



ULLENSAKER
KOMMUNE

TRAFIKKSIKKERHETSPLAN FOR ULLENSAKER

2019 - 2029



FORORD

Trafikksikkerhetsplanen 2019 - 2029 er en revisjon av trafikksikkerhetsplanen for 2016 - 2030 som ble vedtatt av Kommunestyret 10.05.2016.

Trafikksikkerhetsplanen 2019-2029 vil danne grunnlaget for videreføring av trafikksikkerhetsarbeidet i Ullensaker kommune. Det er viktig at trafikksikkerhetsplanen blir fulgt opp og tiltakene gjennomført.

Med grunnlag i analyse av ulykkessituasjonen i Ullensaker, oppdatering av dagens situasjon og status er det utarbeidet et planforslag. Planen omfatter mål for trafikksikkerhetsarbeidet på kort og lang sikt, samt fokusområder og tiltak for å bidra til måloppnåelse. Oversikt over større fysiske tiltak som er aktuelle finnes i del 5: vedlegg.

Ansvar for prosessen med å revidere trafikksikkerhetsplanen er tillagt Enhet for vann, avløp, renovasjon og veg (VARV). Planen er utarbeidet i tett samarbeid med Enhet for areal og landbruk, Enhet for plan og næring, samt Skole og barnehage stab.

Rapporten er utarbeidet av Asplan Viak AS.

Trafikksikkerhetsplan for Ullensaker kommune 2019 – 2029 ble vedtatt i Kommunestyret 21.04.2020, sak 29/20 med følgende endringer:

- Folkehelsekoordinator tiltrer kommunens Trafikksikkerhetsforum.
- Kommunen går i dialog med Lillestrøm Kommune og Viken fylkeskommune angående prioritering og realisering av GS-veg langs Trondheimsvegen fra Lindeberg i Lillestrøm fram til eksisterende G/S på Kløfta. I dialogen med Viken skal man også diskutere muligheter for å realisere den planlagte GS-vegen mellom Nordkisa og Hauerseier.

- Der det ikke er mulig å få bygget fullverdig gang- og sykkelveg, kan mulige tiltak for å oppnå målet være:
 - Enkle grusede stier/veger langs vegen.
 - Oppmerkede gang- og sykkelfelt.
 - Eksisterende parallelle veger med mindre trafikk, der det gjøres lokale tiltak for å prioritere myke trafikanter.
 - Etablering av «snarveier» i tråd med Ruter sitt innspill.
- De kommunale bygdevegene har stort behov for sikring på samme måte som nylig er gjennomført på fylkesvegene. Det vil si redusert fartsgrense og fartsdempere ved gårdstun og andre trafikkfarlige steder. Administrasjonen bes gå i gang med å kartlegge dette arbeidet, og vi ber om en egen sak med kartlegging av behovet og beskrivelse av de økonomiske konsekvensene for kommune. Vi viser også til verbalforslag i budsjett 2020.
- Politiets innspill vedrørende stenging av Storgata. mellom Veiberggata og Trondheimsvegen for privatbiler på tidspunkt det er aktivt uteliv tas til følge, og kommunen går i dialog med Viken Fylkeskommune som veieier angående dette.

Jessheim, Mai 2020

INNHOOLDSFORTEGNELSE

Del 1: Bakgrunn og mål

1	INNLEDNING	10
1.1	Ullensaker kommune	10
2	VISJONER OG MÅL	11
2.1	Visjon og mål for trafikksikkerhetsarbeidet i Ullensaker 2019-2029	11
2.2	Måloppnåelse for trafikksikkerhetsplanen 2016-2030	11

Del 2: Trafikksikkerhetsarbeid i kommunen

3	TRAFIKKSIKKERHETSARBEID I KOMMUNEN	14
3.1	Aktører i trafikksikkerhetsarbeidet	14
3.2	Midler til finansiering av trafikksikkerhetstiltak	14
3.2.1	Kommunale midler	15
3.2.2	Annen finansiering av trafikksikkerhetstiltak	15
3.3	Trafikksikkerhet i planleggings- og utbyggingssaker	15
3.4	Drift og vedlikehold av vegnettet	15
3.5	Universell utforming	15
3.6	Trafikksikkerhetsarbeid i barnehage og skole	16
3.6.1	Barnehage	17
3.6.2	Grunnskole	17
4	STRATEGIER, FØRINGER OG PLANER	18
4.1	Nasjonale og regionale føringer	18
4.1.1	Nasjonale mål for trafikksikkerhet	18
4.1.2	Mål for trafikksikkerhetsarbeidet i Akershus	18
4.1.3	Regional plan for areal og transport Oslo/Akershus	19
4.2	Planer i Ullensaker kommune	19
4.2.1	Kommuneplan for Ullensaker	19
4.2.2	Byplan Jessheim	20
4.2.3	Mobilitets- og byutviklingsstrategi for Jessheim	20

Del 3: Ulykkesanalyse og trafikksituasjon

5	ULYKKES- OG TRAFIKKSITUASJON	24
5.1	Oppsummering av funn	25
5.2	Ulykkesutvikling	25

5.2.1	Trafikkulykker, geografisk fordeling og skadeomfang	25
5.2.2	Kjønns- og aldersfordeling	27
5.2.3	Uhells- og vegtype og trafikantgruppe	28
5.3	Trafikksituasjon	31
5.3.1	Reisemiddelfordeling	31
5.3.2	Særlig trafikkfarlige skoleveger	31

Del 4: Tiltaksområder

6	FOKUSOMRÅDER OG PRIORITERTE TILTAK	34
6.1	Trafikksikker kommune	34
6.2	Trafikantrettede tiltak	34
6.3	Fysiske tiltak	35
7	OPPFØLGING AV PLANEN	36
7.1	Organisering	36
7.2	Forankring	36
8	KILDER	38

Del 5: Vedlegg

Vedlegg 1: Oversikt over gjennomførte tiltak	40
Vedlegg 2: Årsdøgntrafikk	41
Vedlegg 3: Alvorlighetsgrad for trafikkulykkene	42
Vedlegg 4: Aldersfordeling for trafikkulykkene	43
Vedlegg 5: Trafikkfarlige skoleveger	44
Vedlegg 6: Måloppnåelse for perioden 2011-2014	45
Vedlegg 7: Oversikt over trafikksikkerhetstiltak	49
Vedlegg 8: Fysiske tiltak på kommunale veger og fylkesveger	50
Vedlegg 9: Effekt av de vanligste fysiske trafikksikkerhetstiltak	54

SAMMENDRAG

I perioden 2009-2018 var det 445 personer involvert i 323 politirapporterte trafikkuulykker. Figuren viser at det er en viss årlig variasjon, men at hovedtrenden er en nedgang i antall ulykker.

For å fortsette den positive trenden og arbeide målrettet mot enda færre ulykker, har Ullensaker kommune satt opp følgende mål for trafikksikkerhetsarbeidet i 2019 frem til 2029:

Hovedmål:

Ullensaker kommune sertifiseres som «Trafikksikker kommune», en godkjenningsordning utviklet av Trygg Trafikk.

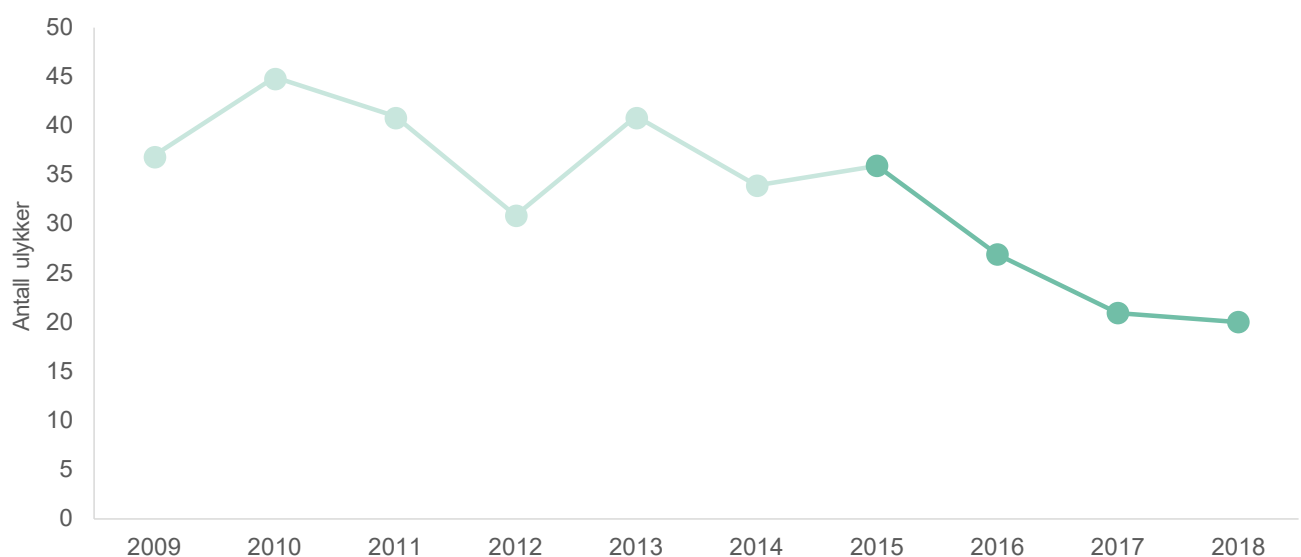
Langsiktig mål, periode 2019-2029:

1. Endre reisemiddelfordelingen slik at bruk av privatbil reduseres, noe som vil påvirke trafikkbildet og ulykkessituasjonen.
2. Redusere andel elever som kjøres til skolen.

Kortsiktig mål, periode 2019-2022:

3. Antall drepte og hardt skadde i vegtrafikken i Ullensaker skal reduseres med 25 % i gjennomsnitt for perioden 2019-2022, i forhold til gjennomsnittet for perioden 2015-2018.
4. Ingen myke trafikanter skal bli drept eller hardt skadd.

Et av hovedtiltakene i perioden 2019-2022 vil, med bakgrunn i målene, være å arbeide for at Ullensaker kommune sertifiseres som Trafikksikker kommune. Ullensaker kommune vil jobbe for at barn i større grad skal gå og sykle til skolen. Dette vil skje både gjennom holdningsskapende arbeid og gjennom arbeid med fysiske tiltak for å gjøre skolevegene mer trafikksikre. Trafikksikkerhetsplanen skal rulleres en gang hvert 4. år.





DEL 1:

BAKGRUNN OG MÅL

1 INNLEDNING

1.1 ULLENSAKER KOMMUNE

Ullensaker kommune har 38 950 innbyggere og forventer relativt stor befolkningsvekst i årene fremover (SSB, 2019). De siste 10 årene har kommunen hatt en gjennomsnittlig befolkningsvekst på i underkant av 1000 innbyggere pr. år. De to siste årene har derimot veksten vært rundt 1500 innbyggere pr. år. Det er benyttet høy prognose i Figur 1.1.

Jessheim er kommunesenter i Ullensaker og regionby for Øvre Romerike. Kløfta, Nordkisa, Algarheim, Borgen, Mogreina og Hovin/Sand er de øvrige tettstedene i kommunen. Jessheim er hovedsenteret for handel, kultur og tjenesteyting.

Oslo lufthavn Gardermoen ligger i Ullensaker kommune. Hovedflyplassen på Gardermoen er et nasjonalt og regionalt trafikknutepunkt, og svært viktig for utviklingen i både kommunen og regionen.

E6 er hovedtrafikkåren som går gjennom kommunen. I tillegg kommer E16 som er en hovedveg med høy trafikk. Kommunen har også flere fylkesveger med høy trafikkbelastning med ÅDT opp mot 10-15 000.

Hovedbanen mellom Oslo og Eidsvoll og Gardermobanen går gjennom Ullensaker. Lokaltoget til Dal benytter Hovedbanen fra Lillestrøm via Jessheim til Dal, mens togene som benytter Gardermobanen kun har stopp på hovedflyplassen (Gardermoen) i Ullensaker.

De kommunale skolene i Ullensaker består av 11 barneskoler og 4 ungdomsskoler. I tillegg er Ullensaker kommune vertskommune for interkommunal voksenopplæring for Øvre Romerike. Jessheim videregående skole er den eneste offentlige videregående skolen i kommunen. Det er også en privat kombinert ungdoms- og videregående skole (Hoppensprett). Romerike folkehøgskole ligger også i Ullensaker.

Kommunen har flere roller og oppgaver som innebærer direkte eller indirekte mulighet til å påvirke trafikksikkerheten for sine innbyggere. Kommunen som planmyndighet er gjennom arealplanlegging med på å bestemme hvordan lokalsamfunnet skal utvikles. Kommunen har ansvaret for de kommunale vegene både når det gjelder planlegging, bygging/utbedring og drift og vedlikehold. I tillegg tar kommunen initiativ til og gjennomfører Aksjon skoleveg-tiltak. Kommunen har også mange arenaer der det kan arbeides med trafikksikkerhet mot befolkningen som barnehage, skole og innen kultur og helse.



Figur 1.1 Prognose for Ullensaker kommune (SSB).

2 VISJONER OG MÅL

2.1 VISJON OG MÅL FOR TRAFIKKSIKKERHETSARBEIDET I ULLENSAKER 2019-2029

Ullensaker kommune har følgende visjon for trafikksikkerhetsarbeidet:

I trafikken i Ullensaker skal ingen bli hardt skadet eller drept og alle skal føle seg trygge.

Ulykkesutviklingen i Ullensaker kommune viser at antall ulykker er synkende. Samtidig er antallet drepte og hardt skadde relativt stabilt. Reisevaneundersøkelsen 2013/2014 viser at flertallet benytter bil på sine reiser. Samtidig viser ulykkesanalysen at blant drepte og hardt skadde i perioden 2009 til 2018 var det mange fotgjengere. Det er derfor svært viktig at det settes fokus på myke trafikanter i det fremtidige trafikksikkerhetsarbeidet. Med bakgrunn i ulykkesanalysen og relevante strategier og planer er det utarbeidet et hovedmål, samt to langsiktige og to kortsiktige mål for Ullensaker kommune som skal gjelde for perioden 2019-2029:

Hovedmål:

Ullensaker kommune sertifiseres som «Trafikksikker kommune», en godkjenningsordning utviklet av Trygg Trafikk.

Langsiktig mål, periode 2019-2029:

1. Endre reisemiddelfordelingen slik at bruk av privatbil reduseres, noe som vil påvirke trafikkbildet og ulykkessituasjonen.
2. Redusere andel elever som kjøres til skolen.

Kortsiktig mål, periode 2019-2022:

3. Antall drepte og hardt skadde i vegtrafikken i Ullensaker skal reduseres med 25 % i gjennomsnitt for perioden 2019-2022, i forhold til gjennomsnittet for perioden 2015-2018.
4. Ingen myke trafikanter skal bli drept eller hardt skadd.

2.2 MÅLOPPNÅELSE FOR TRAFIKKSIKKERHETSPLAN 2016 - 2030

I den foregående trafikksikkerhetsplanen til Ullensaker kommune ble det definert følgende mål for trafikksikkerhetsarbeidet i perioden 2016-2030:

- Antall drepte og hardt skadde i vegtrafikken i Ullensaker skal reduseres med 25 % i gjennomsnitt for perioden 2016-2019, i forhold til gjennomsnittet for perioden 2012-2015.
- Ingen barn skal bli drept eller hardt skadd i trafikken i Ullensaker.
- Ulykker med hardt skadde eller drepte ungdom skal reduseres med 20 % i perioden 2016 - 2019 i forhold til årene 2012 – 2015.
- Ingen syklist skal bli drept i perioden 2016 – 2019. Antall hardt skadde syklist skal reduseres med 20 % i forhold til perioden 2012-2015.

Ved revisjon av trafikksikkerhetsplanen skulle målene evalueres, og måloppnåelsen dokumenteres.

Ettersom trafikksikkerhetsplanen revideres i 2019 er det ikke data for inneværende år. I forrige revisjon av trafikksikkerhetsplanen forelå det heller ikke tall for 2015/2016. Det er derfor valgt å sammenligne den foregående perioden, 2011-2014, med perioden 2015-2018.

Resultatene fra måloppnåelsen viser at to av de fire målene er nådd. Gitt sammenlikning av de to tidsperiodene som angitt over er antall drepte og hardt skadde i vegtrafikken i Ullensaker kommune redusert med over 25 %. Det var heller ingen drepte syklist i perioden. Samtidig viser resultatene at det var en ungdom som ble drept og en som ble hardt skadd i perioden. Det betyr at to av målene ikke ble oppnådd. I Ullensaker kommune er dette en relativt utsatt gruppe (viser til kapittel 5.2.2). Vedlegg 6 gir en utfyllende beskrivelse av måloppnåelsen.





DEL 2:

TRAFIKKSIKKERHETSARBEID I KOMMUNEN

3 TRAFIKKSIKKERHETSARBEID I KOMMUNEN

3.1 AKTØRER I TRAFIKK-SIKKERHETSARBEIDET

I tillegg til kommunens roller og oppgaver som innebærer direkte eller indirekte mulighet til å påvirke trafikksikkerheten for sine innbyggere, er det flere aktører som er involvert i arbeid med trafikksikkerhet og som har mål om å redusere antallet skadde og drepte personer i trafikken. For å kunne lykkes er det viktig med et godt samarbeid. Noen viktige samarbeidspartnere er Akershus fylkeskommune, Statens vegvesen, politiet og Trygg Trafikk.

Akershus fylkeskommune har etter vegloven ansvar for å samordne og tilrå tiltak for å fremme trafikksikkerhetstiltak i fylket. Akershus fylkeskommune bevilger penger til trafikksikkerhetstiltak på fylkesvegnettet, der Statens vegvesen er byggherre for tiltakene. Statens vegvesen har ansvar for planlegging, bygging og drift og vedlikehold av riksvegnettet i fylket. De har også ansvaret for informasjon og opplæring som skal bidra til å bedre atferden hos trafikantene, samt førerprøver og kontroller.

Politiets ansvar er i første rekke kontroll og overvåking av trafikken. I Ullensaker kommune er det politiet som håndhever trafikkskiltene på kommunale veger med unntak av skilting for stans og parkering hvor kommunen har fått myndighet til håndheving. Trygg Trafikk er en landsomfattende organisasjon som jobber for at færrest mulig skal bli alvorlig skadet eller drept i trafikken. Trygg Trafikk er både samarbeidspartner og pådriver i trafikksikkerhetsarbeidet overfor myndigheter og bedrifter.

3.2 MIDLER TIL FINANSIERING AV TRAFIKKSIKKERHETSTILTAK

3.2.1 Kommunale midler

I Ullensaker kommune er det avsatt egne midler i kommunens budsjett til trafikksikkerhetsarbeid. Trafikksikkerhetstiltak som gjennomføres av Ullensaker kommune dekkes over drifts-, investerings- eller vegbudsjettet, og tas inn i økonomiplanen. Midler brukes bl.a. til å dekke kommunens egenandel ved Aksjon skoleveg-tiltak.

