



# Trafikksikkerhetsplan 2020 - 2023



# Forord

Trafikksikkerhet angår oss alle uansett alder og funksjon. Vi har ingen å miste og arbeider kontinuerlig for å gjøre veiene i kommunen sikre og fremkommelige.

Bærum kommune er en klimaklok kommune og ønsker at flere skal la bilen stå. Ved å jobbe med trafikksikkerhet legger vi samtidig til rette for at flere opplever det trygt å gå og sykle til skole, jobb og fritidsaktiviteter.

Utgangspunktet for trafikksikkerhetsarbeidet i Bærum kommune er nullvisjonen. Nullvisjonen er en visjon om et transportsystem som ikke fører til drepte eller hardt skadde. Målene for Bærum kommune gjenspeiler målene på nasjonalt plan.

Det er først og fremst ulykker på det kommunale veinettet som Bærum kommune selv har virkemidler til å gjøre tiltak. Trafikksikkerhetsplanen beskriver og foreslår både fysiske og ikke-fysiske tiltak, og omfatter i tillegg til kommunale tiltak, også tiltak som forutsettes gjennomført av andre aktører.

Innsatsområder som vil ha særlig fokus:

- Sikring av barn og unges skolevei
- Fotgjengerkrysninger
- Fartsdempende tiltak
- Sikringstiltak rettet mot syklist
- Økt tilgjengelighet for syklist
- Universell utforming og økt tilgjengelighet til kollektivtransport

Økt trafikksikkerhet er summen av en rekke tiltak. Det er bredden i det vi gjør som gir resultater.

Tjenestestedet Vei og trafikk har ansvar for Trafikksikkerhetsplanen og den er utarbeidet av avdeling Plan og sikkerhet. Arbeidet har skjedd i samarbeid med andre berørte enheter i kommunen.

Denne planen er en revisjon av Trafikksikkerhetsplanen for 2016-2019.

Sandvika, 25.08.2020.

Christian Strandenæs  
Tjenesteleder Vei og trafikk

# Sammendrag

Trafikksikkerhetsplanen skal i sin helhet tydeliggjøre og samordne en felles innsats for trafikksikkerhetsarbeidet i Bærum kommune. Forebyggende tiltak, samt bevisstgjøring og kunnskapsformidling er viktige faktorer for å hindre alvorlige ulykker. Trafikksikkerhetsplan for Bærum 2020-2023 etterfølger tilsvarende plan for perioden 2016-2019. Planen er ment som et arbeidsdokument og veileder i trafikksikkerhetsarbeidet.

Det nasjonale målet for trafikksikkerhetsarbeidet i Norge er nullvisjonen. En visjon om et transportsystem som ikke fører til tap av liv og eller varig skadde. Samfunnet kan ikke akseptere et system som krever over 100 menneskeliv på landsbasis hvert år. Bærum kommune vil støtte opp om nullvisjonen og har som hovedmål for perioden 2020-2023 å redusere antall drepte og hardt skadde i forhold til perioden 2016-2019. En statistikk som i utgangspunktet er lav. I perioden 2016-2018 ble 4 drept og 1 meget alvorlig skadet.

Bærum kommune har forvaltningsansvaret for 383 km med kommunale veier og gater, 127 km gang- og sykkelveier og 95 km fortau. En av de største utfordringene på de kommunale veiene er trafikkøkningen. Store fremkommelighetsproblemer flere ganger i døgnet på de statlige og fylkeskommunale veiene i kommunen forårsaker lekkasjer over på det kommunale veinettet. Dette sett i sammen med økt tilflytting, fortetting og utbygging er årsaker til trafikkøkningen på de kommunale veiene. Samtidig planlegges det flere store veiprojekter i Bærum de nærmeste 10 årene. Dette vil bidra til ytterligere fremkommelighetsproblemer.

Trafikksikkerhetsplanen beskriver konkrete trafikksikkerhetstiltak, både av fysisk og ikke-fysisk art, som det skal fokuseres på i perioden 2020-2023. Fysiske tiltak strekker seg over et vidt felt. Det mest aktuelle for det kommunale veinettet er å sikre de myke trafikantene, samt skille ulike trafikantgrupper slik at faren for ulykker mellom dem reduseres. Eksempler på dette er anleggelse av fortau langs trafikkbelastede veier, bedre belysning i krysningspunkter, fartsreducerende tiltak i form av fartshumper m.m. Ikke-fysiske tiltak går på holdningsskapende arbeid. Bærum kommune ønsker å sette fokus på dette også i planperioden 2020-2023. Handlingsplanene har som hensikt å innfri de mål som er satt for Bærum kommune for planperioden 2020-2023: antallet drepte og hardt skadde skal være lavere enn for forrige planperiode.

Samarbeid og gjensidig informasjonsformidling mellom ulike aktører er en viktig faktor for måloppnåelse. Det er befolkningen som best kjenner sine lokalområder. Eksempler på gode og viktige samarbeidspartnere er blant annet velforeninger og foreldreutvalg ved skoler (FAU). Andre viktige aktører er Statens vegvesen, Trygg Trafikk, Politiet, Asker og Bærum Trafikksikkerhetsforening og Viken fylkeskommune.

Det er viktig i det forebyggende trafikksikkerhetsarbeidet at oppnådde resultater ikke blir en hvilepute. Man må se fremover og tenke trafikksikkerhet på alle arenaer. Derfor er et av målene inneværende plan periode at Bærum kommune blir regodkjent som en «Trafikksikker kommune». Dette innebærer et systematisk arbeid for et tryggere lokalmiljø. Bærum kommune er også blitt en av-og-til-kommune.

# Innholdsfortegnelse

1. VISJONER OG MÅL FOR ØKT TRAFIKKSIKKERHET 2020-2023 .....	
1.1 NULLVISJONEN OG NASJONALE MÅL .....	
1.2 MÅL FOR AKERSHUS.....	
1.3 MÅL OG VISJON FOR BÆRUM KOMMUNE .....	
2. BÆRUM KOMMUNE .....	
2.1 TRAFIKKSITUASJONEN .....	
2.2 ULYKKESSITUASJONEN .....	
2.3 HVOR SKJER ULYKKENE? .....	
2.4 HVA KJENNETEGNER ULYKKENE? .....	
2.5 HVEM ER MEST UTSATT I TRAFIKKEN? .....	
2.5.1 Barn i alderen 0-15 år .....	
2.5.2 Ungdom 16-24 år .....	
2.5.3 Fotgjengeren .....	
2.5.4 Syklisten .....	
2.6 UTFORDRINGER I TRAFIKKSIKKERHETSARBEIDET .....	
3. HANDLINGSPLAN FOR FYSISKE TRAFIKKSIKKERHETSTILTAK .....	
3.1 FYSISKE TILTAK PÅ FYLKESVEIER .....	
3.2 FYSISKE TILTAK PÅ KOMMUNALE VEIER .....	
3.3 ANDRE FYSISKE TILTAK .....	
4. HANDLINGSPLAN FOR IKKE-FYSISKE TRAFIKKSIKKERHETSTILTAK .....	
4.1 «TRAFIKKSIKKER KOMMUNE» .....	
4.2 AV-OG-TIL FOREBYGGING AV PROMILLEKJØRING .....	
4.3 BARN I TRAFIKKEN .....	
4.4 UNGDOM I TRAFIKKEN .....	
4.5 VOKSNE OG ELDRE I TRAFIKKEN .....	
4.6 ANDRE IKKE FYSISKE-TILTAK .....	
4.7 ARBEIDSVRASLING - ARBEID NÆR VEI .....	
4.8 BEPLATNING LANGS VEI OG FRISIKT FRA AVKJØRSEL.....	
5. VIKTIGE AKTØRER OG SAMARBEIDSPARTNERE .....	
6. TRAFIKKSIKKERHETSTILTAK UTFØRT I PERIODEN 2016-2019 .....	
7. ØKONOMI OG OPPFØLGING .....	
8. VEDLEGG .....	
8.1 ORDFORKLARINGER .....	
8.2 KILDER OG REFERANSER .....	





Nye fartshumper i Nesveien

# Kap 1

*Visjoner og mål for  
økt trafiksikkerhet  
2020-2023*

## 1.1 Nullvisjonen og nasjonale mål

Nullvisjonen ble vedtatt av Stortinget i forbindelse med behandlingen av Nasjonal transportplan (NTP) for 2002-2011. Nullvisjonen er en visjon om et transportsystem som ikke fører til drepte eller hardt skadde. Nullvisjonen er ytterligere vektlagt i gjeldende [NTP 2018-2029](#) og [Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018-2021](#).

*«Nullvisjonen innebærer en ambisjon om en markant og vedvarende reduksjon i antallet drepte og hardt skadde i veitrafikken»*

Nasjonal transportplan (NTP) og Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei, gir begge føringer for videre arbeid og satsningsområdet.

NTP 2018-2029 er en plan for hvordan skal jobbe de neste 12 årene for å nå langsiktige mål og føringer i transportpolitikken.

Transportpolitikken langsiktige mål:

Et transportsystem som er sikkert, fremmer verdiskaping og bidrar til omstilling til lavutslippssamfunnet.

NTP vil i planperioden rette innsats mot følgende fem hovedområder:

1. Sikre veier
2. Risikoatferd i trafikken
3. Spesielt utsatte grupper i trafikken
4. Teknologi
5. Tunge kjøretøy

Trafikksikkerhetsarbeidet blir prioritert i retning av tre hovedmål

- Bedre fremkommelighet for personer og gods i hele landet
- Redusere transportulykkene i tråd med nullvisjonen
- Redusere klimagassutslippene i tråd med en omstilling mot et lavutslippssamfunn og redusere andre negative miljøkonsekvenser

For å nå målet om bedre fremkommelighet vil man på nasjonalt nivå fokusere på:

- et pålitelig og tilgjengelig transportsystem for å sikre god mobilitet
- en transportplan for barn og unge
- sterk satsing i byområdene gjennom byvekstavtaler, bymiljøavtaler og belønningsordning
- effektiv og miljøvennlig godstransport

Redusere transportulykker i tråd med nullvisjonen skal nås gjennom å øke transportsikkerheten innen veitrafikk, jernbanetransport, sjøtransport og luftfart. Et etappemål er at innen 2030 skal antall drepte og hardt skadde i vegtrafikken reduseres til maksimalt 350. I tillegg skal det høye sikkerhetsnivået innen de øvrige transportformene opprettholdes og styrkes.

For å nå dette målet vil man rette innsatsen innen fem hovedsatsingsområdet:

- sikre veier
- risikoatferd i trafikken

- spesielt utsatte grupper i trafikken
- teknologi og tunge kjøretøy

Hovedmålet for klima og miljø i transportsektoren er å redusere klimagassutslippene i tråd med en omstilling mot et lavutslippssamfunn og redusere andre negative miljøkonsekvenser.

Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018–2021 er en fireårig plan for trafikksikkerhetsarbeidet i Norge og inneholder 136 målrettede tiltak. Planen er et samarbeid mellom Statens vegvesen, politiet, Helsedirektoratet, Utdanningsdirektoratet, Trygg Trafikk, fylkeskommunene og sju storbykommuner.

## 1.2 Mål for Akershus

Fra 1. januar 2020 er Akershus en del av Viken fylkeskommune sammen med Buskerud og Østfold fylkeskommunene. Det har ennå ikke blitt utarbeidet egen handlingsplan for trafikksikkerhet for Viken. I denne trafikksikkerhetsplanen tas det derfor utgangspunkt i gjeldende «Handlingsplan for trafikksikkerhet i Akershus 2019-2022». Den bygger på nasjonale føringer i Nasjonal transportplan, inklusive barnas transportplan, Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018-2021, og Meld. St. 40 Trafikksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering.

Planen konkretiserer tiltakene fylkeskommunen har fått ansvar for i Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018-2021. Handlingsplanen er utarbeidet av Akershus fylkeskommune i samarbeid med Trygg trafikk og Statens vegvesen.

