

TRAFIKKSIKKERHETSPLAN

FOR LIER KOMMUNE

2010 - 2013



Innhold

1. Innledning.....	3
2. Ulykkesstuasjonen på landsbasis - utfordringer.....	3
3. Ulykkesstuasjonen i Lier.....	5
4. Visjon og målsetning.....	9
5. Dagens organisering av trafikksikkerhetsarbeidet i kommunen	10
6. Planprosessen	11
7. Registreringer	12
8. Problemanalyse- prinsipper for tiltak og handlingsprogram.....	13
9. Aktuelle tiltak.....	13
10. Prioritering av tiltak (handlingsdel)	15
11. Administrative og budsjettmessige konsekvenser.....	19

1. Innledning

Bakgrunn

Trafikksikkerhetsplanen for Lier kommune for perioden 2000 – 2003 ble egengodkjent av kommunestyret den 05.09.2000. Den omfattet både fysiske tiltak, planmessige tiltak og arbeid med holdninger og adferd i trafikken. Det var opprinnelig forutsatt at hele planen skulle revideres hvert 4. år, men dette har det ikke vært ressurser til. Etter som fysiske tiltak på veinettet har blitt gjennomført og nye har kommet til har imidlertid prioriteringen av disse tiltakene vært revidert hvert år og lagt fram til politisk behandling.

Formål med trafikksikkerhetsplanen

- En kommunal plan for trafikksikkerhet skal samordne tiltak og rette fokus mot trafikksikkerhet
- Skaffe oversikt over behov for trafikksikringstiltak, fysiske og andre, som grunnlag for prioritering og bevilgninger til formålet
- Ved søknad til Statens vegvesen om tilskudd fra ”Aksjon skolevei”, er det krav om at de aktuelle prosjekter må være nedfelt i en kommunal trafikksikkerhetsplan.

2. Ulykkessituasjonen på landsbasis - utfordringer

Veitrafikkulykker med personskade 2009

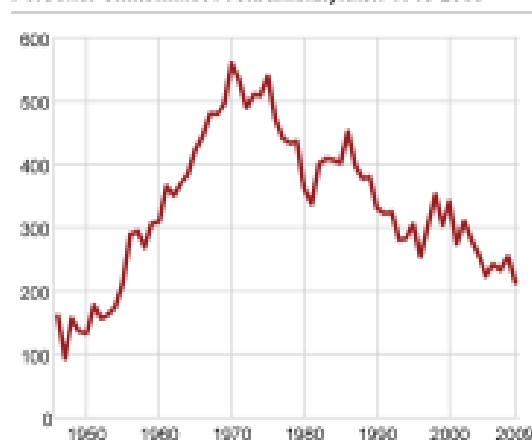
Færre omkomne og hardt skadde i 2009

I 2009 mistet 214 personer livet på norske veier, mens 738 personer ble meget alvorlig skadd. I desembertrafikken omkom 17 personer.

Personer meget alvorlig skadd, 1948-2009



Personer omkommet i veitrafikkulykker, 1948-2009

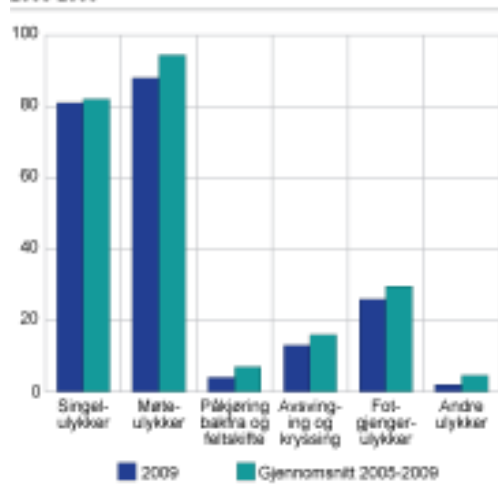


Antallet omkomne på norske veier gikk ned fra 255 personer i 2008 til 214 i 2009. De siste ti årene har i gjennomsnitt 263 personer årlig mistet livet i trafikken. Også antallet alvorlig skadde gikk ned – fra 867 i 2008 til 738 i 2009.

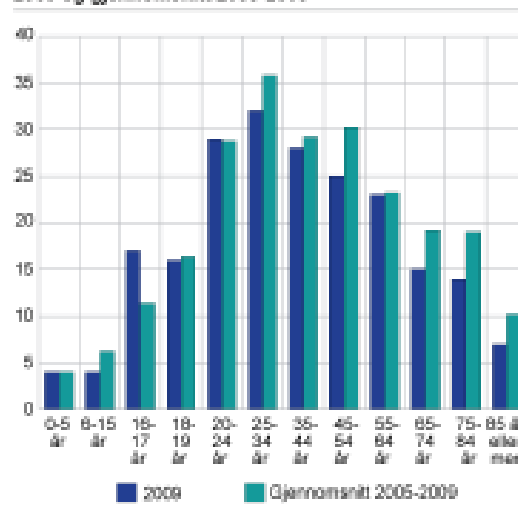
Flere 16-17-åringer mistet livet

I 2009 omkom 17 personer i alderen 16-17, mot 6 året før. Det gjennomsnittlige antallet omkomne i denne aldersgruppen har ligget på 11 de siste fem årene. Sammenlikner vi tallene fra 2009 med gjennomsnittet de siste fem årene, ser vi at antallet omkomne i de yngste aldersgruppene (16-24 år) har økt eller vært uendret, mens det har vært en reduksjon for de øvrige aldersgruppene.

Drepte, etter ulykkesgruppe. 2009 og gjennomsnitt 2005-2009



Personer drept, etter aldersgruppe. Januar-desember 2009 og gjennomsnitt 2005-2009



Færre omkomne bilførere, flere omkomne bilpassasjerer

Sammenliknet med femårsperioden 2005-2009 var det i 2009 en reduksjon i antall omkomne for alle trafikantgruppene bortsett fra for bilpassasjerer. I alt omkom 47 bilpassasjerer og 98 bilførere i 2009, mot 45 bilpassasjerer og 111 bilførere i femårsperioden 2005-2009. De tilsvarende tallene for 2008 var 46 bilpassasjerer og 123 bilførere. Av de øvrige omkomne i 2009 var 27 motorsyklister, 25 fotgjengere, 9 syklister, 2 mopedister, 1 akende og 5 andre trafikanter.

