



2011 – 2014



Oppegård Kommune

Temaplan for trafikksikkerhet 2011-2014

Utgave: 05
Dato: 2011-04-28

DOKUMENTINFORMASJON

Oppdragsgiver: Oppegård Kommune, virksomhet Vei og park
Rapportnavn: Trafikksikkerhetsplan Oppegård kommune
Utgave/dato: 05, rev 2011-04-27
Arkivreferanse: -

Oppdrag: 520031 – Trafikksikkerhetsplan Oppegård kommune
Oppdragsbeskrivelse: Rapport med trafikksikkerhetsplan. Ulykkeskart.
Oppdragsleder: Amundsen Kristin Strand
Fag: Utredning
Tema: By- og tettstedsutvikling; Trafikk / transport
Leveranse: Rapport / utredning

Skrevet av: K. Sætre og K. Strand Amundsen 2008 / rev Vei og park 2011
Kvalitetskontroll:

Asplan Viak AS www.asplanviak.no

Forord

Oppegård kommune registrerte og analyserte trafikkuhell og –ulykker i perioden 1980-2000 basert på rapporter fra Statistisk sentralbyrå og forsikringsselskapene og i samarbeid med lensmannskontoret. Ulykkene og uhellene ble tegnet inn på kart og kodet slik at ulykketype framgikk. Dette materiellet ble benyttet som grunnlag for å prioritere tiltak på veinettet og som viktig grunnlag for Trafikksikkerhetsplanen 2002. Det var årlig ca 40 trafikkulykker med 3 drepte på veinettet i kommunen. Før årtusenskiftet skjedde de fleste alvorlige ulykkene på E6 over Svartskog. Veien er nå utbedret med veibelysning og rekkverk og det er færre ulykker. Tidligere var veikryssene ved Trollåsveien og Rosenholmveien på Mastemyrveien de farligste stedene i kommunen. En rekke mindre tiltak ble iverksatt. Kryssene er nå under ombygging til rundkjøringer.

Kommunen har gjennom flere år konsentrert innsatsen til aldersgruppene barn, unge og eldre, og til steder ved skoler og barnehager. Innsatsen har gitt resultater ved at det er få ulykker på det kommunale veinettet. Foreliggende plan har samme prioritering. En fartsgrense på 30 km/t på over 85 % av det kommunale veinettet bidrar også til å holde de alvorlige ulykkene borte. Undersøkelser viser at bilføreres feilbedømminger ligger til grunn for de aller fleste trafikkulykkes. Forbedring av bilføreres adferd er derfor et prioritetsområde.

Foreliggende rapport baseres på ulykkesrapporteringen for årene 2003 -2007. I tillegg er ulykkene fra 2008 vist på et kart. I perioden på 5 år ble 4 personer drept og 138 personer skadd på vegene i Oppegård kommune, 13 av de skadde ble hardt skadet. Dette er i gjennomsnitt i 1 drept og nær 3 hardt skadd årlig. Reduksjonen i antall drepte og skadde er stor! Uhell uten personskade rapporteres ikke lengre.

I Norge mister mellom 200 og 300 personer livet i trafikken hvert år. Ethvert menneske er unikt og uerstattelig. Det kan ikke aksepteres at så mange mister livet eller blir hardt skadet i trafikken – verken nasjonalt eller i Oppegård, som støtter arbeidet for 0-visjonen om ingen drepte eller meget alvorlig skadde i trafikken.

Temaplanen for trafikksikkerhet 2011-2014 er en total revisjon av Trafikksikkerhetsplanen fra 2002. Formålet med en kommunal trafikksikkerhetsplan er å koordinere og øke kommunens innsats i trafikksikkerhetsarbeidet, og bruke tilgjengelige ressurser der innsatsen gir best gevinst. Planen kan på den måten bidra til å redusere antall skadde og drepte personer i trafikken. En trafikksikkerhetsplan er også en forutsetning for å søke om fylkeskommunal støtte til trafikksikkerhetstiltak, spesielt Aksjon skoleveg.

En prosjektgruppe med representanter fra kommunen, Statens vegvesen og politiet har deltatt i arbeidet med trafikksikkerhetsplanen.

I tillegg har en referansegruppe med representanter fra Trygg trafikk, NAF Follo, NETTOPP og FAU i barnehager og skolene deltatt i arbeidet.

Etter varsel om oppstart i desember 2008, kom det mange nye innspill. De er sammen med tidligere mottatte forslag gjennomgått og vurdert, som grunnlag for foreliggende planforslag. I tillegg er en analyse av politirapporterte ulykker og en undersøkelse om opplæring og holdningsskapende arbeid ved skolene viktige grunnlag for planen.

Virksomhet vei og park har vært ansvarlig for utarbeidelsen av planen, med bistand fra Asplan Viak.

I tillegg til å omfatte kommunens egen handlingsplan for trafikksikkerhet med prioriteringer for det kommunale veinettet, viser trafikksikkerhetsplanen Oppegård kommunes prioriteringslister for tiltak på fylkesvegnettet. Ansvar for riksveinettet er fra 01.01.2010 overført til fylkeskommunen og omklassifisert til fylkesveier. Statens vegvesen har fortsatt ansvaret for europaveiene. Gjennomføring av tiltak på fylkesvegnettet er avhengig av størrelsen på bevilgningene til slike formål og prioritering av disse tiltakene. Oppegård kommune kan ikke instruere Akershus fylkeskommune eller Statens vegvesen i trafikksikkerhetsarbeidet, men prioriteringslistene er styrende for det arbeidet Oppegård kommune må gjøre i forhold til Statens vegvesen for å få gjennomført tiltak i kommunen.

Sandvika/Sofiemyr, oktober 2009 og april 2011

Dersom du har innspill til trafikksikkerhetsarbeidet eller forslag til trafikksikkerhetstiltak: kan du sende en e-post til postmottak@oppegard.kommune.no, og merk e-posten trafikksikkerhet.

INNHOLDSFORTEGNELSE

SAMMENDRAG OG LESEVEILEDNING	7
1 Innledning.....	10
1.1 Bakgrunn	10
1.2 Aktører i trafikksikkerhetsarbeidet	11
1.3 Midler til finansiering av trafikksikkerhetstiltak	12
2 Kartlegging og problembeskrivelse	14
2.1 Dagens trafikksituasjon	14
2.2 Ulykkessituasjonene i Oppegård	15
2.3 Skolenes trafikksikkerhetsarbeid	26
2.4 Barnetråkkregistreringer	29
3 Visjoner og mål	31
3.1 Overordnede mål	31
3.2 Visjon og mål for trafikksikkerhetsarbeidet i Oppegård	32
4 Prinsipper for trafikksikkerhetsarbeidet i Oppegård	33
4.1 Fartsgrenser og kriterier for anleggelse av fartshumper på kommunale veger	33
4.2 Kriterier for anleggelse av gangfelt	34
4.3 Skiltmyndighet i Oppegård	34
4.4 Stenging av veger	35
4.5 Envegsregulering av veger	35
4.6 Vikepliktsregulering (av avkjørsler)	36
4.7 Vedlikehold	36
4.8 Parkering	37
4.9 Private tiltak	37
5 Handlingsplan FRAM MOT 2014	39
5.1 Ikke-fysiske trafikksikkerhetstiltak	39
5.2 Organisatoriske tiltak	42
5.3 Fysiske tiltak langs kommunale veger	43

5.4	Fysiske trafikksikkerhetstiltak ved skoler og barnehager	45
6	Tiltak langs Fv 152 Skiveien / Mastemyrveien	47
6.1	Strekningstiltak	47
6.2	Punkttiltak	48
7	Tiltak langs fylkesveier	49
7.1	Strekningstiltak og gang- og sykkelveier	49
VEDLEGG:		50
Vedlegg 1: Kart: Geografisk plassering av prioriterte tiltak		51
Vedlegg 2: Status for prioriterte tiltak i trafikksikkerhetsplan 2002.....		52
Vedlegg 3: Oversikt over barnetråkkregistreringer		56

SAMMENDRAG OG LESEVEILEDNING

Temaplanen for trafikksikkerhet 2011-2014 (trafikksikkerhetsplanen) er en grundig rullering av Oppegård kommunes trafikksikkerhetsplan 2002. Planen er som sist en gjennomgang av statistisk materiale; ulykkestall og trafikktegn, samt forslag til trafikksikkerhetstiltak, både fysiske og ikke-fysiske tiltak. Planen er bygget opp på følgende måte:

Kapittel 2 er grunnlaget for planen og inneholder en analyse av ulykkesituasjonen på vegnettet samt en kartlegging av arbeidet med holdningsskapende trafikksikkerhetsarbeid som gjennomføres ved skolene.

I **kapittel 3** presenteres målsettinger for trafikksikkerhetsarbeidet på overordnet og lokalt nivå.

I **kapittel 4** presenteres det faglige grunnlag for en del prinsipper som ligger til grunn for trafikksikkerhetsarbeidet i Oppegård. Her finner man blant annet en omtale av kriterier for anleggelse av fartshumper og gangfelt, samt omtale av aktuelle trafikksikkerhetstiltak som stenging og engveisregulering av veier, veivedlikehold, skilting og parkeringsregulering.

Tiltaksdelen i planen er omtalt i kapittel 5,6 og 7. Tiltaksdelen er en kombinasjon av innsendte forslag fra FAU ved de ulike skolene, grendelag og velforeninger samt enkeltpersoner, og tiltak som er vurdert ut i fra trafikkmengder og fartsnivå samt tilgjengelige opplysninger om ulykker og nestenulykker.

Kapittel 5 er Oppegård kommunes handlingsplan for trafikksikkerhet for perioden 2010 – 2014. Kapittel 5.1 omhandler ikke-fysiske trafikksikkerhetstiltak, under hvert innsatsområde gitt en kortfattet beskrivelse av bakgrunn og målsetting for det enkelte fokusområde. Tabellene under hvert innsatsområde gir en oversikt over hvilke aktiviteter Oppegård kommune planlegger å gjennomføre i perioden 2010- 2014. Kapittel 5. 2 er organisatoriske tiltak, mens kap 5.3 er prioriterte fysiske trafikksikkerhetstiltak på kommunale veier. I tillegg er det i vedlegg 2 listet opp en del ønsker om og forslag til mindre trafikksikkerhetstiltak som skal vurderes nærmere som en del av den løpende driften.

I **kapittel 6 og 7** gis det en oversikt over behov for trafikksikkerhetstiltak langs fylkesvegnettet i kommunen. Det er Akershus fylkeskommune som har det økonomiske ansvaret for å gjennomføre tiltak på dette vegnettet. Gjennomføring av disse tiltakene er avhengig av størrelsen på budsjetter til slike formål, samt prioritering av disse tiltakene i forhold til andre trafikksikkerhetstiltak i fylkeskommunen. Prioriteringslistene er styrende for Oppegård kommunes arbeid som pådriver for å få Statens vegvesen og fylkeskommunen til å prioritere trafikksikkerhetstiltak i Oppegård.

Oppegård kommune har jobbet systematisk med fartsgrensesone 30km/t i boligområder gjennom mange år, og dette kombinert med anleggelse av fartshumper har gjort at antall personskadeulykker langs kommunale veier er relativt lav.

De langt fleste ulykkene med personskader skjer langs riks- og fylkesveier. I perioden 2003 til 2008 er det registrert 134 personskadeulykker i kommunen. Av dette var det 12 ulykker med fotgjenger involvert, 11 sykkelulykker, 23 ulykker med motorsykkel eller moped, og 87

ulykker med kun bil involvert. Sammenlignet med nabokommunen Ski har Oppegård kommune en høy andel MC- og mopedulykker.

Ulykkene i perioden 2003 – 2008 fordeler seg på vegtype slik:

Europavei	Fylkesvei	Fylkesvei:	Kommunal
	252	øvrige	/privat vei
14 %	23 %	44 %	18 %

I perioden 2003- 2008 er 180 personer drept eller skadet i trafikkulykker i Oppegård

Alvorlighetsgraden fordeler seg slik;

Drepte	5	personer
Meget alvorlige / alvorlig skadde	15	personer
Lettere skadde	160	personer

Hovedutfordringene i trafikksikkerhetsarbeidet i Oppegård

Arbeidet med trafikksikkerhetsplanen har klarlagt at Oppegård kommune har følgende hovedutfordringer når det gjelder trafikksikkerhet:

Samleвеier med blandet funksjon

Flere strekninger på riks- og fylkesveinettet i Oppegård har en blandet funksjon ved at de er ruter med mye gjennomkjøringstrafikk (også med en del tungtrafikk) samtidig som de er mye brukt av myke trafikanter som ferdes på langs og på tvers av veien. Typiske eksempler på slike veier er Sønsterudveien og Skiveien (både nord og syd for Kolbotn sentrum). Disse vegene vil fortsatt måtte ha en transportfunksjon for trafikk til / fra bolig- og næringsområder i kommunen, samtidig som ferdselen for de myke trafikantene må bli så trygg som mulig. Det er kjente løsninger som kan iverksettes for å bedre situasjonen i form av fartsdempende tiltak og synliggjøring av myke trafikanter. Utfordringen er knyttet til finansiering og gjennomføring av tiltak.

Ungdomsulykker

At ungdom er overrepresentert i ulykkesstatistikken er ikke spesielt for Oppegård. Dette gjelder også på landsbasis. Det jobbes sentralt og nasjonalt med tiltak for å endre dette bildet. Oppegård kommune kan bidra ved å gi barn og unge gode holdninger i trafikken (bruk av verneutstyr og riktig atferd) gjennom systematisk trafikkopplæring og holdningskapende arbeid på barne- og ungdomsskolen. Det er også viktig at dette arbeidet videreføres på videregående skole.

Skoleveg og trafikkforholdene ved skolene

Ved de fleste barneskolene i Oppegård er det problemer knyttet til foreldrekjøring i forbindelse med levering og henting av skolebarn. Det er gjort mange tiltak for å redusere konfliktnivået mellom biler og gående skolebarn. Men noen steder er det plassmangel eller topografi som gjør det vanskelig å få til de ønskelige løsningene. Samtidig vet man at aktiv bruk av skoleveien gir mange positive effekter i tillegg til å gi barna verdifull trafikkerfaring. Skoleveien er en viktig voksenfri arena for barn, der vennskap knyttes, konflikter løses og nærmiljøet brukes. Når barn går til skolen lærer de nærmiljøet å kjenne. Det å arbeide for at flere barn går til skolen framfor å bli kjørt er et viktig trafikksikkerhetstiltak i Oppegård. I flere år har skolene arrangert "Gå til skolen" aksjoner.

85 % av ulykkene skyldes førerfeil

En undersøkelse utført av Statens vegvesen viser at 85 % av ulykkene skyldes at trafikantene gjør feil, og at kun 15 % av ulykkene skyldes feil med veien eller kjøretøyet. Dette faktum viser viktigheten av ikke-fysiske og holdningsskapende tiltak for trafikantene fra barnsben av og gjennom hele det voksne livet.

Trafikantinformasjon og kampanjer skal øke trafikantenes kunnskaper og endre holdningene, slik at farlig atferd reduseres og sikker atferd øker. Med holdninger menes trafikantenes syn på hva som er riktig og galt å gjøre i trafikken, for eksempel deres vurdering av hvor akseptabelt eller forkastelig det er å bryte fartsgrensen. Kunnskaper og holdninger forutsettes å virke på ulykkene gjennom deres virkning på atferd. En holdningsendring har derfor i seg selv ingen virkning på ulykkene hvis ikke også atferden endres. For å redusere ulykkene gjennom trafikantinformasjon og kampanjer må derfor atferd som bidrar til ulykker reduseres, slik at antall ulykker går ned.

1 INNLEDNING

1.1 Bakgrunn

Oppegård kommune er med sine 37 km² den minste kommunen i Akershus, men er med ca 25.000 innbyggere en tettbebyggelse, spesielt på østsiden av Gjersjøen. Den grenser mot Oslo i nord, Østmarka i øst og Bunnefjorden i vest. Selv om kommunen er liten i utstrekning inneholder den både barnevennlige bomiljøer i grønne omgivelser, nærhet til sjøen og marka samt gode forhold for næringslivet.

Kolbotn er hovedsenteret for service- og handelsvirksomhet, mens hovedvekten av næringslivet er lokalisert til Mastemyr næringspark og Sofiemyr-området.

