



Aurskog-Høland kommune

*den romslige kommunen*



Foto: Ole Kristian Andresen

2017 - 2020

# Kommunedelplan for Trafikksikkerhet

## Aurskog-Høland Kommune

Vedtatt av kommunestyret 19.6.2017



## **KOMMUNEDELPLAN FOR TRAFIKKSIKKERHET**

### **AURSKOG-HØLAND KOMMUNE**

### **GODKJENT AV KOMMUNESTYRET 19.6.2017**

**Emne:** Kommunedelplan for trafikkikkerhet

**Kommentar:** Godkjent kommunedelplan

**Rapportnavn:** Kommunedelplan for trafikkikkerhet 2017 -2020

## Innhold

Innholdsfortegnelse	3
Forord	5
“Ordliste” og brukte forkortelser	6
1. Sammendrag	7
2. Bakgrunn og mål	9
2.1. Om trafikkulykker som samfunnsproblem	9
2.2. Nasjonale og regionale mål for trafikksikkerhetsarbeidet	10
2.3. Mål for trafikksikkerhet i Aurskog-Høland:	11
3. Trafikksikkerhetsarbeid	13
3.1. Generelt	13
3.2. Aurskog-Høland kommune	13
3.3. Andre aktører i trafikksikkerhetsarbeidet	18
4. Personskadeulykker 2011 – 2015	19
4.1. Ulykkesutviklingen over tid - Aurskog-Høland og Akershus	19
4.2. Ulykkenes fordeling over året	20
4.3. Ulykker i forskjellige aldersgrupper	21
4.4. Særlige ulykkestrekninger og –punkter	21
4.5. Ulykkesfrekvens på veistrekninger i Aurskog-Høland kommune	22
4.6. Skadegradstetthet på veier i Aurskog-Høland kommune	23
4.7. Stedlige forhold	24
4.8. Ulykkestyper	25
4.9. Skadegrad	27
4.10. Viltpåkjørsel	28
5. Handlingsplan	29
5.1. Opplæring, informasjon og holdningsskapende arbeid	29
5.2. Kontroll og håndheving	30
5.3. Drift og vedlikehold	31
5.4. Fysiske tiltak	31
5.4.1. Lokale tiltak	31
5.4.2. Gang- og sykkelveier	35
5.4.3. Trafikksikring	36
5.4.4. Kollektivtiltak	39
5.5. Planmessige tiltak	40

	4
6. Administrative og budsjettmessige konsekvenser	41
6.1. Trafikksikkerhetsarbeidet	41
6.2. Økonomiplan	41
7. Referanser	44
8. Vedlegg	45
8.1. Kart som viser personskodeulykker 2011-2015 for de ulike skolenære områdene i kommunen	45
8.1.1. Personskadeulykker i Aurskog-Høland 2011-2015	46
8.1.2. Ulykker i området vest for Aursmoen skole 2011-2015:	47
8.1.3. Ulykker i området omkring Haneborg skole 2011-2015:	47
8.1.4. Ulykker i området omkring Bjørkelangen skole 2011-2015:	48
8.1.5. Ulykker i området omkring Setskog oppvekstsenter 2011-2015:	48
8.1.6. Ulykker i området omkring Løken skole 2011-2015:	49
8.1.7. Ulykker i området omkring Bråte skole 2011-2015:	49

## Forord

Aurskog-Høland kommune utarbeidet sin første trafikksikkerhetsplan i 2001 og har rullert planen hvert fjerde år. Planen for 2017-2020 vil være den femte i rekken. Planen setter fokus på trafikksikkerhetssituasjonen i kommunen og påskynder innsatsen med lokale fysiske tiltak. I tillegg blir det satset på langsiktig påvirkning gjennom opplæring og informasjon og større grad av integrering av trafikksikkerhet som premiss for arealplanlegging.

Arbeidet med revisjon av trafikksikkerhetsplanen er utført av sektor for samfunn og utvikling som arbeidsgruppe. I forkant av arbeidet er det bedt om innspill fra kommunens innbyggere, og spesielt fra skoler og velforeninger. Det er også avholdt nyttige møter med skoleledelse og FAU ved alle skolene i kommunen.

Aurskog-Høland, 19.6.2017

## “Ordliste” og brukte forkortelser

- **Aksjon skolevei** - Statlige tilskuddsmidler avsatt for trafikksikringstiltak langs fylkes- og kommuneveier. Forutsetter kommunal egenandel.
- **ATK** - Automatisk trafikkontroll
- **ÅDT** - Årsdøgntrafikk: Gjennomsnittlig døgntrafikk
- **Kv, Fv, Rv** - Kommunevei, Fylkesvei, Riksvei
- **FAU** - Foreldrenes arbeidsutvalg, finnes på alle skoler
- **K-sak** - Kommunestyresak, angis med saksnummer og årstall
  
- **PSU** - Personskadeulykker, samlet inn av politiet
- **DF** - Dødsfall
- **MAS** - Meget alvorlig skade
- **AS** - Alvorlig skade
- **LS** - Lettere skade
  
- **UF** - *Ulykkesfrekvens*, personskader per million kjøretøykilometer

$$UF = \frac{\text{Personskadeulykker 2011} - 2015}{km \times \text{ÅDT} \times 365 \times \text{År}} \times 10^6$$

- **SGT** - *Skadegradstetthet*, risiko på vei vektet etter alvorligheten til ulykkene

$$SGT = \frac{33,2 * DF + 22,74 * MAS + 7,56 * AS + 1 * LS}{km \times \text{År}}$$

# 1. Sammendrag

## Ulykker og utrygghet

I femårsperioden 2011-2015 skjedde det 77 personskadeulykker i Aurskog-Høland kommune, av dem 20 med alvorlig utfall. Når det gjelder antall ulykker innebærer dette en reduksjon fra den foregående perioden (109), men antall ulykker med alvorlig utfall økte fra 17 til 20.

Utforkjøring peker seg ut som den typiske ulykkestypen i kommunen, med hele 44 % prosent av alle personskadeulykker. De aller fleste personskadeulykkene i kommunen skjer tilknyttet hovedveinettet, og over halvparten av ulykkene skjedde langs Fv 170 og Fv 115. Kun 4 % av de registrerte personskadeulykkene i perioden skjedde langs kommunal vei.

Ulykker er sjeldne hendelser, som ikke alltid samsvarer med folks opplevelse av utrygghet i trafikken. Utrygghet representerer et velferdstap for kommunens innbyggere. Dette er også en faktor ved vurdering av trafiksikkerhetstiltak.

## Mål

Trafikkulykkene i Aurskog-Høland representerer en årlig samfunnsøkonomisk kostnad på rundt 109 mill. kroner. Trafikkmåling ved Kompveien viser en økning i trafikken på 2 % i perioden 2012-2015, hvis vi antar det samme de neste fire årene for hele Aurskog-Høland vil bare en målrettet innsats kunne hindre at ulykkestallet og kostnadene øker i årene framover. Mindre målbart, men likevel viktig, er den utrygghet som mange myke trafikanter opplever når de ferdes i et trafikksystem som er mangelfullt tilrettelagt.

Nasjonale transportmyndigheter har i flere år jobbet etter "nullvisjonen", det vil si en framtidig situasjon der trafikksystemet ikke skal kreve menneskeliv eller påføre alvorlig/invalidiserende skade. "Nullvisjonen" signaliserer vilje til radikal nytenking. Aurskog-Høland bør bygge opp under arbeidet med "Nullvisjonen".

Det settes et ambisiøst mål for ulykkesreduksjon i perioden 2017-2020. Målet bygger opp om tankegangen bak "nullvisjonen" hvor utviklingen trinnvis skal gå riktig vei innen trafiksikkerhetsarbeidet:

- Ulykker med personskade i Aurskog-Høland skal reduseres med 20 prosent for femårsperioden 2015-2019 sett i forhold til nivået for perioden 2011-2015. Det innebærer at ulykkestallet skal ned til 62 eller under for perioden.

Skal dette oppnås, må det arbeides målrettet med tiltak lokalt og på hovedveinettet, i samarbeid med Statens vegvesen. Kommunens overordnede mål kan leses i delkapittel 2.3.

## Handlingsplanen

I økonomiplan for 2017-2020 tildeles Sektor for teknisk drift og kultur 1.7 millioner kroner til «Rehabilitering av veier, bruer, lysanlegg og trafiksikkerhet». Av de 1.7 millionene går 500 000 til trafiksikkerhet. Tabellen nedenfor viser hva handlingsplanen legger opp til for det kommunale trafiksikkerhetsarbeidet.

Tabell 1: Investeringsmidler til trafiksikkerhet, fysiske tiltak (1.000 kroner)

	2017	2018	2019	2020	Sum 2017-2020
Plankapasitet	150	150	150	150	600
Småtiltak	150	150	150	150	600
Større prosjekter	200	200	200	200	800
<b>Sum kommunale midler</b>	<b>500</b>	<b>500</b>	<b>500</b>	<b>500</b>	<b>2.000</b>
Tilskudd Aksjon-skolevei	500 <sup>1</sup>	800 <sup>1</sup>	800 <sup>1</sup>	800 <sup>1</sup>	2.900 <sup>1</sup>
<b>Sum trafiksikkerhetsmidler</b>	<b>1.000</b>	<b>1.300</b>	<b>1.300</b>	<b>1.300</b>	<b>4.900</b>

<sup>1</sup> Antatt størrelsesorden for tilskudd Aksjon skolevei. Aksjon skolevei er for fysiske småprosjekter med en kostnad på en million eller mindre som bedrer trafiksikkerheten på skoleveger eller i barns nærmiljø.

Innenfor en begrenset ramme vil det være nødvendig å inkludere "strakstiltak" av typen nedsatte fartsgrenser og fartsdempende tiltak. Slike tiltak er effektive og billige, og de kan bidra til å redusere problemomfanget betydelig på enkelte veistrekninger.

Behovet for gang- og sykkelveier langs fylkesveier er meget stort. Disse tiltakene ligger ikke innenfor den foreslåtte økonomiplanen og vil være avhengig av prioritering hos vegvesen og fylkeskommunen.

Det må planlegges langsiktig og på flere områder. Det holdningsskapende arbeidet som starter med opplæring i barnehager og skoler er en viktig del av dette.

Gjennomføring av trafiksikkerhetsplanen må skje i samarbeid med en rekke aktører. For å lykkes kreves et tett samarbeid mellom forvaltningsnivåene, ikke minst i forhold til Statens vegvesen og Akershus fylkeskommune som forvalter de deler av veinettet hvor de fleste trafikkulykker skjer.



## 2. Bakgrunn og mål

### 2.1. Om trafikkulykker som samfunnsproblem

Tall for perioden 2011-2015 viser at veitrafikken årlig fører til ca. 150 trafikkdrepte og nærmere 7070 trafikkskade i Norge. Mange av de skadde blir påført varig helsetap. Tar en høyde for manglende rapportering, spesielt av lettere skader, er det riktige skadetallet trolig betydelig høyere. De samfunnsøkonomiske kostnadene knyttet til skadene er:

- *Et dødsfall* 37,2 mill. kroner
- *En meget alvorlig skade:* 28,2 mill. kroner
- *En alvorlig skade:* 10,0 mill. kroner
- *En lettere skade:* 755 000 kroner
- *En materiellskadeulykke* 33 000 kroner

*Kilde: "Den norske verdsettingsstudien. Ulykker – Verdien av statistiske liv og beregning av ulykkenes samfunnskostnader", Transportøkonomisk institutt, Oslo oktober 2010. (TØI rapport 1053C/2010). For personskader er det oppdaterte tall i forhold til lønnsvekst 2009-2015 og for materielle skader konsumprisindeksvekst 2009-2015.*

Personskadeulykkene i Aurskog-Høland i perioden 2011 – 2015 representerer ut fra dette en årlig samfunnsøkonomisk kostnad på ca. 92 mill. kroner, med en gjennomsnittlig kostnad på ca. 4,6 mill. kroner per personskade. I tillegg kommer ca. 525 ulykker årlig med materielle skader, tilsvarende en samfunnsmessig kostnad på ca. 17 mill. kroner. Samlet betyr det at trafikkulykkene i Aurskog-Høland påfører samfunnet årlige kostnader på rundt 109 mill. kroner.

Med en ventet trafikkvekst på rundt 2 prosent fram til 2020, vil bare en målrettet innsats kunne hindre at ulykkestallet og kostnadene vil øke i årene framover.

## 2.2. Nasjonale og regionale mål for trafikksikkerhetsarbeidet

Nasjonal transportplan 2014-2023 har et mål om en betydelig reduksjon i årlig antall drepte og hardt skadde i veitrafikken, fra 844 i 2012 til under 500 innen 2024. Dette er beskrevet som en etappe på vei mot "nullvisjonen", det vil si en framtidig situasjon der trafikksystemet ikke skal kreve menneskeliv eller påføre alvorlig/invalidiserende skade. "Nullvisjonen" signaliserer en sterk vilje til nytenking i trafikksikkerhetsarbeidet.

Transportetatene har i sitt forslag til nasjonal transportplan lagt særlig vekt på å arbeide for redusert antall ulykker med gjennomgående høy alvorlighet, det vil si møteulykker, utforkjøringsulykker og ulykker med påkjørsel av myke trafikanter.

I Handlingsprogram for trafikksikkerhet i Akershus 2015-2018 fører Nasjonal transportplan 2014-2023 sine målsetninger til at Akershus burde redusere antall døde og hardt skadd i trafikken fra 84 i 2012 til under 50 innen 2020 og under 42 innen 2024, en halvering av antallet. Akershus har 6 fokusområder for trafikksikkerhetsarbeid i fylket: Barn i trafikken, ungdom (særlig mannlige bilførere under 24 og ungdom på lett motorsykkel i alderen 16-17 år), voksne (hvor menn er overrepresentert), eldre, syklister og rus i trafikken.