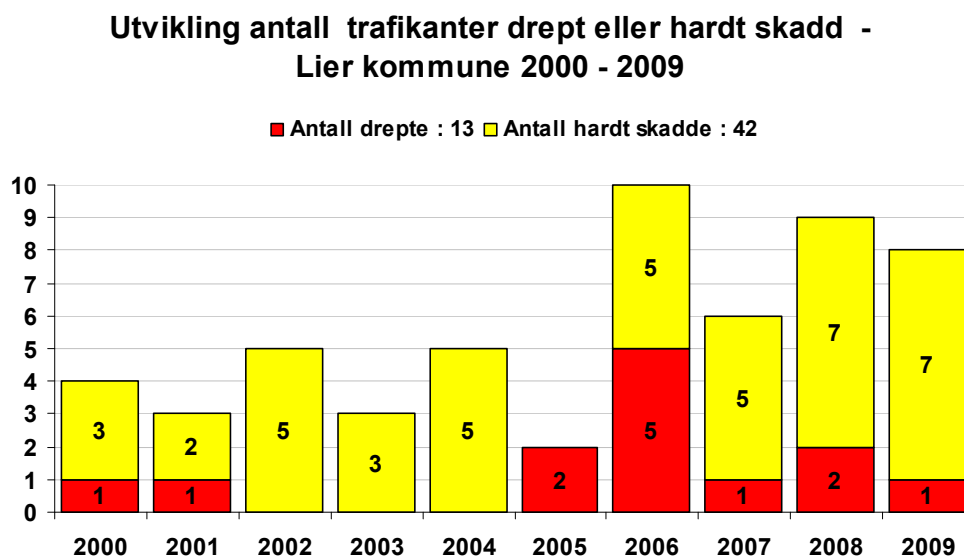
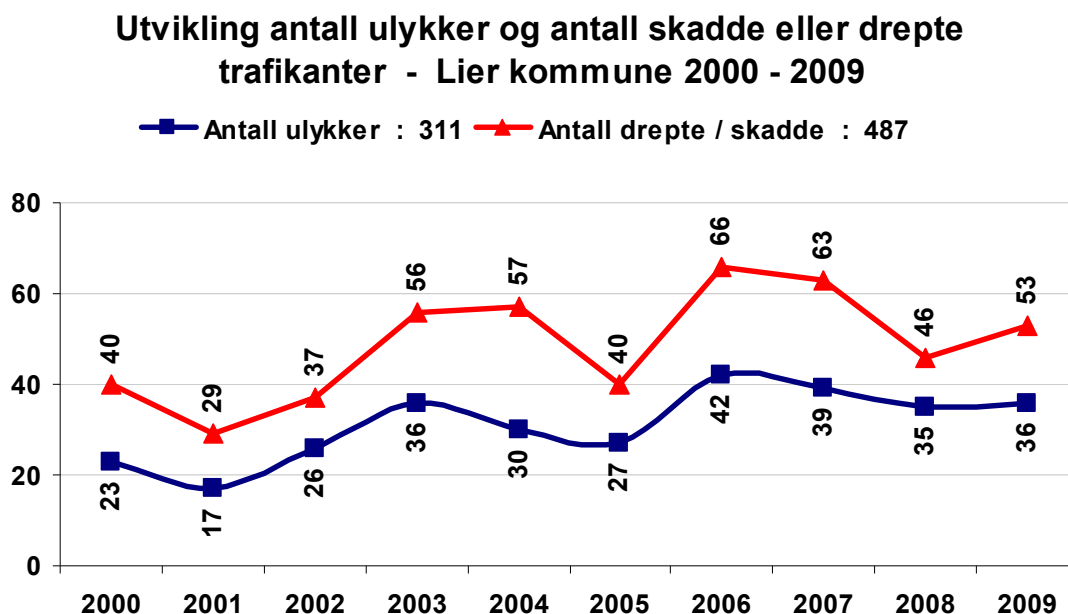
Ingen nedgang i omkomne i møteulykker

88 av de 214 som omkom i 2009 mistet livet i møteulykker (41 prosent), mens 81 omkom i singelulykker (38). Selv om tallet på drepte totalt sett gikk betydelig ned fra 2008, holdt antall drepte i møteulykker seg uendret. Antall omkomne i singelulykker ble redusert fra 102 i de tilsvarende

88 av de 214 som omkom i 2009, mistet livet i møteulykker (41 prosent), mens 81 omkom i singelulykker (38 prosent). Selv om tallet på drepte totalt sett gikk betydelig ned fra 2008, holdt antall drepte i møteulykker seg uendret. Antall omkomne i singelulykker ble redusert fra 102 i 2008. De tilsvarende tallene for femårsperioden 2005-2009 var 94 omkomne i møteulykker og 82 i singelulykker.

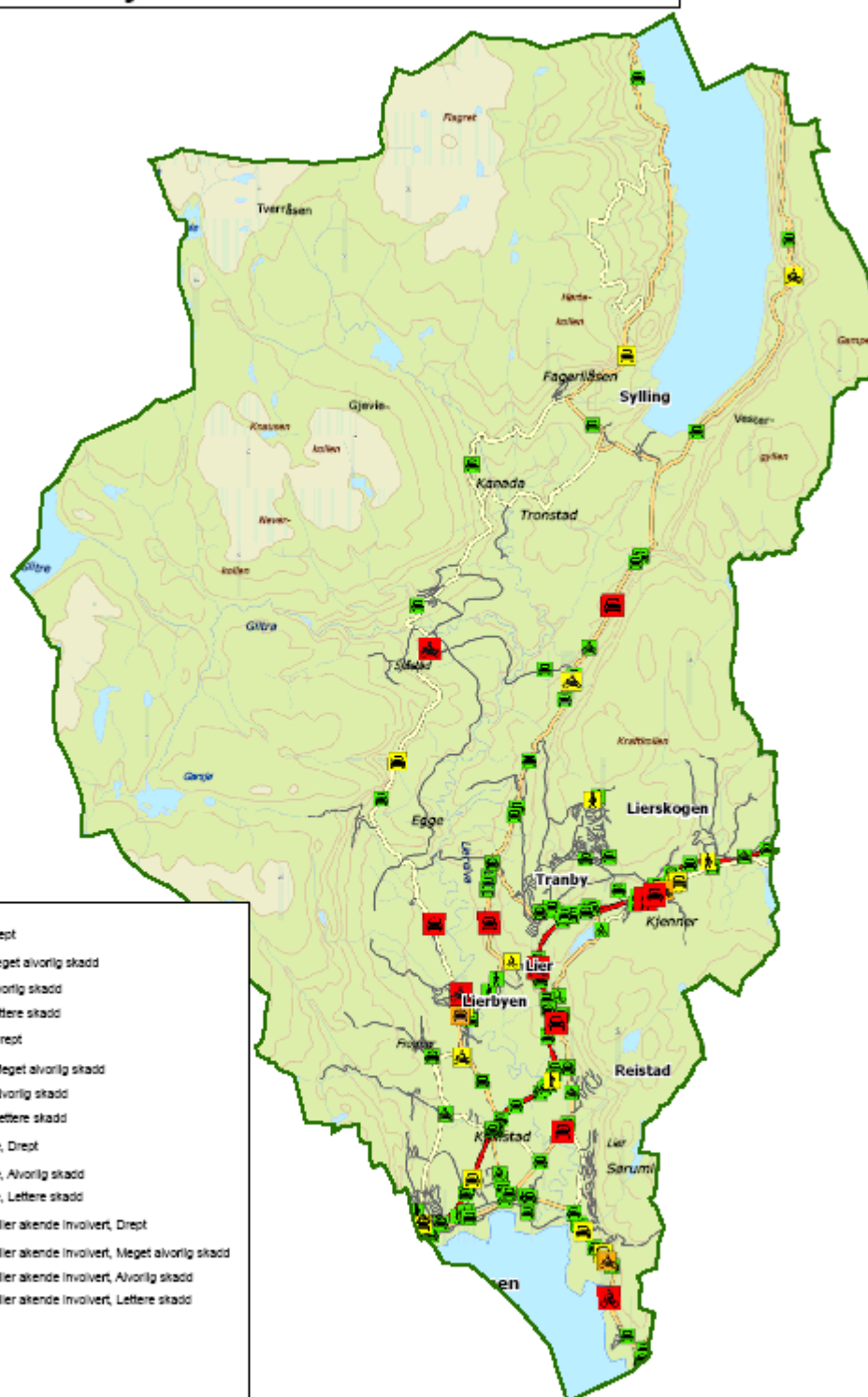
3. Ulykkessituasjonen i Lier

Innenfor arbeidet med trafikksikkerhet i Lier ligger det mange utfordringer. Dette går fram av diagrammet nedenfor som viser antall drepte og skadde i trafikken i Lier i årene 1999 til 2008.