3.2.2 Annen finansiering av trafikksikkerhetstiltak

Nasjonal transportplan og årlige bevilgninger i statsbudsjettet styrer investeringene på riksvegnettet og Statens vegvesens arbeid knyttet til trafikksikkerhet. Akershus fylkeskommune bevilger midler til trafikksikkerhetstiltak på fylkesvegnettet som bygging av gang- og sykkelveger, fysiske tiltak etter trafikksikkerhetsinspeksjoner og fysiske tiltak for å utbedre trafikkfeller. Akershus fylkesting vedtar hvert år et handlingsprogram for samferdsel hvor fylkeskommunens prioriteringer framgår. Handlingsprogrammet gjelder for fire år, og det bygger på strategier, mål og prioriteringer i samferdselsplanen. Handlingsprogrammet for samferdsel inneholder bl.a. hvilke investeringstiltak som prioriteres. Fylkets handlingsplan for trafikksikkerhet omhandler holdningsskapende trafikksikkerhetstiltak (Akershus fylkeskommune, 2019).

I 2019 ble det bevilget 26 millioner til Aksjon skoleveg i Akershus fra Fylkets Trafikksikkerhetsutvalg (FTU). I tillegg brukes det midler til behov for mindre tiltak som avdekkes ved trafikksikkerhets-revisjoner og til mindre trafikksikkerhetstiltak i hele fylket, deriblant avkjørselssanering, vegbelysning, diverse fysiske strakstiltak, gangfelt, mindre tiltak ved ulykkespunkt og ulykkesstrekninger og ATK.

Akershus fylkeskommune har også en tilskuddsordning med navn «Aktive barn – tryggere skolevei». For skoleåret 2019/2020 var det 4,4 mill. kr. til fordeling. Fylkets trafikksikkerhetsutvalg i Akershus fordeler disse midlene. Ordningen er rettet mot skoleelever i 1. - 7. trinn. Målet er å få flere gående/syklende barn til og fra skolen/SFO og at elevene får en tryggere skoleveg. Dette er i tråd med NTP 2018-2029 sitt mål om at 80 prosent av barn og unge skal gå til skolen. Skolene inviteres til å søke om midler fra ordningen på årlig basis.

Aksjon skoleveg er en ordning der fylkeskommunen gir tilskudd til trafikksikkerhetstiltak på fylkes- og kommunale veger for å bedre trafikksikkerheten i lokalmiljøet og på skolevegene spesielt. Aktuelle tiltak kan være humper/opphøyde gangfelt, trafikksaneringer, trafikkøyer v/gangfelt, korte gang- og sykkelveger/fortau, mindre kryssutbedringer, snuplasser/rundeller,



gjerder/trafikksperrer, frisktutbedringer, veglys og andre trafikksikkerhetstiltak. Ordningen er et spleiselag mellom kommune og fylkeskommunen der den kommunale egenandelen normalt ligger på minimum 20 %, med unntak av veglysprosjekter og revisjon av kommunal trafikksikkerhetsplan, lokale informasjonskampanjer og liknende der tilskuddet er på 50 %. Etter årlig søknad er det kommunene som tar initiativ til og gjennomfører «Aksjon skoleveg» som er tiltak på kommunale veger, fylkesveger og private veger. I 2017 ble det vedtatt at kommuner som er godkjent som «Trafikksikker kommune» eller har underskrevet intensjonsavtale, gis anledning til å søke om inntil 1,5 mill. kr. per prosjekt (mot normalt 1 mill. kr).

3.3 TRAFIKKSIKKERHET I PLANLEGGINGS- OG UTBYGGINGS-SAKER

Areal- og transportplanlegging har stor innvirkning på trafikkmengder, reiselengder og valg av transportmiddel. Antall personskadeulykker øker omtrent proporsjonalt med økende trafikkmengde, dersom det ikke gjennomføres tiltak som motvirker dette. Areal- og transportplanleggingen har derfor stor betydning for trafikksikkerheten, særlig ved lokalisering av skoler og boligområder.

I henhold til de statlige planretningslinjene for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging bør utbyggingsmønster og transportsystem fremme utvikling av kompakte byer og tettsteder, redusere transportbehovet og legge til rette for klima- og miljøvennlige transportformer.

Et utbyggingsmønster som skaper mindre trafikk, vil som regel medføre færre trafikkulykker og i tillegg være positivt for miljø og folkehelse. Ved at kommunen følger opp planretningslinjene for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging underbygges trafikksikkerhetsmålet.

Fysiske trafikksikkerhetstiltak på vegnettet blir i stor grad avklart gjennom areal- og transportplanlegging etter plan- og bygningsloven. For eksempel gjennom rekkefølgekrav i reguleringsplaner.

I tettbebygde områder er det en utfordring å få til gode, trafikksikre løsninger i forbindelse med utbygginger/tiltak. Løsningene skal blant annet tilpasses kravene til sikkerhet for de myke trafikanter som ferdes der. Tverrfaglige vurderinger av planer i en tidlig fase av planarbeidet, gjør at man kan identifisere viktige problemstillinger og foreslå løsninger slik at trafikksikkerheten for myke trafikanter blir best mulig i alle utbyggingsplaner. Arealer for myke trafikanter og kjøretøy skal i størst mulig grad være adskilt for å senke risikoen for påkjørsler og for å øke trafikksikkerheten. Spesielt skal det gjøres sikkerhetsvurderinger med tanke på hvordan større

kjøretøyer skal betjene et område. Eksempelvis skal det ved planlegging for renovasjonsordningen tilstrebes at renovasjonskjøretøyet i minst mulig grad må inn i selve boligområdet samt unngå å kjøre inn i, eller passere de områdene i et bomiljø som er avsatt til lek/aktivitet og rekreasjon. Det skal ikke legges opp til løsninger der renovasjonsbilen må rygge. VARV gir uttalelser til prosjekter i tidlig fase der blant annet trafikksikkerhet vurderes.

I anleggsfasen for planområdet, må det påses at trafikksituasjonen blir minst mulig kaotisk og at sikkerheten til myke trafikanter ivaretas. Det er derfor i stor grad ønskelig med en helhetlig vurdering av planområdene.

3.4 DRIFT OG VEDLIKEHOLD AV VEGNETTET

Drifts- og vedlikeholdsoppgaver som har stor betydning for trafikksikkerheten er brøyting, strøing, utbedring av sprekker og hull på kjøre- og gangveger, vegbelysning og siktutbedring, både når det gjelder vegetasjon og snøopplag. Det er vegeier som har ansvaret for drift av henholdsvis kommunale veger og fylkesveger. Vegetasjon langs vegen kan særlig påvirke trafikksikkerheten negativt. Det er viktig at frisktsoner blir opprettholdt hele året. Vegetasjon kan hindre friskt i kryss og avkjørsler og skjerme for trafikkskilt og vegbelysning.

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

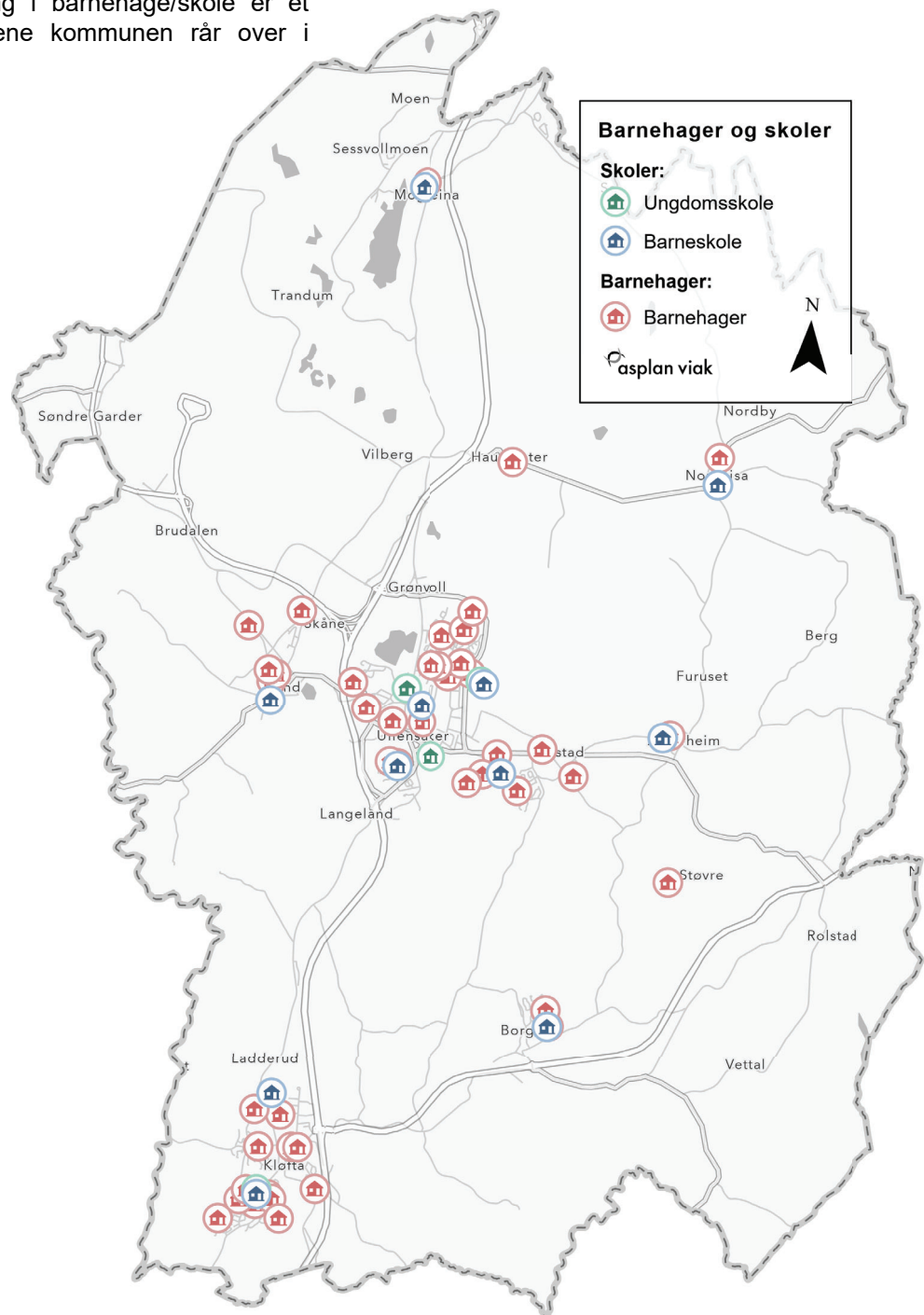
3.5 UNIVERSELL UTFORMING

Universell utforming kan være viktig for trafikksikkerhet for å forstå systemet og lede myke trafikanter riktig. For at personer med nedsatt funksjonsevne skal kunne ferdes trygt i vegtrafikken, er det spesielt viktig med godt markerte krysningspunkter. Det er også viktig å ha konsekvent og sammenhengende bruk av signaler som ledelinjer og taktile elementer på bakken. Universell utforming er etter hvert innarbeidet i de fleste av håndbøkene til Statens vegvesen, og er også eget tema i NTP.

Det kan være situasjoner der universell utforming og trafikksikkerhet kan komme i konflikt, og man må da se disse hensynene i forhold til hverandre. Tiltak for å bedre trafikksikkerhet må vurderes mot universell utforming og omvendt. Universell utforming skal ikke gå på bekostning av sikkerheten, men legges til grunn som et premiss i trafikksikkerhetsarbeidet.

3.6 TRAFIKKSIKKERHETSARBEID I BARNEHAGE OG SKOLE

Kommunenes rolle som eier og ansvarlig for drift av grunnskoler og kommunale barnehager har stor betydning i det trafikantrettede trafikksikkerhetsarbeidet. Dette ansvaret er nedfelt i opplæringsloven og i læreplan for grunnskolen. Det omfatter både sikkerhet i skoletransport og barnas sikkerhet i skole- og barnehagetiden, og på turer i nærmiljøet. Videre har skolen et ansvar for trafikkopplæringen i henhold til kompetansemålene i Kunnskapsløftet. Grunnleggende holdninger til trafikk og trafikksikkerhet dannes tidlig og opplæring i barnehage/skole er et av de viktigste virkemidlene kommunen rår over i trafikksikkerhetsarbeidet.



Figur 3.1 Oversikt over barnehager og skoler i Ullensaker kommune.

3.6.1 Barnehage

Ullensaker kommune har 45 barnehager. Av disse er 7 kommunale, mens resten er private. Barnehagene har i samarbeid med FAU fokus på trafikkopplæring. Trygg Trafikk har også egne kurs for barnehageansatte, og flere av barnehagene har hatt ansatte på disse kursene. Flere barnehager tar opp trafikk som tema på foreldremøter og i foreldresamtaler. Dette kan være sikring av barn i bil, forhold ved henting og bringing og øving på skolevegen.

- 1. - 4. årstrinn (kroppsøving): Elevene skal kunne følge trafikkregler for fotgjengere og syklister
- 5. - 7. årstrinn (kroppsøving): Elevene skal kunne praktisere trygg bruk av sykkel som framkomstmiddel
- 8. - 10. årstrinn (naturfag): Elevene skal kunne gjøre greie for hvordan trafikkisikkerhetsutstyr hindrer og minsker skader ved uhell og ulykker og kunne forklare og utføre livbergende førstehjelp

3.6.2 Grunnskole

I Ullensaker er det 11 kommunale barneskoler og 4 kommunale ungdomsskoler samt 1 privat ungdomsskole. Kommunene har ansvar for at gjeldende lover og forskrifter blir oppfylt. Skoleeier har ansvar for at elevene får opplæring i henhold til kompetansemål i læreplanen. I tillegg til kravene i læreplanen må skolene oppfylle kravene i forskrift til opplæringslovens § 12-1, som beskriver krav til sikkerhet for elever. Disse forskriftene hjemler bl.a. ordningen med skolepatruljer og trafikkisikkerhetsarbeid generelt. Kommunen har ansvar for at skolen har et forsvarlig system for å følge opp dette. I gjeldende læreplan er det fastsatt læringsmål om trafikkopplæring i grunnskolen:

**“TØFFE GUTTER SYKLER TIL SKOLEN.
ENDA TØFFERE GUTTER BRUKER
HJELM.”**



4 STRATEGIER, FØRINGER OG PLANER

4.1 NASJONALE OG REGIONALE FØRINGER

4.1.1 Nasjonale mål for trafikksikkerhet

Nasjonal transportplan for 2018-2029 og Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018-2021 er to viktige overordnede planer som legger grunnlaget for trafikksikkerhetsarbeidet i Norge i årene framover. Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018-2021, har følgende målhierarki:

- Nullvisjonen: En visjon om et transportsystem der ingen blir drept eller hardt skadd. Nullvisjonen er grunnlaget for alt trafikksikkerhetsarbeid i Norge.
- Etappemål: Innen 2030 skal det være maksimalt 350 drepte og hardt skadde i vegtrafikken.
- Tilstandsmål: I tiltaksplanen er det satt ulike tilstandsmål innenfor 13 ulike innsatsområder. De fleste av målene gjelder for år 2022 eller samlet for perioden 2018-2022.
- Tiltak: Tiltaksplanen inneholder en oversikt over viktige trafikksikkerhetstiltak som skal gjennomføres, videreføres eller ferdigstilles i perioden.

Nullvisjonen (0 drepte og 0 varig skadde) er basis for trafikksikkerhetsarbeid i Norge. Nullvisjonen bygger på at trafikanter og myndigheter har et felles ansvar for sikkerheten. Trafikantene overholder spilleregler og viser aktsomhet i trafikken, og myndighetene sørger for at trafikksystemet er utformet for å hjelpe trafikantene til riktig atferd og beskytter mot alvorlige konsekvenser av feilhandlinger.

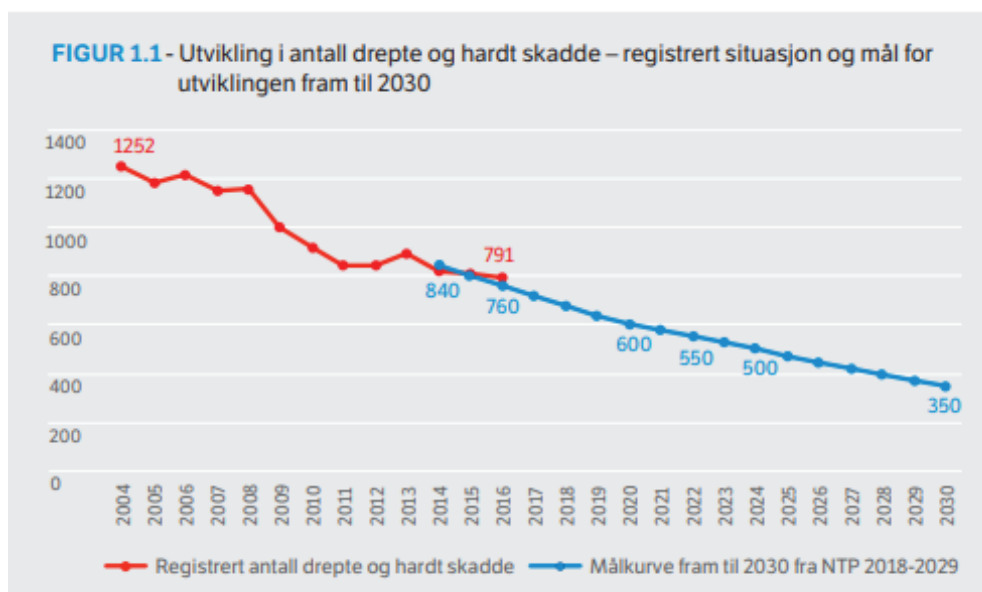
Figur 4.1 viser NTP 2018-2029 sitt etappemål for utvikling i antall drepte og hardt skadde. Den røde grafen viser antall hardt skadde og drepte i Norge siden år 2004 og fram til 2016. Den blå kurven viser målkurven som ligger til grunn for NTP 2018-2029 og ambisjonen om 350 drepte og skadde i 2030.

4.1.2 Mål for trafikksikkerhetsarbeidet i Akershus

I Akershus fylkeskommune er det et mål om å redusere antall drepte og hardt skadde som er i tråd med det nasjonale etappemålet. For å nå dette målet skal det satses på trafikantrettede tiltak som holdningsskapende arbeid, samt økt kontroll og håndheving for vegtrafikk-overtredelser (Akershus fylkeskommune, 2019). Det er formulert to konkrete mål i handlingsplanen:

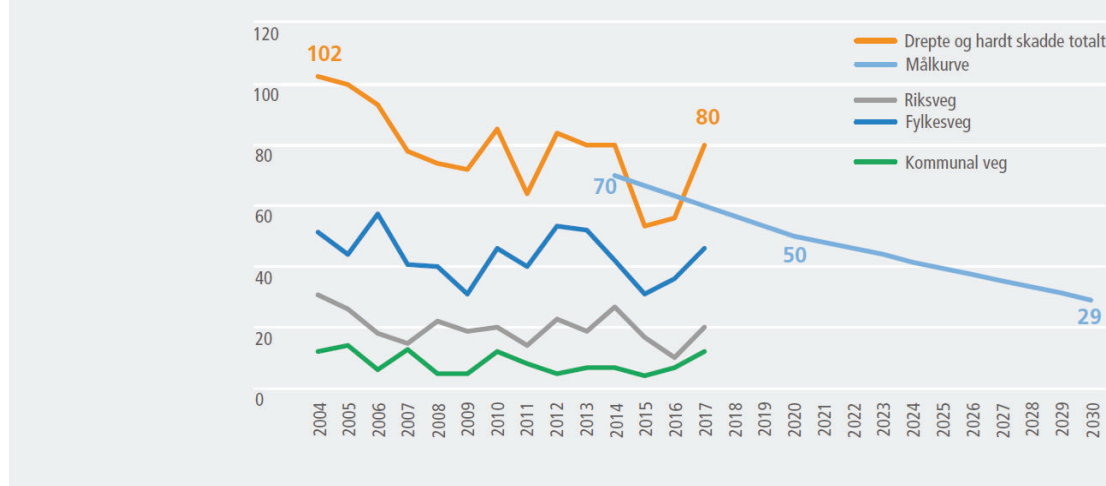
- Trygge de mest utsatte skolevegene i Akershus innen år 2024.
- Doble sykkelandelen i Akershus innen år 2023, noe som vil påvirke trafikkbildet og ulykkesituasjonen.