Hovedmål for trafikksikkerhet i Akershus fylke er:

- Som et gjennomsnitt i perioden 2015-2018 skal det reduseres til maksimalt 65 drepte og hardt skadde i Akershus, ref. Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2014-2017
- Ulykker med hardt skadde eller drepte ungdom skal reduseres med 20 % i perioden 2015-2018 i forhold til årene 2011-2014
- Ingen barn skal bli drept eller hardt skadd i trafikken i Akershus
- Ingen syklist skal bli drept i perioden 2015-2018. Antall hardt skadde syklister skal reduseres med 20 % i forhold til perioden 2011-2014

## 2.3. Mål for trafikksikkerhet i Aurskog-Høland:

### Overordnede mål

Trafikksikkerhetsplanen skal gi grunnlag for å gjennomføre tiltak som kan redusere antallet ulykker, følgene av ulykker og opplevd utrygghet i trafikken. Planen skal bidra til en sterkere fokusering på trafikksikkerhet i plansaker og bidra til en bevisstgjøring av planleggere, politikere og folk flest omkring trafikkforhold og om mulig også egen atferd i trafikken.

Med denne bakgrunn settes følgende overordnede mål for trafikksikkerhetsarbeidet i Aurskog-Høland kommune:

- Aurskog-Høland kommune skal legge til rette for et tryggere trafikkmiljø gjennom satsing på gang- og sykkelveier og sikringstiltak. I boligområder og tettbygde strøk skal hensynet til barns sikkerhet prioriteres framfor hensynet til bilens framkommelighet.
- Aurskog-Høland kommune skal prioritere arbeidet med å sikre alle barn trygg skolevei. Oppfølging av trafikksakene fra Aksjon skolevei prioriteres. Kommunen vil styrke innsatsen som pådriver i aktuelle saker hvor ansvaret ligger til andre forvaltningsnivå.
- Aurskog-Høland kommune skal gjennom styring av utbyggingsmønsteret og andre tiltak legge til rette for redusert bilbruk og for bruk av alternative transportmidler som sykkel og buss.
- Aurskog-Høland kommune skal gjennom innretning av den fysiske kvaliteten på de indre og ytre miljøer bidra til å gi innbyggerne best mulig forutsetninger for trivsel og fravær av miljøpåførte sykdommer og helseskader, herunder trafikkskader.

## Mål for ulykkesreduksjon

Tabell 2: Mål for ulykkesreduksjon (antall personskadeulykker)

	Statistikk	Mål	Reduksjon i femårsperioden	
	2011-2015	2015-2019	Antall	Prosent
Fylkesvei	74	60	14	19 %
Kommunal/privat vei	3	2	1	33 %
<b>Samlet</b>	<b>77</b>	<b>62</b>	<b>15</b>	<b>20 %</b>

I forrige trafiksikkerhetsplan for 2013-2016 falt antallet personskadeulykker med 18 % fra 133 i 2003-2007 til 109 i 2007-2011. For 2011-2015 satte forrige trafiksikkerhetsplan et mål om en ulykkesreduksjon på 20 % fra 109 til under 87 ulykker.

For denne trafiksikkerhetsplanen har antallet ulykker falt med 29,4 %, fra 109 ulykker til 77. Mye mer enn målet på 20 %. For neste periode settes et mål om ulykkesreduksjon med 20 % igjen. Antall ulykker med personskade i Aurskog-Høland for kommende femårsperiode (2015-2019) må bli lavere enn 62 for at kommunen skal nå sitt mål for ulykkesreduksjon. 62 ulykker er et veldig ambisiøst mål, og er under halvparten av ulykkene vi hadde i 2003-2007. Dette vil bety 12-13 ulykker årlig.

Kommunen setter også et delmål om at antallet dødsfall og hardt skadde skal reduseres med 20 % fra 20 dødsfall og hardt skadde i perioden 2011-2015 til 16 eller færre i 2015-2019.

## Måloppnåelse - måling av effekt

Måling av enkeltaktivitetenes virkning på trafiksikkerheten vil hver for seg være en vanskelig eller umulig oppgave. Det er den samlede effekten som er av betydning, og det er viktig å vite at det går i riktig retning. Utviklingen av ulykkesbildet bør derfor følges år for år og legges til grunn for justering/rullering av handlingsplanen.

Kartlegging av angst/utrygghet i trafikken kan eventuelt inngå i en senere evaluering av planens effekt. Det kan skje ved representative spørreundersøkelser, f. eks som del av faste periodiske brukerundersøkelser henvendt til kommunens befolkning. "Dagens situasjon" bør da først kartlegges som et sammenlikningsgrunnlag. Supplerende synspunkter kan innhentes fra funksjonshemmedes organisasjoner, skolenes FAU, eldrerådet, grendeutvalg mv.

Undersøkellesdesign og analyse med hensyn til utrygghet kan være et samarbeidstema for flere kommuner, for eksempel som del av fylkesplanarbeidet.

## 3. Trafikksikkerhetsarbeid

### 3.1. Generelt

Med bakgrunn i de høye skadetallene anmodet Stortinget i 1996 om at det skulle settes i gang et arbeid for å stimulere flere kommuner til å utarbeide handlingsplaner for trafikksikkerhet. Aurskog-Høland kommune har siden 2001 mottatt statlige midler til lokale trafikksikkerhetstiltak (Aksjon skolevei) med grunnlag i vedtatt trafikksikkerhetsplan.

### 3.2. Aurskog-Høland kommune

Kommunen har et allsidig ansvar innenfor trafikksikkerhetsarbeidet, med forebyggende helsearbeid, opplæring i barnehager/skoler og planlegging, drift og vedlikehold av det kommunale veinettet. Gjennom arealplanleggingen legges viktige premisser for trafikktviklingen og trafikksikkerheten framover.

#### Aksjon skolevei og andre tiltak

Med bakgrunn i trafikksikkerhetsplanen og dens handlingsplan har kommunen gjennom flere år gjennomført aksjon-skolevei-tiltak, det vil si fysiske sikringstiltak rettet mot barn og unges skoleveier langs fylkes- og kommuneveier eller på skoleområdene.

#### Opplæring og holdningsskapende arbeid i skolen

Av de aktiviteter som praktiseres i dag:

- Gjennomgang av materiale fra Trygg trafikk, utdeling av refleksvester mv.
- Praktiske øvelser, bla. skolebuss, kryssing av vei mv.
- Sykkeltrening, trafikkregler, sykkeldag, sykkelkort/sykkelknapp og sykkelprøven
- Trafikkuke

Aktivitetene er tilpasset de ulike klassetrinn.

Ved alle skolene er trafikken stor om morgenen når skoleelever skal av alle bussene samt at foreldre kjører barna sine til skolen samtidig. Skolene har flere ordninger for å avdempe situasjonen. For det første har det vært fokus på at foreldre lar barna gå siste stykke til skolen selv istedenfor å kjøre de helt til skolen. For det andre å ha voksne trafikkvakter til å passe på elevene når de skal av og på bussene ved skolen. For det tredje har skoler som Løken og Bjørkelangen skolepatruljer hvor elever passer på at medelever kommer trygt over trafikkerte veier om morgenen.

## Rusforebyggende arbeid

Rus og trafikk er ikke forenlig. Kommunen driver generelt forebyggende arbeid mot rusmiddelbruk. Hovedinnsatsen legges i arbeid blant ungdom, med oppsøkende virksomhet og informasjon igjennom skolene. Det jobbes rusforebyggende i skolehelsetjenesten, og helsestasjon for ungdom bistår politiet og foreldre med å sikre rusfrihet. Kommunale fritidsklubber på Aurskog, Bjørkelangen og Løken tilbyr et rusfritt miljø. På Hemnes drives fritidsklubben av Søndre Høland idretts- og ungdomslag med økonomisk støtte fra kommunen. På Setskog oppvekstsenter drives fritidsklubben på frivillig basis.

NAV Aurskog-Høland har et team på 4 årsverk som jobber forebyggende mot rus. I tillegg har kommunen også to utekontakter som jobber blant annet med rusforebyggende arbeid, samt en 50 % stilling som SLT-koordinator (Samordning av lokale kriminalitetsforebyggende tiltak).

## Skoleskyssordningen og klassifisering av trafikkfare langs skolevei

Etter reglene har elever i 1. klasse rett til fri skoleskyss når de bor to kilometer eller mer fra skolen. Tilsvarende skyssgrense for elever i 2.-10. klasse er fire kilometer. Det kan dispenseres fra reglene dersom et antall kriterier for trafikkfarlig skolevei oppfylles. Kravene er strengere for 6.-10. klasse enn for lavere klasseserier. På mange strekninger går det skolebuss, og elever uten rett til skoleskyss kan kjøpe busskort eller billett (også videregående). Tilbudet blir mye brukt, især i vinterhalvåret.

Rådmannen har utarbeidet et sett med veiledningskart som angir i hvilken grad ferdsel til og fra skolen langs ulike veistrekninger bør gi rett til gratis skoleskyss, i henhold til opplæringslovens bestemmelse i § 7-1 om "særlig farlig eller vanskelig skolevei". Kartsettet (sak 60/12) fikk vedtak i kommunestyret på 25.06.2012.

Følgende veistrekninger ble etter kommunestyre behandling vurdert som særlig farlige og utløser retten til gratis skoleskyss:

### **Bråte skole**

Elever bosatt:

- langs fv 125 og fv 115 vest for sikthindrende hekk ved Hemnes sag,
- langs fv 230 nord for krapp sving ved Nordre Enger,
- langs fv 125 øst for høybrekk ved avkjørsel til Østre Enger,

gis rett til gratis skoleskyss fram til og med 5. klasse, og til og med 7. klasse i vinterhalvåret.

Elever bosatt:

- langs fv 226 sør for høybrekk ved Holm,
- langs fv 230 fram til krapp sving ved Nordre Enger og langs kommunal vei øst for Hellesjøvannet,

gis rett til gratis skoleskyss i vinterhalvåret, da det er mørkt og kan være brøytekanter som hindrer sikt i kurver.

Elever bosatt langs fv 125 "utenfor" sikthindrende støttemur ved Bergerudveien gis rett til gratis skoleskyss til skolen til og med 5. klasse. Hjem fra skolen skal ferdsel skje på motsatt side av veien hvor sikten er tilfredsstillende.

### **Løken skole**

Elever bosatt:

*- Langs fv 115 sør for avkjørsel til Morgenlia,*

*- Langs fv 169 vest for Elverhøy,*

*- Langs fv232 øst for Naddumbrua,*

gis rett til gratis skoleskyss fram til og med 5. klasse, og til og med 7. klasse i vinterhalvåret.

Elever bosatt:

*- Langs fv 115 mellom avkjørsel Fjellveien og høybrekk ved Filadelfia (Fosser), hvor det ikke er mulig å komme seg til Tertittlinna uten å gå langs fv 115,*

*- Enga-grenda vest for Botnersjøen,*

gis rett til gratis skoleskyss fram til og med 5. klasse.

Elever bosatt langs fv 229 Foserveien øst for krapp sving ved Møllebakk gis rett til gratis skoleskyss i vinterhalvåret.

### **Setskog oppvekstsenter**

Elever bosatt langs fv 21 og fv 170 nord for Veltasvingen gis rett til gratis skoleskyss til og med 7. klasse

### **Bjørkelangen skole**

Elever bosatt:

*- Langs fv 170 øst for Eidsdammen,*

*- Langs fv 170 nord for Østli, der elev må ferdes langs fylkesveien,*

*- Langs fv 228 sør for Skrepstad bru,*

*- Langs fv 115 sør for Randsberg.*

*- Langs fv 234 nord for krapp sving ved Kjelle.*

gis rett til gratis skoleskyss fram til og med 5. klasse, og til og med 7. klasse i vinterhalvåret.

For fv 170 nord for Bjørkelangen vurderes kriteriet "særlig farlig" å være oppfylt også ved kryssing til og med 5. klasse, som følge av høy trafikk tetthet.

Elever bosatt langs fv 170 mellom avkjørsel til Eidslia og Eidsdammen (dvs. Katterudgrenda) gis rett til gratis skoleskyss i vinterhalvåret, da det er mørkt og kan være brøytekanter som hindrer sikt i kurver.

### **Haneborg skole**

Elever bosatt:

- *Langs fv 234 sør for krapp sving ved Søndre Haneborg,*
- *Langs Spilhaugveien øst for avkjørsel til Sommerfjøschaugen,*
- *Langs fv 236 Nordre Mangen vei øst for krappe svinger øst for Nordbygårdene,*
- *Langs fv 237 Hedumkroken nord for Stykkjet,*
- *Langs fv 236 Bakkelittveien vest for høybrekk i kurve ved Linnerud,*

gis rett til gratis skoleskyss fram til og med 5. klasse og til og med 7. klasse i vinterhalvåret.

Elever bosatt langs fv 236 og Spilhaugveien mellom Gørrelva, krapp sving ved Søndre Haneborg og avkjørsel til Sommerfjøschaugen gis rett til gratis skoleskyss i vinterhalvåret.

Elever bosatt langs fv 236 sør for krapp sving ved Waalergårdene, og langs fv 170 gis rett til gratis skoleskyss fram til og med 5. klasse, og til og med 7. klasse i vinterhalvåret.

Kriteriet "særlig farlig" vurderes å være oppfylt ved kryssing av fv 170 til og med 5. klasse, som følge av høy trafikk tetthet.

