

# Trafikksikkerhetsplan for Nittedal kommune 2021-2024

Høringsutgave

16.7.2020

# Innhold

<b>1. Bakgrunn</b> .....	<b>3</b>
<b>2. Aktører i trafikksikkerhetsarbeidet i Nittedal</b> .....	<b>4</b>
<b>3. Nasjonale og regionale føringer for trafikksikkerhetsarbeidet</b> .....	<b>6</b>
<b>4. Ulykkessituasjonen i Nittedal kommune 2010 – 2019</b> .....	<b>9</b>
4.1. Innledning .....	9
4.2. Ulykkesutvikling .....	10
4.3. Skadeomfang .....	10
4.4. Ulykkestyper .....	13
4.5. Ulykkespunkt og ulykkesstrekninger .....	14
4.6. Oppsummering Nittedal .....	15
<b>5. Dagens veinett</b> .....	<b>16</b>
5.1. Gang- og sykkeltilbud skolevei .....	16
5.2. Fylkesveier .....	17
5.3. Rv 4 .....	18
<b>6. Visjoner og mål</b> .....	<b>19</b>
6.1. Visjon og mål for Nittedal kommune .....	19
<b>7. Tiltaksplan for trafikksikkerhetsarbeidet i Nittedal kommune</b> .....	<b>20</b>
7.1. Risikoadferd i trafikken .....	20
7.2. Befolkningsgrupper .....	22
7.3. Trafikantgrupper/kjøretøygrupper .....	24
7.4. Kjøretøyteknologi .....	25
7.5. Systematisk trafikksikkerhetsarbeid i offentlig og privat sektor .....	25
7.6. Fysiske trafikksikkerhetstiltak .....	26
<b>8. Effekt av ulike TS-tiltak</b> .....	<b>27</b>
8.1. Veien .....	27
8.2. Trafikanten .....	29
8.3. Kontroll .....	29

Vedlegg

Vedlegg 1: Prioriteringslister fysiske tiltak langs riks- fylkes- og kommunale veier

# 1. Bakgrunn

Formålet med en kommunal trafikksikkerhetsplan er å synliggjøre kommunens ansvar og satsning på trafikksikkerhet, koordinere arbeidet internt og øke kommunens innsats i trafikksikkerhetsarbeidet for å redusere antallet ulykker og redusere utrygghetsfølelsen spesielt hos gående og syklende. Planen er også en forutsetning for å kunne søke om fylkeskommunal støtte til trafikksikkerhetstiltak.

Grunnlaget for trafikksikkerhetsarbeidet i Norge er Nullvisjonen – visjonen om at ingen skal bli drept eller hardt skadd i trafikken. I Nasjonal Transportplan 2018-2029 har regjeringen lagt opp til ett etappemål om maksimalt antall drepte og hardt skadde i 2030.

Ansvar for trafikksikkerheten ligger både hos trafikanter og myndigheter. Nullvisjonen legger til grunn at trafikantene følger trafikkreglene og bruker tilgjengelig sikkerhetsutstyr. Kommunens ansvar for trafikksikkerheten er knyttet til utforming av et trygt lokalmiljø, beskyttelse av gående og syklende, slik at innbyggerne kan bevege seg trygt i sine nabolag og til og fra sentrale servicemål i kommunen. I tillegg til kommunens rolle som veiholder, er trafikksikkerhet knyttet til ansvaret som skole- og barnehageeier, transportør, kjøper av transporttjenester og som arbeidsgiver.

Nittedal utarbeidet sin første trafikksikkerhetsplan i 2001. Gjeldende plan er «Trafikksikkerhetsplan for Nittedal kommune 2017-2020».

Denne trafikksikkerhetsplanen gjelder for fireårsperioden 2021-2024. Den er til dels bygget på forrige plan, i tillegg til at den har hentet mye fra Trygg Trafikk sitt forslag til innhold i kommunale trafikksikkerhetsplaner.

## Oppbygging av planen

Trafikksikkerhetsplanen inneholder en beskrivelse av Nittedal kommunes trafikale nåsituasjon, overordnede målsetninger og satsningsområder for kommunens trafikksikkerhetsarbeid, og en tiltaksplan. Tiltaksplanen beskriver tiltakene kommunen ønsker å gjennomføre i forbindelse med trafikksikkerhetsarbeidet. Planen skal revideres hvert år i takt med kommunens økonomiplan/budsjettarbeid.

## 2. Aktører i trafikksikkerhetsarbeidet i Nittedal

### Nittedal kommune

Kommunen har ansvar for planlegging, bygging og vedlikehold av de kommunale veiene. Kommunen har også ansvar som skole- og barnehageeier, i forbindelse med arealplanlegging, samt som arbeidsgiver og transportkjøper. I tillegg har også kommunen ett ansvar gjennom Folkehelseloven, der de er pålagt å arbeide forebyggende mot forhold som kan påvirke helsen til befolkningen negativt.

*Ordfører:* Ordfører er rettslig representant for kommunen og kommunens øverste leder. Ordfører har etter Kommunelovens § 9.3 og Veglovens § 20 en viktig rolle i kommunens trafikksikkerhetsarbeid.

*Rådmann:* Som kommunens øverste administrative leder skal rådmannen påse at saker som legges fra for folkevalgte organ er forsvarlig utredet, og at vedtak iverksettes.

*Kommunalteknikk:* Kommunalteknikkens ansvar for trafikksikkerhet i kommunen er hjemlet både i lovverk og forskrift, i veglovens § 20 om ansvar for kommunale veier samt i Vegtrafikkloven.

*Miljø og samfunnsutvikling:* Veglovens § 20 om kommunal vei samt Lov om planlegging og byggesaksbehandling (Plan og bygningsloven)

*Øvrige etater:* som har delansvar for trafikksikkerhet er Oppvekst og utdanning og Helse og omsorg, samt det kommunale eiendomsforetaket.

### Statens vegvesen

Statens vegvesen har ansvar for:

- Planlegging, bygging og vedlikehold av riksveier
- Gjennomføring av verkstedkontroll, ulike former for kjøretøykontroll, kontroll av kjøre- og hviletid og bilbeltekontroll
- Gjennomføring av førerprøver og kjøreskoletilsyn
- Utarbeiding av retningslinjer og bestemmelser for veiutforming, veitrafikk, føreropplæring og kjøretøy
- Bistand til fylkeskommune og kommuner med faglige råd om trafikksikkerhet
- Være pådriver i trafikksikkerhetsarbeidet

## **Viken fylkeskommune**

Viken fylkeskommune har ansvaret for planlegging, bygging og vedlikehold av fylkesveier.

Fylkeskommunen har etter vegtrafikklovens § 40a et ansvar for å tilrå og samordne trafiksikkerhetsarbeidet i fylket. Den er også regional planmyndighet som har ansvar for regional planlegging etter plan- og bygningsloven. Videre har fylkeskommunen lovhjemlet pådriver- og samordningsansvar i forbindelse med folkehelsearbeidet i fylket.

Fylkeskommunen har ansvaret for kollektivtrafikken i fylket, inkludert skoleskyss.

## **Politiet**

Politiet har ansvar for overvåking og kontroll av atferden til trafikantene. Arbeidet styres blant annet av måltall for omfang av kontroller.

