil ha fokus på av større fysiske tiltak de neste fire år .

Utbedre gangfelt på kommunale veier i Bærum

Sammendrag:

Bærum kommune fikk i 2014 utarbeidet en gangfeltrapport, «Kvalitetssikring av gangfelt på kommunale veier i Bærum». Utbedringsarbeidet ble startet opp våren 2014.

Mål:

Fortsette utbedringsarbeidet etter anbefalinger i rapporten.



Figur 3.1: Rapporten "Kvalitetssikring av gangfelt på kommunale veier"

Skoleveianalyse

Sammendrag:

En trafikksikker skolevei er viktig for å få flere til å gå/sykle til skolen. Det er ønskelig å få utarbeidet en rapport som tar for seg skolekretsområdene i kommunen og ser nærmere på trafikale utfordringer knyttet til hver enkelt skolekrets.

Mål:

Bærum kommune vil i løpet av planperioden få utarbeidet en skoleveianalyse for alle barneskolene i kommunen.



Forprosjekt: Fortau i Angerstveien, strekning Økriveien-Brennejordet

Sammendrag:

Strekningen er skolevei for barn som går på Bryn barneskole. Det er ikke fortau i veien i dag. Målinger utført i 2016 viser en ÅDT på over 1100 kjøretøy/døgn.

Mål:

Det vil i løpet av planperioden bli utført et forprosjekt som blant annet viser kostnader og nødvendig arealinngrep som er nødvendig for å opparbeide et fortau på strekningen. Total lengde ca. 620 m.



Figur3.2: Angerstveien - forprosjekt fortau

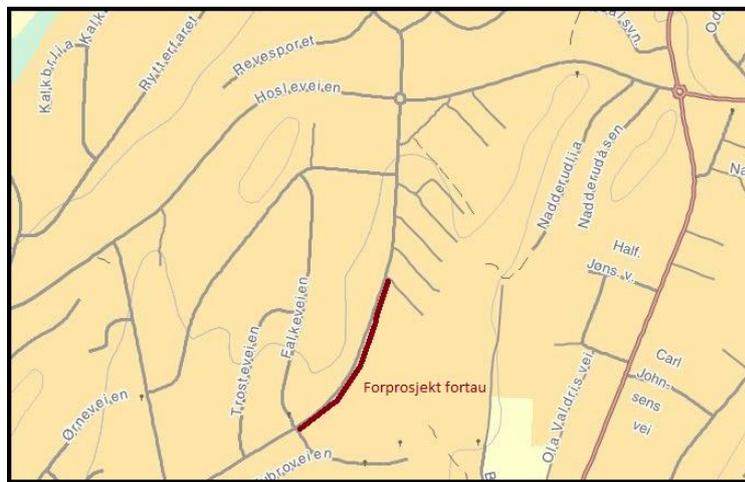
Forprosjekt: Fortau i Øygardveien, strekning Øygardveien ved nr 51-61 til Falkeveien

Sammendrag:

Strekningen er skolevei for barn på Bekkestua skole. Veien har ensidig fortau på østsiden, samt fortau på første strekning fra rundkjøringen ved Hosleveien til Øygardveien 51-61 på vestsiden. Målinger viser en ÅDT på over 3200 kjøretøy/døgn.

Mål:

Det vil i løpet av planperioden bli utført et forprosjekt som blant annet viser kostnader og nødvendig arealinngrep som er nødvendig for å forlenge eksisterende fortau på vestsiden ned til Falkeveien. Total lengde ca. 240 m.



Figur 3.3: Øygardveien - forprosjekt fortau

Forprosjekt: Sykkelvei med fortau i Fornebuveien, strekning fra Magnus Paulssons vei forbi Parkveien

Sammendrag:

Vei og trafikk fikk i forrige periode utført et forprosjekt som viser konsekvensene av en ideell løsning av standarden «sykkelvei med fortau» i Fornebuveien mellom Lysaker torg og Magnus Paulssons vei. Strekningen er i dag en svært trafikert trasé for gående og syklende.

Mål:

Det er ønskelig i denne perioden å få utført et tilsvarende forprosjekt som tar for seg manglende del av strekningen i Fornebuveien fra Magnus Paulssons vei, videre forbi Parkveien, til der Fornebuveien møter etablert sykkelvei med fortau. Total lengde ca. 560 m.



Figur 3.4: Fornebuveien - forprosjekt sykkelvei med fortau

Forprosjekt: Sykkelvei med fortau i Vestmarkveien fra Sopelimkroken til p-plass Fransekleiv

Sammendrag:

Det eksisterer i dag ingen tilbud til gående og syklende langs Vestmarkveien fra Sopelimkroken og opp til parkeringsplassen på Fransekleiv. Det er også stor andel ridende i området.

Mål:

Det er ønskelig i denne perioden å få utført et forprosjekt som viser konsekvensene av en ideell løsning på sykkelvei med fortau. Total lengde ca. 3 km.



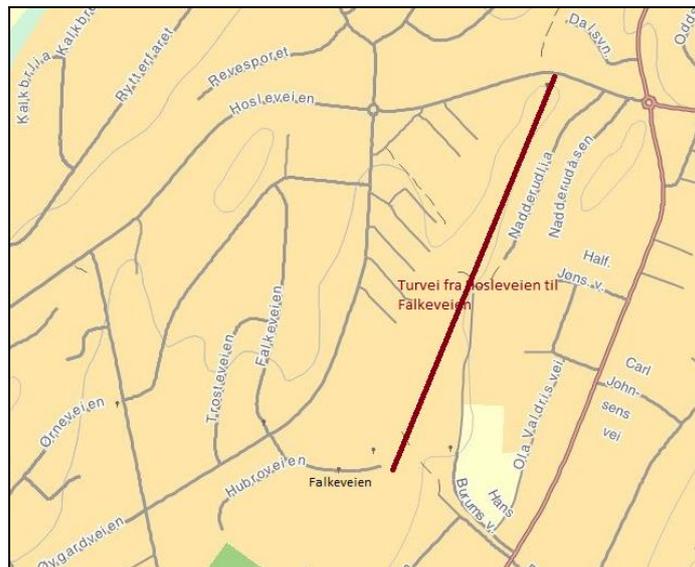
Opparbeide gang-/sykkelvei på strekningen Hosleveien – Falkeveien ved Bekkestua barneskole

Sammendrag:

Turveien er skolevei for barn på Bekkestua barneskole og Bekkestua ungdomsskole. Standarden på dekket er varierende og det mangler belysning langs strekket.