### **Aursmoen skole**

Elever bosatt:

- *I Finstadbruområdet nord for avkjørsel til Aurskog golfpark,*
- *Slik at det må ferdes langs rv 171 der det ikke er gang- og sykkelvei,*

gis rett til gratis skoleskyss.

Elever bosatt:

- *langs Toverudveien øst for avkjøring mot Risergårdene,*
- *langs fv 238 vest for avkjørsel til Vierkjerrkroken,*



- langs fv 237 nord for høybrekk ved Leirdal,

gis rett til gratis skoleskyss fram til og med 7. klasse i vinterhalvåret, da det er mørkt og kan være brøytekanter som hindrer sikt i kurver.

Kriteriet "særlig farlig" vurderes å være oppfylt ved kryssing av rv 171 til og med 5. klasse, som følge av høy trafikk tetthet.

### **Trafikksikkerhetstiltak på gårdstun**

Akershus fylkeskommune har bevilget midler til trafikksikkerhetstiltak på gårdstun på grunn av trafikkutfordringer knyttet til gårdstun som blir "delt i to" av en fylkesveg. Statens vegvesen har foretatt en registrering av gårdstun på fylkesveger og har foreslått tiltak etter behov ut fra forskjellige faglige kriterier. Der forholdene ligger til rette for det har det blitt prioritert å skilte 40 km/t og etablere fartshumper på 14 gårdstun i Aurskog-Høland. På grusvei der fartshumper ikke er aktuelt har tiltaket blitt vurdert fra gårdstun til gårdstun. Statens vegvesen forventer å være ferdig med tiltakene på de 14 gårdstunene i Aurskog-Høland i løpet av 2017.

### **Drift og vedlikehold**

Kommunen har driftsansvaret for alle kommunale veier, dessuten gang- og sykkelveier langs fylkesveier. Følgende kriterier gjelder:

- *Brøyting, 5 cm utløsende snødybde, eller før, ved spesielle forhold.*
- *Strøing etter behov (ingen salting)*
- *Vårrengjøring før 17. mai*

Det er inngått avtale med en entreprenør for vedlikehold av veilys. Avtalen er basert på at kommunen melder inn behov med avtalt responstid for eventuelt hastearbeid.

### 3.3. Andre aktører i trafikksikkerhetsarbeidet

#### Akershus fylkeskommune

Fylkeskommunen har etter veilovens § 40a et ansvar for å tilrå og samordne tiltak for å fremme trafikksikkerheten, og har vedtatt en Handlingsplan for trafikksikkerhet i Akershus 2016-2019. Planen baseres på livslang læring med tiltak for alle aldersgrupper, men denne perioden har planen et hovedfokus rettet mot de yngste trafikantene, barn og ungdom.

#### Statens vegvesen

Statens vegvesen har ansvar for planlegging, bygging, drift og vedlikehold av riks- og fylkesveinettet. Etaten registrerer trafikantatferd, gir veiledning/informasjon og gjennomfører kjøretøykontroll, førerprøver og tilsyn med trafikkskolene. Ellers driver Statens vegvesen med faglig rådgiving og bidrar til trafikkopplæring i videregående skole.

#### Politiet

Politiet utfører kontroll og overvåking av både kjøretøy og trafikantatferd. Politiet har ansvaret for utfylling av ulykkesrapporter etter trafikkulykker. Ut over dette driver politiet etter evne med informasjon og forebyggende arbeid i skoler, barnehager og organisasjoner og rådgiving til kommuner i spørsmål knyttet til trafikksikkerhet, reguleringer, skilting mv.

#### Trygg Trafikk

Trygg Trafikk er ansvarlig for å koordinere frivillige organisasjoners trafikksikkerhetsarbeid. Trygg Trafikk jobber primært med informasjon og opplæring (utvikling og distribusjon av opplæringsmaterie-ell), men engasjerer seg også i forhold til lovverket – som fartsgrensespørsmål, bilbeltepåbud i buss, påbud om sykkelhjelmer og lovfestet rett til trygg skolevei.

#### Andre aktører

- Bilorganisasjoner og transportnæringen	- Fylkeslegen
- Forsikringsbransjen	- Lokal presse
- Trafikkskolene	- Nedre Romerike brann- og redningsvesen
- Forskningsinstitusjoner	- Andre interesseorganisasjoner

## 4. Personskadeulykker 2011 – 2015

Analysen er basert på politirapporter for personskadeulykker (psu) i perioden 2011-2015, hentet fra Statens vegvesens STRAKS-register. Det er kjent at det er en underrapportering av ulykker, og at manglene i tallmaterialet er større jo mindre alvorlige ulykkene er. Statistikken viser derfor bare en del av ulykkesituasjonen. Det vises også til ulykkesoversiktene for de ulike tettstedssonene i vedlegget.

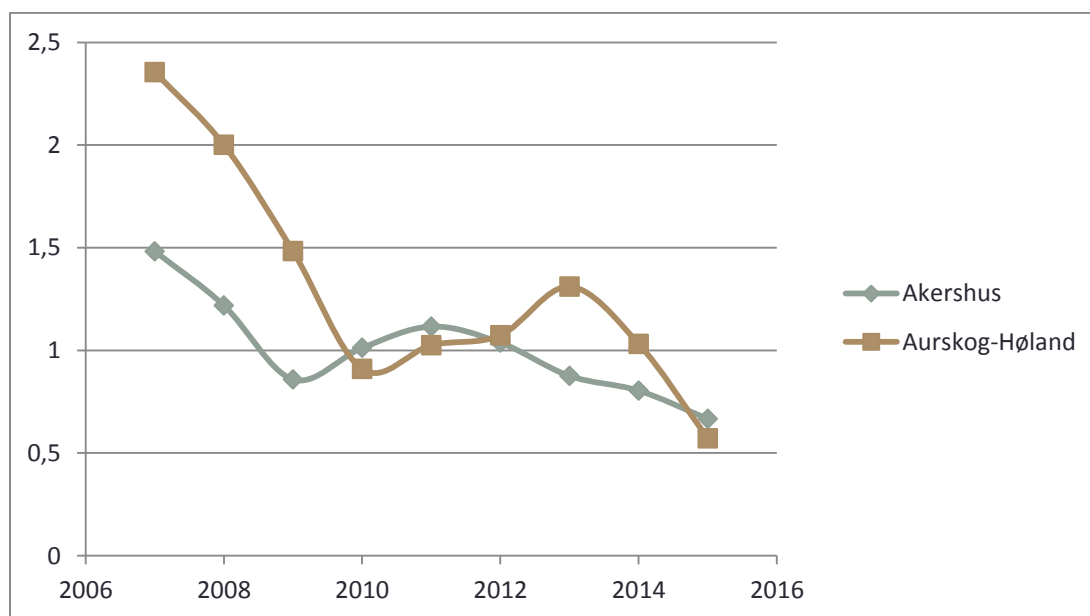
### 4.1. Ulykkesutviklingen over tid - Aurskog-Høland og Akershus

Aurskog-Høland er den største kommunen i Akershus, med et landareal som dekker en femtedel av fylket. Befolkningsmessig er kommunen blant de mindre, med ca. 2,7 prosent av fylkets befolkning. I femårsperioden skjedde det 76 personskadeulykker, i gjennomsnitt 15,2 per år.

Tabell 3: Personskadeulykker og skadetilfelle i Akershus og Aurskog-Høland, 2007-2015:

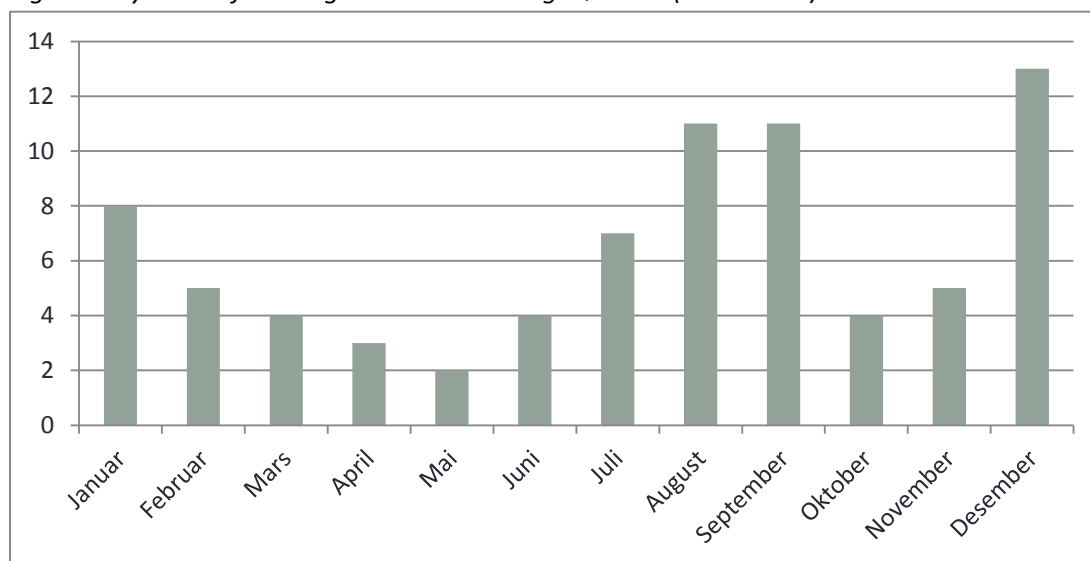
	Akershus			Aurskog-Høland		
	Antall ulykker	Skadde	Drepte	Antall ulykker	Skadde	Drepte
2007	755	1 021	13	32	45	2
2008	632	841	15	28	40	0
2009	453	622	21	21	24	2
2010	543	741	18	13	18	0
<b>2011</b>	609	787	6	15	19	0
<b>2012</b>	577	766	12	16	23	1
<b>2013</b>	496	661	10	20	21	2
<b>2014</b>	463	607	16	16	18	3
<b>2015</b>	390	501	8	9	12	0
<b>Total 2011 - 2015</b>	<b>2 535</b>	<b>3 322</b>	<b>52</b>	<b>76</b>	<b>93</b>	<b>6</b>

Figur 1: Personskadeulykker pr 1000 innbygger i Aurskog-Høland og Akershus (2007-2015)



## 4.2. Ulykkenes fordeling over året

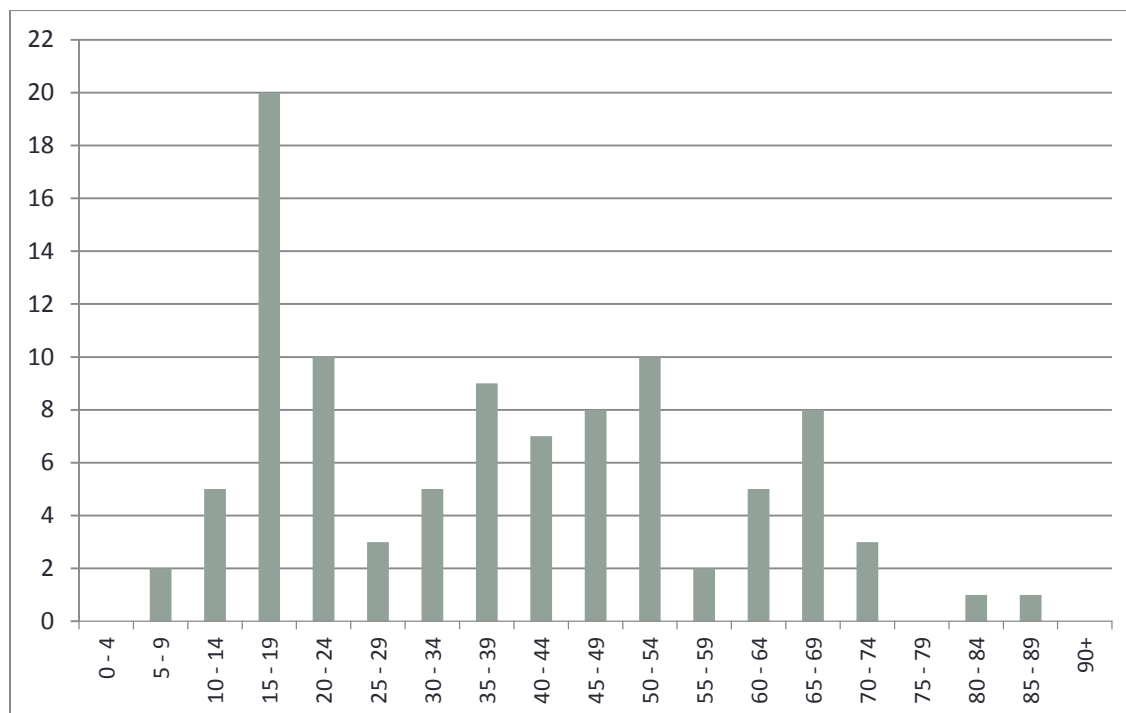
Figur 2: Ulykkenes fordeling over året Aurskog-Høland. (2011-2015)



Ulykkenes fordeling over året varierer fra 2 ulykker i mai, til 13 ulykker i desember. Det totale antall ulykker i femårsperioden er 76 stk. Tallene for analyseperioden 2011-2015 viser tydelig at det var flere ulykker i det andre halvåret fra juli - desember. Det er vanskelig å trekke noen slutninger ut av tallene, ikke minst ettersom det er vanskelig å se noe tilsvarende mønster fra forrige analyseperiode (2007 – 2011).