Følgende seks innsatsområder beskrives nærmere i handlingsplanen:

### Risikoatferd i trafikken

- Fart, rus og bilbelte

### Befolkningsgrupper

- Barn (0-14år) - Tiltak rettet mot trafikksikre barnehager og skoler
- Ungdom og unge førere - Tiltak rettet mot elever på ungdomstrinnet og videregående skole
- Eldre trafikanter og trafikanter med funksjonsnedsettelse
- Trafikanter med annen trafikkultur

### Trafikantgrupper/Kjøretøygrupper

- Gående og syklende
- Motorsykkel og moped

### Trafikksikre veger

- Møteulykker og utforkjøringsulykker

### Intelligente transportsystemer (ITS)

Systematisk trafikksikkerhetsarbeid i offentlig og privat sektor

- Trafikksikkerhetsarbeid i fylkeskommunen og kommuner



## 1.3 Mål og visjon for Bærum kommune

*Målene for Bærum kommune gjenspeiler målene på nasjonalt plan og mål for Akershus fylkeskommune. Det er først og fremst ulykker på det kommunale veinettet som Bærum kommune selv har virkemidler til å gjøre tiltak på.*

**«Bærum kommune har vedtatt en nullvisjon om ingen drepte og hardt skadde i trafikken»**

Følgende mål legges til grunn for trafikksikkerhetsarbeidet i Bærum for perioden 2020-2023:

### Hovedmål:

- Redusere antall drepte og hardt skadde i perioden 2020-2023 i forhold til perioden 2016-2019
- Bærum kommune vil i løpet av perioden 2020-2023 bli regodkjent som «Trafikksikker kommune»

### Innsatsområder:

- Øke andel barn og unge som går og sykler til skole og fritidsaktiviteter
- Øke sykkelandelen uten at antall skadde øker

### Byvekstavtale - et verktøy for å nå nullvekstmålet

I Nasjonal transportplan for 2018-2029 er det besluttet om at de tidligere inngåtte bymiljøavtalene og byutviklingsavtalene for Oslo og Akershus skal samordnes til en byvekstavtale. En byvekstavtale er en samarbeidsavtale mellom staten, regionale myndigheter og kommunene med formål om å gi en mer effektiv transport og en bedre utnyttelse av arealet. Som en del av en byvekstavtale må partene forplikte seg til å føre en arealpolitikk som er i tråd med vedtatt regional areal- og transportplan. Avtalen skal gi et økonomisk insentiv for å sikre at veksten i persontransporten i byområder tas med kollektiv, sykkel og gange. Et transportsystem som prioriterer miljøvennlige transportformer bidrar bl.a. til et bedre lokalmiljø og er med på å øke trygghetsfølelsen til myke trafikanter.

Utviklingen i omegnskommunene til Oslo har stor betydning for det framtidige transportbehovet. Bærum kommune ble derfor invitert sammen med Skedsmo og Oppegård til å bli parter i byvekstavtalen. Den fremforhandlende byvekstavtalen ble signert den 26.juni 2019 og vil samordne areal- og transportpolitikken i Oslo og Akershus i perioden 2019-2029.

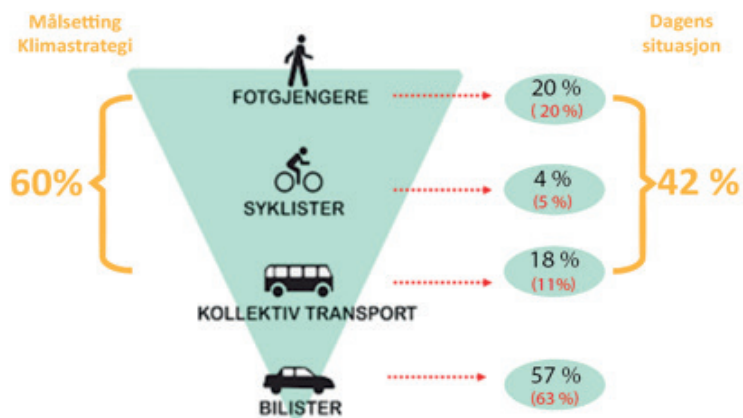
### Om sykkel

Bærum kommune vedtok i mars 2019 ny Sykkelstrategi med plan for sykkelveinettet 2018-2030 som har en målsetning om at sykkelandelen i områdene med bymessig karakter skal vokse til 20% innen 2030, og en ambisjon om at det skal oppleves som attraktivt å sykle i Bærum. Sykkelstrategien følger opp det nasjonale målet om at innen 2023 skal 20% av alle reiser i byene foregå med sykkel. Dette forutsetter utbygging av en sykkelinfrastruktur som ikke bare må tåle denne veksten, men også oppleves som trygg og fremkommelig. På deler av sykkelveinettet definert som hovedsykkelvei skal de syklende (og gående) ha separate løsninger eller, unntaksvis der biltrafikken er lav nok (under 2000 i ÅDT), dele areal med bilistene. Langs sekundære sykkelveilenker vil sykkel- og gangtrafikken være lav nok til at kombinerte gang- og sykkelveier er tilstrekkelig.

## Klimastrategi

Bærum kommunes klimastrategi med handlingsplan ble vedtatt i Kommunestyret 28.2.18. Gjennomføring av Klimastrategi 2030 skal redusere vårt klimafotavtrykk, gi bedre folkehelse og mer kortreist liv med lavere transportbehov. Samarbeid med innbyggere og næringsliv, med vekt på involvering, innovasjon og initiativ, er hovedgrepet i strategien.

Klimastrategien har blant annet en målsetning om at 60 % av reiser i kommunen skal gjennomføres ved gåing, sykling eller kollektivtransport innen 2030.



Figur: Transportmiddelfordeling for bosatte uansett reiseformål. Røde tall viser data for landsgjennomsnittet. Orange skrift viser dagens tall og måltall vedtatt i Klimastrategi 2030, Bærum kommune.



Barn i trafikken

# Kap 2

*Bærum kommune*



## 2.1 Trafikksituasjonen

*Det overordnede hovedveinettet i Norge, riksveier, deles inn i to kategorier – europaveier og andre riksveier. Riksveiene er ryggraden i det overordnede nasjonale veitransportsystemet. De forbinder landsdeler og regioner med hverandre og knytter Norge til utlandet. Det lokale hovedveinettet består av fylkesveier og kommunale veier. Bærum kommune har ansvar for det kommunale veinettet. I tillegg til hovedveinettet kommer de private veiene.*

### Europaveier

Høy trafikk tetthet på europaveiene medfører store avviklingsproblemer og «trafikklekkasjer» over på det lokale veinettet i Bærum. Dette gir ekstra belastning og slitasje på fylkesveiene og det kommunale veinettet, i tillegg til at de skaper store miljøulemper for omgivelsene.

I hele Bærum kommunes søndre del ligger E18, en av Norges mest trafikkerte veistrekninger, med en årsdøgnetrafikk (ÅDT) på opptil 90 000 kjøretøy i døgnet. E18 har seks kjørefelt gjennom hele kommunen hvor høyre kjørefelt inn mot Oslo er regulert som kollektivfelt. I rushtid er det store avviklingsproblemer med køer som kan strekke seg igjennom hele kommunen. E18 i Bærum er en svært viktig gjennomfartsåre til Oslo fra områdene i vest og sør og motsatt, foruten å være en svært viktig «samlevei» lokalt for trafikken i Bærum.



E18 gjennom Sandvika. Kilde: XX

Utviklingen av transportsystemet i E18-korridoren vestover fra Oslo sentrum er utredet og planlagt i en

årrekke. Juni 2014 ble siste kommunedelplan for ny E18 mellom Lysaker og Slependsen vedtatt. Tiltakene omfatter ny E18 i tunnel med 3 gjennomgående felt i hver kjøreretning. Det blir dagsoner ved Ramstadsletta og Nedre Stabekk der E18 skal kobles sammen med lokalveisystemet. I planene ligger det en tverrforbindelse i tunnel fra Gjønnes til E18 ved Strand (Bærumsdiagonalen), og ny atkomstveg til Fornebu. Planen inkluderer også separat bussvei og sykkelvei på hele strekningen.

Statens vegvesen (SVV) igangsatte arbeid med regulering for ny E18, delparsell Lysaker – Ramstadsletta høsten 2014. Planforslaget ble lagt ut på offentlig høring 2016, med endelig vedtak i 2017.

Statens vegvesen har antydnet følgende utbyggingstakt for E18-tiltaket i Bærum:

- Lysaker – Ramstadsletta: 2021-2029
- Ramstadsletta – Slependsen: 2024-2029

Trafikkberegninger i E18-prosessen viser at E18 og Bærumsdiagonalen vil tiltrekke seg trafikk fra øvrig samleveinett i Bærum og dermed bedre trafikksikkerheten lokalt. I tillegg vil ny E18 få forbedret standard og færre kryss i forhold til i dag. Dette bidrar også til at trafikksikkerheten generelt forbedres.

E16 ligger vest i kommunen, og går fra Sandvika og nordvest over til Sollihøgda. Denne hovedveien binder Osloområdet sammen med Ringerike, Hallingdal og Bergen. Lokalt har denne veien en viktig funksjon med å mate trafikk fra Rykkinn, Kolsås, Bærums Verk og Lommedalen ned til E18. I sør har E16 ved Hamang en ÅDT på over 35 000 kjøretøy i døgnet.

Statens Vegvesen står for utbygging av nye E16 mellom Sandvika og Skaret. Strekingen er planlagt bygget som en firefelts motorvei.

E16 utbyggingen er delt inn i tre delstrekninger:

- Sandvika–Wøyen - i januar 2015 startet det arbeid med Bjørnegårdstunnelen. Neste del er strekingen Rud- Wøyenenga, som planlegges ferdig i 2020.
- Wøyen–Bjørum - ferdig utbygd som firefelts motorvei og ble åpnet i 2009.
- Bjørum–Skaret - reguleringsplanen ble vedtatt i juni 2013. Det er planlagt oppstart i 2021 og prosjektet er planlagt ferdigstilt innen utgangen av 2024.

Prosjektet, som inkluderer ferdigstilling av Sandvika ring, er anslått å stå ferdig i 2021.



Figur 1: Kart viser tre delstrekninger for utbygging av E16. Kilde: Statens Vegvesen

### Andre riksveier

Foruten E18 og E16, er deler av riksvei 150, den delstrekningen av Ring 3 som går i Granfoss-tunnelen ut til Lysaker, definert som riksvei.

### Fylkesveiene

Store deler av fylkesveinettet i Bærum består i vesentlig grad av tofelts veier uten fysisk skille i midten. Dette veinettet har en høy trafikkbelastning og betjener alle trafikkformer som lokal- og gjennomgangstrafikk. I tillegg til biltrafikken har fylkesveiene også en stor gangtrafikk og en økende sykkeltrafikk, ettersom veinettet ligger inne i tettbebygde områder og er en viktig del av det lokale veinettet. I Bærum er fylkesveinettet viktige skoleveier for flere tusen elever.

Det finnes tilbud til gående langs store deler av dette veinettet med unntak av enkelte strekninger utenfor tettbebyggelsen som langs øvre del av Lommedalsveien og øvre del av Billingstadveien. Større strekninger her har verken fortau eller gang-/sykkelvei.

I «[Sykkelstrategi for Bærum kommune](#)» er det i all hovedsak fylkesveinettet som på sikt skal fungere som et sammenhengende hovedsykkelveinett og sekunderveinett. Hovedmålet til sykkelstrategien er å motivere flest mulig til å velge sykkel som transportmiddel. Dette medfører et økende behov for oppfølging av trafikksikkerhetsarbeidet rettet mot syklistene og deres behov for veianlegg.

De mest trafikkerte hovedveiene i Bærum kommune i 2018\*:

<b>Veinavn/veinr.</b>	<b>Max. ÅDT</b>	<b>Strekning</b>
E18	89 100	Holtekilen, øst for Høvik
Ring 3, Rv. 150	28 900	Lysaker (Granfosstunellen)
Snarøyveien, Fv. 166	24 000	v/Oksenøyveien
Lommedalsveien, Fv. 603	15 000	Mellom Skollerudveien.– Gml. Ringeriksvei
Johan Grauers gate, Fv. 618	12 000	Mellom rundkjøringene v/Storsenteret
Kirkeveien, Fv. 163	14 000	Mellom Presteveien og Bærumsveien
Griniveien, Fv. 168	11 000	v/Oslo grense
Gml. Ringeriksvei, Fv. 608	11 000	Mellom Grinivn. – Kirkeveien
Bærumsveien, Fv. 160	11 200	Rundkjøring Kirkeveien – rundkj. Vallerveien
Sandviksveien, Fv. 157	12 200	Rundkjøring Folangerveien – rundkj. Jongsåsveien
Brynsveien, Fv.164	15 300	Rundkjøring Leif Larsens vei – rundkj. Lindelia
Vollsveien, Fv. 610	9 800	v/Bærumsveien

\*E16 mellom Sandvika og Skaret er ikke med pga. under ombygging

#### Kommunale veier

Bærum kommune har forvaltningsansvaret for det kommunale veinettet. I kommunen finnes det i dag totalt 373 km kommunale veier og gater, 127 km kommunale gang- /sykkelveier og 90 km fortau. Det kommunale veinettet består i all hovedsak av mindre adkomstveier (boligveier) og enkelte samleveier. Disse er spredd rundt om i hele kommunen.

En av de største utfordringene på det kommunale veinettet er trafikkøkning. Store fremkommelighetsproblemer flere ganger i døgnet på de statlige og fylkeskommunale veiene i kommunen er sammen med økt tilflytting og utbygging noe av årsaken til dette. Økt trafikk i smale boligveier gir dårligere trafikksikkerhet for de myke trafikantene på enkelte strekninger av det kommunale veinettet.