Kontrollvirksomheten omfatter blant annet:

- Kontroll av aggressiv trafikantatferd
- Fartskontroll
- Kontroll med bruk av verneutstyr (sikkerhetsbelte, hjelm, barnesete)
- Ruskontroll
- Bruk av mobiltelefon

## **Trygg Trafikk**

Trygg Trafikk er en uavhengig og landsomfattende organisasjon for frivillig trafiksikkerhetsarbeidet, og skal fungere som et bindeledd mellom de frivillige aktørene og de offentlige myndighetene som har ansvar for trafiksikkerheten. Organisasjonen har et særlig ansvar for trafikkopplæring og informasjon. Trygg Trafikks arbeidsområder omfatter i hovedtrekk:

- Gi trafikkfaglig og pedagogisk bistand til barnehager, skoler, lærerhøgskoler og foreldre for å sikre at trafikkopplæringen og trafikkoppdragelsen blir best mulig
- Spre informasjon om trafiksikkerhet til ulike målgrupper
- Være en aktiv pådriver i trafiksikkerhetsarbeidet overfor beslutningstakere og myndigheter

### 3. Nasjonale og regionale føringer for trafikksikkerhetsarbeidet

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

Regjeringen legger til grunn at Norge er verdensledende innen trafikksikkerhet på vei, 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 drept 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 veitrafikkulykker og økt utveksling av skade- og ulykkesdata

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

#### Nasjonal transportplan

Nasjonale mål og hovedområder for innsats

Regjeringen viderefører i Meld. St. 33 (2016-2017) Nasjonal transportplan 2018-2029 nullvisjonen og legger opp til et nytt ambisiøst etappemål om maksimalt 350 drept og hardt skadde i 2030, Regjeringen vil i planperioden rette innsatsen mot følgende fem hovedområder:

- Sikre veier

- Risikoatferd i trafikken
- Spesielt utsatte grupper i trafikken
- Teknologi
- Tunge kjøretøy

## Barnas transportplan

Nasjonal transportplan 2018-2029 inneholder for første gang et eget kapittel om Barnas transportplan. Regjeringen vil:

- Legge til rette for at åtte av ti barn og unge skal velge å gå eller sykle til skolen
- Styrke trafikksikkerheten for barn og unge
- Legge vekt på barn og unges behov i planleggingen og utviklingen av transportsystemet
- At det skal legges vekt på hensynet til barn og unge i lokal og regional planlegging
- Følge opp transportetatene og Avinor når det gjelder hensynet til barn og unge i utviklingen av transportinfrastrukturen
- Styrke kompetansen om trafikksikkerhet i barnehage og skole

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

## Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2018 - 2021

*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.

## **Folkehelse og trafikksikkerhet**

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.

## **Regional plan for areal og transportplan i Oslo og Akershus**

Planen er en felles strategi for areal- og transportplanlegging i regionen. Den legger opp til ett utbyggingsmønster som skal være arealeffektivt basert på prinsipper om flerkjernet utvikling og bevaring av overordnet grønnstruktur.

Transportsystemet skal på en rasjonell måte knytte den flerkjernede regionen sammen, til resten av landet og til utlandet. Transportsystemet skal være effektivt, miljøvennlig, med tilgjengelighet for alle og med lavest mulig behov for biltransport. Oslo kommune og Akershus fylkeskommune har i tillegg felles mål om å halvere klimautslippene innen 2030. Både Stortingets klimaforlik og Oslopakke 3 har som mål at persontransportveksten i området skal tas med kollektivtransport, gang og sykkel.

Nittedal (Rotnes) er utpekt som en av de regionale byene som skal prioriteres spesielt i planen. De prioriterte lokale byene og tettstedene er tenkt utviklet med sikte på å være sentrum for hele kommunen eller et større geografisk omland. De skal utvikles konsentrert, med gode lokale tilbud og med et kollektivtilbud som gir god tilgjengelighet på tvers til de regionale byene.

## **Handlingsplan for trafikksikkerhet i Akershus 2019 – 2022**

Planen bygger på nullvisjonen og har som mål å redusere antall drepte og hardt skadde i tråd med det nasjonale etappemålet. For å nå målet skal blant annet satsingen på trafikantrettede tiltak økes, som holdningsskapende arbeid og økt kontroll og håndheving av veitrafikkovertrедelser

Det er satt et mål om å trygge de mest utsatte skoleveiene i Akershus innen år 2024. Det er videre også satt et mål om å doble sykkelandelen i Akershus innen år 2023.

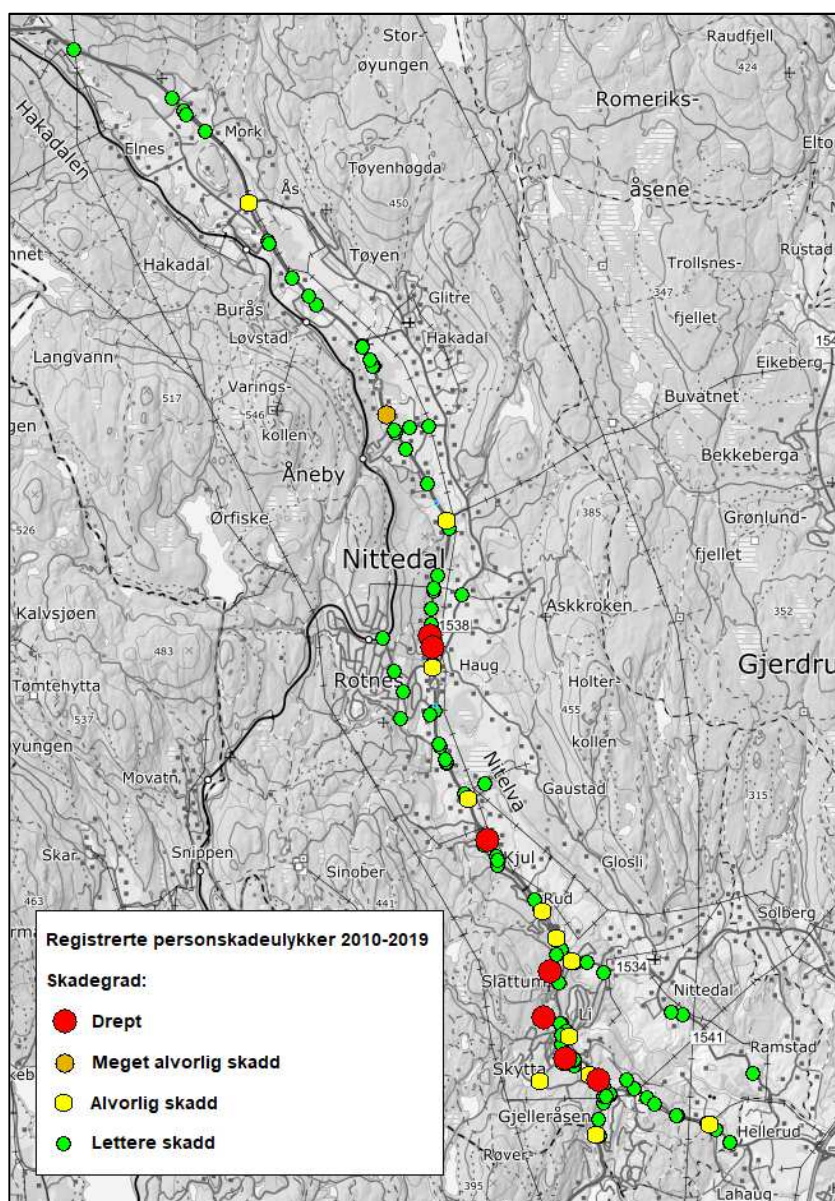
*Merknad: Akershus fylke ble 1.1.2020 sammenslått med Buskerud og Østfold til Viken fylkeskommune. Regional plan for areal og transport, samt handlingsplanen for trafikksikkerhet, er likevel gyldige planer pr juli 2020, for det geografiske området som utgjorde gamle Akershus fylke.*