Mål:

Oppgradere eksisterende turvei til en gruset gang-/sykkelvei med belysning. Total lengde ca. 630 m.



Figur 3.5: Turvei mellom Hosleveien og Falkeveien

Gang-/sykkelvei fra Nadderud videregående skole til eksisterende gang-/sykkelvei under Bærumsveien

Sammendrag: Det ble i løpet av forrige planperiode utarbeidet et forprosjekt for å se på muligheten for å oppgradere et mye brukt tråkk mellom to eksisterende gang-/sykkelveier ved Bærumsveien.

Mål: Opparbeide eksisterende tråkk til en gang-/sykkelvei, i henhold til gjeldende standard med asfalt og belysning.



Figur 3.6:Turvei vei Nadderud videregående

Forlengelse av gang-/sykkelvei fra Kjørbo, bak Thon Hotell, til fv.153 Sandviksveien

Sammendrag: Gang-/sykkelveien er regulert, og det ble i forrige plan periode utført et forprosjekt.

Mål: Opparbeide gang-/sykkelveien i henhold til regulering.

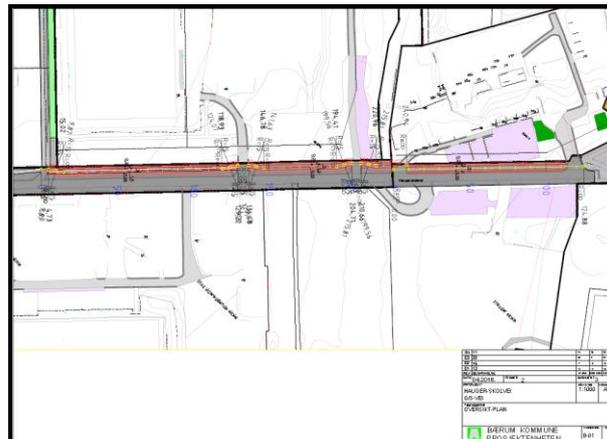


Figur 3.7:Reguleringskart Kjørbo

Gang-/sykkelvei langs Hauger skolevei

Sammendrag: Det eksisterer i dag en gang-/sykkelvei fra Johs Haugeruds vei frem til Bærum idrettspark. Det er ønskelig å forlenge gang-/sykkelveien til Brynsveien.

Mål: Videreføre gang-/sykkelvei med bredde 3 meter frem til eksisterende gang-/sykkelvei under Brynsveien. Total lengde ca 340 m.

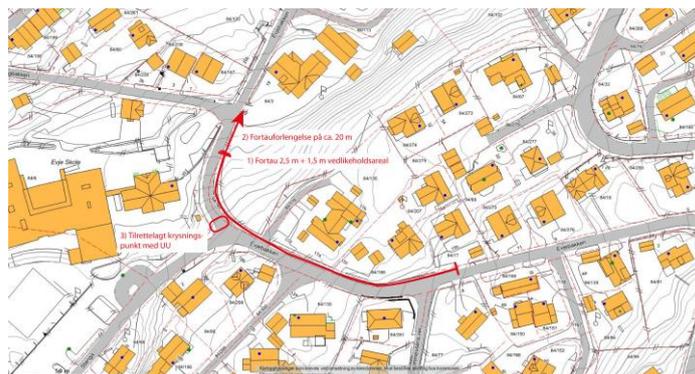


Figur 3.8: Hauger skolevei

Fortau i øvre del av Evjebakken

Sammendrag: Det ble i forrige planperiode utarbeidet et forprosjekt for å se på muligheten for opparbeidelse av fortau langs deler av Evjebakken der det i dag ikke eksisterer fortau.

Mål: Opparbeide fortau langs strekningen etter dagens standard med 2,5 meter bredt fortau med vedlikeholdsareal og belysning.



Figur 3.9: Fortau Evjebakken

3.3 Andre fysiske tiltak

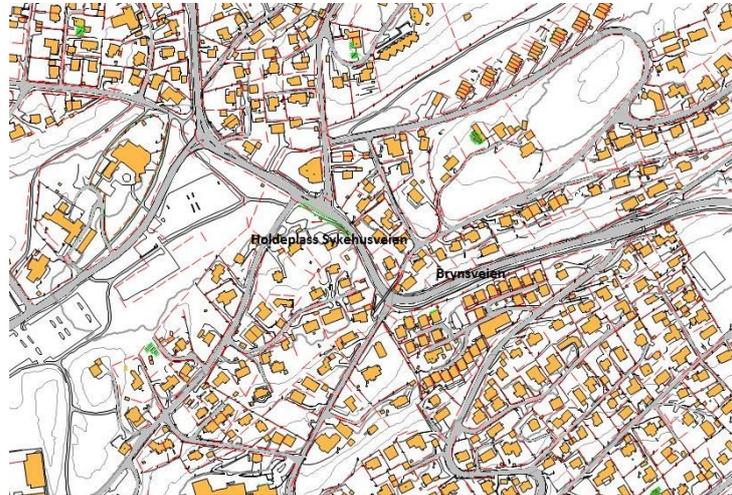
Kollektivtiltak langs fv.164 Brynsveien

Sammendrag:

Holdeplass Sykehusveien i Brynsveien retning Sandvika er en viktig holdeplass med mange påstigende og flere bussavganger samtidig. Det er derfor ønskelig å oppruste denne holdeplassen med blant annet busstoppkantstein, forlengelse av holdeplass, universell utforming og sykkelparkering.

Mål:

Opparbeide holdeplass med blant annet busstoppkantstein, ledelinjer og sykkelparkering.



Figur 3.10: Holdeplass Sykehusveien i Brynsveien

Universell utforming

Hvor:

Bussholdeplasser, gangfelt, krysningpunkt, og veier i Bærum.