For å bøte på dette har kommunen satt opp en rekke tidsstyrte bommer på boligveinettet for å forhindre uønsket gjennomkjøringstrafikk. Adkomstveiene skiltes med 30 km/t og har som regel fartshumper. På det kommunale veinettet finnes det i dag ca 1 500 humper. Det er forutsatt at fartsnivået skal være så lavt i disse veiene at man kan ha blandet trafikk med biler, sykler og fotgjengere. I adkomstveier med over 1 000 ÅDT er det ønskelig med fortau. Samleveiene forbinder adkomstveiene med hovedveiene (fylkes- og riksveier) og har en blandet transport- og adkomst funksjon. Den dimensjonerende fartsgrensen skal være 50 km/t. Unntak finnes på enkelt strekninger hvor fartsgrensen er satt ned til 40 km/t som et fartsreducerende tiltak i tilknytning til gangfelt. I samleveiene finnes vanligvis fortau.

#### Private veier

I alt er det 300 km private veier i Bærum kommune, hvorav mange er skogsbilveier. Det finnes omtrent 70 km private veier som har tilnærmet samme funksjon som de kommunale adkomstveiene. Kommunen har ikke ansvar for de private veiene.

## 2.2 Ulykkessituasjonen

Statistikken som er brukt som grunnlag for å beskrive ulykkessituasjonen i Bærum, er hentet fra politi-rapporterte personskadeulykker. Det er stor underrapportering av ulykker med lettere skader, spesielt når det gjelder singel-sykkelulykker og fotgjengerulykker. Det har vært et ønske og et prosjekt om å bedre rapportering blant annet for sykkelulykker meldt på legevakt som ikke er politiregistrert. Det jobbes videre med prosjektet, men med en annen løsning enn tidligere pilot. Tallene som er brukt i dette kapittelet er politiregistrert på samme måte som tall for tidligere trafikksikkerhetsplaner, og gir derfor et sammenligningsgrunnlag som beskriver et relevant bilde av utviklingen.

For ulykker hvor utfallet var drepte og/eller hardt skadde har det på landsbasis vært en positiv utvikling i ulykkessituasjonen i løpet av de siste ti år. I Bærum kommune har færre blitt drept i trafikken de siste 10 år. Ulykkestrenden har vært positiv og lik som i resten av landet. Antallet hardt skadde varierer fra år til år, det varierer mellom 5 og 20 hardt skadde hvert år. Antall personer med lettere skader går ned i Bærum, se tabell 2.1.

Ulykkesstatistikken viser at trafikksikkerhetsarbeidet har hatt en positiv effekt. I Bærum kommune ser man en merkbar reduksjon i antall ulykker og lettere personskader. Kommunens trafikksikkerhetsarbeid bidrar til at ulykkestrenden går i riktig retning, i tråd med nullvisjonen. De fleste ulykkene med utfallet hardt skadd har skjedd på europaveiene og fylkesveiene.

Det er viktig å påpeke at et utgangspunkt med lave tall fører til at alvorlige enkeltulykker slår kraftig ut i statistikken.

Definisjon på alvorlighetsgraden av ulykker:

**Dødsulykke:** Personer i et trafikkuhell som dør umiddelbart, eller innen 30 dager som følge av skader ved uhellet.

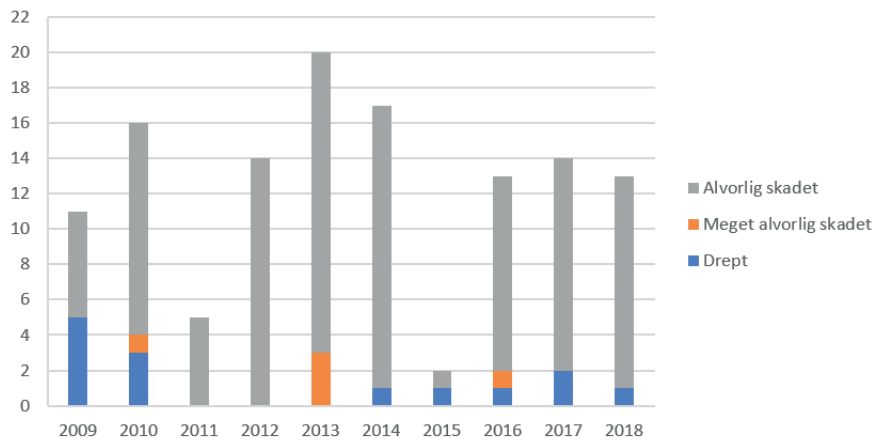
**Meget alvorlig ulykke:** Skader som i en periode truer personens liv eller fører til varig mèn av betydelig omfang (30-100 prosent medisinsk invaliditet).

**Alvorlig ulykke:** Skader som krever innleggelse på sykehus og lengre behandling, men som ikke fører til varige mèn av betydelig omfang (mindre enn 30 prosent medisinsk invaliditet).

**Lett ulykke:** Regnes mindre skader og brudd som krever legebehandling, men som ikke medfører innleggelse på sykehus, og ikke regnes som varig skade.

I nullvisjonen benyttes begrepene drepte og hardt skadde. Definisjonen på hardt skadde er ulykker hvor utfallet blir en meget alvorlig ulykke eller en alvorlig ulykke.



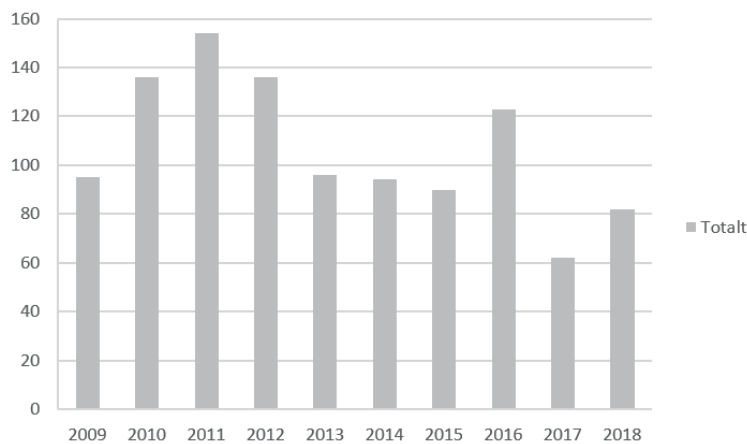


Figur 2: Antall personer drept, meget alvorlig og alvorlig skadet i trafikken i Bærum i perioden 2009 - 2018. Kilde: SVV

Antall drepte varierer fra år til år. Fra ingen drept i perioden 2011-2013, fem drepte i 2009 og tre drepte i 2010 og en til to drepte i perioden 2014-2018. Gjennomsnittet ligger på 1,4 drept hvert år på veiene i Bærum de siste ti årene.

Antall ulykker med hardt skadde varierer fra år til år. De fleste ulykkene hvor utfallet er hardt skadde skjer på fylkesveier og europaveier. Gjennomsnittet ligger på 11,1 hardt skadde i året for det siste tiåret.

Gjennomsnittet for både drepte og hardt skadde gikk opp i forhold til tiårsperioden 2006-2015.



Figur 3: Antall personer med lettere skader fra trafikkulykker i Bærum kommune i perioden 2009 - 2018. Kilde: SVV

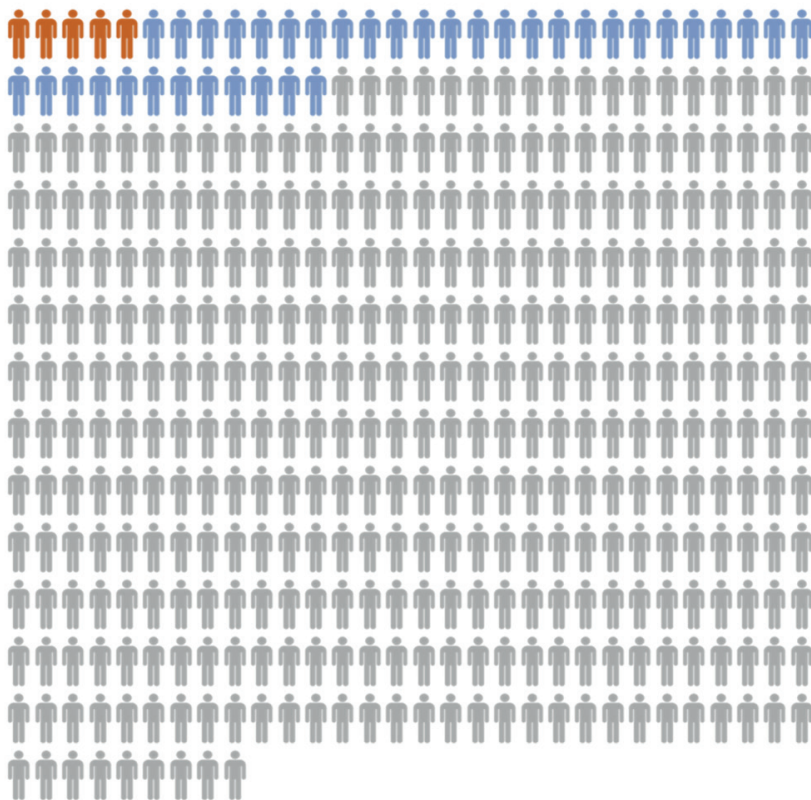
Utviklingstrenden innenfor lettere skader er nedadgående. Figur 2 viser en nedgang i antall lettere personskader for tiårsperioden 2009-2018. Gjennomsnittet for antall lettere skadde det siste tiåret ligger på 106,8 lettere skadde per år. Det er en nedgang fra forrige planperiode som hadde et gjennomsnitt på 128,5 lettere skadde per år.

År	Antall ulykker	Drepte	Meget alvorlig	Alvorlig	Lettere	Totalt antall personskader
2015	77	1	0	1	90	92
2016	98	1	1	11	123	136
2017	61	2	0	12	62	76
2018	79	1	0	12	82	95
<b>Totalt</b>	<b>315</b>	<b>5</b>	<b>1</b>	<b>36</b>	<b>357</b>	<b>399</b>

Figur 4 Ulykkestall fra forrige trafikksikkerhetsperiode 2015-2018. Kilde: SVV

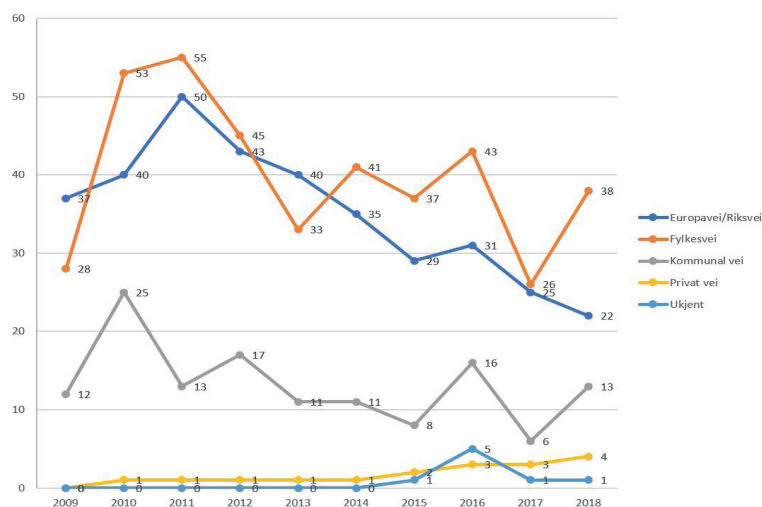
I forrige trafikksikkerhets planperiode (2015-2018) var det totalt 315 ulykker på veinettet i Bærum med 399 personskader. I disse ulykkene ble fem drept, 1 meget alvorlig skadd og 36 alvorlig skadd og 357 lettere skadd. Målet for denne planperioden var å redusere ulykker, antall drepte og hardt skadde. Det målet er oppnådd både innen antall ulykker, antall meget alvorlig og alvorlig, og lettere skadd. Antall drepte har økt fra to til fem.

I trafikksikkerhetsplanperioden (2012-2015) var det totalt 364 ulykker på veinettet i Bærum med 477 personskader. I disse ulykkene ble to drept, 3 meget alvorlig skadd og 48 alvorlig skadd og 424 lettere skadde.



Figur 5: Antall personskader i Bærumstrafikken i perioden 2015 - 2018

## 2.3 Hvor skjer ulykkene?



Figur 6: Utviklingen av trafikkuulykker fordelt på ulike veityper i tiårsperioden 2009-2018. Kilde: SVV

I Bærum skjer de fleste ulykkene på fylkesveinettet. Med gjennomsnittlig 39,7 ulykker per år på fylkesveiene, tilsvarer dette 43,9 prosent av alle ulykkene i Bærum. E18 og E16 ligger noe lavere med gjennomsnittlig 35,1 ulykker per år, som er 38,8 prosent av alle ulykker. Akershus fylkeskommune antar at mer enn halvparten av ulykkene i Akershus i fremtiden vil skje på fylkesveinettet.

Ulykker på det kommunale veinettet ligger på gjennomsnittlig 13,3 ulykker per år, som er omtrent 14,7 prosent av alle ulykkene. Av disse ble to drept og 10 hardt skadd på det kommunale veinettet i perioden 2009-2018. På de private veiene ble det registrert 13 ulykker, som tilsvarer 1,4 prosent av alle ulykkene i perioden 2009-2018.