### 4.3. Ulykker i forskjellige aldersgrupper

Figur 3: Ulykkeskade personer fordelt på alder Aurskog-Høland (2011 – 2015)



Totalt ble 99 personer skadd eller drept i trafikken i Aurskog-Høland Kommune i femårsperioden 2011 – 2015, mens i femårsperioden 2007 – 2011 ble 150 personer skadd eller drept. Det betyr at antall skadd eller drept i trafikken har sunket med 34 % under forrige planperiode. Figur 3.3 viser ulykker fordelt på alder. Aldersgruppen 15 – 19 skiller seg ut med 20 skadd eller drept i ulykker, dette er en halvering fra forrige periode.

### 4.4. Særlige ulykkesstrekninger og -punkter

Ulykkesstrekninger kan defineres på mange ulike måter. De mest benyttede angivelsene er ulykkesfrekvens og skadegradstetthet. Det er to viktige forskjeller mellom disse to måtene å definere ulykkesstrekninger på.

Den første forskjellen er at måling av ulykkesfrekvens vekter alle typer ulykker likt, mens en ved skadegradstetthet vekter ulykker med drepte og skadde tyngre. Den andre viktige forskjellen mellom målene er at skadegradstetthet ser på det totale antallet ulykker på en strekning, mens ulykkesfrekvens ser på ulykker i forhold til trafikkmengden på veien (ÅDT). En vei med få ulykker kan ha en høyere ulykkesfrekvens enn en vei med mange ulykker siden det er flere ulykker i forhold til trafikkmengden på strekningen.

Med tanke på nullvisjonen og målet om null drepte og varig skadde i trafikken, bør skadetetthetsgrad i utgangspunktet benyttes fremfor ulykkesfrekvens som grunnlag for prioriteringer av trafiksikkerhetstiltak. Det er likevel valgt å angi begge risikomålene for å gi et mer helhetlig bilde av situasjonen.

## 4.5. Ulykkesfrekvens på veistreknings i Aurskog-Høland kommune

Tabell 4: Ulykkesfrekvens for strekninger med 2 ulykker eller mer (2011– 2015, normaltall <sup>1</sup>)

Vei	Strekning	km	ÅDT	Ulykker	Ulykkesfrekvens
Fv. 228	Setskog – Søndre Høland	17,9	100	2	0,61
Fv. 234	Haneborg - Haugrim	4,2	600	2	0,44
Fv. 169	Mølledammen - Fet kommune	2,0	2600	3	0,32
Fv. 226	Hemnes - Ydersbotn	12,0	300	2	0,31
Fv. 170	Killingmo veikryss - Finstad veikryss*	2,4	5700	7	0,29
Fv. 229	Bjørkelangen - Øsken	7,3	1020	3	0,22
Fv. 169	Momoen - Mølledammen	4,3	2500	3	0,15
Fv. 115	Fosser – Løken*	3,1	2400	2	0,15
Fv. 170	Bjørkelangen – Setskog*	12,2	2900	9	0,14
Fv. 115	Løken – Hemnes gård*	8,6	2000	4	0,13
Fv. 21	Tangenkrysset – Sukerveien*	5,0	1800	2	0,12
Fv. 169	Løken – Momoen*	4,8	1880	2	0,12
Fv. 115	Bjørkelangen – Komnes*	4,6	5075	5	0,12
Fv. 171	Finstad veikryss - Sørums kommun*	7,2	3040	4	0,10
Fv. 170	Lierfoss – Bjørkelangen*	4,3	7100	5	0,09

<sup>1</sup>Normaltall for ulykkesfrekvens, hovedveier:

- Spredtbygd, to felts vei 80 km/t: 0,17
- Spredtbygd to felts vei 70 km/t: 0,19
- Middels tett bebyggelse, 70 km/t: 0,29
- Middels tett bebyggelse, 60 km/t: 0,44
- Tett bebyggelse, 50 km/t: 0,97

\*Strekninger som var på samme liste for 2007-2011

Tabell 4 gir en oversikt over veistrekningsene i Aurskog-Høland som hadde høyest ulykkesfrekvens i perioden 2011-2015. De veier som er listet opp dekker 55 av totalt 77 ulykker i perioden 2011-2015.

På toppen av tabellen er fylkesveien mellom Setskog og Søndre Høland med 2 ulykker. Denne strekningen har bare hatt fire personskadeulykker siden 1995, som betyr at halvparten av ulykkene siden 1995 har vært i perioden 2011-2015. Dette viser at lavt trafikkerte eller korte strekninger kan få store utslag i ulykkesfrekvens.

Tabell 5: Ulykkespunkter, steder (strekning mindre enn 100 meter) med minst to ulykker i perioden 2011-2015 (\*også ulykkespunkt i 2007-2011)

Sted	ÅDT	Ulykker	UF	Ulykkestype	Personskade
Fv. 21 - Tvillingtjern, vest for Fv. 241	1800	2	0,61	Møteulykker	Dødsfall og LS
Fv. 169 - Tunnsjøen, Vika	2600	2	0,42	Møteulyk., utforkj.	Lettere skader
Fv. 170 - Malmsleppa, Stemtjenn	2900	2	0,38	Møteulykker	Lettere skader
Fv. 171 – Finstadbru*	3040	2	0,36	Utforkjøring	Lettere skader
Fv. 115 - Tertittv., Trandumsvingen*	5075	2	0,22	Myke trafikanter	Dødsfall og AS
Fv. 170 - Granberg, Holen	5700	2	0,19	Møteulyk., utforkj.	Alv. skadd og LS
Fv. 170 - Bredvollbekken	5700	2	0,19	Møteulyk., utforkj.	Lettere skader
Fv. 170 - Finstad veikryss	5700	2	0,19	Biler traff "øya"	Lettere skader

Tabell 5 angir tilsvarende ulykkesfrekvens (UF) for punkter som i perioden 2007 – 2011 hadde høyest ulykkesfrekvens. Tabellen bør leses i lys av at to ulykker som inntreffer i samme område (innenfor 100 meter avstand) kan være et utslag av tilfeldigheter.

For at et punkt i veisystemet skal være et ulykkespunkt er det i trafiksikkerhetsanalyser vanlig å sette grensen på 4 ulykker over en 4-årsperiode (én ulykke med personskade i snitt pr. år). Med denne definisjonen vil Aurskog-Høland ha ingen definerte ulykkespunkt for perioden 2007-2011. I tabellen er det valgt å angi punkter med minst 2 ulykker over 5-årsperioden.

Antall ulykkespunkter ble redusert fra 11 for perioden 2007 – 2011 til 8 for perioden 2011 – 2015. Selve stedet er også annerledes fra forrige perioden, de fleste ulykkespunkter for perioden 2007 – 2011 var ikke på listen fra forrige perioden.

#### 4.6. Skadegradstetthet på veier i Aurskog-Høland kommune

Tabell 6: Beregnet skadegradstetthet for veistrekninger med minst to ulykker i perioden 2011-2015

Vei.nr	Strekning	km	ÅDT	Ulykker	Skadegradstetthet
Fv. 115	Bjørkelangen Sentrum – Komnes*	4,557	5075	5	1,92
Fv. 229	Bjørkelangen – Øsken*	7,293	1020	3	1,88
Fv. 115	Løken - Hemnes gård*	8,625	2000	4	1,69
Fv. 21	Tangenkrysset – Sukkerveien*	5,043	1800	2	1,36
Fv. 170	Killingmokrysset - Finstadkrysset*	2,353	5700	7	1,32
Fv. 234	Haneborg - Haugrim	4,156	600	2	1,14
Fv. 170	Bjørkelangen – Setskog*	12,192	2900	9	0,91
Fv. 115	Komnes – Fosser*	5,193	3000	2	0,58
Fv. 170	Lierfoss – Bjørkelangen*	4,312	7100	5	0,54
Fv. 169	Møllledammen - Fet kommune	1,998	2600	3	0,40
Fv. 169	Løken – Momoen*	4,83	1880	2	0,40
Fv. 115	Fosser – Løken*	3,093	2400	2	0,19
Fv. 169	Momoen - Møllledammen	4,33	2500	3	0,18
Fv. 171	Finstadkrysset - Sørums kommunen*	7,226	3040	4	0,17
Fv. 226	Hemnes - Ydersbotn	11,952	300	2	0,16

Skadegradstetthet (SGT), er et mål på hvor farlig en veistrekning er. Ved skadetetthetsgrad vurderes antall skader per km vei, samt at en vektet alvorlighetsgraden av ulykkene. I denne beregningen er ikke trafikkmengden en faktor.

Tabell 6 viser at flere av veistrekningene i kommunen har høy skadegradstetthet, og at mange av strekningene er gjengangere (\*). To lite trafikkerte veier er med på lista, men var ikke med i forrige plan. Hovedsakelig er det de mest trafikkerte veiene i kommunen som er med på lista.

Strekninger med SGT høyere enn 1,2 og personskaudeulykker med alvorlig skader eller dødsfall de siste åtte årene er definert som «nei-veier» eller «røde veier» av Transportøkonomisk institutt (TØI rapport 618/2002). Alle de fem øverste på lista er «nei-veier». De fire første har hatt dødsfall, og den femte har hatt en alvorlig skade i femårsperioden. Bare strekningen Killingmo-Finstad av de fem hadde SGT over 1,2 i 2007-2011, men da med ingen alvorlige personskader.

## 4.7. Stedlige forhold

Tabell 7: Aurskog-Høland. Ulykker etter veitype (2011-2015)

Veitype	Antall ulykker	%-andel
Fylkesveier	74	96,1
Kommunale veier	3	3,9
<b>I alt</b>	<b>77</b>	<b>100</b>

Tabell 7 viser at 96,1 % av ulykkene skjedde på fylkesveier. Kommuneveier står for kun 3,9 % av ulykkene. Mønsteret er typisk for en spredtbygd kommune, der det meste av transportarbeidet blir utført på hovedvei-nettet. Fylkesvei 115 og 170 utpeker seg som de verste ulykkesveiene med over halvparten av ulykkene i perioden (40 av 77).



Tabell 8: Aurskog-Høland. Ulykker etter veitype (2011-2015)

Stedlige forhold	Antall ulykker	%-andel
Rett veistrekning (og svinger)	61	79,2
T-kryss	6	7,8
X-kryss	4	5,2
Avkjørsel	3	3,9
Rundkjøring	2	2,6
Parkeringsplass	1	1,3
<b>I alt</b>	<b>77</b>	<b>100</b>

Nesten fire av fem ulykker skjedde på rett veistrekning og de resterende ulykkene har hovedsakelig skjedd i forbindelse med kryss eller avkjørsel.

#### 4.8. Ulykkestyper

Tabell 9: Ulykker etter ulykkestype (2011-2015) Aurskog-Høland.

Ulykkestype	Antall ulykker 2007-2011	Antall ulykker 2011-2015	%-andel av ulykker 2011-2015	Andel m/ dødsfall eller hardt skadde
Utforkjøring	54	34 (- 37 %)	44,2	8,8 % (3/34)
Møteulykke	21	20	26	40 % (8/20)
Samme kjøreretning	10	10	13	20 % (2/10)
Kryssende kjøreretning	15	8 (- 47 %)	10,4	37,5 % (3/8)
Fotgjengerulykke	3	3	3,9	33,3 % (1/3)
Elgpåkjørsel, annet	6	2 (- 67 %)	2,6	0 %
<b>I alt</b>	<b>109</b>	<b>77</b>	<b>100</b>	<b>22 % (17/77)</b>

Personskadeulykker kan fordeles i flere ulykkestyper som vist i Tabell 9. Utforkjøring peker seg ut som den typiske ulykkestypen i kommunen for perioden 2011 – 2015. Disse ulykkene utgjorde 44 % av alle registrerte ulykker med personskader. Vi ser antydninger til at ulykkesreduksjonen i kommunen har kommet fra utbedring av kryss og en nedgang i utforkjøringer.

Tabell 10: Utforkjøring som en % av antall personskadeulykker (2011-2015) Aurskog-Høland

Vei nr.	Strekning	2011-2015	2007-2011
Fv 235	Haugrim - Bjørkelangen	100%	100%
Fv 236	Lierfoss – Nordre Mangen	100%	100%
Fv 237	Finstadbru - Aurskog	100%	100%
Fv 226	Hemnes - Ydersbotn	100%	----
Fv 171	Finstadkrysset – Sørum gr.	75%	100%
Fv 115	Løken – Trøgstad gr.	60%	62%
Fv 170	Finstadkrysset – Sørum gr.	56%	57%
Fv 169	Løken – Fet gr.	50%	60%
Fv 228	Setskog – Søndre Høland	50%	----
Fv 234	Haneborg - Haugrim	50%	----
Fv 239	Aursmoen sentrum	50%	----
Fv 170	Bjørkelangen – Tangen	44%	43%
Fv 170	Finstadkrysset – Bjørkelangen	25%	24%
Fv 229	Fra Skreppestad	25%	50%
Fv 115	Bjørkelangen – Løken	22%	35%
Fv 21	Tangenkrysset – Eidskog gr.	0%	75%
Fv 125	Hemnes gård – Skulerud	0%	75%

*\*Informasjon finnes i trafiksikkerhetsplan for 2013-2016*

Tabell 10 viser utforkjøring som en prosent av antall personskadeulykker i Aurskog-Høland. Materialet gir signaler om at det er mye å hente ved bedre kantmerking, kurvemarkering, trafikkgjerd, belysning og sikring av sideterreng.

26 % av personskadeulykker i Aurskog-Høland mellom 2011-2015 bestod av møteulykker. Møteulykker resulterer ofte i mer alvorlige skader enn utforkjøringsulykker. Når det gjelder møteulykker er det Fv. 21 mellom Tangenkrysset og Eidskog (100 % av strekningens personskadeulykker), Fv. 169 mellom Løken og Fet gr. (40 % av strekningens personskadeulykker) og Fv. 170 mellom Bjørkelangen og Tangenkrysset (36 % av strekningens personskadeulykker) som peker seg ut som mest utsatt.