Sammendrag:

Universell utforming er ett av fire hovedmål i Nasjonal transportplan 2010-2019. Trinnfri atkomst, ledelinjer og tydelig informasjon er sentrale elementer for å få transportsystemet universelt utformet. Universell utforming handler om hele trafikksystemet, og løsningene bør utformes slik at flest mulig kan bruke transportsystemet på en likestilt måte. Bærum kommune utarbeidet i 2009 «Veileder for universell utforming i Bærum kommune». Veilederen angir kommunens normer og anbefalinger for samferdselsanlegg.

Mål:

Utbedre og kvalitetssikre holdeplasser, gangfelt og krysningpunkt, hvert år i planperioden innenfor budsjett.



Oppgradering av fortau med taktile heller



Mobil fartstavle i Evjebakken. Plassering av tavlene rulleres rundt på kommunale veier.

4

Handlingsplan for ikke- fysiske trafikksikkerhetstiltak



Byfesten i Sandvika 2014. Bærum kommune, Vei og trafikk, delte blant annet ut reflekser, ringeklokker, sykkelsetetrekk og turkart.

Ikke fysiske tiltak omfatter blant annet informasjon og holdningsskapende arbeid med hensyn på trafikksikkerhet. Kommunen har til dels stor påvirkning i det holdningsskapende arbeidet. Både helsesektoren, barnehage og skolesektoren er viktige medspillere. Handlingsplanen for ikke-fysiske trafikksikkerhetstiltak er en arbeids- og tiltaksplan for den kommende planperioden 2016-2019. Grunnlaget for bevisste og varige holdninger legges i barneårene, men alle påvirkes og lærer hele livet. Trafikkopplæring kan derfor betraktes som en livslang læringsprosess.

4.1 «Trafikksikker kommune»

Bærum kommune har satt i gang et prosjekt med mål om å bli sertifisert av [Skadeforebyggende forum](#) (Skafor) som [Trygge Lokalsamfunn](#) (TL). I samsvar med Akershus Fylkeskommunes mål har Bærum kommune også satt seg som mål å bli godkjent av [Trygg Trafikk](#) som «[Trafikksikker kommune](#)» i løpet av planperioden.

Trygge lokalsamfunn er en godt utprøvd modell og metode for å forebygge ulykker og forhindre skader. «Trafikksikker kommune» er et verktøy etablert av Trygg Trafikk som et hjelpemiddel til kommunene for å kunne jobbe målrettet med trafikksikkerhetsarbeidet.

Begge modellene er metoder for å hjelpe kommunene til bedre å organisere og systematisere skadeforebygging på tvers av flere sektorer. Det er viktig at dette sikkerhetsarbeidet er forankret også hos ordfører og rådmann. I Bærum kommune ledes prosjektet «Trygge Lokalsamfunn»/«Trafikksikker kommune» av Folkehelsekoordinator.

Vei og trafikk vil fokusere på arbeidet med «Trafikksikker kommune». For arbeidet mot å bli en «Trafikksikker kommune», er helsestasjoner, barnehager, barne- og ungdomsskoler, teknisk- og planavdeling, kultur og kommuneoverlegen involvert.

For å bli godkjent som «Trafikksikker kommune» er det mange kriterier som må være på plass. Mange av rutinene er allerede etablert og godt innarbeidet. Disse rutinene må dokumenteres og systematiseres. Verktøyet «Trafikksikker kommune» vil fange opp der rutiner mangler eller bør forbedres, og hjelpe enheten til å ha fokus på dette forbedringsområdet. Det vil være 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.

Hovedmål for perioden: Bli en «Trafikksikker kommune»

4.2 Barn i trafikken

Helsestasjonen

Helsestasjonen er en viktig arena å starte informasjonsarbeid om trafikksikkerhet. Nedenfor vises tiltak som helsestasjonene, i samarbeid med Trygg Trafikk og Bærum kommune, planlegger å gjennomføre i denne planperioden. Utdeling av reflekser forutsetter at det bevilges midler til tiltaket.



Refleksbamse deles ut til barn på 4-årskontroll

Tiltak:

- Informasjon og utdeling av brosjyren «Sikring av barn i bil» fra Trygg Trafikk. Brosjyren finnes på 11 språk.
- Informere om refleksbruk, også på barnevogner på første kontroll for nyfødte.
- Utdeling av refleks til barn på 4-års kontroll sammen med informasjon om refleksbruk. Dette tiltaket ble satt i gang i forrige planperiode og er ønsket å gjelde også for denne perioden.
- Skriftlig oversikt over hvordan helsestasjonene integrerer trafikksikkerhet i sitt arbeid.

Mål for perioden:

Helsestasjonene i kommunen skal i løpet av planperioden oppfylle kriteriene for «Trafikksikker kommune»

Barnehage

Det er ingen obligatorisk trafikkopplæring i rammeplanen for barnehagene. Trygg Trafikk jobber med å motivere til trafikkopplæring i form av kurs for barnehageansatte og på studiesteder for førskoleopplæring.

Tiltak:

- Styrke trafikkopplæringen i barnehagene:
Tilby trafikksikkerhetskurs til alle barnehageansatte i Bærum. Trygg Trafikk tilbyr kurs for barnehagepersonell flere ganger i året. Disse kursene bør integreres i kursplanen for barnehageansatte.
- Trafikkopplæring inn i rammeplanen:
Trafikkopplæring bør integreres i rammeplanen for barnehagene i Bærum kommune. Dette for å sikre at også de yngste barna tidlig innarbeider gode vaner i trafikken.

Mål for perioden:

Barnehagene i Bærum kommune skal i løpet av planperioden oppfylle kriteriene for «[Trafikksikker barnehage](#)», dette innebærer blant annet at alle barnehager i kommunen skal:

- integrere trafikk i sine årsplaner.
- ha trafikksikkerhet som et tema på foreldremøter.
- ha rutiner for trafikksikkerhet på tur.

Barneskole

Alle barn bør få en god og kontinuerlig trafikkopplæring. Det er derfor viktig å få med skolene og at de integrerer trafikkopplæring inn i sine lokalplaner. Barneskolene i Bærum får hvert år tilbud om å søke om midler via ordningen «Aktive barn – tryggere skolevei» (tidligere «Gå til skolen – tryggere skolevei»). Målet er økt trafikksikkerhet for elever på skoleveien og flere aktive barn til og fra skole/SFO.