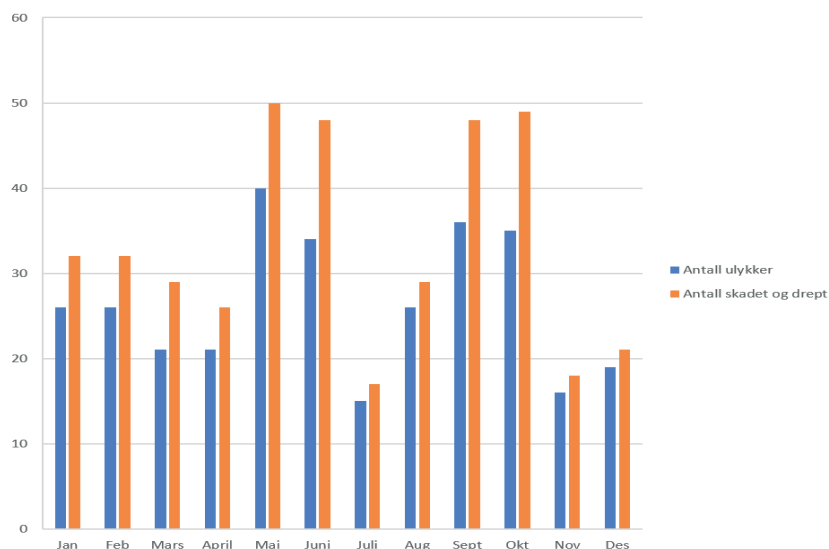
## 2.4 Hva kjennetegner ulykkene?

De fleste ulykker i Bærum i forrige trafiksikkerhets planperiode (2015-2018), skjedde mellom kjøretøy i samme kjøreretning. 80% av disse ulykkene skjedde på Europa/Riksvei. En av disse ulykkene hadde utfall med en drept, ellers var alvorlighetsgraden av ulykkene sjeldent høy.

De alvorligste ulykkene, hvor utfallet var drept eller hardt skadet varierer i form av ulykkestype. Av de fem dødsulykkene i planperioden, var det to fotgjengerulykker på kommunal vei, et enslig kjøretøy veltet på fylkesvei, en påkjørt bakfra og en utforkjøring.

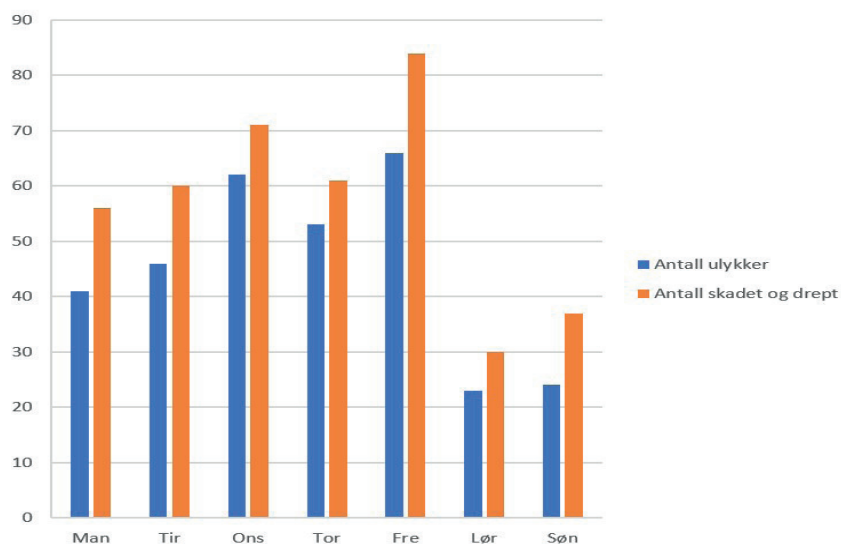
For ulykkenes fordeling i løpet av årets måneder, se figur 6. De fleste ulykkene skjedde i mai, juni, august og september. I de fleste av disse månedene var også antallet skadde og drepte høyest. Sommermåneden juli rangerer lavt.

Januar, februar, mars, april, august, november og desember har ganske lik fordeling av antall ulykker, skadde og drepte. På landsbasis er det en topp i antall ulykker i løpet av sommermånedene, i tillegg til november. For Bærum skiller juli seg ut fra resten av landet, med færre ulykker.



Figur 7: Ulykkesfordeling utover året i perioden 2015-2018. Kilde: SVV

Det skjedde flere ulykker i ukedagene enn lørdag og søndag. I forbindelse med helgestart hadde fredagen størst antall skadde.



Figur 8: Ulykkesfordeling utover uken i perioden 2015-2018. Kilde: Statens Vegvesen



## 2.5 Hvem er mest utsatt i trafikken?

### 2.5.1 Barn i alderen 0-15 år

Ingen barn har blitt drept på det kommunale veinettet de siste ti årene. Ulykkene som involverer barn i Bærum skjer først og fremst på fylkesveinettet og Europaveiene. Ett barn er alvorlig skadet på veinettet i Bærum. I motsetning til tidligere statistikker har kommunen ikke tilgjengelig informasjon om hva slags type vei og type ulykket dette var.

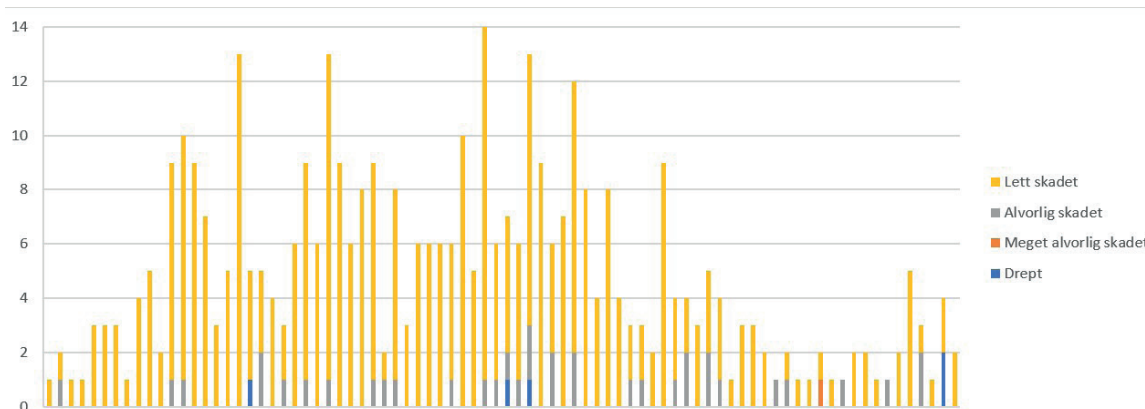
De yngste barna er skadeutsatt i form av å være bilpassasjerer. Eldre barn er i all hovedsak, slik som yngre barn, utsatt for bilpassasjerulykker, men ulykketyper som syklist- og fotgjengerulykker øker med barnets alder.

### 2.5.2 Ungdom 16-24 år

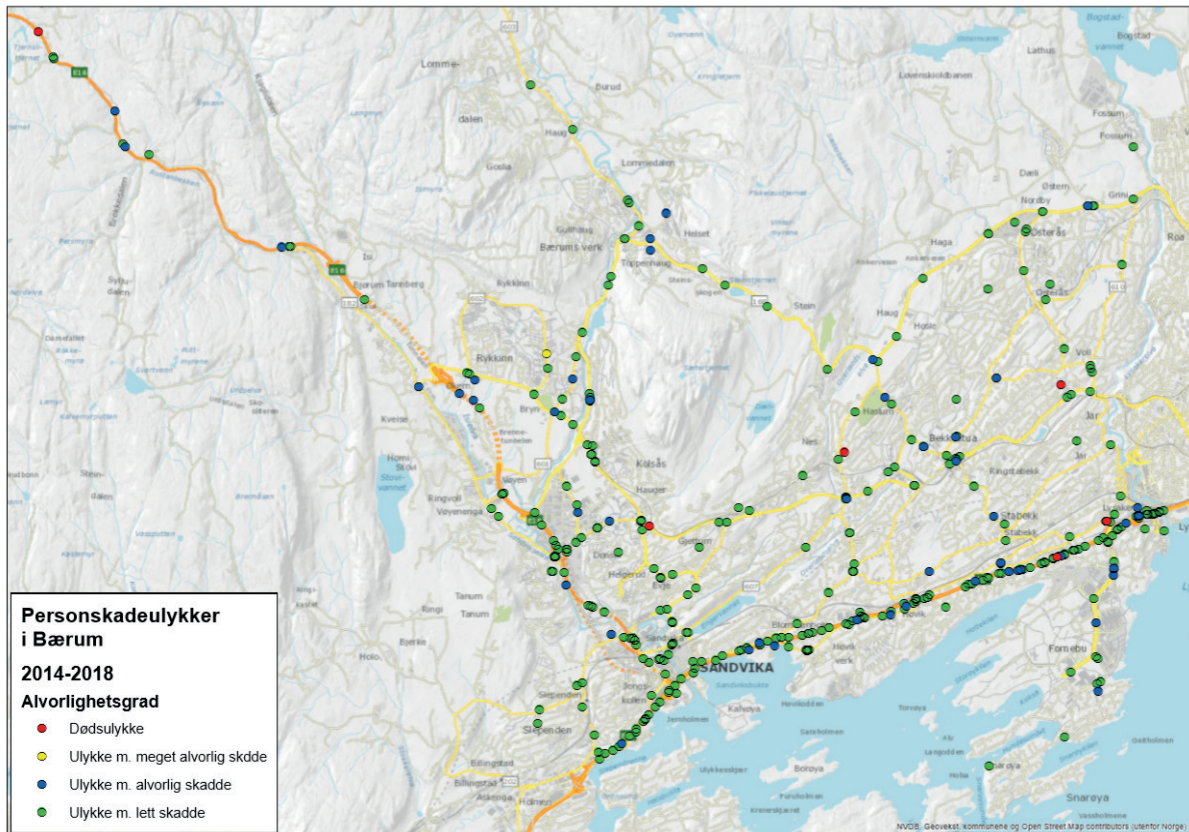
Slik som i resten av landet, er ungdom i alderen 16-22 år i Bærum, svært skadeutsatt i trafikken. Mopedulykker er vanligst i 16-17 års alderen. 16- til 18-åringene har høyest ulykkesrisiko i Bærum. Spesielt for Bærum er at ulykkestallene går ned for ungdom i alderen 19-21 år.

Ulykkesstatistikken stiger igjen blant unge voksne, i slutten av 20-årene mot 30 års alderen, se figur. Bilfører er helt klart den mest utsatte trafikantgruppen.

En ungdom er blitt drept i trafikkulykke på vei i Bærum de siste fire årene. Fire ungdommer er alvorlig skadd.



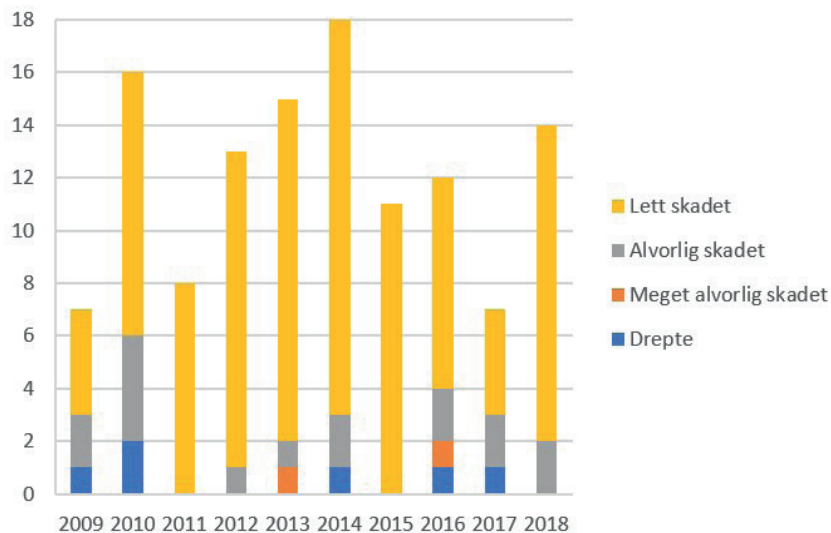
Figur 9: Personskader fordelt på alder i Bærum i perioden 2015-2018. Kilde: SVV