Som diagrammet ovenfor viser varierer tallene en del fra år til år i perioden. 2006 har det høyeste antall drepte og alvorlig skadde med 5 drepte og 5 hardt skadde. Gjennomsnittet for denne perioden er henholdsvis 1,3 drepte og 4,2 hardt skadde.

Personskadeulykker Lier kommune 2005-2009



Region sør - Geodataseksjonen
Dato: 22.03.2010
2010143 - anmyr

Målestokk: 1:110 000

0 750 1500 3000 4500 6000 Meters



Statens vegvesen

Politiregistrerte ulykker 2005 – 2009

En oversikt over politiregistrerte ulykker viser at i 75 % av ulykkene er biler innblandet. Det antas imidlertid at bare 1-5% av ulykkene der motorkjøretøy *ikke* er innblandet blir rapportert. Her er det høye mørketall, og det er derfor viktig å sette fokus på de myke trafikantene, det vil si gående og syklende.

De politiregistrerte ulykker som er lagt til grunn er fra perioden 2005 - 2009 og omfatter totalt 173 ulykker, med i alt 272 skadde og drepte. Ulykkene skjer rundt om på hele veinettet, og stort sett er det flere jo mer trafikkert de enkelte veiene er.

Det er få markerte ulykkespunkter. Ulykkespunkt er kryss eller kurver med flere ulykker og/eller personskaueulykker hvor det kan være grunn til å se nærmere på den fysiske utformingen. Noen rundkjøringer har en viss konsentrasjon, men disse ulykkene er imidlertid ikke av de alvorligste. I tillegg kommer kryssområdet E 18/Rv 282, og området ved av-/påkjøringen til motorveibrua på Brakerøya, og her er ulykkesbildet alvorligere.

Strekninger som peker seg ut er E 18 ved Liertoppen kjøpesenter, E 18 ved tunnelen i Lierbakkene, E 18 i området nord og sør for Kjellstadbommen, gamle Lierbakkene (Rv 282)mellom Reistad og Damtjern, Rv 282(Kirkelina) mellom E 18 og Tranby og i noen grad Røykenveien mellom Gullaug og Lahell. Fv. 16

Dersom ulykkene fordeles i forhold til typer blir fordelingen slik det framgår av tabellen.

Type uhell	Antall	%
Utforkjøring	50	28
Kryssende kjøreretning	33	18
Samme kjøreretning	40	22
Motsatt kjøreretning	35	20
Fotgjengeruhell	16	9
Andre uhell	5	3
Sum	179	100

Tabellen viser politiregistrerte ulykker i perioden 2005 – 2009, fordelt på ulykkestyper.

Utforkjøringsulykkene utgjør den største andelen med 28 %. Disse fordeler seg over hele vegnettet, uten at det markerer seg noen typiske steder med opphopning, som for eksempel spesielle kurver. Av strekninger er Rv 289, gamle Lierbakkene, den som peker seg mest ut. Det er også en kortere strekning av Rv 285 ved Toverud med flere utforkjøringer.

Dersom ulykkene fordeles i forhold til veikategorier blir fordelingen som i tabellen under.

Veikategori	Antall ulykker	Antall drept/ skadet	Antall drepte	Antall meget alvorlig skadet	Antall alvorlig skadet	Antall lettere skadet
Europaveg	47	73	1	0	4	68
Riksveg	34	55	1	1	4	49
Fylkesveg	78	118	9	2	11	96
Kommunal veg	16	17	0	0	1	16
Privat veg	2	2	0	0	1	1
Ukjent vei	2	3	0	0	0	3
Sum	179	268	11	3	21	233

Tabellen viser fordeling av ulykker på de ulike veikategoriene i perioden 2005 – 2009. Ulykkene er spesifisert i forhold til alvorlighetsgrad.

Statistikken for politirapporterte ulykker for perioden viser at det er flest ulykker fra- og med mai utover sommeren og høsten, med topp i juli, og markert mindre i månedene før og etter. Det aller laveste tallet har april.

Ulykker rapportert til Finansnæringens Hovedorganisasjon TRAST (Forsikringsskader)

Tall fra Finansnæringens Hovedorganisasjon (TRAST) er innhentet for årene 2005 - 2009. Dette gjelder ulykker med kun materielle skader. Når antall ulykker i perioden fordeles på ulykkestyper viser det seg at 6,1 % omfatter møteulykker, påkjørsel bakfra 17,2 %, rygging 17,3 %, kryssende kjøreretning i kryss 12,7 %, påkjørt parkert kjøretøy 13,3 % og aleneulykker 15,7 %, til sammen 82,3 % %. De resterende 17,7 % fordeler seg på andre ulykkestyper. Ulykkene er ikke stedfestet, men statistikken sier noe om at det totale omfanget av ulykker i kommunen er stort, og at kostnadene er betydelige.

År	Antall skader (materielle)	Utbetalt erstatning i mill. kr.
2005	1152	23
2006	1511	24
2007	1467	26
2008	1582	34
2009	1186	23
Gjennomsnitt	1380	26

