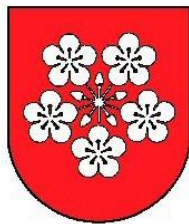


Lier kommune

Trafikksikkerhetsplan 2017 – 2020

Strategidel

Vedtatt av Lier kommunestyre 12.12.2016



Forord

I følge forvaltningsavtalene mellom Viva Iks og Hurum, Lier og Røyken kommuner, er en av oppgavene for Viva Iks å utarbeide trafikksikkerhetsplaner for kommunene.

Liers siste vedtatte plan gikk ut i 2013. Viva Iks har utarbeidet nye planer parallelt for Hurum, Lier og Røyken kommuner.

I kommunens handlingsplan for 2016 er en av oppgavene å få utarbeidet ny trafikksikkerhetsplan. Miljøutvalget ble orientert i en melding 24.8.2016 om innhold og framdrift.

Strategidelen av trafikksikkerhetsplanen blir politisk behandlet før årsskiftet 2016-2017. Prioritering av de fysiske tiltakene blir lagt fram som egen sak vinteren 2017.

Rådmann har utnevnt Kjartan Askim som kontaktperson for Viva Iks i planarbeidet.

Styringsgruppen for arbeidet har vært kontaktpersonene i Hurum, Lier og Røyken kommuner:

Sverre Wittrup, Hurum

Kjartan Askim, Lier

Ingeborg Fønstelien, Røyken

I Viva Iks har Unni Glende har vært prosjektleder. Rådgiver har vært Rambøll Norge AS v/ Tor Lunde.

Det er via annonsering i lokalavisene i juni og september 2016 bedt innbyggere, lag og foreninger om å gi innspill til planen. Det er sendt direkte henvendelser til alle rektorer/FAU. Alle aktuelle virksomheter og andre ansatte i kommunen har fått henvendelse om å gi innspill og om å formidle henvendelsen videre.

Det har vært avholdt et administrativt arbeidsmøte i Lier med formål å avklare dagens arbeide med trafikksikkerhet, gi informasjon og få fram ideer og innspill til planarbeidet.

Planen ble sendt ut til begrenset høring i starten av oktober til skoler, aktuelle virksomheter i kommunen, politiet, fylkeskommunen og Trygg Trafikk.

Vi takker alle innbyggere, skoler og andre for verdifulle innspill til planarbeidet.



Innholdsfortegnelse

1	Innledning	4
2	Overordnede føringer	4
2.1	Nasjonal transportplan 2014-2023	4
2.2	Buskerud fylkeskommune, mål 2014-2023	4
2.3	Buskerud fylkeskommune, satsningsområder 2014-2017	4
3	Kommunens hovedmål og satsningsområder	5
4	Satsningsområdene	5
4.1	Sikre at trafikksikkerhetsarbeidet blir samordnet	5
4.2	Trygg vei til skole og fritidsaktiviteter for barn og unge	6
4.3	Tilrettelegge for at alle innbyggere kan ferdes i trafikken som myk trafikant	7
4.4	Gjennomføring	7
4.5	Finansering	8
4.6	Prioritering av tiltak	8
4.7	Årlig rapportering	8
4.8	Rullering	9

Vedlegg

Vedlegg 1 - Beskrivelse av dagens trafikksikkerhetsarbeid

Vedlegg 2 - Evaluering av dagens situasjon

Vedlegg 3 - Tilbud til gående og syklende pr skolekrets

Vedlegg 4 - Ulykkesanalyse Lier 2006-2015

Vedlegg 5 - Objektive kriterier for prioritering av tiltak



1 Innledning

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.

Liers siste vedtatte plan gikk ut i 2013.

Denne planen er strategisk og gir de overordnede føringene i trafikksikkerhetsarbeidet. Som vedlegg til planen vil det bli utarbeidet prioriterte lister for fysiske tiltak.

2 Overordnede føringer

Nasjonal Transportplan gir føringer for trafikksikkerhetsarbeidet. Fylkeskommunens strategi og handlingsplan for trafikksikkerhet tar utgangspunkt i målene i Nasjonal transportplan. Planarbeidet i kommunen viderefører de overordnede føringene.

2.1 Nasjonal transportplan 2014-2023

- Nullvisjonen: ingen skal bli drept eller hardt skadd i trafikken
- Etappemål til 2024: antall drepte og hardt skadde skal reduseres til det halve innen 2024 (utgangspunkt gjennomsnittet for 2008-2011).
- Trafikkøkning i storbyområder skal tas ved gange, sykling og kollektivtransport

2.2 Buskerud fylkeskommune, mål 2014-2023

- Nullvisjonen: ingen skal bli drept eller hardt skadd i trafikken
- Etappemål: antall drepte og hardt skadde i Buskerud halveres innen 2024 (utgangspunkt gjennomsnittet for 2008-2011).
- Delmål: antall drepte og hardt skadde skal ikke øke selv om flere går og sykler.

2.3 Buskerud fylkeskommune, satsningsområder 2014-2017

- Kommunalt sikkerhetsarbeid
- Trygg skolevei
- Gående og syklende
- Risikogrupper
- Samarbeid og synliggjøring

3 Kommunens hovedmål og satsningsområder

Lier kommunes hovedmål tar utgangspunkt i fylkets hovedmål.

Kommunens satsningsområder viderefører fylkets satsninger, men er tilpasset kommunen for å få et tydelig fokus og for å ikke spre arbeidet på for mange områder.

Satsningsområdet «Risikogrupper» gjelder ungdom og eldre og omfatter i stor grad holdningsarbeid og opplæring. Disse gruppene blir ivaretatt i de øvrige satsningsområdene, selv om det ikke er et eget fokus i planen.

Satsningsområdene har fokus på myke trafikanter. Men ulykkesutviklingen for bilulykker må følges for å kunne sette inn tiltak.

Hovedmål

- Ingen trafikanter skal bli drept eller hardt skadd i trafikken
- Det skal tilrettelegges for å gå og sykle mer uten at antall drepte og skadde øker

Kommunens satsningsområder

- Sikre at trafikksikkerhetsarbeidet i kommunen blir samordnet
- Trygg vei til skole og fritidsaktiviteter for barn og unge
- Tilrettelegge for at alle innbyggere kan ferdes i trafikken som myke trafikanter

4 Satsningsområdene

4.1 Sikre at trafikksikkerhetsarbeidet blir samordnet

Det er et stort engasjement hos innbyggerne for å bedre trafikksikkerheten, og kommunen har et ansvar for å forebygge ulykker gjennom pålegg i lover og forskrifter. Trafikkulykkene har store samfunnsmessige kostnader og er dramatiske for den enkelte som blir rammet.

Kommunen har ansvar for trafikksikkerhetsarbeidet både som veimyndighet, arealplanlegger, skole – og barnehageeier, transportør, innkjøper og arbeidsgiver. I tillegg har kommunen gjennom folkehelseloven ansvar for å fremme befolkningens helse og bidra til å forebygge sykdom og ulykker.

Erfaringen er at for å oppnå god trafikksikkerhet må arbeidet starte allerede på planstadiet og følges opp gjennom alle faser fra plan til gjennomføring og driftsfase. Dette er godt ivaretatt i planer i henhold til plan- og bygningsloven. Arbeidet er viktig og rutinene må evalueres og forbedres kontinuerlig. Trafikksikkerhet må også ligge som en premiss i kommunens øvrige planer som for eksempel planer for fritid, eldre og funksjonshemmede, helsestasjonene, skolebruksplaner osv.

Erfaringen viser at for å oppnå økt innsats i det kommunale trafikksikkerhetsarbeidet må arbeidet være sektorovergripende og forankret i kommunens ledelse. Dette har Trygg Trafikk tatt tak i og utarbeidet kriterier som skal ligge til grunn for et grundig og helhetlig trafikksikkerhetsarbeid i kommunen. Når kommunen har oppfylt kriteriene kan Trygg Trafikk gi kommunen godkjenning som «Trafikksikker kommune». I fylkeskommunens handlingsplan skal fylkeskommunen stimulere til at kommunene i Buskerud skal bli godkjent som «Trafikksikker kommune». Dette kommer bl a. til uttrykk i nye kriterier for å få fylkeskommunale midler til trafikksikkerhetstiltak i kommunene. Fra og med 2017 vil det bli tillagt positiv vekt at kommunen er godkjent som «Trafikksikker kommune».

**For å sikre at trafikksikkerhetsarbeidet blir samordnet skal kommunen:**

- Bli godkjent som «Trafikksikker kommune»
Ansvar: rådmannen. Når: innen sommer 2018
- Inkluderere trafikksikkerhet i alt planarbeid, utbyggingsavtaler, utbygginger og byggesaker.
Ansvar: hver enkelt enhet. Når: kontinuerlig

4.2 Trygg vei til skole og fritidsaktiviteter for barn og unge

Barn og unge er ute i trafikken til og fra skoler og fritidsaktiviteter som fotgjenger, syklist og bil- og busspassasjer. Mange blir kjørt til skolen noe som medfører trafikkfarlige situasjoner rundt skolene. I tillegg mister elvene som blir kjørt, muligheten til fysisk aktivitet og sosiale relasjoner på skolevei.

Arbeidet med å få elever til å gå og sykle mer er sammensatt og involverer skole, foreldre og Viva Iks.

Viva Iks har ansvar for det kommunale veinettet både når det gjelder drift og vedlikehold og nye tiltak. Skolen har ansvar for elevenes opplæring i trafikkregler og hvordan man skal oppføre seg i trafikken, både som gående og syklende. Foreldrenes samarbeidsutvalg (FAU) har erfaringsmessig stort engasjement i trafikksikkerhetssaker. Et av kriteriene i «Trafikksikker kommune» er at trafikksikkerhet skal være et årlig tema på foreldremøtene. FAU er viktig i det holdningsskapende arbeidet som må til for at færre kjører barna til skolen og medvirke til at elevene oppfatter skoleveien som trygg nok til å gå og sykle. Inklusive er skoleskyss.

Verktøy som FAU, skoler og andre har til rådighet er flere som for eksempel:

- gåaksjoner og kampanjer
- informere om de gode veiene til skolen gjennom film, temakvelder, kart osv
- engasjere elevene til å registrere utrygge steder for eksempel med mobiltelefonen
- få voksne til å følge elever på utsatt strekninger
- vakter på utsatte punkter
- finne dropp-punkter for av- og påstigning som ikke ligger helt i nærheten av skolene. Dette gjelder elever som ikke må kjøres helt inn til skolen.
- utføre barnetråkkundersøkelser

For å oppnå en trygg skolevei, må det fysiske veinettet utformes slik at det er trygt og oppfattes som trygt. Viva Iks må ha oversikt over tilstanden og gjennom samarbeid og innspill fra skole og FAU, utarbeide oversikter med prioritering av tiltak det er behov for å utføre.

Drift og vedlikehold er viktig for trafikksikkerheten som for eksempel snørydding, vedlikehold av asfaltdekker, oppmerking, skilting, vegetasjonsrydding, feiing osv.

For å oppnå trygg vei til skole og fritidsaktiviteter for barn og unge skal:

- Skole- FAU gjennom holdningsskapende arbeid, opplæring og organisatoriske tiltak legge til rette for at så mange som mulig av elevene kan gå og sykle trygt til skolen og til holdeplasser for skoleskyss.
Ansvar: skole og FAU. Når: Hvert år.
- Det kommunale veinettet systematisk utbedres med nye tiltak og det eksisterende veinettet skal driftes og vedlikeholdes slik at det er trafikksikkert.
Ansvar: Viva Iks. Når: Det skal utarbeides prioriterte tiltakslistene hvert år, første gang vinter 2017.

4.3 Tilrettelegge for at alle innbyggere kan ferdes i trafikken som myk trafikant

Det er et mål å redusere veksten i biltrafikken. For å håndtere framtidig trafikkøkning skal det legges til rette for å gå og sykle til arbeid, til daglige gjøremål og til kollektivknutepunkt. Dette faller sammen med målene for å bedre helsen til innbyggerne og for å oppnå mål for miljø og klima.

For å få flere til å gå og sykle må det fysiske veinettet utformes slik at det er sikkert og at det oppfattes som trygt. Viva lks må ha oversikt over tilstanden og gjennom samarbeid med kommunens virksomheter og innspill fra innbyggerne, utarbeide oversikter med prioritering av tiltak det er behov for å utføre.

Drift og vedlikehold er viktig for trafikksikkerheten som for eksempel snørydding, vedlikehold av asfaltdekker, oppmerking, skilting, vegetasjonsrydding, feiing osv.

Stier blir opparbeidet og utbedret av private og ofte i samarbeid med kommunen for å avhjelpe mangel på fortau og gangveier. Etter at de er opparbeidet er det uklart hvem som har ansvar for å drifte og vedlikeholde dem. Stiene er viktige i innbyggernes hverdag og det bør gjøres en vurdering av hvem som skal ha ansvaret.

Kommunen har vedtatt en Hovedplan for vei og er i gang med å utarbeide en Sykkelstrategi. Tiltakene i planer som er relevante for trafikksikkerhetsplanen, må samordnes.

Det er gjennom innspill og annen informasjon blitt mer fokus på at de eldres behov må vurderes spesielt i planer som angår trafikksikkerhet. Eldre trenger for eksempel mer tid til å krysse en vei. Funksjonshemmede blir ivaretatt gjennom lovverket om universell utforming. Erfaringer viser at de funksjonshemmede har mye av de samme utfordringene som eldre. Enhetene som har ansvar for eldre og funksjonshemmede har kompetansen og den må overføres spesielt til planleggere og de som utfører fysiske tiltak.

For å tilrettelegge for at alle innbyggere skal ferdes i trafikken som myk trafikant skal:

- Det kommunale veinettet systematisk utbedres, og det skal driftes og vedlikeholdes slik at det er trafikksikkert.
Ansvar: Viva lks. Når: Det skal utarbeides prioriterte tiltakslistor hvert år, første gang vinter 2017.
- Drifts- og vedlikeholdsansvaret av stier avklares.
Ansvar: Plan, Viva lks. Når: 2018
- Trafikksikkerhetsplanen samordnes med relevante planer.
Ansvar: virksomhetene, Viva lks. Når: løpende og minst en gang i året
- Enhetene som ivaretar eldre og funksjonshemmede skal inn med sin kompetanse i planer og utførelse av fysiske tiltak.
Ansvar: virksomhetene, Viva lks. Når: fra og med 2018.

4.4 Gjennomføring

Det viktigste grepet i planen er å bli godkjent som «Trafikksikker kommune». Arbeidet må være forankret i kommunens ledelse og det er rådmannen som har ansvar for å få gjennomført arbeidet.

Innføringen av «Trafikksikker kommune» skal benytte kommunens organisering og struktur og rapporteringssystemet skal være enkelt. Ansvar for de øvrige deler av gjennomføringen ligger i den aktuelle enheten.

I arbeidet med innføring av «Trafikksikker kommune» må ansvar avklares dersom det er uklart. Et av kriteriene er at kommunen skal ha et utvalg med ansvar for trafikksikkerhetssaker. En del av arbeidet med å bli godkjent er å vurdere dagens arbeid og innføre forbedringer med vekt på samordning og koordinering mellom enhetene.



Planen følges opp av Viva Iks inntil annet er bestemt. Innføring av «Trafikksikker kommune» må vurdere om ansvaret skal delegeres til andre.

4.5 Finansering

Erfaringene til Trygg Trafikk viser at innføring av «Trafikksikker kommune» ikke trenger egne ressurser. Det kan imidlertid være aktuelt å sette av midler til vikarer særlig ved kursing og implementering av «Trafikksikker kommune» i skolene.

For tiltak på skoleveier kan kommunen søke om fylkeskommunale midler hvert år. Forutsetningen er at kommunen bevilger en egenandel som er 40 % av byggekostnaden i sitt investeringsbudsjett. Dette er aktuelt for mindre utbedringer av skoleveiene.

Kommunen kan hvert år søke fylkeskommunen om midler til trafikkanntrettede tiltak og det er ikke nødvendig med egenandel.

FAU er pr definisjon en frivillig organisasjon og kan årlig søke fylkeskommunen om midler gjennom en egen ordning. FAU kan også søke om midler fra stiftelser som for eksempel Gjensidigestiftelsen.

For å få gjennomført mindre tiltak for å utbedre den delen av veinettet som ikke er skolevei, må det bevilges midler i kommunens investeringsbudsjett.

For å få gjennomført større tiltak på det kommunale veinettet må disse finansieres med egne prosjekter i investeringsbudsjettene. Bevilgningene må inkludere utgifter til regulering og grunnnerv.

Tiltak på fylkeskommunale veier finansieres av fylkeskommunen.

Drift og vedlikehold av veier finansieres av kommunen og utføres av Viva Iks.

4.6 Prioritering av tiltak

Behov for tiltak er stort og det må gjøres en prioritering slik at tiltak med størst trafikksikkerhetsgevinst gjøres først. Før prioriteringen foretas, deles tiltakene inn etter hvordan de finansieres.

For å få et bilde av behov for tiltak benyttes det et sett av objektive kriterier.

De objektive kriteriene er trafikkmengde (kjøretøy og myke trafikanter), fartsgrense, ulykker, belysning osv. I vedlegg er det vist et eksempel.

Erfaringsmessig blir det flere tiltak som får samme prioritet. For å skille utføres det kost-nytte-vurderinger, og i tillegg kan ROS- analyser også benyttes.

Dersom det er hensiktsmessig kan et større område som har særlige problemer, prioriteres for å kunne planlegge helhetlig.

Trafikksikkerhetssituasjonen endrer seg hele tiden. Nye innspill og situasjoner inntas hvert år i den årlige evalueringen.