# 4. Ulykkessituasjonen i Nittedal kommune 2010 – 2019

## 4.1. Innledning

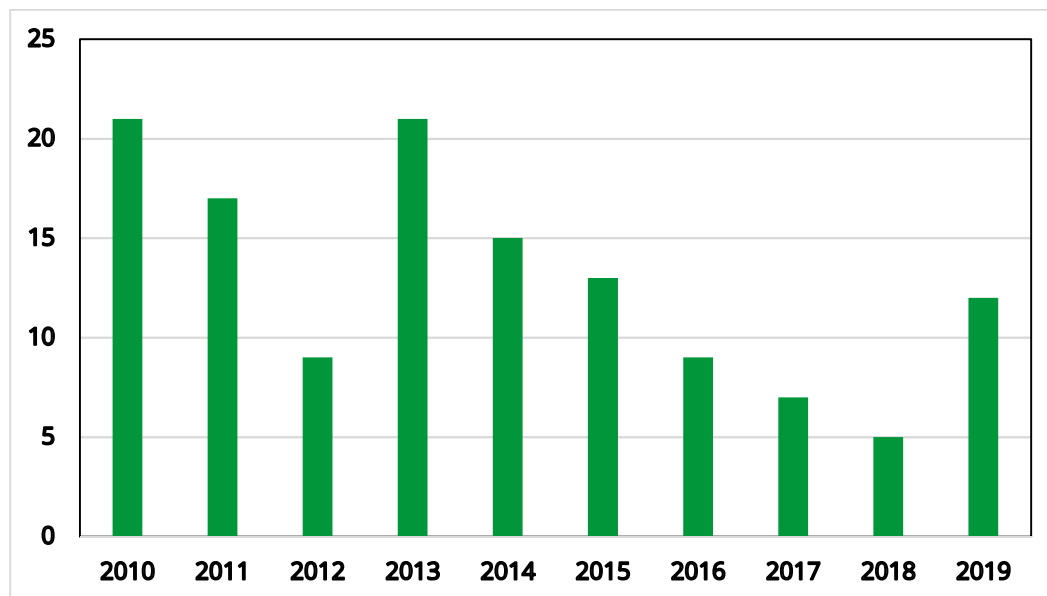
Ulykkesanalysen er gjennomført for å få en oversikt over ulykkessituasjonen i Nittedal kommune. Den tar for seg perioden 2010 - 2019 og ulykkene er delt inn i femårsperiodene 2010 - 2014 og 2015–2019 for å se utviklingen. Ulykkesanalysen baseres på skader registrert i NVDB (norsk vegdatabank). Det er totalt registrert 128 personskadeulykker i perioden 2010–2019, som vises i Figur 1.



Figur 1: Registrerte personskadeulykker i Nittedal kommune 2010–2019

## 4.2. Ulykkesutvikling

Ulykkesutviklingen per år er vist i Figur 2. I løpet av tiårsperioden er det totalt registrert 128 personskadeulykker i NVDB.



Figur 2: Antall ulykker per år 2010 - 2019

Ulykkesutviklingen i antall personskadeulykker per år har en fallende tendens. Gjennomsnittet for de første fem årene er 17 ulykker per år, mens snittet de siste fem årene er 9 ulykker per år, en reduksjon på 47 %.

## 4.3. Skadeomfang

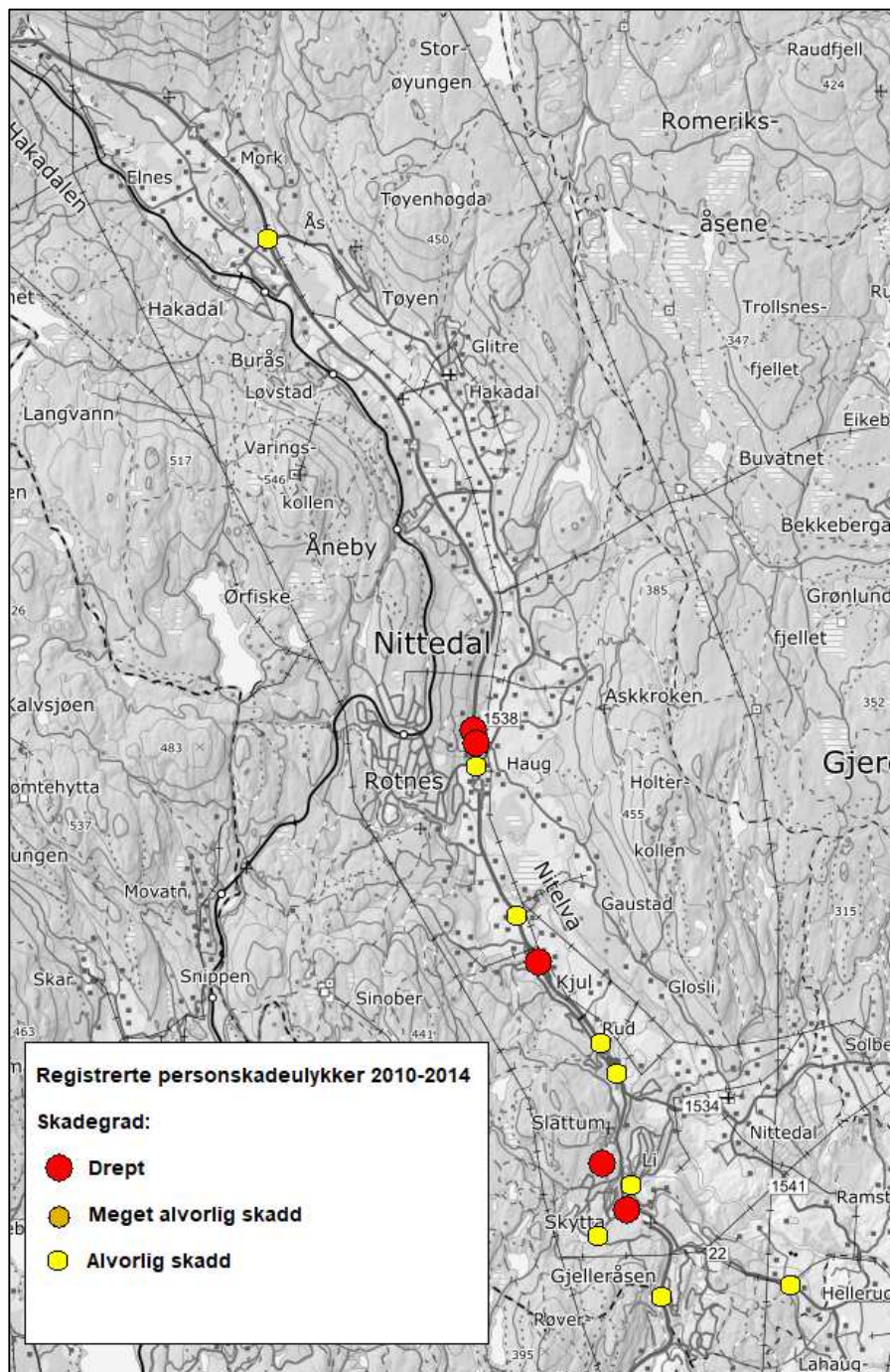
Totalt antall drepte og skadde i perioden 2010 – 2019 er 188 personer. I perioden 2010 – 2014 er det totalt 120 drepte og skadde, mens tilsvarende tall for perioden 2015 – 2019 er 68. Antall drepte og skadde per år er vist i tabell 1.