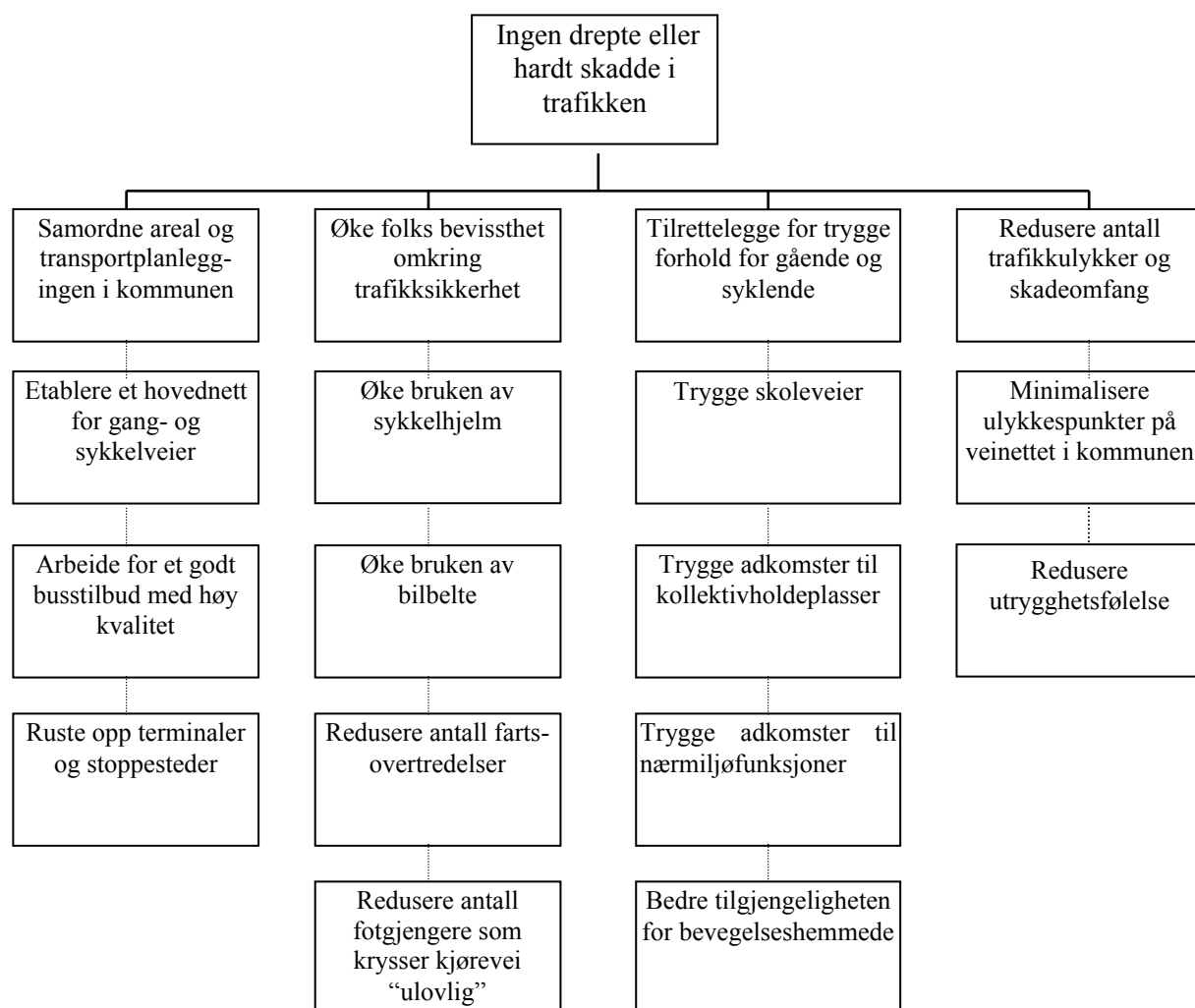
4. Visjon og målsetning

På statlig nivå er det lagt til grunn at ingen skal bli drept eller varig skadd i trafikken, den såkalte nullvisjonen

Dette er en visjon om et transportsystem som ikke fører til tap av liv eller varig skade, og er et uttrykk for at samfunnet ikke kan akseptere at mange menneskeliv går tapt på landsbasis hvert år. Dette krever et langsiktig, systematisk og målrettet arbeid av alle aktører som påvirker sikkerheten på veiene. Dette er kanskje et drømmebilde, men det viser at det er vilje til å sette trafikksikkerhet i fokus. NTP 2010 – 2019 har en som et etappemål mål at antall drepte og hardt skadde skal reduseres med minst en tredel innen 2020.

Det er derfor valgt å legge O-visjonen til grunn for arbeidet med trafikksikkerhet i Lier kommune. Nullvisjonen fokuserer ikke på antall ulykker, men på at ulykkene ikke skal føre til tap av liv eller varig skade. Når det gjelder de som er lettere skadet er dette et meget høyt antall, og det ansees som urealistisk å unngå trafikkulykker helt. Derfor er det foreslått å ha en reduksjon i antall trafikkulykker som et delmål. Det er et mål i kommuneplanen for Lier å tilrettelegge for trygge skoleveier, adkomster til kollektivholdeplasser og nærmiljøfunksjoner for alle brukere. Spesielt viktig er det å sette fokus på å bedre tilgjengeligheten for funksjonshemmede og trygge forhold for gående og syklende.

Målstrukturen fra visjon til delmål for trafikksikkerhetsarbeidet i Lier er foreslått som vist i figuren.



Adferd og holdninger er i stor grad et resultat av kunnskaper og erfaringer. Gjennom formell opplæring og holdningsskapende arbeid kan folks adferd i trafikken bedres. Det er derfor viktig å øke folks bevissthet omkring trafikksikkerhet.

Definisjon på alvorlighetsgraden av ulykker (ved Dr. ing. Finn Blakstad):

Dødsulykke	Som drept i et trafikkuhell regnes personer som dør umiddelbart eller innen 30 dager som følge av skader ved uhellet
Meget alvorlig ulykke	Skader som i en periode truer pasientens liv eller fører til varig mèn av betydelig omfang (30-100 % medisinsk invaliditet).
Alvorlig ulykke	Skader som krever innleggelse på sykehus og lengre behandling, men som ikke fører til varig mèn av betydelig omfang (dvs. mindre enn 30 % medisinsk invaliditet).
Lett ulykke	Som lettere skade regnes mindre skader og brudd som krever legebehandling, men som ikke medfører innleggelse på sykehus, og ikke regnes som betydelig skade

5. Dagens organisering av trafikksikkerhetsarbeidet i kommunen

Fysiske tiltak.

Tilgjengelige midler, finansiering:

I de senere årene har Lier kommune hatt en årlig budsjettpost øremerket til fysiske trafikksikkerhetstiltak på kommunale veier. For 2010 er den kr. 400 000.

Aksjon skolevei:

I tillegg til kommunens bevilgede midler har vi årlig søkt om tilskuddsmidler fra fylket (via vegvesenet) fra Aksjon skolevei til trafikksikkerhetstiltak på veinettet. Ordningen startet i 1979 som en prøveordning, men ordningen har vært videreført til nå. Kommunen må gå inn med en egenandel, og det kan nå søkes om tilskudd til tiltak på kommunale veier, fylkesveier og unntaksvis også på riksveier hvis kommunen er anser et tiltak som svært viktig. Det stilles krav om enkle planer for prosjektene, og om at de må være forankret i godkjent kommunal trafikksikkerhetsplan. Søknadsfrist for tilskuddsmidler er 15. november året i forveien. Tilsagn gis for et angitt prosjekt, og gjelder for det aktuelle år med mindre annet er sagt.

Vi har oppgjennom årene fått tildelt en god del midler, med unntak av 2007. En viktig faktor her er at kommunen selv har hatt midler til finansiering av vår egenandel. Sammen med våre egne midler har ordningen gjort det mulig å gjennomføre en god del prosjekter gjennom årene, og den har betydd svært mye for utbyggingen av gs-forbindelser langs det kommunale veinettet. i Lier.

Størstedelen av midlene har blitt brukt til anlegg av gang-/sykkelveier og fortau, men det er også gjennomført fartsdempende tiltak (humper), oppsetting av autovern på spesielt utsatte steder og enkelte andre tiltak.

Vi arbeider også mot vegvesenet for å få oppprioritert gs-forbindelser langs riks- og fylkesveier i kommunen.