Akershus fylkeskommune har som et satsingsområde for fylkeskommunens holdningsskapende trafikksikkerhetsarbeid å få flere kommuner sertifisert som «Trafikksikker kommune». I Akershus jobbes det mot at alle kommunene skal bli godkjent som trafikksikre kommuner.



Figur 4.1 Utvikling i antall drepte og hardt skadde og mål for utviklingen fram til 2030. Hentet fra Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018-2021.

FIG. 3 Målkurven til Akershus frem til 2030, samt utviklingen i antall drepte og hardt skadde i perioden 2004-2017



Figur 4.2 Utvikling i antall drepte og hardt skadde og mål for utviklingen fram til 2030 for Akershus fylkeskommune. Hentet fra Handlingsplan for trafikksikkerhet i Akershus 2019-2022.

4.1.3 Regional plan for areal- og transport Oslo/Akershus

Oslo kommune og Akershus fylkeskommune har samarbeidet om en Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus (vedtatt desember 2015). Planen er en felles strategi for Oslo kommune, Akershus fylkeskommune, kommunene i Akershus, staten og andre aktører for samordning av areal- og transportplanlegging i regionen.

Planen har mål om arealeffektivt utbyggingsmønster med utvikling omkring knutepunkt, bevaring av overordnet grønnstruktur, og prinsipper om kollektivsystem med jernbanen som rygggrad som knytter Oslo og de regionale byene tettere sammen. Transportsystemet skal være effektivt og miljøvennlig med tilgjengelighet for alle og med lavest mulig behov for biltransport. I planen er Jessheim sammen med Oslo lufthavn og Gardermoen næringspark utpekt som et regionalt satsningsområde for å håndtere veksten i Osloregionen.

Det nevnes bl.a. at det må legges til rette for at flere barn kan sykle og gå til skolen i hele planområdet. Dette er viktig for å begrense bilkjøring til og fra skolene og dermed bedre trafikksikkerheten til de som går og sykler.

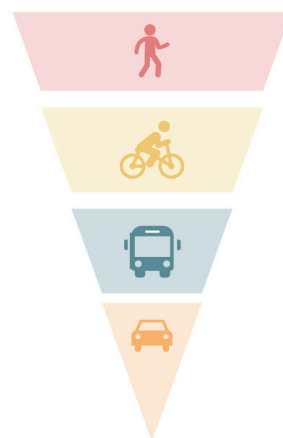
4.2 PLANER I ULLENSAKER KOMMUNE

Ullensaker kommune har utarbeidet flere planer og strategier som har fokus på trafikksikkerhet. Enkelte av disse er nevnt i dette delkapittelet. Jessheim er også definert som sykkelby. Hovedplanen for sykkelbyen Jessheim ble vedtatt i 2004 og er innarbeidet i Byplan Jessheim 2030. Planen definerer et hovedsykkelvegnett i og rundt Jessheim og foreslår tiltak for å legge bedre til rette for syklister. I 2008/2009 laget Ullensaker kommune

i samarbeid med Statens vegvesen en sykkelplan for Kløfta, «Hovedplan for sykkelbyen Kløfta». Planen er under revidering og ferdigstilles i 2019. Planen definerer et hovedvegnett for sykkel på Kløfta og foreslår løsninger og prioriteringer av tiltak.

4.2.1 Kommuneplan for Ullensaker

Kommuneplanen for Ullensaker er under utarbeidelse og ute til offentlig ettersyn. Den vil sannsynligvis vedtas i løpet av våren 2020. Den nye visjonen til Ullensaker kommune er «Ullensaker – Mulighetslandet». Hvert satsningsområde i kommuneplanen har et hovedmål som underbygges av 3 strategier. For by- og tettstedsutvikling er hovedmålet at «Ullensaker skal være et godt sted å bo og leve. Kommunen skal utvikles med kvaliteter som er attraktive for nåtidens og framtidens innbyggere». Arealplanleggingen skal legge til rette for mer bruk av miljøvennlige transportformer. I fremtidens Ullensaker skal kollektiv, sykkel og gange oppleves som de mest attraktive fremkomstmidlene.



Figur 4.3 Prioritering av trafikantgrupper.

4.2.2 Byplan Jessheim

I Byplanen for Jessheim (vedtatt 16.6.2014) ble det vedtatt følgende mål som kan være relevante for trafikksikkerhetsarbeidet (Ullensaker kommune, 2014):

- Sentrumsområdene skal være tilgjengelige for alle og sentrum skal tilrettelegges på de myke trafikantenes premisser.
- Stasjonsområdet med bussholdeplass skal oppgraderes med krysningsmuligheter for myke trafikanter over jernbanesporene på stasjonen.
- En størst mulig andel av trafikkveksten tas kollektivt eller av gående og syklende, det må legges til rette for dette. Oppgradering av stasjonsområdet, framkommelighet for buss, høy arealutnyttelse langs kollektivknutepunkt/ kollektivtraseer er viktige grep i den sammenheng.
- Jessheim må få et styrket og attraktivt kollektivtilbud (frekvens/flatedekning) som kan konkurrere med privatbilen slik at andelen som benytter tog og buss fordobles. Det bør også etableres bybuss (pendel) som mater inn mot sentrum/stasjonen.
- Det skal arbeides for å etablere et helhetlig sykkelvegnett i Jessheim sentrum i tråd med hovedplan for Sykkelbyen Jessheim. Utbygging av hovedsykkelvegnettet skal primært dekke behovene for transportsyklistene som skal til skole, arbeid og fritidsaktiviteter.

4.2.3 Mobilitets- og byutviklingsstrategi for Jessheim

Strategien (vedtatt 02.09.2019) har til formål å sikre en forutsigbar byutvikling og et bærekraftig transportsystem i Jessheim. Strategien skal lede til at Jessheims innbyggere får et attraktivt og levende sentrum, med et byromsnettverk som gjør det enkelt å velge miljøvennlige reisealternativer. Redusert bilbruk vil være viktig for å bedre trafikksikkerheten. Et av målene for grønn mobilitet:

- Jessheim skal være en by som inspirerer til gåing og sykling, og som fremmer bruken av buss og tog.

I strategien foreslås det bl.a. å redusere bilbruken i Jessheim sentrum ved å lede trafikken på ringveien utenom sentrum og stenge flere sentrumsgater for personbil, bl.a. Furusethgata mellom Ringvegen og Rådhusvegen og Ringvegen mellom Henrik Bulls veg og Algarheimsvegen. Det foreslås også å redusere hastigheten på flere av veiene gjennom og inn mot sentrum.

For tilrettelegging for sykkel og gange fokuseres det bl.a. på å få utviklet et sammenhengende og trygt gang-/sykkelnettverk som forbinder boligområder mot viktige målpunkter. Standarden for sykkeltilretteleggingen bør økes bl.a. ved å skille syklistene fra gående og bilister og tilrettelegge bedre for syklistene i krysningspunkter over vei.







DEL 3:

ULYKKESANALYSE OG TRAFIKKSITUASJON

5 ULYKKES- OG TRAFIKKSITUASJON

I denne analysen presenteres trafikkulykkene for de siste ti årene, perioden 2009-2018. Dataene er hentet fra Statens vegvesen sitt STRAKS-register og inkluderer kun politirapporterte ulykker. Statistikken viser derfor bare en del av ulykkesituasjonen.

Figur 5.1 viser definisjon av rapporteringspliktige vegtrafikkulykker (Trafikksikkerhetshåndboken). For at en ulykke skal defineres som trafikkulykke må minst ett kjøretøy være involvert. Det betyr at ulykker med kun fotgjengere ikke defineres som trafikkulykke.



Figur 5.1 Rapporteringspliktige vegtrafikkulykker (Høye m.fl., u. å.).

Det er kjent at det er en underrapportering av ulykker, særlig de med lavere alvorlighetsgrad. Sammenligning mellom sykehusenes og politiets registreringer viser blant annet at ulykker med fotgjengere og syklistene er sterkt underrapportert. Eksempelvis antar man at kun 10 % av sykkelulykkene rapporteres, men at rapporteringsgraden for fotgjengerulykker er høyere. Underrapporteringen gjør at vi kan få et skjevt bilde av situasjonen, noe som i verste fall kan føre til feilprioriteringer.

Trafikkulykker deles inn i tre skadegrader. Tabell 5.1 viser hvilke som benyttes og hva disse innebærer.

Tabell 5.1 Ulykkene deles inn i tre kategorier (Høye m.fl., u. å.).

Drept:	Kategorien brukes for involverte som dør umiddelbart eller innen 30 dager, som følge av skaden de pådro seg i ulykken (FN-standard).
Hardt skadd:	De medisinske kriteriene for denne skadegraden er at skader på for eksempel hode, ansikt og bryst må være av en viss karakter og alvorlighetsgrad. Kriteriene fastslås etter medisinsk undersøkelse. For politibetjenter som skal registrere ulykkesdata på åstedet, kan det være vanskelig å vite om en person oppfyller de medisinske kriteriene som hardt skadd. Det er derfor ikke uvanlig at politiet kategoriserer en person som hardt skadd dersom vedkommende må overnatte på et sykehus.
Lettere skadd:	Denne restkategorien brukes for alle involverte som har «ikke ubetydelige» skader, og som ikke kategoriseres som hardt skadd.

5.1 OPPSUMMERING AV FUNN

I dette delkapittelet gjengis hovedfunnene for ulykkesdataene i Ullensaker kommune. I perioden 2009 til 2018 ble det registrert 323 ulykker hvor det var 445 skadde. Fra 2009 til 2018 har trafikkulykkene blitt redusert med 46 %.

- Ulykkes- og trafikksituasjonen i Ullensaker kommune viser at antall ulykker har hatt en positiv utvikling og antallet går ned.
- Samtidig viser utviklingen at antall drepte og hardt skadde ikke har hatt en betydelig nedgang.
- Det har vært flere menn enn kvinner involvert i trafikkulykker.
- Flertallet av antall drepte og hardt skadde har vært involvert i en bilulykke.
- Blant dødsulykkene har det vært flest møteulykker og ulykker med fotgjengere involvert.
- Over 80 % av ulykkene med drepte og hardt skadde skjedde på europa- og fylkesveger.
- Det har vært en dødsulykke blant barn og unge.



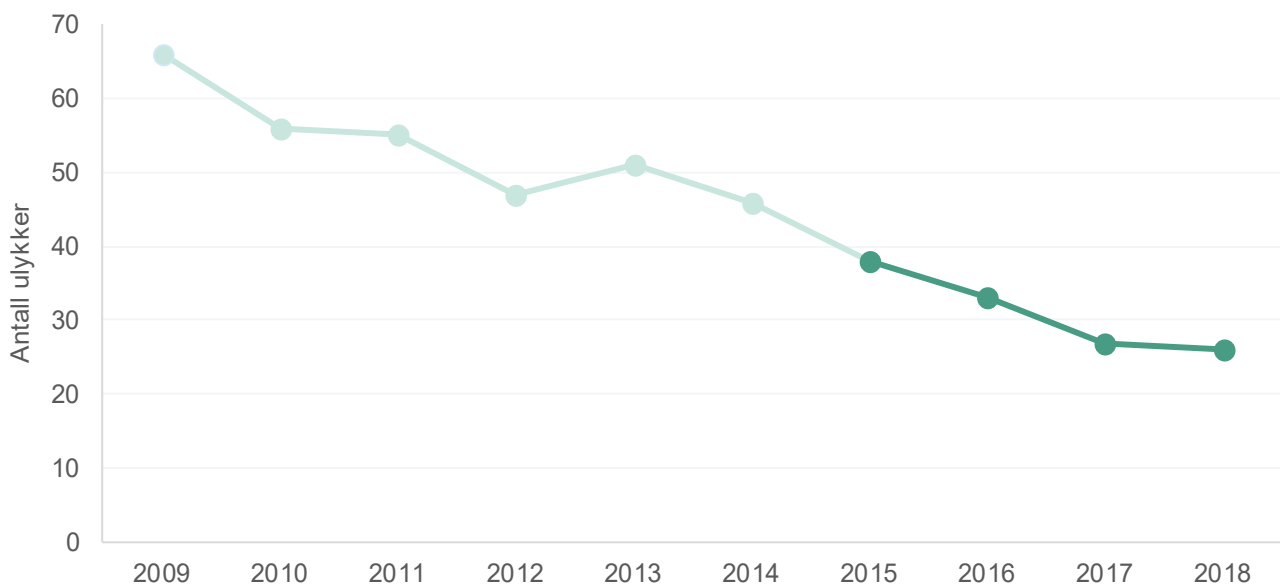
Figur 5.2 Reduksjon i antall ulykker fra 2009 til 2018.

5.2 ULYKKESUTVIKLING

5.2.1 Trafikkulykker, geografisk fordeling og skadeomfang

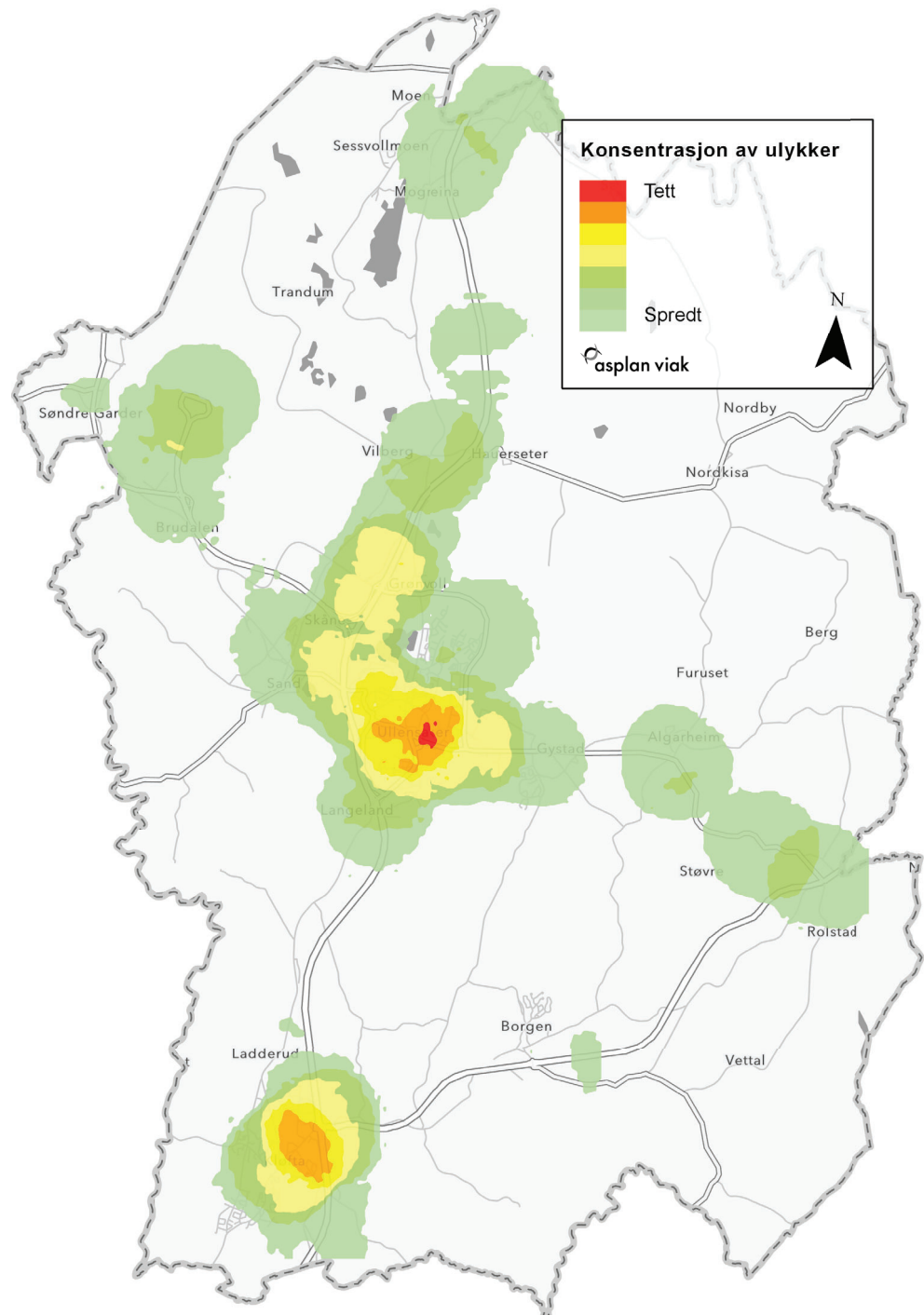
- Antall trafikkulykker går ned.

Figur 5.3 viser årlig utvikling i antall trafikkulykker i Ullensaker i perioden 2009 – 2018. I perioden var det 445 personer involvert i 323 politirapporterte trafikkulykker. Av disse var det 11 drepte og 45 hardt skadde. Figuren viser at det er en viss årlig variasjon, men at hovedtrenden er en nedgang i antall ulykker. Befolkningsvekst og trafikkvekst i perioden tatt i betraktning, er dette en positiv utvikling.



Figur 5.3 Utvikling i antall ulykker perioden 2009-2018.

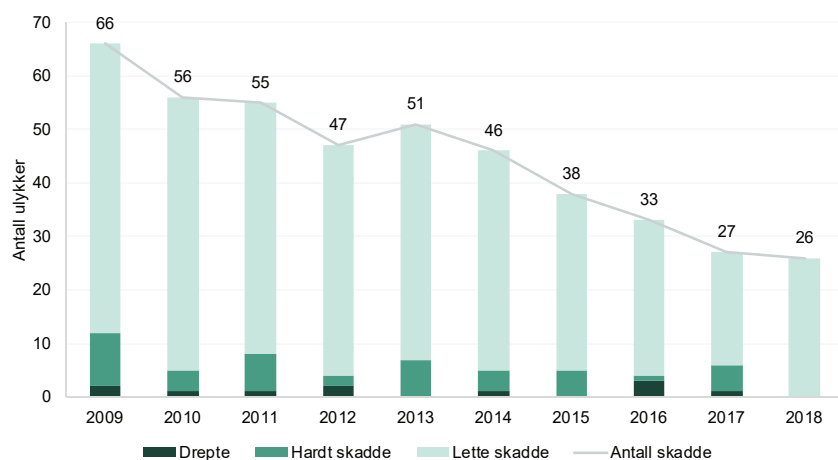
Figur 5.4 viser konsentrasjonen av ulykkene for perioden 2009-2018. Kartet viser at flere av ulykkene har forekommet rundt Jessheim på E6 og fylkesveg 178, samt rundt tettstedet Kløfta på E6 og E16.