Tiltak:

- Alle barneskoler i Bærum kommune vet om ordningen «[Aktive barn – tryggere skolevei](#)», der det hvert år kan søkes Statens vegvesen om støtte til trafikksikkerhetstiltak/informasjonsarbeid via denne ordningen.
- Alle barneskoler har en trafikkansvarlig lærer med et overordnet ansvar for trafikksikkerhet på skolen og er en kontaktperson mot Statens vegvesen og Trygg Trafikk.

Mål for perioden:

- Skolene i Bærum kommune skal i løpet av planperioden bli «[Trafikksikker skole](#)», dette innebærer blant annet at barneskolene skal:
- integrere trafikk i sine årsplaner i henhold til Kunnskapsløftet.
- ha trafikksikkerhet som tema på foreldremøter.
- ha rutiner for trafikksikkerhet på tur.



Stabekk skole ble som første barneskole i Bærum, sertifisert som «Trafikksikker skole» i 2015.

4.3 Ungdom i trafikken

Ungdom er den aldersgruppen med høyest ulykkesrisiko. Holdningskampanjer og informasjon er her viktige tiltak for å snu denne trenden.

Nedenfor beskrives ulike tiltak rettet mot ungdom som skolene i Bærum kan benytte seg av:

- Valgfaget «Trafikk» skal tilbys elever ved ungdomskolene i Bærum kommune, herunder «Trafikalt grunnkurs» som en del av dette valgfaget. Valgfaget er praktisk rettet og deler av opplæringen skjer ute i trafikken.
- «Real Life Auto» er en nettbasert opplæringsmodul i trafikksikkerhet som særlig retter seg mot elever innen yrkesfaglig utdanning. Tiltaket baserer seg på en spillemodul som finnes på www.tryggtrafikk.no. Etter fullført spill får man en midlertidig trafikksikkerhetsattest som er gyldig i syv måneder. Man kan etter syv måneder ta en oppfølgingsmodul som gir en fullverdig trafikksikkerhetsattest.
- Sikkerhetsdag for Russen: En konferanse for russestyrene hver høst i samarbeid med Politiet, Norsk luftambulans, NAF, Statens vegvesen og Trygg Trafikk m.fl.

Mål for perioden:

Ungdomskolene i Bærum kommune skal i løpet av planperioden bli «[Trafikksikker ungdomsskole](#)», dette innebærer blant annet:

- integrere trafikk i sine årsplaner.
- ha trafikksikkerhet som et tema på foreldremøter.
- ha rutiner for trafikksikkerhet på tur.



Ungdom på Pokemon jakt i Sandvika.

4.4 Voksne og eldre i trafikken

Voksne og eldre er viktige rollemodeller for barn og ungdom. De er derfor en viktig målgruppe å ta med i planen. Det er imidlertid vanskelig å finne arenaer for å møte de voksne. Derfor er de fleste tiltak rettet mot denne gruppen lagt på et nasjonalt nivå. Noen tiltak kan man derimot gjennomføre lokalt.

Tiltak:

- Informasjon og tilrettelegging, i form av kampanjer og brosjyrer, for å øke andelen syklende og gående. Trygg Trafikk i samarbeid med kommunen og Statens vegvesen er viktige aktører.
- Økt kontrollvirksomhet på strekninger utsatt for ulykker. Politiet i samarbeid med blant annet Statens vegvesen, bør ha flere kontroller både når det gjelder fart, bilbelte, rus, mobilbruk og sikring av barn i bil.
- Bruk av utstyr som refleks og sykkelhjelme. Informasjonsformidling gjennom aviser, radio, TV og refleksdagen. Trygg Trafikk og Statens vegvesen er viktige aktører.
- Det blir tilbudt oppfriskningskurs i trafikkregler for eldre i Bærum, Bilfører 65+. På landsbasis får alle over 65 år tilbud om å delta på kurs for å friske opp sine trafikkkunnskaper. Dette ble forankret i Nasjonal handlingsplan for trafikksikkerhet 2006-2009.

Mål for perioden:

- Bærum kommune skal bistå de ulike aktørene i deres informasjonsarbeid rettet mot voksne og eldre.



Gråværsdag i Sandvika

4.5 Andre ikke fysiske-tiltak

Informasjon og kampanjer er viktig for å nå ut til innbyggerne. Nedenfor følger noen tiltak som gjennomføres av Bærum kommune hvert år.

FAU

Det blir hver høst sendt ut et skriv til FAU ved alle barneskolene i Bærum der de oppfordres til å ta kontakt med Vei og trafikk i Bærum kommune. Samarbeid med FAU er viktig for å få belyst aktuelle utfordringer innen trafikksikkerhet rundt hver enkelt skole.

Refleksdag

Bruk av refleks reduserer risikoen for å bli påkjørt i mørket med 85 %. Hver høst arrangerer Trygg Trafikk en «Refleksdag», hvor målet med dagen er å øke bruken av refleks og få ned antall fotgjengerulykker. Bærum kommune vil hvert år engasjere seg i refleksdagen.



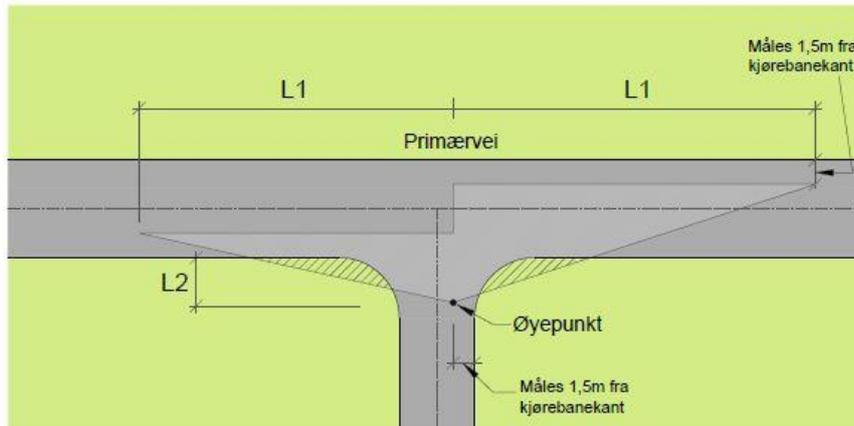
Plan og sikkerhet deltar synlig i forbindelse med årets refleksdag, i samarbeid med Trygg trafikk

Beplantning langs vei og frisikt fra avkjørsel.