Kombinasjonsprosjekter:

Hvor det ligger til rette for det søker vi å få til gs-forbindelser i kombinasjon med utbyggingsprosjekter, VA-arbeider, kabelarbeider osv. og eventuelt også i samarbeid med andre etater/instanser som for eksempel e-verket og Statens vegvesen. Eksempler på dette er gs. Damtjern – Liertoppen, gs. Lierkroa – Lier stasjon, som er gjennomført, og gs. Lyngås – Nordal, som er under anlegg.

Holdningsskapende arbeid.

Barnehager og skoler følger sitt eget opplegg. Barnehagene har Rammeplan for barnehagenes innhold og oppgaver som de arbeider ut fra. Det er ikke et krav om at trafikkopplæring skal legges inn i planene.

Trafikkopplæring i grunnskolen er nedfelt i læreplanen: "Kunnskapsløftet". Det er forpliktelser for skolene, tydelig progresjon og rettet mot langvarig opplæring. Det er nært samarbeid med Trygg trafikk både med materiell og kurstilbud. På 4. trinn skal elevene kunne følge trafikkreglene for fotgjengere og syklister. På 7. trinn skal elevene praktisere trygg bruk av sykkel som fremkomstmiddel.

Det er satt opp opplæringsmål for alle trinn. På ungdomstrinnet får en del elever mopedopplæring, og på denne måten kan de få mopedførerbevis. Opplæringen har fokus på trafikksikkerhet.

I den videregående skolen er det fast opplegg: "Russen møter politiet"

Ungdomsklubbene har innimellom hatt besøk av trafikkskadde, og berører temaet trafikksikkerhet indirekte gjennom blant annet arbeid mot rusmidler og kriminalitet.

Ut over dette er det nok en del sporadiske tiltak som går på trafikksikkerhet både blant yngre og eldre.

6. Planprosessen

Arbeidet med plan for trafikksikkerhet har vært inndelt i følgende faser:

- fase 1 registrere og kartlegge problemer
- fase 2 analysere problemene og komme med forslag til tiltak
- fase 3 prioritering av tiltak og ferdigstilling av plandokument

Planen skal følges opp ved at det nedsettes en gruppe som vil overvåke hvordan fremdriften er for gjennomføring av tiltak i forhold til det som er planlagt. Gruppen vil også få ansvar for den årlige videreføring av handlingsdelen. Den samme gruppen vil også få ansvar for evaluering i slutten av planperioden.

7. Registreringer

Tidligere registreringer

Under arbeidet med planen fra 2000 ble det benyttet ulike metoder for å få et best mulig bilde av ulykkessituasjonen i Lier kommune.

Selv om dette er noen år siden, og mange av de foreslåtte tiltakene er gjennomført, er mange av problemstillingene fortsatt aktuelle. Ikke minst gjelder dette større, kostbare tiltak på riks- og fylkesveier i kommunen.

Medvirkning

Spørreundersøkelser

Spørreundersøkelser viser at folk føler stor grad av utrygghet på veiene i Lier kommune. De stedene hvor utrygghet oppleves sammenfaller i stor grad med der hvor det faktisk skjer ulykker. Det må arbeides med å legge grunnlaget for et trafikkbilde hvor følelsen av utrygghet reduseres.

Det har vært gjennomført flere spørreundersøkelser for å registrere punkter og strekninger som oppleves som farlige. De siste ble foretatt i 2005 og 2007, og nå sist i 2010, og omfattet skoler, barnehager og velforeninger. Svarene går som tidligere stort sett på ønsker om konkrete, fysiske tiltak, herunder trygge gangforbindelser i form av gang- og sykkelveier eller fortau og sikre krysningspunkter i form av overgang/ undergang eller fotgjengerfelt. Det er også ønsker om reduserte fartsgrenser og fartsreduserende tiltak i form av humper/ opphøyde gangfelt.

Noen har imidlertid ikke noe nytt å melde, både fordi tiltak har blitt gjennomført i mellomtiden, eller fordi problemene har vært rapportert inn tidligere. I tillegg til svar fra spørreundersøkelser får kommunen også mange innspill med ønsker om tiltak gjennom løpende henvendelser fra enkeltpersoner, velforeninger, eller større og mindre grupper. Det avholdes også møter om dette.

Det er også gjennomført barnetråkkregistreringer ved flere skoler i kommunen, og dette arbeidet fortsetter.

8. Problemanalyse- prinsipper for tiltak og handlingsprogram

Det er et faktum at det er store mørketall når det gjelder rapportering av ulykker. Søkelyset rettes ofte på de alvorlige ulykkene, men hver dag skjer det flere mindre uhell og mange ”nesten- ulykker”. I tillegg er det mange som føler seg utrygge og redde i trafikken. Dette er også situasjonen i Lier.

Lier kommune skiller seg i så måte ikke ut i forhold til andre kommuner eller landet for øvrig. Registreringene viser at det ofte er slik at i områder og på veier med mye biltrafikk så skjer det mest ulykker og uhell. Som kjent er det mange veier i Lier som har mye trafikk– med trafikkmengder opp mot kapasitetsgrensen.

Til nå har fokus i stor grad vært rettet mot fysiske tiltak. Disse koster ofte mye penger. I forhold til de påpekte behov, er det imidlertid begrensede ressurser til slike tiltak. Det er også slik at selv om vegsystemet er tilfredsstillende– eller tilnærmet optimalt, så skjer det ulykker. *Fokus må derfor i framtida i større grad rettes mot adferd- og holdningsskapende arbeid, dersom 0-visjonen skal nås.*

Dette betyr ikke at gjennomføring av fysiske tiltak ikke er påkrevet. Spørreundersøkelsene viser at det fortsatt er behov for mange tiltak på og langs vegnettet i Lier. Da det er lite penger til fysiske tiltak, er det *en utfordring å etablere fysiske tiltak som har effekt- men som ikke er så dyre at de av den grunn ikke kan gjennomføres.* I den sammenheng er det også viktig å sette fokus på vedlikeholdet av veiene, herunder blant annet strøing, salting og brøyting.

Når det gjelder holdningsskapende arbeid med tanke på å endre adferden i trafikken, er det viktig å ta *kontakt med folk der hvor de er, med fokus på kjente situasjoner i hverdagen.* Det er videre viktig å fokusere på *tilvenning og stadig repetisjon gjennom hele livet.*

Fysiske tiltak knyttet til veisystemet bør fokusere på å *fjerne opplagte trafikkfeller, samt rettes inn mot boligområdene, skoleområdene og skoleveiene – med siktemål å redusere bilkjøring og redusere hastighetsnivået.* Å legge til rette for gående og syklende er sentralt.