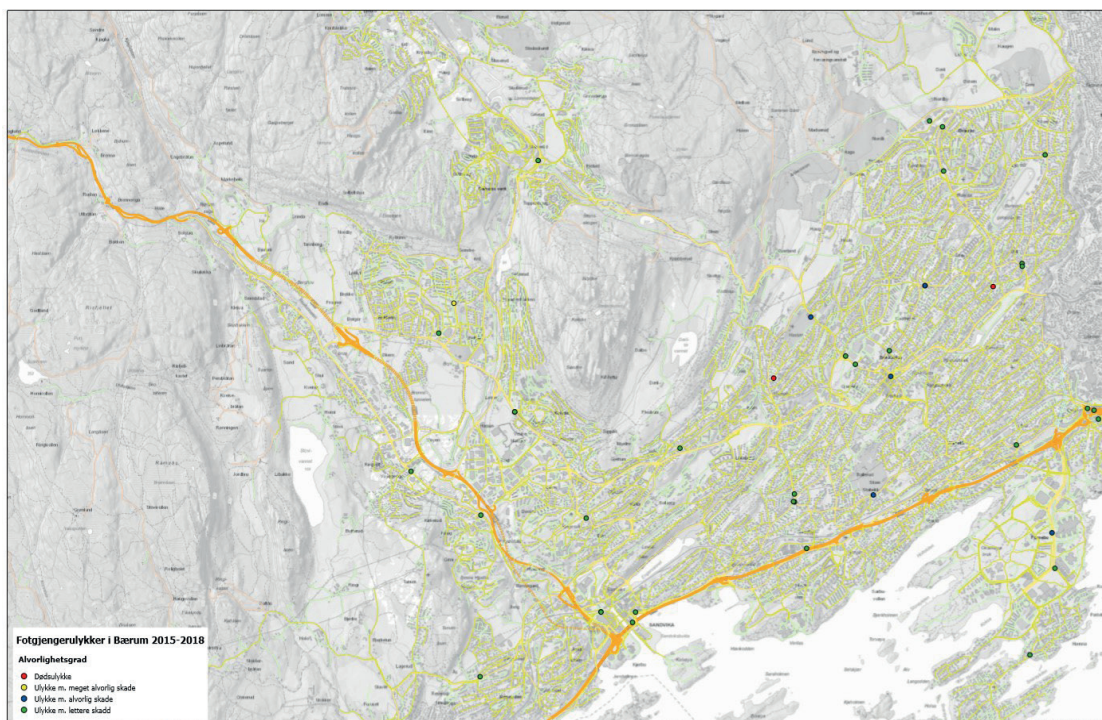
Figur 10: Kart over personskader og alvorlighetsgrad 2014-2018. Kilde: SVV

### 2.5.3 Fotgjengeren

Fotgjengeren er den mykeste trafikanten i Bærumstrafikken. Totalt ble seks fotgjengere drept på veiene i Bærum det siste tiåret, hvorav to var i forbindelse med Europaveiene, to på fylkesvei og to på kommunal vei. Det er ti fotgjengere som ble alvorlig/meget alvorlig skadet på fylkesveinettet og åtte som ble alvorlig/meget alvorlig skadet på det kommunale veinettet i løpet av de siste ti årene.



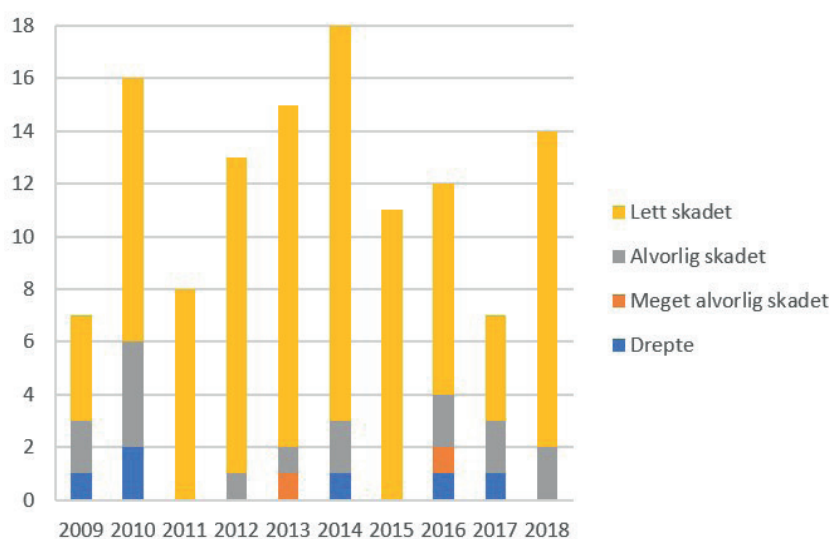
Figur 11: Fotgjengerulykker fordelt på alvorlighetsgrad 2009-2018. Kilde: SVV



## 2.5.4 Syklisten

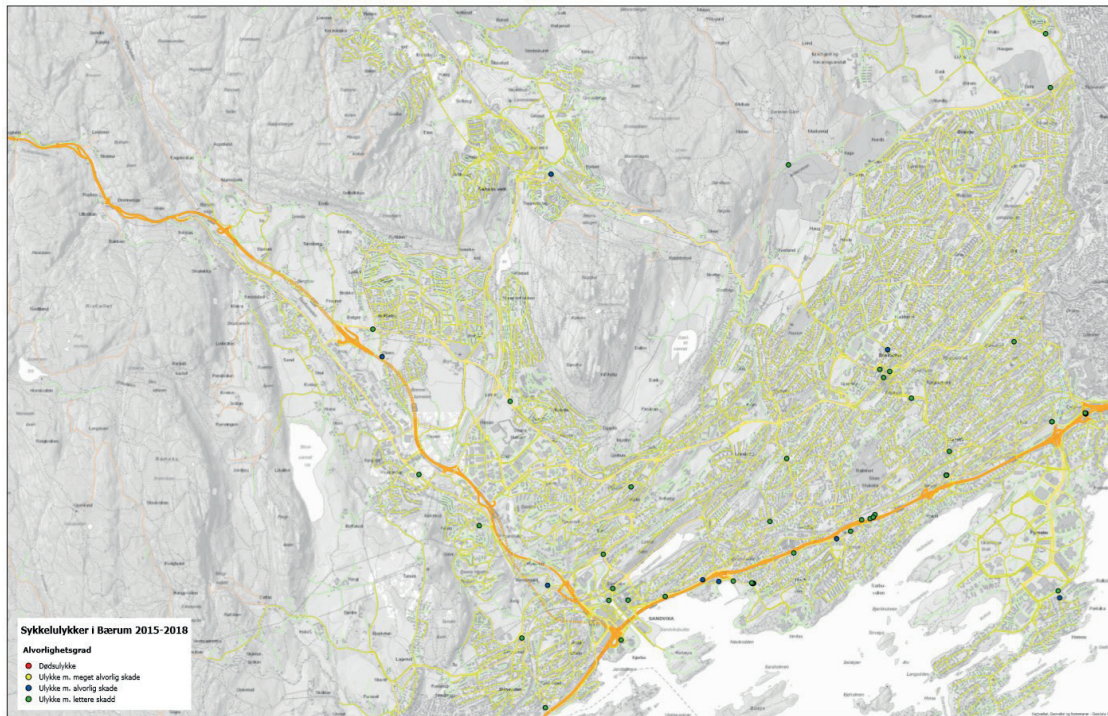
I de nasjonale føringene satses det på å øke sykkelandelen i byer og tettsteder, spesielt i vår region. Bærum kommune vedtok første gang en egen «Sykkelstrategi for Bærum» i 2011, sykkelstrategien ble på ny vedtatt 2019. Det er svært viktig å følge opp trafikksikkerheten i dette arbeidet ettersom man ønsker at sykkelandelen skal øke. Det skal tilrettelegges mer for sykkel i og langs veiene i Bærum.

Ulykkestallet fra det siste tiåret er relativt lavt. Ingen syklist ble drept det siste tiåret. En person ble meget alvorlig skadd, dette skjedde på fylkesvei. Totalt ble 30 syklist alvorlig skadet, de fleste på fylkesvei. Flere syklist enn fotgjengere fikk lettere skader i trafikken i Bærum i perioden 2009-2018. Man antar stor underrapportering av lettere skader i sykkelulykker.



Figur 12: 11 Sykkelulykker fordelt på alvorlighetsgrad 2009-2018. Kilde: SVV





## 2.6 Ufordringer i trafikksikkerhetsarbeidet

Bærum kommune, med sine nærmere 127 000 innbyggere (SSB per 2019) står overfor en rekke utfordringer innen trafikksikkerhetsarbeidet de kommende årene. Innbyggertallet forventes å øke ytterligere.

Målet fra NTP 2018-2029 går ut på at all vekst i persontransport i byområder skal tas med kollektivtransport, sykling og gange. Målet omtales som Nullvekstmålet for personbiltrafikk. NTP skriver at økt sykling og gåing vil bidra til bedre livskvalitet og folkehelse. En økt andel miljøvennlig transport, er med på å redusere lokal luftforurensning, støy og klimaendringer.

God arealplanlegging vil være et viktig fundament også for det daglige trafikksikkerhetsarbeidet med relativt sett begrensede utbyggingsarealer i Bærum kommune. Når nye utbyggingsområder planlegges, er det viktig at nullvisjonen (se kap 1.1) og nullvekstmålet legges som premiss. Pågående fortetting innebærer trafikksikkerhetsmessig utfordringer. Fortettingen vil føre til arealbegrensninger for videre opparbeidelse av fortau, sykkelfelt og gang-/sykkelveier.

### Fylkesveier

Utbedringer av fylkesveiene med for eksempel etablering av fortau, sykkelfelt og gang-/sykkelveier administreres av Statens vegvesen, og må konkurrere med tilsvarende prosjekter i andre kommuner i fylket. Bærum kommune vil være en viktig pådriver for å få prosjekter gjennomført langs fylkesveiene i kommunen, men har begrenset mulighet for selv å gjennomføre aktuelle prosjekter på fylkesveiene.

### Politiets begrensede ressurser

Bærum kommune er bekymret for de begrensede ressursene politiet har til det lokale trafikksikkerhetsarbeidet. Dette gjenspeiles blant annet i antall kontroller som årlig blir gjennomført på fylkes- og kommunalveinettet i kommunen. Etter kommunens mening er antallet kontroller for lavt.

### Trafikksikkerhet rundt skolene

Trafikksikkerhet til og rundt skolene er svært høyt prioritert. Trafikken er spesielt høy i et kort tidsintervall om morgenen når elevene skal til skolen. I dag er det svært mange foreldre som velger å kjøre sine barn fordi de oppfatter barnets skolevei som trafikkfarlig. Dette er et paradoks, ettersom det er i all hovedsak foreldrene selv, som skaper den økte trafikken langs skoleveien. Utfordringene er fortsatt store innenfor dette trafikksikkerhetsarbeidet. Et felles hovedmål for skoleveiskampanjer er en aktiv og sikker ferdsel til skolen. Det jobbes på flere områder for å få en større andel barn til å gå eller sykle til skolen der dette er mulig. Målet er at minimum 80 % skal gå eller sykle.

### Sikkerhet på gang- og sykkelvei

Med nullvekstmålet som satser på økt bruk av sykling og gåing må sikkerhet for dette tilrettelegges. Det vil bli større trafikk på gang-/ sykkelveiene, noe som kan føre til at det oppstår flere konflikter. Behov for separering av gående og syklende bør derfor prioriteres. Dette krever løsninger som både er plasskrevende og kostbare.

### Innfartsparkering

Utbedring av kollektivtilbudet i kommunen er en utfordring. Dette er et tiltak som kan bidra til både økt trafikksikkerhet og bedring av miljøet. Viktig i denne sammenheng er opparbeidelse av tilstrekkelig antall p-plasser ved viktige kollektivknutepunkt. Dette gjelder både for motoriserte kjøretøy likesom for sykkel.



Kilde: Bærum kommune





## 3.1 Fysiske tiltak på fylkesveier

Fylkesveiene forvaltes av Viken fylkeskommune. Viken fylkeskommune er ansvarlig for planlegging, bygging og drift og vedlikehold. Bærum kommune er en samarbeidspartner og pådriver for å få gjennomført tiltak. Nedenfor vises en liste over planlagte tiltak på fylkesveinettet i Bærum de neste fire år.

Veinavn	Strekning /beskrivelse	Merknad
Fv. 156, Professor Kohts vei	Nytt fortau, samt tosidig sykkelfelt langs Prof. Kohts vei på strekningen Kveldsrot Terrasse/ Markalleen til krysset Gml. Drammensvei (ca 1,2 km)	Påbegynt 2018. Ferdigstillelse 2020.
Fv. 610 Vollsveien	Prosjekt «Trygg skolevei». Bedre forhold for gående og syklende langs Vollsveien	Oppstart usikkert
Gangfelt på fylkesveier	Utbedre og sikre gangfelt	Løpende
Diverse fylkesveier	Oppgradering av fortau med avvisende kantstein.	Rullerende
Bekkestutunnelen	Bekkestutunnelen skal oppgraderes for å tilfredsstille dagens sikkerhetskrav i tunneler. Oppgraderingen skal også føre til enklere vedlikehold og færre stengninger.	Planlagt oppstart første halvår 2020 og ferdigstillelse vinter 2020/21
Lysakerlokket	Bedre forhold for syklist gjennom rundkjøring	Oppstart usikkert

Figur 13: Tiltak i regi av SVV

## 3.2 Fysiske tiltak på kommunale veier

Kommunen er ansvarlig for trafikksikkerhetstiltak på alle de kommunale veiene. Årlig utføres det flere mindre trafikksikkerhetstiltak, som ikke synliggjøres i denne planen. Eksempler på slike tiltak, er etablering av fartshumper, tilrettelegging for kryssing av vei, bommer, gangfelt, skilting og belysning etc. Disse tiltakene blir behandlet i årsplaner etter hvert som det kommer inn forespørsler og blir ikke tatt med direkte i denne planen. Nedenfor vises hva Bærum kommune vil ha fokus på av større fysiske tiltak de neste fire år.