Fv 152 er den gjennomgående hovedveien i kommunen, men det overordnede vegnettet i Oppegård suppleres med motorveiene Ev 18 over Svartskog og E6 umiddelbart øst for kommunegrensen.

De siste 10-årene har kommunens trafikksikkerhetsarbeid i stor grad vært rettet mot de yngste og de eldste trafikkantene, spesielt fysiske tiltak i nærheten av skoler, barnehager og eldresentra. I fokus har vært tiltak som i stor grad kunne finansieres med midler fra Aksjon skoleveg. Av andre tiltak kan nevnes reflekskampanjer. Kommunens trafikksikkerhetsbudsjett har det siste tiåret økt fra kr 300.000 til 500.000 netto.

Trafikksikkerhetsplan for Oppegård 2011-2014 er en total omarbeidelse av planen fra 2002 som ble vedtatt av Kommunestyret 05.04 2003. Det henvises til vedlegg 4 for en kortfattet evaluering av arbeidet med forrige trafikksikkerhetsplan.

Det er utarbeidet en sykkelstrategi for Oppegård. Formålet med strategien er å legge til rette for at flere vil sykle i Oppegård, og at sykkel skal kunne være konkurransedyktig med bil for reiser under 5 km. Et viktig grep er oppdelingen av kommunens sykkelveinett i tre nivå.

Nivå 1 er et hovedrutenett tilrettelagt for hurtig og transporteffektiv sykling med færrest mulig krysningspunkt med andre trafikantgrupper, som også gir mulighet for reiser til/fra Oslo og andre nabokommuner. Nivå 2 er et lokalt nett som skal sikre rask påkobling til hovedrutenettet i boligområdene samt gi trygg adkomst til skolene. Nivå 3 gjelder rekreasjon og tursykling.

1.2 Aktører i trafikksikkerhetsarbeidet

I trafikksikkerhetsarbeidet er det mange aktører med samme mål – å redusere antallet skadde og drepte personer i trafikken. Godt samarbeid er viktig for å lykkes. Kapitlet beskriver kort viktige samarbeidspartnerne i trafikksikkerhetsarbeidet i Oppegård kommune.

Akershus fylkeskommune og Statens vegvesen

Fylkeskommunen har ansvaret for fylkesveiene og tok 1.1.2010 over ansvaret for Rv 152 Skiveien / Mastemyrveien fra Statens vegvesen. Fylkeskommunen samarbeider tett med vegvesenet og benytter i stor grad vegvesenets ekspertise til anlegg, drift og vedlikehold.

Fylkeskommunen støtter kommunenes trafikksikkerhetsarbeid gjennom sitt program Aksjon skoleveg, der opp til 80 % av omkostningene for fysiske tiltak gis av fylkeskommunen. De siste årene har fylkeskommunens budsjett for tiltaket vært på ca 12 mill kr.

Statens vegvesen og fylkeskommunen har ansvaret for å:

- Planlegge, bygge og vedlikeholde riks- og fylkesvegene
- Trafikksikkerheten langs fylkesveien
- Gjennomføring av verkstedskontroll, ulike former for kjøretøykontroll, kontroll av kjøre- og hviletid og bilbeltekontroll.
- Gjennomføre førerprøver og kjøreskoletilsyn
- Retningslinjer og bestemmelser for vegutforming, føreropplæring og kjøretøy.
- Bistå kommunene med faglige råd om trafikksikkerhet

De regionale myndighetene er selv ansvarlige for sine veinett, men Oppegård Kommune vil være en viktig pådriver for arbeidet med trafikksikkerheten.

Trygg Trafikk

Trygg Trafikk (TT) er en landsomfattende, uavhengig organisasjon for det frivillige trafikksikkerhetsarbeidet, og skal fungere som et bindeledd mellom de frivillige aktørene og de offentlige myndighetene som har ansvar for trafikksikkerheten. Organisasjonen har et særlig ansvar for trafikkopplæring og informasjon. Virksomheten finansieres ved støtte fra Samferdselsdekt og ved medlemskapsavgift fra kommunene og andre trafikksikkerhetsaktører. Fylkessekretæren for Trygg Trafikk Akershus har kontorplass ved hovedkontoret til TT i Oslo. Trygg Trafikk arbeidsområder omfatter i hovedtrekk:

Gi tverrfaglig og pedagogisk bistand til barnehager, skoler, lærerhøgskoler og foreldre for å sikre at trafikkopplæringen og trafikkoppdragelsen blir best mulig.

- Spre informasjon om trafikksikkerhet til ulike målgrupper.
- Være en pådriver i trafikksikkerhetsarbeidet overfor beslutningstagere.

For barn vil TT mest være kjent for Barnas trafikkklubb, som nå er nettbasert og gratis. Akershus fylkeskommune har engasjert TT til arbeidet med trafikksikkerhet for barn.

Kommunen har ikke vært medlem av TT de siste årene.

Politiet

Politiet har særlig ansvar for overvåking og kontroll av atferden til trafikantene. Følgende kontroller prioriteres:

- Kontroll av aggressiv trafikantatferd
- Fartskontroll
- Kontroll med bruk av verneutstyr (sikkerhetsbelte, hjelm mv)
- Ruskontroll

NAF

Lokalavdelingen i Follo gjennomfører hvert år en sykkelkonkurranse for skolene i Follo og avholder kurs og møter for å gjøre bilførerne bedre og bilene sikrere. NAF har teststasjon på Mastemyr og en glattkjøringsbane på Nesodden.

Lag, foreninger, bedrifter, skoler og barnehager

Engasjement fra lokalbefolkningen er viktig. Gjennom henvendelser fra enkeltpersoner, lag, foreninger, skoler og barnehager får kommunen nødvendige innspill i TS-arbeidet. Et sted/område kan ha høy ulykkesrisiko selv om det ikke har inntruffet noe ulykke der. Slike steder framkommer ikke på noen ulykkesstatistikk, og det er derfor viktig at kommunen får informasjon om disse stedene på en annen måte.

1.3 Midler til finansiering av trafikksikkerhetstiltak

Oppegård kommune har i en årrekke hatt en egen bevilgning for utførelse av trafikksikkerhetstiltak på det kommunale vegnettet. For perioden 2011-14 er beløpet kr 700.000. På den annen side forutsettes det en årlig inntekt/refusjon på kr 200.000. Nettobevilgningen er således kr 500.000.

Hovedsakelig er inntekten et tilskudd fra Aksjon skoleveg for de tiltakene som blir godkjent som slike tiltak. Tilskuddet har i mange år vært langt større enn kr 200.000. Også tilskudd fra private, både fra enkeltpersoner og lag, har tidligere gitt inntekter ved at private helt eller delvis har finansiert mindre tiltak som fartshumper når disse ellers ikke ville nådd opp i den kommunale prioriteringen. Fordelen med private tilskudd er at flere tiltak kan utføres og at publikum får de tiltak de ønsker. Ulempen er at ressurser benyttes på andre tiltak enn de som har høyest prioritet.

Bevilgningen til trafikksikkerhetstiltak dekker kommunens egenandel til prosjekter som vesentlig finansieres gjennom Aksjon skoleveg. Resten av den årlige bevilgningen benyttes til en rekke mindre tiltak, som fartshumper, veilys, stier m.m.

Nettobevilgningen indikerer at ingen større anlegg kan finansieres gjennom TS-bevilgningen. TS-tiltak som koster mer enn ca kr 400.000, må prosjektfinsieres og vurderes ved den

årlige kommunale budsjettbehandling på lik linje med andre forslag til bevilgninger til alle andre gode formål.

2 KARTLEGGING OG PROBLEMBESKRIVELSE

2.1 Dagens trafikksituasjon

Hovedvegnettet i kommunen består av sterkt trafikkerte veger som E6, E18 og Fv 152 Skiveien. Oppegård har stor trafikk til og fra Oslo, og det kjøres mye internt i kommunen. Det er moderat trafikk, og relativt lite framkommelighetsproblemer på vegnettet i Oppegård.

Biltrafikken forventes å øke i årene framover. Mye av veksten vil skje på grunn av økt reiseaktivitet og bilbruk av de som allerede bor og jobber i kommunen. Det er en stor utfordring å redusere biltrafikken og øke trafikksikkerheten.

Det er også utfordringer knyttet til fylkesvegnettet hvor de fleste vegene har en dobbelfunksjon som gjennomfartsveier og lokalveier.

Alle boligområder og store deler av det øvrige kommunale vegnettet er skiltet med fartsgrense 30 km/t og det er anlagt mange fartshumper. Supplerende tiltak som fortau og sikring av krysningspunkter vurderes fortløpende. Trafikksikkerhet for myke trafikanter har høy prioritet på dette vegnettet.

Vegnettet i Oppegård består av:

- Kommunalt kjøreveinett på ca 110 km, og et fortaus- og gangveinett på ca 46 km.
- Fylkesveger
 - Fv 126, Ingierstrandveien/Bekkenstenveien/Roald Amundsens vei
 - Fv 127, Kolbotnveien fra Mastemyrveien til Gjersjø bru
 - Fv 128, Sønsterudveien/Kongeveien frem til Taraldrudveien
 - Fv 129, Taraldrudveien
 - Fv 130, Gamle Mossevei
 - Fv 131, Tverrveien/Kongeveien frem til Taraldrudveien
 - Fv 132, Skiveien fra Mastemyrtunnelen og frem til Oslo grense
 - FV 152, Skiveien fra kommunegrensen i syd via Kolbotn til Mastemyr / E18.
- Europaveier
 - E18 går gjennom hele kommunen fra nord til sør
 - E6 går gjennom Oppegård i sydøst.

2.2 Ulykkessituasjonene i Oppegård

Ulykkesanalysen bygger på data fra Statens vegvesens STRAKS-register, som igjen er basert på politiets innrapportering av trafikkulykker. Det er en underrapportering av ulykker, særlig de med lavere alvorlighetsgrad, der politiet ikke blandes inn i ulykken. Sammenligning mellom sykehusenes og politiets registreringer viser blant annet at ulykker med fotgjengere og syklist er sterkt underrapportert. Eksempelvis antar man at kun 10 % av sykkelulykkene rapporteres, men at rapporteringsgraden for fotgjengerulykker er høyere.

Statistikken viser derfor bare en del av ulykkessituasjonen, og det faktiske antall trafikkulykker i Oppegård kommune er høyere enn hva de offisielle tallene viser. Likevel er det sannsynlig at statistikken gir et riktig bilde av situasjonen for drepte og hard skadde.

I denne analysen presenteres ulykkesdata for perioden 2003-2007, dvs. de siste 5 årene. I tillegg er ulykkene i 2008 vist på et kart. Det har skjedd til sammen 111 PSU (politirapporterte ulykker med personskade) i Oppegård kommune i perioden 2003-2007. I disse ulykkene har totalt 142 personer blitt fysisk skadet. Tabell 2-1 oppsummerer hovedtrekkene når det gjelder ulykkesutvikling i denne perioden.

Ulykkesdataene framkommer lenge etter at ulykkene har skjedd. Derfor har rapporten basert seg på perioden 2003-07. Disse ulykkene er vist i figur 2.9. Ulykkene for 2008 er vist separat i figur 2.10. Etter hvert som det innkommer ulykkesoversikter fra vegvesenet blir disse vurdert av kommunen.

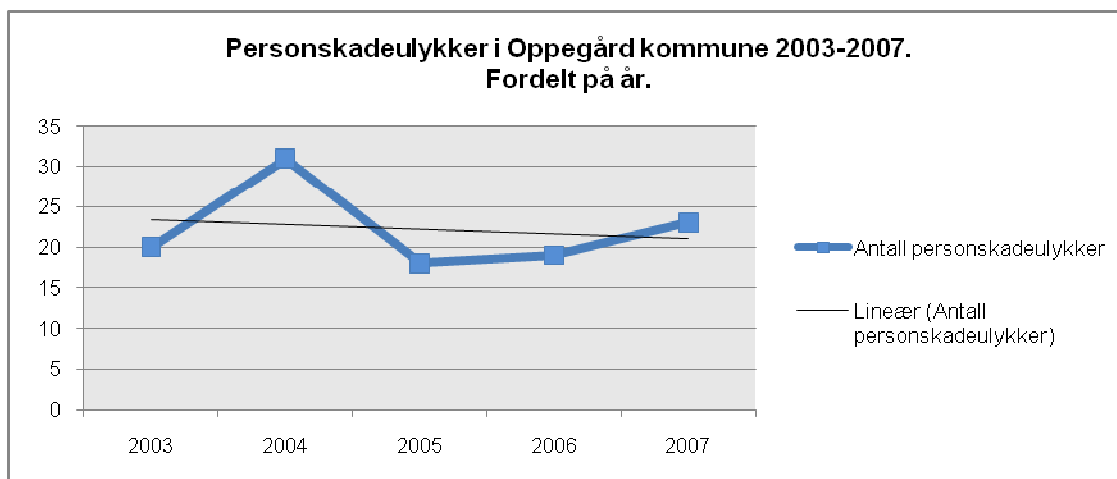
Tabell 2.1: Hovedtrekkene i ulykkesutvikling i Oppegård kommune.

Ulykkesutvikling	2003-2007
Antall ulykker	111
Gjennomsnittlig antall ulykker per år	22.2
Antall drepte	4
Antall alvorlig/meget alvorlig skadet	13
Antall lettere skadet	125

Årlig utvikling av trafikkulykkene

Figur 2-1 viser utviklingen i personskadeulykker i Oppegård kommune 2003 - 2007.

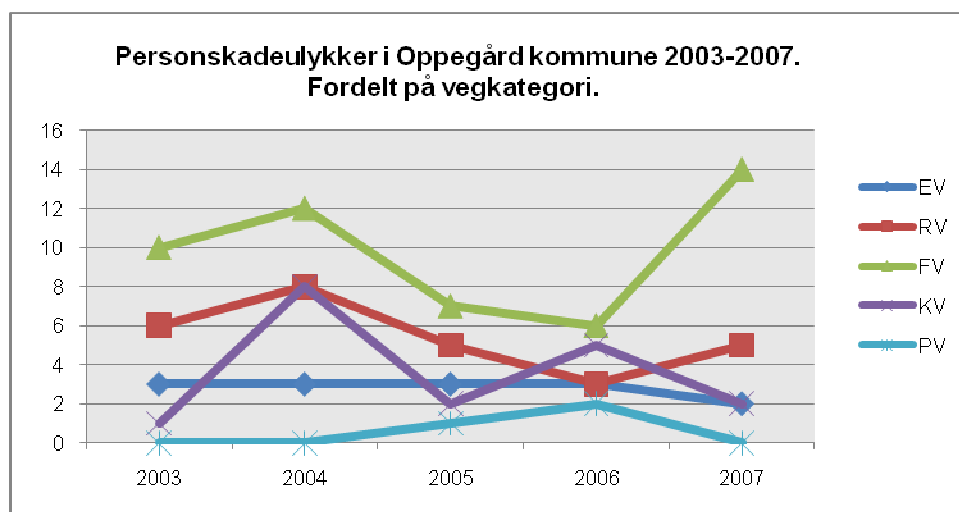
2004 skiller seg klart ut med flere personskadeulykker enn de andre fire årene, med totalt 31 ulykker. Det var en stor økning av antall ulykker fra 2003 til 2004, men antall ulykker sank igjen fra 2004 til 2005.



Figur 2-1: Personskadeulykker i Oppegård kommune 2003-2007.

Årlig utvikling fordelt på veikategori

Figur 2-2 viser hvordan ulykkene fordeler seg på de ulike vegkategoriene (riksveg som nå er fv 152), fylkesveg, kommunal veg og privat vei) og hvordan utviklingen i antall ulykker per år har vært innenfor de ulike vegkategoriene.



Figur 2-2 Personskadeulykker i Oppegård kommune 2003-2007. Fordelt på vegkategori uansett skadeomfang.