Figur 5.4 Konsentrasjon av trafikkuulykker i Ullensaker kommune.

Figur 5.5 viser utviklingen i antall ulykker og ulykkenes alvorlighetsgrad. Grafen viser at det generelt har vært en nedgang i antall ulykker fra 2009 til 2018. Likevel er antall dødsulykker og ulykker med hardt skadde relativt likt gjennom hele perioden, med unntak av 2018 hvor det var ingen drepte eller hardt skadde.

Det har ikke vært noen store endringer i vegnettet i Ullensaker i fireårsperioden. Antageligvis er det virkningen av tidligere tiltak som er årsaken til at antallet ulykker går ned.



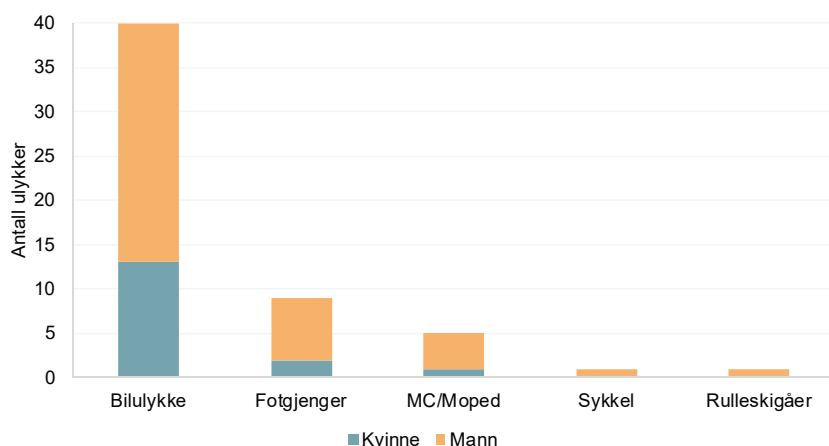
Figur 5.5 Årlig utvikling i antall ulykker med drepte og hardt skadde fordelt på skadegrad.

5.2.2 Kjønnss- og aldersfordeling

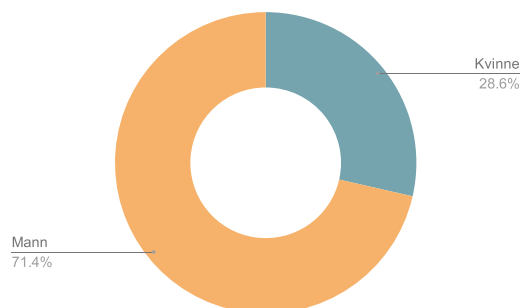
- Flere menn enn kvinner er involvert i trafikkulykker.
- Det har vært flest trafikkulykker i aldersgruppene 25 til 54 år.
- Aldersgruppen 16-24 år og 85 år og eldre er overrepresentert i forhold til folketallet.

I perioden 2009 til 2018 var det 445 personer involvert i trafikkulykker i Ullensaker kommune. Figur 5.6 viser at flertallet av ulykkene blant både kvinner og menn var bilulykker. Analysen viser at flertallet av drepte og hardt skadde er blant menn. Det gjelder særlig bilulykker enten som fører eller passasjer.

Figur 5.7 viser kjønnsfordelingen for alle typer trafikkulykker og alvorlighetsgrad. Det var 85 menn blant drepte og hardt skadde og 28 kvinner.

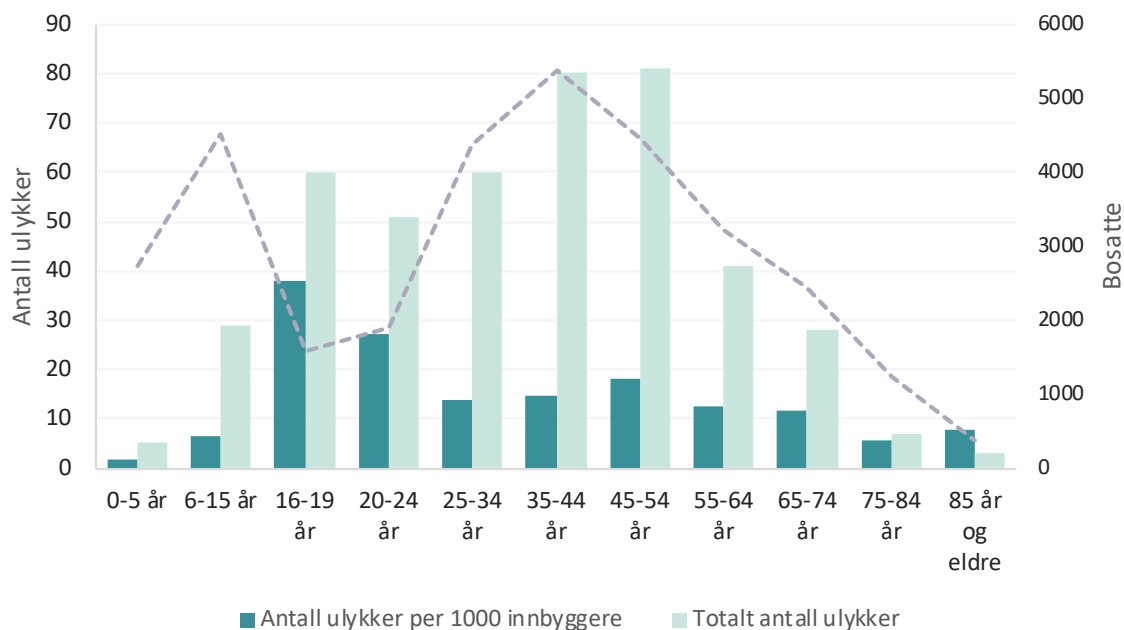


Figur 5.6 Kjønnssfordeling etter trafikkantgruppe i Ullensaker kommune, perioden 2009-2018.



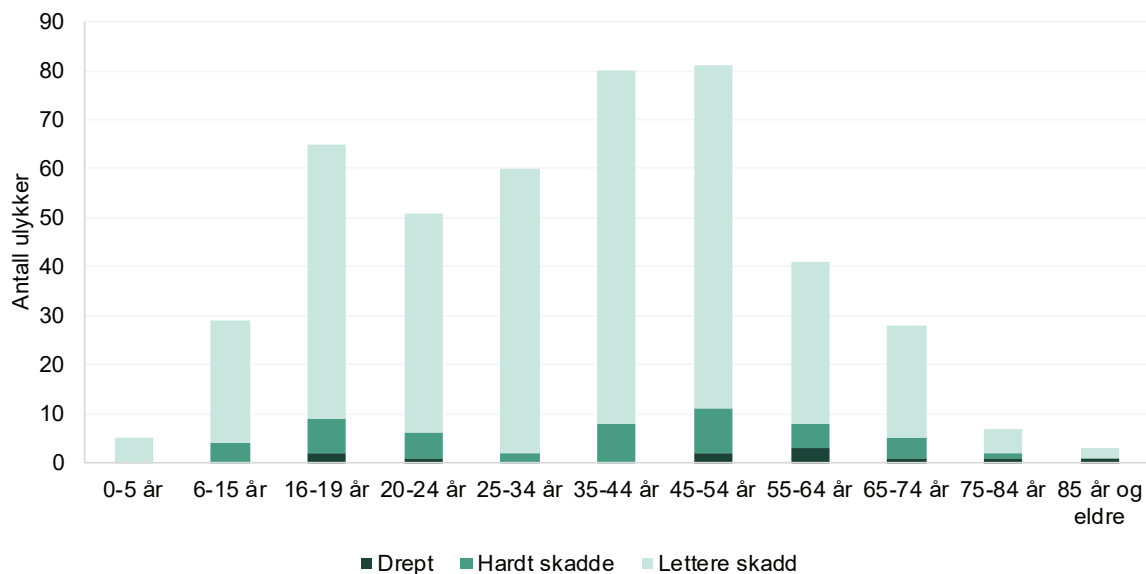
Figur 5.7 Kjønnssfordeling i trafikkulykker i Ullensaker kommune, 2009-2018 (N=445).

Figur 5.8 viser antall ulykker per 1000 innbyggere og totalt antall ulykker for perioden 2009-2018. Flertallet av det totale antallet ulykker skjedde i aldersgruppene 25 til 54 år. Likevel viser figuren at sammenlignet med folketallet er det aldersgruppene 16 til 24 år og 85 år og eldre som er mest utsatt. Skadegrad er ikke tatt med i betraktningen. Befolkningstall er hentet fra SSB.



Figur 5.8 Antall skadde i trafikkuulykker for alle skadegrupper i Ullensaker kommune, perioden 2009 til 2018.

Figur 5.9 viser skadegrad for de ulike aldersgruppene. De alvorligste ulykkene er i aldersgruppene 16-19 år og 45 til 64 år.



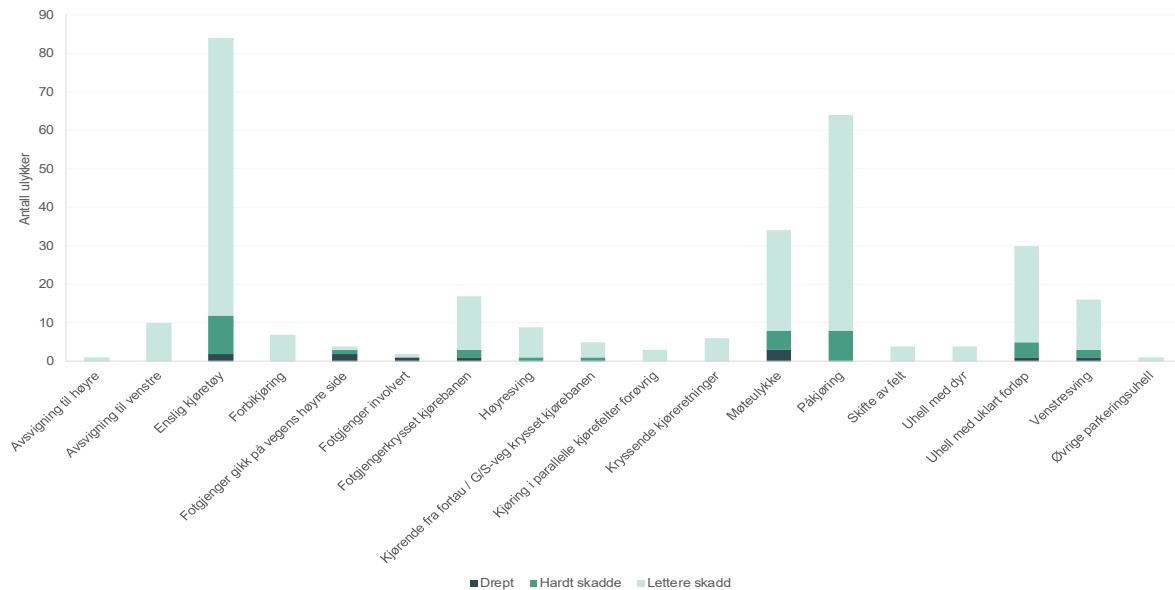
Figur 5.9 Aldersfordeling for alvorlighetsgrad i Ullensaker kommune, perioden 2009 til 2018.

5.2.3 Uhells- og vegtype og trafikantgruppe

- Flertallet av antall drept og hardt skadde har vært involvert i en bilulykke.
- Blant dødsulykkene har det vært flest møteulykker og ulykker med fotgjengere involvert.
- Flertallet av bilulykkene med drept og hardt skadde har vært enten ulykke med enslig kjøretøy, møteulykke eller påkjørsel. De utgjorde nesten 50 % av alle ulykker.
- Trafikkuulykkene har i størst grad skjedd på fylkesveg og europaveg.

Uhellstype

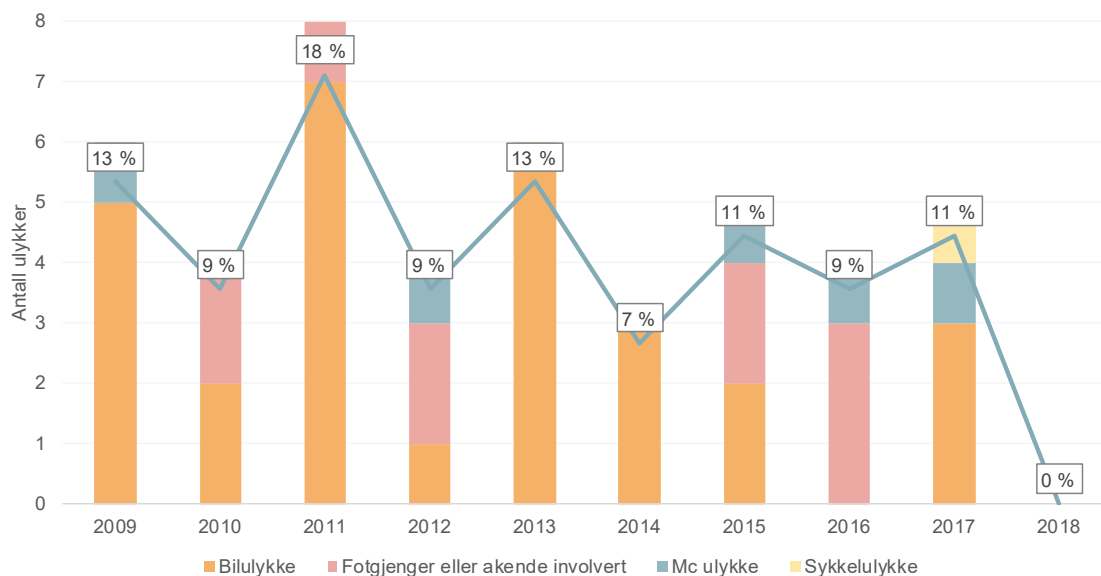
Figur 5.10 viser en oversikt over trafikantgruppene fordelt på ulike uhellstyper. Fra figuren kan man se at det er bil som er involvert i de fleste uhellstypene.



Figur 5.10 Alvorlighetsgrad fordelt på uhellstyper.

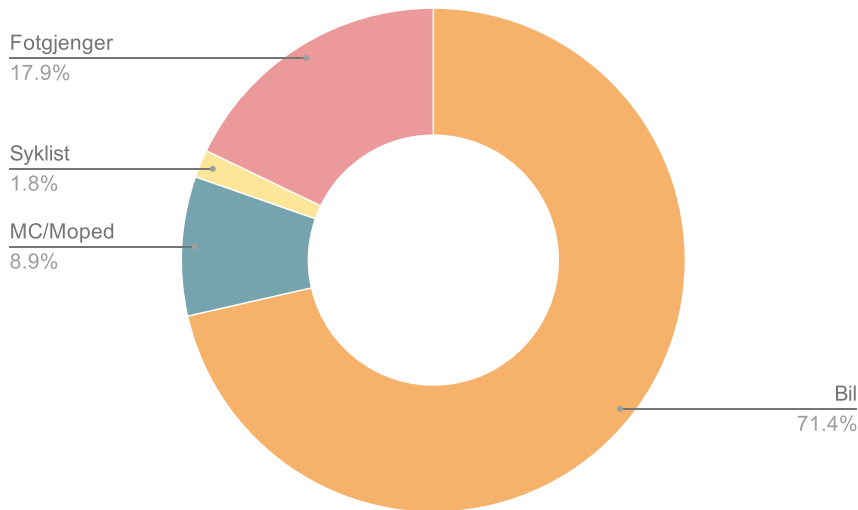
Trafikantgruppe

Antall drepte og hardt skadde har hatt en relativt stor nedgang siden 2009. De fem siste årene har det vært en svært positiv utvikling i antall bilister blant drepte og hardt skadde. Samtidig har andelen fotgjengere blant drepte og hardt skadde økt. Dette har antageligvis sammenheng med befolkningsvekst og flere fotgjengere. Prosentandelene viser hvor mange prosent av det totale antallet ulykker som forekom i de ulike årene.



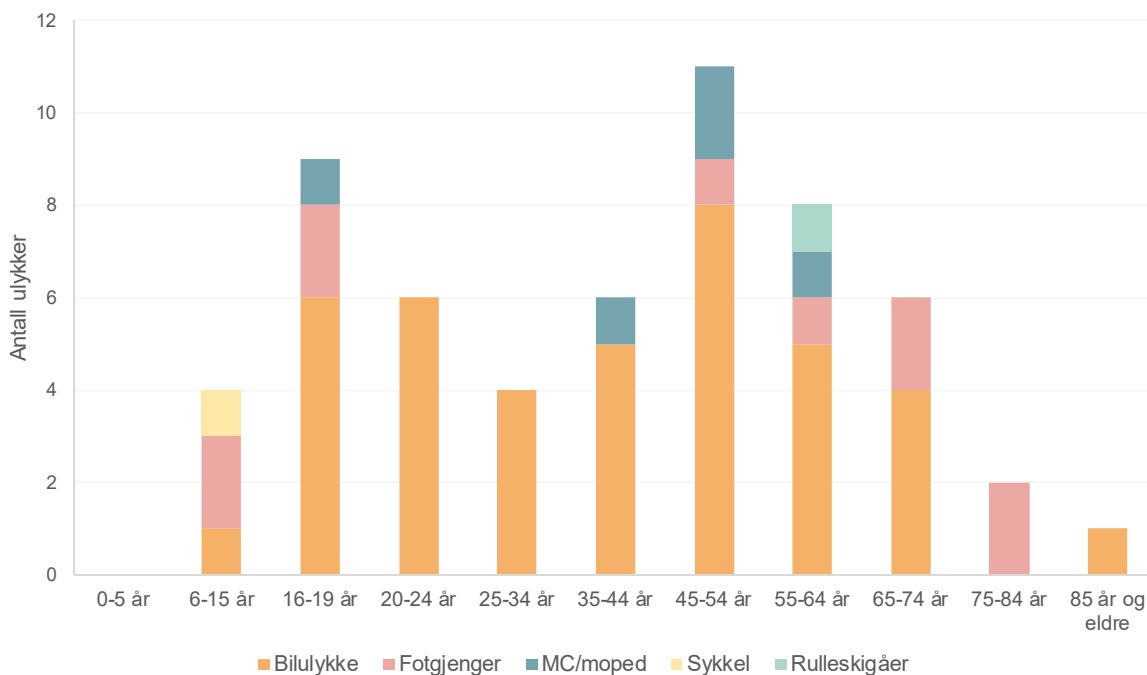
Figur 5.11 Antall drepte og hardt skadde for trafikantgrupper.

I perioden 2009 til 2018 var det flest drepte og hardt skadde involvert i bilulykker, i overkant av 70 % (Se figur 5.12). Bilandelen i Ullensaker kommune er for øvrig 73 %.



Figur 5.12 Andel drepte og hardt skadde etter trafikantgruppe (2009-2018).

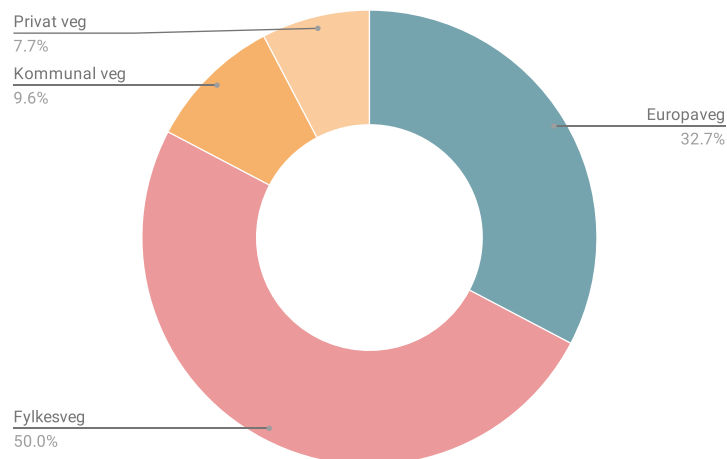
Figur 5.13 viser at aldersgruppen 45 til 54 år var involvert i flest bilulykker, selv om det ikke er veldig store forskjeller mellom de ulike aldersgruppene. Det var flest fotgjengerulykker blant barn og unge, der en var en dødsulykke.