År	Antall drepte	Antall meget alvorlig skadde	Antall alvorlig skadde	Antall lettere skadde	Totalt
2010	1	0	1	30	32
2011	0	0	1	20	21
2012	0	0	3	12	15
2013	1	0	5	22	28
2014	3	0	1	20	24
2015	0	0	0	17	17
2016	1	0	0	10	11
2017	0	1	3	6	10
2018	0	0	0	11	11
2019	1	0	4	14	19
SUM	7	1	18	162	188

Tabell 1: Antall drepte og skadde per år 2010 – 2019

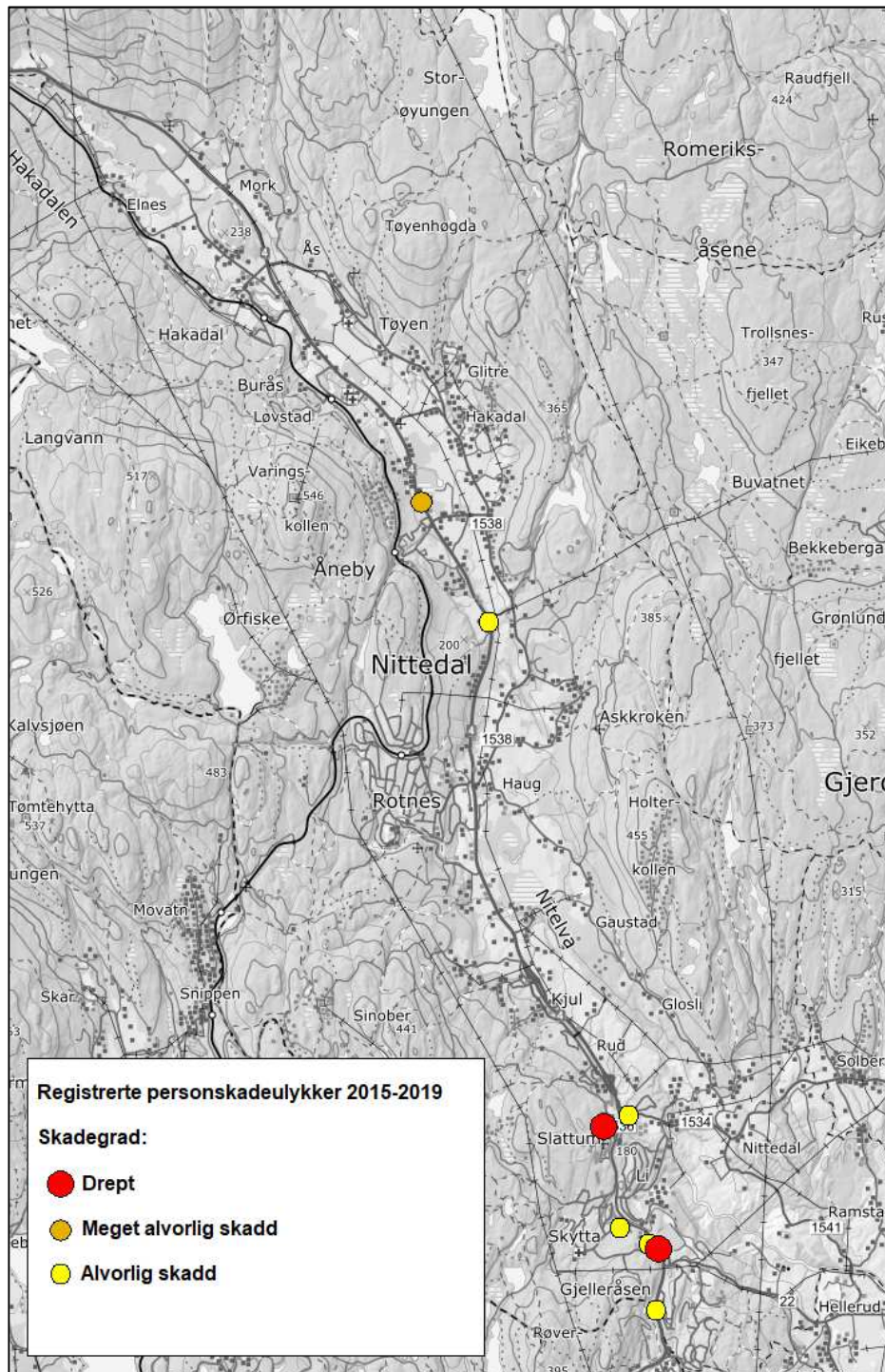
Antallet drepte og alvorlig skadde varierer en del fra år til år, men når en ser på femårsperiodene synes det likevel å være en nedgang over tid. Når det kommer til lettere skadde så er det en klar nedgang på 45% fra perioden 2010 - 2014 til perioden 2015 - 2019.

Figur viser ulykker med drepte og hardt skadde i perioden 2010 - 2014.



Figur 3: Ulykkeskart - ulykker med drepte og hardt skadde 2010 - 2014

Figur 4 Figur viser ulykker med drepte og hardt skadde i perioden 2014 – 2019.



Figur 4: Ulykkeskart med drepte og hardt skadde 2015 - 2019

## 4.4. Ulykkestyper

Denne delen omhandler hvilke typer ulykker som er registrert og hvilket veinett de ulike ulykkestypene skjer på.

Antall personskadeulykker fordelt på ulykkeskategori er vist i tabell 2.

År	Fotgjengerulykke	Sykkelykke	MC ulykke	Bilulykke
2010	2	1	1	17
2011	1	2	3	11
2012	1	2	1	5
2013	0	2	8	11
2014	0	0	3	12
2015	1	0	2	9
2016	0	0	1	8
2017	1	1	1	4
2018	0	0	1	4
2019	0	1	3	8
<b>SUM</b>	<b>6</b>	<b>9</b>	<b>24</b>	<b>89</b>

**Tabell 2: Personskadeulykker fordelt på ulykkeskategori per år 2010 - 2019**

De forskjellige ulykkeskategoriene fordelt på veikategori er vist i tabell 3.