Av de ulike veistrekningene i kommunen er det Fv. 170 mellom Finstadkrysset og Bjørkelangen som utmerker seg med 29 % av strekningens personskadeulykker tilknyttet kryss og avkjørsler. Dette er en forbedring siden forrige perioden da 40 % av strekningens personskadeulykker var tilknyttet kryss og avkjørsler.

## 4.9. Skadegrad

For perioden 2011-2015 ble seks personer drept i trafikken i Aurskog-Høland, og i alt ca. 22 % av ulykkene hadde alvorlig eller dødelig utfall. Dette er en økning av alvorlighetsgrad fra forrige analyseperiode (2007-2011) da 11 % av ulykkene hadde alvorlig eller dødelig utfall.

Tabell 11: Aurskog-Høland. Ulykker etter alvorlighet (2011-2015)

Skadegrad	Antall personer	%-andel	Antall ulykker	%-andel
Lett	79	79,8	60	77,9
Alvorlig	12	12,1	10	13,0
Meget alvorlig	2	2,0	2	2,6
Dødsfall	6	6,1	5	6,5
<b>I alt</b>	<b>99</b>	<b>100</b>	<b>77</b>	<b>100</b>

Tallene for antall ulykker og antall personer skadd i trafikken i Aurskog-Høland er kraftig redusert fra forrige analyseperiode (2007-2011), viser reduksjonen seg kun i tallene for antall lett skadd (fra 133 til 79). Antall personer med alvorlige skader økte i perioden 2011-2015 fra 15 til 20 stykk.

## 4.10. Viltpåkjørsel

Tabell 12: Aurskog-Høland. Elgpåkjørsler (2011-2015)

Vei	Strekning	Elg	km	ÅDT 2015	Elg per km
Fv 229	Øsken - Nærby	11	3,7	1000	3,0
Fv 170	Bjørkelangen - Finstadkrysset	28	9,9	7445	2,8
Fv 229	Bjørkelangen - Øsken	19	7,3	1020	2,6
Fv 169	Momoen - Mølledammen	11	4,3	2500	2,5
Fv 170	Finstadkrysset - Sørums	16	6,6	5700	2,4
Fv 229	Nærby - Samuelsrudkrysset	19	8,4	900	2,3
Fv 115	Løken - Hemnes gård	15	8,6	2000	1,7
Fv 170	Bjørkelangen - Tangen	21	12,2	2900	1,7
Fv 231	Momoen - Holsjaren	11	7,2	800	1,5
Fv 169	Løken - Momoen	6	4,8	1880	1,3
Fv 240	Mo - Mølledammen	6	5,3	200	1,1

Aurskog-Høland er en kommune med mye elg og annet vilt som kan føre til mange ulykker og nestenulykker på vei. Kommunens statistikk over viltpåkjørsler viser at det i perioden 2011-2015 var 248 elgpåkjørsler. Det vil si ca. 50 påkjørsler i året.

Elgbestanden (og kvoten) minker, men trafikken på veiene øker. Antallet påkjørsler har dermed holdt seg konstant ifølge bestandsplan for Aurskog-Høland elgvald 2016-18. Tabell 12 viser strekningene med flest elgpåkjørsler per km.

## 5. Handlingsplan

Med en forventet årlig trafikkvekst i årene framover, står en overfor en betydelig utfordring når det gjelder å redusere ulykkestallet, skadeomfanget og opplevd utrygghet i befolkningen. Det er gjennom denne handlingsplanen satt ambisiøse mål om å snu ulykkesutviklingen og kommunen skal bidra med sin del, gjennom en betydelig egeninnsats.

Behovskartleggingen gjennom flere år viser at det er store behov og ønsker. Det betyr at det må planlegges langsiktig og på flere områder, ikke bare knyttet til fysiske tiltak. Det holdningsskapende arbeidet som starter med barna og foreldrene er en del av dette.

Innenfor en begrenset ramme vil det være nødvendig å inkludere "strakstiltak" av typen nedsatte fartsgrenser og fartsdempende tiltak. Slike tiltak er effektive og rimelige, og de kan bidra til å redusere problemomfanget betydelig på enkelte veistrekninger.

For å lykkes kreves et tett samarbeid mellom forvaltningsnivåene, ikke minst med Statens vegvesen.

### 5.1. Opplæring, informasjon og holdningskapende arbeid

Opplæring av førskolebarn, skolebarn- og -ungdom er et innsatsområde der det gjøres mye allerede. Gjennom samarbeid med Trygg trafikk det satses på å bringe trafikkfaget inn i fastere former ved skolene, tilpasset det enkelte klassetrinns fagplaner, dessuten som gjennomgående tema i lokal rammeplan for barnehagene. Praktisk øving bør inngå på alle trinn, som gatekryssing, sykleøvelser og holdningskapende arbeid.

Opplæringen må også henvende seg til foreldrene, som har en viktig rolle når det gjelder å gjøre barna selvstendige og rasjonelle i trafikken. Foreldres skyssing av skolebarn er i denne sammenhengen et tema. Skolene utfordres til å samarbeide med foreldre og Trygg Trafikk om løsninger for eksempel «gående skolebuss ordninger». Gode undervisningsopplegg krever kursing av lærerne.

Samarbeidet med lensmannen bør videreutvikles når det gjelder særlige kontroller og tiltak rettet mot skolene. Dette kan dreie seg om kontroller ved skolestart om høsten, sykkelknappen, møte med russen. Samarbeidet med kjøreskolene burde også videreutvikles. Kjøreskolene er viktige i det holdningskapende arbeidet.

Holdningskampanjer og informasjonstiltak har størst effekt dersom de spisses mot særlige trafikantgrupper og tar opp konkrete problemer. I Aurskog-Høland peker unge bil- og MC-førere seg ut som en viktig målgruppe og det foreslås at en i første omgang setter fokus på denne gruppen, gjerne med fokusering på utforkjøringsulykker.

Informasjon og opplæring bør også rettes mot fagfolk og politikere med ansvar for planutforming, budsjetter og prioriteringer. Skal en oppnå ulykkesreduksjoner, må en være innstilt på å akseptere "upopulære" tiltak. Periodiske statusrapporter fra kommunen vil være en viktig kilde til informasjon.

Tabell 13: Tiltak holdningsskapende arbeid:

	Tiltak	Målgruppe	Ansvar
1	Redusere foreldrekjøring helt frem til skolene	Foreldre/Elever	Grunnskoleenheten
2	Prosjektoppgave i skolen, Rus/ Trafikk og Fart/Trafikk	10-klasse	Grunnskoleenheten
3	Opplysnings kampanje Kostnader ved Personskadeulykker	Alle	Samfunn og utvikling, Administrasjon
4	Oppfriskningskurs eldre bilførere	Eldre	Samfunn og utvikling, Administrasjon

## 5.2. Kontroll og håndheving

Politiet utfører stikkprøvekontroller av promille, kjørefart, bruk av belter mv. Lokale myndigheter har trolig liten innflytelse på kontrolloppleggene.

Automatisk fartsovervåking (ATK) og tekniske kontroller skjer i samarbeid mellom vegvesenet og politiet. Erfaringsmaterialet tilsier at ATK fører til 20 prosent reduksjon i personskadeulykkene, med større effekt i tettbygd strøk enn utenfor. Alle fylkene kan søke om ATK. Det foreslås at kommunen tar initiativ til etablering av automatisk trafikk kontroll på aktuelle strekninger, som Fv 115 gjennom Bjørkelangen.

Tabell 14: Tiltak for kontroll håndheving:

	Tiltak	Målgruppe	Ansvar
1	Stikkprøvekontroller	Kjøretøy på veier i Aurskog-Høland	Politiet
2	Automatisk fartsovervåking (ATK) og tekniske kontroller	Kjøretøy på høg trafikkerte og farlige veistrekninger i Aurskog-Høland	Statens vegvesen og Politiet

### 5.3. Drift og vedlikehold

Drift og vedlikehold påvirker den daglige trafikkavviklingen og sikkerhetsstandarder og kan i tillegg brukes som virkemiddel for å påvirke reisemiddelfordelingen i ønsket retning (f. eks helårssykling). Det er dokumentert en positiv sikkerhetseffekt av vintervedlikehold i form av brøyting og evt salting av veinettet og en mer betinget effekt på fortauer og gang- og sykkelveier, der effekten i større grad er avhengig av påfølgende sandstrøing.

Det er viktig at de fastsatte rutinene for veivedlikehold følges og oppdateres med jevne mellomrom. Dette gjelder både for overordnet og lokalt veinett. Bestemmelser angående vei ligger i sektorplan for teknisk drift og kultur. I planen er trafiksikkerhet dratt frem som et viktig punkt i veiarbeidet.

Det er også viktig at de etablerte siktesonene mot vilt vedlikeholdes jevnlig slik at trafiksikkerhetseffekten opprettholdes.

### 5.4. Fysiske tiltak

#### 5.4.1. Lokale tiltak

Tabell 15 gir et forslag til prioritering av tiltak innenfor hvert lokalområde. Listen er basert på tidligere planer, innspill i forbindelse med revisjon av planen, samt erfaringer og lokalkunnskap. Materialet er bearbeidet videre med tanke på mulighet for å gjennomføre tiltak. Til grunn for prioriteringene ligger både stedlige vurderinger og risikovurderinger. Det er lagt vekt på at de fleste tettsteder/skolekretser skal være representert. Kostnadstallene er basert på grove overslag.

Planen viser forslag for fireårsperioden 2013-2016. Handlingsplanen retter seg mot kommunale og fylkeskommunale veier, der skolebarnas sikkerhet gis høy prioritet.

Tabell 15: Lokale tiltak (kostnader i 1.000 kr)

\* Aktuelle som aksjon-skolevei-prosjekter

**a. Aurskog**

	Sted	Problem	Tiltak	Kostnad
1*	Aursmoen skole	Trafikkavvikling	Forbedre adkomstzone og bussområde	1 000
2*	Fv 171, Killingmoverket	Farlig å krysse vei fra bussholdeplass	Siktrydding og belysning ved bussholdeplass	300
3	Fv 239, Aursmoen skole	Farlig å krysse for skoleelever	Fotgjengerovergang	100
	<b>Totalt</b>			<b>1 400</b>

**b. Lierfoss /Haneborg /Mangen**

	Sted	Problem	Tiltak	Kostn
1*	Fv 236 Nordveien, Aurskog – Berger industrifelt	Gammel belysning, farlig skolevei, økt tungtrafikk	Ny belysning, 1.1 km	1 000
2*	Fv 236 Nordveien, Berger industrifelt – Linderud	Mørkt, farlig skolevei, økt tungtrafikk	Belysning, 1.1 km	1 000
3*	Fv 236 Nordveien, Linderud - Auten	Mørkt, farlig skolevei, økt tungtrafikk	Belysning, 1.1 km	1 000
4*	Fv 236 forbi Haneborg skole	Høy hastighet forbi gangkrysningspunkt	Ny fartshump midt mellom de to eksisterende	50
	<b>Totalt</b>			<b>3 050</b>



**c. Bjørkelangen**

	Sted	Problem	Tiltak	Kostn
1.1*	Fv 115, Tertittlinna	3 fotgjengere skadet 2006-2014, alvorlig skade i 2014	Opphøyd gangfelt eller fartshump i krysset, forlengelse av 40-soner fra grunnskolen	100
1.2*	Fv 115, Tertittlinna,	Syklistdødsfall 2014	Bom på begge sider	70
2*	Fv 115, Ny gangvei fra Festningsåsen 4	Farlig kryssning	Fotgjengerovergang	100
3*	Tertittlinna fra Stasjonsveien til Fv 115	Mørkt, sentral gang- og sykkelvei i Bjørkelangen sentrum	Belysning, 500 m	500
	<b>Totalt</b>			<b>770</b>

**d. Løken/Fosser/Moe**

	Sted	Problem	Tiltak	Kostn
1*	Fv 232	Forfallen gang- og sykkelvei	Reasfaltering	100
2.1*	Fv 232, Ringnesveien – Sandumtorget	Mørkt, farlig skolevei	Belysning, 1,3 km	1 300
2.2*	Fv 232 Sandumtorget – Nærby	Mørkt, farlig skolevei	Belysning, 1,6 km	1 600
3*	Fv. 169, Løken sentrum	Skolepatrolje ikke tillat å hjelpe barn over veien	Opphøyd fotgjengerfelt	100
4*	Kv Nedre Tallakvei	Gjennomkjøring	Bom mellom Øvre og Nedre Tallakvei	40
5.1*	Tertittlinna, Løken-Fosser	Mørk skolevei	Belysning, 1,8 km	1 400
5.2*	Tertittlinna, Fosser sentrum	Mørk skolevei, sentral gang- og sykkelvei	Belysning, 700 m	600
6	Fv 232, innkjørsel til Rema 1000 Løken	Uoversiktlig innkjørsel	Rydde opp i innkjørsel	200
	<b>Totalt</b>			<b>5 170</b>

**e. Hemnes**

	Sted	Problem	Tiltak	Kostn
1*	Bråte Skole	Trafikkavvikling	Forbedre atkomstsone og bussområde	600
2*	Fv 226, forbi Statoil	Kryssing av fylkesveien	Fra 50 til 40 km/t og opphøyd fotgjengerfelt	200
3*	Kv Kollerudveien	Skoleveg, gårdstun, og gjennomkjøring av tungtrafikk	Skilte mot gjennomkjøring	50
	<b>Totalt</b>			<b>850</b>

**f. Setskog:**

	Sted	Problem	Tiltak	Kostn
1*	Kv Mosebyveien, Gangvei fra Kinnestadfeltet til skolen	Skoleelever ferdes	Bom	40
2*	Gangvei langs Fv 21	Kryssing av Kinnestadveien og Mosebyveien	Fotgjengerfelt og/eller skilt	150
3*	Setskog Oppvekstsenter	Innkjøring på skoleplass	Ny bom	40
	<b>Totalt</b>			<b>230</b>

**Sum lokale tiltak**

	Kostnad
Fylkesvei	9 550
Kommunal vei	1 880
<b>Totalt</b>	<b>11 470</b>

### 5.4.2. Gang- og sykkelveier

Tabell 16 viser prioriterte gang- og sykkelveianlegg langs fylkesveier. Første prioritet er gang- og sykkelveien fra Lierfoss til Haneborg skole. Prosjektet er godt i gang og vil stå i kommunedelplan for trafiksikkerhet til den er ferdigbygget, som kan bli i 2021-2022. Offisiell ÅDT for Fv 236 kan være misvisende for strekningen Lierfoss-Haneborg skole. Ifølge muntlig tilbakemelding fra Statens vegvesen har ÅDT for Fv 236 blitt målt mellom Haneborg skole og Nordre Mangen de siste årene.