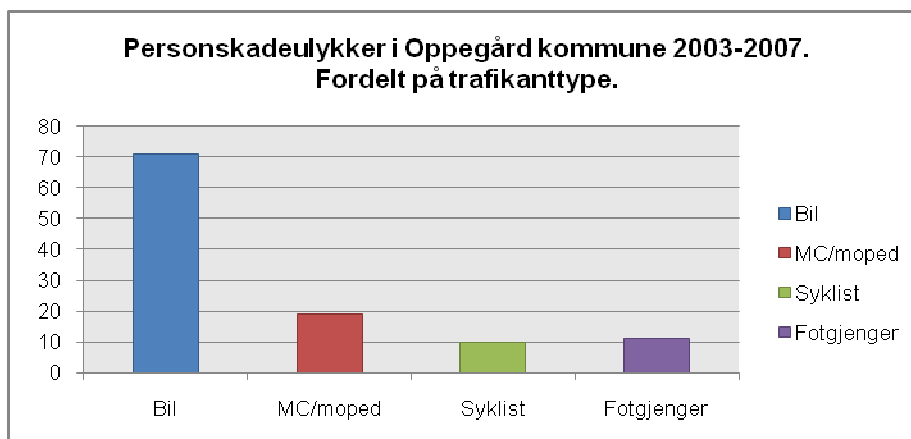
Figur 2-2 viser at de fleste ulykkene skjer på fylkesvegene. Antall ulykker på fylkesvegene har variert mye fra år til år, med en bunn i 2006 og en topp i 2007.

Når det gjelder fordelingen av ulykker på de ulike vegkategoriene er det størst forskjell mellom europaveiene og fylkesveiene. Dette har sin naturlige forklaring i at europavegnettet er høystandard vegnett, mens fylkesvegnettet har ulike funksjoner og består av flere avkjørsler.

Fordeling etter trafikantgruppe

I grupperingen etter trafikantgruppe er det den svakeste trafikanten involvert i ulykken som er utslagsgivende. Dvs. en ulykke mellom syklist og bil kommer inn under kategorien

sykkelulykke osv. Figur 2-3 viser hvordan ulykkene i Oppegård kommune i perioden 2003-2007 fordeler seg på ulike trafikantergrupper.

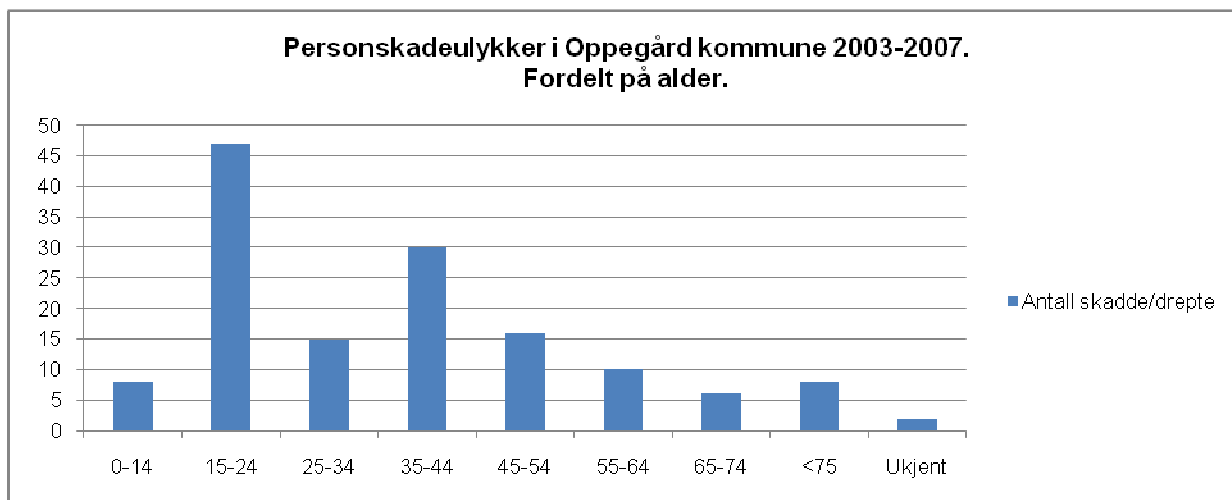


Figur 2-3 Personskadeulykker i Oppegård kommune 2003-2007. Fordelt på trafikantertype.

Bilulykker er den dominerende uhellskategorien, med 64 % av ulykkene. Rundt 17 % av ulykkene er MC eller mopedulykker, fotgjengerulykker utgjør nesten 10 % av ulykkene og sykkelulykker utgjør 9 % av ulykkene i kommunen.

Ulykker fordelt på alder

Figur 2.4 viser alderen til de totalt 142 personene som ble skadet i trafikkulykker i Oppegård kommune i perioden 2003-2007.



Figur 2-4 Antall personskadeulykker i Oppegård kommune. Fordelt på alder.

Fra figuren ser man tydelig at aldersgruppen 15-24 år skiller seg ut med flest skadde personer. Dette er en utsatt aldersgruppe i trafikken, og mange har akkurat fått førerkort. Dette er også en utsatt gruppe som passasjer. Det er også mange skadde personer i aldersgruppen 35-44 år. Dette må sees i lys av at innsatsen til kommune har vært rettet mot målgruppen 0-14 år.

Tabell 2-2 viser antall skadde i trafikken i Oppegård kommune i perioden 2003-2007 fordelt på aldersgrupper. Tabellen viser også befolkningstall for Oppegård kommune (per 1.1.2009),

fordelt på aldersgrupper, og forholdet mellom skadde og bosatte i kommunen for hver aldersgruppe.

Tabell 2-2: Hovedtrekkene i ulykkesutvikling i Oppegård kommune 2003-2007.

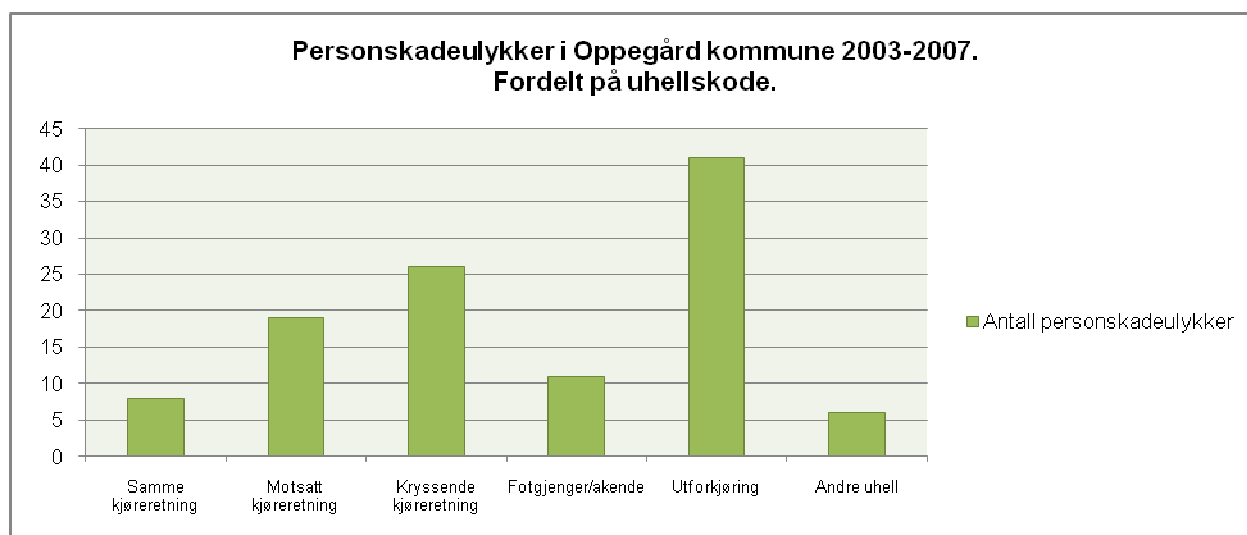
Alder	Antall skadde/drepte	Befolkning Oppegård pr. 1.1.2009	Antall skadde/drepte vist som prosentdel av befolkningen i Oppegård kommune i samme aldersgruppe
0-14	8	5044	0,159
15-24	47	3168	1,484
25-34	15	2238	0,670
35-44	30	3913	0,767
45-54	16	3776	0,424
55-64	10	3011	0,332
65-74	6	1864	0,322
<75	8	1598	0,501
Ukjent	2	-	-

Fra tabellen ser man at det er flest personskadeulykker i aldersgruppen 15-24 år. I forhold til befolkningen i Oppegård utgjør også denne aldersgruppen størst prosentdel skadete i forhold til bosatte i kommunen i samme aldersgruppe.

Tabellen viser også at i aldersgruppen 35-44 år er det både flere personskader og en høyere prosentandel av befolkningen i forhold til aldersgruppen 25-34 år. Få barn har blitt skadet trafikken i Oppegård i perioden 2003-2007, og denne gruppen har lavest prosentandel i forhold til befolkningsandel.

Ulykker fordelt på uhellstype

Figur 2-5 viser hvordan ulykkene fordeler seg på uhellstype.



Figur 2-5 Personskadeulykker i Oppegård kommune 2003-2007. Fordelt på uhellskode.

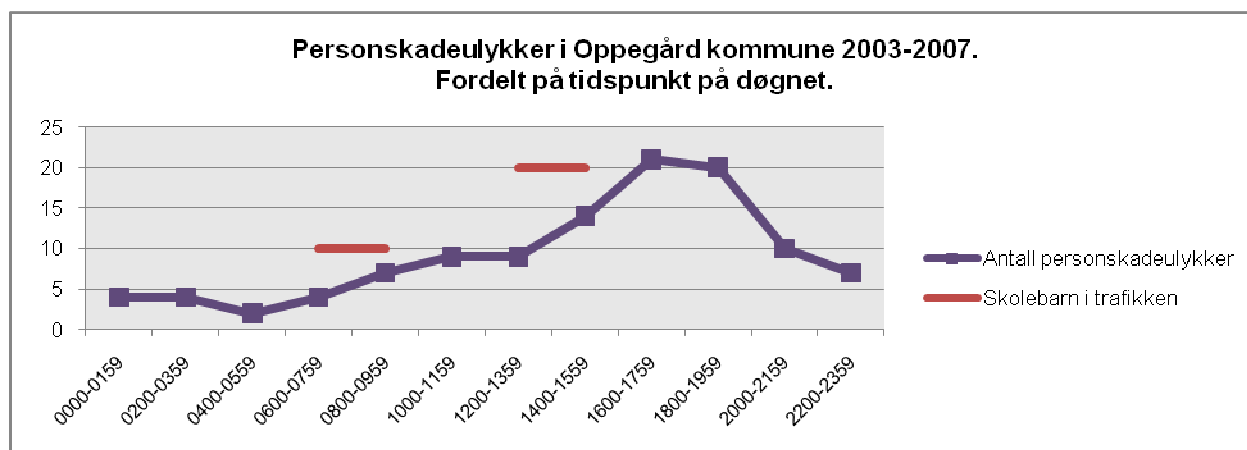
Utforkjøring er den dominerende uhellstypen, med 41 av totalt 111 ulykker. Denne ulykkestypen kan ofte skyldes høy fart. De fleste av utforkjøringsulykkene har skjedd på europa- og riksveinettet.

Det har vært 49 personskader i utforkjøringsulykkene og syv av disse har vært ruspåvirket. Det har ikke vært rus involvert i noen av de andre ulykkestypene. Blant utforkjøringsulykkene er 21 personskader i aldersgruppen 15-24 år, dvs. nesten halvparten av alle skadde/drepte i denne aldersgruppen. Fire av disse har også vært ruspåvirket. En av utforkjøringsulykkene i denne aldersgruppen har vært en dødsulykke. Det har også vært to ulykker med alvorlig skade. I aldersgruppen 25-34 har det vært seks personskader og en av disse har vært ruspåvirket. Dette viser at unge personer er utsatt for denne typen ulykker og det er oftest ved denne ulykkestypen at det er rus involvert. Høy fart og manglende kjøreferdigheter kan være noe av årsaken til at de yngste trafikantene dominerer for denne ulykkestypen.

Det har også skjedd mange ulykker i forbindelse med kryss, som tilhører kategorien "kryssende kjøreretning".

Ulykker fordelt på tidspunkt på døgnet

Figur 2-6 viser hvordan ulykkene fordeler seg på tidspunkt av døgnet og i hvilke perioder det er flest skolebarn i trafikken. Slike kurver følger ofte døgnfordelingen for trafikken, dvs. flest ulykker i morgen- og ettermiddagstrafikken. Fra figuren ser man at det i Oppegård kommune er en klar topp for ulykker i ettermiddagstrafikken.

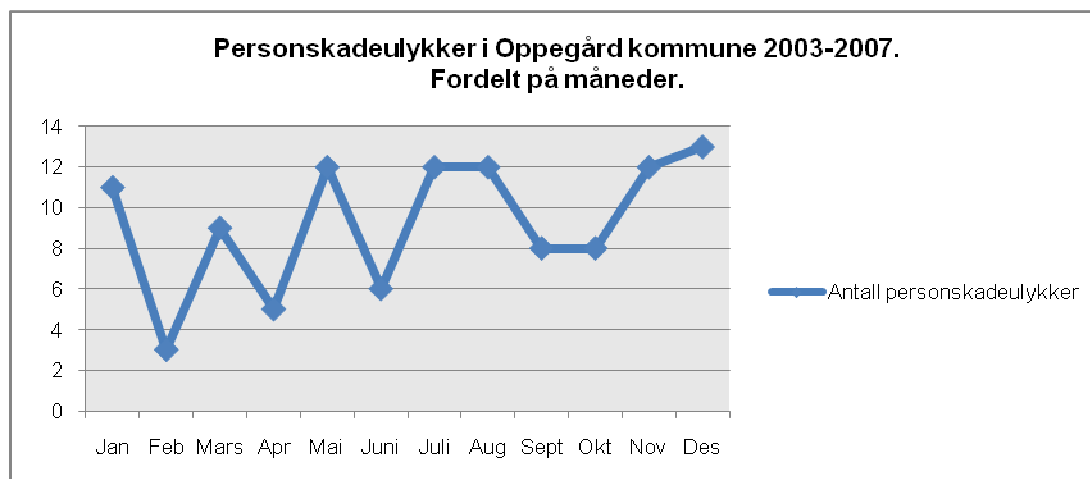


Figur 2-6 Antall personskadeulykker i Oppegård kommune. Fordelt på tidspunkt av døgnet.

Totalt åtte barn (aldersgruppe 0-14 år) har fått personskade i perioden 2003-2007, og blant disse ulykkene er det fire bilulykker, to sykkelulykker og to fotgjengerulykker. Begge fotgjengerulykkene fant sted i tidsperioden 1400-1559, mens sykkelulykkene fant sted i periodene 1600-1959. Det viser at fotgjengerulykkene har vært i tidspunktet på ettermiddagen da det er mye skolebarn i trafikken. Sykkelulykkene er litt senere på kvelden, da barn ofte drar på fritidsaktiviteter.

Ulykker fordelt på måneder

Figur 2-7 viser hvordan ulykkene i Oppegård kommune fordeler seg på måneder. Det er en stor variasjon i antall ulykker fra måned til måned. Færrest antall ulykker er det i februar, mens det er flest ulykker i desember.



Figur 2-7: Personskadeulykker i Oppegård kommune 2003-2007. Fordelt på måneder.

Skadegrad

Figuren 2-8 viser hvordan de som ble skadet i trafikken i Oppegård kommune i perioden 2003-2007 fordeler seg på skadegrad.

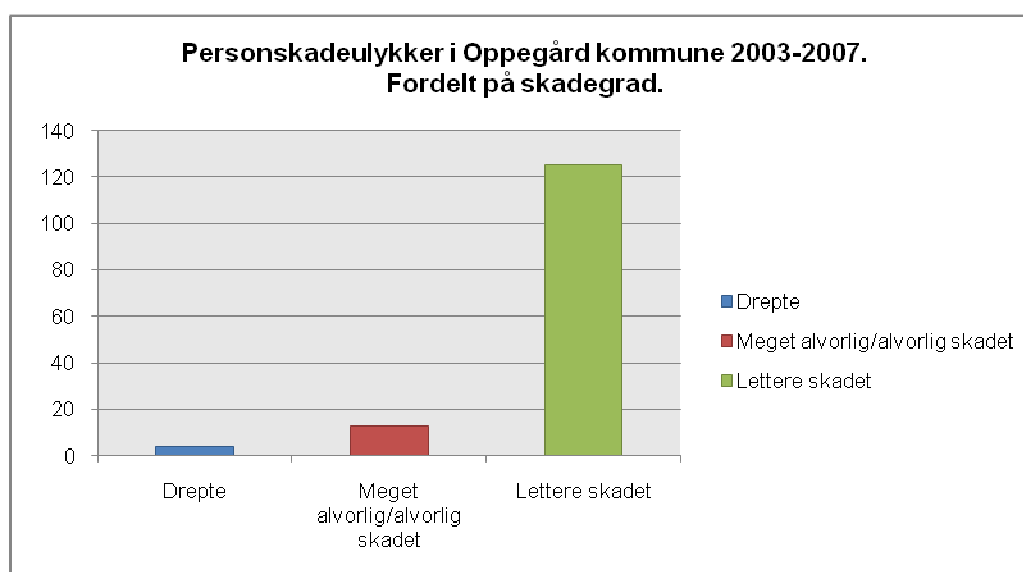
Drept: Omfatter også død som følge av uhellet i løpet av de 30 første dagene.