Veikategori	Fotgjengerulykke	Sykkelykke	MC ulykke	Bilulykke	Totalt
Riksvei	1	1	14	60	76
Fylkesvei	2	7	6	24	39
Kommunal vei	2	1	4	4	11
Privat vei	1	0	0	1	2
<b>SUM</b>	<b>6</b>	<b>9</b>	<b>24</b>	<b>89</b>	<b>128</b>

**Tabell 3: Personskadeulykker fordelt på ulykkeskategori per veikategori 2010 - 2019**

Rene bilulykker er den klart dominerende ulykkeskategorien, etterfulgt av ulykker hvor motorsykkel er involvert. Disse kategoriene utgjør til sammen ca 87% av alle personskadeulykkene som er registrert i NVDB i perioden 2010 - 2019. Fordelt på veikategori så skjer ca 92% av bil- og motorsykkelykkene på riks- og fylkesvei.

Antallet registrerte bilulykker er redusert med 41% fra perioden 2010 - 2014 til perioden 2015 - 2019. Tilsvarende tall for ulykker hvor motorsykkel er involvert er 50%.

Hele 7 av 9 registrerte personskadeulykker hvor syklist er involvert, har skjedd på fylkesvei. Antallet ulykker er redusert fra 7 i perioden 2010 - 2014, til 2 i perioden 2015 - 2019.

Når det gjelder registrerte personskadeulykker hvor fotgjenger er involvert, så er ulykkene mer jevnt fordelt på de forskjellige veikategoriene. Antallet ulykker er redusert fra 4 i perioden 2010 - 2014, til 2 i perioden 2015 - 2019.

Fordeling av registrerte personskadeulykker fordelt på ulykkestype er vist i tabell 4.

Ulykkestype / Veikategori	Rv	Fv	Kv	Pv	Totalt
Uhell med dyr innblandet	1	2	0	0	3
Påkjøring bakfra	26	3	1	0	30
Møteulykke	17	8	2	1	28
Sykkelulykke	1	7	1	0	9
Kryss-/avkjøringsulykke	16	10	3	0	29
Fotgjengerulykke	1	2	2	1	6
Utforkjøring, enslig kjøretøy	10	7	1	0	18
Andre ulykker	3	1	1	0	5

**Tabell 4: Personskadeulykker fordelt på ulykkestyper per veikategori 2010 – 2019**

Møteulykker, påkjørsler bakfra og ulykker i kryss/avkjørsler er de tre ulykkestypene som det forekommer mest av. Til sammen utgjør disse 68% av alle de registrerte ulykkene i perioden 2010 – 2019.

Påkjørsler bakfra skjer klart mest langs riksvei. Møteulykker og ulykker i kryss/avkjørsler er mer jevnt fordelt på riks- og fylkesveiene.

I forhold til det kommunale veinettet så er ulykkestypene mer jevnt fordelt, med relativt få ulykker av hver type.

## 4.5. Ulykkespunkt og ulykkesstrekninger

### Definisjon

Et *ulykkespunkt* er 4 politirapporterte personskadeulykker i løpet av 5 år innenfor 100 m. En *ulykkesstrekning* er 10 politirapporterte personskadeulykker i løpet av 5 år over en strekning på 1000 m.

### Ulykkespunkt

Det er registrert til sammen to ulykkespunkt i NVDB i Nittedal. Begge ligger langs riksvei 4.

Det sørligste ulykkespunktet er ved krysset riksvei 4 / Brådalstribben sør for Gjelleråsen. Her har det blitt registrert 4 ulykker med personskade i perioden 2014 – 2018.

Det nordligste ulykkespunktet er nord på Strømsenga, ved avkjøringen til Hadelandsveien 962 m.fl. Her er det registrert 4 personskadeulykker i perioden 2014 – 2018.

## **Ulykkesstrekning**

Det er ikke registrert noen ulykkesstrekninger i Nittedal i NVDB.

## **4.6. Oppsummering Nittedal**

### **Nittedal 2010-2019**

- Det har vært en generell nedgang i antall registrerte personskadeulykker i perioden.
- Nedgangen er mindre for de mest alvorlige ulykkene, i forhold til ulykker med kun lettere skader.
- Nesten 6 av 10 ulykker skjer langs rv 4.
- Langs rv 4 er påkjørsel bakfra, møteulykker og kryssulykker de mest vanlige ulykkestypene.
- Langs fylkesveiene er møteulykker, kryssulykker og utforkjøring de mest vanlige ulykkestypene.
- Ulykker langs kommunale veier utgjør ca 9 % av alle ulykkene i kommunen. Det er ingen typer ulykker som skiller seg spesielt ut langs det kommunale veinettet.

## 5. Dagens veinett

### 5.1. Gang- og sykkeltilbud skolevei

#### Holumskogen barneskole

Skoleveiene er i all hovedsak tilfredsstillende. Det er bra tilbud i form av gang- og sykkelveier i Holumskogen. Ellers er det fortau langs enkelte kommunale veier i de andre områdene. Det er behov for gjennomgang av mulighet for å etablere fortau i bolig-gater i etablerte felt og å sikre der gangtilbud krysser kommunale veier. Foruten Brådalstribben og en del av Morteveien, er det 30 km/t fartsgrense langs de kommunale veiene.

#### Slattum barneskole

Skoleveiene er for det meste tilfredsstillende. Det er behov for gjennomgang av mulighet for å etablere fortau i bolig-gater i etablerte felt og å sikre der gangtilbud krysser kommunale veier. Det er fartsgrense 30 km/t i de fleste kommunale veier i tettbygd strøk.

#### Ulverud barneskole

Skoleveiene er for det meste tilfredsstillende. Deler av Skyttaveien har dårlig utforming og mye trafikk, samtidig som den mangler løsning for myke trafikanter. Ellers er det behov for gjennomgang av mulighet for å etablere fortau i bolig-gater i etablerte felt og å sikre der gangtilbud krysser kommunale veier. Det er fartsgrense 30 km/t i de fleste kommunale veier i tettbygd strøk, med unntak av veier i Skytta industriområde.

#### Rotnes og Sørli barneskoler

Det er varierende tilbud til skolebarna. Noen steder er det gode tilbud i form av gang- og sykkelvei eller fortau. Det mangler ellers tilbud i flere trafikkerte veier som f.eks. Sagerudveien, Kruttverksveien, Bjertnesveien, m.fl. Det samme gjelder langs fylkes- og kommunale veier på østsiden av Nittelva. Reguleringsplan er på plass for noen av veiene i boligområdet, og fortau langs Sagerudveien er planlagt etablert i planperioden. Det er fartsgrense 30 km/t i de fleste kommunale veier i tettbygd strøk.

#### Kirkeby barneskole

Åneby og Tøyen sokner til skolen, ellers en del spredt bebyggelse. Det er gang- og sykkelvei langs riks- og fylkesveier, med unntak av Gamleveien sør for Staven, og Gamle Glittrevei. Det er godt tilbud langs deler av det kommunale veinettet. Det er fartsgrense



30 km/t i de fleste kommunale veier i tettbygd strøk. Skolen er planlagt nedlagt i 2021 og erstattes av ny barneskole på Elvetangen.