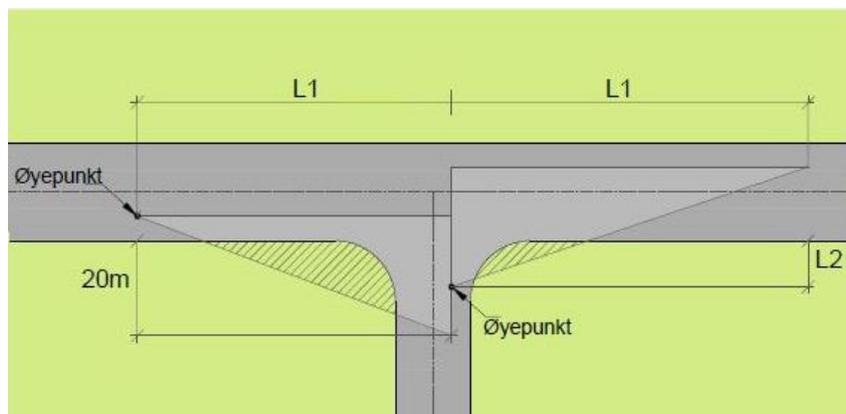
Vegetasjon og beplantning langs veinettet som hindrer frisikt i kryss og avkjørsler og som vokser ut i fortau og veiareal, er et stort trafikksikkerhetsproblem, særlig i sommerhalvåret. Hver vår bør det gjennomføres en informasjonskampanje hvor beboere blir opplyst om ansvar og konsekvenser av vegetasjon i frisiktsonen. Velforeninger er en viktig samarbeidspartner med kommunen i dette arbeidet ved å sørge for informasjon, arrangere dugnader, og eventuelt tilby hjelp til fjerning av vegetasjon.

I tillegg til frisiktkrav til kjørebane stilles det krav til frisikt til fortau, gang- og sykkelvei og sykkelvei der disse krysser avkjørsler.

Sikt skal sikres som vist i figurene 4.1 og 4.2 og tabell 4.1



Figur 4.1 Frisikt i avkjørsel og vei



Figur 4.2 Frisikt i kryss hvor høyreregelen gjelder mellom veiene

Tabell 4.1 Krav til frisikt i vei og avkjørsel. For gate gjelder L1= 20m og L2=4m

Fartsgrense primærvei		Forkjørregulert			Uregulert			Avkjørsel			
		50 km/t	40 km/t	30 km/t	50 km/t	40 km/t	30 km/t	50 km/t	40 km/t	30 km/t	
Trafikkmengde på sekundærvei	ÅDT < 100	L1	50	40	30	45	30	20	45	30	20
		L2	6	4	4	6	4	4	4	3	3
ÅDT 100-500	L1	60	40	30	45	30	20	45	30	20	
	L2	6	4	4	6	4	4	4	3	3	
ÅDT > 500	L1	60	40	30	45	30	20	45	30	20	
	L2	10	6	6	10	6	6	4	4	3	



5

Viktige aktører og samarbeidspartnere



Bærum kommune samarbeider tett med andre eksterne aktører innen de ulike områdene for trafikksikkerhet. På neste side følger en oversikt over de viktigste.

Statens vegvesen

Statens vegvesen har ansvaret for planlegging, bygging, drift og vedlikehold av riks- og fylkesveinettet og tilsyn med kjøretøy og trafikanter. Etaten registrerer trafikantatferd, ulykkestall, gir veiledning, informasjon og gjennomfører kjøretøykontroll, førerprøver og tilsyn med trafikkskolene. Ansvarsområdene er alle fylkesveier, E18 og E16. Videre driver Statens vegvesen med faglig rådgivning og bidrar med trafikkopplæring i videregående skole.

Asker og Bærum Politidistrikt

Politiet utfører overvåkning og kontroll av kjøretøy og trafikantatferd. Det er politiet som etterforsker og irettfører trafikkriminalitet. Det forebyggende arbeidet er konsentrert om ungdomsskoler og videregående skoler. Politiet samarbeider med Bærum kommune i spørsmål om trafikksikkerhet, regulering, skilting, datainnsamlinger ved trafikkulykker og andre oppgaver. Bærum politistasjon er underlagt Oslo Politidistrikt. Trafikktjenesten som utøves lokalt blir støttet av politidistriktets trafikkorps, som er lokalisert i Oslo, gjennom økt overvåkning og etterforskning av alvorlige trafikkulykker med spesialkompetanse innenfor trafikkulykkeetterforskning.

Trygg Trafikk

Trygg Trafikk er ansvarlig for å koordinere frivillige organisasjoners trafikksikkerhetsarbeid. Trygg Trafikk jobber primært med informasjon og opplæring, men engasjerer seg også i forhold til lovverket – innen lavere fartsgrenser, bilbeltepåbud, buss, påbud om sykkelhjelm og lovfestet rett til trygg skolevei.

Foreldrerådets arbeidsutvalg (FAU)

FAU ved de forskjellige skolene er viktige samarbeidspartnere og bidrar blant annet til å sette fokus på barns skolevei og mulige utbedringer. Skolene er også viktige samarbeidspartnere med tanke på trafikkopplæring og innføring av «Trafikksikker skole»

Asker og Bærum trafikksikkerhetsforening

Trafikksikkerhetsforeningen er en idealistisk og uavhengig forening som arbeider for å bedre trafikksikkerheten i Asker og Bærum. Etter ønsker fra velforeninger, skoler eller enkeltpersoner foretar de blant annet trafikktegnringer og radarmålinger, gir uttalelse til reguleringsplaner og vurderer trafikksikkerheten i nærmiljøet.

Velforeninger

Samarbeidspartner som med sin lokalkunnskap kan sette fokus på behovet for trafikksikkerhetstiltak i eget område.

Syklstenes landsforening Asker og Bærum

Syklstenes Landsforening er organisasjonen for hverdagsykling, og arbeider for at folk skal se på sykkelen som løsningen i hverdagen. Foreningen i Asker og Bærum jobber for å gjøre sykling attraktivt for folk flest og er en viktig samarbeidspartner.