4.7 Årlig rapportering

- Virksomhetene skal rapportere til ansvarlig for trafikksikkerhetsarbeidet minst en gang i året. Arbeidet med innføring av «Trafikksikker kommune» vil avklare rutiner og omfang, og om rapporteringen skal inn i kommunens årsmelding.
- Politisk behandling av trafikksikkerhetssaker skal behandles av i Miljøutvalget.

4.8 Rullering

Planen skal rulleres hvert 4. år. Denne planen vil gjelde til og med 2020. For å få vedtatt en plan som skal gjelde fra og med 2021, må arbeidet med ny plan starte våren 2019.

Vedlegg 1. Beskrivelse av dagens trafikksikkerhetsarbeid

Evaluerer av forrige plan

Liers siste vedtatte plan var for perioden 2010-2013 og består av en overordnet del og en handlingsplan.

Handlingsplanen omfatter tiltak som gjelder holdningsskapende arbeid rettet mot adferd og holdninger i trafikken, organisatoriske tiltak og fysiske tiltak. I skole og barnehage arbeides det godt med grunnlag i gjeldende læreplaner og trafikksikkerhet er inne i planer i henhold til plan- og bygningsloven. Planen påpeker behov for koordinering, og erfaringen er at den må bli enda bedre.

Små, fysiske tiltak som skilt, humper o.l. blir etter en faglig vurdering, utført fortløpende. Av de store tiltakene i planen er mye utført, men 5-6 tiltak har måttet vente pga. manglende regulering og/eller grunnnerverv.

Planen har registrert et omfattende behov på fylkesveiene. Erfaringen viser at det er viktig at kommunen har gode oversikter for å kunne gi innspill når Vegvesenet henvender seg til kommunen i forbindelse med langtidsplaner, reguleringsplaner, strakstiltak osv.

Når det gjelder tiltak som det skal søkes fylkeskommunal støtte til, så er et av kriteriene at de skal utføres av kommunen og i det året som bevilgningen gis. Arbeidet med tiltak som det skal søkes støtte til, må derfor starte på våren året før det aktuelle gjennomføringsåret. Det samme gjelder andre tiltak som det må bevilges ressurser til som for eksempel kommunens egne investeringsprosjekter, økt standard på drift og vedlikehold, regulering, grunnnerverv, kampanjer, trafikkvakter osv.

Aktører, organisering, prosesser, økonomi

Lier kommune

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 fram for folkevalgte organ er forsvarlig utredet, og at vedtak iverksettes.

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

Viva Iks: Viva har ansvaret for å planlegge og forvalte trafikksikkerhet på vegne av kommunen. Viva utarbeider forslag til trafikksikringstiltak som behandles og vedtas i kommunen.

Øvrige etater: som har delansvar for trafikksikkerhet er Oppvekst og utdanning og Helse og omsorg samt næring, kultur og idrett.

Buskerud fylkeskommune

Fylkeskommunen har etter vegtrafikklovens § 40a et ansvar for å tilrå og samordne trafikksikkerhetsarbeidet i fylket.

Fylkeskommunen har som vegeier ansvar for fylkesvegnettet og for kollektivtrafikken i fylket, inkludert skoleskyss. Fylkeskommunen er regional planmyndighet og har ansvar for regional planlegging etter plan- og bygningsloven. Videre har fylkeskommunen lovhjemlet pådriver- og samordningsansvar i forbindelse med folkehelsearbeidet i fylket.

Statens vegvesen

Statens vegvesen har ansvar for:

- Planlegging, bygging og vedlikehold av riks- og fylkesvegene
- 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 vegutforming, vegtrafikk, føreropplæring og kjøretøy
- Bistand til fylkeskommune og kommuner med faglige råd om trafiksikkerhet
- Være pådriver i trafiksikkerhetsarbeidet

Trygg Trafikk

Trygg Trafikk er en uavhengig og landsomfattende organisasjon for frivillig trafiksikkerhetsarbeid, 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

Politiet

Politiet har ansvar for overvåking og kontroll av adferden til trafikantene. Arbeidet styres bl.a. av måltall for omfang av kontroller. Lensmannen i Hurum og Røyken har ressurser spesielt avsatt til å drive forebyggende trafiksikkerhetsarbeid i skolene.

Befolkning, velforeninger, lag og bedrifter

Engasjement fra kommunens innbyggere er viktig. Gjennom henvendelser fra enkeltpersoner, velforeninger, lag og bedrifter får kommunen innspill om utrygghet i trafikken.

Organisering

Hver enkelt enhet og virksomhet utfører de oppgaver som de gjennom eget lovverk har ansvar for. Trafikksikkerhet er et element i alle planer som Plan og bygg har ansvar for. I større utbygginger kreves det MOP-planer (miljøoppfølgingsplan) som også omfatter trafikksikkerhet. I Skoler og barnehager undervises det i henhold til lovverket. Det er opprettet en egen funksjon som skal ivareta barn og unge i alle planer og koordinator for samordning av lokal, forebyggende tiltak mot rus og kriminalitet (SLT-koordinator).

I helsesektoren er det spesielt helsestasjonene som har oppgaver knyttet til trafikksikkerhet.

Viva lks har ansvar for drift, vedlikehold og investeringer på de kommunale veiene. Vivas budsjetter vedtas av kommunestyrene. Det søkes årlig om fylkeskommunale midler til å utføre fysiske trafikksikkerhetstiltak.

Det politiske fagutvalget som behandler trafikksikkerhetssaker i Lier kommune er Miljøutvalget.

Prosesser

Kommuneplan

Kommuneplanen setter mål for befolkningsutvikling og viser ønsket arealutnyttelse. I arealdelen vises planlagte arealer avsatt for boligfelt, servicevirksomheter, fritidsformål og annen virksomhet.

Fylkeskommunen

Spesielt viktig for kommunen er de fireårige handlingsplanene for fylkesveier, kollektivtransport, og trafikksikkerhet.

Hovedplan vei, gangveier og belysning.

Planen for Lier er under utarbeiding. Den vil i hovedsak vise standard på eksisterende veier, gangveier og belysning og vise en prioritering av utbedring. Det vil også gis retningslinjer for hvilken standard veiene skal ha, også når det gjelder trafikksikkerhet.

Sunn og aktiv liung (SAL)

Trafikksikkerhet er en del av prosjektet både for å forbygge skader ved ferdsel i trafikken og for å få folk i alle aldre til å gå og sykle mer.

Eksterne utbyggere

Trafikksikkerhet et tema i reguleringsplanene for utbyggingsområder. Der det opprettes utbyggingsavtaler blir det så langt det er mulig, medtatt trafikksikkerhetstiltak som det er behov for som følge av utbyggingen.

Vann og avløpsprosjekter

Så langt det er mulig samordnes utbygging av vann- og avløpsanlegg med veiltak, herunder trafikksikkerhetstiltak.

Trafikksikker kommune

Kommunene i Buskerud har mulighet til å søke om fylkeskommunal støtte til trafikksikkerhetstiltak hvert år. Fylket har ca. 4,5 mill kr til disposisjon for alle kommunene i fylket. Det viktigste kriteriet for å få tildelt midler er at kommunen har en gyldig trafikksikkerhetsplan. Fra 2017 er det signalisert at det vil bli tillagt positiv vekt at kommunen er godkjent som «Trafikksikker kommune». Signaler fra fylkeskommunen er at det vil bli et krav etter hvert.

Opplegget for «Trafikksikker kommune» er utarbeidet av Trygg Trafikk etter erkjennelsen av at økt innsats er avhengig av samordning av alle aktører og at alle tar sin del av ansvaret. Formålet med opplegget er at trafikksikkerhetsarbeidet synliggjøres og forankres i kommunens ledelse. Alle enheter og virksomheter må dokumentere at de oppfyller et sett med kriterier i sitt årlige arbeid. Når det er dokumentert at alle kriterier er oppfylt, kan kommunen bli godkjent som «Trafikksikker kommune».

Proessen starter med at det underskrives en intensjonsavtale mellom ordfører/rådmann og Trygg Trafikk. Videre forankres arbeidet i rådmannens ledergruppe. Så starter arbeidet i de ulike enheter og virksomheter.

Trygg Trafikks erfaring er at kommunene innfører kriteriene uten ekstra ressurser. Mye av arbeidet består i å beskrive og systematisere det arbeidet som gjøres i dag, og selve arbeidet gjøres i workshops på en halv til en hel dag. Trygg Trafikk veileder uten kostnad.

All dokumentasjon sendes Trygg Trafikk som gir godkjenning som «Trafikksikker kommune». Godkjenningen fornyes etter 3 år ved at det gjennomføres en kvalitetsrevisjon av trafikksikkerhetsarbeidet i kommunen. Det er Trygg Trafikk som gjennomfører denne revisjonen.

Under er gjengitt kriteriene til kommunen v/rådmannen som må oppfylles for å bli sertifisert som «Trafikksikker kommune»:

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

En kommune som ønsker å bli godkjent må ha oppfylt alle kriteriene.

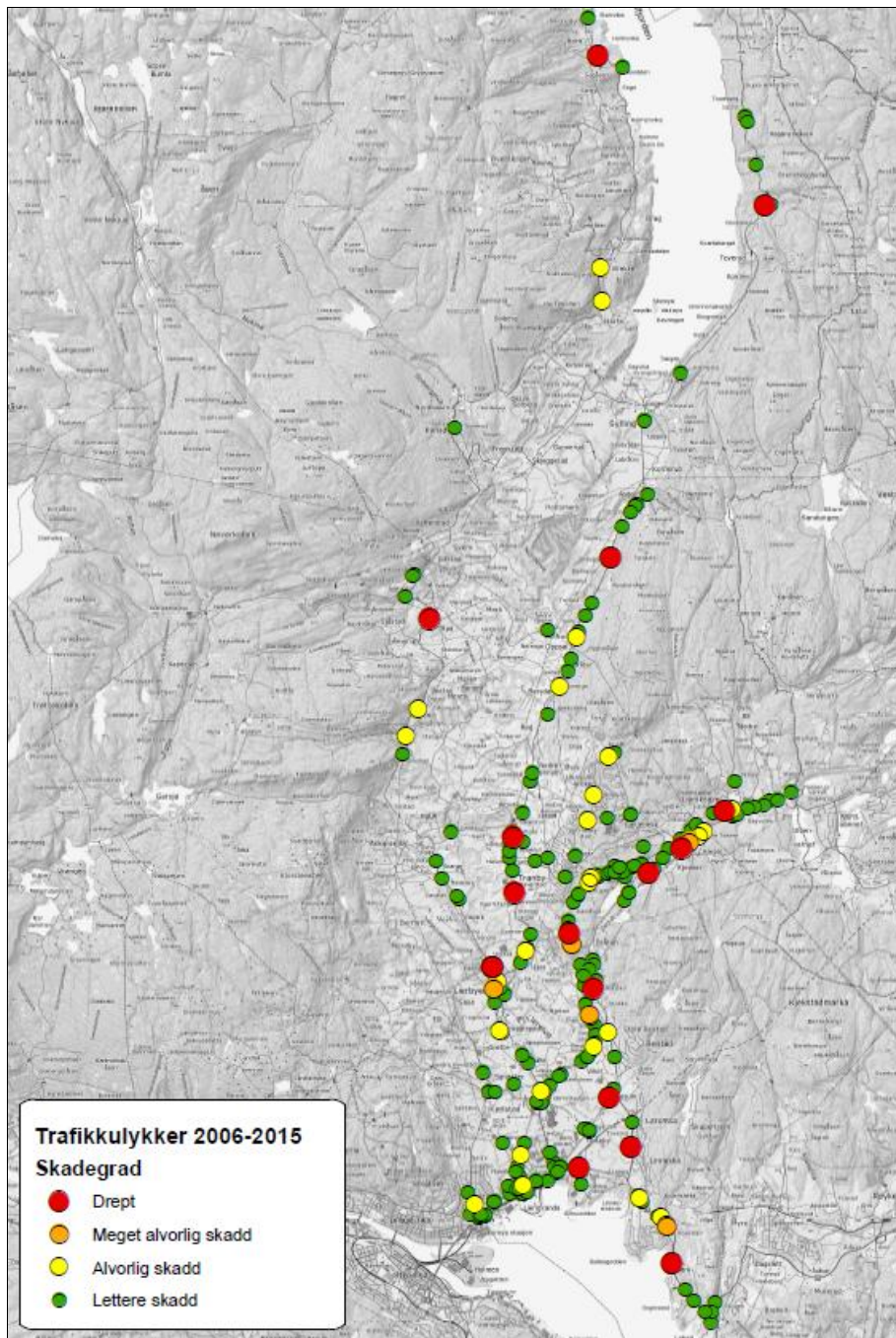
I tillegg må følgende kunne dokumenteres skriftlig:

- Skriftlig dokumentasjon fra rådmannen om at alle kriteriene er oppfylt
- Kommunens trafikksikkerhetsplan
- Retningslinjer for ansattes ferdsel i trafikken (i tjeneste)
- Rutiner for kjøp av transporttjenester, bl.a skoleskyss
- Dokumentasjon fra barnehagene som bl.a omfatter opplæring, samarbeid med foreldre og transport
- Dokumentasjon fra skolene som bl.a omfatter opplæring, samarbeid med foreldre og transport.
- Dokumentasjon fra teknisk avdeling, som bl.a omfatter prioritering av fysiske tiltak, vintervedlikehold osv
- Dokumentasjon fra planavdelingen om at alle planer inkluderer trafikksikkerhet
- Dokumentasjon fra kulturavdelingen som bl.a omfatter hvordan påvirke lag og foreninger til trafikksikker transport
- Dokumentasjon fra kommunelegen som bl.a skal ha oversikt over trafikkulykker
- Dokumentasjon fra helsestasjonene som bl.a skal gi informasjon til foreldre om sikring av barn i bil

All dokumentasjon (samlet) må være tilsendt elektronisk til Trygg Trafikks distriktsleder minimum tre uker før avtalt godkjenningsmøte. Hver virksomhet må oppfylle sine spesielle kriterier.

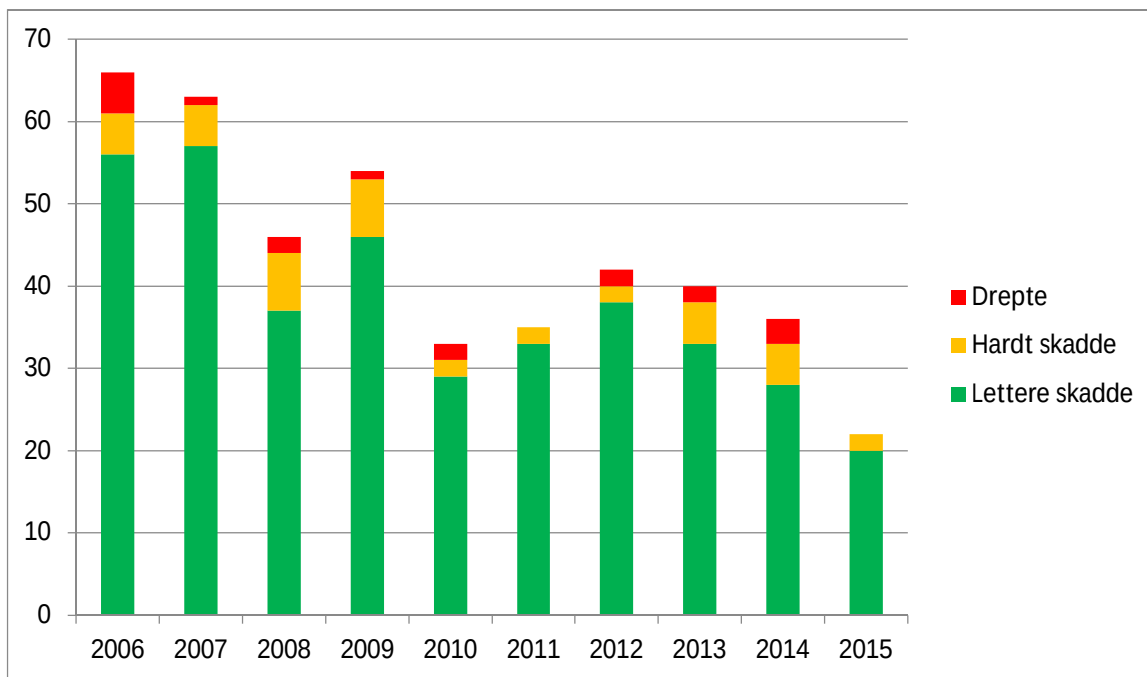
Trafikksikkerhetssituasjonen

Lier kommune ligger mellom Asker og Drammen og har E18 fra Akershus grense til Drammen. Rv 23 går fra Kjellstad til Røyken grense ved Lahell. Begge disse riksvegene har stor trafikk og mange ulykker.