### Gjennomgang av veier i henhold til nye retningslinjer for fartsgrenser

#### Sammendrag:

Alle veier i kommunen skal gjennomgås for å vurdere fartsgrensene i henhold til Statens vegvesens nye fartsgrensekriterier. Veier nær skoler vil bli prioritert.

#### Mål:

I løpet av planperioden vil det bli utført en gjennomgang av alle kommunale veier i nærheten til skoler for å se om fartsgrensen kan reduseres i henhold til Statens vegvesens retningslinjer.

### **Forprosjekt: Breddeutvidelse av Dønskiveien mellom Dr.Barths vei og Sognprest Munte-Kaas vei**

#### Sammendrag:

Strekningen er smal og er trafikert av mange busser begge veier. Ved møtesituasjoner er det ikke plass til to busser eller andre større kjøretøy i bredden. Det medfører ofte kjøring på fortauet.

#### Mål:

I løpet av planperioden vil det bli utført et forprosjekt som vil vurdere mulighet for å breddeutvide veien på denne strekningen. Forprosjektet vil vise kostnader og nødvendig arealinngrep.



Figur 14: Dønskiveien. Forprosjekt for breddeutvidelse av veien

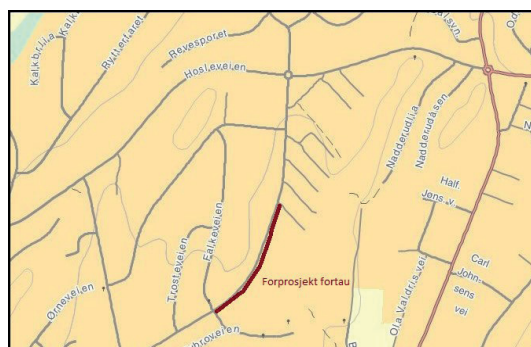
### **Reguleringsforslag: Fortau i Øygardveien - strekning Øygardveien - strekning Øygardveien ved nr 51 - 61 til Falkeveien**

#### Sammendrag:

Strekningen er skolevei for barn på Bekkestua skole. Veien har ensidig fortau på østsiden, samt fortau på første strekning fra rundkjøringen ved Hosleveien til Øygardveien 51-61 på vestsiden. Målinger viser en ÅDT på over 3200 kjøretøy/døgn.

#### Mål:

Det vil i løpet av planperioden bli utarbeidet forslag til reguleringsplan for å forlenge eksisterende fortau på vestsiden ned til Falkeveien. Total lengde ca. 240 m.



Figur 15: Øygardveien - reguleringsforslag fortau

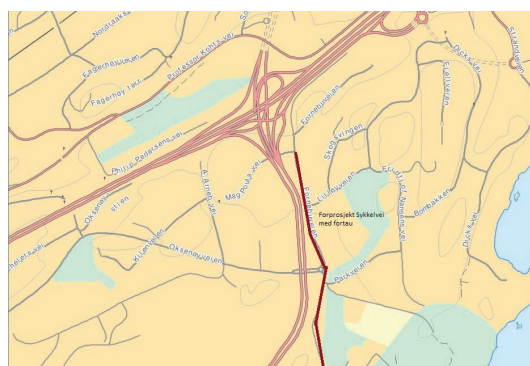
### **Forprosjekt: Sykkelvei med fortau i Fornebuveien, strekning fra Magnus Paulssons vei forbi Parkveien**

#### Sammendrag:

Vei og trafikk fikk i forrige periode utført et forprosjekt som viser konsekvensene av en ideell løsning av standarden «sykkelvei med fortau» i Fornebuveien mellom Lysaker torg og Magnus Paulssons vei. Strekningen er i dag en svært trafikkert trasé for gående og syklende.

#### Mål:

Det er ønskelig i denne perioden å få utført et tilsvarende forprosjekt som tar for seg manglende del av strekningen i Fornebuveien fra Magnus Paulssons vei, videre forbi Parkveien, til der Fornebuveien møter etablert sykkelvei med fortau. Total lengde ca. 560 m.



Figur 16: Fornebuveien - forprosjekt sykkelvei med fortau

## Utbygging av sykkelvei med fortau Nordveien mellom Nadderudveien og Bjrkelundsveien

### Sammendrag:

Nordveien mellom Nadderudveien og Bjrkelundsveien har stort antall syklister og gående uten at det er godt tilrettelagt for sykling.

### Mål:

Vei og trafikk vil, i samarbeid med Statens vegvesen, utbygge sykkelvei med fortau på strekningen i løpet i planperioden.



Figur 17: Nordveien - utbygging av sykkelvei med fortau

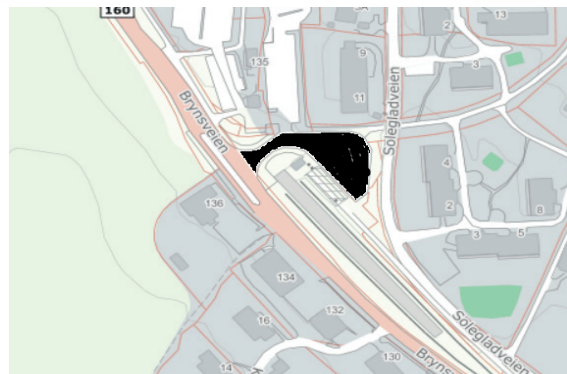
## Bedring av utkjøring og tilrettelegging for myke trafikanter - Kolsås stasjon

### Sammendrag:

Kolsås stasjon kan virke uoversiktlig og det er ikke tilstrekkelig tilrettelagt for myke trafikanter. Utkjørsel til Brynsvei vil bli utbedret med bedre sporingskurve for buss. Multiconsult har gjennomført en trafiksikkerhetsvurdering og utarbeidet en rapport som vil danne grunnlag for det videre arbeidet.

### Mål:

Det er utarbeidet et forprosjekt som så på mulighetene for å bedre utkjøringen og tilrettelegge for myke trafikanter på Kolsås stasjon. Det ble også sett på mulighet for krysningspunkt for myke trafikanter. Forhåpentligvis vil tiltakene kunne gjennomføres i løpet av planperioden.



Figur 18: Kolsås stasjon – Tiltak for bedring av utkjøring og tilrettelegging for myke trafikanter

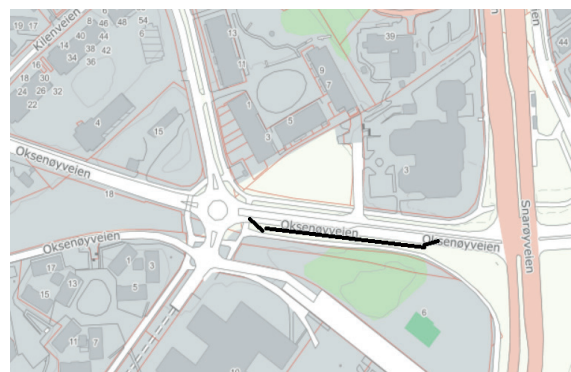
## Flytte drosjeholdeplassen - Oksenøyveien

### Sammendrag:

Dagens drosjeholdeplass er for liten for både drosjer og publikum når det er arrangementer på Telenor arena. Plasseringen er heller ikke optimal da den er nærme boliger og kan bli mye støy for beboerne.

### Mål:

I løpet av planperioden vil det bli sett på muligheten for å opprette en lomme utenfor dagens vei på østsiden av Arnstein Arnebergs vei som kan fungere som drosjeholdeplass.



Figur 19: Oksenøyveien – flytting av drosjeholdeplass

## 3.3 Andre fysiske tiltak

### **Tilpasse bussholdeplasser til leddbuss**

Hvor:

Langs busstrasse til 130 og 140.

Sammendrag:

Ruter har behov for å sette inn leddbusser på rute 130 og 140 for å kunne dekke økt passasjerantall. Ikke alle dagens bussholdeplasser på rutene holder en standard som kan betjene slike busser.

Mål:

I løpet av planperioden vil alle bussholdeplassene på disse rutene bli utbedret slik at de kan betjene leddbusser.

### **Nytt leskur**

Hvor:

Triangelen holdeplass, Bærums verk.

Sammendrag:

Dagens leskur har ikke ønsket standard.

Mål:

Bærum kommune ønsker å oppgradere leskuret i løpet av planperioden for å tilrettelegge for mer bruk av kollektivtrafikk.

### **Universell utforming**

Hvor:

Bussholdeplasser, gangfelt, krysningspunkt, og veier i Bærum.

Sammendrag:

Universell utforming er ett av fire hovedmål i Nasjonal transportplan 2010-2019. Trinnfri atkomst, ledelinjer og tydelig informasjon er sentrale elementer for å få transportsystemet universelt utformet. Universell utforming handler om hele trafikksystemet, og løsningene bør utformes slik at flest mulig kan bruke transportsystemet på en likestilt måte.

Mål:

Utbedre og kvalitetssikre holdeplasser, gangfelt og krysningspunkt, hvert år i planperioden innenfor budsjett.





Nytt fortau i Fagertunveien

# Kap 4

*Handlingsplan for  
ikke-fysiske trafikksikker-  
hetstiltak*

## 4.1 Trafikksikker kommune

I forrige planperiode hadde Bærum kommune som mål å bli godkjent av Skadeforebyggende forum og Trygg Trafikk som «Trygge Lokalsamfunn» og «Trafikksikker kommune». «Trygge lokalsamfunn» er en godt utprøvd modell og metode for å forebygge ulykker og forhindre skader. «Trafikksikker kommune» er et verktøy etablert av Trygg Trafikk som et hjelpemiddel til kommunene for å kunne jobbe målrettet med trafikksikkerhetsarbeidet.

Begge modellene er metoder for å hjelpe kommunene til bedre å organisere og systematisere skadeforebygging på tvers av flere sektorer. Dette sikkerhetsarbeidet er forankret også hos ordfører og kommunaldirektør. Prosjektet «Trygge Lokalsamfunn»/ «Trafikksikker kommune» er ledet av Folkehelsekoordinator. Bærum kommune ble i 2017 godkjent av Trygg Trafikk som trafikksikker kommune, og er også sertifisert som trygt lokalsamfunn av Skadeforebyggende forum. I den neste planperioden vil vi jobbe med å opprettholde godkjenning av disse ordningene.



Over 90 % av trafikkuulykkene skyldes menneskelig svikt. Det er derfor viktig å rette tiltak inn mot både å endre trafikantenes ulykkesfremmende handlinger og motvirke at disse handlingene fører til ulykker. Mens de fysiske trafikksikkerhetstiltakene har tiltak på begge områder vil det ikke-fysiske trafikksikkerhetsarbeidet (opplæring og holdningsskapende arbeid) først og fremst konsentrere seg om å endre trafikantens handlinger.

Mye av det ikke-fysiske trafikksikkerhetsarbeidet er knyttet til opplæring av grunnleggende trafikkregler og trafikkforståelse, men også holdningsskapende arbeid for å få trafikanter til å ta til følge det de har av opplæring og sette disse tingene ut i praksis, hver dag og alle steder. Selve trafikkopplæringsdelen vil for det meste foregå i en trafikants tidlige liv, i barnehagen, på skolen og under kjøreopplæring, selv om det også finnes oppfriskningskurs for eldre bilførere. Det holdningsskapende arbeidet vil i større grad bli mer aktuelt fra tenårene og oppover.

I de siste årene har Bærum kommune i første rekke satset på opplæringsdelen for barn, både i skolen og barnehagen. Det har også vært gjort noe holdningsskapende arbeid mot andre aldersgrupper i samarbeid med Asker kommune og Statens vegvesen. Vi ser for oss at satsingen på det ikke-fysiske trafikksikkerhetsarbeidet skal følge stort sett de samme linjene som i dag med en mulig utvidelse av arbeidet oppover mot ungdomsskolen. De 3 primære satsingsområdene vil derfor være:

- Skole
- Barnehage
- Andre tiltak

Under posten “andre tiltak” vil det kunne være mindre tiltak som informasjonskampanjer, mindre opplæringsopplegg etc. Disse tiltakene vil ofte bli gjennomført i samarbeid med andre offentlige etater som Statens vegvesen, Viken fylkeskommune eller Asker kommune, eller i samarbeid med frivillige organisasjoner som Trygg trafikk eller lignende. For øvrig drar vi nytte av det nasjonale trafikksikkerhetsarbeidet som utføres av myndighetene og organisasjonene – Trygg trafikk, Norsk Automobil Forbund med flere.