Snurundell opparbeidet ved Lommedalen barneskole i 2015.

6

Trafikksikkerhetstiltak utført i perioden 2012- 2015

Listen nedenfor viser trafikksikkerhetstiltak som ble utført i planperioden 2012-2015. Kvalitetssikring av gangfelt ble høyt prioritert. Det ble også iverksatt mange trafikksikkerhetstiltak rundt og i nærheten av flere av barneskolene i kommunen.

Fortau

- Fortau i Skollerudveien
- Fortau i Hosleveien, strekning Øygaardveien-Nadderudveien
- Fortau i Høvikveien, strekning Gullbakkveien-Gml. Drammensvei
- Utbedring av fortau i Slalåmveien-Gamleveien
- Utbedring av fortau i Fürstveien

Venteareal

- Etablert venteareal i Granåsen ved Bregnedraget

Fartshumper

- Det etableres/suppleres med mellom 30-50 nye fartshumper i året
- Supplering og merking av fartshumper i Skogveien, Stabekk
- Merking av alle nye humper i veibanen

Opphøyd gangfelt

- Opphøyd gangfelt i Niels Leuchs vei ved Bråstastien
- Opphøyd gangfelt i Vollsveien ved Konglefaret
- Opphøyd gangfelt i Vallerveien ved Gjettum skole

Trafikksikkerhet generelt

- Utarbeidelse av Gangfeltrapport på alle kommunale gangfelt. Startet arbeid med å sikre gangfelt.
- Ny taxiholdeplass i Willy Greiners vei
- Oppstramming av kryss Engervannsveien-Leif Larsens vei

Tilretteleggelse for kryssing

- Tilrettelegging for kryssing i Gamle Ringeriksvei ved Øverland
- Gangfelt i Øygaardveien ved Nadderud stadion
- Kryssombygging Dønskiveien ved Rudsveien
- Kryssombygging Gartnerveien ved Gml. Ringeriksvei
- Tilrettelegging for fotgjengere i Bispeveien

Snurundeller ved barneskoler

- Snurundell ved Lommedalen skole

Fartstavler

- Mobile fartstavler som rulleres i forskjellige skolekretser

Bommer

- Rushtidsbom i Halvorsen vei
- Bom i Bekkestuveien ved gang- og sykkelvei
- Bom ved gang-/sykkelvei ved Forneburingen
- Bom ved gang-/sykkelvei ved Gyssestadveien

Belysning

- Belysning av to krysningspunkt ved Lysaker skole
- Belysning av krysningspunkt ved Grav skole
- Belysning av krysningspunkt i Granåsen
- Forsterket belysning ved 26 krysningspunkter på kommunalt veinett

Rekkverk/Autovern

- Rekkverk i Conrad Clausens vei
- Rekkverk i General Fleischers vei
- Rekkverk i Belsetstein g/s-vei
- Autovern i Trulsrudsvingen
- Autovern i Krydsbylia
- Autovern i Vestmarkveien
- Autovern i Bergsvingen
- Autovern i Kolsåslia

Sykkel /Gang-/sykkelveier

- Sykkelparkering – diverse steder i Bærum
- Ut plassert 3 stk sykkelverksted i Sandvika, Bekkestua og Lysaker
- Oppgradering av eksisterende turvei til gang-/sykkelvei med belysning Hagabråten
- Oppgradering av tursti til gang-/sykkelvei mellom Kleivveien og Stabekk skole

Forprosjekt

- Forprosjekt fortau Tanumveien, strekning Borkenveien til Tanumveien 182.
- Forprosjekt fortau Evjebakken
- Forprosjekt Sykkellenke Gjønnnes
- Forprosjekt sykkellenke Bjørnegårdssvingen
- Forprosjekt tilrettelegging for sykkel Fornebuveien

Ikke-fysiske tiltak

- Delt ut refleksvester til barnehager
- Delt ut refleksbamser på 4 års kontroll på helsestasjoner
- Delt ut brosjyren «Sikring av barn i bil» på alle helsestasjoner
- Informasjonskampanjer angående satsing på sykkel
- Arrangert «refleksdag» i samarbeid med Trygg Trafikk
- Arrangert «vintersykkeldag»
- Sender ut årlige skriv til FAU på alle barneskoler med kontaktinformasjon

Universell utforming og kollektiv

- Universell utforming og diverse tiltak på flere bussholdeplasser og ved et stort antall gangfelt
- Tilrettelegging for universell utforming ved bussholdeplass Hosle senter
- Tilrettelegging for universell utforming ved bussholdeplass Helsetveien
- oppmerking av bussbokser Hosle/Østerås
- Tilrettelegging for universell utforming ved bussholdeplass Linderudveien
- Flytting av bussholdeplass Bruksveien, omgjøring til kantstopp

7

Økonomi og oppfølging



Rådhusparken i Sandvika

Bærum kommune, tjenestested Vei og trafikk, har ansvaret for å følge opp trafikksikkerhetsplanen. På en del områder er samarbeid med andre etater i kommunen, annen offentlig virksomhet og organisasjoner, en forutsetning for å få gjennomført tiltak. Rullering av planen for neste periode bør senest startes opp i løpet av 2019. Den bør omfatte en evaluering av de tiltakene som er gjennomført og resultatene som er oppnådd i den utstrekning dette er formålstjenlig. Videre bør det planlegges og legges en prioritering for videre trafikksikkerhetsarbeid.

Tilskuddsordninger

Kommunen kan hvert år søke fylkeskommunen om tilskudd til større og mindre tiltak langs veiene. Dette innebærer at kommunen selv må utføre prosjektet og sette av ressurser. Aksjon skolevei og tilskuddsordning for økt sykkelbruk, er eksempler på slike tilskuddsordninger.