De nummererte strekningene er tatt fra vegvesenets vurdering av skoleveier som burde ha gang- og sykkelvei i Akershus (Trygging av skoleveier i Akershus, 2014). De ni første strekningene ble høyt prioritert som skolevei. Resten av de nummererte strekningene er middels prioritert. Strekningene ble prioritert i forhold til ÅDT, skadegradstetthet, antall elever, avstand fra skole, fart osv.

Tabell 16: Gang- og sykkelveier langs fylkesveier

	Vei	Strekning	Sted	ÅDT 2015	Omfang
1	Fv 236	Lierfoss-Haneborg skole	Aurskog	320	1400 m
2	Fv 169	Momoen-Løken	Nordre Høland	1880	2500 m
3	Fv 169	Momoen sentrum	Nordre Høland	1880	400 m
4	Fv 125	Furulund-Hemnes	Søndre Høland	1350	300 m
5.1	Fv 171	Finstad-Finstadbru	Aurskog	3040	675 m
5.2	Fv 171	Finstadbru-Killingmo	Aurskog	3040	1575 m
5.3	Fv 171	Killingmo - Verket	Aurskog	3040	1050 m
6.1	Fv 232	Smieveien-Ringnesveien	Nordre Høland	500	320 m
6.2	Fv 232	Ringnesveien-Sandemtorget	Nordre Høland	500	1380 m
6.3	Fv 232	Sandemtorget - Nærby	Nordre Høland	500	1400 m
7	Fv 239	Haugerudveien - Dreierudveien	Aurskog	1200	1000 m
8	Fv 115	Fosser sentrum	Nordre Høland	3000	1100 m
9	Fv 234	ved Kjelle VGS	Bjørkelangen	700	600 m
10	Fv 226	Hemnes- Kollerud	Søndre Høland	300	550 m
11	Fv 115	Høylandsveien - Fosser	Nordre Høland	2400	550 m
12	Fv 115	Løken kirke	Nordre Høland	2400	200 m
13	Fv 234	Haneborgveien-Spilleveien	Aurskog	600	1900 m
14	Fv 21	Bjørknes sag-Åserud	Setskog	700	920 m
15	Fv 236	Aurskog-Haneborg skole	Aurskog-Lierfoss	800	4000 m
16	Fv 125	Hemnes Sag - Solum	Søndre Høland	1350	1500 m
17	Fv 21	Setskog sentrum-Gløtta	Setskog	1875	2450 m
18	Fv 125	Hemnes Sag – Hemnes	Søndre Høland	1350	700 m
19	Fv 237	Finstadbru - Borstad	Aurskog	420	1700 m
20	Fv 237	Stenerud - Aurskog	Aurskog	420	900 m
21	Fv 115	Fosser-Løken	Nordre Høland	2400	900 m
22	Fv 229	Skreppestad - Smedsrud	Bjørkelangen	1020	4500 m
23	Fv 170	Tangen-Engen	Setskog	1250	1300 m
X	Fv 115	Furulund-Haugen	Søndre Høland	870	2400 m
Y	Fv 170	Torkildsrud – Lierjordet	Bjørkelangen	7100	1300 m

### 5.4.3. Trafikksikring

Trafikksikringstiltak langs fylkesveier kan være svært ulike tiltak i art og kostnad. Dette medfører at det er vanskelig å anslå hvilke tiltak det er realistisk å gjennomføre i planperioden eller ikke, og det gir liten hensikt å prioritere tiltakene opp mot hverandre. Det er valgt å sette opp tiltakene i uprioriterte lister. Tiltakene er heller ikke kostnadsberegnet.

Tabell 17: Trafikksikring fylkesveier

Sted	Problem	Tiltak
Fv 229 Bjørkelangen-Nærby	Mange utforkjøringer	Sikring <sup>1)</sup> (10,5 km)
Fv 229, Nyveien	Høy fart ved busstopp, vanskelig å krysse (Fartsgrense 80 km/t)	Bedre krysningsmuligheter
Fv 229	Høy fart, flere myke trafikanter dødsfall	Automatisk trafikk kontroll, enten strekning eller punkt kontroll
Fv 229, Skreppestad	Høy hastighet	Skilte for barn (Trafikkskilt 142)
Fv 170 Bjørkel.-Tangen-Setskog	Mange utforkjøringer og møteulykker	Sikring <sup>1)</sup> (14 km)
Fv 115 Bjørkelangen-Løken	Mange utforkjøringer og møteulykker	Sikring <sup>1)</sup> (13,5 km)
Fv. 169, Oberst Kruses v.	Kryssing av fylkesveien	Fotgjengerfelt
Fv 115, Lundberg bhp.	Mørkt og farlig kryssing (Fartsgrense 50 km/t)	Ønskes belysning og fotgjengerfelt for bussholdeplass
Fv 115, Sjøberg bhp.	Høy fart, farlig kryssing (Fartsgrense 60 km/t)	Ønskes belysning og fotgjengerfelt (50 km/t) for bussholdeplass
Fv 115, Hjellebøl bhp.	Høy fart, farlig kryssing (Fartsgrense 50 km/t)	Fotgjengerfelt for bussholdeplass
Fv 115, rett sør for Løken	Høy fart inn mot Løken	Fartshumper og utvidelse av 40-sone
Fv 232, Sandemveien	Høy fart inn mot Løken	Fra 80 til 60-sone
Fv 169	Høy fart inn mot Løken	Fartshumper
Fv 237 v Løkshaug	Utforkjøringer	Autovern på kort strekning
Fv 239 Aursmoen skole	Foreldre slipper av skolebarn i fylkesveien.	Sette opp stans-forbudt-skilt langs fylkesveien forbi barnetrinnet.

Fv 21 Tangen-Setskog	Trangt/utrygt for gs- trafikk (mye brukt til rekreasjon)	Breddeutvidelse/skulder
Fv 125 like øst for Hemnes sag	Kurve med dårlig sikt	Fjerning av hekk mot bolig
Fv 169 Moe – Fet grense	Strekninger med dårlig standard	Breddeutvidelser, utretting av kurver
Fv 170 Killingmo	Mange ulykker	Utbedring av X-kryss
Fv 170/F-234 Bjørkelangen	Mange ulykker	Utbedring av T-kryss
Fv 170 Harkerud	Mange ulykker	Utbedring av X-kryss
Fv 170, Lierfoss – Nordre Blikrudvei	Mørkt, høyt trafikkert vei, mange personskade- ulykker og viltpåkørsler	Belysning, 3 km
Fv 170 Kjelle bru – Finstadkrysset	Mange kryss- og avkjørselsulykker	Kryssutbedringer, avkjørselssaneringer, 70 km/t på delstrekninger hvor det i dag er 80 km/t.
Fv 170, Sørums grense – Finstadkrysset	Mørkt, høyt trafikkert vei, mange personskade- ulykker og viltpåkørsler	Belysning, 4.9 km
Fv 170, Fv 171, vest for Finstadkrysset	Høy fart og mange ulykker	Automatisk trafikkkontroll, enten strekning eller punktkontroll.
Fv 169 Momoen	Krysningspunkt over riksvei	Fotgjengerfelt Sagveien – Sandliveien.
Fv 231	Høy hastighet, mange viltpåkørsler	Fra 80 til 60 km/t nær til Momoen
Fv 170 / Fv 21 Lidalsveien (Setta handel) – Setskog senter	80-sone mellom 60- soner	Fra 80 til 60 km/t.
Fv 229 Bjørkel-Samuelsrud	Viltpåkørsler	Sikring <sup>2)</sup>
Fv 170 ved Liermosen	Viltpåkørsler	Sikring <sup>2)</sup>
Fv 170 Røytjern-Setta	Viltpåkørsler	Sikring <sup>2)</sup>
Fv 171 Verket-Killingmo	Viltpåkørsler	Sikring <sup>2)</sup>
Fv 169 Frogner-Mo	Viltpåkørsler	Sikring <sup>2)</sup>
Fv 115 Holsjaren-Hemnes gård	Viltpåkørsler	Sikring <sup>2)</sup>

Fv 115 Komneshagan	Viltpåkørsler	Sikring <sup>2)</sup>
Fv 125 Solum-Hemnes	Viltpåkørsler	Sikring <sup>2)</sup>
Fv 125, Hemnes	Bru er for trang	Utvide bru ved Ydersnes
Fv 170 – Fv 115	Kommunedelplan for Bjørkelangen 2014 - 2025	Rundkjøring
Fv 170 – Stasjonsvegen	Kommunedelplan for Bjørkelangen 2014 – 2025	Rundkjøring
Fv 170, Bjørkelangen silo	Kryssing av fylkesveien	Fotgjengerovergang i nærhet av Furuberget (fører også til at farten må ned fra 60 til 50 km/t)
Fv 170, Eidslia - Festningsåsen	Kryssing av fylkesveien	Fotgjengerovergang (fører også til at farten må ned fra 60 til 50 km/t)
Fv 115, Ny gangvei fra Festningsåsen 4	Farlig kryssning	Kulvert
Fv 115, Tertittlinna	Farlig kryssning	Kulvert
Fv 125, Hemnes Sag-Hemnes Gård	Mye tung trafikk i området, Bygger'n flytter til Hemnes Sag	Fra 80 til 60 km/t
Fv 115, rundt bussholdeplass Feriehjemmet	Høy fart, farlig sving, bakketopp, dårlig sikt, bussholdeplass	Forlenge 60-sone sørover til Ødegården (Haldenv. 2743-2745)

*1) Kantmerking, autovern, bearbeiding av sideterreng, lys, vinterdrift*

*2) Siktrydding, gjerder/kanalisering, vinterfartsgrense, foringsplasser, skilting, presse, radio.*

#### 5.4.4. Kollektivtiltak

Tabell 18: Kollektivtiltak

Sted	vei	Tiltak	Retning
Fra Bjørkelangen eller Aurskog	Fv 171	Matebuss til Kongsvingerbanen, vei ikke dimensjonert for den raskt økende pendlertrafikken (7 % ÅDT-vekst årlig)	Blaker, Sørumsand
Åserudkrysset	Fv 21	Bygging av holdeplass	Rømskog
Krysset Fv 234 / Spillhaugveien	Fv 234	Bygging av holdeplass	Haneborg skole
Kv Spillhaugveien	- II -	Bygging av holdeplasser	Haneborg skole
Høland stadion	Fv 169	Bygging av holdeplass	Begge
Holsjaren	Fv 115	Bygging av holdeplass	Begge
Nordveien	Fv 236	Bygging av holdeplasser	Haneborg skole
Holmensvingen	Fv 234	Bussholdeplass eller fortaustubb	Haneborg skole
Aursmoen-området	Fv 239	Bygging av innfartsparkeringsanlegg	Beste tilpasning
Hemnes-området	Fv 125	Bygging av innfartsparkeringsanlegg	Beste tilpasning
Momoen	Fv 169	Bygging av innfartsparkeringsanlegg	Beste tilpasning
Tangenkrysset	Fv 170	Bedre gangatkomst mot holdeplass	Bjørkelangen
Halebekk	Fv 169	Bygging av ventelomme for skolebarn.	Momoen
Tusenårsparken		Sykkelparkeringsanlegg (Sykkel-hotell)	Bjørkelangen

## 5.5. Planmessige tiltak

På lang sikt er arealutviklingen av betydning for sikkerheten, blant annet fordi den legger premisser for bilbruken. Arealbruk og lokalisering bør styres bevisst gjennom kommuneplanens arealdel og reguleringsplaner. I kraft av plan- og bygningsloven bør det stilles krav til infrastrukturen ved nye boligområder, skoler, idrettsanlegg og trafikkskapende virksomheter.

Det foreslås at virkemidler for redusert vekst i bilbruken tas inn i rulleringen av kommuneplanen og kommunedelplaner for sentrumsområder i kommunen. Det kan være:

- *Arealutvikling som knytter seg til eksisterende tettsteder*
- *Optimal lokalisering av trafikkskapende virksomheter*
- *Utbygging av kollektivtilbudet*
- *Utbygging av gang- og sykkelveinettet*
- *Holdningskampanjer*

Det er viktig at prinsipper for universell utforming legges til grunn ved utforming av trafikkarealer slik at de kan benyttes av alle grupper uavhengig av bevegelsesevner.



## 6. Administrative og budsjettmessige konsekvenser

### 6.1. Trafikksikkerhetsarbeidet

Skal målsetningen om sikrere trafikk i kommunen nås krever dette en videreføring og styrking av innsatsen fra flere aktører.