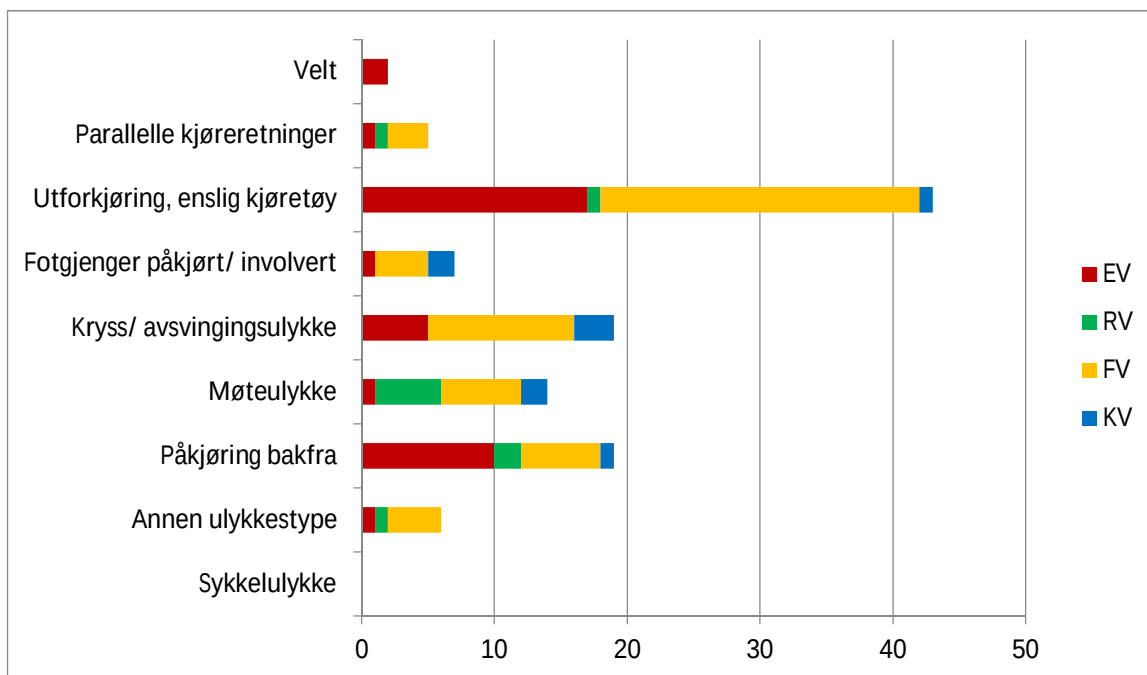
Figur 1 Politirapporterte personskadeulykker 2006-2015

De mest alvorlige ulykkene skjer på E18 og rv 23 hvor farten er størst, men det er dødsulykker også på fylkesvegene.



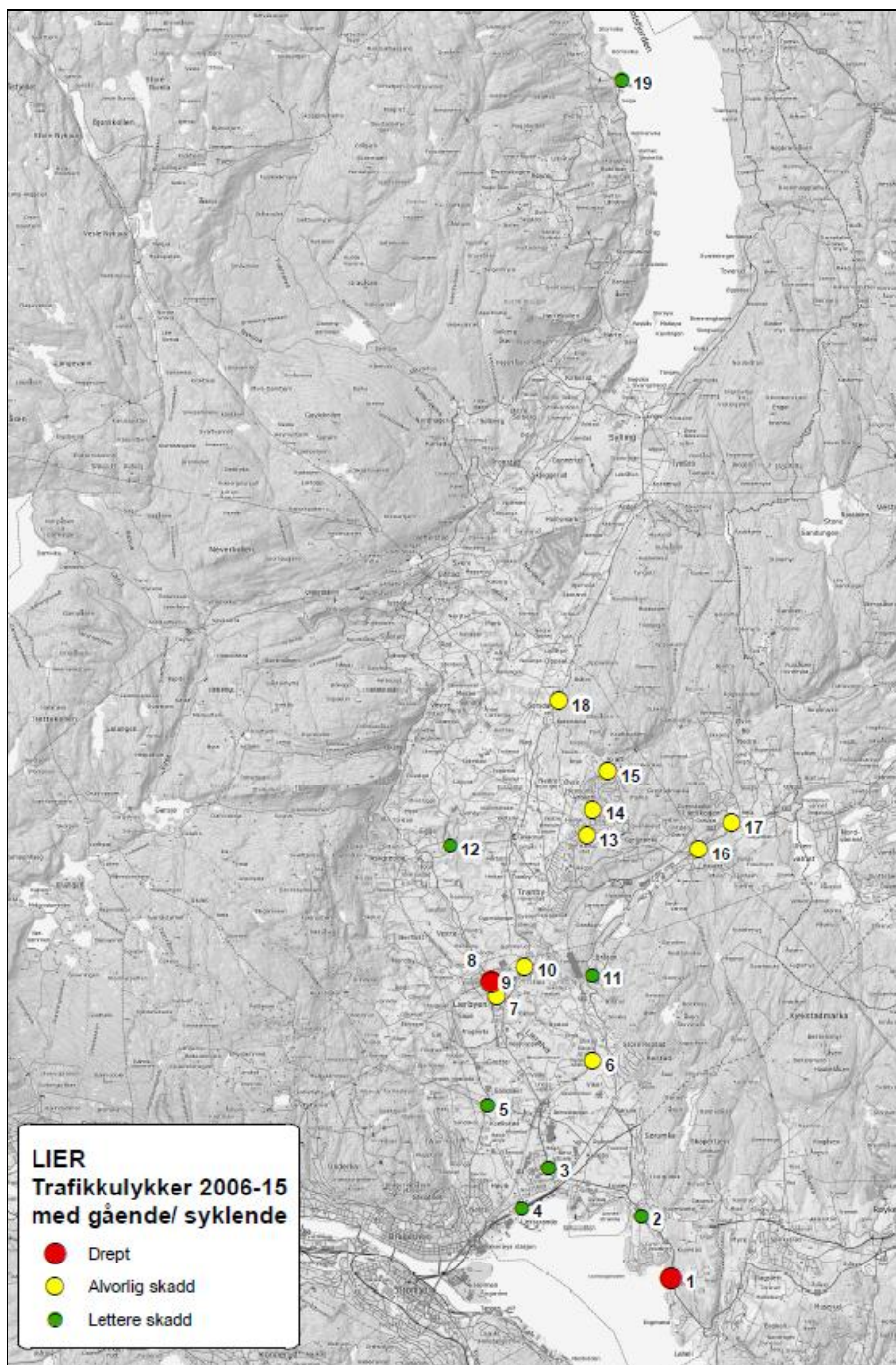
Figur 2 Antall drepte og skadde per år 2006 – 2015

Det er en markert nedgang i antall drepte og skadde fra første til siste femårsperiode. Lier følger nasjonal ulykkesutvikling.



Figur 3 Ulykkestype fordelt på vegkategori 2011 – 2015

På E18 er det utforkjøringsulykker og påkjøring bakfra-ulykker som dominerer. På fylkesvegene er det stor andel utforkjøringsulykker og jevn fordeling mellom kryssulykker, møteulykker og påkjøring bakfra-ulykker. På de kommunale vegene er det relativt få politirapporterte personskadeulykker og det er kryssulykker, møteulykker og fotgjengerulykker som dominerer.



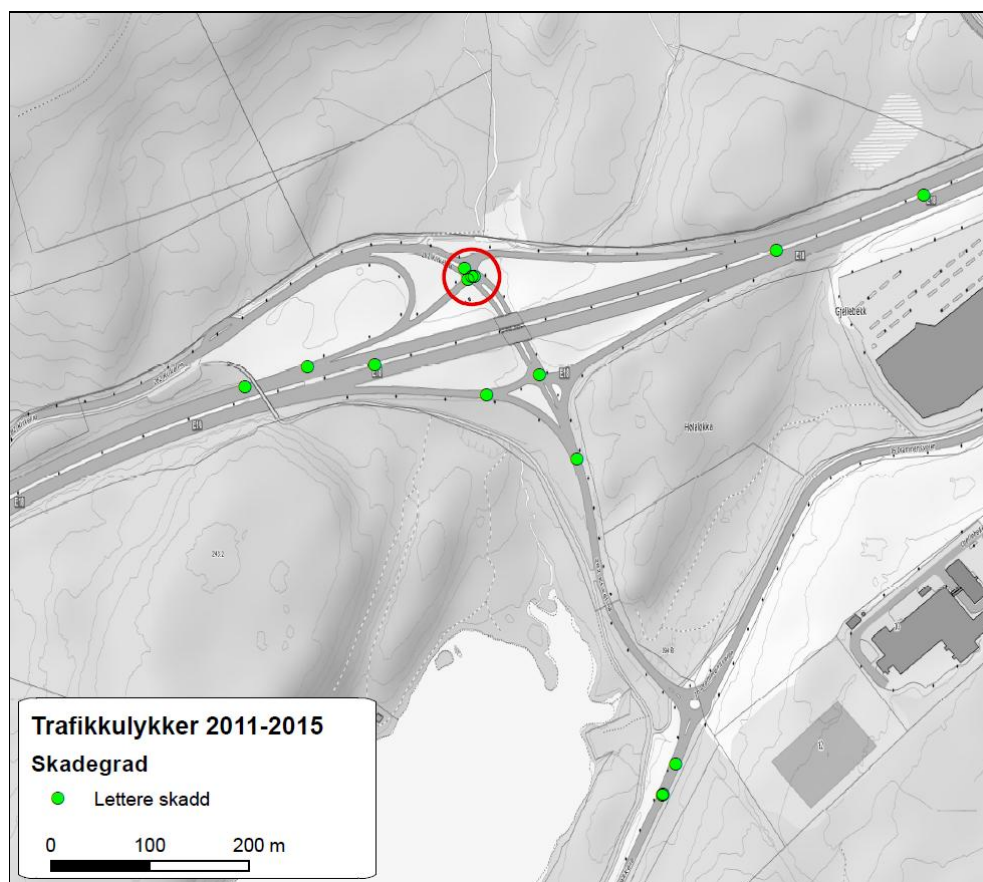
Figur 4 Politirapporterte personskadeulykker med gående og syklende

I 10-årsperioden 2006-2015 er det registrert 18 politirapporterte personskadeulykker med gående eller syklende. Dødsulykke med sykkel på rv 23, dødsulykke med fotgjenger som krysset kjørebane på fv 21, ellers er ulykker med gående og syklende knyttet til tettbebyggelse langs fylkesveger og kommunale veger. Se detaljert beskrivelse med kartutsnitt i vedlegg 3.

Ulykkespunkt og -strekninger

Et ulykkespunkt er 4 politirapporterte personskadeulykker i løpet av 5 år og en ulykkesstrekning er 10 politirapporterte personskadeulykker i løpet av 5 år over en strekning på 1 km.

Ved gjennomgang av ulykkesdataene er det ett punkt som er ulykkespunkt iht. definisjonen: Tranbykrysset, krysset E18 X fv 282 Kirkelina mellom Tranby og Lierskogen.



Figur 5 Ulykkespunkt i Tranbykrysset, krysset E18 X fv 282 Kirkelina

Figur 6 viser bilde av ulykkespunktet tatt fra avkjøringsrampe fra E18 i øst. Fv 282 går høyre/ venstre i bildet, og i bakgrunnen er påkjøringsrampen mot E18.



Figur 6 Bilde av ulykkespunkt sett fra øst (Google Street View, sept. 2010)

Det er registrert 4 ulykker innenfor 100 m i perioden 2011 – 2015 langs fv 282 i kryss med E18 mellom Tranby og Lierskogen. Ulykkene har skjedd der av- og påkjøringsrampene nord for E18 møter fv 282. Fylkesvegen er kanalisert på begge sidene av krysset. Det er skiltet vikeplikt for kjørende fra avkjøringsrampen.

1. Bilulykke, venstresving foran kjørende i motsatt retning, en person lettere skadet, kl. 16, 25. mai 2011.
2. Bilulykke, avsvinging til venstre foran kjøretøy i motsatt retning, to personer lettere skadet, kl. 16, 04. juni 2012.
3. Bilulykke, avsvinging til venstre foran kjøretøy i motsatt retning, en person lettere skadet, kl. 12, 22. november 2014.
4. Bilulykke, kryssende kjøreretninger (uten avsvinging), en person lettere skadet, kl. 19, 15. mai 2015.

I tillegg er det undersøkt om det finnes ulykkespunkt med redusert krav til antall ulykker fra 4 til 3 ulykker innenfor 100 m i løpet av de 5 årene 2011 – 2015. Der gir totalt 3 punkt:

1. Tranby: Fv 282 Lierbakkene, like sør for rundkjøring fv 282 / fv 16 Drammensveien.
2. Kjellstad: E18 kryss av-/ og påkjøringsrampe E18 – Sankt Hallvards vei.
3. Lierstranda: Rundkjøring fv 282 Strandveien X kv Jensvollveien.

Ulykkeskostnader

Totalt ulykkeskostnader per skadetilfelle er hentet fra Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet 2014 – 2017.

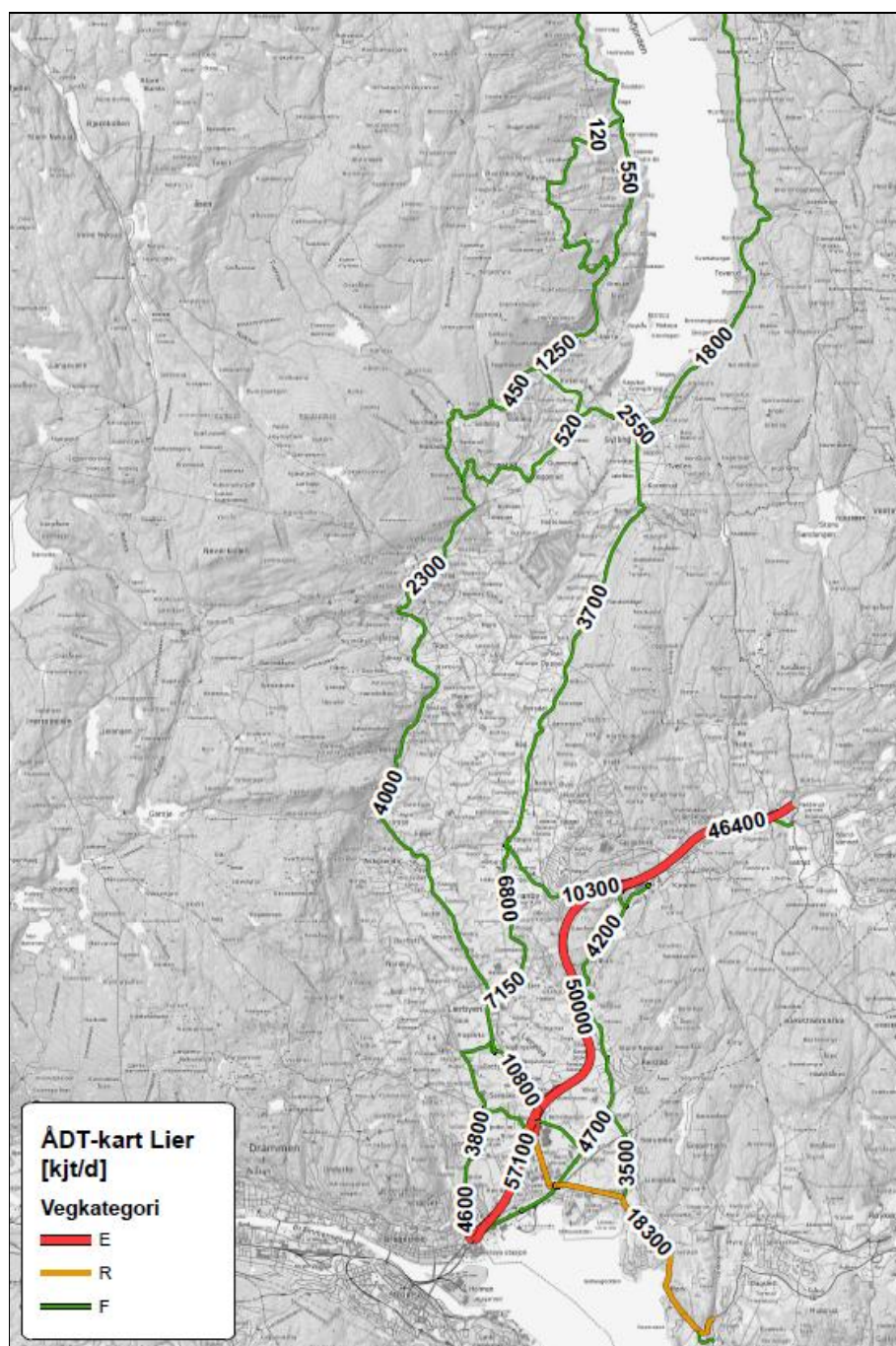
- Drept 35,7 mill. kr.
- Hardt skadde 12,5 mill. kr.
- Lettere skadde 725' kr.,

	Antall skadde og drepte 2006-2015	Kostnader
Drepte	18	643 mill. kr.
Hardt skadde	42	525 mill. kr.
Lettere skadde	377	273 mill. kr.
	437	1 441 mill. kr.

Tabell 1 Ulykkeskostnader 2006 – 2015 i 2014-kroner

Ulykkeskostnadene i Lier i perioden 2006 – 2015 er i gjennomsnitt 144 mill. kr. per år. Ulykkeskostnadene per år er redusert med 36 % fra første til andre halvdel av perioden.

Trafikkmengder



Figur 7 ÅDT 2016

E18 har vesentlig større trafikk enn andre deler av vegnettet i Lier med sine ÅDT 46 000-57 000. Det er mest trafikk i vest mellom krysset med rv 23 og Drammen grense. Rv 23 har ÅDT 18 000. Fylkesvegene har mellom 3 500 og 10 800. Store trafikkmengder gir mange hendelser, men forsvaret også at det gjennomføres gode trafikksikkerhetstiltak.

Det foreligger ikke data om trafikkmengder på de kommunale vegene.

Tilbud til gående og syklende i Lier

Egge skolekrets: Gang- og sykkelveg langs fv 21 Vestsideveien og nybygd gang- og sykkelveg langs Baneveien. Gangfelt fra Baneveien som krysser Vestsideveien er sikret med 40 km/t og humper på hver side.



Gullaug: Fortau langs kv Linnestranda, langs rv 23 Røykenveien og langs fv 18 Tuverudveien. Undergang under rv 23. Fartsgrense 40 km/t i Linnestranda ved skolen. Ikke gangtilbud i Linnestranda over brua ved skolen.