Aksjon skolevei

Akershus fylkeskommune bevilger hvert år rundt 12 millioner kroner til Aksjon skolevei. Pengene blir fordelt ut til kommunene i fylket. For å kunne søke om midler må kommunen ha en godkjent trafikksikkerhetsplan. Kommunene kan søke støtte til fysiske tiltak langs kommunale veier og fylkesveier. Slike tiltak vil være sikring av skoleveier og andre trafikksikkerhetstiltak i barnas nærmiljø. Kommunene kan også søke om penger til ikke-fysiske tiltak, som for eksempel lokale informasjonskampanjer og lignende. Den kommunale egenandelen er på minimum 20 prosent, med unntak av veilysprosjekter og revisjon av kommunal trafikksikkerhetsplan, der egenandelen er på 50 prosent. Ved tildeling av midler skal tiltakene være byggeklare og kunne gjennomføres samme år de får bevilgningen. Det må foreligge ferdig godkjente byggeplaner for de ulike prosjektene det søkes midler til, samt at grunnverv skal være avsluttet. Søknadsfrist for Aksjon skolevei er i starten av desember hvert år for tildeling av midler året etter.

Tilskuddsordning for økt sykkelbruk

Tilskuddsordningen ble opprettet etter behandling av revidert nasjonalbudsjett 2014. Det er Statens vegvesen som administrerer ordningen etter oppdrag fra Samferdselsdepartementet. Hovedmålet med tilskuddsordningen er å bidra til raskere gjennomføring av tiltak som øker framkommelighet for gående og syklende, gjennom å stimulere kommuner og fylkeskommuner til å prioritere tiltak for økt sykkelbruk. Ordningen finansierer inntil 50% av godkjente kommunale og fylkeskommunale tiltak/prosjekter. Forpliktete politiske vedtak for en lokal egenandel og dokumentasjon på dette må følge med søknaden. Det gis kun tilskudd til tiltak på kommunalt og fylkeskommunalt veinett, etter prioriteringskriterier og kun et begrenset antall tilskuddsmottakere hvert år.

Kommunale trafikksikkerhetsmidler

For å kunne gjennomføre tiltakene beskrevet i trafikksikkerhetsplanen for 2016-2019, må kommunen bevilge nødvendige midler. Det er de siste årene vært en økt bevilgning til sykkel og trafikksikkerhetstiltak i kommunen.

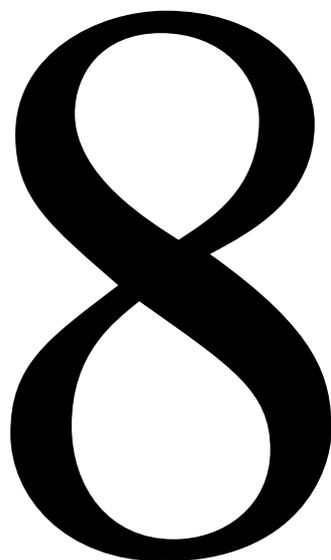
Kommunale bevilgninger

Bærum kommune bevilger (pr. 2016) 10 millioner kroner merket «trafikksikkerhetsarbeid». Dette dekker blant annet tiltak som prosjektering og forarbeid til fysiske tiltak, fartshumper, gang-/sykkelveier, fortau, bommer, rekkverk, belysning, skilting etc. I tillegg blir det hvert år bevilget øremerkede midler til Kollektiv, Universell utforming av veier og gater og sykkelsetning i kommunen, se tabell 7.1. Handlingsplan for sykkel gjeldende for perioden 2016-2019 ble politisk vedtatt i juni 2016.

Tabell 7.1: Fordeling av kommunale midler til trafikksikkerhetsarbeid (millioner kroner)

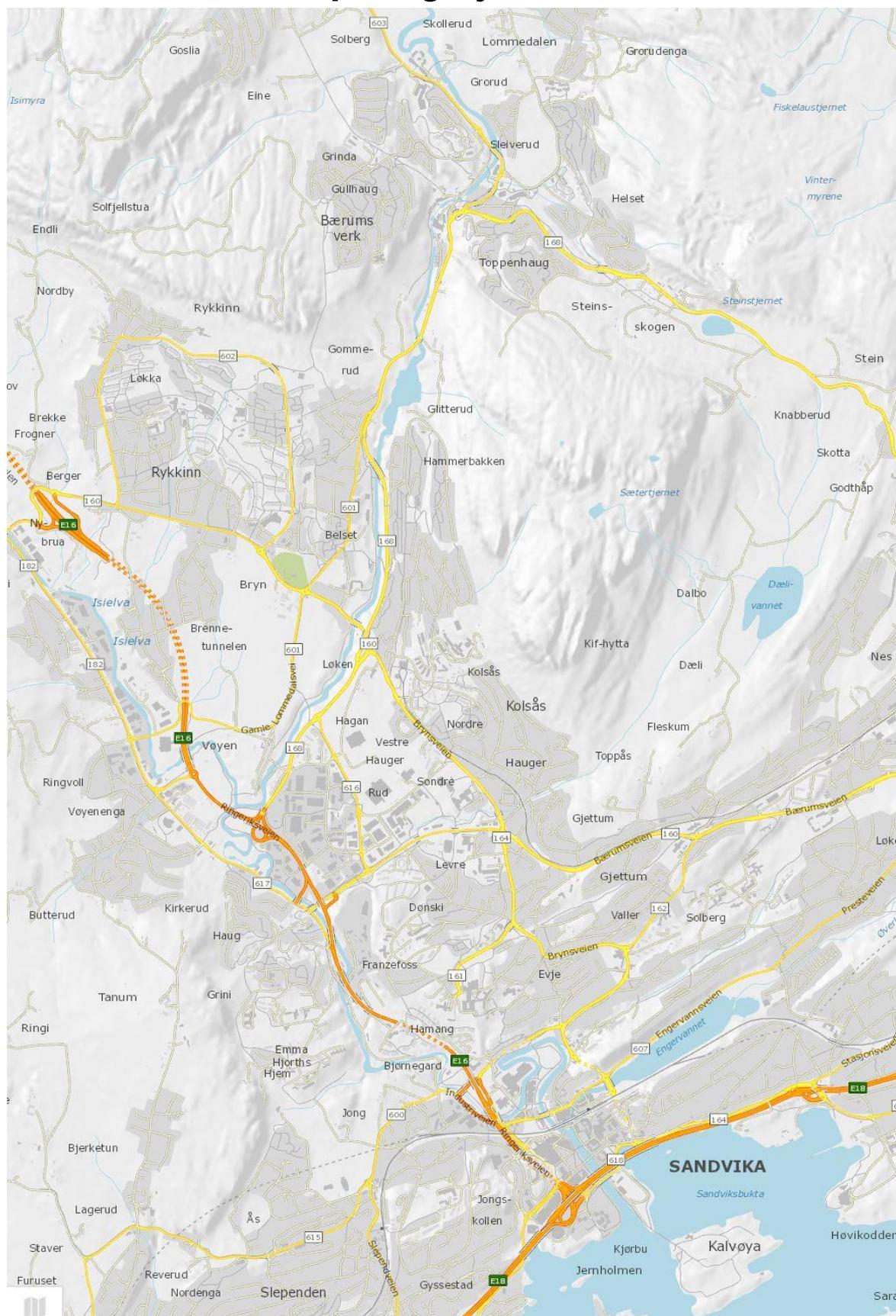
ÅR	2016	2017	2018	2019
Trafikksikkerhetstiltak	10	10	10	10
Sykkeltiltak	3,5	3,5	3,5	3,5
Kollektiv	0,2	0,3	0,3	0,3
Universell utforming	0,6	0,7	0,7	0,7