## 4.2 Av-og-til - forebygging av promillekjøring

Bærum kommune er en Av-og-til-kommune og arbeider sammen med alkovettorganisasjonen “Av-og-til”. for å forebygge skadevirkninger av alkohol i livssituasjoner der alkoholbruk kan gjøre mest skade. Ifølge Utrykningspolitiet skjer 120 000 kjøreturer med en sjåfør i ruspåvirket tilstand hver dag. I tillegg til å utgjøre en stor risiko for seg selv og sine passasjerer, representerer ruskjørerne en alvorlig trussel mot andre trafikanters liv, helse og sikkerhet. 9000 personer blir tatt for promillekjøring hvert år. “Av-og-til” samarbeider med politiet om to promillekampanjer i tilknytning til kontrollvirksomheten i juni og desember, når alkoholkonsumet her i landet er på sitt høyeste. Når bilførere blir stoppet i promillekontroller, får de utdelt materiell med budskapet «Takk for at du bidrar til rusfri trafikk» og en oppfordring om å holde på de gode, alkoholfrie kjørevanene ved juletider og i sommerferien. Som Av-og-til-kommune jobber vi for å forsterke dette arbeidet, for eksempel ved å bidra til oppmerksomhet lokalt og å spre materiell på egnede steder i kommunene.

## 4.3 Barn i trafikken

### **Helestasjon**

Helsestasjonen er en viktig arena å starte informasjonsarbeid om trafikksikkerhet. Nedenfor vises tiltak som helsestasjonene, i samarbeid med Trygg Trafikk og Bærum kommune, planlegger å gjennomføre i denne planperioden. Utdeling av reflekser forutsetter at det bevilges midler til tiltaket.

### Tiltak

- Informasjon og utdeling av brosjyren «Sikring av barn i bil» fra Trygg Trafikk. Brosjyren finnes på 11 språk.
- Informere om refleksbruk, også på barnevogner på første kontroll for nyfødte.
- Utdeling av refleks til barn på 4-års kontroll sammen med informasjon om refleksbruk.
- Skriftlig oversikt over hvordan helsestasjonene integrerer trafikksikkerhet i sitt arbeid.

### **Barnehage**

Det er ingen obligatorisk trafikkopplæring i rammeplanen for barnehagene. Trygg Trafikk jobber med å motivere til trafikkopplæring i form av kurs for barnehageansatte og på studiesteder for førskoleopplæring.

### Mål for perioden:

Barnehagene i Bærum kommune skal i løpet av planperioden oppfylle kriteriene for «Trafikksikker barnehage», dette innebærer blant annet at alle barnehager i kommunen skal:



- integrere trafikk i sine årsplaner.
- ha trafikksikkerhet som et tema på foreldremøter.
- ha rutiner for trafikksikkerhet på tur.

### **Barneskole**

Alle barn bør få en god og kontinuerlig trafikkopplæring. Det er derfor viktig å få med skolene og at de integrerer trafikkopplæring inn i sine lokalplaner. Barneskolene i Bærum får hvert år tilbud om å søke om midler via ordningen «Aktive barn – tryggere skolevei» (tidligere «Gå til skolen – tryggere skolevei»). Målet er økt trafikksikkerhet for elever på skoleveien og flere aktive barn til og fra skole/SFO.

#### Tiltak

- Alle barneskoler i Bærum kommune vet om ordningen «Aktive barn – tryggere skolevei», der det hvert år kan søkes Statens vegvesen om støtte til trafikksikkerhetstiltak/ informasjonsarbeid via denne ordningen.
- Alle barneskoler har en trafikkansvarlig lærer med et overordnet ansvar for trafikksikkerhet på skolen og er en kontaktperson mot Statens vegvesen og Trygg Trafikk.

#### Mål for perioden:

- Skolene i Bærum kommune skal i løpet av planperioden bli regodkjent «Trafikksikker skole», dette innebærer blant annet at barneskolene skal:
  - integrere trafikk i sine årsplaner i henhold til Kunnskapsløftet.
  - ha trafikksikkerhet som tema på foreldremøter.
  - ha rutiner for trafikksikkerhet på tur.



## **4.4 Ungdom i trafikken**

Ungdom er den aldersgruppen med høyest ulykkesrisiko. Holdningskampanjer og informasjon er her viktige tiltak for å snu denne trenden. Nedenfor beskrives ulike tiltak rettet mot ungdom som skolene i

Bærum kan benytte seg av:

- Valgfaget «Trafikk» skal tilbys elever ved ungdomskolene i Bærum kommune, herunder «Trafikalt grunnkurs» som en del av dette valgfaget. Valgfaget er praktisk rettet og deler av opplæringen skjer ute i trafikken.
- «Real Life Auto» er en nettbasert opplæringsmodul i trafikksikkerhet som særlig retter seg mot elever innen yrkesfaglig utdanning. Tiltaket baserer seg på en spillemodul som finnes på [www.tryggtrafikk.no](http://www.tryggtrafikk.no). Etter fullført spill får man en midlertidig trafikksikkerhetsattest som er gyldig i syv måneder. Man kan etter syv måneder ta en oppfølgingsmodul som gir en fullverdig trafikksikkerhetsattest.
- Sikkerhetsdag for Russen: En konferanse for russestyrene hver høst i samarbeid med Politiet, Norsk luftambulans, NAF, Statens vegvesen og Trygg Trafikk m.fl.



Mål for perioden:

Ungdomskolene i Bærum kommune skal i løpet av planperioden bli regodkjent som «Trafikksikker ungdomsskole», dette innebærer blant annet:

- integrere trafikk i sine årsplaner.
- ha trafikksikkerhet som et tema på foreldremøter.
- ha rutiner for trafikksikkerhet på tur.

## 4.5 Voksne og eldre i trafikken

Voksne og eldre er viktige rollemodeller for barn og ungdom. De er derfor en viktig målgruppe å ta med i planen. Det er imidlertid vanskelig å finne arenaer for å møte de voksne. Derfor er de fleste tiltak rettet mot denne gruppen lagt på et nasjonalt nivå. Noen tiltak kan man derimot gjennomføre lokalt.

Tiltak

- Informasjon og tilrettelegging, i form av kampanjer og brosjyrer, for å øke andelen syklende og gående. Trygg Trafikk i samarbeid med kommunen og Statens vegvesen er viktige aktører.
- Økt kontrollvirksomhet på strekninger utsatt for ulykker. Politiet i samarbeid med blant annet Statens vegvesen, bør ha flere kontroller både når det gjelder fart, bilbelte, rus, mobilbruk og sikring av barn i bil.
- Bruk av utstyr som refleks og sykkelhjelm. Informasjonsformidling gjennom aviser, radio, TV og refleksdagen. Trygg Trafikk og Statens vegvesen er viktige aktører.
- Det blir tilbudt oppfriskningskurs i trafikkregler for eldre i Bærum, Bilfører 65+. På landsbasis får alle over 65 år tilbud om å delta på kurs for å friske opp sine trafikkkunnskaper. Dette ble forankret i Nasjonal handlingsplan for trafikksikkerhet 2006-2009.

Mål for perioden:

- Bærum kommune skal bistå de ulike aktørene i deres informasjonsarbeid rettet mot voksne og eldre

## 4.6 Andre ikke-fysiske tiltak

Informasjon og kampanjer er viktig for å nå ut til innbyggerne. Nedenfor følger noen tiltak som gjennomføres av Bærum kommune hvert år.

- FAU

Det blir hver høst sendt ut et skriv til FAU ved alle barneskolene i Bærum der de oppfordres til å ta kontakt med Vei og trafikk i Bærum kommune. Samarbeid med FAU er viktig for å få belyst aktuelle utfordringer innen trafikksikkerhet rundt hver enkelt skole.

- Refleksdag

Bruk av refleks reduserer risikoen for å bli påkjørt i mørket med 85 %. Hver høst arrangerer Trygg Trafikk en «Refleksdag», hvor målet med dagen er å øke bruken av refleks og få ned antall fotgjengerulykker. Bærum kommune vil hvert år engasjere seg i refleksdagen.

## 4.7 Arbeidsvarsling - arbeid nær vei

Arbeidsvarsling er et viktig trafiksikkerhetstiltak som skal sikre arbeidere og trafikanter. Ved arbeider i offentlig vei er ansvarlig entreprenør ansvarlig for å søke gravetiltale/arbeidstillatelse og følge gjeldende lover og forskrifter. Alle arbeidstakere som utfører arbeid på vei skal ha nødvendig opplæring i arbeidsvarsling.

Behovet for utarbeidelse av gode arbeidsvarsling-splaner øker og øker. Dette kommer av stadige utbygninger, flere bransjer som får arbeid nær vei og trafikk, samt at håndhevelsen av regelverket blir bedre og bedre.

Formålet med arbeidsvarsling er å:

- sikre arbeidere og trafikanter
- avvikle trafikken forbi arbeidsstedet med minst mulig forsinkelse og ulempe for trafikantene
- muliggjøre effektiv og økonomisk drift av arbeidet.



For å oppnå disse målsettingene er det viktig at trafikkavvikling i forbindelse med arbeid på eller ved vei planlegges og utføres nøyaktig.

For at trafikantene skal kunne opptre korrekt, skal all varsling og sikring være riktig, tydelig, konsekvent og enhetlig. Mangelfull utarbeidelse og oppfølging av risikovurderinger kan føre til alvorlige hendelser.

## 4.8 Beplantning langs vei og frisikt fra avkjørsel

Vegetasjon og beplantning langs veinettet som hindrer frisikt i kryss og avkjørsler og som vokser ut i fortau og veiareal, er et stort trafiksikkerhetsproblem, særlig i sommerhalvåret. Hver vår bør det gjennomføres en informasjonskampanje hvor beboere blir opplyst om ansvar og konsekvenser av vegetasjon i frisiktsonen. Velforeninger er en viktig samarbeidspartner med kommunen i dette arbeidet ved å sørge for informasjon, arrangere dugnader, og eventuelt tilby hjelp til fjerning av vegetasjon.

I tillegg til frisiktkrav til kjørebane stilles det krav til frisikt til fortau, gang- og sykkelvei og sykkelvei der disse krysser avkjørsler. Det vises til Bærum kommunes gjeldende veinormal for ytterligere detaljer.

# Kap 5

*Viktige aktører og  
samarbeidspartnere*

### **Statens Vegvesen**

Statens vegvesen har ansvaret for planlegging, bygging, drift og vedlikehold av riks- og fylkesveinettet og tilsyn med kjøretøy og trafikanter. Etaten registrerer trafikantatferd, ulykkestall, gir veiledning, informasjon og gjennomfører kjøretøykontroll, førerprøver og tilsyn med trafikkskolene. Ansvarsområdene er alle fylkesveier, E18 og E16. Videre driver Statens vegvesen med faglig rådgivning og bidrar med trafikkopplæring i videregående skole.

### **Oslo Politidistrikt**

Politiet utfører overvåkning og kontroll av kjøretøy og trafikkantatferd. Det er politiet som etterforsker og irettfører trafikkriminalitet. Det forebyggende arbeidet er konsentrert om ungdomsskoler og videregående skoler. Politiet samarbeider med Bærum kommune i spørsmål om trafikksikkerhet, regulering, skilting, datainnsamlinger ved trafikkulykker og andre oppgaver. Bærum politistasjon er underlagt Oslo Politidistrikt. Trafikktjenesten som utøves lokalt blir støttet av politidistriktets trafikkorps, som er lokalisert i Oslo, gjennom økt overvåkning og etterforskning av alvorlige trafikkulykker med spesialkompetanse innenfor trafikkulykkeetterforskning.

### **Trygg Trafikk**

Trygg Trafikk er ansvarlig for å koordinere frivillige organisasjoners trafikksikkerhetsarbeid.

Trygg Trafikk jobber primært med informasjon og opplæring, men engasjerer seg også i forhold til lovverket – innen lavere fartsgrenser, bilbeltepåbud, buss, påbud om sykkelhjelme og lovfestet rett til trygg skolevei.

### **Foreldrerådets Arbeidsutvalg (FAU)**

FAU ved de forskjellige skolene er viktige samarbeidspartnere og bidrar blant annet til å sette fokus på barns skolevei og mulige utbedringer. Skolene er også viktige samarbeidspartnere med tanke på trafikkopplæring og innføring av «Trafikksikker skole»

### **Asker og Bærum Trafikksikkerhetsforening**

Trafikksikkerhetsforeningen er en idealistisk og uavhengig forening som arbeider for å bedre trafikksikkerheten i Asker og Bærum. Etter ønsker fra velforeninger, skoler eller enkeltpersoner foretar de blant annet trafikktegn og radarmålinger, gir uttalelse til reguleringsplaner og vurderer trafikksikkerheten i nærmiljøet. Bærum kommune gir hvert år et bidrag i form av økonomisk støtte, til foreningens arbeid innen trafikksikkerhet.

### **Velforeninger**

Samarbeidspartner som med sin lokalkunnskap kan sette fokus på behovet for trafikksikkerhetstiltak i eget område.