Ved overordnet planlegging (lokalisering av bolig- og næringsområdene, friluftsområder og veger og gang- og sykkelveier m.m) er det viktig fokusere på å *redusere transportbehovet, og legge forholdene til rette slik at flest mulig vil kjøre kollektivt, sykle eller gå.*

9. Aktuelle tiltak

De tre hovedsatsingsområdene i Lier er som følger:

- Holdninger og adferd i trafikken
- Fysiske tiltak på vegnettet
- Trafikksikkerhetsarbeid som tema i den kommunale planleggingen

Fysiske tiltak på veinettet

Registreringene viser at aktuelle tiltak omfatter både riksveier, fylkeskommunale veier og kommunale veier. Kommunens ansvar er først og fremst tiltak på det kommunale veinettet, mens Statens vegvesen har ansvaret for riks- og fylkesveier. Kommunen ønsker imidlertid å

arbeide for at tiltak på riks- og fylkesveier kommer med på vegvesenets ordinære budsjetter, og prioriterer derfor også disse. Aktuelle tiltak i Lier kommune vil være:

- Gang- og sykkelveier, herunder også sykkelfelt, gangstier og snarveier
- Fortau
- Siktförbedringer
- Busslommer
- Fartsregulerende tiltak, herunder både fartsgrenser og fysisk fartsregulerende tiltak
- Sikring av kryssingssteder
- Belysning
- Vintervedlikehold, herunder brøyting, strøing og salting
- Miljømessig opparbeiding av sentrumsgater blant annet i Lierbyen og på Lierskogen

Ved gjennomgang av de konkrete fysiske tiltakene viser det seg at mange omfatter nye gangforbindelser.

Trafikksikkerhetsarbeidet som et tema i den kommunale planleggingen

Gjennom den overordnede planleggingen er det mulig å styre både trafikkmønster og til en viss grad trafikkmengden. Begge disse faktorene har innvirkning på trafikksikkerheten. Ved å satse på samordnet areal- og transportplanleggingen kan det blant annet legges til rette for et overordnet gang- og sykkelveinett og en styrking av kollektivtilbudet. Disse punktene som er viktige områder i trafikksikkerhetsplanen, er også ført opp som mål i kommuneplanen, og det anbefales at arbeidet kobles til revisjonen av kommuneplanen. Denne koblingen er fanget opp i handlingsdelen av trafikksikkerhetsplanen.

Det er et ønske å begrense veksten i biltrafikken i samfunnet, og at flere velger å reise kollektivt eller sykle eller gå. Dette prinsippet er lagt til grunn i rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging. Hvor utbyggingsområdene (bolig- og næringsformål) blir plassert – i forhold til veisystemet og i forhold til hverandre, er sentralt. Nærmiljøfunksjoner (service, butikker og skole) og fritidstilbud bør lokaliseres slik at behovet for bilkjøring blir minst mulig ved at disse kan nås ved å sykle, gå eller ta bussen.

Fokus på trafikksikkerhet, plassering av utbyggingsområder m.m., og hvordan de nevnte rikspolitiske retningslinjene kan ivaretas i Lier, må bli tatt opp i sin hele bredde ved *revisjon av kommuneplanen*. Dette arbeidet er i gang nå. I den forbindelse er det viktig med kartlegging og dialog med innbyggere, organisasjoner og andre myndigheter.

Barnetråkkregisteringer er igangsatt, og bør gjennomføres i alle skolekretser med tanke på å få kunnskap om barnas bevegelsesmønstre. Det bør også lages et *komplett temakart for bussholdeplasser/ busstopp og skoleveger*.

I Lier er det mange reguleringsplaner hvor flere er relativt gamle. En del av planene stemmer ikke med dagens situasjon, og flere inneholder konkrete løsninger som bør revideres med tanke på trafikksikkerhet. *Behovet for revidering av reguleringsplaner bør avklares i forbindelse med revisjon av kommuneplanen, og gjennomføring av nytt planregister og ny planbase.*

Ved utarbeidelse av nye reguleringsplaner må trafikksikkerhet vies stor oppmerksomhet. Bruk av sjekkliste er nå standard i Lier kommune, og denne sjekklista må revideres med tanke på å ivareta trafikksikkerhet. Som eksempel kan nevnes at utforming av veistrukturen i nye boligområder er vesentlig for trafikksikkerheten.

10. Prioritering av tiltak (handlingsdel)

Handlingsdelen av trafikksikkerhetsplanen skal brukes som grunnlag for å prioritere tiltak herunder også de fysiske tiltak som det skal lages forprosjekt for med hensyn på å søke om midler. Planen vil være langsiktig for perioden 2009 - 2012, og mer konkret for 2010. Gjennom handlingsdelen blir alle sider av trafikksikkerhetsarbeidet synliggjort.

For hvert enkelt tiltak i tabellen er det lagt inn en kort beskrivelse av problemene/ utfordringene og hvilke tiltak som er aktuelle. Videre er det ført opp hvilken virksomhet eller organisasjon som er ansvarlig for at tiltaket blir gjennomført og eventuelle samarbeidspartnere. Det er også lagt inn hvilket år tiltaket skal gjennomføres, men dette vil delvis avhenge av bevilgninger både fra kommunen og fra Statens vegvesen Buskerud. Dette er det for øvrig nærmere redegjort for i kapittel 9.

A. Tiltak rettet mot adferd og holdninger i trafikken

Arbeidet med holdninger er viktig på alle nivåer, fra små barn til de aller eldste. Ut fra dette er det viktig å forsøke å få kontakt med alle som ferdes i trafikken.

Barselgrupper:

- Informasjon om sikring av barn i bil. Utfordring: "Vær gode bilister".
- Utdeling av brosjyrer. For eksempel brosjyren "Barn i bil".

1-6 år:

- Samarbeid med Trygg Trafikk om å få ut materiell til barnehager og parker.
- Alle treåringer får tilbud om medlemskap i Barnas Trafikkklubb.(3-61/2 år).
- Tiltak i barnehager og parker med informasjon til foreldre og foresatte .
- Utdeling av refleks.
- Informasjon til foreldrene om sikring av barn i bil.
Enkelte bilfirmaer låner ut bilseter.
- Gåprøve med de største barna gjennomføres i samarbeid med Lier lensmannskontor.
- Trafikk i forhold til HMS- arbeidet i barnehagene/parkene.

6-16 år:

- Perm og brosjyrer til alle skolene. (Permen koster 300,- kroner).
- Utdeling av refleks.
- Trafikk i forhold til HMS- arbeidet ved skolene.
- Samarbeid med foreldre/foresatte om sikkerhet i forhold til trafikk. Sikkerhet i bil, bruk av bilbelter.
- Kursing av lærere.

Barneskolene:

- Gåprøve med 6-åringene i samarbeid med Lier lensmannskontor.
- Sykkeldager med lensmann tilstede.
- Sykkelknappen. God sykkel et av målene. Materiell kan skolene få fra Trygg Trafikk.
- Bruk av sykkelhjelm. Kampanje med premiering.
- Økt trafikkkontroll ved skolene. Prioritet mot 6-åringer. Småskolen viktig. Aksjon skolestart.
- Trening i av- og påstiging på buss.

Ungdomsskolene:

- Mopedopplæring på 10. trinn.
- "Det er ikke tøft å være død". Tema for alle klasser.
- Trafikkdag for alle 9. klassene.
- "Sei i frå" Modell etter Sogn og Fjordane. Lier kommune som prosjektkommune?

Videregående skole:

- Russen møter politiet.
- "Sei i frå".
- Kampanjer mot kjøring i påvirket tilstand. Sikring i bil. Informasjon.

Organisasjoner vi kan arbeide mot.