Skal antall ulykker reduseres, er det viktig å ta inn over seg at de fleste ulykker i kommunen skjer langs det overordnede veinettet hvor Statens vegvesen er veiholder. Det er således viktig at kommunen holder en løpende dialog og samarbeid mot Statens vegvesen som lokal pådriver for å få gjennomført viktige trafikksikkerhetstiltak. Statens vegvesen vil av og til gi kommunene anledning til å forskuttere viktige trafikksikkerhetstiltak dersom vegvesenet selv ikke finner rom for å prioritere gjennomføring.

I alle kommunens lokalmiljøer finnes gode og viktige trafikksikkerhetsprosjekter som har vært ønsket i lang tid, og som vil bidra til tryggere trafikkavvikling og færre ulykker. Vegvesenet opererer imidlertid innenfor begrensede økonomiske rammer og vil i overskuelig framtid ikke kunne prioritere alle ønskede prosjekter. Statens vegvesen vil være avhengig av økte bevilgninger på regionalt og nasjonalt nivå dersom utbyggingstakten av trafikksikkerhetsprosjektene i Aurskog-Høland skal forseres. Aurskog-Høland kommune bør likevel kunne forvente en viss andel av statlige og fylkeskommunale trafikksikkerhetsmidler til prosjekter i vårt område. Det vil også alltid foreligge mindre kostnadskrevenne tiltak som det bør forventes at Statens vegvesen kan bidra til gjennomføring av.

Kommunens trafikksikkerhetsarbeid må videreføres både på holdningsskapende plan og ved gjennomføring av fysiske trafikksikkerhetstiltak. Aurskog-Høland kommunes gode resultater fra Aksjon-skolevei-prosjekter må videreføres med nye, gode tiltak.

### 6.2. Økonomiplan

Planforslaget er en moderat økning av dagens nivå når det gjelder kommunale midler til trafikksikkerhetsarbeidet. Kommunen kan også søke rundt 800 000 kroner i tilskudd, forutsatt at det foreligger byggeklare prosjekter. Tabell 19 viser fordelingen av investeringsmidler til trafikksikkerhet for planperioden 2017-2020. Finansiering av prosjekter må balanseres med muligheter for realisering av alle prosjekter. Planforslaget vurderes derfor å være lagt på et relativt moderat, men realistisk ambisjonsnivå.

De kommunale midlene fordeles på plankapasitet, småtiltak og større investeringer. Plankapasitet er viktig for å ha byggeklare prosjekter. Småtiltak innebærer mindre trafikksikringstiltak som skilting, merking, fartsdempning, siktrydding og belysning. Resten av investeringsmidlene er for større prosjekter. Hvis investeringsmidlene brukes på Aksjon-skolevei, kan en kommunal egenandel på 200 000 utløse 800 000 i tilskudd og finansiere et prosjekt på en million kroner.

Tabell 19: Investeringsmidler til trafikksikkerhet, fysiske tiltak (1.000 kroner)

	2017	2018	2019	2020	Sum 2017-2020
Plankapasitet	150	150	150	150	600
Småtiltak	150	150	150	150	600
Større prosjekter	200	200	200	200	800
<b>Sum kommunale midler</b>	<b>500</b>	<b>500</b>	<b>500</b>	<b>500</b>	<b>2.000</b>
Tilskudd Aksjon-skolevei	500 <sup>1</sup>	800 <sup>1</sup>	800 <sup>1</sup>	800 <sup>1</sup>	2.900 <sup>1</sup>
<b>Sum trafikksikkerhetsmidler</b>	<b>1.000</b>	<b>1.300</b>	<b>1.300</b>	<b>1.300</b>	<b>4.900</b>

<sup>1</sup> Antatt størrelsesorden for tilskudd Aksjon skolevei.

Det forutsettes at opplæring og holdningstiltak for barn i skolen dekkes innenfor normal drift. Det kan trolig gjøres mer for å oppnå en større bevisstgjøring omkring temaet og en klarere prioritering. Særlige kostnader for kampanjer, kursing mv bør innarbeides.

Eventuelle innsparte ulykkeskostnader vil komme kommunen og dens innbyggere til gode, direkte eller indirekte. Over tid kan en bedring av gang- og sykkelveinettet gi reduserte kostnader til skolebuss (kommunalt og fylkeskommunalt budsjett).

Forslag til økonomiplan for fysiske tiltak er vist i tabell 20.

Tabell 20: Økonomiplan for fysiske tiltak			2017	2018	2019	2020	Sum 2017-2020
<b>1</b>	<b>Generelle midler</b>						
1.1	Planmidler		150	150	150	150	600
1.2	Småtiltak		150	150	150	150	600
<b>2</b>	<b>Aurskog, Aursmoen</b>						
2.1	Aursmoen skole	Adkomst- og bussområde-opprydding		1.000			1.000
<b>3</b>	<b>Lierfoss, Haneborg mv</b>						
3.1	Fv 236 Aurskog - Berger	Bytte ut belysning			750		750
3.2	Fv 236 Berger - Linderud	Ny belysning				1.000	1.000
<b>4</b>	<b>Bjørkelangen</b>						
4.1	Fv 115 - Einarhaugveien	Utvide 40-sone fra skolen, anlegge fartshump ved krysset			100		100
4.2	Fv 115 - Tertittlinna	Ny bom på begge sider			70		70
<b>5</b>	<b>Løken, Fosser, Momoen</b>						
5.1	Sandemveien gang- og sykkelv.	Reasfaltering	100				100
<b>6</b>	<b>Hemnes</b>						
6.1	Bråte skole	Adkomst- og bussområde-opprydding	600				600
<b>7</b>	<b>Setskog</b>						
7.1	Kv Mosebyveien, gangvei fra Kinnestadfeltet til skolen	Selvlukkende bom			40		40
7.2	Setskog oppvekstsenter	Bom for skoleplass			40		40
<b>Sum tiltak</b>			<b>1.000</b>	<b>1.300</b>	<b>1.300</b>	<b>1.300</b>	<b>4.900</b>
<b>Forventet tilskudd, Aksjon-skolevei</b>			<b>500</b>	<b>800</b>	<b>800</b>	<b>800</b>	<b>2.900</b>
<b>Kommunal økonomiplan, Trafikksikkerhet</b>			<b>500</b>	<b>500</b>	<b>500</b>	<b>500</b>	<b>2.000</b>
<b>Sum trafikksikkerhetsmidler</b>			<b>1.000</b>	<b>1.300</b>	<b>1.300</b>	<b>1.300</b>	<b>4.900</b>

## 7. Referanser

### Overordnede dokumenter

- **Samferdselsdepartementet:** *“Nasjonal Transportplan 2014-2023”*, St meld nr 26 (2012-2013)
- **Fylkets trafikksikkerhetsutvalg i Akershus:** *“Handlingsprogram for trafikksikkerhet i Akershus 2015-2018”*.
- **Statens vegvesen Region Øst:** *“Trygging av skoleveger i Akershus”*, august 2014
- **Statens vegvesen:** *“Håndbok 115: Analyse av ulykkessteder. Vedleggsdel for manuelle beregninger”*, oktober 2007.
- **Transportøkonomisk institutt:** *“Den norske verdsettingsstudien. Ulykker – Verdien av statistiske liv og beregning av ulykkenes samfunnskostnader”*, Oslo oktober 2010. (TØI rapport 1053C/2010).
- **Transportøkonomisk institutt:** *“Skadegradstetthet SGT: et nytt må på hvor farlig en vegstrekning er”*, Oslo desember 2002. (TØI rapport 618/2002).

### Kommunale dokumenter

- **Aurskog-Høland Kommune:** *«Kommuneplan 2011-2022 for Aurskog-Høland»* (vedtatt 5. september 2011, sak 45/11)
- **Aurskog-Høland Kommune:** *«Økonomiplan 2017-2020»* (vedtatt 19. desember 2016, sak 69/16)
- **Aurskog-Høland Kommune:** *«Kommunedelplan for Bjørkelangen 2014-2025»* (vedtatt 3. november 2014, sak 58/14)
- **Aurskog-Høland Kommune:** *«Kommunedelplan for trafikksikkerhet 2009-2012»* (vedtatt 8. desember 2008, sak 72/08)
- **Aurskog-Høland Kommune:** *«Kommunedelplan for trafikksikkerhet 2013-2016»* (vedtatt 18. mars 2013, sak 16/13)
- **Aurskog-Høland Kommune:** *«Særlig farlige skoleveier»* (vedtatt 25. juni 2012, sak 60/12)

### Statistikk



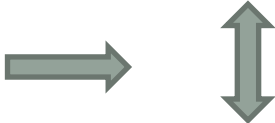

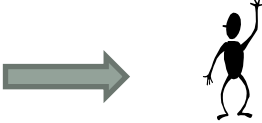
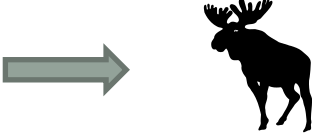
- **Statens vegvesen:** Statistikk for personskadeulykker, ÅDT, fartsgrenser osv. i Aurskog-Høland 2011 – 2015 hentet fra Nasjonal vegdatabank (2016), <http://www.vegvesen.no/fag/teknologi/Nasjonal+vegdatatabank/Kart>
- **Finans Norge:** Statistikk for materielle skader i Aurskog-Høland 2011 – 2015 hentet fra TRAST-register (2016). <https://trast.fno.no/>
- **Statistisk sentralbyrå:** *«Tabell 08053: Lønn, alle ansatte»* og *«Tabell 03013: Konsumprisindeksen»* hentet fra statistikkbanken (2016)
- **Hjorteviltregisteret:** Statistikk over fallvilt i Aurskog-Høland 2011 – 2015 hentet fra <http://www.hjorteviltregisteret.no/FallviltInnsyn#> (2016).
- **Aurskog-Høland elgvald:** *“Bestandsplan Aurskog-Høland 2016-2018”*, oktober 2007.

## 8. Vedlegg

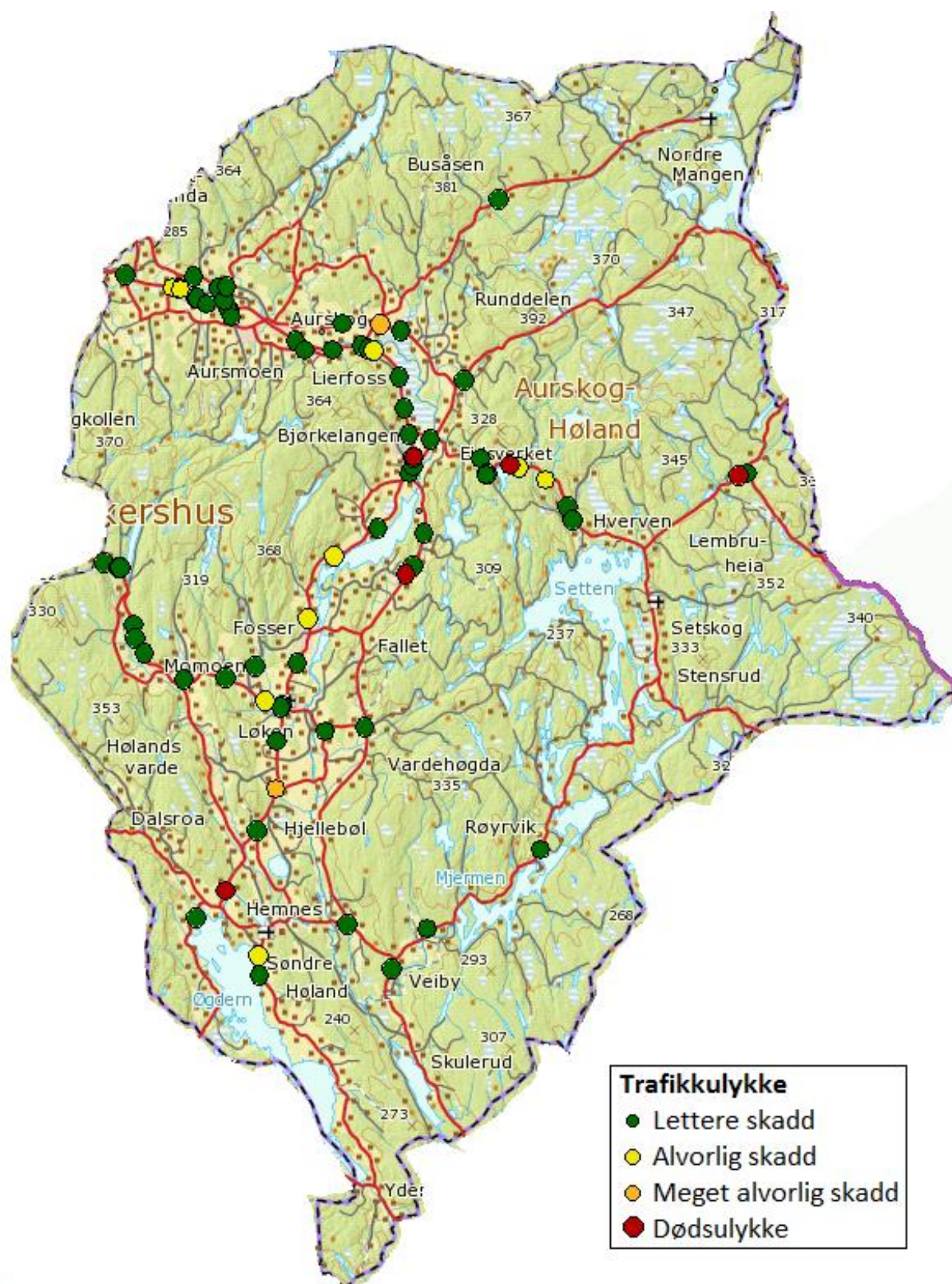
### 8.1. Kart som viser personskadeulykker 2011-2015 for de ulike skolenære områdene i kommunen

#### Forklaring til kart

For alle kartene er nord opp og sør ned.