Meget alvorlig skadet: Alle skader som en tid truer pasientens liv eller som fører til varig men av stort omfang (30-100 % medisinsk invaliditet).

Alvorlig skadet: Skader som ikke truer pasientens liv, men som etterlater varlig men (0-30 % medisinsk invaliditet).

Lettere skadet: Skader som krever kortvarig behandling og ikke etterlater varig men av medisinsk etter yrkesmessig karakter.

I figur 2-9 er kategorien meget alvorlig og alvorlig skadd slått sammen. Skadegraden "lettere skadet" er dominerende skadegrad i ulykkene, med 125 av de totalt 142 skadede. Fire personer ble drept i trafikken i løpet av denne femårsperioden og tretten personer ble alvorlig/meget alvorlig skadet.



Figur 2-8: Antall skadde / drepte i Oppegård kommune. Fordelt på skadegrad.

Geografisk plassering av ulykkene

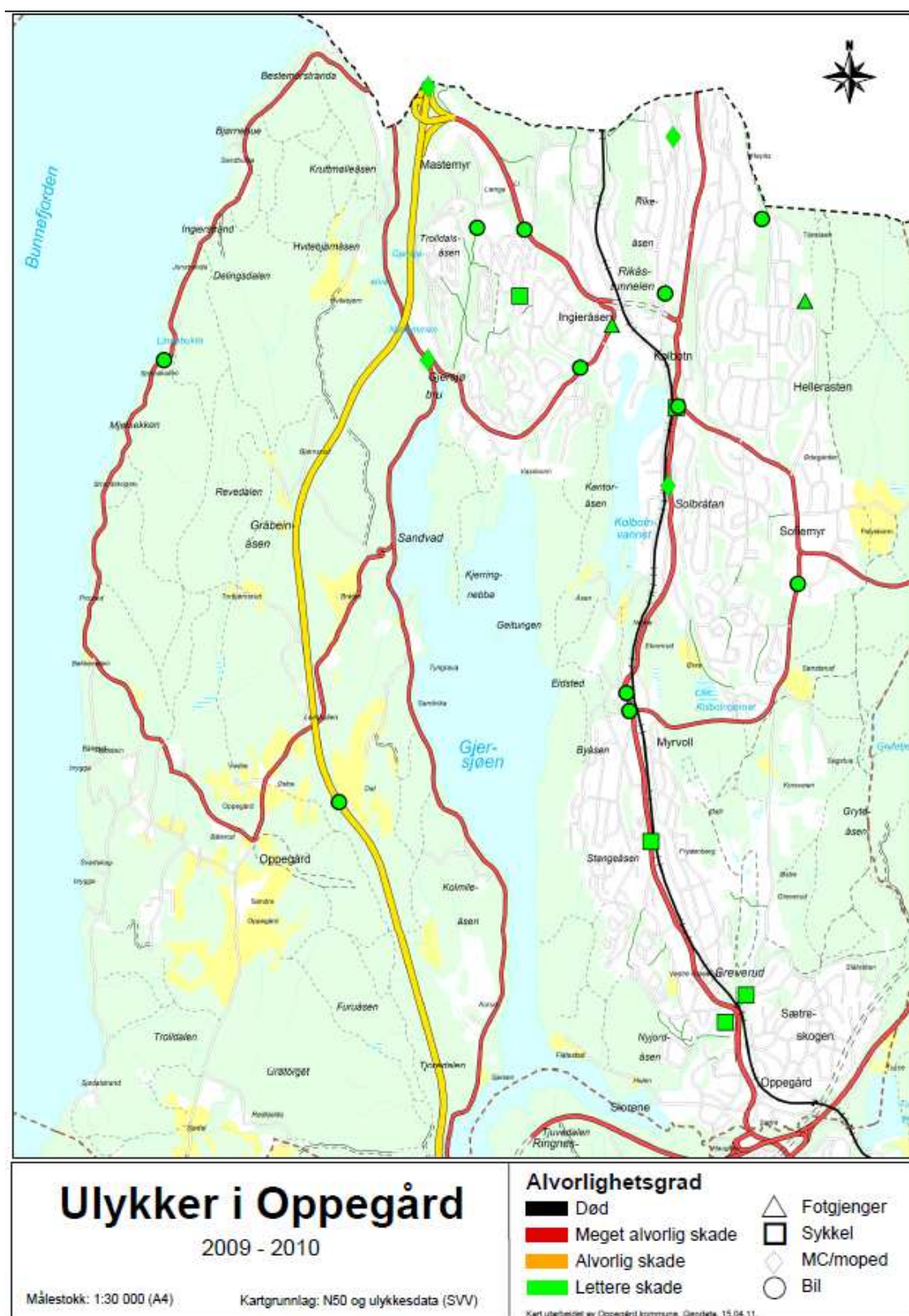
Figur 2-9 viser ulykkenes geografiske plassering fordelt på trafikantergruppe og skadegrad for perioden 2003 -2007, mens figurene 2-10 viser ulykkenes geografiske plassering for 2008 og 2009-10.



Figur 2.9 Ulykker i Oppegård 2003 – 2007. Geografisk plassering fordelt på trafikantergruppe og skadegrad.



Figur 2.10 a Ulykker i Oppegård 2008. Geografisk plassering fordelt på trafikantgruppe og skadegrad.



Figur 2.10 b Ulykker i Oppegård 2009-2010. Geografisk plassering fordelt på trafikantergruppe og skadegrad.

Figurene er basert på rapporter mottatt hos Statens vegvesen. Rapporter uten personskade registreres ikke for tiden.

Figur 2-9 viser at det har vært mange ulykker langs nordre del av Fv130 Gamle Mossevei, og flere av disse har vært ulykker med MC/moped. Det har vært to ulykker med alvorlig skade, en bilulykke og en ulykke med MC/moped, resten har vært ulykker med lettere skade. Figur 2-10 a) og b) viser at det ikke senere har vært ulykker langs denne strekningen. Fv 126 Ingierstrandvn / R.Amundsens vei skiller seg også ut med mange MC/moped-ulykker i perioden 2003-2007. Her har fem av ni ulykker vært MC/moped-ulykker og to av disse har hatt alvorlig personskade. Resten av ulykkene har hatt lettere personskade, en fotgjengerulykke og tre bilulykker.

Fv 132 Skiveien (nord for Kolbotn) har hatt fem personskadeulykker i perioden 2003-2007 og fire ulykker i 2008. De fleste ulykkene har her vært bilulykker, og en del av de med høy alvorlighetsgrad. To av ulykkene har vært dødsulykker, det vil si at halvparten av dødsulykkene i kommunen i perioden 2003-2007 har skjedd her. Etter 2009 har det ikke vært ulykker på denne strekningen.

Det har også vært en del ulykker langs Fv 128 Sønsterudveien, og en av disse har vært en dødsulykke med fotgjenger. Det har vært totalt tre fotgjengerulykker her. Det har også vært fire sykkelulykker langs Fv 128, alle med lettere skader. Blant bilulykkene på denne fylkesvegen har det vært to ulykker med alvorlig personskade og resten har hatt lettere skader. Etter at fartsgrensen ved Landerudsenteret ble redusert i 2009 har det ikke forekommet ulykker på ette stedet.

Fv127 Kolbotnveien har hatt en fotgjengerulykke med alvorlig skade og to bilulykker med lettere skade. I 2008-10 har det bare skjedd en ulykke årlig med lettere skade her.

Fv131 Tverrveien / Kongeveien har hatt en bilulykke med meget alvorlig skade og her ble også en person alvorlig skadet. De to andre ulykkene har vært med lettere skadegrad.

Det har også vært mange personskadeulykker langs Fv152 Skiveien / Mastemyrveien. Blant ulykkene her har det vært en fotgjengerulykke, to sykkelulykker, fire ulykker med MC/moped og nitten bilulykker. En av bilulykkene var en dødsulykke der også en person ble alvorlig skadet. Resten av ulykkene her har vært med lettere personskade.

På det kommunale vegnettet har det vært det kun vært personskadeulykker med lettere skadde og det er få personskader tatt i betraktning lengden av det kommunale veinettet.. Det har vært like mange fotgjengerulykker og bilulykker, og det har også vært en del sykkelulykker og et par ulykker med MC/moped.

E18 går gjennom Oppegård kommune og også her har det vært en del ulykker. Alle ulykkene har vært bilulykker, en med alvorlig personskade og resten med lettere skadde. Det skjedde en dødsulykke på E18 i 2008. På E6 har det bare skjedd bilulykker med lettere skade i hele perioden fra 2003 - 2008.

Oversikten over trafikkulykkene i årene 2009 og 2010 i figur 2.10 b) viser at det kun har forekommet lettere skader på veinettet i Oppegård, men litt under halvparten av ulykkene på det kommunale veinettet.

Oppsummering ulykkesanalyse

I perioden 2003-2007 har det vært 111 personskadeulykker med totalt i 142 skadde i Oppegård kommune. Fire personer har mistet livet i trafikken, en person har blitt meget alvorlig skadet, tolv har blitt alvorlig skadet og 125 personer har blitt lettere skadet. I 2008 skjedde det 23 ulykker hvor 1 person ble drept, 2 alvorlig skadet og 35 lettere skadet.

De fleste av ulykkene i Oppegård kommune har vært på fylkesvegnettet. Det har også vært en del ulykker på riksvegnettet og mindre alvorlige ulykker på kommunale veger. Antall ulykker på europavegnettet har holdt seg på et lavt nivå gjennom perioden.

Bilulykker er den dominerende uhellskategorien, med 64 % av ulykkene. Det har også vært en del ulykker med MC/moped (rundt 17 %), mens både fotgjenger- og sykkelulykker ligger på rundt 10 % av alle ulykkene i kommunen.

Aldersgruppen 15-24 år skiller seg klart ut med flest skadde personer. Det er også mange skadde i aldersgruppen 35-44 år. En sammenligning mellom antall ulykker og bosatte i Oppegård kommune fordelt på hver aldersgruppe viser høyest andel i aldersgruppen 15-24 år. Forholdet viser også at aldersgruppen 35-44 år har en høy prosentandel av ulykker i forhold til bosatte i kommunen. Barn i aldersgruppen 0-14 år kommer ut med lavest prosentandel, noe som viser at det er få barn som har blitt skadet i trafikkulykker i forhold til antall barn bosatt i Oppegård kommune.

Utforkjøring er overraskende den vanligste uhellstypen i perioden 2003-2007. I aldersgruppen 15-24 år har nesten halvparten av ulykkene vært utforkjøringsulykker og fire av disse har vært ruspåvirket. En av utforkjøringsulykkene i denne aldersgruppen var en dødsulykke. Det har også vært en del utforkjøringsulykker i aldersgruppen 25-34 år, der det i en av ulykkene ble påvist rusbruk. Dette viser at unge personer er utsatt for denne typen ulykker, ofte på grunn av høy fart og manglende kjøreferdigheter.

Ulykkenes fordeling i forhold til når på døgnet de fant sted viser jevn økning i antall ulykker fra morgenen og utover formiddagen, og med en klar topp i tidsperioden fra kl.1600 til kl.2000. Deretter går antall ulykker ned utover kvelden og natten. Totalt åtte barn har fått personskade, blant disse ulykkene er det to fotgjengerulykker i tidsperioden 1400-1559 når det er mye skolebarn i trafikken.

Det har vært en stor variasjon i hvordan ulykkene har fordelt seg på de ulike månedene. Februar er måneden med færrest ulykker, mens det har vært flest ulykker i desember. Det har også vært mange ulykker i januar, mars, juli, august og november.

Dessverre er det fortsatt slik at skolens parkeringsplasser er problemområder, både ved at de benyttes som lekeplasser (sykkelulykker) og ved ryggeulykker. Målet om mindre kjøring av elevene til skolen står således fast.

+

2.3 Skolenes trafikksikkerhetsarbeid

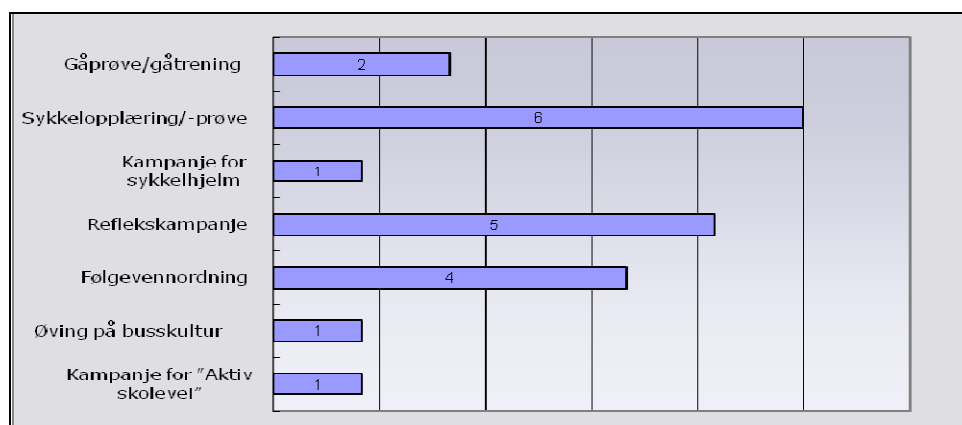
I forbindelse med revisjonen av trafikksikkerhetsplanen ble det i 2009 gjennomført en undersøkelse ved skolene i Oppegård om skolenes eget trafikksikkerhetsarbeid.

Undersøkelsen ble gjennomført med et internettbasert spørreverkøy, EasyResearch, og ble sendt til rektorer ved skolene med e-post. Undersøkelsen omhandlet hvilke tiltak som gjennomføres ved skolene i Oppegård, hvordan trafikksikkerhetsarbeidet ved skolene er organisert, og et spørsmål omfattet hvilken holdning respondentene hadde til holdningsskapende trafikksikkerhetsarbeid ved skolene.

Undersøkelsen ble sendt til ni skoler i kommunen, en kombinert barne- og ungdomsskole, fem barneskoler og tre ungdomsskoler. Alle skolene har svart på undersøkelsen.

Trafikksikkerhetstiltak ved skolen

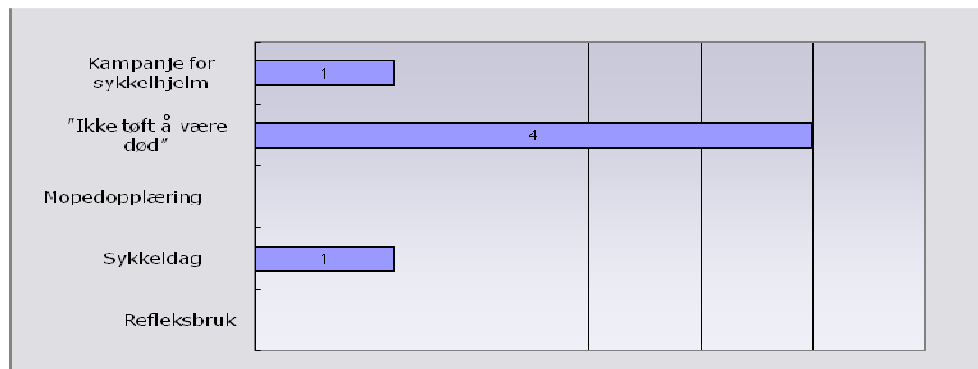
Skolene ble bedt om å angi hvilke trafikksikkerhetstiltak som gjennomføres ved den enkelte skole. Det ble skilt mellom tiltak i barneskolen og ungdomsskolen. Svarene er vist i figur 2.11 og 2.12.



Figur 2-11: Trafikksikkerhetstiltak som gjennomføres ved barneskolene i Oppegård.

Figuren viser at alle de seks barneskolene gjennomfører sykkelopplæring/-prøver. Fem av seks skoler har reflekskampanjer og fire av skolene har en følgevennordning. Det er to skoler som gjennomfører gåprøver/gåtrening, og bare en av de seks barneskolene har et opplegg knyttet til bruk av sykkelhjelme, og "Aktiv skolevei" kampanje.

Det ble også stilt spørsmål om hvem som organiserer følgevennordningen dersom skolen benyttet seg av dette. Blant de fire skolene som hadde dette tiltaket, var det fire ulike svar. En skole svarte foreldregrupper, en SFO, en FAU og en rektor. Svarene fra ungdomsskolene i kommunen er vist i figur 2-12. Alle de fire ungdomsskolene gjennomfører kampanjen "Ikke tøft å være død", i regi av Trygg Trafikk. En av fire ungdomsskoler har hhv. kampanje for bruk av sykkelhjelme og sykkeldag. Det er ingen av ungdomsskolene som har reflekskampanjer eller mopedopplæring.



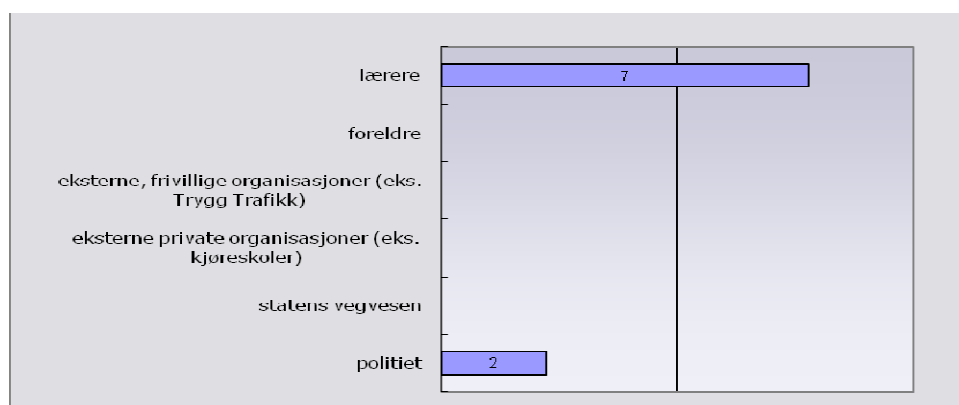
Figur 2-12: Trafikksikkerhetstiltak som gjennomføres ved ungdomsskolene i Oppegård.

Organisering av arbeidet ved skolene

Skolene ble videre spurt om trafikkopplæring/trafikksikkerhet er et eget tema i skolenes halvårs-/årsplaner. Tre av skolene har trafikkopplæring/trafikksikkerhet som en del av planverktøyet ved skolen, mens seks skoler ikke har det.

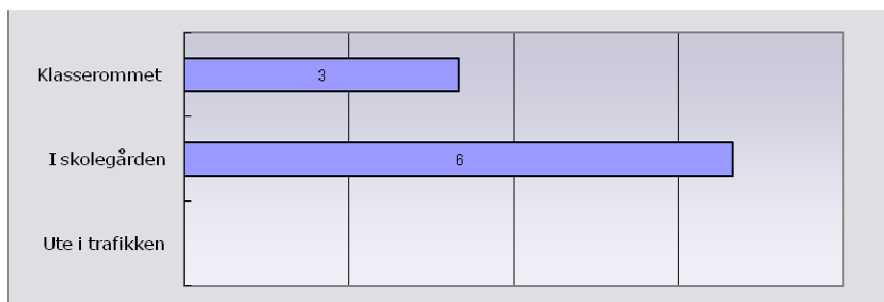
Skolene ble også spurt om de har oppnevnt en trafikkansvarlig lærer. Kun to av de ni skolene svarte at de har utpekt en trafikkansvarlig lærer ved skolen.

På spørsmål om hvem (eks. lærere, foreldre, frivillige organisasjoner) som gjennomfører størsteparten av trafikkopplæringen ved skolen, svarte syv av skolene at det var lærere og to av skolene at det var politiet (se figur 2-13). Ut fra svarene fra undersøkelsen ser det ikke ut til at verken foreldre, Statens vegvesen eller organisasjoner (for eksempel Trygg Trafikk) er involvert i trafikkopplæringen ved skolene i Oppegård.



Figur 2-13: Hvem gir størsteparten av trafikkopplæringen ved din skole?

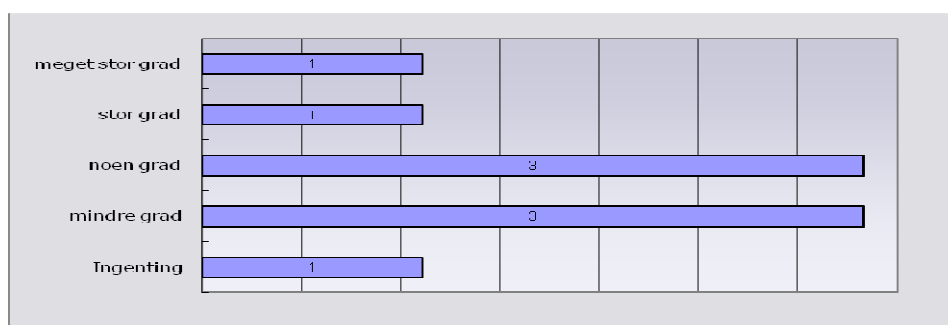
Skolene ble videre bedt om å angi hvor trafikkopplæringen foregår ved deres skole; i klasserommet, i skolegården eller ute i trafikken. Svarene fordeler seg som vist i figur 2-14.



Figur 2-14: Hvor foregår mesteparten av trafikkopplæringen ved din skole?

Det meste av trafikkopplæringen foregår i skolegården (seks av ni skoler). Det er også tre skoler som har trafikkopplæring i klasserommet. Ingen av skolene har trafikkopplæring ute i trafikken.

Videre ble skolene bedt om å angi i hvilken grad foresatte trekkes inn i trafikkopplæringen ved skolene. Svarene på dette er vist i figur 2-15.



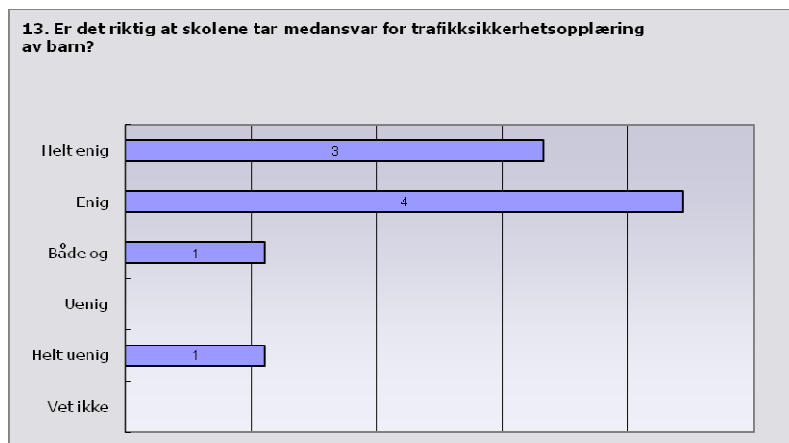
Figur 2-15: Hvordan foresatte blir trukket inn i trafikkopplæringen ved skolene i Oppegård.

Figur 2-15 viser at de foresatte i ulik grad trekkes inn trafikkopplæringen i Oppegård. En av skolene svarer at de i meget stor grad trekker foreldrene inn i trafikkopplæringen og en skole svarer at de gjør det i stor grad. Tre skoler svarer at foreldre i noen grad trekkes med i skolens trafikkopplæring og tre skoler svarer at foreldrene er med i mindre grad. Kun en skole svarer at foreldre ikke trekkes med i trafikkopplæringen ved skolen.

På spørsmål om å angi skolens tre viktigste samarbeidspartnere i trafikksikkerhetsarbeidet var det en skole som svarte fire samarbeidspartnere, tre skoler svarte tre samarbeidspartnere og to skoler svarte hhv. 1 og 2 samarbeidspartnere. FAU og politiet ble nevnt av seks av skolene. Foreldre, Trygg Trafikk, Vei og park i kommunen og "Ikke tøft å være død" kampanjen ble alle nevnt av to av skolene, mens Statens vegvesen ble nevnt som viktig samarbeidspartner av en skole.

Skolenes holdninger til trafikksikkerhetsarbeid

Skolene ble også spurt om deres holdninger til trafikksikkerhetsarbeid. Spørsmålet gikk ut på om de var enige i at skolene tar et medansvar sammen foreldre i trafikksikkerhetsopplæring av barn. Skolenes svar er vist i figur 2-16.



Figur 2-16: Rektorenes holdning til trafikksikkerhetsarbeid.

Flertallet av de skolene mener det er i noen eller mindre grad riktig at skolene tar et medansvar i trafikkopplæringen av barn og unge. Det er også en skole som mener at det i meget stor grad er riktig og en skole som mener at det i stor grad er riktig. Kun en skole mener at det ikke er riktig at skolene tar medansvar i trafikkopplæringen av barn og unge. Dette bør være et godt utgangspunkt for å få til en økt innsats innen trafikkopplæring ved skolene i Oppegård. En økt satsning vil imidlertid kreve en tilrettelegging og organisering som gjøre det lett og attraktiv for skolene   øke innsatsen sammenlignet med i dag.

Det siste spørsmålet i undersøkelsen omhandlet skolene og gjennomførte gode tiltak/prosjekter som de anbefalte til andre skoler i kommunen. Fem av de ni skolene kom med forslag til tiltak som de hadde gjort og som de mente fungerte bra. Tre av skolene anbefalte "Gå til skolen" aksjoner, for å redusere foreldrekjøring og få flere barn til å gå til/fra skolen. To av skolene anbefalte reflekskampanjer, og den ene skolen beskrev da et tiltak der alle kjørende og gående en dag i tidsrommet kl.8-8:15 ble tildelt refleks. Den andre skolen hadde en spennende reflekskampanje på gang i regi av FAU og skole i samarbeid. Det var også en skole som anbefalte å ha en f lgevennordning for å øke trafikksikkerheten til skolebarna. Denne ordningen ble benyttet av stadig flere ved skolen.

2.4 Barnetråkkregistreringer

Aksjon barnetråkk går ut på at barn og unge registrerer hvilke veier og områder de benytter på skolevei og til lek. Man blir bedt om å registrere hvilke steder de liker, eventuelt ikke liker og hvilke endringer de ønsker på disse stedene. Av registreringene kan det framgå hvor elevene synes det er farlig å ferdes i trafikken, og hvilke tiltak som bør gjennomføres. Metoden er utarbeidet av Norsk Form og Statens kartverk. Digitalt barnetråkk registreres av hver enkelt elev digitalt via www.kartiskolen.no. I Oppegård kommune er det i hovedsak elever på 6. og 9 trinn som gjennomfører registreringene klassevis med veiledning av representanter for kommunen og en prosjektleder. Metoden er pedagogisk anbefalt.

Registreringene skal benyttes i kommunal planlegging, i denne sammenhengen trafikksikkerhetsplanen. Dette for å sikre barn og unges deltakelse i kommunale planprosesser, jf. Plan og bygningsloven kapittel 5. om medvirkning og planlegging.

Kartiskolen.no er et statlig webatlas for Norge og er egnet til undervisning i skolen. Opplegget for registreringene er klarert med Datatilsynet og krever ikke konsesjon. Informasjonen som elevene blir bedt om å legge inn er anonym og kan ikke kobles til hvem som har lagt den inn.

Resultatene fra registreringene i Oppegårdskolene viser at det er lite samsvar mellom det som foreldrene mener er trafikkfarlig og det elevene påpeker. Det er forbausende mange som har rapportert områder som farlige der det er lite trafikk, eksempelvis turveier, idrettsanlegg og torg. Men fare kan være så mangt: husdyr og ville dyr, og ikke minst eldre ungdommer, sinte damer og "farlige" menn.

En foreløpig sammenfatning av registreringene at de områdene som barn og unge i Oppegård opplever som ekstra trafikkfarlig er

- "Gamle" miljøgata på Kolbotn, og Kolbotn sentrum generelt. (mye trafikk + byggeplass)
- Ved Myrvoll stasjon
- Ved Oppegård stasjonen (over og undergang)
- Strekningen fra rundkjøringen Skivn./Sønsterudvn og langs Sønsterudveien til Tverrveien. Det er antagelig overgangen på strekningen.
- Undergangen sør for Oppegård videregående skole.
- Ved de fleste barneskolene er det registrert mye trafikk nær skolen. Dette må være foresatte/ ansatte ved skolen som kjører til og fra skolen.

Tiltak som er satt i gang for å bedre dette er ikke-fysiske trafikksikkerhetstiltak, jf sak i BUK



Figur 2-17: Eksempel på barnetråkkregistreringer. Kartet viser registreringer for Østli skole. Blå streker viser veier barna ikke synes er farlige. Rød strek viser veier barna synes er trafikkfarlige.

Registreringene på kartutsnittet ovenfor viser at enkelte elever synes at gangveien langs Skiveien og Marens vei nord for Østli skole er farlig, flere at disse strekningene ikke er farlige.

3 VISJONER OG MÅL

3.1 Overordnede mål

I forbindelse med Nasjonal transportplan (NTP) for perioden 2002 til 2011 la Regjeringen og Stortinget til grunn en visjon om at det ikke skal forekomme ulykker innen transportsektoren som fører til tap av menneskeliv eller varige skader; den såkalte 0-visjonen;

Regjeringen ser det store antall skadde og drepte i veitrafikken som et alvorlig samfunnsproblem. Derfor har vi lagt til grunn for vårt langsiktige trafikksikkerhetsarbeid en visjon om ingen drepte eller livsvarig skadde. Visjonen betyr at regjeringen, i tillegg til å føre en politikk med mål å redusere totalt antall ulykker, vil sette et sterkt fokus på virkemidler som kan redusere de alvorligste ulykkene.

Visjonen hviler på tre pilarer;

- Etikk – at mennesket er unikt og uerstattelig.
- Kunnskap – at vi kjenner de menneskelige forutsetningene, både fysiske og mentale.
- Ansvar – At trafikanter og myndigheter har et delt ansvar for sikkerheten i trafikken.

Oppfølging av 0-visjonen skal måles gjennom reduksjon av antall drepte og hardt skadde årlig. I denne sammenheng defineres hardt skadde som summen av antall meget alvorlig skadd og alvorlig skadd.

Kommuneplan for Oppegård 2007 – 2019

Oppegård kommune har følgende visjon: Effektiv, trygg og trivelig

Innenfor samferdsel er det listet opp en del målsettinger, og følgende anses som mest relevante i fht trafikksikkerhetsplanen:

- En mer trafikksikker Fv 152
- Trygg ferdsel framfor framkommelighet for billister på lokalvegnettet
- Flere skal gå og sykle

Kommuneplanen er under rullering.

3.2 Visjon og mål for trafikksikkerhetsarbeidet i Oppegård

Den nasjonale visjonen for trafikksikkerhetsarbeidet er den såkalte Null-visjonen:

Ingen drepte eller skadde i trafikken!

Oppegård kommune har således følgende **visjon** for trafikksikkerhetsarbeidet.

Ingen drepte eller alvorlig skadde i trafikken i Oppegård

Hovedmål for trafikksikkerhetsarbeidet i Oppegård i perioden 2011-2014 er vist under. Hovedmål er et langsiktig mål som skal bringe oss nærmere visjonen.

- Redusere antall ulykker i Oppegård kommune til under 18 per år innen 2014
- Ingen drepte eller hardt skadde på det kommunale vegnettet

I perioden 2003-2007 har det vært i gjennomsnitt 22 ulykker per år i kommunen. I årene fremover vil det være naturlig å anta at trafikkmengden vil øke, og mer trafikk fører ofte til flere ulykker dersom man ikke iverksetter trafikksikkerhetstiltak. Et mål om gjennomsnitt antall ulykker som ligger noe lavere enn antall ulykker med dagens trafikkmengde vil derfor være et mål som er reelt for kommunen å oppnå innen 2019.

En reduksjon til i gjennomsnitt under 18 ulykker per år, innebærer en reduksjon i antall ulykker på om lag 20 %

Med forankring i de foreslåtte tiltak som er listet i tiltaksdelen, foreslås følgende **delmål** for arbeidet frem til 2014;

- Det skal stimuleres til at flere barn og voksne går eller sykler til skole og arbeidsplass.
- Økt engasjement for trafikksikkerhetsarbeidet innen skoler og barnehager.
- Kommunen må fortsette arbeidet med gjennomføring av sikringstiltak, særskilt i boligområder og langs definerte skoleveier.
- Kommunen må øke / vri innsatsen, særlig når det gjelder vintervedlikehold, for å bedre fremkommeligheten og dermed også tryggheten til trafikanter.
- Kommunen skal være en pådriver for trafikksikkerheten på fylkesveiene.

4 PRINSIPPER FOR TRAFIKKSIKKERHETSARBEIDET I OPPEGÅRD

4.1 Fartsgrenser og kriterier for anleggelse av fartshumper på kommunale vegger



Uvalg for Miljø og plan vedtok i møte 22.5.2007 prinsipper for fartsgrenser og bruk av fartshumper på det kommunale vegnettet i Oppegård. Dette medfører:

- 1) Normal fartsgrense for boligveier i tettbebyggelse skal fortsatt være 30km/t.
- 2) Fartsgrense 50 km/t er normalt høyeste fartsgrense som skal benyttes på det kommunale veinettet i Oppegård. Fartsgrensen benyttes for hovedveier og når samleveier er utrustet med fortau eller gang- og sykkelvei. Fartsgrense 40 km/t kan benyttes på samleveier uten fortau.
- 3) Spesielt farefulle punkter sikres og fartshumper prioriteres der de fleste av følgende kriterier er oppfylt:
 - a. Minst 15 % kjører fortere enn fartsgrensen pluss 10 km/t (altså vanligvis 40).
 - b. Gjennomsnittlig trafikk pr døgn (ÅDT) på stedet er minst 800. Ved skoler, barnehager, sykehjem og lignende reduseres ÅDT til 400.
 - c. Fartshumper forventes å få gunstig effekt og kan fysisk anlegges.
 - d. Aksjon barnetråkk anser stedet som trafikkfarlig
 - e. Trafikkulykker er registrert de siste 10 årene.
- 4) Ved nye boligutbygginger skal trafikksikkerhet tillegges stor vekt. Om det anses nødvendig skal utbyggeren anlegge fartshumper samtidig med at veiene opparbeides. Nye boligfelt skal normalt etableres med veier med fortau for å unngå blanding av biler og fotgjengere i kjørebanen.
- 5) Ved overgangen fra 50 km/t til lavere fartsgrense skal det anlegges fartshump for å markere endret fartsgrense.

Dessuten bør fartshumper kun anlegges på rettstrekninger lengre enn 150 m og når det er en vesentlig andel gjennomgangstrafikk. Veier uten fortau eller gang-/sykkelvei prioriteres for fartsdempende tiltak.

Alle kommunens boligområder og Kolbotn sentrum er skiltet med fartsgrense 30 km/t. Oftest er soneskilt benyttet.

Forlag om fartshumper følges opp med registreringer av trafikkmengde og fartsnivå. Annen viktig informasjon om forholdene på stedet registreres også for å unngå at fartshumper på stedet i seg selv ikke skal medføre trafikkfarlige situasjoner. Det unngås derfor å legge fartshumper i krappe kurver og i bratte bakker. Plassering ved veilysstolper er ønskelig, slik at fartshumpene blir godt synlige også når det ikke er dagslys. Anleggskostnaden for en

fartshump er ca kr 15.000. Årlig innkommer ønsker om fartshumper som langt overstiger det budsjettert gir rom for. På den annen side gjelder de fleste ønskene steder der få eller ingen av kriteriene er oppfylt.

4.2 Kriterier for anleggelse av gangfelt

Gangfelt er først og fremst et framkommelighetstiltak for myke trafikanter, ikke et trafikksikkerhetstiltak. Undersøkelser viser at dersom gangfeltet ligger på et lite egnet sted, eller hvis det ikke er sikret med f. eks god belysning, riktig oppmerking og gode ventearealer, kan de gi falsk trygghet for gående og syklende.



Grunnen til dette er at bare halvparten av bilistene stopper for fotgjengere i vanlige gangfelt. Gangfelt skal brukes der det er mange som krysser og der brukerne har spesielle behov, for eksempel skolebarn.

Statens vegvesen har vedtatt retningslinjer for når gangfelt kan anlegges (Håndbok 270, Gangfeltkriterier, www.vegvesen.no). Disse skal sikre en enhetlig praksis og at sikkerheten blir best mulig ivaretatt både i det enkelte krysningspunkt og i trafikksystemet som helhet. Kriteriene er knyttet til fartsnivå, trafikkmengde og antall kryssende trafikanter. En oppsummering av gangfeltkriteriene i HB 270 er vist i vedlegg til rapporten. Oppegård kommune legger anbefalingene i denne håndboken til grunn for arbeidet med gangfelt på kommunale veier.

Både kommunale og statlige vegmyndigheter opplever stadig en motsetning mellom det å anlegge nye gangfelt og det å sikre de gangfeltene som finnes. Skal vi beholde farlige gangfelt, eller skal de fjernes, er et vanlig dilemma. Å anlegge nye gangfelt i dag innebærer at det tas hensyn til en rekke krav til sikker utforming. Dette innebærer investeringskostnader som må vurderes opp mot nytten av å sikre eksisterende gangfelt. Noen ganger er det riktigst å legge til rette for kryssing uten å etablere gangfelt av trafikksikkerhetsmessige grunner.

4.3 Skiltmyndighet i Oppegård

Skilting av vegnettet i Oppegård skjer i nært samarbeid mellom politiet, Statens vegvesen og kommunen.

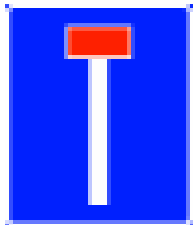
Det er i hovedsak Statens vegvesen som er skiltmyndighet på alle typer veier (riksveg, fylkesveg, kommunale veier) i Oppegård, men med følgende unntak:

Oppegård kommune skiltmyndighet	Politiet skiltmyndighet
- Fareskilt på kommunale veier (skilt nr 100 – 156) 210 Forkjørs kryss på kommunale veier. - Fartsgrenser på kommunale veier - Gangfeltskilt på kommunale veier - Vegvisningsskilt på kommunale veier	Skilt 212 (Vikeplikt for møtende kjørende og 214 (Møtende kjørende har vikeplikt)

Kommunens myndighet for skilting og oppmerking er delegert til virksomhetsleder for vei og park.

4.4 Stenging av veger

Stenging av kommunale veier foreslås av og til for å få redusert eller fjernet uønsket trafikk i boligområder. Dette kan være et uheldig virkemiddel av flere årsaker.



Et generelt ønske om at en boligvei ikke skal ha gjennomgående trafikk bør i utgangspunktet baseres på en reguleringsplan slik at alle involverte parter kan fremme sitt syn i saken.

Ved stenging av en eksisterende boligvei bør det etableres fullverdige snuplasser på hver side av sperringen, slik at nyttekjøretøy (for eksempel brøytebil eller renovasjonsbil) har mulighet for å snu ved sperringen.

Dette ligger det som regel ikke til rette for i etablerte strøk. Fremkommeligheten for utrykningskjøretøyer, renovasjon, nyttetransport m.m. vil også bli vesentlig berørt når veier stenges. Adressering til boliger og næring på hver side av sperring av en eksisterende gjennomgående vei er også et utfordrende tema. Dessuten vil stenging av en vei nødvendigvis føre til økt trafikk på tiliggende veinett. Trafikkløsninger og trafikksikkerhet som følge av slik stenging kan totalt sett således bli dårligere.

4.5 Envegsregulering av veger

Boligveiene i Oppegård er forholdsvis smale og har ofte parkerte biler. Med trafikk i begge retninger må det holdes forholdsvis lav fart og ofte bremses for å vike for annen trafikk, da konflikt- og vikepliktpunktene er mange. Dette påvirker i særlig grad trafikkavviklingen.



For fotgjengere blir situasjonen vanskelig fordi de må dele et begrenset areal med bilene. Ved å envegsregulere gater kan teoretisk antall konfliktpunkter i kryss reduseres betraktelig. Videre forenkles oppgavene for fotgjengerne som skal krysse vegen og vegens kapasitet økes. På den annen side medfører envegsregulering økte kjørelengder og dermed økt trafikk. Dette vil først og fremst ramme de som bor i de vegene som envegsreguleres.

Envegsregulering innføres ved å sette opp skilt 526, envegskjøring, der hvor den envegsregulerte strekningen begynner. Skiltet angir med en pil tillatt kjøreretning. I motsatt ende benyttes skilt 302, innkjøring forbudt.

Envegsregulering synes ikke å gi statistisk pålitelige endringer i antall personskadeulykker. Det er en svak nedgang i antall materiellskadeulykker. Mulige forklaringer på den svake eller manglende ulykkesnedgangen er at envegsregulering kan føre til økt fart og til økt trafikkmengde.

Envegsregulering øker vegens kapasitet. Dette kan føre til trafikkøkning. Envegsregulering kan også gi fartsøkning.

Økt trafikk og økt fartsnivå kan føre til økt støynivå og mer forurensning slik at tiltaket kan ha negativ virkning på miljøet langs vegen. Det er små direkte kostnader knyttet til tiltaket.

Undersøkelser viser at respekten for envegskjøring er bedre enn for mange andre trafikkreguleringer. En viss kontrollvirksomhet er trolig likevel nødvendig dersom man gjennomfører et slikt tiltak.

Envegsregulering er best egnet for å gjennomføre i bystrøk hvor man kan bruke tiltaket til å fordele trafikk mellom ulike gater med relativt lik karakter. Tiltaket er vanligvis mindre egnet til å bruke på boligveier med middels tett bebyggelse.

I Oppegård er kun 4 veier enveiskjørt. (Sigrid Unsets vei, Vellets vei, Marens vei og Skogveien). Vegdirektoratet har gitt åpning for at det kan sykles mot enveisreguleringen når visse krav er oppfylt. Våre veier tilfredsstiller ikke kravene til veibredde og parkeringsforbud.

4.6 Vikepliktsregulering (av avkjørsler)

Skilt 202 (Vikeplikt) pålegger kjørende vikeplikt for kjørende trafikk i begge retninger på kryssende veg, og kan anvendes foran kryss med forkjørsveg, forkjørsryss og foran rundkjøring. Videre kan skiltet brukes foran kryss med sykkelveg eller gang- og sykkelveg hvor kjørende på bilvegen skal pålegges vikeplikt.



I prinsippet skal ikke skilt nr 202 brukes til å vikepliktsregulere avkjørsler. Hvor det kan være tvil om vikepliktforholdene kan skilt 202 brukes for å klargjøre trafikkreglenes bestemmelser om vikeplikt når en kommer fra avkjørsel, parkeringsplass, bensinstasjon eller lignende. Slik anvendelse av skilt 202 skal bare skje i helt spesielle tilfeller hvor andre virkemidler ikke kan nyttes, og misforståelser med hensyn til vikepliktforholdene lett kan føre til ulykker.

4.7 Vedlikehold

Det offentlige veinettet i Oppegård består av europa- riks- fylkes- og kommunale veier i tillegg til noen få private veier.

For europa (E)- og riksveinettet (Rv) har Statens vegvesen drift- og vedlikeholdsansvaret for både selve veibanen og av gang/sykkelveier, fortau og veibelysning.

For fylkesveinettet (Fv) har Statens vegvesen drift- og vedlikeholdsansvaret for selve kjørebane og fortauene, og for veilys. Drift og vedlikeholdsansvaret for gang-/ og sykkelveier som går langs fylkesveier er imidlertid kommunens ansvar.

På det kommunale veinettet har kommunen selv drift og vedlikeholdsansvaret for både kjørebane, gang/sykkelveier, fortau og veilys.

Meldinger om feil kan rettes til: Oppegård kommune, servicekontoret, tlf: 66 81 90 90.

4.8 Parkering



Parkering langs det offentlige veinettet kan skape trafikkfarlige situasjoner både for kjørende og spesielt for fotgjengere og syklister. Langs de mest utsatte strekningene av veinettet er det derfor innført parkeringsforbud. I flere nyere boligområder er det soneparkeringsforbud mot parkering på offentlig grunn. Bilistene har dessverre generelt liten respekt for slik skilting, spesielt når man opplever at skiltingen ikke blir håndhevet.



I år 2011 har kommunen til hensikt å ha et operativt kommunalt parkeringskontor som skal ivareta håndhevingen. Trafikksikkerheten på dette området forutsettes med dette tiltaket å økes betraktelig.

Det foreligger en **kommunal parkeringsvedtekt** for bebyggelse, næring osv, og som regulerer generelle krav til antall parkeringsplasser utenfor offentlig veigrunn i forbindelse med bygging av næringsbygg eller boliger.



Vedtekten finnes på kommunens hjemmeside www.oppegard.kommune.no.

(Tjenester→ vei og trafikk→ utbyggingsveileder→ kommunale krav→ bebyggelse og parkering→ **parkeringsvedtekter**).

4.9 Private tiltak

I boligområder, spesielt i nyetablerte strøk der det er mange små barn, ønsker lokale vel og andre foreninger å få satt opp skilt og etablert fysiske tiltak for å varsle om at barn leker i veien og å få dempet farten på råkjørere. Når tiltakene blir avslått eller ikke blir høyt nok prioritert av det offentlige, ønskes det ofte å iverksette egne tiltak. Dette kan eksempelvis være oppsetting av skilt med teksten Barn leker- vis hensyn og Vi har ingen barn å miste.

Av fysiske tiltak foreslås fartshumper og (blomster-)kasser for å få dempet farten.

Offentlige trafikkskilt settes opp etter en grundig vurdering fra flere fageter og etter at nødvendig skiltvedtak er fattet av skiltmyndighet i samråd med vegholder. Private skilt godkjennes ikke oppsatt på offentlig grunn fordi det er flere gode grunner til å begrense skilting:

- Myndighetene ønsker at de vedtatte skiltene skal være godt synlige og ikke forsvinne i en jungel av private skilt og reklameplakater.
- Man skal ikke forholde seg til så mange skilt at man mister oversikten over de viktige skiltene.

- Skilt og skiltstolper må vedlikeholdes. Skilt falmer og stolper blir påkjørt eller tatt av telehiv.
- Oppsatte private skilt kan være til hinder for offentlige grave- og vedlikeholdsoppgaver.

Privatfinansiering av fartshumper har vært forsøkt i Oppegård, både ved at private har fullfinansiert og delfinansiert fartshumper. Praksisen ble avsluttet fordi det føltes urettferdig at den som selv kunne finansiere en hump ble forfordelt, og at fartshumper ble lagt på steder der behovet ikke var størst. Fartshumper er ofte til større ulempe enn til fordel, slik at reglene vedtatt av UMP om anlegg av fartshumper følges, jf kapittel 4.1. I motsetning til alminnelig oppfatning reduserer ikke en fartshump fartsnivået i en vei vesentlig, virkningen er svært lokal. Fartshumper benyttes derfor hovedsakelig for å sikre kryssing av veier der er mange fotgjengere, spesielt barn og eldre.

Utsetting av hindre som reduserer farten ved gjennomkjøring har vært utprøvd andre steder med varierende hell. Vanligst er utsetting av blomsterkasser på hver side av veien. Fordelen er redusert fart lokalt. Ulempene er:

- slike kasser må vedlikeholdes for ikke å være skjemmende,
- kassene skaper problemer for snøbrøyting, og
- snøfonner på slike steder om vinteren kan i seg selv forårsake ulykker

Det kan aksepteres en slik utsetting av private kasser med en plassering godkjent av kommunen i perioden 1.mai-1.oktober, uten at kommunen kan ta ansvar for evt. skader på kassene og at kassene fjernes om kommunen finner det nødvendig.