## **Hagen barneskole**

Det mangler tilbud for myke trafikanter i de fleste veier, med noen få unntak. Det er gang- og sykkelvei langs riksvei 4 sør for Sagstua. Kryssing av riksvei 4 for elever fra østsiden av veien, i områdene nord for Sagstua, er problematisk. Gang- og sykkelvei langs deler av Fuglåsveien, Sagstuveien og Greveveien er ellers under planlegging. Det er behov for gjennomgang av muligheten for fortau langs enkelte kommunale veier i boligområdene. Fartsgrense 30 km/t i de fleste kommunale veier i tettbygd strøk. 40 km/t i Fuglåsveien gjennom boligområdet. Skolen er legges ned i 2021 og erstattes av ny barneskole på Elvetangen.

## **Ny barneskole Elvetangen**

I forhold til skolevei så er det mye av de samme utfordringene som i forhold til Hagen og Kirkeby skoler. Enkelte nye skoleveier vil likevel oppstå, og hvem som vil få skoleskys vil også kunne endres. Behovet for etablering av fortau langs Fuglåsveien vil være som i dag. Det vil også være behov for å etablere gang- og sykkelvei langs Sagstuveien fra riksvei 4 til Hakadal stasjon. Det er ellers utarbeidet en egen tiltaksplan for mindre tiltak, hovedsakelig langs Gamleveien og riksvei 4, i forbindelse med den nye barneskolen.

## **5.2. Fylkesveier**

Fylkesveinettet innenfor kommunen har varierende standard og trafikknivå. Mest trafikkert er fylkesvei 22 med en ÅDT (årsdøgntrafikk) på over 17 000. I den andre enden finner man for eksempel Årosveien med ÅDT på under 1000.

For det meste er det ett godt tilbud for myke trafikanter langs veinettet i form av gang- og sykkelveier. Strekningen Slattum – Kjøl og deler av Stasjonsveien har tilbud i form av fortau. Manglende tilbud langs flere fylkesveier innenfor kretsgrensene til Hagen skole, samt i deler av Gamleveien. Også Solbergveien og Årosveien mangler tilbud, men det er samtidig mindre bebyggelse langs disse veiene.

Kommunen har ansvaret for de fleste gang- og sykkelveier langs fylkesveiene. Hovedunntakene er gang- og sykkelveien langs fv 22, og gang- og sykkelveien over Hagan (Gjelleråsen – Slattum).

### **5.3. Rv 4**

Riksvei 4 sør for Gjelleråsen har tre kjørefelt, inkludert ett kollektivfelt. Strekningen har en ÅDT på 19 400. Ingen midtdeler langs veien.

Videre består rv 4 av en parsell fra Gjelleråsen til Kjøl. Første del i en ca 2.4 km lang tunnel med ÅDT 15 200 og hvor parallellveien fv 1536 har ÅDT 9 700. Videre ca 2 km med ÅDT 17 500 og midtdeler.

Neste parsell fra Kjøl forbi Rotnes er tofelts vei uten særskilte tiltak for midttoppmerking eller sideterreng. ÅDT 16 800 i sør og 13 600 nord for Rotnes. Parsellen vil erstattes av ny vei dersom sentrums-planen for Rotnes realiseres med ny rv 4.

Videre nordover går riksvei 4 fra Rotnes nord (Strøm) via Åneby til Lunner grense. Ingen særskilte tiltak for midttoppmerking eller sideterreng, med unntak av en strekning i nord. ÅDT varierer fra 13 600 i sør til 8400 i nord.

Nordøst for Stryken går riksvei 4 inn igjen i Nittedal kommune over en kort strekning. Parsellen på ca 800 meters lengde, har en ÅDT på 7200 og forsterket midttoppmerking.

## 6. Visjoner og mål

### 6.1. Visjon og mål for Nittedal kommune

#### 6.1.1. Visjon

Trafikksikkerhetsarbeidet i Nittedal bygger på nullvisjonen, «en visjon om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller hardt skadde i transportsektoren».

Nittedal kommune har følgende visjon for sitt trafikksikkerhetsarbeid:

➤ *I Nittedal skal det være trygt å ferdes for alle*

Visjonen gir uttrykk for et ønske og en ambisjon om både å redusere antall skadde og drepte i trafikken og å skape trafikkmiljøer som ikke gir unødig grunn til engstelse for trafikanter og deres pårørende.

#### 6.1.2. Mål

Nittedal kommune har følgende mål for trafikksikkerhetsarbeidet for perioden 2021-2024:

- Antallet skadde og drepte i perioden 2021-2024 skal reduseres med minst 20% i forhold til gjennomsnittet for 2015-2019.
- Ingen barn skal bli drept eller skadd på vei til eller fra barnehage eller skole i perioden 2021-2024.

#### 6.1.3. Strategi

I Nasjonal Tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei er det satt opp en rekke tilstandsmål formulert som måltall. For å nå disse målene må det iverksettes tiltak. Kommunen skal arbeide aktivt for å bidra til at vi oppnår disse tilstandsmålene. Dette gjelder først og fremst på følgende områder:

- Økt andel bruk av bilbelte, refleks, bakovervendt barnesikring, sykkelhjelm.
- Redusere andelen av bilister som overskrider fartsgrensene.
- Arbeide målrettet for at flere går og sykler til skolen.
- Alle skoler skal godkjennes som trafikksikre skoler.
- Alle barnehager skal godkjennes som trafikksikre barnehager.
- Kommunen skal godkjennes som trafikksikker kommune.
- Øke antallet km med fortau og gang og sykkelvei

## 7. Tiltaksplan for trafikksikkerhetsarbeidet i Nittedal kommune

I den Nasjonale tiltaksplanen (2018-2021) er det satt mål for tilstandsutvikling innenfor områder der tilstandsendringer er av vesentlig betydning for utviklingen i antall drepte og hardt skadde. Tilstandsmålene er satt innenfor 13 ulike innsatsområder.

I dette kapitlet gjengir vi de nasjonale tilstandsmålene og de innsatsområdene kommunen finner det mest relevant å arbeide med (11 av 13). Under hvert av områdene har vi konkretisert våre kommunale tiltak som skal bidra til å nå de nasjonale målene.

### 7.1. Risikoadferd i trafikken

#### 7.1.1. Fart

##### Nasjonale mål:

Fart	Andel av kjøretøyene som overholder fartsgrensene	57,2 % (2016)	70 % (2022)
------	---	------------------	----------------

##### Kommunale tiltak:

- 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 anbudsdokumenter.

## 7.1.2. Rus

### Nasjonale mål

Rus	Andel av trafikkarbeidet som utføres under påvirkning av alkohol over 0,2 promille	0,2 % (2016/2017)	0,1 % (2026)
	Andel av trafikkarbeidet som utføres under påvirkning av narkotika over straffbarhetsgrensen	0,6 % (2016/2017)	0,4 % (2026)

### Kommunale tiltak:

- Kommunen skal arbeide aktivt for å forhindre at ansatte er påvirket av legale eller illegale rusmidler i tjenesten.
- Ved kjøp eller leasing av nye biler skal det vurderes om alkohol skal innarbeides som en del av anbudsgrunnlaget.

## 7.1.3. Bilbeltebruk

### Nasjonale mål

Bilbelte/sikring av barn i bil	Andel førere og forsetepassasjerer som bruker bilbelte i lette kjøretøy	97,2 % (2017)	98 % (2022)
	Andel barn i alderen 1 – 3 år som er sikret bakovervendt i bil	63 % (2017)	75 % (2022)
	Andel førere av tunge kjøretøy som bruker bilbelte	84,3 % (2017)	95 % (2022)

### Kommunale tiltak:

- 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.
- Kommunen gjennom de kommunale barnehagene gjennomfører tiltak for å øke fokus på sikring av barn i bil (materiell / kampanje gjennom Trygg Trafikk).