Figur 5.13 Antall drepte og hardt skadde etter trafikantgruppe fordelt i aldersgrupper (2009-2018).

Vegtype

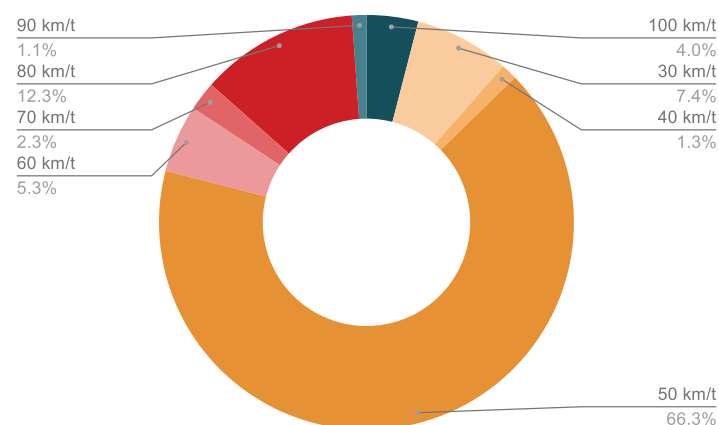
Over 50 % av ulykker med drepte og hardt skadde skjedde på fylkesveger i perioden 2009 til 2018. På disse vegene er fartsgrensen stort sett 80 km/t og i områder utenfor tettbygdstrøk.



Figur 5.14 Ulykker med drepte og hardt skadde fordelt på vegtype i Ullensaker kommune (2009-2018).

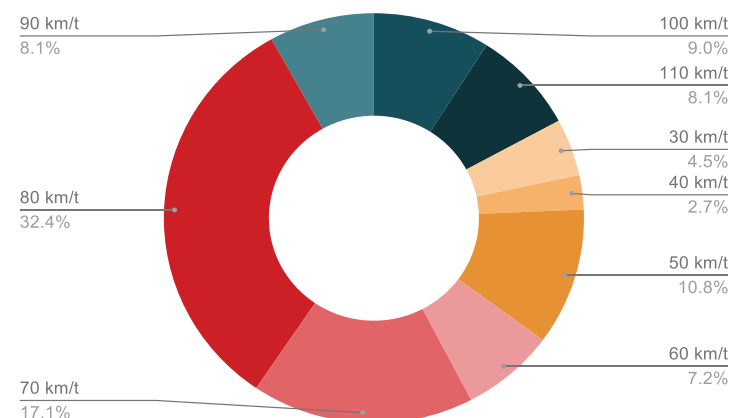
Fartsgrense

I kommunen er nesten 70 % av vegnettet fartsgrense 50 km/t.



Figur 5.15 Andel av vegnettet med ulike fartsgrenser.

Figur 5.16 viser for hvilke fartsgrenser det var flest drepte og hardt skadde i perioden 2009-2018. Over 30 % av ulykkene var på vegger med fartsgrense 80 km/t, selv om kun 12 % av vegnettet har fartsgrense 80 km/t. Fotgjengerulykkene i 2016 forekom på vegger med 80 km/t.

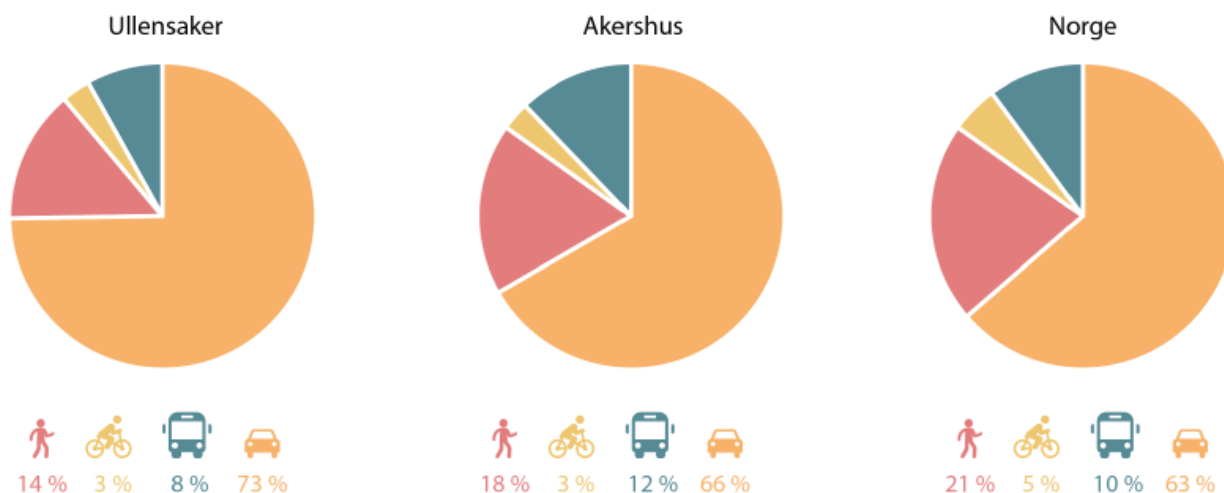


Figur 5.16 Drepte og hardt skadde fordelt på fartsgrense (2009-2018).

5.3 TRAFIKKSITUASJONEN

5.3.1 Reisemiddelfordeling

Data fra den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2013/2014 viser transportmiddelvalg for Ullensakers befolkning (N = 626). Ullensaker kommune har en høy bilandel sammenliknet med nasjonale tall og lavere andel fotgjengere og syklende.



Figur 5.16 Reisemiddelfordeling fra den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2013/2014.

Vedlegg 2 viser årsdøgntrafikken for vegnettet i Ullensaker kommune.

5.3.2 Særlig trafikksikre skoleveger

Kommunen er ansvarlig for skyss for særlig trafikksikker skoleveger under 2 km for 1. trinn og 2 til 4 km for 2. – 10. trinn. Søknader om skyss behandles administrativt ut fra vedtatte strekninger som gir rett til fri skoleskyss. Trafikksikre skoleveger utover kommunens ansvarsområde er et fylkesansvar på grunn av avstand. Det er Ruter på vegne av fylkeskommunen som fatter vedtak i slike saker.

Vurdering av trafikksikre skoleveger evalueres av trafikksikkerhetsforumet i kommunen på bakgrunn av innspill fra blant annet skolene og FAU. Noen strekninger er vurdert som særlig trafikksikre for bare de yngste elevene. Elever som har rett til skoleskyss på grunn av trafikksikker skoleveg vil måtte regne med at de kun har rett til fri skyss for strekninger som er vurdert som trafikksikre og ikke hele strekningen mellom hjem og skole.

For skoleåret 2017/2018 hadde ca. 13,8 % av elevene i Ullensaker kommune rett til skoleskyss. Andelen som har rett til skoleskyss har vært relativt stabil. I 2017 utgjorde kostnadene knyttet til trafikksikker skoleveg ca. 1,2 mill. kr. For Åreppen skole har behovet for skoleskyss blitt redusert. Dette skyldes ny gang- og sykkelveg langs Trondheimsvegen fra Jessheim til Kløfta. For Algarheim

skole er det derimot blitt en økning i andelen som har behov for skoleskyss. Kart over strekningene som er vurdert som trafikksikre skoleveger pr. 2017 er vist i vedlegg 5.

DEL 4:

TILTAKSOMRÅDER

6 FOKUSOMRÅDER OG PRIORITERTE TILTAK

Ullensaker kommune er en kommune med stor befolkningsvekst og står derfor overfor en rekke utfordringer innen trafikksikkerhetsarbeidet de kommende årene. God arealplanlegging vil være et viktig fundament også for det daglige trafikksikkerhetsarbeidet.

Med utgangspunkt i kommunens arealplanlegging, ulykkessituasjonen og virkemidlene kommunen rår over videreføres satsingen på gående og syklende og spesielt unge trafikanter.

Ullensaker kommune vil jobbe for at barn i større grad skal gå og sykle til skolen. Dette vil skje både gjennom holdningsskapende arbeid og gjennom arbeid med fysiske tiltak for å gjøre skolevegene mer trafikksikre.

En satsing på god tilrettelegging for trygg ferdsel for gående og syklende vil også bygge opp under ønsket utvikling i reisemiddelfordeling med redusert biltrafikk, som igjen vil bidra til å bedre trafikksikkerheten.

Trafikksikkerhetsplanen skal i sin helhet tydeliggjøre og samordne en felles innsats for trafikksikkerhetsarbeidet i Ullensaker kommune. Planen beskriver og foreslår både fysiske og ikke-fysiske tiltak. Det er først og fremst det kommunale vegnettet der Ullensaker kommune har virkemidler til å gjøre trafikksikkerhetstiltak.

6.1 TRAFIKKSIKKER KOMMUNE

I forbindelse med revisjon av trafikksikkerhetsplanen er det satt et mål om at Ullensaker kommune skal bli en trafikksikker kommune. Dette er en godkjennings-ordning utviklet av Trygg Trafikk. Det å bli godkjent som en trafikksikker kommune innebærer at kommunen arbeider målbevisst, systematisk og tverrsektorielt med trafikksikkerhet i alle relevante virksomheter.

Hensikten er å gjøre trafikksikkerhetsarbeidet mer målrettet der ansvars plasseringen tydeliggjøres i organisasjonen. Det er den enkelte etatsleder som må ta sitt delansvar i arbeidet gjennom å sørge for at et sett av kriterier og sjekkliste for de ulike sektorene oppfylles.

Kriteriene som må oppfylles for å bli en trafikksikker kommune gjelder for:

- Kommunens ledelse
- Barnehagene
- Skolene
- Teknisk avdeling
- Planavdeling
- Kulturavdeling
- Kommunelegen
- Helsestasjonene

Utfyllende informasjon om kriteriene for de ulike sektorene, finnes på: <https://www.tryggtrafikk.no/trafikksikker-kommune/>.

Ved implementering av ordningen, med rutiner og handlingsplaner, skal det søkes å bevisstgjøre aktører i alle ledd. Satsingen forutsettes forankret i den administrative ledelsen. Når opplegget er innarbeidet, vil kommunen kunne søke om sertifisering som «Trafikksikker kommune».



6.2 TRAFIKANTRETTEDE TILTAK

De nasjonale og regionale føringer tilsier at all økning i persontransporten skal tas med kollektiv, sykkel og gange. Skal dette være mulig, må det i tillegg til fysiske tilrettelegging, også en holdningsendring til. Her vil kommunen ha et særlig ansvar, noe som følger av rollen som skole- og barnehageeier og som ansvarlig for helsepolitikken.

NTP 2018-2029 har et eget kapittel om Barnas transportplan. Det skal blant annet legges til rette for at åtte av ti barn og unge skal velge å gå eller sykle til skolen, styrke trafikksikkerheten for barn og unge samt å styrke kompetansen om trafikksikkerhet i barnehage og skole.

Kommunen har stor påvirkning på det holdningsskapende arbeidet gjennom både helse-, skole- og barnehagesektoren. Barnehager og skoler har en sentral rolle med tanke på å bidra i dette.

Hovedpoenget med opplærings- og holdningsskapende arbeid vil særlig være å lære opp barn og unge til å bli gode trafikanter, men samtidig fokusere på foreldrenes ansvar for denne opplæringen. Ved å vinkle arbeidet slik, får man også påvirket en del voksne bilførere, forhåpentligvis til en mer bevisst og trafikksikker trafikantatferd. Ansvar for opplæring og holdningsskapende arbeid hører spesielt til grunnskolen og barnehager samt helsestasjonene. Dette er viktig holdningsskapende arbeid som følges opp i kriteriene for både barnehage- og skolesektoren i arbeidet for å bli «Trafikksikker kommune».

Videre er eksterne aktører som politi, Trygg Trafikk og Statens vegvesen viktige samarbeidspartnere.

6.3 FYSISKE TILTAK

Behov for tiltak i vegnettet er stort i hele kommunen, men er størst langs det fylkeskommunale vegnettet. Gjennomføring av tiltak på fylkesvegnettet betinger prioritering i fylkeskommunens handlingsplaner og budsjetter. Langs det kommunale vegnettet kreves kommunale bevilgninger.

I foregående trafiksikkerhetsplan ble prioriterte streknings- og punkttiltak på kommunale veger og fylkesveger beskrevet. Vedlegg 1 gir en oversikt over tiltak som er gjennomført siden forrige revisjon. Tiltak som fortsatt er aktuelle å videreføre fra forrige revisjon er listet opp i vedlegg 8 i uprioritert rekkefølge. Tiltakene er presentert på kart i vedlegg 7.

Kommunen er ansvarlig for trafiksikkerhetstiltak på det kommunale vegnettet. Årlig utføres det mindre trafiksikkerhetstiltak, som ikke synliggjøres i denne planen. Eksempler på slike tiltak, er etablering av fartshumper, tilrettelegging for kryssing av veg, skilting og belysning.

Kommunen mottar kontinuerlig innspill og ønsker om trafiksikkerhetstiltak fra innbyggere og lokalsamfunnene. Ønskene listes opp og tiltak gjennomføres dersom plansituasjonen, vurdering av trafiksikkerhetseffekter og økonomi tilsier det. Disse tiltakene blir behandlet i årsplaner etter hvert som det kommer inn forespørsler og blir ikke tatt med direkte i denne planen. Ullensaker kommune vil gjennomføre en fortløpende vurdering av innkommende henvendelser med ønske om fysiske tiltak på kommunale veger.

Aktuelle tiltak kan f.eks. være (ikke i prioritert rekkefølge):

- Fartshumper
- Opphøyde gangfelt
- Trafikkøyer ved gangfelt
- Fartssoning
- Korte gang- og sykkelveger/fortau
- Mindre kryssutbedringer
- Frisiktutbedringer (ved kryss og kryssingspunkt, busstopp o.l.)
- Veglys/gangfeltbelysning
- Andre trafiksikkerhetstiltak

I tillegg til dette bør kommunen gjennomføre en registrering og kartlegging av skolevegene for den enkelte skole/skolekrets. Dette for å kunne vurdere trafikkfarlige skoleveger, samt hvilke tiltak som bør gjennomføres for å øke andelen som går og sykler til skolen. For å kunne gjøre en slik vurdering bør det gjennomføres trafikktegninger, fartsmålinger, undersøke belysning og sikt.

De fysiske tiltakene i vedlegg 8 er vurdert med grunnlag i faglige vurderinger, bl.a. med hensyn til trafiksituasjonen, evt. ulykker, skoleveg, samt innspill fra bl.a. publikum, beboerforeninger, velforeninger, skoler/FAU og barnehager. Tiltakene er også sett i sammenheng med strekninger hvor det gis skoleskyss pga. trafikkfarlig veg. Det er et stort behov for bygging av flere gang- og sykkelveger i kommunen. Hovedprioritet er skoleveger, men det er også viktig på sikt å oppnå gang- og sykkelvegforbindelser langs hovedvegene mellom alle tettstedene i kommunen. Vedlegg 9 viser en oversikt over effekten av de vanligste fysiske trafiksikkerhetstiltakene.

Gjennomføring av tiltak på kommunale veger forutsetter bevilgning av midler gjennom kommunens budsjett. Til mindre prosjekter langs fylkesveger og kommunale veger kan det søkes om tilskudd fra Aksjon skolevegmidler. Prosjektene forutsettes gjennomført i kommunal regi. Statens vegvesen Region Øst har ansvar for gjennomføring av tiltak på fylkesveger.

For å gjennomføre større fysiske tiltak på fylkesvegene vil kommunen bruke trafiksikkerhetsplanen ovenfor fylkeskommunen og Statens Vegvesen til å bevilge midler til effektive tiltak på riks- og fylkesvegnettet. Viktige fokusområder på fylkesvegnettet er sikring av viktige kryssningspunkt og utbygging av sammenhengende anlegg for gående og syklende.

Ullensaker kommune har sendt innspill med etterfølgende prioriteringer til den regionale samferdselsplanens handlingsprogram for perioden 2019 – 2022 til Akershus fylkeskommune:

1. Gang-/sykkelveg fv. 179 Hauersestervegen
2. Gang-/sykkelveg Trondheimsvegen fv. 454
Bakke skole til Hilton
3. Gang-/sykkelveg gamle Kongsvingerveg fv. 458
4. Gang-/sykkelveg fv. 464 Mogreinavegen

Gjennomføring av tiltakene er avhengig av størrelsen på Statens vegvesens budsjetter til tiltak på fylkesveger, samt hvordan Statens vegvesen/Akershus fylkeskommune prioriterer slike tiltak i Ullensaker i forhold til tilsvarende prosjekter i andre kommuner.

7 OPPFØLGING AV PLANEN

7.1 ORGANISERING

Det foreslås at det administrative trafikksikkerhetsforumet (TS-forum) videreføres. Det foreslås at trafikksikkerhetsforumet i den kommende fireårsperioden bør ha følgende sammensetning:

- Representant fra enhet for vann, avløp, renovasjon og veg (VARV) – leder
- Representant fra enhet areal og landbruk
- Representant fra SBK-stab (skole, barnehage og kultur)
- Representant fra enhet plan og næring - folkehelsekoordinator
- Lensmannen i Ullensaker
- Representant fra Statens vegvesen, avd. Akershus

Trafikksikkerhetsforumet ved oppnevnt leder har ansvar for oppfølging av trafikksikkerhetsplanen. Dette innebærer å være en pådriver i trafikksikkerhetsarbeidet, og å sørge for at planlagte prosjekter blir igangsatt og gjennomført. Trafikksikkerhetsforumet skal foreta tverrfaglige vurderinger av kommunens bruk av trafikksikkerhetsmidler, både til fysiske og ikke-fysiske tiltak.

Trafikksikkerhetsforumet har ansvar for koordinering mot andre trafikksikkerhetsaktører internt og eksternt. Det avholdes møter ved behov. Representanter i trafikksikkerhetsforumet er ansvarlig for å melde inn saker, og leder kaller inn.

7.2 FORANKRING

Trafikksikkerhetsplanen er forankret under enhet for vann, avløp, renovasjon og veg (VARV), og tiltak og oppfølging av saker skal behandles i Hovedutvalg for teknisk, idrett og kultur (HTIK).

Trafikksikkerhetsplanen skal rulleres en gang hvert fjerde år. Arbeidet bør starte opp med en evaluering av gjennomføring av planen.

Hovedmålet ved denne revisjonen er at Ullensaker kommune skal bli sertifisert som en «Trafikksikker kommune» innen utgangen av 2022, jf. godkjenningsordning utarbeidet av Trygg Trafikk. Dette er et krevende mål som fordrer at organisasjonen klarer å arbeide tverrfaglig og langsiktig. Arbeidet krever en bred tilnærming der alle kommunens fag- og politikkområder må ta ansvar og bidra til måloppnåelsen.

For å sikre videre oppfølging i organisasjonen bør utarbeides et strategidokument der metode og strategi for gjennomføring av dette målet fremkommer. Strategidokumentet forankres i planstrategien som vedtas av kommunestyret.



8 KILDER

Akershus fylkeskommune. (2019). *Handlingsplan for trafikksikkerhet*. Hentet fra https://www.akershus.no/nyheter/?article_id=206434

Akershus fylkeskommune & Oslo kommune. (2015). *Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus*. Hentet fra <https://www.akershus.no/ansvarsomrader/samferdsel/samferdselsplanlegging/regional-plan-for-areal-og-transport-i-oslo-og-akershus/>

Høye, A., Elvik, R., Sørensen, W.J.M. & Vaa, T. (u. å.). *Trafikksikkerhetshåndboken*. Hentet 05.08.2019 fra <https://tsh.toi.no/>.

Kommunal- og moderniseringsdepartementet (2014). *Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging*. Hentet fra <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/Statlige-planretningslinjer-for-samordnet-bolig--areal--og-transportplanlegging/id2001539/>

Løtveit, S., Fauskanger Å. L., Horntvedt G. E., Oksnes T., Figenschou S. T., Midtgård F., Grytli T., Kvanvik M., Munch-Olsen Y., Tronsmoen T. & Hendbukt M. (2018). *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018-2021*. Hentet fra https://www.vegvesen.no/_attachment/2188830/binary/1239906?fast_title=Nasjonal+tiltaksplan+for+trafikksikkerhet+p%C3%A5+veg+2018%E2%80%932021.pdf&title=Nasjonal+tiltaksplan+for+trafikksikkerhet+p%C3%A5+veg+2018%E2%80%932021.pdf
Samferdselsdepartementet. (2017). *Nasjonal transportplan 2018-2029*. Hentet fra <https://www.regjeringen.no/contentassets/7c52fd2938ca42209e4286fe86bb28bd/no/pdfs/stm201620170033000dddpdfs.pdf>

Trygg trafikk. (u. å). *Trafikksikker kommune*. Hentet 29. august 2019 fra <https://www.tryggtrafikk.no/trafikksikker-kommune/>

Ullensaker kommune. (2014). *Byplan Jessheim*. Hentet fra <https://www.ullensaker.kommune.no/siteassets/10-tekstbibliotek/planer/plan-og-naring/kommunedelplaner/byplan-jessheim/byplan-planbestemmelser---korrigert-jf-kp-vedtak-datert-15.2.2016.pdf>

Ullensaker kommune. (2019). *Mobilitets- og byutviklingsstrategi for Jessheim*. Hentet fra <https://www.ullensaker.kommune.no/siteassets/10-tekstbibliotek/planer/plan-og-naring/mobilitetesstrategi/mobilitets--og-byutviklingsstrategi---forslag-til-politisk-behandling.pdf>

Ullensaker kommune. (Under utarbeidelse). *Kommuneplan Ullensaker 2019-2030*. Hentet fra <https://www.ullensaker.kommune.no/publisert-innhold/politikk-og-organisasjon/kommuneplaner/title=Nasjonal+tiltaksplan+for+trafikksikkerhet+p%C3%A5+veg+2018%E2%80%932021.pdf>

Samferdselsdepartementet. (2017). *Nasjonal transportplan 2018-2029*. Hentet fra <https://www.regjeringen.no/contentassets/7c52fd2938ca42209e4286fe86bb28bd/no/pdfs/stm201620170033000dddpdfs.pdf>

Trygg trafikk. (u. å). *Trafikksikker kommune*. Hentet 29. august 2019 fra <https://www.tryggtrafikk.no/trafikksikker-kommune/>

Ullensaker kommune. (2014). *Byplan Jessheim*. Hentet fra <https://www.ullensaker.kommune.no/siteassets/10-tekstbibliotek/planer/plan-og-naring/kommunedelplaner/byplan-jessheim/byplan-planbestemmelser---korrigert-jf-kp-vedtak-datert-15.2.2016.pdf>

Ullensaker kommune. (2019). *Mobilitets- og byutviklingsstrategi for Jessheim*. Hentet fra <https://www.ullensaker.kommune.no/siteassets/10-tekstbibliotek/planer/plan-og-naring/mobilitetesstrategi/mobilitets--og-byutviklingsstrategi---forslag-til-politisk-behandling.pdf>

Ullensaker kommune. (Under utarbeidelse). *Kommuneplan Ullensaker 2019-2030*. Hentet fra <https://www.ullensaker.kommune.no/publisert-innhold/politikk-og-organisasjon/kommuneplaner/>



DEL 5:

Vedlegg

VEDLEGG 1: OVERSIKT OVER GJENNOMFØRTE TILTAK

Tabellene nedenfor viser de fysiske tiltakene fra handlingsplandelen av trafikksikkerhetsplanen 2016-2030 samt tiltak prioritert i trafikksikkerhetsplanen på fylkesveger som er gjennomført. Tiltakenes nummerering er hentet fra den foregående trafikksikkerhetsplanen (2016-2030).

Prioritet	Tiltak/beskrivelse	Kommentar
5	Myrhusvegen: gang- og sykkelveg	(Under bygging)
6	Gang- og sykkelveger langs Bakkedalen og Gamlevegen, Kløfta	Ferdigstilt 2019

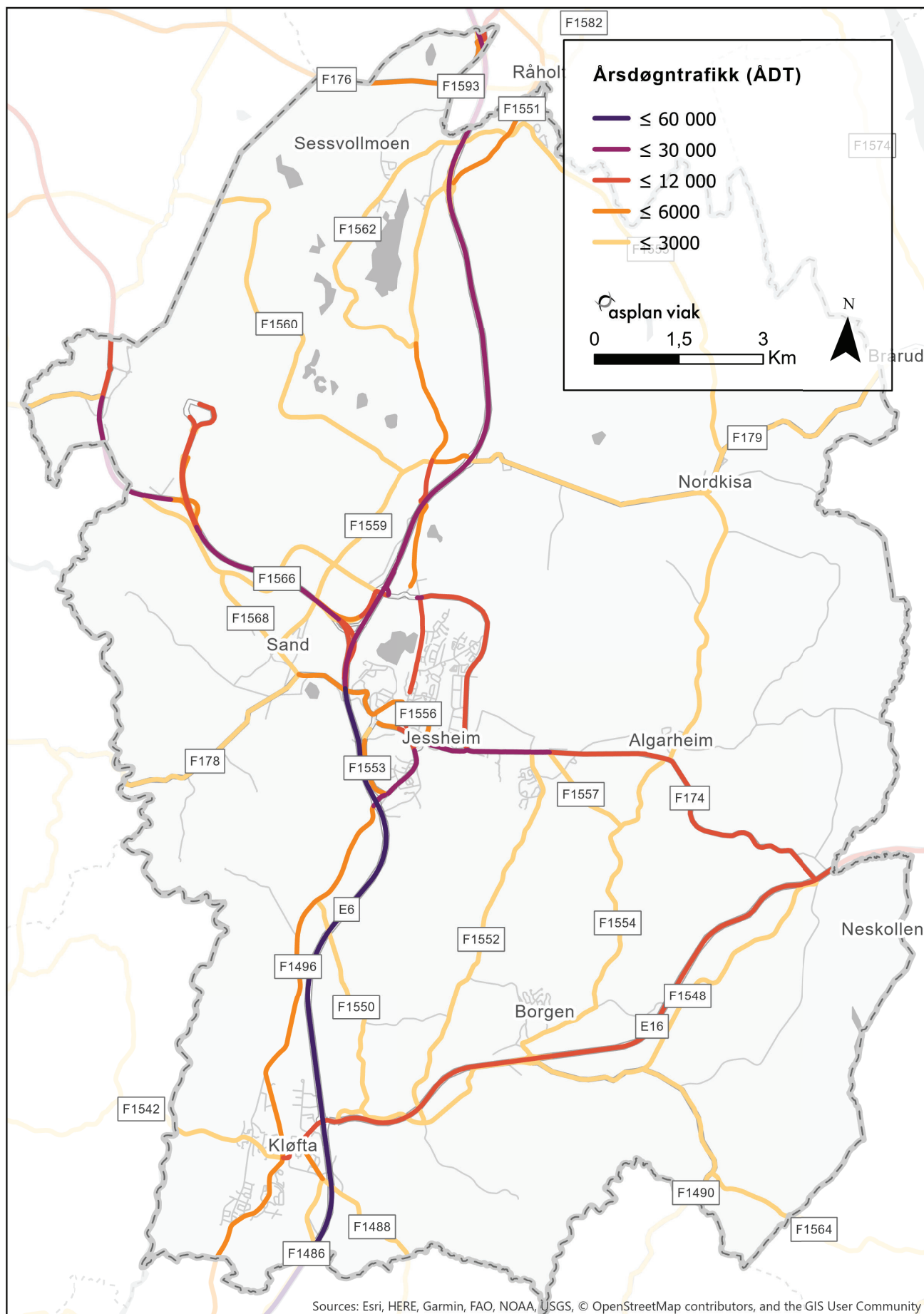
Fysiske tiltak som er utført på fylkesveger, strekningstiltak

Prioritet	Tiltak/beskrivelse	Kommentar
1	Fv. 178 Algarheimsvegen, M Jul Halvorsens veg - Røde Kors-garasjen; fortau langs sørsiden	Ferdigstilt 2017

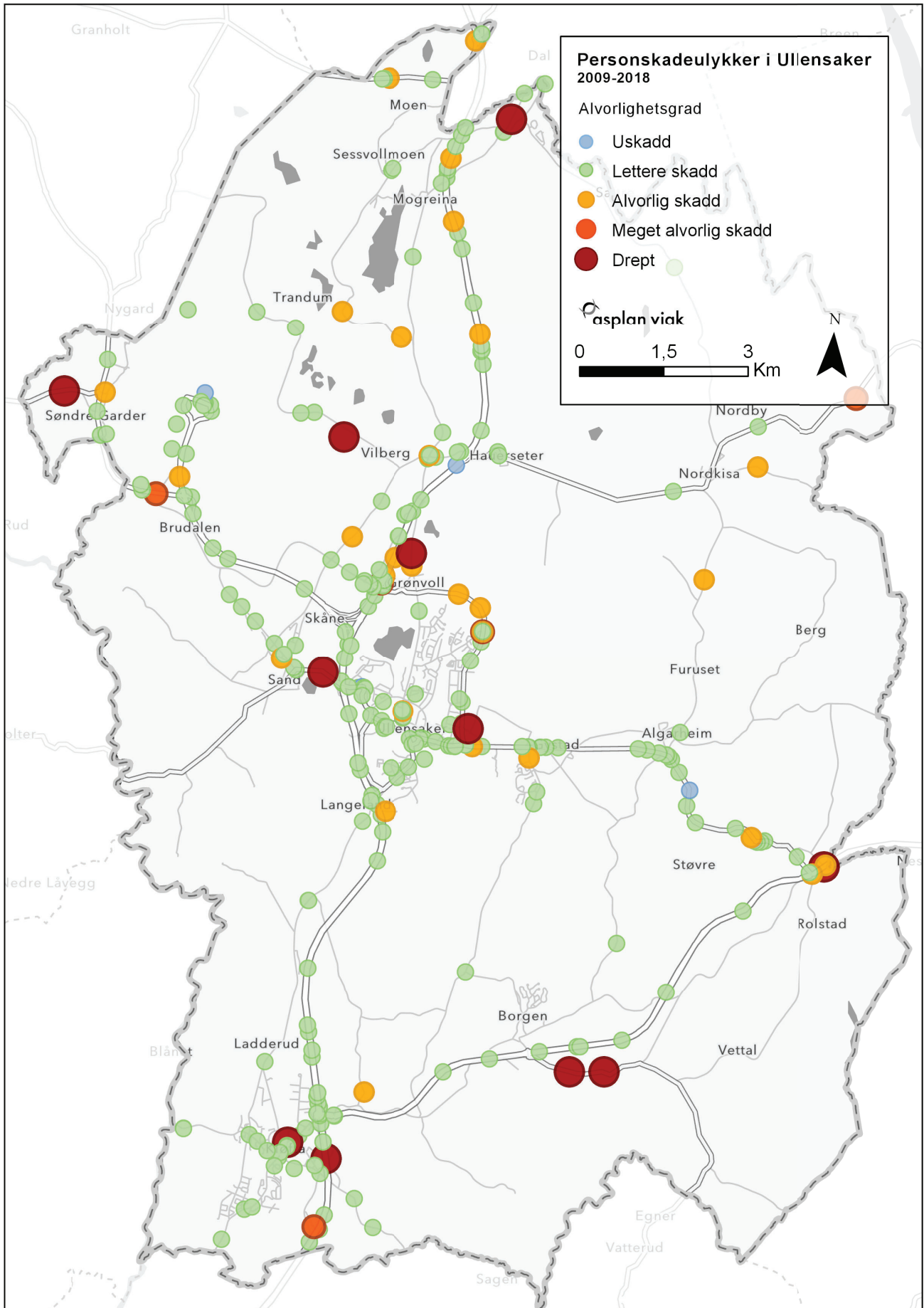
Fysiske tiltak som er utført på fylkesveger, krysstiltak

Prioritet	Tiltak/beskrivelse	Kommentar
1	Krysset fv. 459 x fv. 454 (Trondheimsvegen x Ringvegen); rundkjøring	Ferdigstilt 2018