Hallingsstad: Godt trafikkskjermet gang- og sykkeltilbud nær skolen.

Hegg: Nybygd skole og vegsystem nær skolen. Rundkjøring med gangfelt i tre armer i krysset Heggroveien/Heggveien. Bruk av trafikkvakter.

Heia: Greit tilbud til gående og syklende. Gang- og sykkelveg langs kv Ovenstadveien, fortau under E18 og gang- og sykkelveg langs Drammensveien. Miks av fortau og gang- og sykkelveg langs gamle Drammensvei. Opphøyde gangfelt nær skolen.

Hennummarka: Skolen ligger nær store boligområder med adkomst via turveger/snarveger. Gang- og sykkelveg langs Ringveien med kobling til gangtilbud langs Joseph Kellers vei og lokale turveger.

Høvik: Gang- og sykkelveg eller fortau langs Jensvollveien og Nedre Lianvei. Planskilt kryssing under fv 23 Nøsteveien. Gang- og sykkelveg og snarveger og kombinasjon med lokalveger langs fv 23. Fortau i samleveger i nærliggende boligområde Flåtan.

Nordal: Gang- og sykkelveg langs fv 285. Ensidig busslomme som benyttes av skolebuss i begge kjøreretninger nærmest skolen. Fortau i nybygde boliggger nær skolen. Ellers spredtbebyggt område uten særskilt tilbud til gående og syklende

Oddeval: Ingen fortau eller gang- og sykkelvegenker knyttet til Oddevall skole.

Syilling: Generelt godt tilbud i tettbebyggelsen.

Skoleskyss

Det er ca. 2200 elever i barneskolen og ca. 900 i ungdomsskolen. Tabellen nedenfor viser oversikt over antallet som har skoleskyss.

	Lier
Antall elever med skoleskyss pga. avstand	620
Antall elever med skoleskyss pga. farlig skolevei	106

Skolene i Syilling, Egge, Hegg, Lierbyen og til dels Gullaug har flest vedtak om farlig skolevei.

Skoleskyss er avhengig av gode bussholdeplasser, og stoppesteder for drosjer samt trafiksikker vei til holdeplassene/stoppestedene.

Utrygghet

Utrygghet er den subjektive følelsen av hvor trygt eller utrygt det er å gå eller sykle. For myke trafikanter er det trafiksikkerhet at de føler aktsomhet i trafikken og passer på seg selv.

I planarbeidet er det bedt om innspill fra kommunens innbyggere for å kartlegge utrygghet. Analysen av innspillene vil også være med å finne steder som er trafikkfarlige og som må utbedres for å forebygge ulykker.

Innspill

I Lier har det kommet inn ca 40 innspill som gjelder kommunal vei og fylkeskommunal vei. Alle gjelder fysiske tiltak, og flere gjelder drift og vedlikehold.

Generelt påpeker innspillene stor fart, usikre kryssinger og mangel på fortau og gang- og sykkelveier.

Mange innspill gjelder skoleveien langs Vestsidveien og Ringeriksveien. Fylkesveiene går gjennom tettstedene og er en del av lokalmiljøet, og veien benyttes av gående og syklende i alle aldre i det daglige.

I mer tettbygde strøk er det en del innspill som gjelder Nøsteveien, Kjellstadveien, Kirkeveien, samt Lierskogen.

Innspill til organisatoriske tiltak, holdningsskapende tiltak og opplæring:

- Involvere skoleelever til å registrere utrygghet med datateknologi, for eksempel barnetråkkundersøkelser
- Redusere kjøring i skolens nærområde
- Motivere til å utføre tiltak som «gå-aksjoner» som har som mål å få flere til å gå og sykle, og at det blir mindre kjøring til skolene
- Utnevne trafiksikkerhetsansvarlige i barnehagene.
- Benytte politiet i den forebyggende arbeidet.

- Fokus på funksjonshemmede og eldre
- Vakter eller voksne på spesielt utsatte steder
- Involvere ungdom i trafikksikkerhetsarbeidet



Vedlegg 2 Evaluering av dagens situasjon

Forrige trafikkssikkerhetsplan

- For å få gjennomført store tiltak må det arbeides systematisk med klargjøring av tiltakene som regulering, grunnnerv og prosjektering
- For å gi innspill til budsjett, må arbeidet med tiltakene starte vinteren året før
- For at alle aktører skal få eierskap til planen, må aktuelle virksomheter ha oppgaver i planarbeidet og i det årlige arbeidet
- For å sikre gjennomføring av holdningsskapende tiltak og organisatoriske tiltak, må det årlige trafikkssikkerhetsarbeidet koordineres
- Trafikkssikkerhetsarbeidet må være forankret i kommunens ledelse

Aktører, organisering og nye tiltak

- Alle aktører arbeider godt ut fra sine forutsetninger.
- Arbeidet blir ikke koordinert
- Det finnes ikke en oversikt over alt arbeidet som gjøres.
- Det er mange prosesser både internt og eksternt som det er viktig at trafikkssikkerhet blir en del av. Det krever at alle aktører har kunnskap om trafikkssikkerhet og at det innarbeides i prosedyrer og rutiner

Trafikkssikkerhetssituasjonen

Tilbud til gående og syklende

Arbeidet med gang- og sykkelveier nær skolene har kommet langt i Lier. Det er viktig å jobbe videre med dette tilbudet slik at det er i stand til å ta økning i gang- og sykkeltrafikken uten at ulykkene øker. Det er også mulig å se på tilbudet mellom 2 og 4 km fra skole for på lengre sikt å kunne redusere behovet for skoleskyss, og gi de eldre elevene et trygt skolevegtilbud.

Skoleskyss

Skolene i Sylling, Egge, Hegg, Lierbyen og til dels Gullaug har flest vedtak om farlig skolevei.

Skoleskyss er avhengig av gode bussholdeplasser, og stoppesteder for drosjer samt trafikkssikker vei til holdeplassene/stoppestedene.

Ulykker og utrygghet

Viktig å være pådriver i forhold til Statens vegvesen når det gjelder de alvorlige ulykkene på E18 og rv 23 og på de høytrafikkerte fylkesvegene. Viktig å se på ulykkene med gående og syklende ift målsettingen om at ingen barn skal bli drept eller hardt skadd i trafikken og at gang- og sykkeltrafikken skal kunne øke uten at antallet ulykker med gående og syklende øker.

Konklusjon

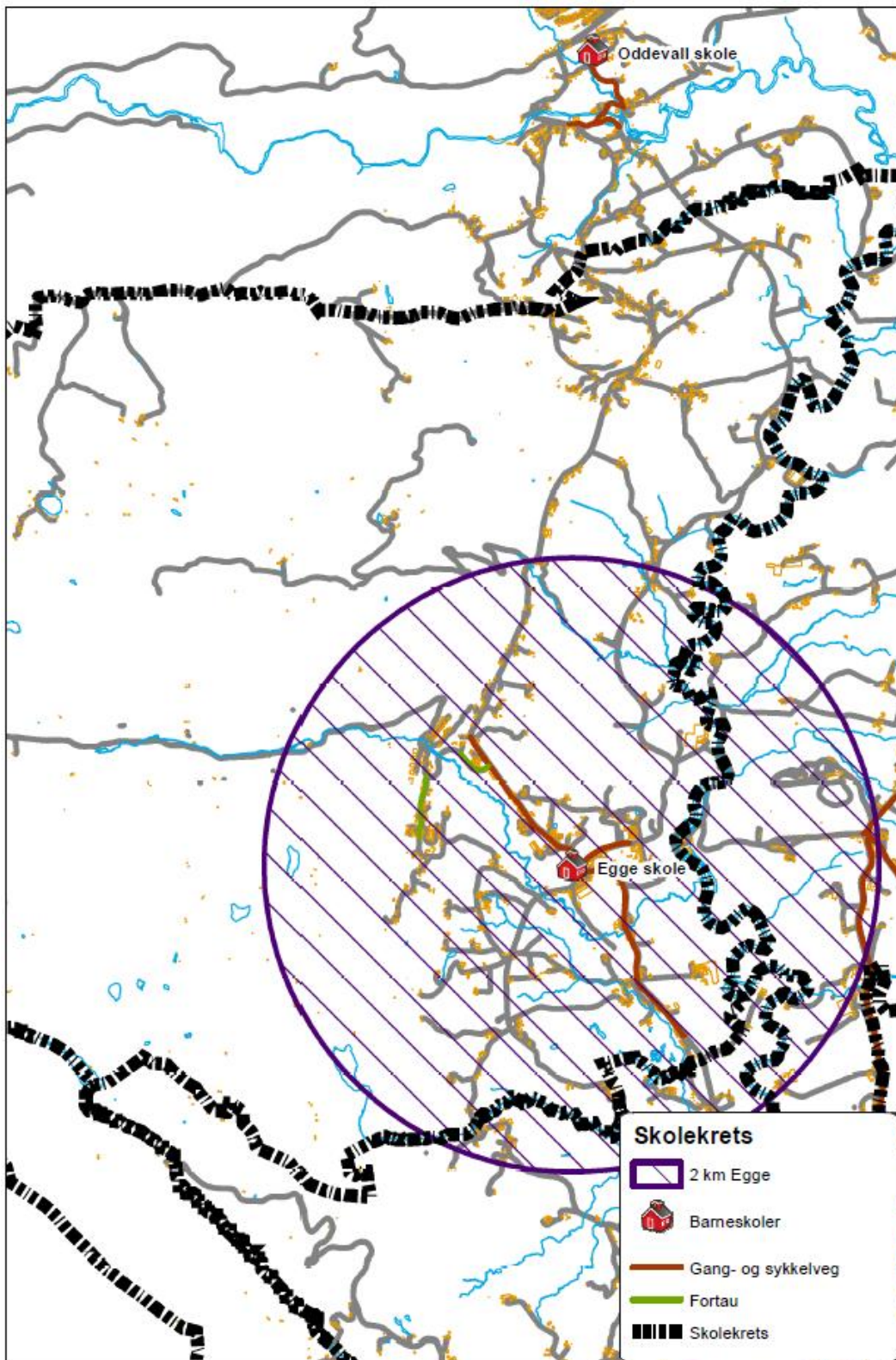
- For å oppnå økt effekt må arbeidet omfatte både opplæring, fysiske tiltak og holdningsskapende og organisatoriske tiltak. Arbeidet må samordnes og være forankret i kommunens ledelse



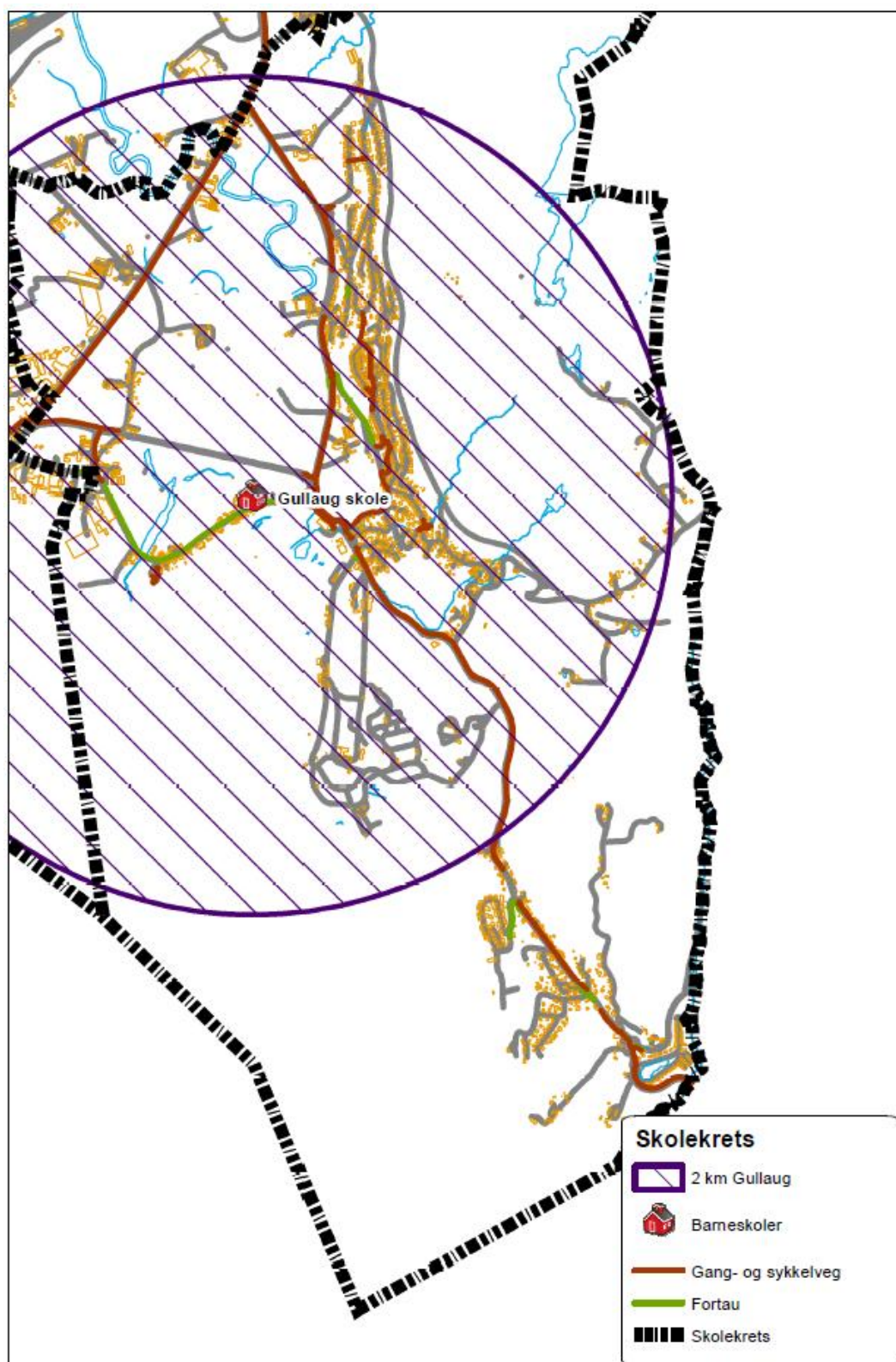
- For å få gjennomført store tiltak må det arbeides systematisk med regulering, grunnnerverv og prosjektering
- Arbeidet med tiltakene må samordnes med kommunenes budsjettprosesser
- Trafikksikkerhet må inn i alle planer, prosesser og prosjekter.
- Det er mange utrygge punkter og strekninger langs fylkesveiene og det er viktig med god dialog med fylkeskommunen og vegvesenet.
- Eldre og funksjonshemmede må få mer oppmerksomhet
- Ansvar for drift vedlikehold av stier må avklares