### **Syklistenes Landsforening**

Syklistenes Landsforening er organisasjonen for hverdagsykling, og arbeider for at folk skal se på sykkel som løsningen i hverdagen. Foreningen jobber for å gjøre sykling attraktivt for folk flest og er en viktig samarbeidspartner.

### **Viken fylkeskommune**

Fra 01.01.2020 vil Viken fylkeskommune ta over ansvaret for fylkesveier fra Statens vegvesen og vil dermed bli en viktig samarbeidspartner.

## Ruter

Ruter er ansvarlig for kollektivtransport i Bærum kommune. Kommunen har tett samarbeid med Ruter.



Claude Monets allè, Sandvika



# **Kap 6**

*Trafikksikkerhetstiltak  
utført i perioden 2016-  
2019*

Listen nedenfor viser trafikksikkerhetstiltak som ble utført i planperioden 2016-2019. Kvalitetssikring av gangfelt ble høyt prioritert. Det ble også iverksatt mange trafikksikkerhetstiltak rundt og i nærheten av flere av barneskolene i kommunen.

#### Fortau

1. Fortau i Brynsveien
2. Fortau i Nadderudveien
3. Fortau i Hauger skolevei
4. Utbedring av fortau i Nedre Toppenhaug
5. Utbedring av fortau Øvre Toppenahug
6. Utbedring av fortau i Lillehagveien
7. Utbedring av fortau i Åsløkkveien
8. Utbedring av fortau i Nordraaks vei
9. Utbedring av fortau i Leirdueveien
10. Utbedring av fortau i Fagertunveien
11. Utbedring av fortau i Haldenveien og Teistveien

#### Venteareal

1. Etablert venteareal i Dyrefaret
2. Etablert venteareal i Øygaardveien

#### Fartshumper

1. Det etableres/suppleres med mellom 30-50 nye fartshumper i året
2. Supplering og merking av fartshumper i Tanumveien, strekning Tanum skole til Tanum kirke
3. Supplering og merking av fartshumper i Kleivveien
4. Supplering og merking av fartshumper i Skogveien
5. Merking av alle nye humper i veibanen

#### Opphøyd gangfelt

1. Opphøyd gangfelt i Granåsen ved Eiksveien
2. Opphøyd gangfelt i Snarøyveien ved Mario Caprinos vei
3. Opphøyd gangfelt byttet ut med nye humper i Snarøyveien
4. Opphøyd gangfelt i Forneburingen ved Storøya skole

#### Trafikksikkerhet generelt

1. Oppstramming av kryss Michelets vei
2. Trafikkøy i Nesveien
3. Trafikkøy i Ovenbakken ved Eiksveien
4. Trafikkøy i Dyrefaret ved Wilh. Wilh. Vei
5. Trafikkøy Eivind Lyches vei inn fra Hamangskogen
6. Ombygging trafikkøy i Skollerudveien
7. Utarbeidet rapport om vintersykkeldrift (pilot svart asfalt Gml Ringeriks vei)
8. Utbedring av avkjørsel Blommenholm båtforening i Sandviksveien
9. Oppgradering av snuplass Sandvika VGS.

#### Tilretteleggelse for kryssing

1. Fjordveien ved Høvik Verk skole – ombygning av kryssningspunkt
2. Gangfelt i Haukeveien ved Nadderudhallen
3. Nytt gangfelt i Nadderudveien
4. Nytt gangfelt og trafikkøy i Wilh. Wilh. Vei –Magnus Blikkstads vei
5. Nytt gangfelt i Tanumveien ved Skui veien
6. Utbedring av gangfelt i Bjerkelundsveien ved Vollsveien

### Fartstavler

1. Mobile fartstavler som rulleres i forskjellige skolekretser

### Bommer

1. Bom i Bjørnebærstien
2. Bom i Bringebærstien
3. Bom ved gang-/sykkelvei ved Jon Strandruds vei
4. Bom ved gang-/sykkelvei ved Nedre Ringvoll
5. Bom ved Volten

### Belysning

1. Belysning Oksenøyveien
2. Belysning av krysningspunkt ved Grav skole
3. Belysning av krysningspunkt i Granåsen
4. Forsterket belysning ved 26 krysningspunkter på kommunalt veinett

### Rekkverk/Autovern

1. Oppgradering rekkverk Løkkeåsveien
2. Autovern i Åsfaret
3. Autovern Bjerkelundsveien – Bergsvingen
4. Autovern Kromveien

### Sykkel /Gang-/sykkelveier

1. Sykkelparkering
2. Oppgradering av eksisterende turvei til gruset gang-og sykkelvei med belysning, strekning Hoslev-eien- Falkeveien
3. Oppgradering av eksisterende turvei til gruset gang-og sykkelvei med belysning, strekning Falkeveien-Haukeveien
4. Oppgradering av tursti til g/s-vei med belysning ved Nadderud videregående
5. Forlengelse av g/s-vei fra Kjørbo, bak Thon hotell til fv 153 Sandviksveien
6. Oppgradering av turvei til gang-og sykkelvei med belysning, strekning Wilh. Wilh vei- Nordveien ved Eikeli skole
7. Oppgradering av turvei til gang-og sykkelvei med belysning, strekning Wilh. Wilh vei- Granåsen ved Hosle skole
8. Oppmerking på hovedsykkelveier

### Forprosjekt/regulering

1. Regulering fortau Tanumveien
2. Regulering fortau Angerstveien
3. Regulering fortau Øygaardveien
4. Forprosjekt undergangg Hosleveien
5. Forprosjekt g/s-vei Bærumsveien ved Dønki
6. Forprosjekt tilrettelegging sykkel Sandviksveien ved musikkbrua
7. Separere gående og syklende i Fornebuveien
8. Bussrundell i Elen Weeas vei, Lommedalen
9. Forprosjekt Kolsås stasjon

### Ikke-fysiske tiltak

1. Delt ut refleksvester til barnehager
2. Delt ut refleksbånd til barnevogn på helsestasjoner
3. Delt ut brosjyrer om sikring av barn i bil
4. Delt ut refleksbamseser på 4 års kontroll på helsestasjoner
5. Informasjonskampanjer angående satsing på sykkel

6. Arrangert refleksdag
7. Arrangert sykkelkampanjer
8. Sender ut årlige skriv til FAU på alle barneskoler med kontaktinformasjon
9. Trafikksikker kommune/ Trygge lokalsamfunn
10. Gjennomført trygghetsvandring
11. Lys og synlighets-aksjon
12. Hjertesone Skui skole
13. Laget film om hjertesone
14. Miniseminar – trafikkksikkerhet og fyktninger
15. Delt ut reflekser til bostedspakke og voksenopplæring
16. Oppfordret idrettsforeninger til å ha en reisepolicy
17. Workshop om risikovurdering trafikkksikkerhet for pleie og omsorg

#### Universell utforming og kollektiv

1. Universell utforming og diverse tiltak på flere bussholdeplasser og ved et stort antall gangfelt
2. Nye bussholdeplasser i Skollerudveien
3. Nedsenk diverse steder
4. Tilrettelegging for universell utforming ved bussholdeplass Sykehusveien
5. Tilrettelegging for universell utforming ved bussholdeplass Fossumveien
6. Oppgradert bussholdeplassBruksveien ved Snarøyveien
7. Oppgradert bussholdeplass Helsetveien i Skollerudveien



# Kap 7

*Økonomi og oppfølging*

Bærum kommune, tjenestested Vei og trafikk, har ansvaret for å følge opp trafikksikkerhetsplanen. På en del områder er samarbeid med andre etater i kommunen, annen offentlig virksomhet og organisasjoner, en forutsetning for å få gjennomført tiltak. Rullering av planen for neste periode bør senest startes opp i løpet av 2022. Den bør omfatte en evaluering av de tiltakene som er gjennomført og resultatene som er oppnådd i den utstrekning dette er formålstjenlig. Videre bør det planlegges og legges en prioritering for videre trafikksikkerhetsarbeid.

#### Tilskuddsordninger

Kommunen har tidligere hvert år kunne søke fylkeskommunen om tilskudd til større og mindre tiltak langs veiene. Dette innebærer at kommunen selv må utføre prosjektet og sette av ressurser. Aksjon skoleveg og tilskuddsordning for å øke sykkelferdighetene i Akershus, er eksempler på slike tilskuddsordninger. Fra 2020 vil Akershus fylkeskommune bli en del av Viken fylkeskommune. Det er pr oktober 2020 bestemt at Aksjon skoleveg, slik den fungerer i dag, ikke vil bli videreført i Viken. Det er pr 2020 fortatt usikkert om tilskuddsordning for å øke sykkelferdighetene i fylket vil bli videreført

#### Tilskudd for å øke sykkelferdighetene i Akershus

Akershus fylkeskommune v/Fylkets trafikksikkerhetsutvalg har en tilskuddsordning til tiltak som kan bidra til å øke sykkelferdighetene hos ulike grupper (skoleelever, eldre, innvandrere, studenter osv) i kommunene. Alle kommuner i Akershus kan søke, og det er satt av kr. 590 000,- til ordningen

#### Kommunale trafikksikkerhetsmidler

For å kunne gjennomføre tiltakene beskrevet i trafikksikkerhetsplanen for 2020-2023, må kommunen bevilge nødvendige midler. Det er de siste årene vært en økt bevilgning til sykkel og trafikksikkerhetstiltak i kommunen.

#### Kommunale bevilgninger

Bærum kommune bevilger (pr. 2019) 10 millioner kroner merket «trafikksikkerhetsarbeid». Dette dekker blant annet tiltak som prosjektering og forarbeid til fysiske tiltak, fartshumper, gang-/sykkelveier, fortau, bommer, rekkverk, belysning, skilting etc. I tillegg blir det hvert år bevilget øremerkede midler til Kollektiv, Universell utforming av veier og gater og sykkelsatsing i kommunen, se tabell 7.1. Handlingssplan for sykkel gjeldende for perioden 2018-2021 ble politisk vedtatt i desember 2017.

ÅR	2020	2021	2022	2023
Trafikksikkerhetstiltak	16,2	10,0	10,0	10,0
Handlingsplan sykkel	21,0	22,1	28,5	13,5
Kollektiv	0,4	0,3	0,3	0,3
Universell utforming	1,7	0,7	0,7	0,7

Figur 20: Fordeling av kommunale midler øremerket trafikksikkerhet, kollektiv, og sykkel (millioner kroner) (per. 25.10.2020)



Sykkelvei med fortau i Nesveien



# Kap 8

*Vedlegg*

## 8.1 Ordforklaringer

**BK** Bærum kommune

**FAU** Foreldrerådets arbeidsutvalg ved skolene

**SVV** Statens vegvesen

**SVRØ** Statens vegvesen region øst

**TS** Trafikksikkerhet

**TT** Trygg Trafikk

**TØI** Transportøkonomisk institutt

**UU** Universell utforming

**ÅDT** Årsdøgntrafikk

**ITS** Intelligente trafikk systemer

## 8.2 Kilder og referanser

Akershus fylkeskommune, Handlingsplan for trafikksikkerhet i Akershus 2019 - 2022

Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018 - 2021

Statens vegvesen, Håndbok 270 Gangfeltkriterier

Statens vegvesen, Håndbok 233 Sykkelhåndboka

TØI – Trafikksikkerhetshåndboken, ISBN 82-480-0204-7, kap. 1

Bærum kommune, Veinormaler, 2013

Bærum kommune, Sykkelstrategi for Bærum, 06.03.2019

Bærum kommune, Handlingsprogram 2020 - 2023

Bærum kommune, Veileder for universell utforming i Bærum kommune, sept. 2009

Statens vegvesen: <http://www.vegvesen.no/Fag/Fokusomrader/Trafikksikkerhet>

## 8.3 Sykkel og mikromobilitet (små elektriske kjøretøy)

Kommunedirektøren ble i vedtak til sak 60/20 Trafikksikkerhetsplan for Bærum 2020-2023 bedt om å legge frem et notat om trafikksikkerhet, el-sparkesykler og lignende transportmidler som innarbeides i trafikksikkerhetsplanen.

### Kommunedirektørens svar:

Det utføres en rekke tiltak for å bedre trafikksikkerheten for brukere av el-sparkesykler og små elektriske kjøretøy. Tiltakene innarbeides i trafikksikkerhetsplanen:

- Flere gevinster oppnås gjennom samarbeid med Ruter:
  - o Etryddig bybilde forhindrer at kjøretøyene blir parkert til hinder for øvrige trafikanter
- o Hjelmtilbud på kjøretøy
  - o Brukeropplæring gjennom applikasjon og sosiale medier
  - o Fartsreduksjon for første gangs brukere og i sensitive områder
- o Helårsdrift som tilpasses etter forholdene
  - God infrastruktur: Bygging og prioritering av separate sykkeløsninger
  - Økt trafikksikkerhet i sentrumsområder ved tiltak som f.eks enveisregulering.
  - Bedre oppfølging og oversikt over sykkelulykker ved at ulykker registreres ved Asker og Bærum legevakt, (tilsvarende som ved Oslo legevakt).
  - Opplæring gjennom kampanjer





Parkeringsone for mikromobilitet