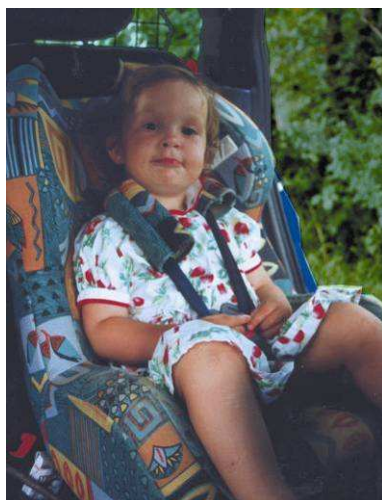
5 HANDLINGSPLAN FRAM MOT 2014

En undersøkelse utført av Statens vegvesen viser at 85 % av ulykkene skyldes at trafikantene gjør feil, og at kun 15 % av ulykkene skyldes feil med veien eller kjøretøyet. Dette faktum viser viktigheten av ikke-fysiske og holdningsskapende tiltak for trafikantene fra barnsben av og gjennom hele det voksne livet. Ikke-fysiske trafikksikkerhetstiltak er derfor vektlagt i handlingsplanen. I tillegg til kommunale instanser og de vanlige trafikkaktørene, kan man trekke inn andre organisasjoner som sykkelklubber, idrettslag, ungdomsklubber, speideren og kirken.

5.1 Ikke-fysiske trafikksikkerhetstiltak

5.1.1 Små barn 0 – 5 år

PR1	Aktivitet	Tidspunkt for gjennomføring	Ansvarlig	Aktører	Kommentar
1	Formidle relevant trafikksikkerhetsinfo til alle barnehager	2011	Virksomhetsledere i barnehagene	Trygg Trafikk	Kontaktnett for formidling av informasjon
2	Sikring av barn i bil helsestasjoner	2011-2014	Leder av helsestasjonene	Trygg Trafikk	TT-brosjyre deles ut på kontroller. Riktig sikring på ulike alderstrinn.
3	Info og utdeling av reflekser ved 4-årskontroll og ved skolestart	2011-2014	Leder av helsestasjonene	Kommunen	Kostnad kr. 20.000/år
4	Trafikkopplæring i barnehagene (bl.a.kursing / opplæring av barnehage personell)	2011-2014	Virksomhetsledere i barnehagene	Trygg Trafikk har kurs og barnehagen har egen kompetanse	Trafikk som tema videreføres på plandager, personal- og foreldremøter. TT-kursene er gratis, men materiell koster ca 500 kr per enhet. Barnehagene vurderer selv behovet for opplæring.



Figur 5-1: Sikring av barn i bil og utdeling av refleksvest er prioriterte tiltak i handlingsplanen for 2011 - 2014

5.1.2 Skolebarn 6-12 år

PRI	Aktivitet	Tidspunkt for gjennomføring	Ansvarlig	Aktører	Kommentar
1	Refleksvester	årlig	Rektor ved barne-skoler	Statens vegvesen. Trygg Trafikk	Utdeling av refleksvester og -kosedyr. SVV bekoster og politiet deler ut.
2	Aktive skolebarn, nasjonal kampanje	årlig	FAU	Trygg Trafikk	Se: www.aktiveskolebarn.no
3	Følgevennordning	årlig	Rektor / FAU	Statens vegvesen	Kan søke om midler til lønn / premiering hos Akershus fylkeskommune.
4	Utarbeide felles reglement for bruk av sykkelhjelm som gjelder for alle skoler i Oppegård	2012	Kommunal-sjef skoler	Trygg Trafikk FAU	Gjelder ved sykling til/fra skolen og i skoletiden
5	Trafikkansvarlig lærer ved alle barneskolene	2012	Kommunal-sjef skoler		For formidling av informasjon. Hovedansvarlig for trafikkprosjekter. 2 av 9 skoler har dette i dag.
6	Utarbeide samlet plan for trafikkopplæring ved barneskolene i Oppegård.	2013	Kommunal-sjef skoler	Trygg Trafikk, SVRØ	Utgangspunkt i "Trafikk i skolen". Se: www.Trafikkogskole.no Kunnskapsløftet har klare kompetansemål for trafikk etter 4., 7. Og 10. Trinn.
7	Trafikksikkerhet i skolens internkontrollsystem	2013	Kommunal-sjef skoler.	Trygg trafikk Den enkelte skole	Rutiner for trafikken på skolens nærområde, skoleturer, transport med bil eller buss.



Figur 5-2: Barn blir spreke, glade og selvstendige av å gå til skolen.

5.1.3 Ungdom 13-16 år

PRI	Aktivitet	Tidspunkt for gjennomføring	Ansvarlig	Aktører	Kommentar
1	"Trafikkogskole.no". Nettbasert undervisningsopplegg	årlig	FAU	Trygg Trafikk	Målgruppe er elever, lærere og foreldre. Tema er: fart, personlig verneutstyr, rus og trafikk og samspill i trafikken.
2	Ikke tøft å være død	årlig	Rektor	Trygg Trafikk	Gjennomføres allerede ved alle ungdomsskolene i Oppegård.
3	Reflekskampanje	årlig	klubbleder	Ungdomsklubber	Reflekskvelder
4	Trafikkansvarlig lærer ved ungdomsskolene.	2012	Kommunalsjef skoler.		For formidling av informasjon. Hovedansvarlig for trafikkprosjekter.
5	Årsplan for trafikksikkerhetsarbeidet i ungdomsskolen Prosjektarbeid	2013	Kommunalsjef skoler.	Trygg Trafikk, SVRØ	Jfr. Kunnskapsløftet. Sikkerhetsutstyr, refleks og rus. Mengdetrening i forbindelse med førerprøven tas opp på foreldremøter.
6	Trafikksikkerhet i skolens internkontrollsystem	2013	Kommunalsjef skoler. Den enkelte skole	Trygg trafikk	Skolen ansvarlig for elevenes sikkerhet i skoletiden. TS i internkontrollsystemet. Personalet må være gode rollemodeller.

5.1.4 Ungdom 16 - 18 år

PRI	Aktivitet	Tidspunkt for gjennomføring	Ansvarlig	Aktører	Kommentar
1	Russ, rus og trafikk	årlig	Rektor	Trygg Trafikk Politiet Statens vegvesen	Se www.trafikkogskole.no for ideer for hva aktiviteten kan inneholde.
2	"Si fra"	2011	Rektor	Videre-gående skoler Trygg Trafikk, SVRØ	
3	Trafikksikkerhet som prosjekt (VGS),	2012	Rektor	Trygg Trafikk, SVRØ, politi Videre-gående skoler	Se www.trafikkogskole.no for ideer for hva aktiviteten kan inneholde.

5.1.5 Voksne

PRI	Aktivitet	Tidspunkt for gjennomføring	Ansvarlig	Aktører	Kommentar
1	Informasjon om bruk av sikkerhetsutstyr (refleks, sykkel som transportmiddel, fart/radarmålinger)	årlig	Vei og park	politi	Bruk av lokalavis, utarbeide brosjyrer med mer.
2	Aksjoner for å bedre friskt i nærmiljøer	årlig	Vei og park	Vel	Utdeling av brosjyrer
3	Oppjustering av kartverket for GPS.	2012	Vei og park		Sende brev fra ordføreren i Oppegård kommune til Samferdselsdepartementet
4	Samarbeide med NAF Follo om mer bruk av glattkjøringsbanen på Nesodden	2012	TS-forum	NAF Follo	

5.1.6 Eldre

PRI	Aktivitet	Tidspunkt for gj. føring	Ansvarlig	Aktører	Kommentar
1	Informasjon / oppfriskningskurs	årlig	Vei og park	Vegvesen	Eldre-senter??. Pensjonist-forening
2	Refleksbruk	årlig	Vei og park	Eldre-sentre	Salg av reflekser.

5.2 Organisatoriske tiltak

PRI	Aktivitet	Tidspunkt for gj. føring	Ansvarlig	Aktører	Kommentar
1	Etablere et tverrfaglig forum for oppfølging av TS-planen.	2011	Vei og park	Skole, barnehage, samfunnsp lan, politiet, SVRØ	
2	Trafikksikkerhet i arealplanlegging. Ivaretagelse av trafikksikkerhet i arealplanlegging innarbeides i rutine for behandling av reguleringsplaner.	2011	Samfunns-utvikling (SAM)		Statens vegvesen brukes som ressurs.
3	Fortløpende oppdatering av OK's vegnormaler i utbyggingsveileder.	årlig	Vei og park	Vei og park KPL-prosjekt-gruppe	Innarbeides i generelle bestemmelser til kommuneplanen.

4	Forberedelser for TS-tiltak, som krever utarbeidelse av reguleringsplan, grunnnerverv eller omfattende prosjektering. Innspill til prioritering av planoppgaver.	årlig	Vei og park	SAM	Viktig slik at plankrav ikke blir brems for framdrift av tiltak.
5	Kurs for spesielle faggrupper i kommunen for å øke TS-kompetansen. Barnehage, lærere, arealplanleggere, ingeniører, drifts- og vedlikeholdspersonell, politikere).	2012-2013	TS-forum	Skole, barnehage, SAM, Vei og park	Kostnad: 50' for 100 ansatte. Motivasjonsseminar for lærere: arbeidsglede, humor og trafikk)
7	Vintervedlikehold. Veier nær skoler prioriteres for brøyting og bortkjøring av snø.	årlig	Vei og park		Vurdere en revisjon av gjeldene kriterier for brøyting.
8	Samarbeide med NAF Follo om mer bruk av glattkjøringsbanen på Nesodden	2012	TS-forum	NAF Follo	
9	Innarbeide mål og visjon for trafikksikkerhetsarbeidet i framtidige kommuneplaner	2014	KPL-prosjekt-gruppe		
10	Trafikktjenesten skal påse at parkeringsbestemmelsene i kommunen overholdes..		Vei og park		Sørger for god fremkommelig og økt trafikksikkerhet.

5.3 Fysiske tiltak langs kommunale veger

Tabellen nedenfor viser forslag til prioriteringsliste for fysiske tiltak på kommunale veger. Tiltakene er listet opp i prioritert rekkefølge, det høyest prioriterte tiltaket står øverst i tabellen. Til grunn for prioriteringen ligger faglige vurderinger og vurdering av behov for utarbeidelse av reguleringsplan og grunnnerverv av foreslåtte tiltak. Manglende tilgang på privat grunn og andre forhold kan medføre at et høyt prioritert anlegg blir utsatt og lavere prioriterte tiltak blir gjennomført.

Om og når tiltakene blir gjennomført vil være avhengig av kommunens årlige budsjett og bevilgninger til trafikksikkerhetstiltak. Gjennomføringstidspunkt vil også avhenge av størrelsen på årlige tildelinger gjennom aksjon skoleveg. De foreslåtte tiltakene er basert på innspill fra publikum, velforeninger, skoler, FAU mv. Bokstavene i tabellen henviser til kart i vedlegg 1 med geografisk plassering av tiltakene.

AS: Aksjon skolevegtiltak

RG: Krever reguleringsplan

GE: Krever grunnnerverv

NR	STED	KOSTNAD 1000 kr	KOMMENTAR	A S	R G	G E
B	Valhallaveien	700	Viktig krysningspunkt for barn som skal til/fra Tårnåsen og Hellerasten skoler. ÅDT 3500. Aktuelle tiltak er redusert fartsgrense, fartsdempende tiltak og sikring av krysningspunktet. Arbeidet startet 2010 og fortsetter i 2011.	X		

F	Huldrefaret / Hareveien	2000	Fortau fra Valhallaveien til Kornmoveien ved Hellerasten skole, total lengde 550 m. ÅDT på 1000 ved Huldrefaret. Anslår at ÅDT vil øke med ca.300 ved. nytt boligfelt ved Selvaagbygg. En reguleringsbredde på 10 m for de aktuelle vegene gir rom for fortau. Arbeidet startet opp i 2010 og fortsetter i 2011.	X		
S	Miljøgate øst / Kolbotnveien ved stasjonen	200 – 400	Reduksjon av trafikkmengden i miljøgata. I 2010 ble gjennomkjøringsforbud skiltet og veien gjort smalere ved Ormerudvn. Evaluering av tiltakene vil bli utført før evt nye tiltak i 2012.	X		
E	Fløisbonnveien	800	Forlengelse av gangvei. Ønsker å forlenge gangveien til forbi nr.5 (total lengde ca. 200 m). Stor trafikk av trailere samt feilkjøring og rygging i krysset med S. Eydes vei. Fløisbonnveien er starten på tur ut i marka for mange og veien benyttes av skoler og barnehager. Delfinansiering fra transportbedriftene er foreslått.			
J	Sofiemyrveien	600	Ønsker fortau fra Kongeveien til nr.8 (total lengde ca.180 m). Brukes i undervisning av barnehager og skoler for å besøke gjennvinnings- og brannstasjon.. Tiltaket har fått midler fra Aksjon skoleveg i 2011.	X		
C	Rolf Presthus vei	50	Ønsker fotgjengerfelt for atkomst til idrettsanlegget på Ø. Greverud. Er samlever med ÅDT 1050. Gangfelt er lite aktuelt, men tiltak som rumlefelt er under vurdering,			
A	Fjellveien	500	Fartsreducerende tiltak for sikring av skolevei. Problemstilling: høy hastighet, smal veg, busstrase og viktig skoleveg. ÅDT 800, fartsgrense; 30 km/t. Aktuelle tiltak er: legge om bussrute, flere fartshumper,	X	X	X
T	Fjellveien, svingen ved Kolbotn skole	1000	Utbedring av svingen utenfor nordre port til Kolbotn skole. Kurven er svært krapp og veien bratt. Ikke plass for møtende større kjøretøyer		X	X
L	Byåsveien mellom Haukeliveien og Stangåsveien	500	Fortau mellom Haukeliveien og Stangåsveien, ca 150 m. Brukes av elever, barnehager og de som skal til Myrvoll stasjon og bussholdeplasser.	X	X	X
I	Valhallaveien ved Tårnlia bussholdeplass	90	Selvaag skal bygge ut Kornmoveien med 335 boliger og det forventes bruk av Valhallaveien til Tårnlia bussholdeplass. Aktuelle tiltak for kryssing i plan (sluse eller trafikkøy) vurderes.	X		
G	Ingierkollveien	1000	Ønske fra publikum om etablering av fortau og opprustning (total lengde ca.300 m). Bred veibane kan åpne for en slik etablering. I dag har veien fartsgrensen 30 km/t og tre fartshumper.			
H	Roald Amundsens vei, mellom Grønnmo og Rødstenveien	2800	Gang- og sykkelveg i lengde 900 m. Gjennomføring krever reguleringsplan og avtale med grunneier. Få husstander og ikke skolevei (Svartskog). Krever reguleringsplan. Dessuten tiltak ved bussholdeplassen i Framveien.	X	X	X



Figur 5-2: Forlengelse av gang- og sykkelveg langs Fløisbonnveien er et av tiltakene i planen (tiltak E).

5.4 Fysiske trafikksikkerhetstiltak ved skoler og barnehager

Om og når tiltakene blir gjennomført vil være avhengig av kommunens årlige budsjett og bevilgninger til trafikksikkerhetstiltak. Gjennomføringstidspunkt vil også avhenge av størrelsen på årlige tildelinger gjennom aksjon skoleveg. De foreslåtte tiltak er basert på innspill fra publikum, veforeninger, skoler, FAU mv. Nummereringen i tabellen henviser til kart i vedlegg 1 med geografisk plassering av tiltakene.

AS: Aksjon skolevegtiltak

RG: Krever reguleringsplan

GE: Krever grunnnerv

NR	STED	KOSTNAD 1000 kr	KOMMENTAR	A S	R G	G E
D	Kolbotn skole.	1000	Helhetlig plan for trafikk, parkering og av- og påstigning. Tiltak skal vurderes. Plan utarbeides.	X		
K	Tårnåsen skole.	1000	Avsetningsplass for elever. Tårnåsen skole ønsker en større og trafikksikrere avsetningsplass for elever som blir kjørt til skolen.	X	X	X
O	Slåbråten barnehage.	50	Utbedring av porter/atkomst, ble utført i 2010			
P	Slåbråten barnehage.	20	Tiltak for å forhindre parkering i krysset R.Presthus vei / H.Heltorps vei.			
R	Grønliåsen barnehage	10 – 100	Vurdere ulike forhold ang. parkering og trafikk			

			ved barnehagen.			
Ø	Østli skole	2 - 8000	Fortau i Marens vei eller ny atkomst fra Tverrvn		x	x
	Atkomster barnehager.		Kr 30-50.000 pr sted. Gode siktforhold skal etableres og det må sikres god belysning i inn- og utkjøringsområdet og på tilhørende parkeringsplasser			
	Redusert fartsgrense ved barnehager		Skiltkostnad kr 10-15.000 pr sted. Bortsett fra 2 barnehager som ligger ved samleveier med fortau på motsatt side, ligger alle barnehager i boligområder med fartsgrense 30 km/t. Barnehagebarn krysser ikke veier alene, men redusert fartsgrense til 40 km/t bør innføres når trafikkmengden er større enn ÅDT 800.			
	Fareskilt ved alle barnehager i kommunen. Redusert fartsgrense (gjelder ved port, utkjøring / atkomst)	100	Skiltkostnad kr 10.000 pr barnehage. Skilting om at barn kan krysse veien. Skilting er gjennomført der problemene er størst, og vil bli vurdert der ønsket kommer fra den enkelte barnehage. Fareskilt bør kun benyttes der det virkelig er stor fare, og bør begrenses til steder der det er stor trafikk og dårlig sikt.			