Vedlegg 3 Tilbud til gående og syklende pr skolekrets

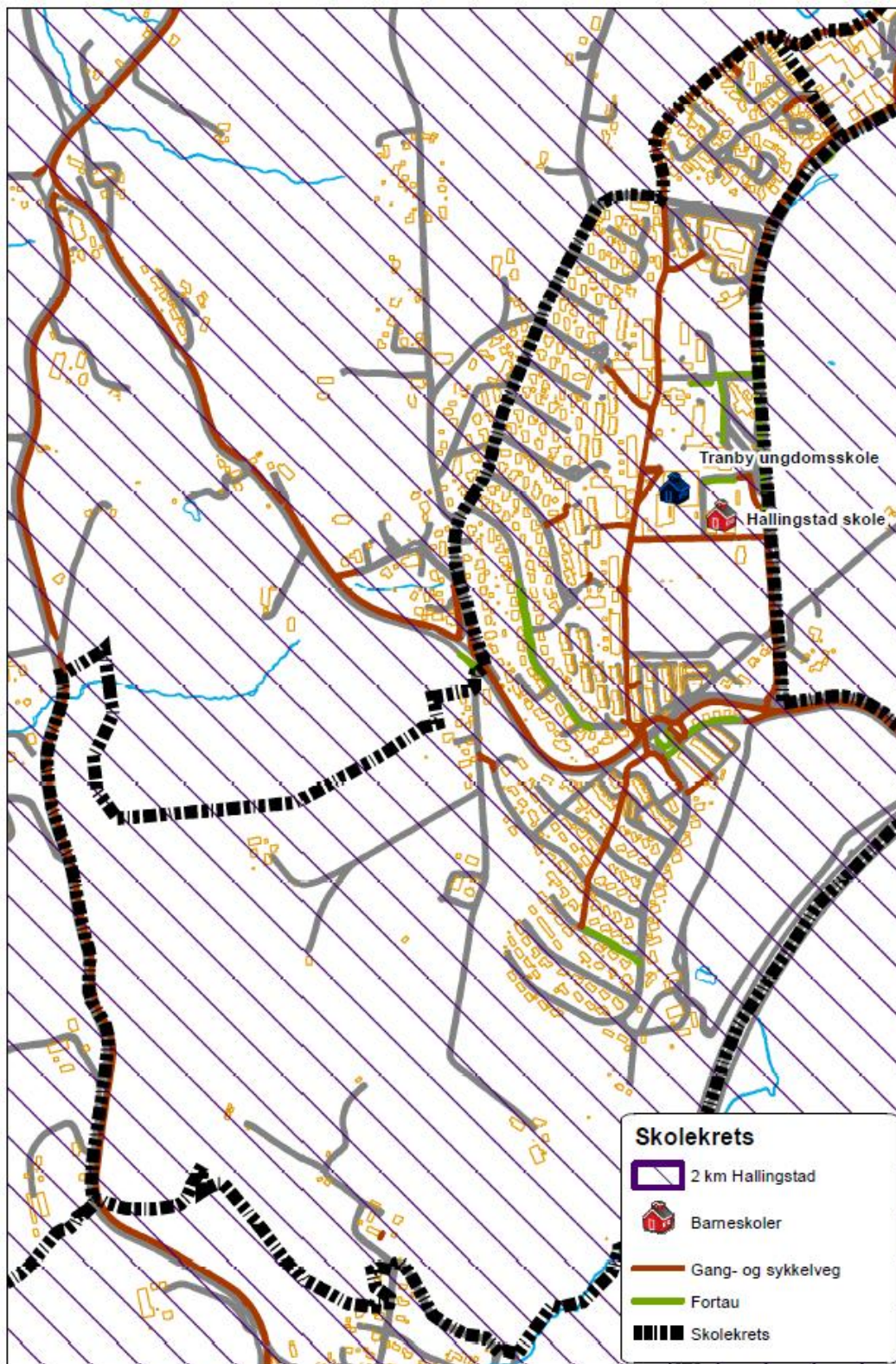
Egge skolekrets



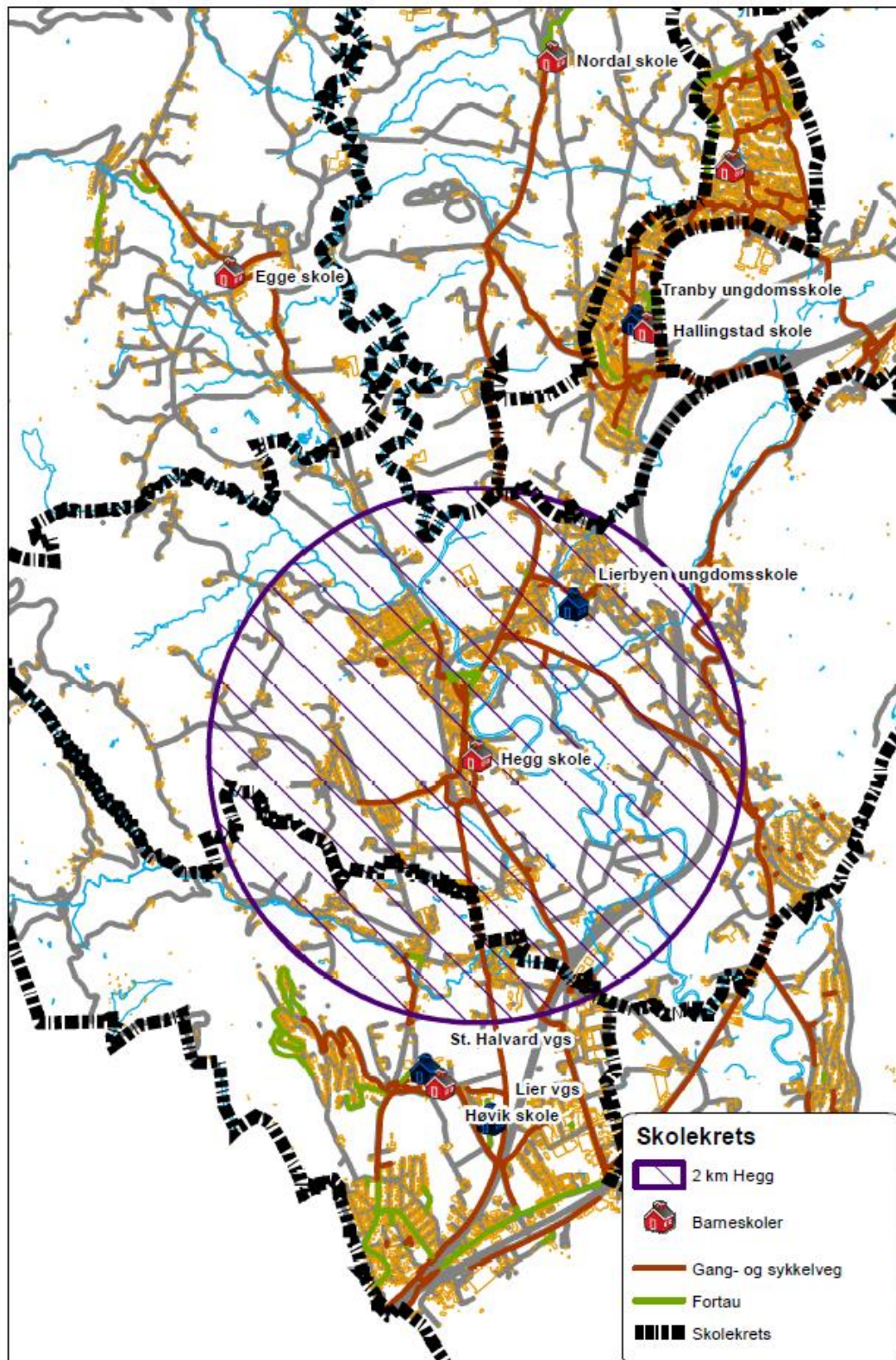
Gullaug skolekrets



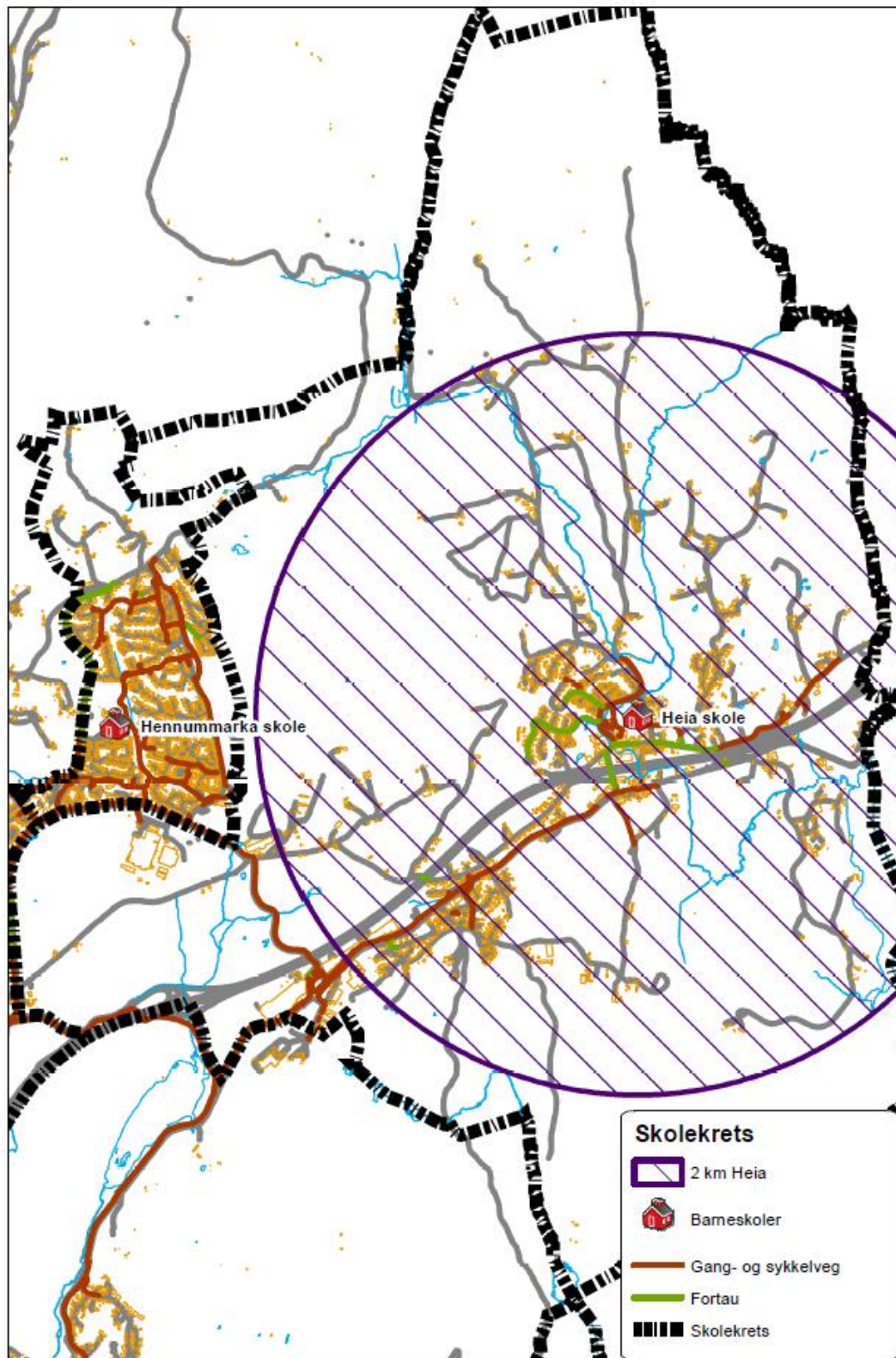
Hallingstad skolekrets



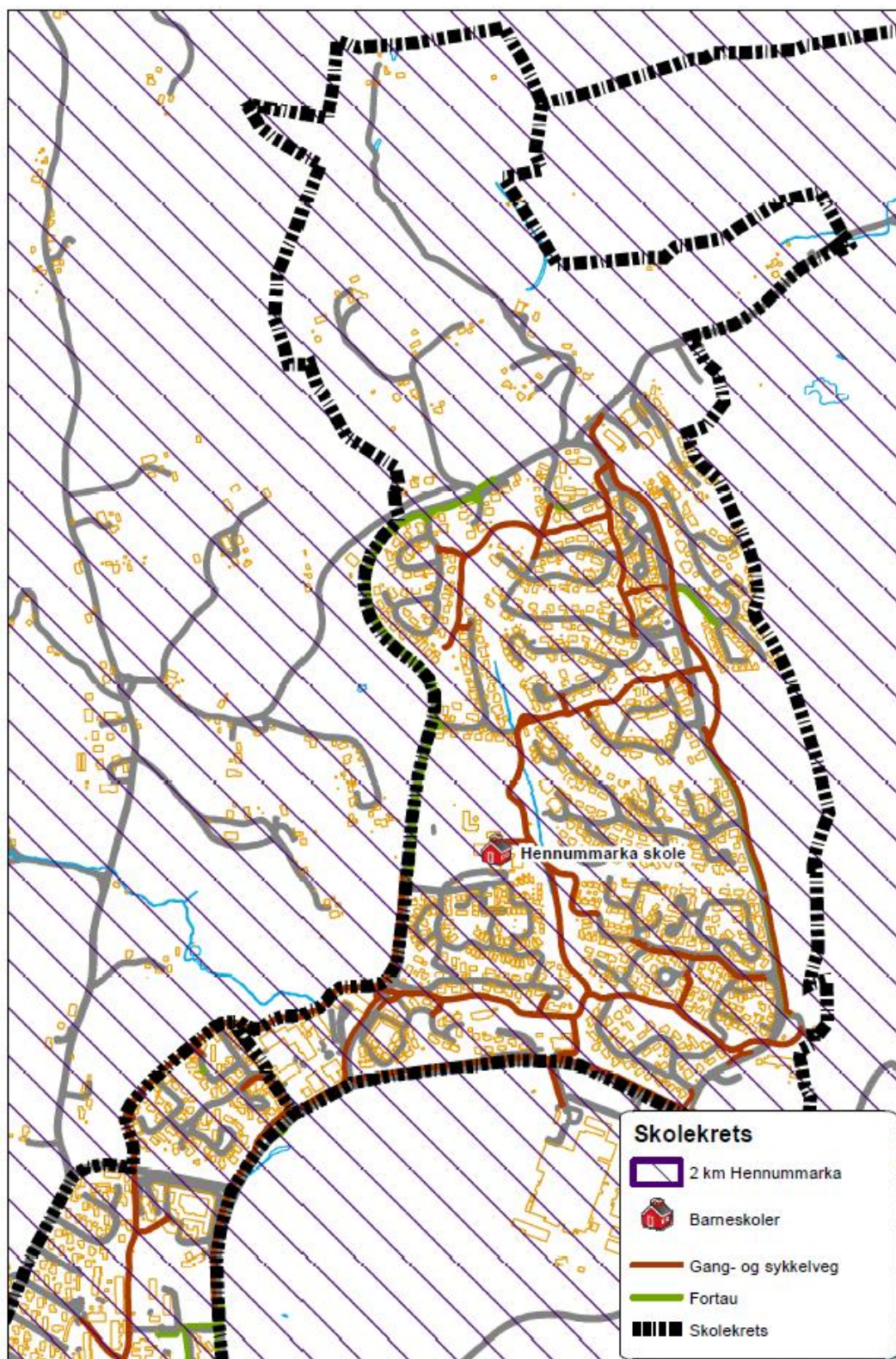
Hegg skolekrets



Heia skolekrets



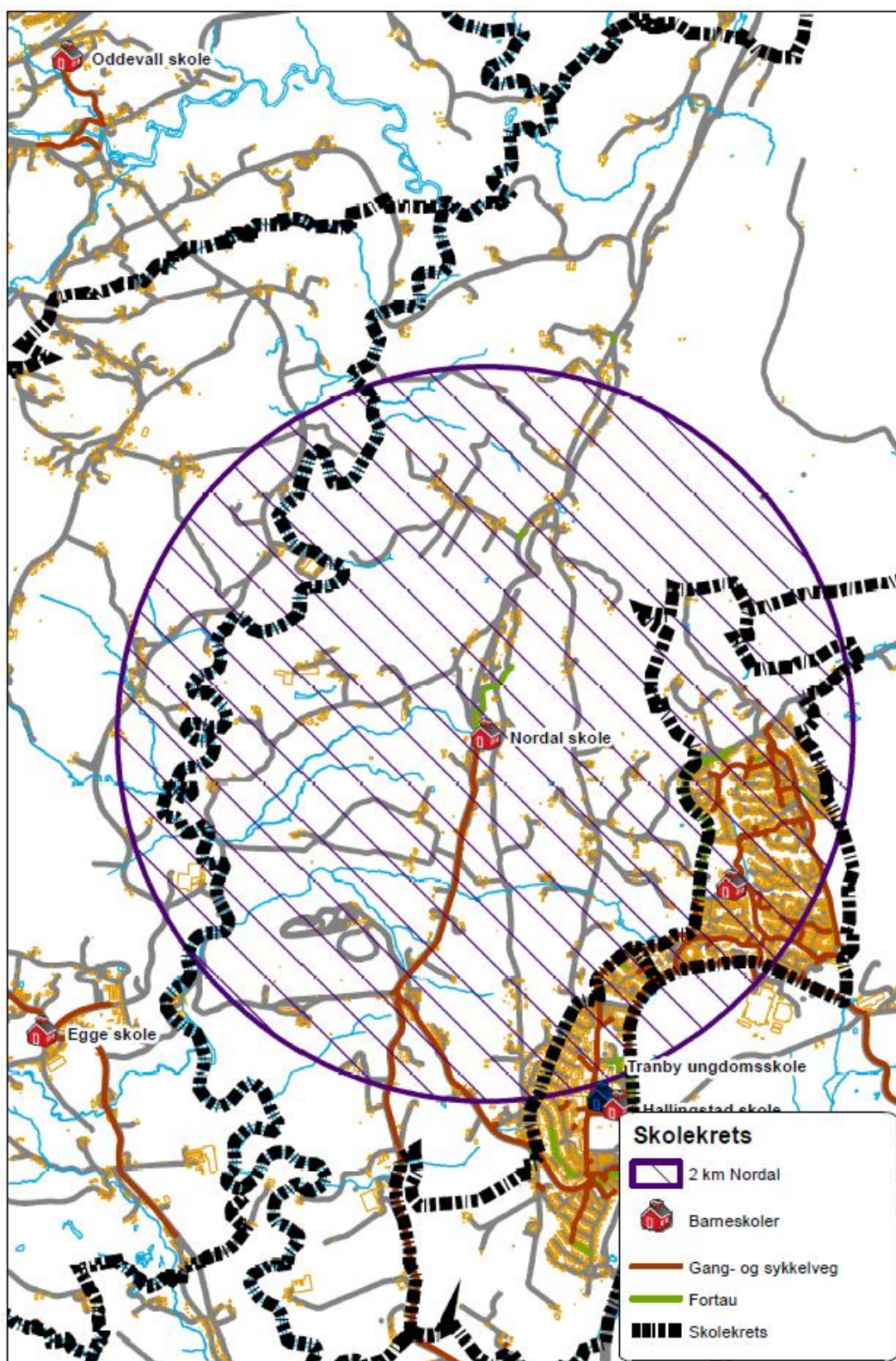
Hennummarka skolekrets



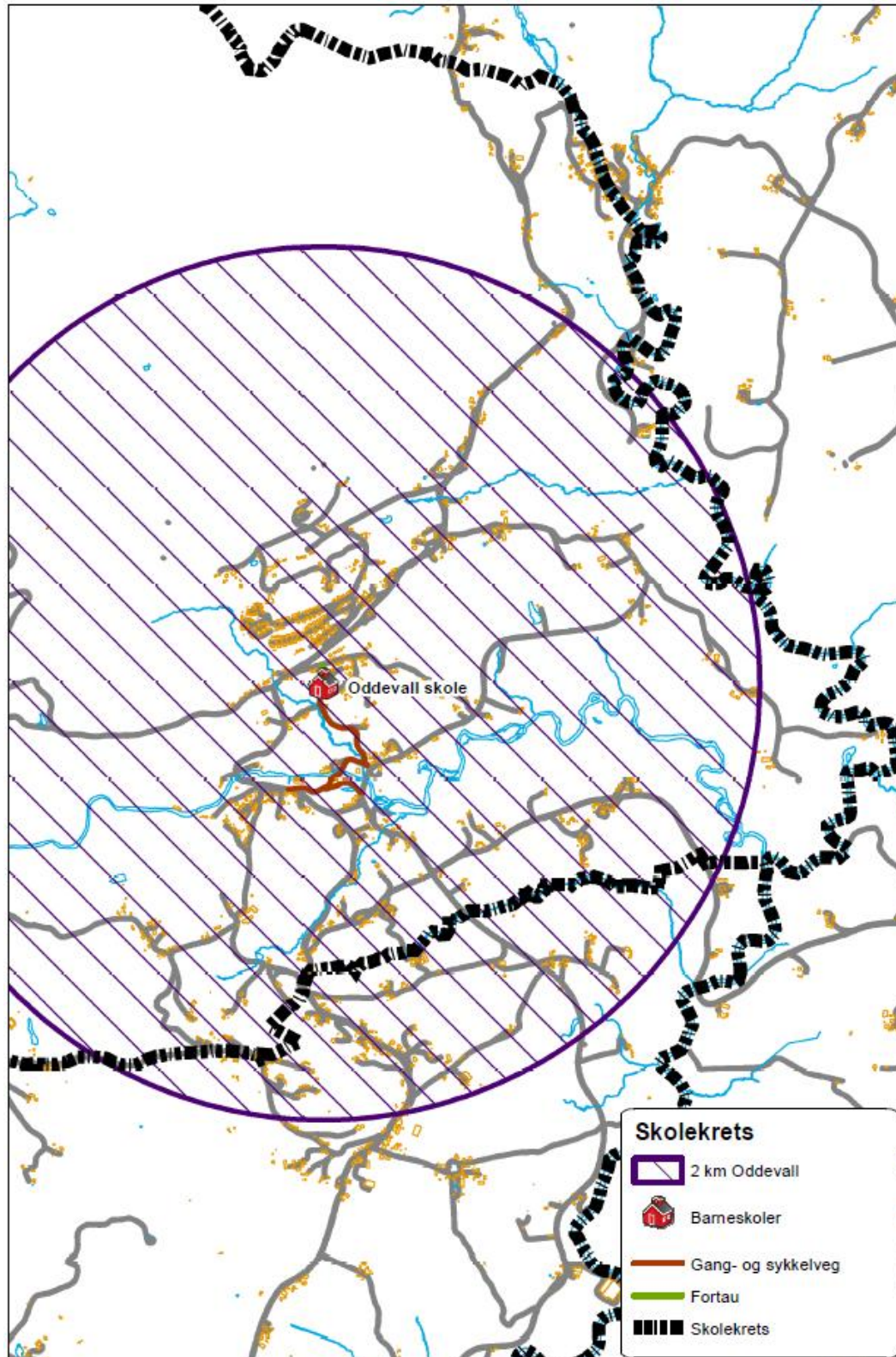
Høvik skolekrets



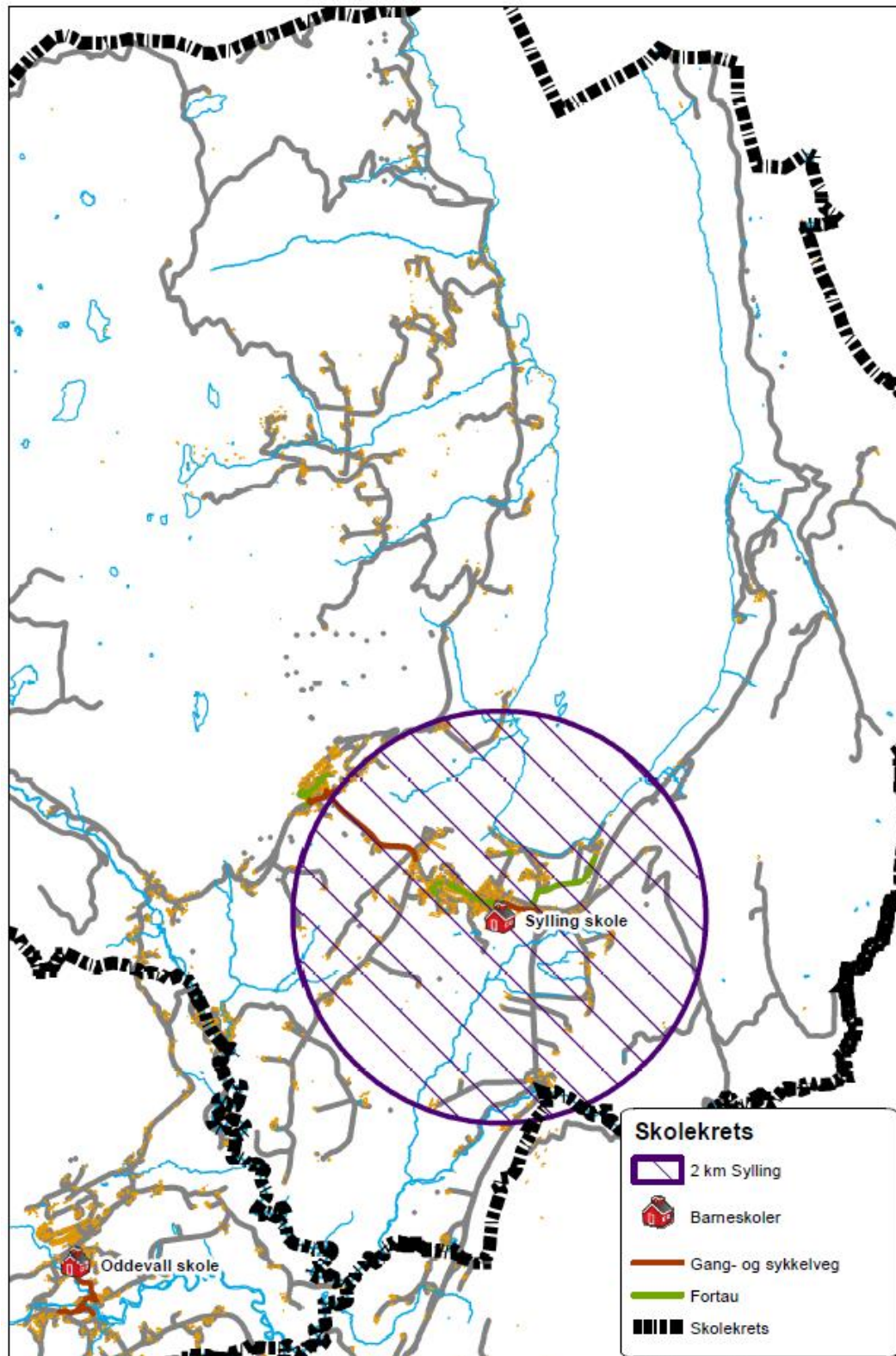
Nordal skolekrets



Oddevall skolekrets



Sylling skolekrets



Beregnet til
Åpen

Dokument type
Rapport

Dato
Juni 2016

ULYKKESANALYSE

LIER KOMMUNE 2006 – 2015

ULYKKESANALYSE

LIER KOMMUNE 2006 – 2015

Revisjon 0
Dato 2016/10/12
Utført av Espen Berg
Kontrollert av Tor Lunde
Godkjent av Tor Lunde
Beskrivelse Rapport

Ref. 1350015838

INNHALDSFORTEGNELSE

1.	ULYKKESSITUASJONEN I LIER KOMMUNE 2006 – 2015	1
1.1	Innledning	1
1.2	Datagrunnlag	2
1.3	Ulykkesutvikling	3
1.4	Skadeomfang	3
1.5	Trafikantgruppe	7
1.6	Vegnett	8
1.7	Ulykkespunkt og ulykkesstrekning	10
1.7.1	Definisjon	10
1.7.2	Ulykkespunkt	10
1.7.3	Ulykkesstrekning	12
1.8	Oppsummering Lier	12
1.8.1	Lier 2006 – 2015	12
1.8.2	Buskerud aaaa – bbbb	12
1.9	Ulykkeskostnader	13

TABELLISTE

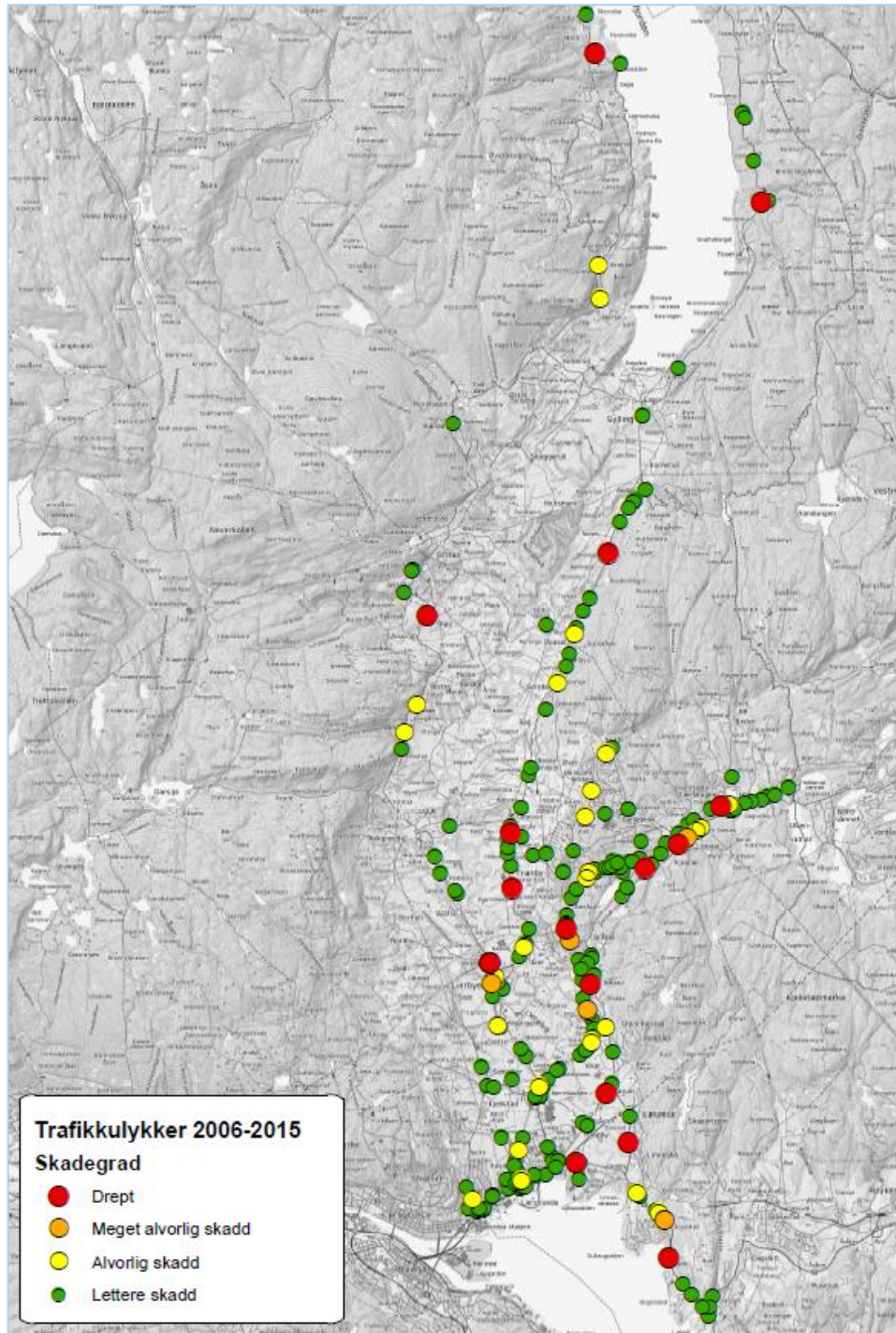
Figur 1	Politirapporterte personskadeulykker i Lier kommune 2006 – 2015.....	1
Figur 2	antall ulykker per år 2006 – 2015	3
Figur 3	Antall drepte og skadde per år 2006 – 2015	4
Figur 4	Drepte og hardt skadde per år 2006 – 2015	5
Figur 5	Ulykkeskart – ulykker med drepte og hardt skadde 2006 – 2015.....	6
Figur 6	Ulykkeskart med drepte og hardt skadde 2011 – 2015	7
Figur 7	Antall ulykker fordelt på ulykkestype og vegkategori 2006 - 2010	9
Figur 8	Ulykkestype fordelt på vegkategori 2011 – 2015	10
Figur 9	Ulykkespunkt i Tranbykrysset, krysset E18 X fv 282 Kirkelia.....	11
Figur 10	Bilde av ulykkespunkt sett fra øst Google Street View, sept. 2010) .	11

1. ULYKKESSITUASJONEN I LIER KOMMUNE 2006 – 2015

1.1 Innledning