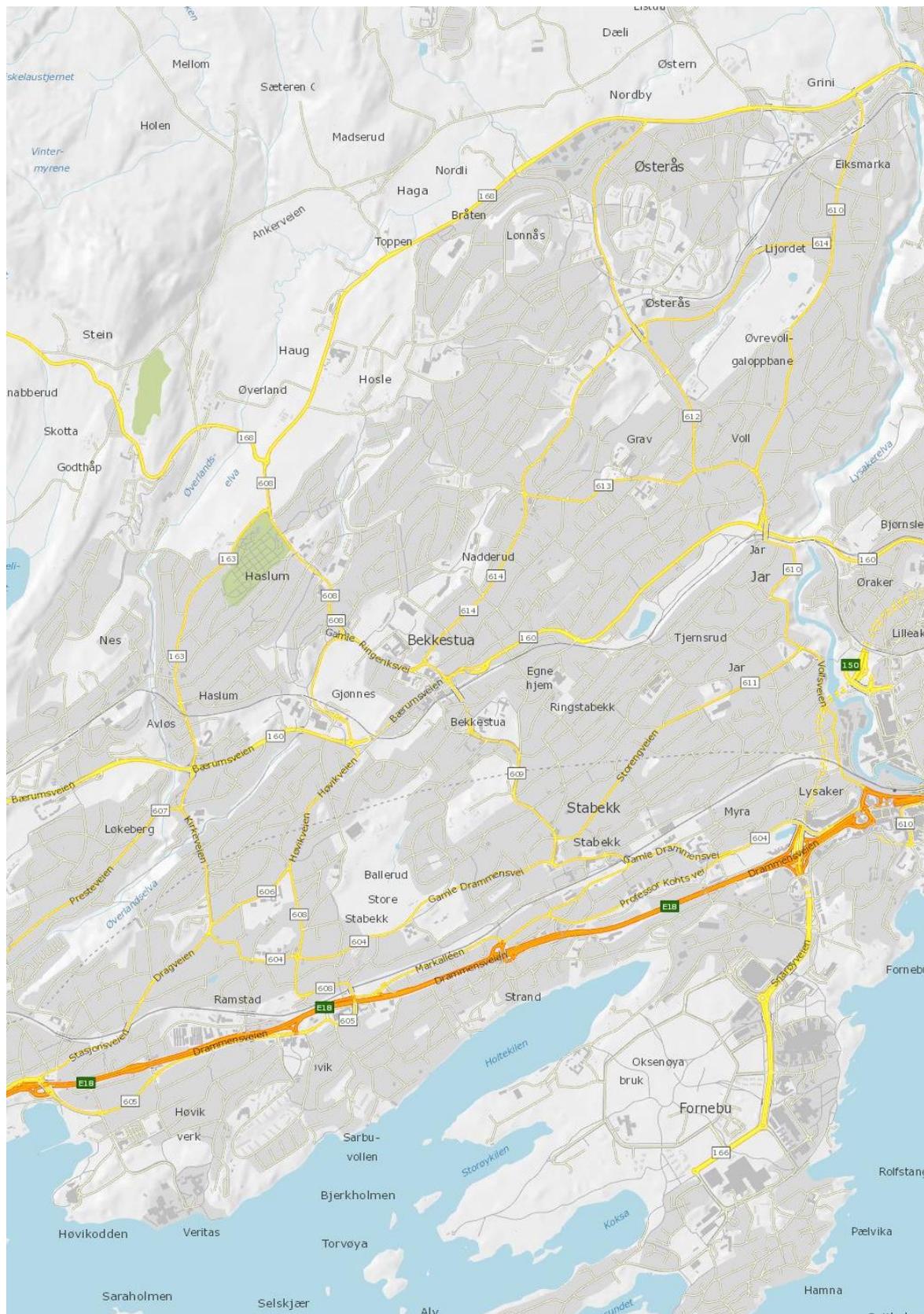




VEDLEGG

8.1 Kart over Europa- og Fylkesveier





8.2 Ordforklaringer

BK Bærum kommune
FAU Foreldrerådets arbeidsutvalg ved skolene
SVV Statens vegvesen
SVRØ Statens vegvesen region øst
TS Trafikksikkerhet
TT Trygg Trafikk
TØI Transportøkonomisk institutt
UU Universell utforming
ÅDT Årsdøgntrafikk
ITS intelligente trafikk systemer

8.3 Kilder og referanser

Akershus fylkeskommune, Handlingsplan for trafikksikkerhet i Akershus 2015-2018
Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2014-2017
Statens vegvesen, Håndbok 270 Gangfeltkriterier
Statens vegvesen, Håndbok 233 Sykkelhåndboka
TØI – Trafikksikkerhetshåndboken, ISBN 82-480-0204-7, kap. 1
Bærum kommune, Veinormaler, 2013
Bærum kommune, Sykkelstrategi for Bærum, 18.05.2011
Bærum kommune, Handlingsprogram 2015-2018
Bærum kommune, Veileder for universell utforming i Bærum kommune, sept. 2009
Statens vegvesen: <http://www.vegvesen.no/Fag/Fokusomrader/Trafikksikkerhet>