## 7.2. Befolkningsgrupper

### 7.2.1. Barn

#### Nasjonale mål

Barn (0-14 år)	Antall drepte barn (0-14 år) i trafikken.	4 (2017)	0 (I minst ett år i 2018-2021)
----------------	---	-------------	-----------------------------------

#### Kommunale tiltak:

- Barnehager og skoler skal i samarbeid med foresatte ha fokus på trafikksikkerhetsarbeid og forebygging av ulykker. (Tiltak i trafikksikker barnehage og skole)
- Kommunen skal gjennomføre vurdering av særlig farlig skolevei
- Kommunen skal begrense muligheten for å kjøre inn på skoleområder og i tilknytning til skoler
- Kommunen skal legge til rette for at flere kan sykle eller gå til skolen.
- De kommunale barnehagene skal være godkjent som Trafikksikker barnehage.
- Kommunen skal påvirke til at alle de private barnehagene skal være godkjent som Trafikksikker barnehage.
- Skolene skal være godkjent som Trafikksikker skole.
- Skolene skal sørge for god sykkelopplæring i tråd med kompetansemål i Kunnskapsløftet.
- Kommunen skal stimulere lag og foreninger til at alle barn til og fra fritidsaktiviteter sikres best mulig og at voksne som transportører kjører med lavest mulig risiko.
- Kommunen skal sørge for at ansatte i barnehager og skoler har tilstrekkelig kompetanse for å gjennomføre god trafikkopplæring i tråd med gjeldende rammeverk.
- Kommunen skal stimulere lag og foreninger til å innarbeide retningslinjer for transport innenfor sin virksomhet

## 7.2.2. Ungdom og unge førere

### Nasjonale tilstandsmål:

Ungdom og unge førere	Risiko for bilførere i aldersgruppen 18-19 år for å bli drept eller hardt skadd per kjørte km		- 30 %
-----------------------	---	--	--------

### Kommunale tiltak:

- Kommunen skal arbeide for at alle ungdomsskolene har nødvendig kompetanse for å tilby valgfaget trafikk på ungdomstrinnet.
- Kommunen skal arbeide for å tilby trafikalt grunnkurs som en del av valgfag trafikk.
- Kommunen skal stimulere lag og foreninger til å innarbeide retningslinjer for transport innenfor sin virksomhet.

## 7.2.3. Eldre trafikanter og trafikanter med funksjonsnedsettelse

### Nasjonale tilstandsmål:

Eldre trafikanter og trafikanter med funksjonsnedsettelse	Risiko for bilførere i aldersgruppen 75+ for å bli drept eller hardt skadd per kjørte km		- 30 %
	Risiko for fotgjengere i aldersgruppen 75+ for å bli drept eller hardt skadd i trafikkulykker per kilometer gange.		- 30 %

### Kommunale tiltak

- Kommunen skal legge til grunn universell utforming ved etablering 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 trafiksikkerhet i sin virksomhet.

## 7.3. Trafikantgrupper/kjøretøygrupper

### 7.3.1. Innsatsområde, gående og syklende,

#### Nasjonale tilstandsmål:

Gående og syklende	Antall km i tilknytning til riksvei og fylkesvei som tilrettelegges spesielt for gående og syklende	Samlet i planperioden: 165 km på riksvei (2018-2021) 230 km på fylkesvei (2018-2021)	
	Andel syklister som bruker sykkelhjelmer	58,8 % (2017)	70 % (2022)
	Andel fotgjengere som bruker refleks på belyst vei i mørke	40 % (2017)	50 % (2022)

#### Kommunale tiltak:

- Helsestasjonen, barnehagene og skolene skal årlig fokusere på betydningen av at syklister og fotgjengere bruker personlig verneutstyr i trafikken (sykkelhjelmer, refleks).

### 7.3.2. Motorsykkel og moped

#### Nasjonale tilstandsmål:

Motorsykkel og moped	Risiko for å bli drept eller hardt skadd for MC- og mopedførere per kjørte km		- 30 %
----------------------	---	--	--------

#### Kommunale tiltak:

- Kommunen skal arbeide for at alle ungdomsskolene har nødvendig kompetanse for å tilby valgfaget trafikk på ungdomstrinnet.
- Kommunen skal arbeide for å tilby trafikalt grunnkurs som en del av valgfag trafikk.



## 7.4. Kjøretøyteknologi

### Nasjonale tilstandsmål:

Kjøretøy- teknologi	Andel av trafikkarbeidet som utføres med biler som har <i>automatisk nødbrems (AEB)</i>	14,4 % (2017)	25 % (2022)
	Andel av trafikkarbeidet som utføres med biler som har <i>feltskiftevarsler</i>	39,2 % (2017)	52 % (2022)
	Andel av trafikkarbeidet som utføres med biler som har automatisk nødbrems for å forhindre kollisjon med fotgjengere og syklister (fotgjenger-AEB)	14,4 % (2017)	25 % (2022)

### Kommunale tiltak:

- Kommunen skal i anskaffelser om kjøp/leasing vurdere å legge inn krav om kjøretøyteknologi som bedrer trafiksikkerhet.

## 7.5. Systematisk trafiksikkerhetsarbeid i offentlig og privat sektor

### Nasjonale tilstandsmål:

Systematisk og samordnet trafiksikkerhetsarbeid i fylkeskommuner og kommuner	Antall kommuner som er godkjent som <i>Trafikksikre kommuner</i>	62 <i>per 1/1-2018</i>	125 <i>per 1/1-2022</i>
--	--	---------------------------	----------------------------

### Kommunale tiltak:

- Kommunen skal være godkjent som Trafikksikker kommune.

## 7.6. Fysiske trafikksikkerhetstiltak

### Nasjonale tilstandsmål

Møteulykker og utforkjøringsulykker	Andel av trafikkarbeidet på riksveier med fartsgrense 70 km/t eller høyere som foregår på møtefrie veier	49,3 % <i>pr 1/1-2018</i>	54,1 % <i>pr 1/1-2022</i>
	Antall km riksvei med fartsgrense 70 km/t eller høyere som er gjennomgått og som tilfredsstillende minstestandarden i NTP med tanke på å forhindre alvorlige utforkjøringsulykker		1500 km <i>(utbedres i 2018-2023)</i>

### Kommunale tiltak:

Kommunen har ansvaret for tiltakene på det kommunale veinettet. Nittedal kommune følger retningslinjer til Statens vegvesen ved vurdering av tiltak og løsninger. Det vises til kapittel 8 om effekt av ulike TS-tiltak.

Forslag til tiltak på det kommunale veinettet for årene 2021-2024 er utarbeidet på bakgrunn av alle innkomne innspill, kommunens satsningsområder, virkemidler og kunnskap om trafikksikkerhetseffekten av ulike tiltak. Som bakgrunn for kommunens faglige vurderinger ligger forhold som trafikkbelastning, skolevei/ikke skolevei, trafikkulykker, antall brukere (nytte i forhold til kostnad), fartsgrense, veistandard, veibelysning, skolens prioritering, viktige forbindelser til friområder/friluftsområder og sammenheng med øvrig gang- og sykkelveinett.