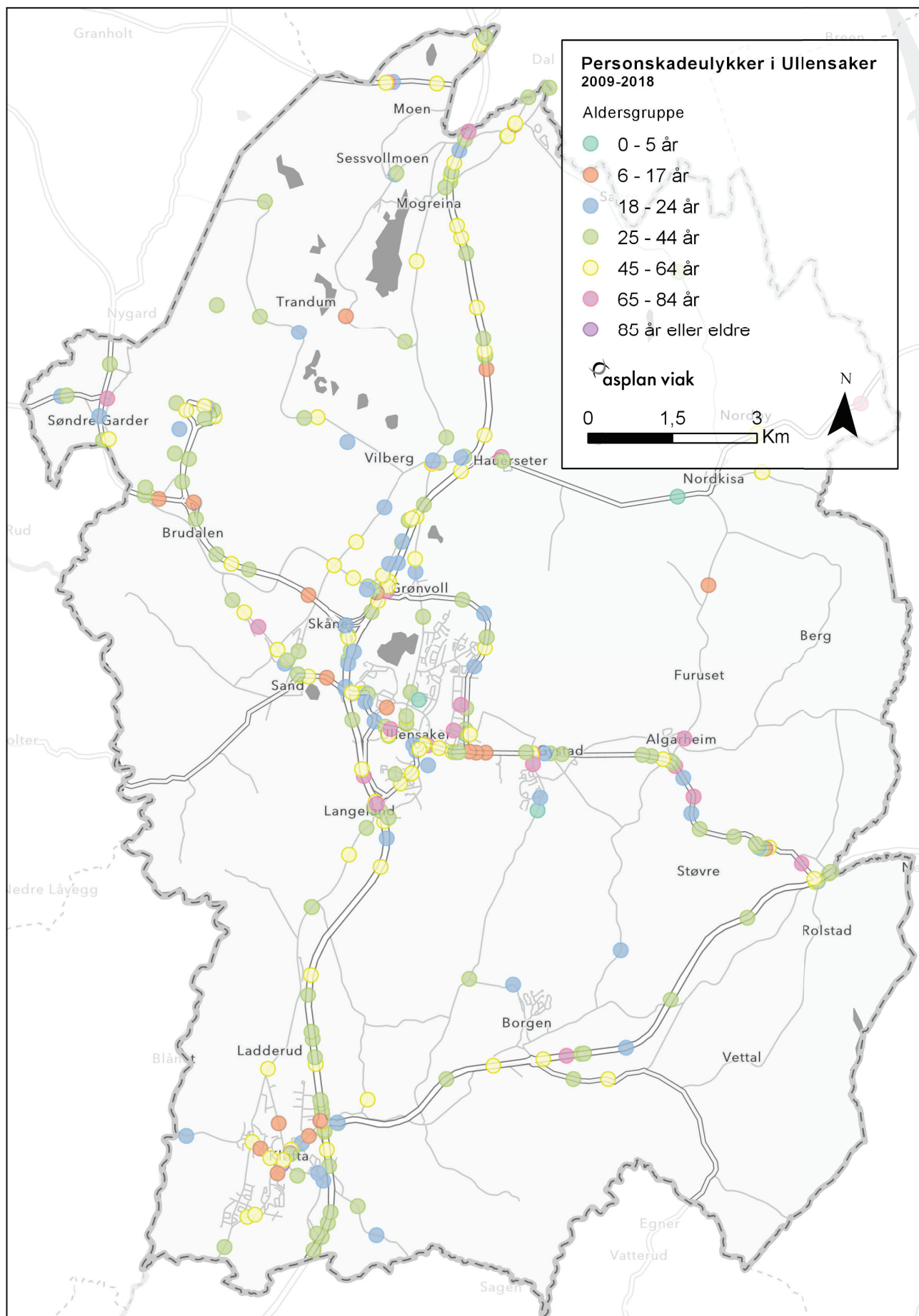
VEDLEGG 2: ÅRSDØGNTRAFIKK



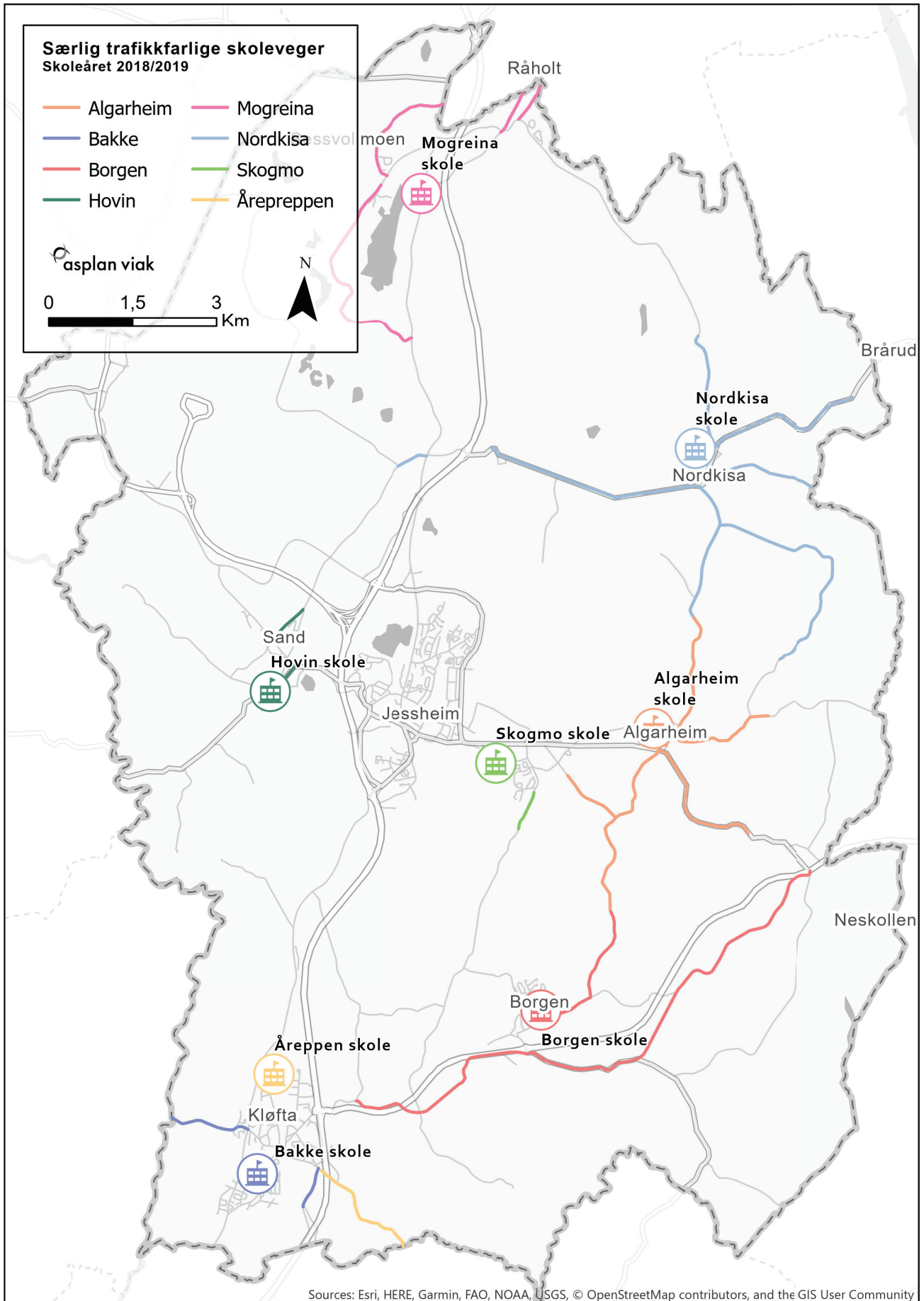
VEDLEGG 3: ALVORLIGHETSGRAD FOR TRAFIKKULYKKENE



VEDLEGG 4: ALDERSFORDELING FOR TRAFIKKULYKKENE



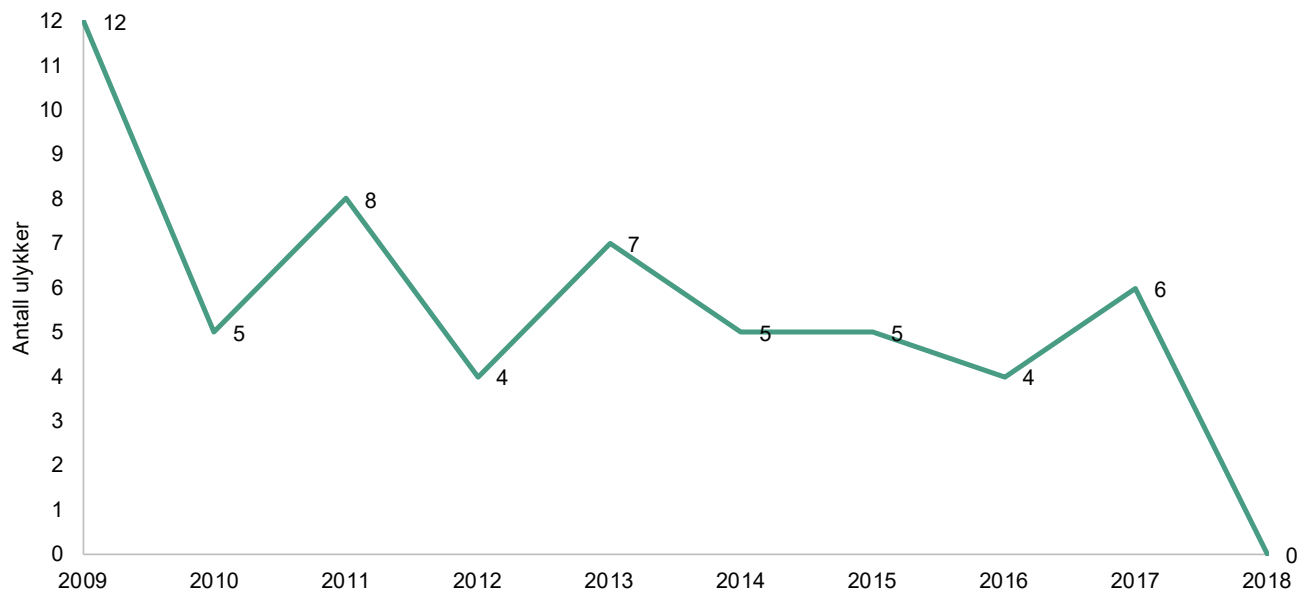
VEDLEGG 5: TRAFIKKFARLIGE SKOLEVEGER



VEDLEGG 6: MÅLOPPNÅELSE FOR PERIODEN 2015-2018

- 1. Antall drepte og hardt skadde i vegtrafikken i Ullensaker skal reduseres med 25 % i gjennomsnitt for perioden 2016-2019, i forhold til gjennomsnittet for perioden 2012-2015.**

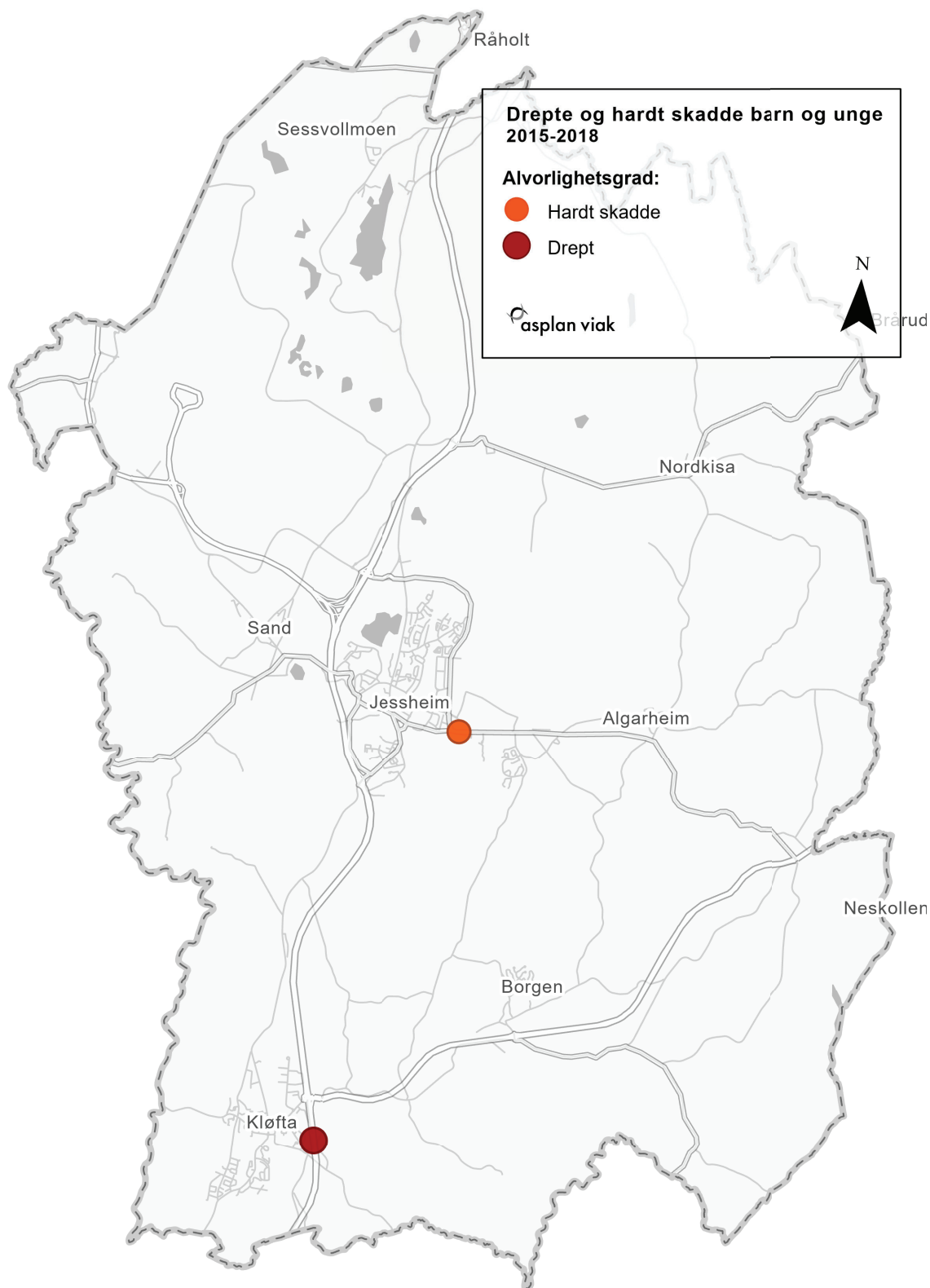
Gjennomsnittlig antall ulykker med drepte og hardt skadde i perioden 2011-2014 var 6 ulykker per år, mens gjennomsnittet for perioden 2015-2018 var 4 ulykker per år.



Ulykkesdataene viser at antall drepte og hardt skadde i Ullensaker kommune er redusert med 38 % fra perioden 2011-2014 til 2015-2018. Det var ingen drepte eller hardt skadde i 2018. Ullensaker kommune har hatt en svært positiv trend i antall drepte og skadde i trafikkulykker. Det er derfor stor sannsynlighet for at målet (25 % reduksjon) nås i 2019.

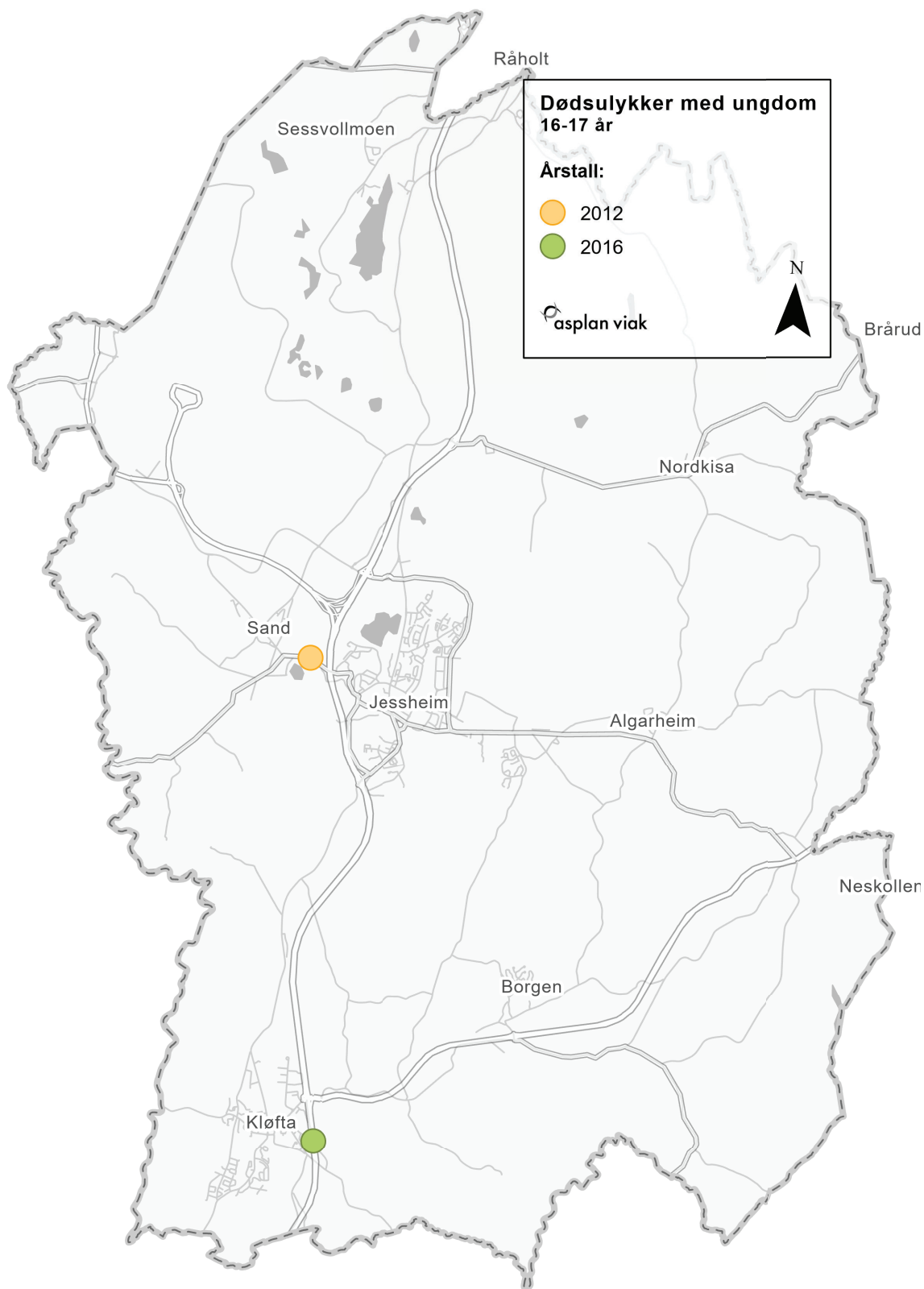
2. Ingen barn skal bli drept eller hardt skadd i trafikken i Ullensaker.

Ulykkesdataene deles inn i ulike alderskategorier. Det er tatt utgangspunkt i at 0-17 år regnes som barn. Kartet viser at det var en ungdom drept i trafikkuulykke i perioden (16-17 år) og en som ble hardt skadd (6-15 år).



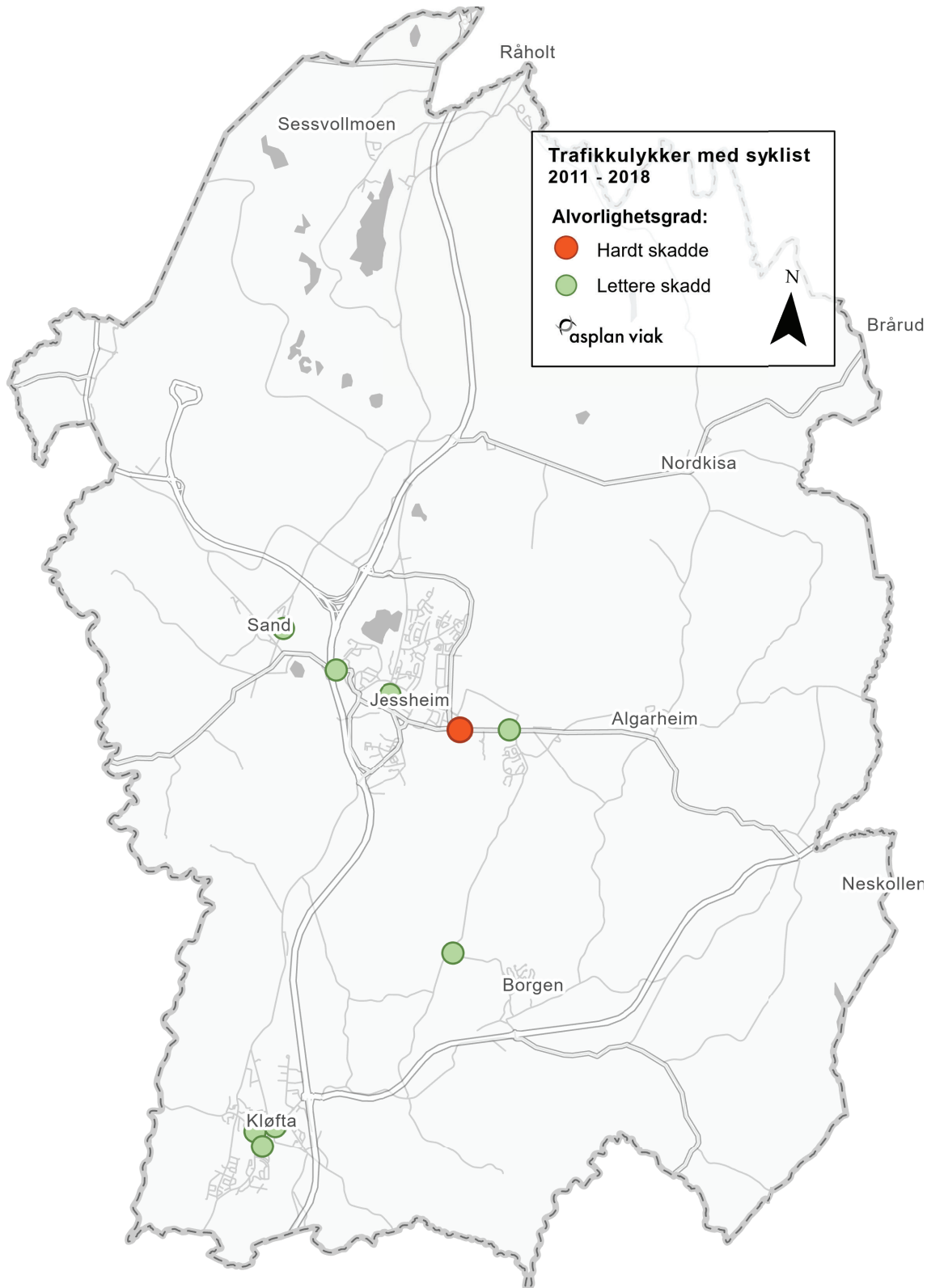
3. Ulykker med hardt skadde eller drepte ungdom skal reduseres med 20 % i perioden 2016 - 2019 i forhold til årene 2012 – 2015.

Aldersgruppen 16-17 år regnes som ungdom. Ulykkesdataene viser at i perioden 2011-2014 skjedde det en dødsulykke med en ungdom involvert. Det var derimot ingen hardt skadde. Det samme gjelder for perioden 2015-2018. Det var en dødsulykke med en ungdom involvert, men ingen hardt skadde. Kartet viser hvor og hvilke år ulykkene inntraff.

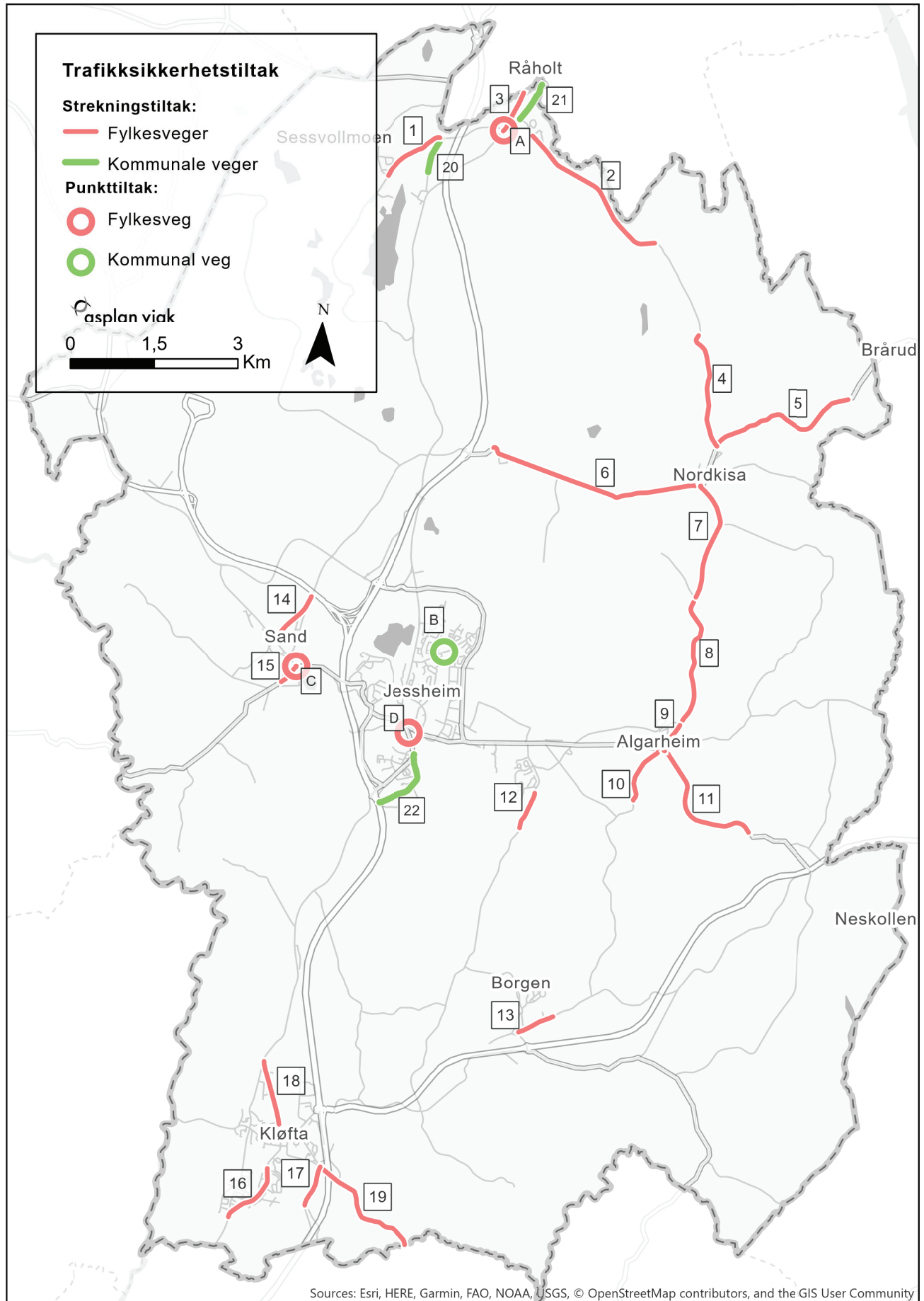


4. Ingen syklist skal bli drept i perioden 2016 – 2019. Antall hardt skadde syklister skal reduseres med 20 % i forhold til perioden 2012-2015.

Ulykkesdataene viste at det var ingen drepte syklister i perioden 2015 til 2018. Det var derimot en hardt skadd i 2017. I perioden 2011 til 2014 var det ingen hardt skadde eller drepte syklister i trafikken.



VEDLEGG 7: OVERSIKT OVER TRAFIKKSIKKERHETSTILTAK



VEDLEGG 8: FYSISKE TILTAK PÅ KOMMUNALE VEGER OG FYLKESVEGER

STREKNINGSTILTAK

Nummering	Tiltak/beskrivelse	Lengde	Kommentar
Fylkesveger			
1	Fv. 1562 Mogreinavegen, Østli – Risebru; gang- og sykkelveg (evt. med bro)	1,1 km	<i>Inntaksområde: Mogreina</i> ÅDT: 700 Prioritert i rapporten Trygging av skoleveger i Akershus (2018).
2	Fv. 1554 Sætrevegen, Sætresvingen hpl – Jelkerud; utredning av eventuelle tiltak for at ikke vegen lenger skal anses som særlig trafikkfarlig som skoleveg.	2,9 km	<i>Inntaksområde/område: Mogreina</i> ÅDT: 900 Trafikkfarlig skoleveg.
3	Fv. 1551 Trondheimsvegen, Bondal bru – Risa; gang- og sykkelveg	750 m	<i>Inntaksområde: Mogreina</i> ÅDT: 4900 Trafikkfarlig skoleveg.
4	Fv. 1554 Kopperudvegen, Stensby stadion - Kopperud; gang- og sykkelveg	2,2 km	<i>Inntaksområde/område: Nordkisa</i> ÅDT: 900 Trafikkfarlig skoleveg.
5	Fv. 179 Grøndalsvegen, Nore - Grøndalen; gang og sykkelveg	2,8 km	<i>Inntaksområde/område: Nordkisa</i> ÅDT: 1700 Trafikkfarlig skoleveg.
6	Fv. 179 Hauerseftervegen, Nordkisa - Hauerseier; gang- og sykkelveg	4 km	<i>Inntaksområde: Nordkisa/Hauerseier</i> ÅDT: 2800 Prioritert i rapporten Trygging av skoleveger i Akershus (2018).
7	Fv. 1554 Kisavegen, fv.179 - Sannerud; gang- og sykkelveg	1,8 km	<i>Inntaksområde: Nordkisa</i> ÅDT: 1700 Trafikkfarlig skoleveg.

8	Fv. 1554 Kisavegen; Gml. Algarheimsveg - Sannerud; gang- og sykkelveg	2,8 km	<i>Inntaksområde: Algarheim</i> ÅDT: 1700 Prioritert i rapporten Trygging av skoleveger i Akershus (2018).
9	Fv. 1554 Kisavegen, fv. 174 - Gml. Algarheimsveg; gang- og sykkelveg	500 m	<i>Inntaksområde: Algarheim</i> ÅDT: 1700 Trafikkfarlig skoleveg.
10	Fv. 1554 Åsvegen, Ekornrudvegen - fv. 174; gang- og sykkelveg	1,7 km	<i>Inntaksområde/område: Algarheim</i> ÅDT: 500 Trafikkfarlig skoleveg.
11	Fv. 174 Algarheimsvegen, fv. 458 (Fonnbekkrysset) – Onsrud; gang- og sykkelveg	2,5 km	<i>Inntaksområde: Algarheim</i> ÅDT: 6300 Trafikkfarlig skoleveg.
12	Fv. 1552 Rambydalsvegen, gangveg slutt - Solliavegen; gang- og sykkelveg	600 m	<i>Inntaksområde/område: Skogmo</i> ÅDT: 1100 Trafikkfarlig skoleveg.
13	Fv. 1554 Gamle Kongsvingerveg, Borgen - Borgen skole; gang- og sykkelveg	750 m	<i>Inntaksområde: Borgen</i> ÅDT: 500 Prioritert i rapporten Trygging av skoleveger i Akershus (2018).
14	Fv. 1559 Holtegutua, fv. 470 - Olaløkka; gang- og sykkelveg	1 km	<i>Område: Sand</i> ÅDT: 1900 Prioritert i rapporten Trygging av skoleveger i Akershus (2018).
15	Fv. 178 Krokfossvegen, Sandhagan – fv. 470; gang- og sykkelveg	630 m	<i>Inntaksområde: Hovin/Sand</i> ÅDT: 2000 Prioritert i rapporten Trygging av skoleveger i Akershus (2018).

16	Fv. 1496 Trondheimsvegen, Bakkevegen - Gamle Kløfta; gang- og sykkelveg	950 m	<i>Inntaksområde: Bakke/Kløfta</i> ÅDT: 4900 Det oppstår trafikkfarlige situasjoner på grunn av manglende tilrettelegging for myke trafikanter.
17	Fv. 1486 Isingrudvegen, fv. 452 - Lindebergvegen; gang- og sykkelveg	750 m	<i>Inntaksområde: Bakke/Kløfta</i> ÅDT: 300 Prioritert i rapporten Trygging av skoleveger i Akershus (2018).
18	Fv. 1496 Trondheimsvegen mellom Gamlevegen og Børserudvegen, fortau på vestsiden.		<i>Inntaksområde/område: Åreppen/Kløfta</i> ÅDT: 5700 Det oppstår trafikkfarlige situasjoner på grunn av manglende tilrettelegging for myke trafikanter, mangler tilrettelagt krysning.
19	Fv. 1488 Ilevengen, Myrvangvegen - Sørums grense; utredning av eventuelle tiltak for at ikke vegen lenger skal anses som særlig trafikkfarlig som skoleveg.	2,3 km	<i>Inntaksområde/område: Åreppen/Kløfta</i> ÅDT: 1200 Trafikkfarlig skoleveg.
Kommunale veger			
20	Sørbakkvegen; fortau	700 m	<i>Inntaksområde/område: Mogreina</i> Skoleveg til Mogreina skole. På strekningen som er totalt 1 km er det bygget ca. 300 m fortau. Vedtatt reguleringsplan foreligger.
21	Vardevegen; gang- og sykkelveg	300 m	<i>Inntaksområde/område: Mogreina</i> Det gis skoleskyss pga. trafikkfarlig skoleveg (13 elever 2015)
22	Gamle Trondheimsveg, Jessheim; fortau	1,2 km	<i>Inntaksområde/område: Døli/Jessheim sør</i> Det er utarbeidet forprosjekt. Må reguleres.

KRYSS- OG PUNKTTILTAK

Tabellen nedenfor viser Ullensaker kommunes liste over aktuelle krysstiltak langs kommunale veger og fylkesveger. Tabellen er basert på forslag som er videreført fra forrige trafiksikkerhetsplan.

Nummering	Tiltak/beskrivelse	Kommentar
A	Krysset fv. 454 x fv. 462 x fv. 458 (Bondal); ny kryssløsning	<i>Område: Mogreina, fylkesveg.</i> ÅDT: 5600 Reguleringsplan må utarbeides. Tiltaket vil trolig omfatte ny rundkjøring og nye g/s-veger.
B	Nordbyvegen planovergang; snuhammer og tilpasninger av Nordbyvegen	<i>Inntaksområde/område: Gystadmarka/Jessheim, kommunal veg.</i> Planovergangen skal bygges om slik at det ikke lenger blir gjennomkjøring.
C	Krysset fv. 178 x fv. 460 (Gravhaugkrysset); oppstramming og kanalisering av krysset	<i>Inntaksområde: Hovin/Sand, fylkesveg.</i> ÅDT: 5200 Må sees i sammenheng med tiltak fra Sandshagan til fv. 178.
D	Fv 1496 Trondheimsvegen (Krysset ved Flatavegen); Etablering av gangfelt	<i>Inntaksområde: Jessheim, fylkesveg.</i> ÅDT: 7700 Økt andel kryssende pga. flytting NAV kontor til Trondheimsvegen 82.

ANDRE TILTAK

Andre tiltak
Gjennomføre en registrering og kartlegging av skolevegene inn mot den enkelte skolen. Dette for å kunne vurdere behov for utbedringer eller aktuelle nye trafiksikkerhetstiltak, samt å vurdere hvilke tiltak som bør gjennomføres for å øke andelen av elever som går og sykler til skolen. For å kunne gjøre en slik vurdering bør det gjennomføres bl.a. trafikktegninger, fartsmålinger, undersøke belysning, sikt, o.l.
Gjennomføre en registrering og kartlegging av eksisterende gangfelt på skolevegene inn mot den enkelte skolen. Dette for å kunne vurdere behov for utbedringer på eksisterende gangfelt. For å kunne gjøre en slik vurdering bør det gjennomføres en undersøkelse på belysning, siktforhold (rydde vegetasjon), o.l.
Gjennomføre en reisevaneundersøkelse blant elever for å registrere hvor mange elever som går og sykler eller blir kjørt med bil til skolen. Reisevaneundersøkelsen kan sammenlignes med en lignende reisevaneundersøkelse som ble gjennomført i 2012.

VEDLEGG 9: EFFEKT AV DE VANLIGSTE FYSISKE TRAFIKK-SIKKERHETSTILTAK

Nedenfor følger en kort beskrivelse av effekten av en del fysiske tiltak som er mye brukt eller etterspørres i stor grad. Sentrale håndbøker er: Trafikksikkerhetshåndboka, TØI, Håndbok V128 Fartsdempende tiltak og Håndbok V127 Gangfeltkriterier, utarbeidet av Statens vegvesen. Trafikksikkerhetshåndboka beskriver også effekten av andre tiltak som opplæring, informasjon, kontroll mm.

Reduksjon av trafikkmengder

Den viktigste enkeltfaktor som påvirker antallet trafikkulykker er trafikkenes omfang. Jo større trafikk det er, desto flere trafikkulykker vil inntreffe. Den estimerte økningen av det totale antall ulykker når trafikkmengden øker med 1 %, er 0,88 %. Med andre ord vil en økning i trafikkmengden medføre en økning av antall ulykker dersom ikke tiltak settes inn. Effektive tiltak må settes inn dersom man i tillegg skal få til en reduksjon av ulykkene i forhold til dagens trafikkmengde.

Reduksjon av fartsnivå

Høy fart og stor fartsvariasjon øker sannsynligheten for ulykker og alvorlige personskader fordi kravene til trafikantenes observasjons- og reaksjonsevne øker, og fordi bremselengden øker proporsjonalt med kvadratet av hastigheten. Undersøkelser viser at en nedsettelse av farten fra 50 til 40 km/t eller fra 50 til 30 km/t gir en reduksjon i antall ulykker på hhv. 20 % og 30 %.

Fastsetting av fartsgrenser blir et kompromiss mellom hensynet til framkommelighet for de kjørende og hensynet til sikkerhet og miljø både for de kjørende og andre som ferdes langs vegen. For å oppnå respekt for lave fartsgrenser er det viktig at kjøreledningen ikke blir for lang før man kommer ut på et hovedvegnett med høyere fartsgrense og høyt sikkerhetsnivå.

30-soner og humper

Ulykkesrisikoen er omtrent halvparten så stor på veger med fartsgrense 30 km/t og humper i forhold til veger med fartsgrense 50 km/t. Undersøkelser viser at skilting alene som regel ikke har effekt, men at humper er nødvendig for å få ned det reelle fartsnivået. 30-soner og humper er et effektivt og forholdsvis rimelig tiltak som bør innføres i eksisterende boligområder. I nye boligområder bør vegene planlegges og utformes slik at de innbyr til lav fart, for eksempel med korte blindveger, opphøyde felt, smal kjørebane, annet belegg og tilpasset belysning.

Helhetlig veg- og arealplanlegging med bygging av samleveger med høyere standard og egne anlegg for myke trafikanter og fornuftig plassering av aktiviteter som genererer trafikk er også viktig.

Gangfelt

Gangfelt er primært et framkommelighetstiltak og ikke trafikksikkerhetstiltak. Oppmerket gangfelt er et tiltak som mange tror gir trafikksikkerhetsgevinst, men som må brukes med varsomhet. Trafikksikkerhetshåndboka til TØI oppgir at antall personskadeulykker kan øke ved bruk av oppmerket gangfelt. Forklaringen på dette kan være at bare litt over 50 % av de kjørende overholder vikeplikten for fotgjengere ved gangfelt. Dette kan igjen skyldes at det totale antallet gangfelt er høyt og aktiviteten ofte lav slik at bilistene ikke forventer at noen skal krysse. Fotgjengerne på sin side føler en trygghet ved at gangfelt er oppmerket og er kanskje ikke tilstrekkelig oppmerksomme. Gangfeltet gir falsk trygghet.

I en del tilfeller vil det derfor være riktig å fjerne malte gangfelt for å bedre sikkerheten for gående og syklende.

Gangfelt forsterket med andre sikringstiltak kan imidlertid være et godt tiltak dersom antall kryssende fotgjengere er tilstrekkelig høyt, jamfør Statens vegvesens Håndbok V127, Gangfeltkriterier.

- Trafikkøy/refuge i gangfelt: Trafikkøy i gangfelt synes å redusere ulykker både for fotgjengere og kjørende. Trafikkøyer gjør det mulig for fotgjengere å dele kryssingen av vegen inn i flere etapper, der kun en trafikkretning krever oppmerksomhet på hver etappe. TØI oppgir en reduksjon i antall fotgjengerulykker på 43 % i forhold til et vanlig oppmerket gangfelt.
- Opphøyd gangfelt: Opphøyd gangfelt gir en nedgang i antall ulykker både for fotgjengere og kjøretøy. Nedgangen i ulykker for fotgjengere ved opphøyde gangfelt kan skyldes at flere kjørende overholder vikeplikten. Opphøyde gangfelt gir også en fartsreduksjon som har en positiv innvirkning. Fartsreduksjonen er avhengig av utformingen på opphøyningen. Opphøyde gangfelt bidrar også til en nedgang i personskadeulykker der kun kjøretøy er innblandet. TØI oppgir en reduksjon i antall fotgjengerulykker på 42 % i forhold til et vanlig oppmerket gangfelt.

- Belysning av gangfelt: Riktig belysning er viktig for fotgjengerulykker i mørke, og spesielt ved kryssingssteder. Dårlig eller feil belysning av gangfelt kan virke mot sin hensikt og "viske ut" synskontrastene mellom fotgjenger og bakgrunn. TØI oppgir en reduksjon i antall fotgjengerulykker på 63 % i forhold til et ubelyst gangfelt.
- Signalregulert gangfelt: Signalregulering av gangfelt reduserer antall ulykker totalt med 5-10 % og fotgjengerulykkene med 10-15 %. Signalregulering av gangfelt er aktuelt ved fartsgrenser 30, 40 eller 50 km/t når ÅDT > 5000. Ved fartsgrense 60 km/t, kan signalregulering etableres hvis ÅDT > 2000. Det stilles også krav til antall kryssende myke trafikanter i makstimen avhengig av fartsnivå og trafikkmengde.

Veglys

Vegbelysning reduserer antall personskadeulykker i mørke med 25 - 30 %. Dette til tross for at farten øker i mørket, særlig på rett veg, når belysning innføres. Reduksjonen gjelder både ved oppsetting av veglys på tidligere ubelyst veg og ved utbedring av dårlig veglys (5 ganger tidligere belysningsnivå eller mer).

Gang- og sykkelveger og fortau

I følge undersøkelser kan man ikke hevde at bygging av gang- og sykkelveger reduserer antall personskadeulykker. En viss tendens til nedgang av ulykker med fotgjengere langs veg er å spore. Bygging av fortau har nesten samme effekt, her er det i tillegg en liten tendens til nedgang i sykkelulykkene.

Bygging av g/s-veger og fortau har imidlertid virkninger på andre forhold enn ulykkene. Ved bygging av g/s-veger økes gang- og sykkeltrafikkmengden, fotgjengere og syklister får bedre framkommelighet, trygghet, trivsel og helse og rammebetingelsene for en miljømessig bedre transportfordeling styrkes. Utbygging av gode tosidige anlegg for gående og syklende vil også kunne bidra til å redusere behovet for kryssing av veg.

Planskilte kryssingssteder medfører sterk nedgang i antall ulykker med fotgjengere som krysser vegen. Ofte må man ha et godt og sammenhengende utbygd gang- og sykkelvegnett for å få til en høy bruk av de planskilte kryssingene. Sann sett vil et sammenhengende nett for gående og syklende separert fra biltrafikken ha en gunstig virkning.

Tilrettelagt kryssingspunkt

Dersom antall kryssende fotgjengere i makstimen er så lite at det ikke anbefales å anlegge gangfelt, kan man anlegge et tilrettelagt kryssingspunkt. Det betyr at man legger til rette for kryssing og sikrer kryssingspunktet på beste måte, men man gir ingen rettigheter til de myke trafikantene i form av vegmerking eller skilting. Gode sikringstiltak kan være fjerning av vegetasjon og snø slik at sikten blir god, samt sørge for god belysning. Trafikkøy/refuge mellom kjørebaneene kan også være aktuelt.



ULLENSAKER
KOMMUNE