Ulykkesanalysen er gjennomført for å få en oversikt over ulykkesituasjonen i Lier kommune. Vi ser på utviklingen i tiårsperioden 2006–2015, og ulykkene er delt inn i femårsperiodene 2006–2010 og 2011–2015 for å se etter trender. Ulykkesanalysen baseres på politirapporterte personskadeulykker. Det er totalt 301 ulykker i perioden 2006–2015

Ulykkeskart for 2006 – 2015 fordelt på alvorlighetsgrad er vist i Figur 1.



Figur 1 Politirapporterte personskadeulykker i Lier kommune 2006 – 2015

1.2 Datagrunnlag

Ulykkene er hentet fra NVDB (Nasjonal vegdatabank) og Statens vegvesens STRAKS-register i april/ juni 2016, og omfatter politirapporterte ulykker med personskade.

2006 – 2015:

Det er litt forskjell på de to datasettene fra NVDB og STRAKS. Dette skyldes at i NVDB er ikke de historiske ulykkene, de ulykker på strekninger hvor det har vært endringer i vegnettet, med. I perioden 2006-2015 er det i NVDB registrert 407 drepte og skadde, mens det i STRAKS er registrert 437 drepte og skadde.

Tabell 1 viser antall drepte og skadde fra de ulike datakildene:
NVDB ArcGIS – STRAKS

År	NVDB	STRAKS
2006	62	66
2007	63	63
2008	42	46
2009	47	54
2010	31	33
2011	31	35
2012	39	42
2013	38	40
2014	34	36
2015	20	22
SUM	407	437

Tabell 1 Antall drepte og skadde i NVDB og STRAKS

Tabell 2 viser antall ulykker fra de ulike datakildene:
NVDB ArcGIS – STRAKS

År	NVDB	STRAKS
2006	40	42
2007	39	39
2008	33	35
2009	35	37
2010	21	23
2011	22	24
2012	28	31
2013	25	27
2014	24	26
2015	16	17
SUM	283	301

Tabell 2 Antall ulykker registrert i NVDB og STRAKS

I ulykkesanalysen benyttes data fra STRAKS-registeret:

Ulykker 2006 – 2015 i Lier:

Antall personskadeulykker: 301

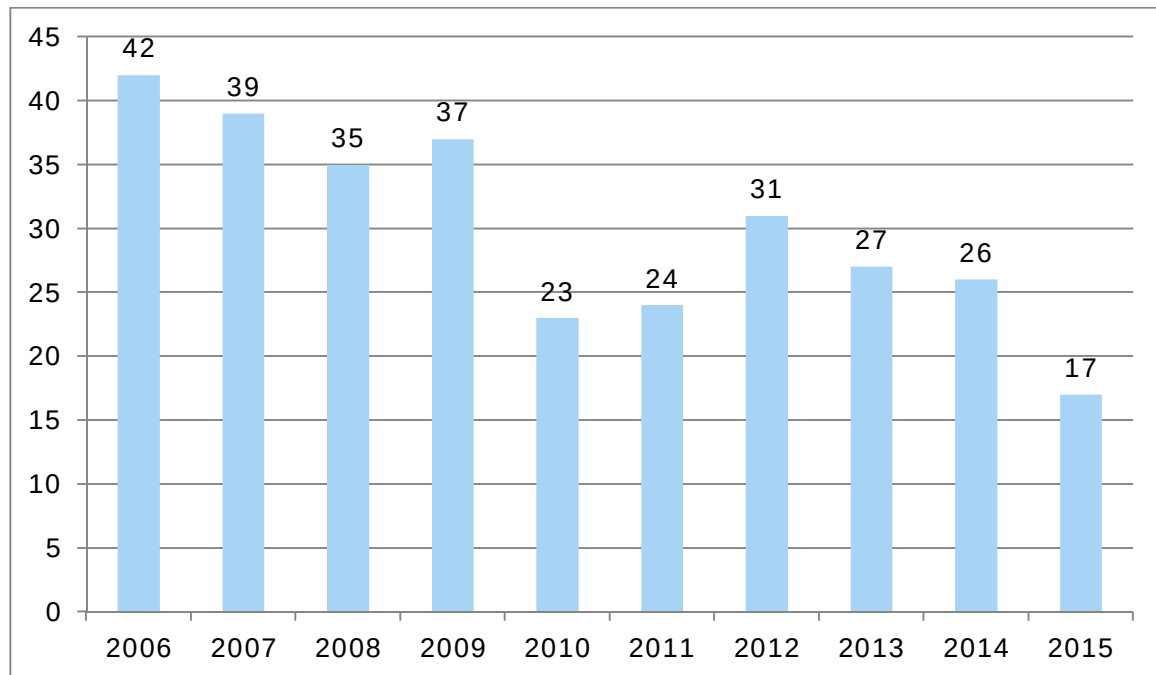
Antall drepte og skadde: 437

Det er imidlertid kun ulykkene i NVDB som er kartfestet, og som fremkommer i kartpresentasjonene.

Det gjøres oppmerksom på at det kan være flere feilkilder som gjør at tallmaterialet ikke stemmer med virkeligheten. Dette gjelder særlig underrapportering av ulykker med lettere personskader. I tillegg kan for eksempel usikkerhet om skadegrad og feilregistreringer forekomme.