Oversikt over tiltakstabellene kan sees i vedlegg 1. Vedlegget rulleres årlig for å fange opp nye innspill og behov

## 8. Effekt av ulike TS-tiltak

I dette kapitlet har vi samlet informasjon om effekten av forskjellige trafikksikkerhetstiltak til hjelp i arbeidet med handlingsplanen og i politiske diskusjoner om prioritering av tiltak.

### 8.1. Veien

#### Separering av trafikantgrupper

Fortau, gangvei og sykkelvei gir trafikantgruppene hvert sitt areal adskilt fra hverandre og fra biltrafikk. Fellesløsninger gang- og sykkelvei kan være bra utenfor tettbebygde strøk, men er mindre egnet i byområder der løsningen gir dårligere fremkommelighet og sikkerhet. Riktig utformet og med høy drifts- og vedlikeholdsstandard er separate løsninger for hver av de to trafikantgruppene bedre og tryggere enn blandet trafikk.

#### Sykkelfelt

Sykkelfelt er et tiltak der sykkelistene har et eget oppmerket felt på hver side av kjørebane adskilt fra biltrafikk med malt linje. Bredde på sykkelfelt er minst 1,5m. Sykkelfelt reduserer antall skadde syklister med 25% både på strekning og i kryss.

#### Gangfelt

Gangfelt øker fremkommeligheten, men ikke sikkerheten til fotgjengere. Gangfelt gir ofte økt risiko for trafikkulykke og skal derfor kun brukes i gater der det er nødvendig av hensyn til fremkommeligheten for fotgjengere.

Gangfelt er tryggere hvis de kombineres med fartsdempende tiltak som opphøyd gangfelt eller refuge. Statens vegvesen har ellers utarbeidet retningslinjer for etablering av nye gangfelt i håndbok V127 – Krysningssteder for gående.

#### Signalregulering av gangfelt utenfor kryss

Gangfelt kan reguleres med trafikksignal også utenfor kryss. På strekning med stor biltrafikk kan signalregulering gi god effekt.

## **Fart og fartsgrenser**

Fart er den viktigste enkeltfaktoren for trafiksikkerhet. Lav fart øker førerens mulighet for å hindre sammenstøt og det fører til at skadene blir mindre når ulykker skjer. Risiko for å bli drept øker dramatisk ved økende hastighet og en økning av hastighet med 10% øker risiko for dødsulykker med 50 %.

Et menneske kan tåle å bli påkjørt i 30 km/t. Hastighet større enn 30 gir økt risiko for at den påkjørte dør. Ved 50 km/t blir ni av ti fotgjengere drept ved påkjøring. Ifølge nullvisjonen skal menneskets tåleevne ligge til grunn for utforming av veisystemet. Best effekt for å sikre tilstrekkelig lav hastighet har fartshumper. Mange veier og gater i boligområder i Nittedal har fartshumper. Det er viktig å opprettholde utforming og oppmerking av humpene for å sikre at de opprettholder sin fartsdempende funksjon gjennom drifts- og vedlikeholdstiltak.

Fart er viktig for trafikkulykkenes årsak og konsekvens. Særlig viktig er det å sikre tilstrekkelig lav fart der flere trafikantgrupper deler på veien.

## **Planskilt kryssing for gående og syklende**

Planskilt kryssing for gående og syklende er bru eller undergang ved trafikkert vei eller gate. Planskilt kryssing gir færre skadde fotgjengere og syklister.

## **Rundkjøring og andre krysstiltak**

Rundkjøring er en kryssutforming som gir god sikkerhet fordi den ved riktig utforming er fartsdempende og har færre konfliktpunkter enn vanlige kryss. Gatekryss med stor kan trafikkreguleres med signal. Signalregulering gir normalt færre trafikkskadde.

## **Tiltak i kryss**

Kryssutforming påvirker sikkerheten i kryss. Kanalisering og planskilt løsning er eksempler på det. Effekten av tiltak kan redusere skaderisiko med inntil 30%.

## **Veilys**

Veilys er viktig for sikkerhet og for trygghet, primært for gående og syklende. Gangfelt og andre etablerte kryssingssteder bør ha intensivbelysning i krysningpunktet. Veilys er dessuten viktig for trivsel og miljø.

## 8.2. Trafikanten

### Bruk av refleks

Fotgjengere med refleks i mørket oppdages vesentlig tidligere enn fotgjengere uten. Bare 15% av alle fotgjengere bruker refleks. Av alle fotgjengere som ble skadd i 2004 brukte kun 8% refleks.

### Bruk av sykkelhjelme

Sykkelhjelme reduserer risiko for hodeskade med 60% og risiko for dødsfall med mer enn 70%. Det er derfor ønskelig at flere bruker hjelme. Et påbud om bruk av hjelme kan gjøre det sikrere for de som sykler, men kan føre til at færre velger å sykle.

### Bilbeltebruk

Bilbelte er det viktigste verneutstyret i bil, og reduserer risiko for å bli drept med 50%. Tiltak for å få flere til å bruke bilbelte er kampanjer, bilbeltepåminner og overvåking. Dersom overvåkingen dobles reduseres antallet trafikkdrepte med 14%

### Bruk av sykkelgummidekk og brodder

For å redusere risiko for å bli skadet i singelulykker er det viktig å ha gode vinterdekk på sykkel og at gående bruker brodder. Nittedal har et kupert kommunalt veinett, og for at økningen i antallet som går og sykler om vinteren ikke skal øke antall ulykker er det viktig med gode holdninger til bruken av slike virkemidler.

### Trafikantopplæring i skole, barnehager og trafikkskoler

Kunnskap og holdninger etableres i hjemmet, i barnehagen, på skolen og gjennom trafikkopplæring. Gjennom Trafikksikker kommune vil Nittedal dokumentere rutinene rundt opplæring og holdningsskapende arbeid i skoler og barnehager.

## 8.3. Kontroll

### ATK

Nittedal var tidlig ute med Automatisk Trafikk-Kontroll på rv 4. Punkt-ATK gir en reduksjon av alle ulykker med 10% og streknings-ATK gir en reduksjon på 30%. ATK slik det er brukt i Nittedal er et straks-tiltak og behovet kan gradvis avta ettersom rv 4 bygges ut til en sikrere standard.

## **Promille og ruskontroll**

Antall personer som kjører alkoholpåvirket er ikke kjent, men antas å være flere tusen hver dag i hele landet. Det er utstyr som gjør at man ikke kan starte et motorkjøretøy uten at føreren er edru.

Nittedal kommune kan i kommunens egne biler, gjennom anbud og kontrakter kreve at alkoholås er installert for å sikre at arbeid utført med bil i kommunens tjeneste skjer uten ruspåvirkning.



**NITTEDALKOMMUNE**  
*der storby møter marka*

**Sentralbord:** 67 05 90 00

**Epost:** [postmottak@nittedal.kommune.no](mailto:postmottak@nittedal.kommune.no)

**Besøksadresse:** Rådhusveien 1, 1482 Nittedal

**[www.nittedal.kommune.no](http://www.nittedal.kommune.no)**