Figur 5-3: Tiltak D: Forholdene ved Kolbotn skole skal vurderes nærmere.

6 TILTAK LANGS FV 152 SKIVEIEN / MASTEMYRVEIEN

Kapitlet gir en oversikt over aktuelle tiltak langs FV 152. Statens vegvesen har på vegne av fylkeskommunen ansvar for gjennomføring av tiltak på denne veien. Aktuelle tiltak langs andre fylkesveger er omtalt i kapittel 7. Nummerering av tabellene henviser til kart (vedlegg 1) som viser tiltakenes geografiske plassering.

Et godt samarbeid med fylkeskommunen og vegvesenet er nødvendig for å få prioritert tiltak på det overordnede vegsystemet. Teksten, tabellene og kartene i kap 2 viser at de største trafikksikkerhetsutfordringene finner vi på europa- og fylkesveiene, der innsatsen må økes for å oppnå 0-visjonen.

6.1 Strekningstiltak

Tabellen viser Oppegård kommunes prioriterte strekningstiltak langs Fv 152 i prioritert rekkefølge. Punkt nr. 21 er planlagt gjennomført i 2011 – 2012, mens gjennomføring av punkt 22 er avhengig av størrelsen på budsjetter for slike tiltak, samt denne strekningen langs FV 152 i forhold til tilsvarende prosjekter i andre kommuner.

NR	Tiltak / beskrivelse	Lengde	Grovt anslått kostnad	Kommentar
21	Fv 152 Mastemyrveien. Gang- og sykkelveg fra Rosenholmvn til Kolbotn. 900 m	900 m	9 mill (10.000kr/lm)	Anlegges 2011-2012 sammen med rundkjøringer ved Trollåsveien og Rosenholmveien. Fylkeskommunen bekoster
22	Fv 152 Skiveien Greverudsenter – Oppegård stasjon. Omgjøring av fortau til gang- og sykkelveg. Skolen ønsker rekkverk mot kjørebanelen.	1 200 m	12 mill	Prosjektet er med i miljøplanen for Rv 152.

Nummerering i tabellen henviser til kart i vedlegg 1 som viser tiltakenes plassering.



Figur 6-1: R v 152 Skiveien ved Greverud skole. Strekningen er med i miljøplanen for Rv/Fv 152 Punkttiltak langs Fv 152

6.2 Punkttiltak

Tabellen viser Oppegård kommunes prioriteringsliste for trafikkfarlige punkter langs Rv/Fv 152 i prioritert rekkefølge. Gjennomføring av slike trafikksikkerhetstiltak er avhengig størrelsen på Statens vegvesens budsjetter for slike tiltak, samt hvordan Statens vegvesen prioriterer denne strekningen langs RV 152 i forhold til tilsvarende prosjekter i andre kommuner.

Nummerering i tabellen henviser til kart i vedlegg 1 som viser tiltakenes geografiske plassering.

Nr.	Tiltak/beskrivelse	Grovt anslått kostnad (Tiltak i plan/Større tiltak)	Kommentar
23	Rv 152 Skiveien X Kolbotnveien Sikring av fotgjengere ved kryssing av vegen (kort og langsiktig).	300' (strakstiltak) 5 mill (gangbru)	Regulert gangbru, avvente ny sentrumsplan og plassering av jernbanestasjonen. Regional sykkelveg Hauketo-Kolbotn, planlegging skal igangsettes. ÅDT er 13.000. Dersom ringvei rundt Kolbotn sentrum blir utført, kan man vurdere en annen kryssløsning.
24	Rv 152 Skiveien, gangbru ved Frydenbergvn/Th.Kittelsensvei og ombygging fra X-kryss til rundkjøring	5 mill (gangbru)	Fartsgrensen er redusert til 40. Uregulert, bygging av rundkjøring krever regulering og grunnnerverv jfr. Miljøplanen for Rv 152 som foreslår at kryssområdet heves. Aktuelle strakstiltak skal vurderes nærmere.
25	Rv 152 Skiveien ved Skjerverveien. Dårlig sikt fra Skjerverveien mot gang- og sykkelveg	500'	Er regulert stengt. Prioritert punkt.
26	Skiven 124-126 ved Myrvoll stasjon. Uryddig og bred innkjøring, og elever som krysser over veien fra utkjøringen i stedet for å benytte undergangen.	500'	Ønsker tiltak for å hindre kryssing av Rv 152, men dette er vanskelig å hindre. Gjerde på toppen av guardrail vurderes.
27	Rv 152 Skiveien, ved Solbråtan stasjon. Undergang eller trafikklys for å sikre kryssing av vegen ved Solbråtan stasjon.	300'	Krever regulering. Terrengforholdene gjør det vanskelig og kostbart med undergang, lav prioritet hos SVV. Inngår i miljøplanen av gangfelt i 50-soner. Evt. tiltak på kort sikt (frisiktbedring, tydeliggjøring, stenge avkjørsel v/stasjonen).

7 TILTAK LANGS FYLKESVEIER

Kapitlet gir en oversikt over aktuelle tiltak langs fylkesveier i Oppgård kommune. Statens vegvesen har på vegne av fylkeskommunen ansvar for gjennomføring av tiltak på fylkesveinettet, men kommunen vil her være en viktig pådriver. Kommunen ønsker spesielt å rette fokuset på krysningspunktene langs fylkesveien for å se på mulige tiltak som oppmerking, skilting og utbedring av lysforhold for å sikre disse punktene best mulig. Andre aktuelle tiltak langs riksveg 152 er omtalt i kapittel 6. Nummerering av tabellene henviser til kart (vedlegg 1) som viser tiltakenes geografiske plassering.

7.1 Strekningstiltak og gang- og sykkelveier

Tabellen viser Oppgård kommunes prioriterte strekningstiltak langs fylkesveier i kommunen i prioritert rekkefølge. Gjennomføring av tiltakene er avhengig av størrelsen på fylkeskommunens budsjetter for slike tiltak, samt prioriteringen av strekningstiltak langs fylkesveier i Oppgård i forhold til andre fylkesveier i Akershus.

Nr	Tiltak / beskrivelse	Lengde	Grovt anslått kostnad	Kommentar
31	Fv 128 Sønsterudveien, bedre kryssingsmuligheter for fotgjengere. Sterkt trafikkbelastet, og kommer opp som anbefalt rute til Oslo på GPS. Høy fart og åtte fotgjengeroverganger. Ønsker en nedgradering av vegen slik at den ikke kommer opp som hovedtrase for trafikk til Oslo. Evt. andre sikringstiltak.	900 m	15 mill	Vegvesenet skal starte et forprosjekt. Høyt prioritert i kommunen. Her har det vært en dødsulykke. Fv-midler.
32	Fv 132 Skiveien. Fortau langs vestsiden fra Dalskleiva til Oslo grense.	980 m	5 mill (5000 kr /lm)	Tiltak vurderes. Uregulert. Er g/s veg på motsatt side av veien.
33	FV 130 Gamle Mossevei. Er mye brukt til tursykling og motorsykkelkjøring. Har sjedd mange MC-ulykker. Problemstillinger knyttet til høye hastigheter.	5 km		Lage et forprosjekt for å vurdere tiltak. Endre oppmerking for å få en visuelt smalere vei - reduserte hastigheter.



Figur 7-1: Fv 128 Sønsterudveien, Statens vegvesen skal starte et forprosjekt for komme fram til tiltak å bedre trafikksikkerheten og miljøet.

VEDLEGG:

Vedlegg 1: Kart: Geografisk plassering av prioriterte tiltak

Vedlegg 2; Status for prioriterte tiltak i trafikksikkerhetsplan 2002

Vedlegg 3: Oversikt over barnetråkkregistreringer i Oppegård.

Vedlegg 1: Kart: Geografisk plassering av prioriterte tiltak



Vedlegg 2: Status for prioriterte tiltak i trafikkssikkerhetsplan 2002

FYSISKE TRAFIKKSIKKERHETSTILTAK

Pri	Sted Tiltak	Beskrivelse og forutsetninger	Kommentar vedr. gjennomføring
1	Østli skole, Marens vei: Trafikksikker skoleveiatkomst	Enveiskjøring, humper og fortau i mindre lengder.	Tiltak er utført i henhold til planen, unntatt fortau fordi man ikke ønsker grunnerverv. Følgevennordning er etablert. Alternativ atkomst fra Tverrveien er ønsket.
2	Myrvoll:Fortau i Haukelivn, Byåsvn til Myrvollvn	80 m. Byggeklart om anlegget bygges innenfor veigrunn ,	Utført.
3	Edv.Griegs vei: Fartshumper og Forbud mot dagparkering ved Ingieråsen skole	2 humper ved skoleporten og 1 i E.Griegs vei	Utført og bygget fortau
4	Sofiemyr skole: Avsetningsplass.	Tidligere 1.prior. men stoppet av UTM.	Utført.
5	Åsenvn og Høgsetervn: a) Fartshumper b) Gjennomkjøring forbudt/Enveiskjøring		Ikke utført.
6	V.Ingieråsen:Fortau langs Chr. Sindings vei	350 m	Utført.
7	Valhallaveiens vestsida: Fortau Augestadgrenda-bussholdeplass.	40m. Skulle vært opparbeidet sammen med bussholdeplass.	Utført.
8	Valhallaveiens østside: Fortau fra Gimlevn til gangbru. Og Fortau gangbru - Gjallarveien	550 m totalt. God plass på søndre del. Trangt på nordre	Utført.

81/2	Avsetningsplass Myrvoll stasjon for Østli skole	Kommunalt areal regulert til trafikkformål.	Utført.
9	Tårnåsen: Gang- og sykkelveirampe til Valhallaveien.	30 m	Utført.
10	Skiveien ved Oppegård stasjon: Opphøyet gangfelt	Riksvei, ansvaret til Statens vegvesen Akershus	Videreføres: 40 km/t og opphøyet fotgjengerfelt.
11	Skiveien, Gjersjøveien – Oppegård stasjon redusert fartsgrense fra 60 til 50 km/t	Riksvei	Utført. Har blitt 40 km/t på strekningen Gjersjøvn – Oppegård stasjon – Greverud stasjon
12	Greverud skole: Veilys på gangbrua	3-4 belysningspunkter på selve gangbrua	Utført.
13	Kolbotnvn. Opphøyet gangfelt ved Gågata-Rådhuset	Kfr. Også # T nedenfor. Krever fartsgrense 40 km/t	Er etablert miljøgate her.
14	Strandlivn. Opphøyet gangfelt ved Kolbotnvn.	Veiump	Kolbotn sentrum. Brukes av barna som atkomst til skolen via Kolbotn torg. Åpnet 2008.
15	Sætreskogvn. Smal kjørebru, Ny fotgjengerbru over jernbanen ønskes	Må reguleres. Ny regplan for området utarbeides.	Gjennomføring avhenger av når det nye boligfeltet realiseres.
16	Jotunveien syd: Veiump	3 humper	Utført.
17	Rv 152 Skiveien ved Greverud skole Kryssing ved Kongevn	Ny gangvei langs jernbanen i stedet. Krever ny reg.plan	Utført i 2008, inkludert bedre belysning.
18	Rv 152 Skivn. Undergang ved Solbråtan st	Må reguleres. Lavt prioritert i SVA	Videreføres.
19	Rv 152 Skiveien. Gangbru ved Frydenbergvn/Th.Kittelsens vei	Uregulert	Videreføres.
20	Sætreskogveien: Fortau Vellets vei-Tjernsliveien	120 m fortau	Utført.

21	Fjellkleiva: Mørk gangsti / snarvei	1 veilyspunkt	Utført
22	Skiveien, Greverud senter - Oppegård st. Omgjøring av fortau til G/S-vei	Riksvei, 1200 m. Var i 2.prioritetsgruppe i 1996	Videreføres. Skolen ønsker rekkverk.
23	Rv 152 Mastemyrveien: G/S-vei fra Rosenholmvn til Kolbotn.	900 m langs veien. Gjenganger.	Bygges 2011-12 av Staten vegvesen.
24	V.Ingieråsen: Fortau langs P.Halls vei	220 m	Utført.
25	Greverud nord: Gangvei over vannledningen Skivn-Jerpeleina	80m eksisterende sti, men på privat eiendom nedre del.	Utført.
26	Svartskog. R.Amundsens vei: Gangvei mellom Grønnmo og Rødstenvn	Avtale grunneier nødvendig, 800 m. Uregulert område	Skal muligens videreføres?
X	Diverse fartshumper i boligstrøk, Ingieråsen-området	Etter løpende vurdering av publikums forslag.	Utført.
X	Skiveien ved Frydenbergvn/Th.Kittelsens vei. Rundkjøring i stedet for X-kryss	Krever regulering og grunnerverv	Jfr. miljøplan for Rv 152 mellom Langhus og Greverud. Arbeidene har startet opp i sør.
X	Hellerasten barnehage: Utbedring av parkeringsplass	God plass, men dårlig grusdekke	Utført.
X	Kolbotn sentrum/Kolbotnveien Trafikksignaler for fotgjengere ved gågata	Tiltaket var også med i TS-planen fra 1996 (K9)	Gjort diverse tiltak.
X	Rv.152 Skivn. Fotgjengerbru i sentrum	Regulert gangbru. Avvente sentrumsplan?	Videreføres. ÅDT 13000. Burde i det minste etablere en midlertidig gangbru.

Prioritet X : Uprioritert tiltak

IKKE-FYSISKE TRAFIKKSIKKERHETSTILTAK

Prior	Tiltak	Kostnad	KOMMENTAR
1	Bilist 2000, støtte og lokal kampanje	30.000	Oppegård kommune deltok i arbeidet, fram til denne aksjonen ble lagt ned.
2	Refleksvester til nytt skolekull, 500 stk	50.000	Dette ble tidligere delt ut gratis til alle skoleelever i Akershus fra SVRØ og Trygg Trafikk. Nå må skolene søke om å få slike vester
3	Refleksbrikker/-bånd til utdeling, 10.000 stk	25.000	I 2008 ble det produsert 1000 refleksbånd a kr 22,-. Deles ut gratis.
4	Reflekscaps til nytt skolekull, 500 stk	10.000	Produseres ikke lengre.
5	Infotiltak i ungdomsklubber	10.000	Kommer ingen søknader fra ungdomskubbene om slike midler.
6	Glattkjørings"kurs" / åpen dag	03.000	Håpet at NAF skulle holde tak i dette tiltaket, men mangler initiativ fra NAF.
7	Sykle til jobben/skolen-aksjoner for hele kommunen	10.000	Oppegård kommune gjennomfører årlig sykkelkampanje for egne ansatte (1500 stk). Ønsker å få med flere arbeidsplasser i kommunen.
8	Mekkeverksted og kontroll for russebiler	05.000	Statens vegvesen har hånd om dette tiltaket, evt i samarbeid med Akershus fylkeskommune/de videregående skolene.
9	Sykel"kart" (Skisse A3 eller kart a'la bydel Grefsen/Kjelsås)	10-50.000	Har et kart som er 3 år gammelt med sykkelveger inntegnet. Bruker for øvrig Statens vegvesens kart for Oslo Øst.
10	Barnas trafikkklubb, kommunalt tiltak (brev, refleksbrikke,..)	10.000	

Vedlegg 3: Oversikt over barnetråkkregistreringer