- Pensjonistforeninger.
- Eldrerådet.
- Aktivitetssenter.
- Idrettslag.
- Ungdomsklubber: "Sei i frå". Sikring i bil- bruk av bilbelter. Kampanjer mot kjøring i påvirket tilstand.

Andre aktuelle tiltak som går på holdninger og adferd:

Det vil være en utfordring å nå ut til gruppen mellom ungdom og eldre. Aktuelle tiltak er:

- Synstest på en rasteplass for bilister i Lier
- Bruk av Lyngåsbanen i forbindelse med trafiksikkerhet
- Kan vi bruke "Lær og kjør" for eldre og yngre?
- Informasjonsdager

B. Fysiske tiltak

Veier i Lier:

Europaveier::

E 18 fra Asker grense til Drammen grense (Brakerøya)

Riksveier (stamveier):

Rv. 23 fra Røyken grense til Kjellstad

Fylkesveier:

Tidligere Rv. 282 fra Drammen grense opp gamle Lierbakkene og videre via xE18 til xRv285 Lyngåskrysset.

Tidligere Rv. 284 fra Amtmannsvingen til grensen mot Hole

Tidligere Rv. 284 fra xRv.285 Engerkrysset (Sylling) til Modum grense

Fv.3 Grimsrudveien fra Lahell xRv.23 til Røyken grense

Fv. 16 Drammensveien fra xRv.282 ved Damtjern til Asker grense

Fv. 18 Tuverudveien fra xRv. 23 Linnes til xRv. 282 ved Lierkroa

Fv. 20 fra xFv. 21 Delekant til Sylling xRv.284

Fv. 21 Vestsidenveien, fra Lierbyen til xRv.284 ved Fagerlliåsen

Fv. 22 St Hallvards vei fra Huseby xRv.282 til Kjellstad xE18, og Kjellstadveien fra Kjellstad xRv.23 til Sandaker xFv21

Fv. 23 Nøsteveien fra Drammen Grense til xRv.285 ved Heggtoppen (Lierbyen)

Fv. 38 Løkkebergveien fra Nøste xFv.23 til Drammen grense

Kommunale veier:

- Ca. 140 km, 106 km med asfalt og 34 km grusvei,
- 34 km gang-/sykkelvei
- 15 km fortau

Private veier:

Dette er veier av varierende standard. Total lengde er ikke kjent. Eventuelle sikringstiltak på disse er ikke kommunens ansvar.

Noen kriterier for fysiske trafikksikkerhetstiltak:

- Veibredde
- Siktforhold, kurvatur
- Skolevei
- Fartsgrense
- Målt fart på stedet, sttrekningen
- Belysning
- Fortau/GS-vei
- Trafikkmengde kjøretøyer
- Trafikkmengde GS
- Ved kryssing: Antall kryssende i travleste time (Morgen og ettermiddag), trafikkmengde
- Kostnad/effekt av tiltak

Kommunale veier

Myndighet og ansvar for gjennomføring: Lier kommune.

Foreløpig i 2010 er vi i gang med å fullføre tidligere prioriterte prosjekt påbegynt i 2009.

Prioritering av tiltak

Om proriteringen:

Ved prioriteringen for 2010 er det tatt hensyn til den tiden en antar er nødvendig for gjennomføringen av et tiltak og antatt viktighet/hva en mener haster mest. Det betyr ikke at tiltakene nede på lista ikke er viktige. Tiltak ført opp for utførelse i 2011 eller senere er de tiltak som det antas vil være de mest aktuelle å gå inn for i neste omgang. Prioriteringen av tiltakene lengre ned på lista er foreløpig og usikker, men tiltakene er tatt med for oversiktens skyld, og fordi de er etterspurt og ønsket. Mange er kostbare, men en mulighet er å bygge etappe for etappevis over noen år, slik som en nå har påbegynt i Gjellebekkveien. Forutsetningene kan også bli endret for noen, ved utbygging eller annet. For eksempel kan det bli aktuelt å bygge gs-vei langs Ovenstadveien videre oppover fra Bøveien i forbindelse med evt. ny utbygging i området.

For de fleste tiltakene er de oppgitte kostnader anslag basert på erfaring og skjønn. Detaljprosjektering med mer nøyaktig kostnadsoverslag, og eventuelle prisendringer over tid kan endre disse tallene. Tabellen bygger på tidligere prioriteringslister.

Geografisk lokalisering av de ulike tiltakene går fram av vedlagte kart.

Ved prioriteringen er det tatt hensyn til den tiden en antar er nødvendig for gjennomføringen av et tiltak og antatt viktighet/hva en mener haster mest.

Pri. nr.	Sted/strekning – problembeskrivelse	Beskrivelse av forholdene, kriterier	Tiltaksbeskrivelse	Gjennomføring år	Kostnad i kr.	Kart nr.	Merknad
1	Akutte tiltak, reserve	Mindre, oppdukkende behov	Etter behov	2010	75 000		
2	Gjellebekkveien	Svinget vei. Ikke lys. Stor trafikk med høy andel av busser og andre store kjøretøyer. Viktig forbindelse til/fra Tranby/Hennummarka	Videreføring fra delstrekning anlagt i 2009. L = 320 m	2010	650 000	1B	Tilsagn om tilskudd: Kr. 300 000
3	Bøveien, nederste del ved brua	Dårlig sikring ved brua Det er bratt ut mot elva	Utbedring av rekkverk og autovern.	2010	30 000	1A	
4	Hegsbroveien mellom Fv. 285 Ringeriksveien og Kirkeveien (Heggbakken)	Fartsgrense 30 km/t. Målt gjennomsnitt er 50 km/t. 5% over 62	Fartshumper. 2 stk.	2010	30 000	4A	
5	Gjellebekkveien	Svinget vei. Ikke lys. Stor trafikk med høy andel av busser og andre store kjøretøyer. Viktig forbindelse til/fra Tranby/Hennummarka	Sikring av undergang under E 18 og tilkopling til gs-nett i området ved Liertoppen. L = ca. 100 m	2011 eller senere	300 000	1B	
6	Eikseterveien: Vestsidveien – Sogna-veien, mangler gs-forbindelse	Skolevei. Mye trafikk til boligområder og til Eiksetra og utfartsområder i marka. Ikke veilys	GS-vei/fortau. L = 600 m	2011 eller senere	2 000 000	3A	
7	Bråtasvingen,	Skolevei til buss. Stor fart. Mye trafikk. Fartsgrense 30 km/t. Fortau. Lys.	Fartshumper 2 stk.	2011 eller senere	30 000	3C	
8	Joseph Kellers vei fra Ringveien Ø til Gjellebekkveien	Veilys. Forholdsvis oversiktlig. Stor trafikk m/høy andel av busser og andre store kjøretøyer. Viktig forbindelse til/fra Tranby/Hennummarka	Gangforbindelse fra Ringveien ø. til Gjellebekkvn.. L = 400 m	2011 eller senere	2 000 000	1B	
9	Joseph Kellers vei v/ Statoil: GS-forbindelse mangler	Skolevei. Veilys GS-forbindelse mangler. Alternativ omvei finnes.	Fortau, l = 100 m		400 000	2B	
10	Kryss J.K.vei/Gjellebekkveien	Uoversiktlig, særlig om vinteren. Veilys	Utbedring av krysset		300 000	1B	
11	Ovenstadveien fra Bøveien til Vestre Onstadvei	Skolevei. Smal vei. Mye trafikk. Fartsgrense 30 km/t.	Gang-/sykkelvei ell. fortau		1 500 000	1A	
12	Ringveien Ø v/Larsehagan, kjøretretning mot Drammen	Busstopp, ikke lomme	Busslomme		250 000	1B	
13	Joseph Kellers vei v/Ringveien Ø, mot Asker	Busstopp, ikke lomme	Busslomme, retning Asker		200 000	1B	
14	Grottegata, i bakken fra Tranby ned mot Grotte	Smal vei. Bratt ut mot elva	Autovern mot elva. L = 100 m.		100 000	3A	
15	Bruusgaards vei.	Behov for å forbedre forholdene for gs-trafikanter til- og fra industriterminalen.	GS-forbindelse fra Strandbrua opp til brua over E-18 L= 55 m		200 000	4B	
16	Skolevei fra Eikenga	Klage over utrygg skolevei	Fortau langs Sæueveien, Stubben - Vinderenveien evt. gs langs kant dyrket mark		500 000	4A	
17	Ringveien, utkjøring fra Martinshaugen.	Dårlig sikt, særlig nedover. Mur utenfor eiendomsgrænse.	Flytte mur som står utenfor eiend.grænse, øvrig siktutbedring		50 000	2A	
18	Strandbrua	Ikke GS. Behov for å forbedre forholdene for gs-trafikanter til- og fra industriterminalen.	GS-forbindelse til Terminalen. L = 400 m		1 500 000	4B	
19	Skjegggerudveien	Skolevei, ikke gs-forbindelse	Fortau, L = 750 m		2 500 000	3C	
20	Sjåstadveien, kryss med Vestsidveien v/butikken.	Dårlige siktforhold	Omlegging av kryss		500 000	3B	
21	Ringveien, mellom Slåttebråtan og Rotuveien	GS mangler	Gangforbindelse, L=250 m		1 000.000	2A	

Fylkesveier

Myndighet og ansvar for gjennomføring: Statens vegvesen Buskerud. Kommunen kan søke om å få gjennomført tiltak med tilskudd fra Aksjon skolevei. Det er begrensede midler.

Riksveier

Myndighet og ansvar for gjennomføring: Statens vegvesen Buskerud. Kommunen kan søke om å få gjennomført tiltak med tilskudd fra Aksjon skolevei. Det er begrensede midler.

C. Planmessige tiltak

Nr	Problembeskrivelse	Tiltaksbeskrivelse	Ansvar og samarbeid	Gjennomføring år	Kostnad	Merknad
C1	Fokus på samordnet areal- og transportplanl	Konkret vurdering mht revisjon av k-plan	Sektor samfunn	2010 - 2013		Bistand fra flere i planprosessen rev. av k-plan.
C2	Behov for økt kunnskap om barn/ unges aktivitetsmønster. Skoleomr. utrygge	- Gjennomføring av barnetråkk-reg. i skole-kretsene - Fokus alle skoleomr. mht behov for tiltak	Sektor samfunn, Plankont., og Skolene	2010 - 2013		Gjennomføring avklares i forbindelse med rev. k-plan
C3	Behov for oversikt og vurdering av kollektivtrafikkens vilkår	- Utarb. temakart for busstopp/ skoleveger - Vurdering busstraseer og frekvens	Plankont., Sektor samf., DOB, og Fylkeskom.	2010 - 2013		Jfr C1, dvs kollektivtrafikk blir også fokusert i forb. med rev. k-plan
C4	Flere "gamle" planer er ikke ajour/ gode nok mht trafikksikkerhet	- få oversikt over revisjonsbehovet - konkret gjennomgang av 1-2 stk	- Plankont. - Plankont.	2010 - 2013		
C5	Fokus på trafikk-sikkerhet ofte dårlig ivaretatt v. planl. og saksbehandling	Revisjon av saksbehandlerperm og sjekkliste mht trafikksikkerhet	Plankont.	2010 - 2013		
C6	Flere vegstrekninger har dårlig standard og oppleves utrygge. Behov for samlet vurdering av noen hele strekninger før enkelttiltak	Vurdering av strekningene: - Rv 285 Lierb- Sylling - Fv 21 Lierb.- Sylling - Andre strekninger tas hvis behov/ kapasitet	Plankont., og Sektor samfunn	2010 - 2013		Strekninger som ikke blir vurdert i forbindelse med andre plansaker, vil bli prioritert

D. Andre tiltak

Nr	Problembeskrivelse	Tiltaksbeskrivelse	Ansvar og samarbeid	Gjennomføring år	Kostnad	Merknad
D1	Behov for årlig videreføring/ evaluering av trafikksikkerhetsplan	Nedsette en gruppe fra administrasjon med ansvar for oppfølging.	Rådmannen	2000--		Sammensetning bør avklares i forb. med pol. beh. av planen
D2	Behov for evaluering/ rullering av plan for trafikksikkerhet etter endt planperiode	Sak til formannskapet.	Rådmannen	2001--		Utarbeides av gruppen i D1.

11. Administrative og budsjettmessige konsekvenser

0- visjonen som innebærer ingen drepte eller hardt skadde i trafikken er lagt til grunn for trafikksikkerhetsplanen. Dersom denne visjonen skal nås kreves det en sterkere fokus på trafikksikkerhet innenfor alle virksomhetene i kommunen. Det vil både være behov for stor

grad av samarbeid mellom de ulike virksomhetene og en større ressursbruk innenfor de ulike virksomhetene med hensyn til tidsforbruk.

Tiltakene innenfor A, adferds- og holdningsskapende arbeid ligger delvis inne i eksisterende rutiner. Det vil være behov for bevisstgjøring omkring temaet og en sterkere prioritering av arbeidet med trafikksikkerhet.

Når det gjelder tiltakene innenfor B, fysiske tiltak har kommunen bare ansvar for de kommunale vegene. Ved utforming av handlingsdelen er det tatt hensyn til den tiden det tar fra plan til gjennomføring. Tidligere prioriteringslister for tiltak er lagt til grunn.

Tiltakene innenfor C, planmessige tiltak er i hovedsak knyttet opp mot revisjon av kommuneplanen og utarbeiding/ revisjon av reguleringsplaner. Tiltakene innebærer en økt satsing på trafikksikkerhet innenfor alt planarbeidet i kommunen. De foreslåtte tiltakene er tenkt løst med eksisterende personressurser slik at det vil være snakk om et sterkere fokus og en omprioritering av tidsforbruk.

Tiltakene innenfor D, omfatter andre tiltak av organisatorisk art. Det dreier seg om å nedsette en gruppe med ansvar for oppfølging av trafikksikkerhetsplanen, både med tanke på en årlig videreføring av handlingsprogrammet og en årlig evaluering av iverksatte tiltak.

De behov som er en forutsetning for gjennomføringen av trafikksikkerhetsplanen må gjenspeiles i kommunens økonomiplan.