1.3 Ulykkesutvikling

Ulykkesutviklingen per år er vist i Figur 2. I løpet av tiårsperioden er det totalt 301 politirapporterte ulykker i kommunen.



Figur 2 antall ulykker per år 2006 – 2015

Ulykkesutviklingen har hatt en fallende tendens gjennom tiårsperioden. Gjennomsnittet for de første fem årene er 35,2 ulykker, mens snittet de siste fem årene er 25 ulykker per år, en reduksjon på 29 %.

Nedgangen i antall ulykker følger utviklingen for Buskerud fylke og landet som helhet.

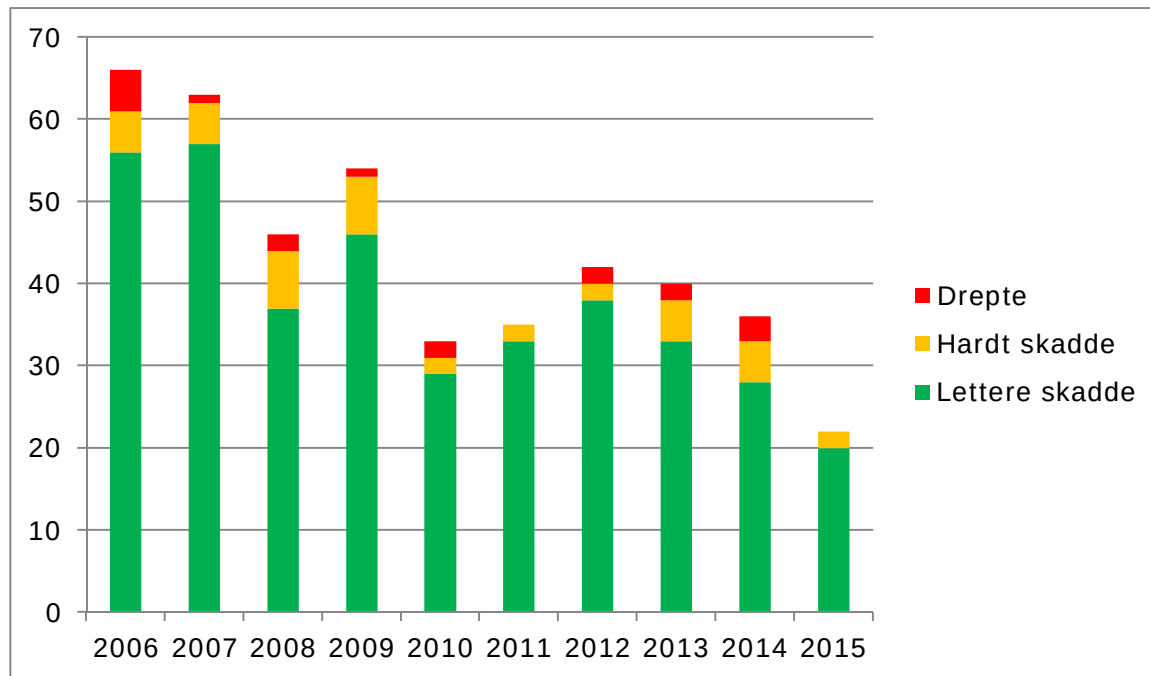
1.4 Skadeomfang

Totalt antall drepte og skadde i perioden 2006 – 2010 er 262 personer. I perioden 2011 – 2015 er det totalt 175 drepte og skadde. Antall drepte og skadde er vist i Tabell 3 og Figur 3.

År	Drepte	Hardt skadde	Lettere skadde	Total
2006	5	5	56	66
2007	1	5	57	63
2008	2	7	37	46
2009	1	7	46	54
2010	2	2	29	33
2011	0	2	33	35
2012	2	2	38	42
2013	2	5	33	40
2014	3	5	28	36

2015	0	2	20	22
SUM	18	42	377	437

Tabell 3 Antall drepte og skadde per år 2006 – 2015

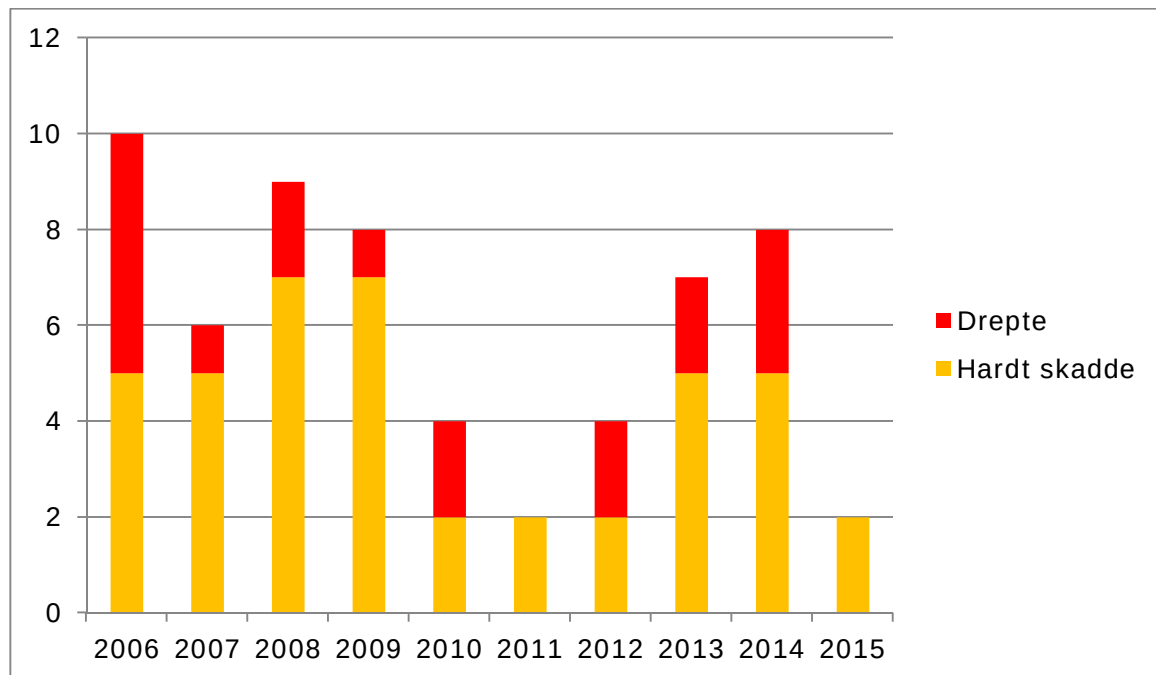


Figur 3 Antall drepte og skadde per år 2006 – 2015

Antallet drepte og skadde varierer en del fra år til år, men det er en klart fallende tendens gjennom tiårsperioden. I første femårsperiode var det 11 drepte og 26 hardt skadde, mens det var 7 drepte og 16 hardt skadde i siste femårsperiode. Antallet lettere skadde er redusert fra 225 til 152 fra 2006 – 2010 til 2011 – 2015, en nedgang på 32 %.

Drepte og hardt skadde:

Figur 4 viser drepte og hardt skadde i Lier de siste ti årene.

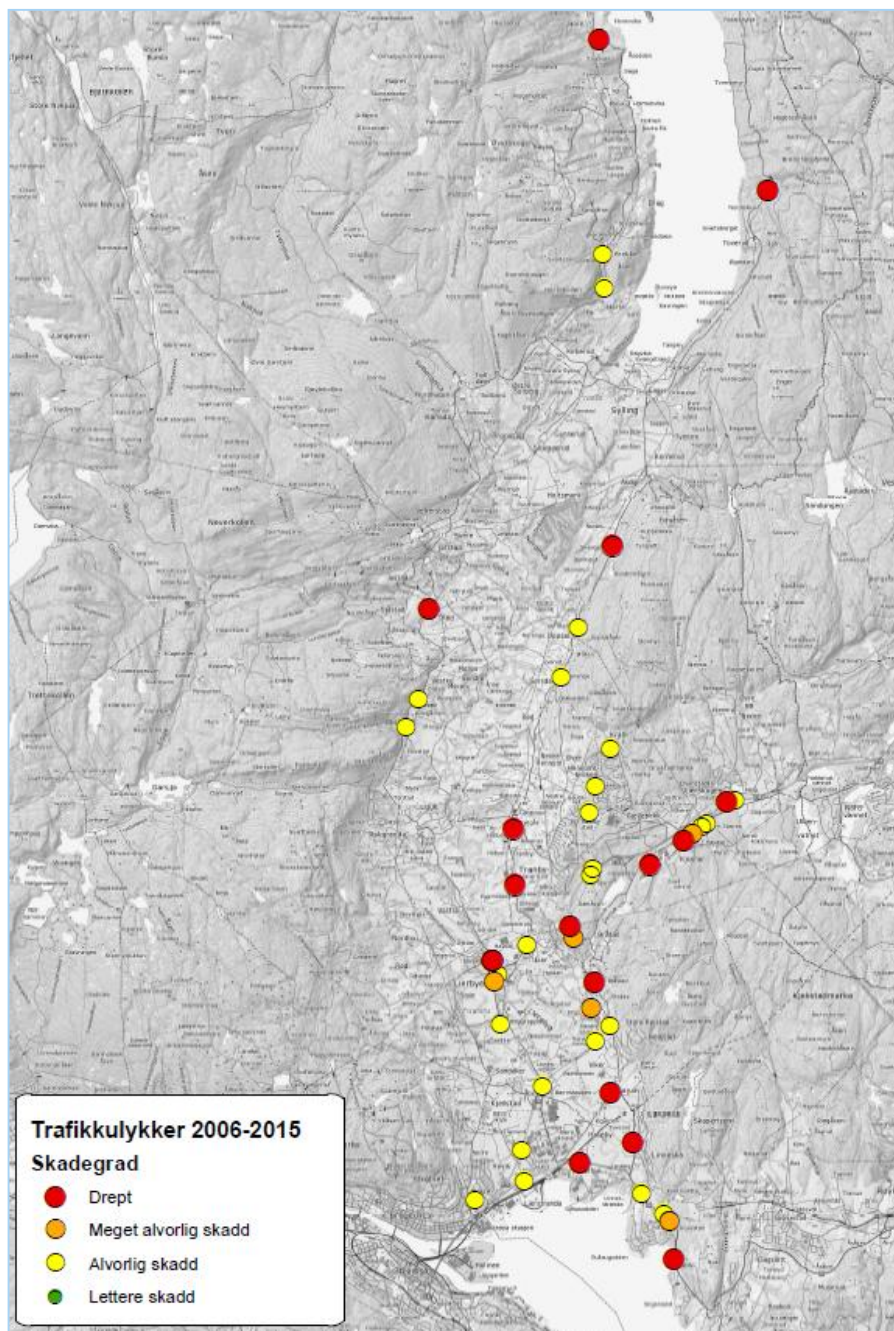


Figur 4 Drepte og hardt skadde per år 2006 – 2015

Tallene for drepte og skadde varierer en del fra år til år gjennom perioden. I 2006 var det 5 drepte og 5 hardt skadde, mens det i 2011 og 2015 ikke var noen drepte og 2 hardt skadde per år.

Drepte og hardt skadde har hatt noe lavere tall den siste femårsperioden sammenlignet med den første femårsperioden, men tallene varierer såpass mye fra år til år at en ikke kan se den samme positive utviklingen som de totale ulykkene gjennom tiåret.

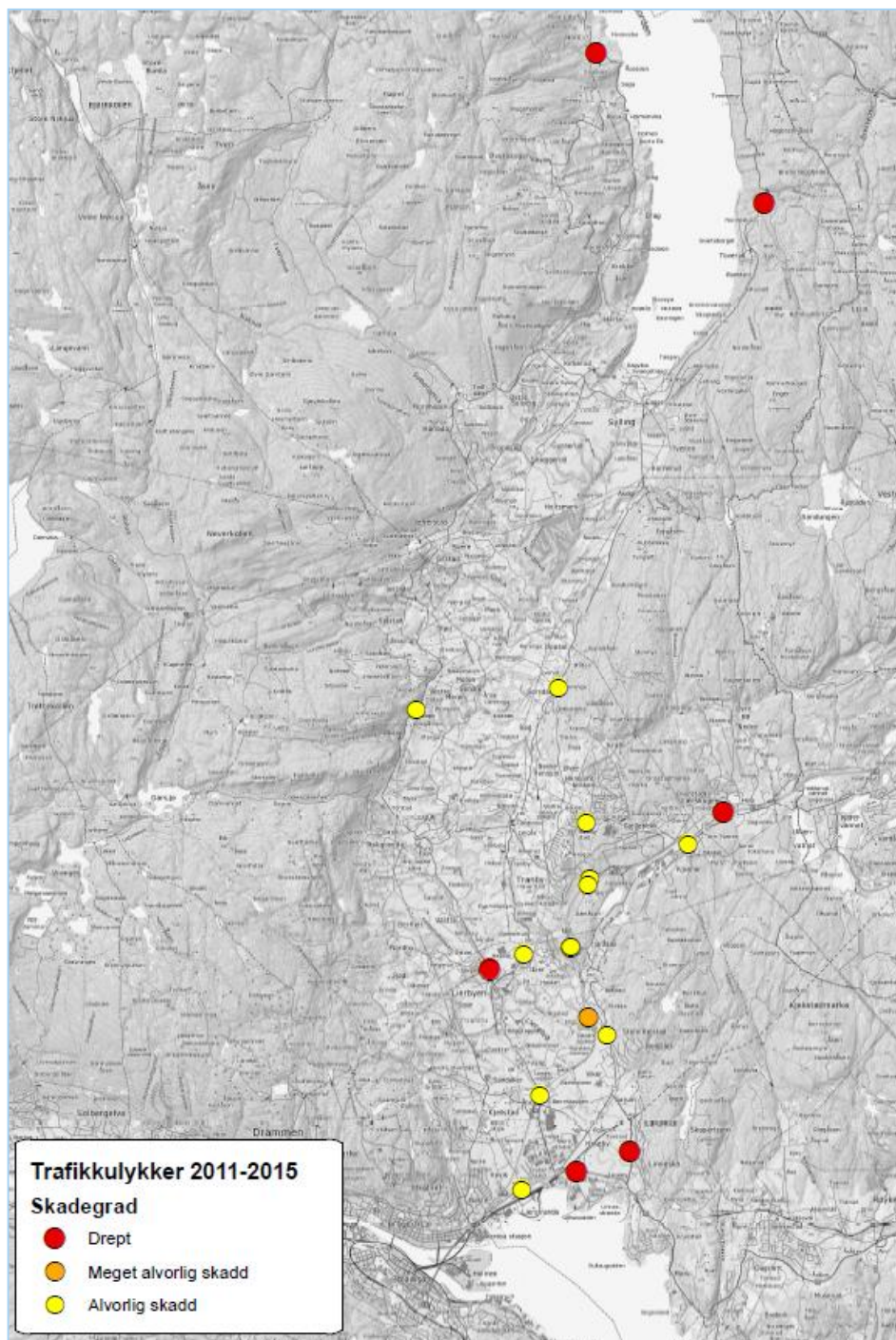
Figur 5 viser ulykker med drepte og hardt skadde i perioden 2006 – 2015.



Figur 5 Ulykkeskart – ulykker med drepte og hardt skadde 2006 – 2015

De mest alvorlige ulykkene er spredte rundt i kommunen. Det er flest alvorlige ulykker på de mest trafikkerte vegene i sørdelen av kommunen, særlig langs E18 med 2 drepte og 9 hardt skadde, og rv 23 med 2 drepte og 6 hardt skadde. I tillegg fv 285 som går nord/sør gjennom kommunen med 4 drepte og 8 hardt skadde.

Ulykkeskartet i Figur 6 viser hvor ulykkene med drepte og skadde var i perioden 2011 – 2015.



Figur 6 Ulykkeskart med drepte og hardt skadde 2011 – 2015

I perioden 2011 – 2015 er E18 vegen som har hatt flest alvorlige ulykker med 7 (av totalt 19) ulykker med 3 drepte og 6 hardt skadde personer.

1.5 Trafikantgruppe

Dette avsnittet omhandler utvikling av drepte og skadde fordelt på trafikantgrupper.

Antall drepte og skadde fordelt på trafikantgrupper er vist i Tabell 4 og Y.

År	Bilfører	Bilpassasjer	Fotgjenger	MC/Moped	Sykkel	Andre	TOT
2006							

2007							
2008							
2009							
2010							
2011							
2012							
2013							
2014							
2015							
SUM							

Tabell 4 Antall drepte og skadde per år og trafikantgruppe 2006 – 2015

Tekst + figur

1.6 Vegnett

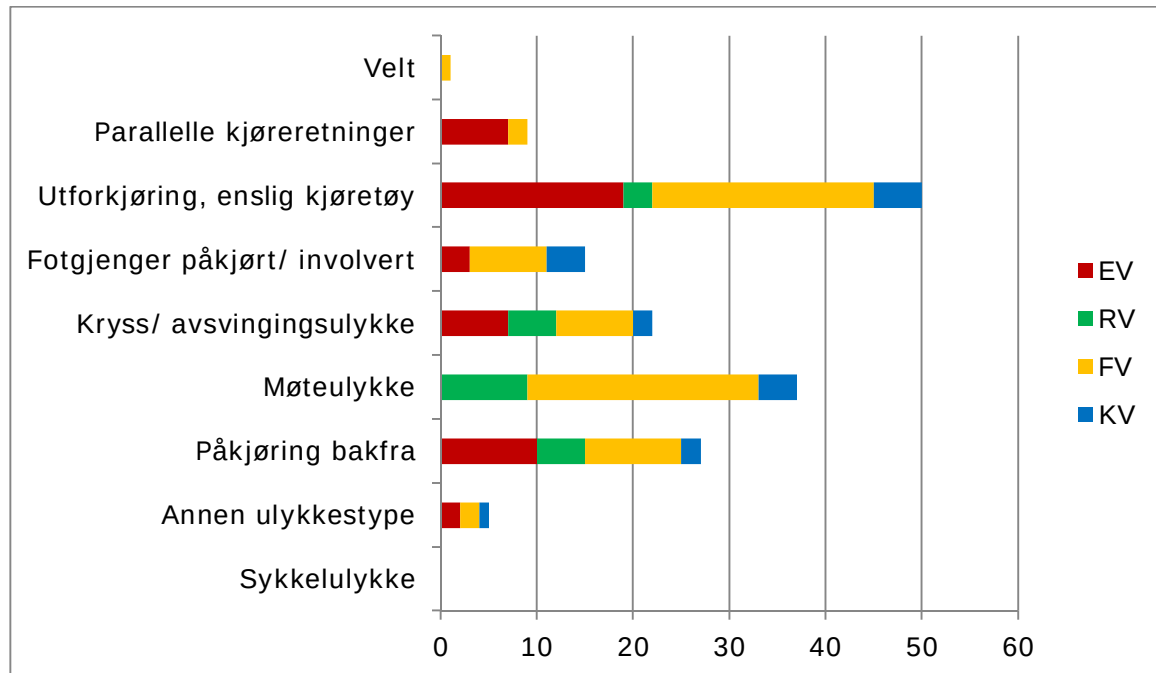
Dette avsnittet tar for seg utvikling av ulykker fordelt på ulykkestype og vegkategori. Perioden 2006 – 2010 sammenlignes med perioden 2011 – 2015.

Antall ulykker i perioden 2006 – 2010 fordelt på ulykkestype og vegkategori er vist i Tabell 5 og Figur 7.

Ulykkestype/ Vegkategori	EV	RV	FV	KV
Velt (Kode 3)	0	0	1	0
Parallelle kjøreretninger (Kode 11-13)	7	0	2	0
Utforkjøring, enslig kjøretøy (Kode 90-99)	19	3	23	5
Fotgjenger påkjørt/ involvert	3	0	8	4
Kryss/ avsvingingsulykke (Kode 31/33-69)	7	5	8	2
Møteulykke (Kode 20-29)	0	9	24	4
Påkjøring bakfra (Kode 14/30/32)	10	5	10	2
Annen ulykkestype (Kode 0-19 (-14))	2	0	2	1
Sykkelulykke	0	0	0	0
SUM	48	22	78	18

Tabell 5 Antall ulykker fordelt på ulykkestype og vegkategori 2006 – 2010

I tillegg er det registrert 2 ulykker på privat veg, og 8 ulykker er registrert med ukjent veg.



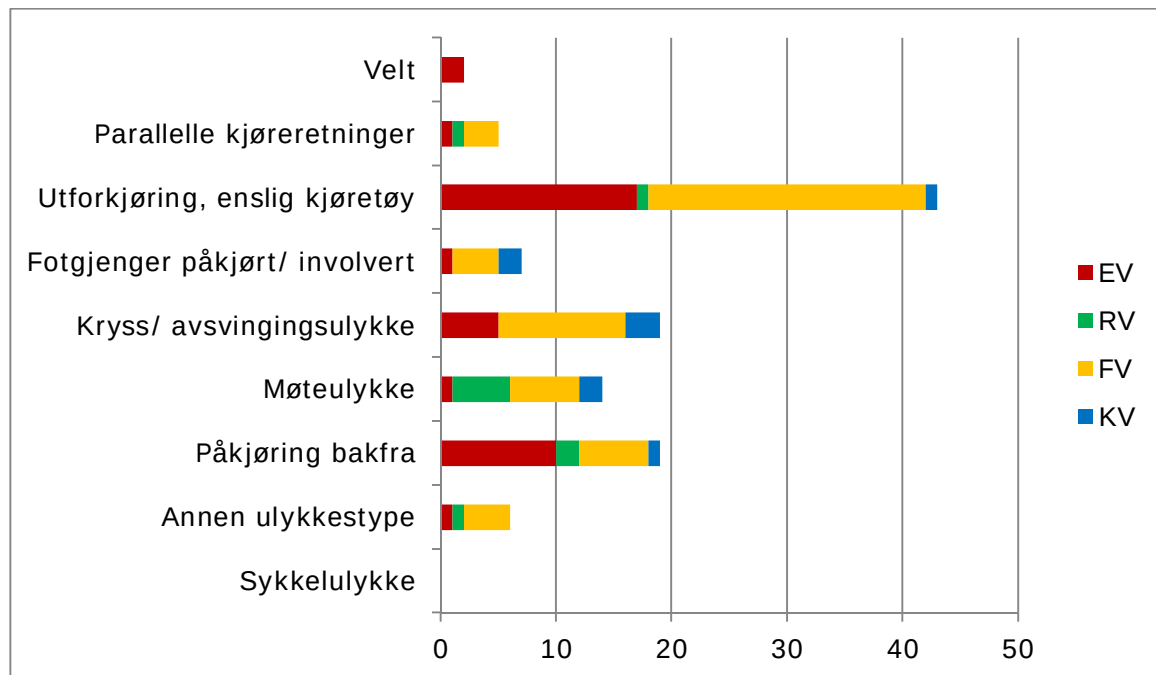
Figur 7 Antall ulykker fordelt på vegkategori 2006 - 2010

Antall ulykker 2011 – 2015 fordelt på ulykkestype og vegkategori vises i Tabell 6 og .

Ulykkestype/ Vegkategori	EV	RV	FV	KV
Velt (Kode 3)	2	0	0	0
Parallele kjøreretninger (Kode 11-13)	1	1	3	0
Utforkjøring, enslig kjøretøy (Kode 90-99)	17	1	24	1
Fotgjenger påkjørt/ involvert	1	0	4	2
Kryss/ avsvingingsulykke (Kode 31/33-69)	5	0	11	3
Møteulykke (Kode 20-29)	1	5	6	2
Påkjøring bakfra (Kode 14/30/32)	10	2	6	1
Annen ulykkestype (Kode 0-19 (-14))	1	1	4	0
Sykkelykke	0	0	0	0
SUM	38	10	58	9

Tabell 6 Ulykkestype fordelt på vegkategori 2011 – 2015

I tillegg er det registrert 7 ulykker på privat veg og en ulykke på ukjent veg.



Figur 8 Ulykkestype fordelt på vegkategori 2011 – 2015

Det er en reduksjon på 29 % for ulykker med personskade fra 2006 – 2010 til 2011 – 2015. Reduksjon i antall ulykker fordelt på vegkategori er 21 % på ev, 54 % på rv, 26 % på fv og 50 % på kv.

Nesten halvparten av ulykkene i kommunen skjer på fylkesveger. Utforkjøringer og møteulykker er de vanligste ulykkestypene. Det er stor nedgang i antall møte ulykker (fra 24 til 6), men antall utforkjøringer uendret (fra 23 til 24).

For E18 er det utforkjøringer og påkjøring bakfra som er de vanligste ulykkestypene, og her er det ingen eller svært små endringer i antall ulykker (hhv. fra 19 til 17 og 10 i begge perioder). Det er størst nedgang i antall ulykker med parallelle kjøreretninger (fra 7 til 1).

For riksveg er det forholdsvis små tall som varierer noe fra år til år, men det er en positiv tendens i antall ulykker med personskade som er redusert fra 22 til 10. Møteulykker er den mest vanlige ulykkestypen, og her er det en nedgang fra 9 til 5. Kryss/ avsvingingsulykker har hatt en nedgang fra 5 til 0.

På de kommunale vegene er tallene små og varierer fra år til år. Det er en reduksjon i antall ulykker fra 18 til 9, men størst nedgang i antall utforkjøringsulykker (fra 5 til 1).

1.7 Ulykkespunkt og ulykkesstrekning

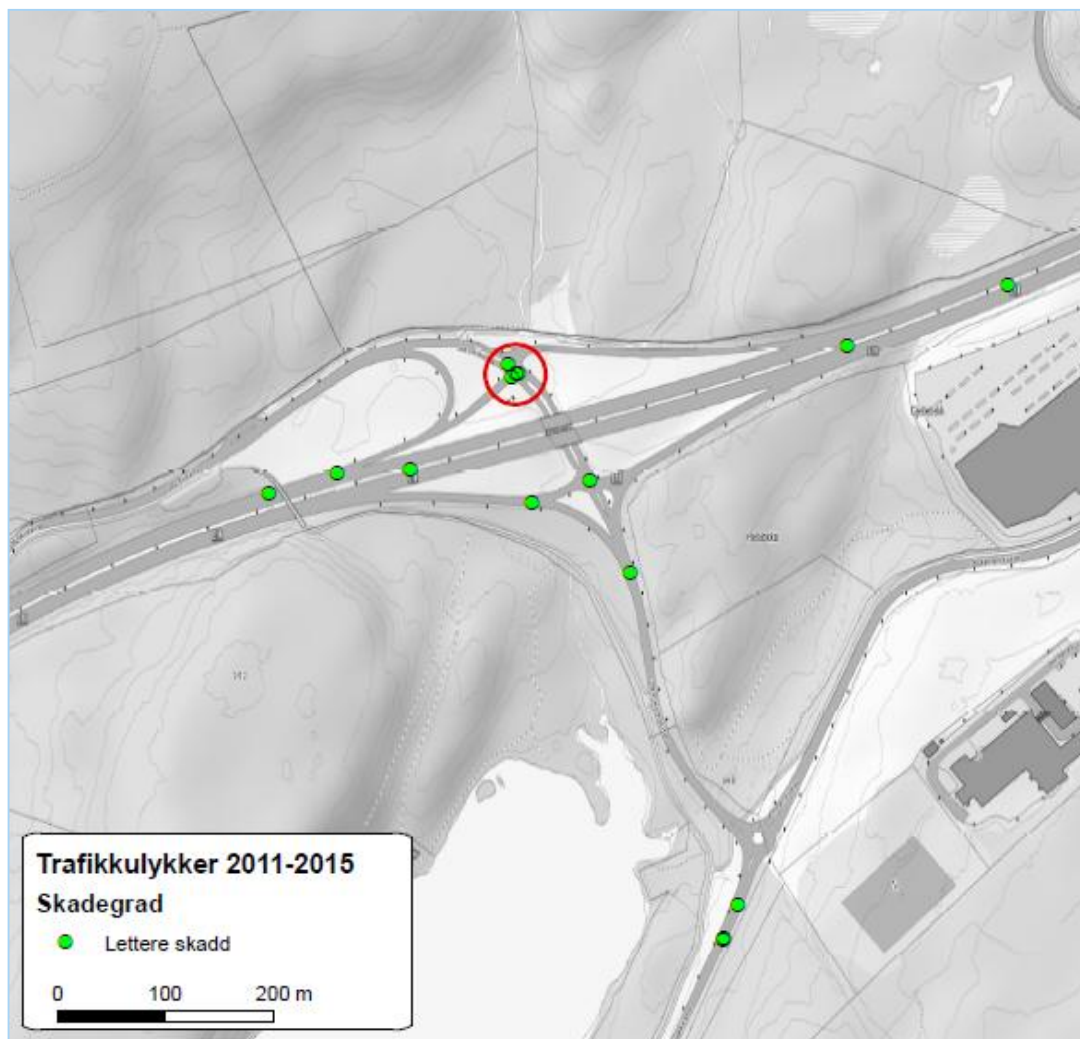
1.7.1 Definisjon

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 1000m.

1.7.2 Ulykkespunkt

Ved gjennomgang av ulykkesdataene er det ett punkt som er ulykkespunkt iht. definisjonen: Tranbykrysset, krysset E18 X fv 282 Kirkelina mellom Tranby og Lierskogen.



Figur 9 Ulykkespunkt i Tranbykrysset, krysset E18 X fv 282 Kirkelia

Figur 10 viser bilde av ulykkespunktet tatt fra avkjøringsrampe fra E18 i øst. Fv 282 går høyre/venstre i bildet, og i bakgrunnen er påkjøringsrampen mot E18.



Figur 10 Bilde av ulykkespunkt sett fra øst Google Street View, sept. 2010)

Det er registrert 4 ulykker innenfor 100 m i perioden 2011 – 2015 langs fv 282 i kryss med E18 mellom Tranby og Lierskogen. Ulykkene har skjedd der av- og påkjøringsrampene nord for E18 møter fv 282. Fylkesvegen er kanalisert på begge sidene av krysset. Det er skiltet vikeplikt for kjørende fra avkjøringsrampen.

1. Bilulykke, venstresving foran kjørende i motsatt retning, en person lettere skadet, kl. 16, 25. mai 2011.
2. Bilulykke, avsvinging til venstre foran kjøretøy i motsatt retning, to personer lettere skadet, kl. 16, 04. juni 2012.
3. Bilulykke, avsvinging til venstre foran kjøretøy i motsatt retning, en person lettere skadet, kl. 12, 22. november 2014.
4. Bilulykke, kryssende kjøreretninger (uten avsvinging), en person lettere skadet, kl. 19, 15. mai 2015.

I tillegg er det undersøkt om det finnes ulykkespunkt med redusert krav til antall ulykker fra 4 til 3 ulykker innenfor 100 m i løpet av de 5 årene 2011 – 2015. Der gir totalt 3 punkt:

1. Tranby: Fv 282 Lierbakkene, like sør for rundkjøring fv 282 / fv 16 Drammensveien.
2. Kjellstad: E18 kryss av-/ og påkjøringsrampe E18 – Sankt Hallvards vei.
3. Lierstranda: Rundkjøring fv 282 Strandveien X kv Jensvollveien.
4. Fv 22 Sankt Hallvards vei X fv 282 Husebysletta – 105 m?
5. Fv 285 Ringeriksveien – 120 m?

1.7.3 Ulykkesstrekning

Det er ikke funnet strekninger som er ulykkesstrekninger iht. definisjonen.

Det er undersøkt om det finnes ulykkesstrekninger med redusert krav til antall ulykker fra 10 til 8 politirapporterte personskadeulykker i løpet av 5 år mellom 2011 og 2015 over en strekning på 1000 m. Det gir ingen treff, men flere strekninger langs E18 er nært å fylle kriteriene, særlig er vegnettet ved Tranbykrysset ulykkesutsatt.

1.8 Oppsummering Lier

1.8.1 Lier 2006 – 2015

- Det har vært en generell nedgang i antall politirapporterte personskadeulykker i perioden.

1.8.2 Buskerud 2000 – 2012 (fra «Strategi for trafiksikkerhet i Buskerud 2014 – 2023»)

- Det har vært en generell nedgang i antall alvorlige ulykker og i antall ulykker totalt i fylket
- Antallet drepte og hardt skadde ble halvert i perioden, men i siste del av perioden var tallene mer stabile
- De fleste alvorlige ulykkene inntreffer på de mest trafikkerte vegene i fylket, riks- og fylkesvegene
- Møte- og utforkjøringsulykker dominerer
- Eneste fylket i landet der det på fylkesvegnettet er flere drepte og hardt skadde i møteulykker enn i utforkjøringsulykker
- Menn er den mest utsatte trafikantgruppen
- Ungdom og unge voksne i alderen 15 til 24 år er den mest ulykkesutsatte aldersgruppen

1.9 Ulykkeskostnader

Totale ulykkeskostnader per skadetilfelle er hentet fra Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet 2014 – 2017 (2014-tall omregnet fra beregnede 2099-tall, Den norske verdsettelsesstudien TØI 2010):

- Drept 35,7 mill. kr.
- Hardt skadde 12,5 mill. kr.
- Lettere skadde 725' kr.

	Antall drepte og skadde 2006 – 2015	Kostnader
Drepte	18	643 mill. kr.
Hardt skadde	42	525 mill. kr.
Lettere skadde	377	273 mill. kr.
		1441 mill. kr.

Tabell 7 Ulykkeskostnader 2006 – 2015 i 2014-kroner

Ulykkeskostnadene i Lier i perioden 2006 – 2015 er i gjennomsnitt 144 mill. kr. per år. Ulykkeskostnadene per år er redusert med 36 % fra første til andre halvdel av perioden.



Vedlegg 5 Objektive kriterier for prioritering av tiltak

Eksempel

Problem-nivå	Ulykker	Skiltet hastighet	Trafikkvolum ÅDT	Veikategori
A	1 drept/el. < 3 hardt skadd	> 50 km/t	> 3 000	Samlevei uten G/S-vei
B	2 hardt skadd	40-50 km/t	2 000 - 3 000	Adkomstvei uten G/S-vei
C	1 hardt skadd	30-40 km/t	1 000 - 2000	Samlevei med G/S-vei
0	0	< 30 km	< 1 000	Adkomstvei med G/S-vei

I tabellen over foreslås grenseverdier for de kriteriene vi har lagt til grunn for å prioritere trafikksikkerhetstiltak. (Sarpsborg kommune er forbilde). At en vei er skolevei settes som inngangskriterium for å komme i betraktning. Er derfor strøket i tabellen.

Nedenfor er det forslag til hvordan man kan bruke det til å prioritere.

Prioritet	Kriterier
1	Min. ett kriterium har problemnivå A , eller min. tre kriterier har problemnivå B
2	To kriterier har problemnivå B , eller ett kriterium har problemnivå B og min. to har problemnivå C
3	Ett kriterium har problemnivå B , eller min. to kriterier har problemnivå C
4	Maks. ett kriterium har problemnivå C
5	Alle kriterier har problemnivå 0