Beskriving på kart	Forklaring	
<b>Samme kjøretretning</b>	Uhell mellom kjøretøy med samme kjøretretning	
<b>Møteulykke</b>	Uhell med møting	
<b>Kryssende kjøretretning</b>	Uhell mellom kjøretøy som havner i kryssende kjøretretninger for eksempel ved avsvinging	
<b>Utforkjøring</b>	Uhell hvor enslig kjøretøy kjørte utfor vegen	
<b>Fotgjenger</b>	Uhell hvor fotgjenger krysset, gikk langs eller oppholdt seg i kjørebanelen	
<b>Elgpåkjørsel</b>	Uhell med elg innblandet	

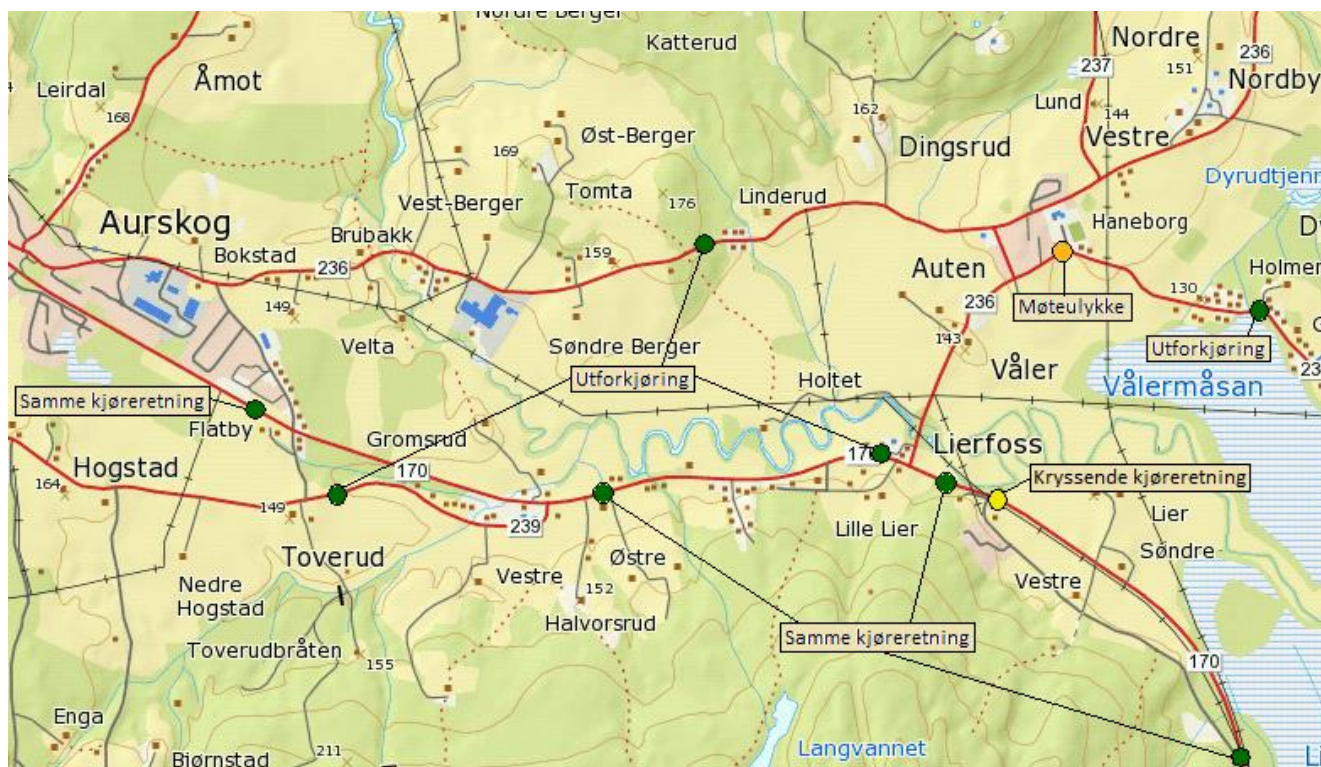
### 8.1.1. Personskadeulykker i Aurskog-Høland 2011-2015



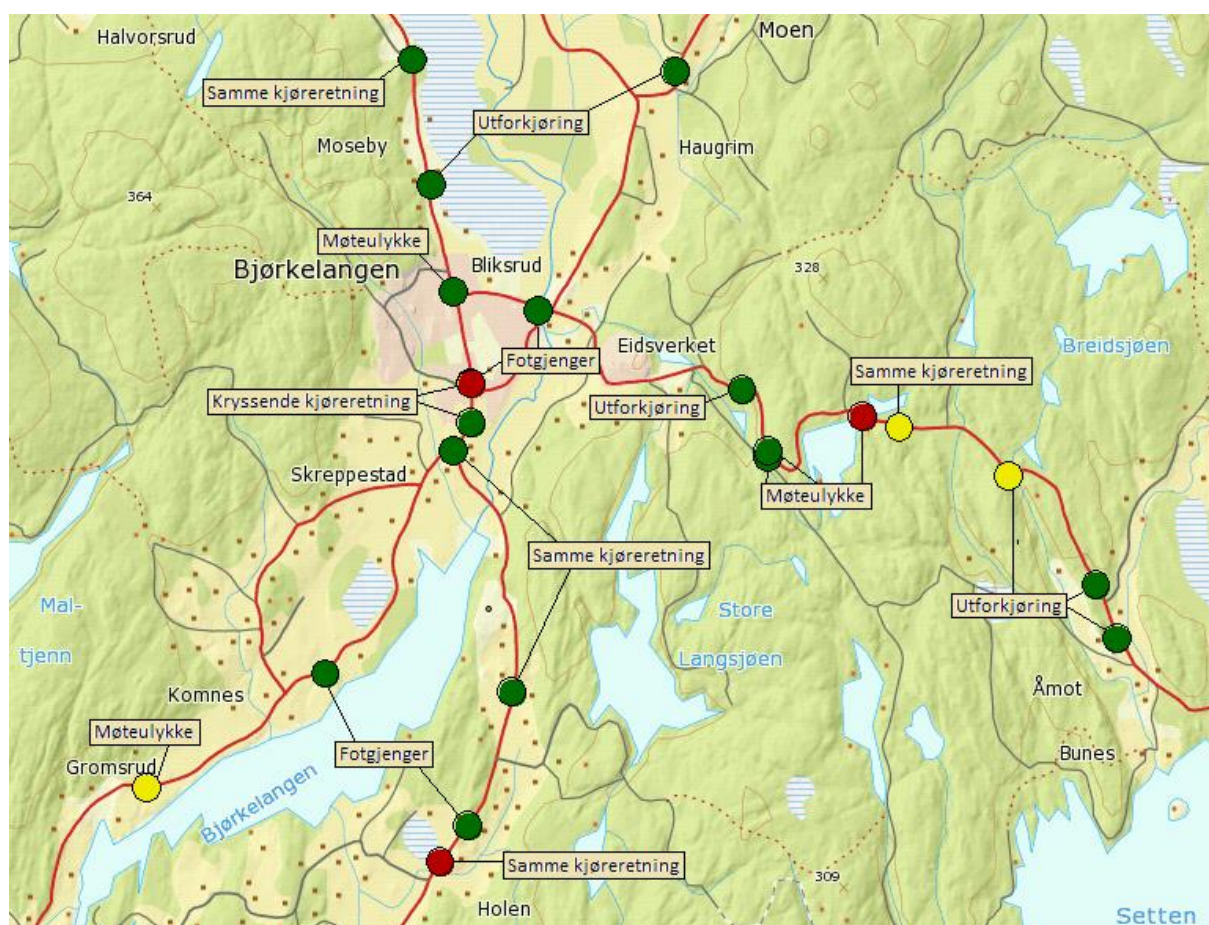
### 8.1.2. Ulykker i området vest for Aursmoen skole 2011-2015:



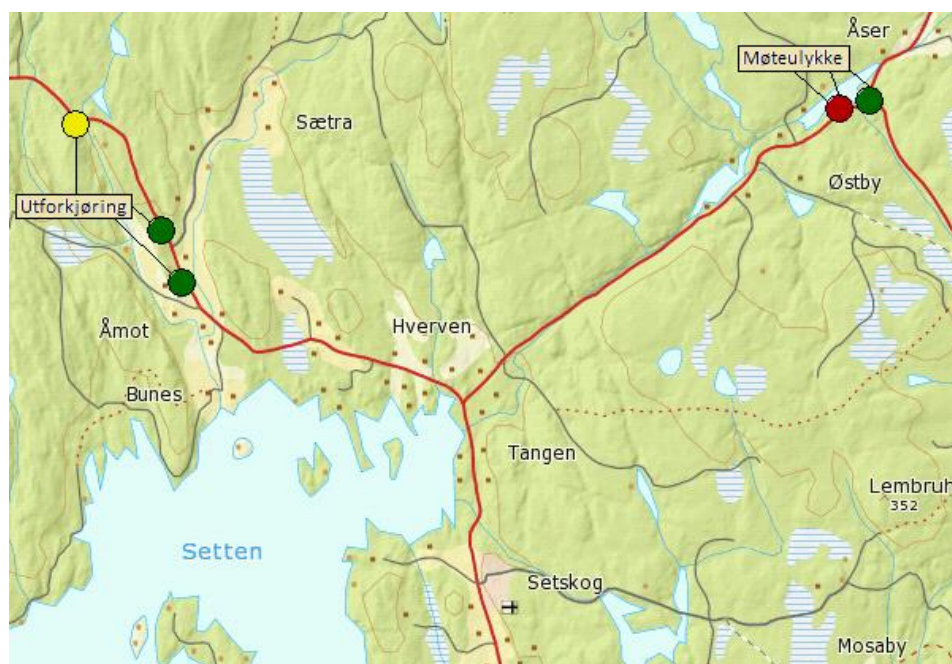
### 8.1.3. Ulykker i området omkring Haneborg skole 2011-2015:



#### 8.1.4. Ulykker i området omkring Bjørkelangen skole 2011-2015:

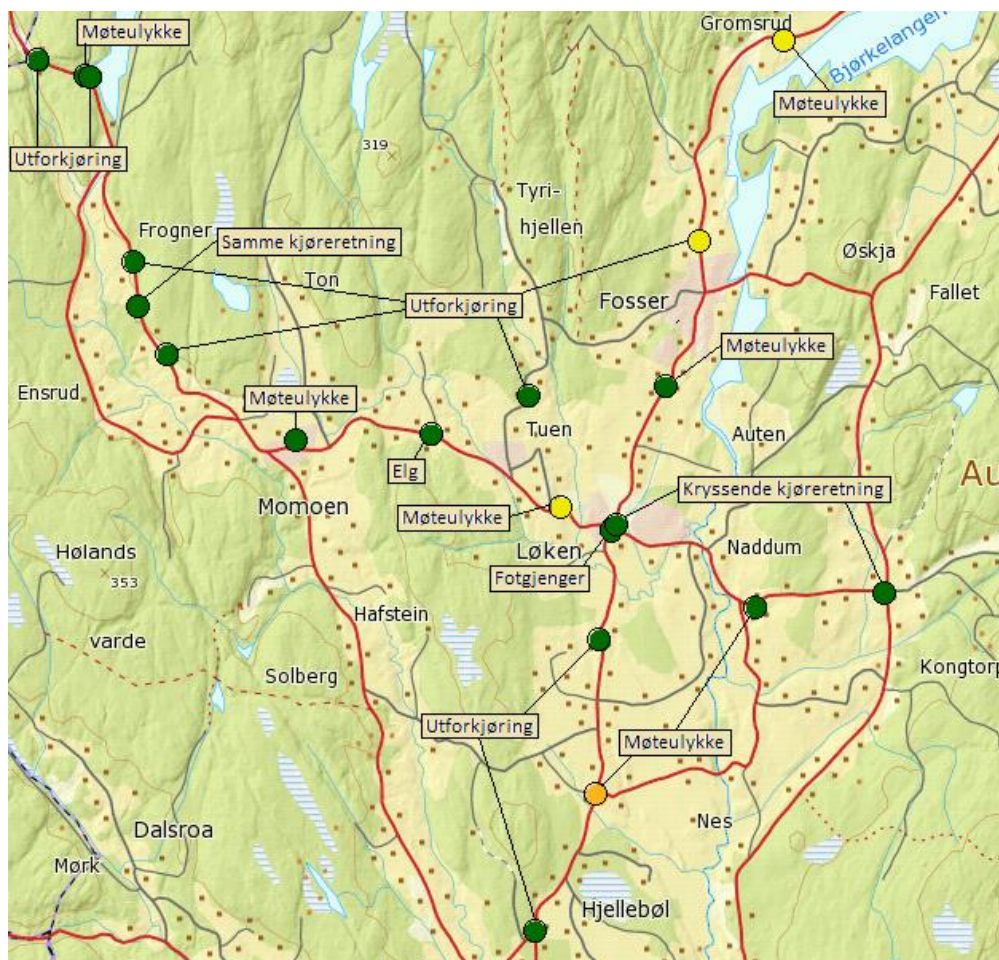


#### 8.1.5. Ulykker i området omkring Setskog oppvekstsenter 2011-2015:





### 8.1.6. Ulykker i området omkring Løken skole 2011-2015:



### 8.1.7. Ulykker i området omkring Bråte skole 2011-2015:

