



Asker
kommune

Trafikksikkerhetsplan for Asker kommune



2015–2018

Forord

Asker er en av kommunene i landet som har størst biltetthet, samtidig som en sterk befolkningsvekst gjør at bilbruken øker tilsvarende. I alt seks kommunale veier har en årsdøgntrafikk (ÅDT) på over 4000 kjøretøyer i døgnet. Kommunen opplever også en betydelig gjennomgangstrafikk fra nabokommunene, spesielt på Røykenveien og Slemmestadveien, som er blant landets mest trafikkerte fylkesveier. I 2015 fjernes bompengene i Oslofjordforbindelsen, og det vil føre til enda større biltrafikk gjennom Asker.

Dette gir oss store utfordringer i arbeidet med å forbygge at personer blir drept eller skadd i trafikken. Den reviderte Trafikksikkerhetsplanen 2015-2018 er et viktig redskap i så måte.

Asker kommune har hatt løpende trafikksikkerhetsplaner siden 2002. Det er åpenbart at dette systematiske arbeidet har virket. I perioden 2004-2013 gikk antallet drepte og hardt skadde på veiene i Asker ned fra et gjennomsnitt per år på 7,8 til 5,4, altså en reduksjon på 31 prosent. Nedgangen i antall drepte har vært på hele 86 prosent. Antallet ulykker på de kommunale veiene har gått ned med 63 prosent. Den gledelige utviklingen har skjedd til tross for at det har vært betydelig vekst i biltrafikken (gjennomsnittlig ca. 15% siste ti år på hovedveinettet i Akershus).

Tallene er likevel alt for høye, samtidig som nedgangen skal inspirere oss til økt innsats. Vår visjon er at Asker skal være et lokalsamfunn der ingen blir drept eller hardt skadd i trafikken. I denne handlingsplanen har vi satt oss som mål å halvere antallet drepte og hardt skadde i løpet av perioden 2015-2024, altså komme ned på et snitt på 2,7 per år.

Dette vil kreve en forsterket og samordnet innsats i det kommunale trafikksikkerhetsarbeidet. Det skal skje gjennom fysiske tiltak, som å sikre utsatte krysningsspunkt og bygging av gang- og sykkelveier. Men vi må også ha større oppmerksomhet mot tiltak for å endre trafikantenes adferd, kunnskap og holdninger. Barnehage, skole, kultur og helsesektorene er arena for kunnskapsformidling og holdningsskapende arbeid.

Det er viktig å arbeide systematisk og på tvers av sektorene for å kunne bli en trafikksikker kommune, slik Trygg Trafikk definerer det. I handlingsplanen foreslår vi å etablere en trafikksikkerhetsgruppe med representanter for de kommunale sektorene, samt fra Trygg Trafikk, Statens vegvesen og Politiet. Dette som et første skritt i arbeidet med å gjøre Asker til "Trafikksikker kommune" og få Trygg Trafikks godkjenning i løpet av planperioden.

I arbeidet med Trafikksikkerhetsplanen har Rambøll Norge vært engasjert som rådgiver, og rapporten er skrevet av Grethe Myrberg.

Stein Arne Bakken (Ap)
Saksordfører for Trafikksikkerhetsplanen 2015-2018

INNHOLDSFORTEGNELSE

1.	Bakgrunn	4
2.	Aktører i trafikksikkerhetsarbeidet i Asker i dag	4
2.1	Statens vegvesen	4
2.2	Trygg Trafikk	4
2.3	Politiet	4
2.4	Akershus fylkeskommune	5
2.5	Befolkningen, vel, lag, foreninger og bedrifter	5
3.		
3.1	Befolkningsmengder og utvikling	5
3.2	Trafikantrettet arbeid i barnehage og skole	5
3.3	Areal- og transportplaner	6
3.3.1	Gående og syklende – trafikksikker skolevei	7
3.3.2	Sykelstrategi i Asker – sykkel som transportmiddel	7
	Veisystem og trafikk tall	8
4.	Ulykkessituasjonen i Asker kommune 2004 – 2013	10
4.1	Trafikkmengde og fartsnivå – stor innvirkning på ulykkene	10
4.2	Uoppmerksomhet, rus og trøtthet medvirkende faktorer til dødsulykker	10
4.3	Antall og utvikling i personskadeulykkene i Asker i perioden 2004 – 2013	11
4.4	Ulykker med drepte og hardt skadde, perioden 2009 - 2013	12
4.5	Ulykker fordelt på veikategori og trafikantgrupper	13
4.6	Skadde og drepte fordelt på alder og kjønn	15
4.7	Ulykkespunkter og strekninger på riks- og fylkesveier	16
4.8	Ulykker på de kommunale veiene	18
4.9	Ulykkeskostnader	18
5.	Innspill til planen – fysiske tiltak	19
6.	Visjoner og mål	19
6.1	Nasjonale visjoner og mål	19
6.2	Akershus fylkeskommune	19
6.3	Visjoner og mål i Asker kommune	20
6.4	Satsingsområde	20
7.	HANDLINGSPLAN for TS i Asker kommune	22
7.1	Organisatoriske tiltak	22
7.2	Fysiske tiltak	23
7.3	Trafikantrettede tiltak	24
7.4	Midler – Budsjett – Tilskudd	27
7.4.1	Tiltak på fylkesveier 2015 - 2018	27
7.4.2	TS-midler på fylkes- og kommunale veier, 2010 - 2013	27
7.4.3	Behov for kommunale TS-midler i perioden 2015 - 2018	27
8.	Effekt av ulike TS-tiltak	28

Vedlegg

Vedlegg 1: Tiltakslistene, mindre fysiske tiltak på fylkesveier og kommunale veier

Vedlegg 2: Prioriteringslistene, kostnadskrevenne fysiske tiltak på fylkesveier og kommunale veier

1. BAKGRUNN

Hovedhensikten med en kommunal trafikksikkerhetsplan er å **øke og samordne kommunens innsats i trafikksikkerhetsarbeidet**, for således å redusere antall ulykker og utrygghetsfølelsen, spesielt hos myke trafikanter.

Årsakene til ulykker er som regel sammensatt av flere risikofaktorer. Det kan skyldes veiens utforming, drift- og vedlikehold, kjøretøyet og ikke minst trafikantens adferd, kunnskap og holdninger. Å forebygge og redusere ulykker og risiko krever en bred og samlet innsats fra en rekke forskjellige aktører.

Det er et krav om at en kommunal Trafikksikkerhetsplan skal foreligge for å få tildelt fylkeskommunale midler fra posten Trafikksikkerhetstiltak (tidligere Aksjon skoleveg). Dette kravet ble innført i 2001. Asker utarbeidet sin første trafikksikkerhetsplan i 2002 (2003 – 2006). Gjeldene plan for kommunen er «Trafikksikkerhetsplan for Asker kommune 2011-2014».

Denne trafikksikkerhetsplanen er en revidert utgave og gjelder for fireårsperioden 2015 – 2018.

2. AKTØRER I TRAFIKKSIKKERHETSARBEIDET I ASKER I DAG

Kommunen selv har som nevnt, en viktig rolle i trafikksikkerhetsarbeidet både som ansvarlig for de kommunale veiene, skole- og barnehageeier, gjennom sitt ansvar i forbindelse med arealplanlegging, samt som arbeidsgiver og transportkjøper. Kommunen har også et ansvar gjennom Folkehelseloven, der de er pålagt å arbeide forebyggende mot faktorer som kan påvirke helsetilstanden til befolkningen i kommunen negativt.

Selv om kommunen har en viktig rolle i trafikksikkerhetsarbeidet er det også mange andre aktører med samme mål – å redusere antallet skadde og drepte personer i trafikken. Godt samarbeid er et kriterium for å lykkes. Dette kapittelet beskriver kort de viktigste samarbeidspartnere i trafikksikkerhetsarbeidet i Asker kommune og hva deres ansvarsområder er.

2.1 Statens vegvesen

Statens vegvesen har ansvaret for å:

- planlegge, bygge og vedlikeholde riks- og fylkesvegene.
- gjennomføre verkstedkontroll, ulike former for kjøretøykontroll, kontroll av kjøre- og hviletid og bilbeltekontroll.
- gjennomføre førerprøver og kjøreskoletilsyn.
- utarbeide retningslinjer og bestemmelser for vegutforming, vegtrafikk, føreropplæring og kjøretøy.
- bistå fylkeskommunene og kommunene med faglige råd om trafikksikkerhet.

2.2 Trygg Trafikk

Trygg Trafikk er en landsomfattende, uavhengig organisasjon for det frivillige trafikksikkerhetsarbeidet, og skal fungere som et bindeledd mellom de frivillige aktørene og de offentlige myndighetene som har ansvar for trafikksikkerheten. Organisasjonen har et særlig ansvar for trafikkopplæring og informasjon. Trygg Trafikk arbeidsområder omfatter i hovedtrekk

- å gi trafikkfaglig og pedagogisk bistand til barnehager, skoler, lærerhøgskoler og foreldre for å sikre at trafikkopplæringen og trafikkoppdragelsen blir best mulig.
- å spre informasjon om trafikksikkerhet til ulike målgrupper.
- å være en aktiv pådriver i trafikksikkerhetsarbeidet overfor beslutningstakere og myndigheter.

2.3 Politiet

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

- kontroll av aggressiv trafikantatferd
- fartskontroll
- kontroll med bruk av verneutstyr (sikkerhetsbelte, hjelm mm.)
- ruskontroll

Politiet arbeider også forebyggende ved besøk til skoler og deltakelse i ulike kampanjer og aksjoner. Både UP og det lokale politidistriktet/lensmannskontoret er viktige i trafikksikkerhetsarbeidet.

2.4 Akershus fylkeskommune

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

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

2.5 Befolkningen, vel, lag, foreninger og bedrifter

Engasjement fra lokalbefolkningen er viktig. Gjennom henvendelser fra enkeltpersoner, vel, lag, foreninger og bedrifter får kommunen nødvendige innspill i TS-arbeidet. Et sted/område kan oppleves som utrygt selv om det ikke har inntruffet noen ulykke der. Slike steder er også viktig at kommunen får informasjon om.

3.

Kommunen rår over mange virkemidler, og spiller en sentral rolle i trafikksikkerhetsarbeidet. Kommunen har ansvaret for de kommunale veiene både når det gjelder planlegging, bygging/utbedring og vedlikehold. Både teknisk sektor og kommunen som planmyndighet spiller her en viktig rolle. Barnehage, skole, kultur og helsesektorene er også viktige arenaer i kommunen hvor det arbeides med trafikksikkerhet.

3.1 Befolningsmengder og utvikling

Asker har ca. 59 000 innbyggere pr. 1.1.2015. Gjeldende kommuneplan legger til rette for en vekst på 1,5 % pr. år. Det er et økende behov for leiligheter knyttet til kollektivknutepunktene i kommunen, et behov som også utløser krav om infrastruktur og tjenestetilbud. SSB opplyser at Oslo og Akershus vil vokse med 400 000 innbyggere fram mot 2030, hvorav ca. 165 000 antas å bosette seg i Akershus.

Det er 16 kommunale barneskoler og 7 kommunale ungdomsskoler i Asker. Kapasiteten er fullt utnyttet ved de fleste barneskolene. Befolningsveksten løses ved å tilrettelegge for 3-parallele skoler. Kommuneplanen definerer størst vekst i knutepunktene Asker, Heggedal og Holmen.

3.2 Trafikantrettet arbeid i barnehage og skole

Skoler og barnehager er forespurt om hvilket trafikantrettet arbeid de driver. Noen har kommet med innspill. Beskrivelsen under stammer mye fra forrige TS-plan men med noe oppdatering fra årets innspill og Trygg Trafikk.

Barnehagene

Det er varierende hvor mye og hvordan man jobber med trafikksikkerhet. Noen er spesielt opptatt av hente-/bringe og parkeringsforholdene og tar dette opp med foreldrene. I forbindelse med turer og utflukter snakkes det med barna om oppførsel i trafikken. Noen har årlig refleksopplæring. Materiellet fra Trygg Trafikk benyttes i liten grad og de ansatte benytter ikke Trygg Trafikks kurstilbud.

Barneskolene

Det foregår trafikkundervisning ved alle skolene. Omfang og innhold varierer. Mange benytter seg av materiell fra Trygg Trafikk med egne emner på de ulike klassetrinn. Det arrangeres noen steder trafikkdager og gådager. Sykkelprøve holdes av de fleste, likeledes opplegg på nødvendigheten av refleksbruk og bruk av sykkelhjelmer. Enkelte arrangerer refleksdemonstrasjon og andre gjennomfører følgevennordning og "Gå til skolen" kampanjer. Noen inviterer politiet på besøk. Det er ulikt hvordan trafikkundervisningen er satt i system - gjennom for eksempel vedtatt årsplan. Solberg skole er ambassadørskole for Trygg trafikk og jobber systematisk med trafikkopplæring.

Ungdomsskolene

I henhold til kunnskapsløftet skal det også foregå trafikkundervisning på ungdomsskolene Etter 10. trinn skal elevene gjøre greie for hvordan trafikksikkerhetsutstyr hindrer og minsker skader ved uhell og ulykker. Ved å ta i bruk Trygg Trafikks nettsider vil man kunne få råd og veiledning til undervisningsopplegg. Likeledes kan skolene nå velge Trafikalt grunnkurs som valgfag.

I og med at denne opplæringen drives så ulikt i barnehager og skoler, er det et behov for å sikre at barn og unge i Asker får samme grunnopplæring i trafikksikkerhet.

3.3 Areal- og transportplaner

Det overordnede transportnett i Vestkorridoren (Oslo vest, Bærum og Asker) er preget av manglende kapasitet. Dette gjelder særlig veisystem.

Det er i dag store kapasitetsproblemer knyttet til E18, Røykenveien (fv 167) og Slemmestadveien (fv165) samt Drammensveien (fv203). De store trafikkmengdene medfører trafikk- og miljøulempere på veiene. I 2015 vil bompengesnittet for Oslofjordtunnelen fjernes. Tunnelen vil da få

en øket trafikk (beregnet til + 3600 kjøretøy i døgnet). Bilister som skal retning E16/ Oslo vil antakelig velge å kjøre via Røykenveien i stedet for Riksvei 23 via Lierstranda til E18. Resultatet kan bli en merkbar vekst av gjennomgangstrafikken på Røykenveien. Asker kommune ser med bekymring på en slik utvikling, da dette vil få store konsekvenser for trafikksikkerheten langs Røykenveien.

Etterspørselen etter transport i Oslo og Akershus antas å øke med omkring 30 prosent. Med dagens nivå for statlige samferdselsbevilgninger vil det ikke være mulig å gjennomføre nødvendige tiltak for å håndtere denne trafikkveksten.

Det må være et overordnet mål å bidra til lavest mulig trafikkvekst og at størst mulig andel av trafikken kan betjenes kollektivt både regionalt og lokalt. Et virkemiddel er å sørge for gode parkeringsmuligheter ved de viktige trafikkknutepunktene (jernbane og buss). Kommunens mulighet til å påvirke trafikkforholdene ligger i stor grad i utformingen av utbyggingsstrukturen. Ved å konsentrere utbyggingen nær sentra og knutepunkter/strekninger for kollektivtrafikken kan transportbehovet reduseres. I Askers kommuneplan for 2007-2020 er det lagt opp til en dreining av boligbyggingen fra et dominerende innslag av eneboliger til leiligheter knyttet til tettsteder med god kollektivtilgjengelighet. De nærmeste årene forventes at det bygges 75 % som leiligheter i blokk/rekkehus og 25 % som eneboliger (vesentlig som fortetting).

Et annet virkemiddel er å knytte rekkefølgebestemmelser om nødvendig infrastruktur til kommunale planer.

Når det gjelder lokaltrafikken består utfordringen i å bedre trafikksikkerheten på det lokale veisystemet, herunder ruste opp gang- og sykkelveinettet samt legge bedre til rette for transportsyklistene gjennom egne anlegg.

Ved å tilrettelegge for sykling, gir man innbyggerne et alternativ til å bruke privatbil til jobb. Det bør også satses på hyppigere frekvens og nye linjer i kollektivtrafikken (Ruter, Akershus fylkeskommune) slik at brukerne får et reelt alternativ til bil.



3.3.1 Gående og syklende – trafikksikker skolevei

Myke trafikanter har tidligere blitt sett på som én gruppe. Asker kommune har hittil satset på etablering av kombinerte anlegg for gående og syklende, med fokus på trygg skolevei. Med en stadig økende andel syklist, ser man behov for å separere gående og syklende. Det må tilrettelegges for syklende skolebarn og transportsyklister, i tillegg til fotgjengere. Skoleveier må fortsatt sikres bedre, kommunen er ansvarlig for etablering langs kommunale veier. Snarveier og gangveier i boligområdene er også viktig å ivareta.

3.3.2 Sykkelstrategi i Asker – sykkel som transportmiddel

Kommunen har vedtatt en sykkelstrategi. Legges forholdene til rette, vil en del av bilreisene overføres til sykkel. Etablering av sykkelveinettet har også et helseaspekt. Alle bør være fysisk aktive hver dag ved for eksempel å sykle til og fra jobb, skole og fritidsaktiviteter.

Sykkelstrategien har definert kommunens hovedruter for syklende og har et definert mål om å separere gående og syklende langs hovedtraseene. Sykkelfelt eller egen sykkelvei, evt. sykkelvei med fortau er aktuelle løsninger.

I tillegg til hovedsykkelruter gjennom kommunen er det viktig å sikre gode forbindelser til sentra, kollektivstasjoner, skoler, arbeidsplasser etc.

Asker ble utnevnt til sykkelby i 2010. Både Statens vegvesen og kommunen forplikter seg til å satse på både bedre fysisk tilrettelegging og drift/vedlikehold av sykkelanlegget.

Du finner Askers sykkelstrategi med tilhørende kart over sykkelveier på følgende sted:
<http://www.asker.kommune.no/sykkelstrategi>.

Veisystem og trafikktall

Hovedveinettet i Asker kommune består av E-18, fylkesveiene Slemmestadveien (FV 165), Røykenveien (FV 167), Drammensveien (FV 203), Kirkeveien (FV 203) og Fekjan/Billingstadsletta (FV 201) som de med høyest trafikktetthet. Videre har Asker et betydelig kommunalt veinett, ca. 60 % av den totale veinettslengden. Velveier/privatveier utgjør ca. 20 % av det totale veinettet.

Oppsummert har de forskjellige veitypene følgende veinettslengde:

Veikategori	Lengde i km	% - fordeling
E 18	11,5	3,3 %
Fylkesveiene	57,5	16,6 %
Kommunale veier	208	60,3 %
Velveier	68	19,7 %
sum	344	100 %
Gang- og sykkelveier	ca.77	

Figur 1 Veinettslengder

Tabellen nedenfor viser årsdøgntrafikk (ÅDT) på de største kommunale veiene i Asker kommune. ÅDT er gjennomsnittlig døgntrafikk over året. Tallene er hentet fra statistikker fra Statens vegvesen samt tellinger foretatt av Asker og Bærum Trafikksikkerhetsforening (hovedsakelig registrert i perioden 2006-2010).

Kommunale veier	ca. ÅDT (2010)
Nesøyveien	6500
Lensmannslia	6400
Broveien	6144
Borgenveien	5400
Nesbruveien	4300
Bergerveien	4000
Hvalstadveien	3100
Nye Vakås vei	2900
Gml. Drammensvei	2800
Vestre vei	2700
Otto Blehrs vei	2600
Reistadjordet	2600

Figur 2 Trafikkmengden på noen kommunale veier i Asker

4. ULYKKESSITUASJONEN I ASKER KOMMUNE 2004 – 2013

4.1 Trafikkmengde og fartsnivå – stor innvirkning på ulykkene

Når **trafikkmengden** øker, øker antall personskadeulykker nesten proporsjonalt. Med andre ord vil en økning i trafikkmengden medføre en økning av antall ulykker dersom ikke tiltak settes inn.

Sammenhengen med **fartsnivået** kan beskrives på følgende vis:

"Høy fart og stor fartsvariasjon øker sannsynligheten for ulykker og alvorlige personskader fordi kravene til trafikantenes observasjons- og reaksjonsevne øker, og fordi bremselengden øker proporsjonalt med kvadratet av hastigheten. Undersøkelser viser at en nedsettelse av farten fra 60 til 40km/t og fra 50 til 30km/t gir en reduksjon i antall ulykker med 48 %.

Fastsetting av fartsgrenser blir et kompromiss mellom hensynet til framkommelighet for de kjørende og hensynet til sikkerhet og miljø. På lokalveinettet blir det viktig å få til en utforming som gir en lav nok fart for å få et sikkert nok system for å ivareta den aktivitet og grad av blandet trafikk som er her " (kilde Trafikksikkerhetshåndboka).

2005 startet Statens vegvesen et landsomfattende arbeid som innebærer å analysere samtlige dødsulykker i vegtrafikken. Dette arbeidet gjennomføres i regionale ulykkesanalysegrupper (UAG), og i løpet av perioden 2005-2013 har ulykkesanalysegruppa i Region øst (fylkene Østfold, Akershus, Oslo, Hedmark og Oppland) analysert ulykker med 262 drepte. Rapporten trekker fram ulike årsaksfaktorer til ulykkene.

Fart påvirker antall trafikkulykker og ulykkenes alvorlighetsgrad. Økt fart reduserer sikkerhetsmarginene og øker bevegelsesenergien betydelig og derved også skadeomfanget. I én av tre dødsulykker i 2013 i region øst har fartsnivået vært en medvirkende årsak.

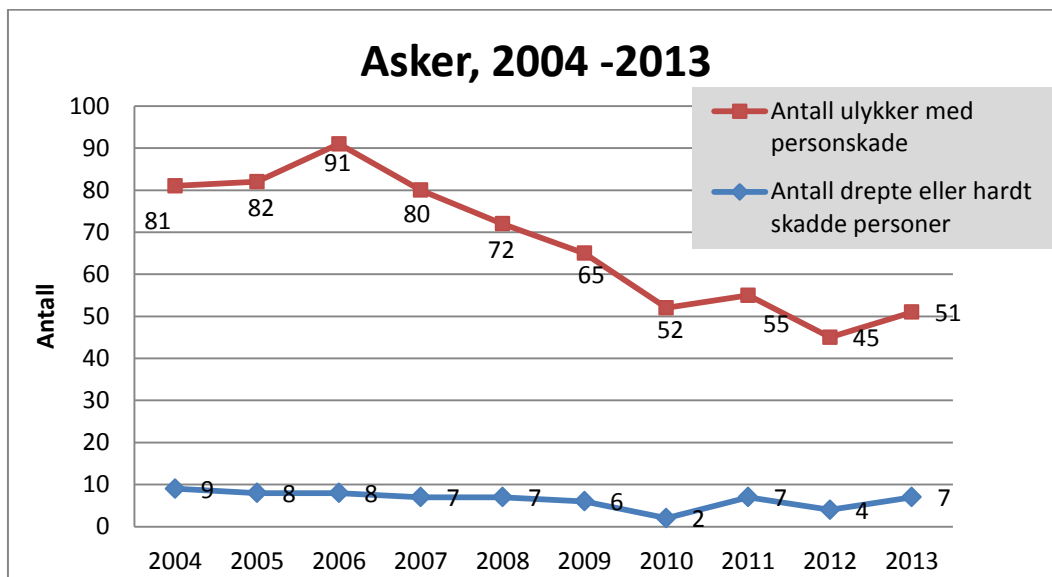
4.2 Uoppmerksomhet, rus og trøtthet medvirkende faktorer til dødsulykker

Det er som regel flere sammensatte årsaker til at ulykker inntreffer. Ofte er ulike former for uoppmerksomhet en medvirkende faktor.

I mange ulykker klarer ikke sjåføren å tolke trafikkbildet riktig og foretar feil valg. **Manglende informasjonsinnhentning eller feiltolkning** av trafikksituasjonen var en medvirkende årsak i hele 58 prosent av fotgjengerulykkene med drepte i region øst i 2013.

Trøtte sjåførere er spesielt en fare i trafikken. I 1 av 4 (26 prosent) dødsulykker i 2013 i Region øst er det mistanke om at trøtthet var en medvirkende årsak. I 15 prosent av ulykkene var trøtthet den direkte utløsende årsaken. I 9 prosent dødsulykkene i 2013 var det mistanke om **rus** som utløsende årsak.

4.3 Antall og utvikling i personskadeulykkene i Asker i perioden 2004 – 2013



Figur 4 Ulykkesutviklingen i Asker 2004 - 2013

I løpet av 10-årsperioden 2004 - 2013 inntraff 674 personskadeulykker i Asker (i gjennomsnitt 67 personskadeulykker pr. år).

I perioden ble 65 personer drept eller *hardt* skadd (begrepet "*hardt skadde*" betyr summen av meget alvorlig skadde og alvorlig skadde).

Som vi ser av grafene er trenden svært positiv for totalt antall personskadeulykker. Også for drepte eller hardt skadde personer er trenden positiv.

Hvis vi sammenligner de to siste 5-årsperiodene 2004-2008 og 2009-2013 ser utviklingen slik ut:

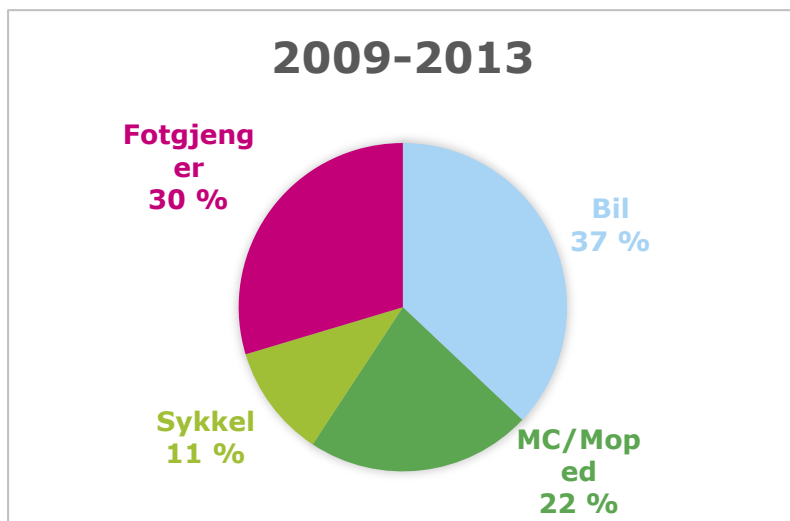
	2004-2008	2009 -2013		Endring i %
Gjennomsnittlig antall ulykker	81,2	53,6	pr år	-34 %
Gjennomsnittlig antall drepte personer	1,4	0,2	pr år	-86 %
Gjennomsnittlig antall drepte og hardt skadde personer	7,8	5,4	pr år	-31 %
Gjennomsnittlig antall drepte og skadde personer	97,0	64,8	pr år	-33 %

Figur 5 Ulykkesutviklingen i Asker fra 2004/08 til 2009/13

4.4 Ulykker med drepte og hardt skadde, perioden 2009 - 2013

Ulykkene med drepte eller hardt skadde (27) fordeler seg på trafikantgruppene: Fotgjenger (8), sykkel (3), MC/moped (6) og bil (10).

11 av de 27 drepte/hardt skadde er myke trafikanter (41%) hvor 7 har blitt skadd på fylkesvei og 3 på kommunal vei.



Figur 6 Ulykker med drepte og hardt skadde i Asker, i perioden 2009 – 2013, fordelt på trafikantgruppe

	2009-2013	
E18	1	1 drept
Fylkesvei	19	1 meget alvorlig + 18 alvorlig skadd
Kommunal vei	5	1 meget alvorlig + 4 alvorlig skadd
Privat vei/Ukjent	2	2 alvorlig skadd
Totalt	27	Ulykker med drepte og hardt skadde
Gj. snitt per år	5,4	

Figur 7 Ulykker med drepte og hardt skadde i Asker, i perioden 2009 – 2013, fordelt på veitype

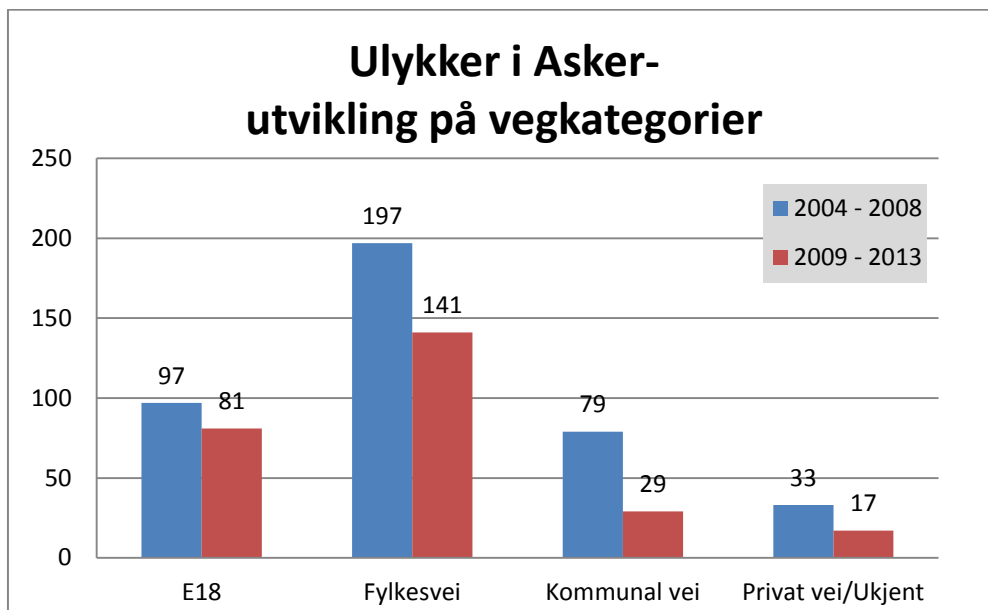
Det har skjedd 1 dødsulykke i Asker i siste 5-årsperiode 2009 - 2013. denne har skjedd på E18 ved Drengsrud, en MC-ulykke ved skifte av felt til venstre. De alvorlige ulykkene forøvrig fordeler seg med 5 stk på fv 167 (Røykenveien) med to fotgjengerulykker og tre ulykker med bil, 5 stk på fv 203 (Drammensveien) med to fotgjengerulykker, en MC-ulykke og to ulykker med bil, 4 stk på fv 165 (Slemmestadveien) med to MC-ulykker og to ulykker med bil og resten på ulike andre fylkes- og kommunale veier.

	2004-2008	2009 -2013		Endring i %
Gjennomsnittlig antall drepte personer	1,4	0,2	pr år	-86 %
Gjennomsnittlig antall drepte og hardt skadde personer	7,8	5,4	pr år	-31 %

Figur 8 Ulykkesutviklingen for drepte og hardt skadde i Asker fra 2004/08 til 2009/13

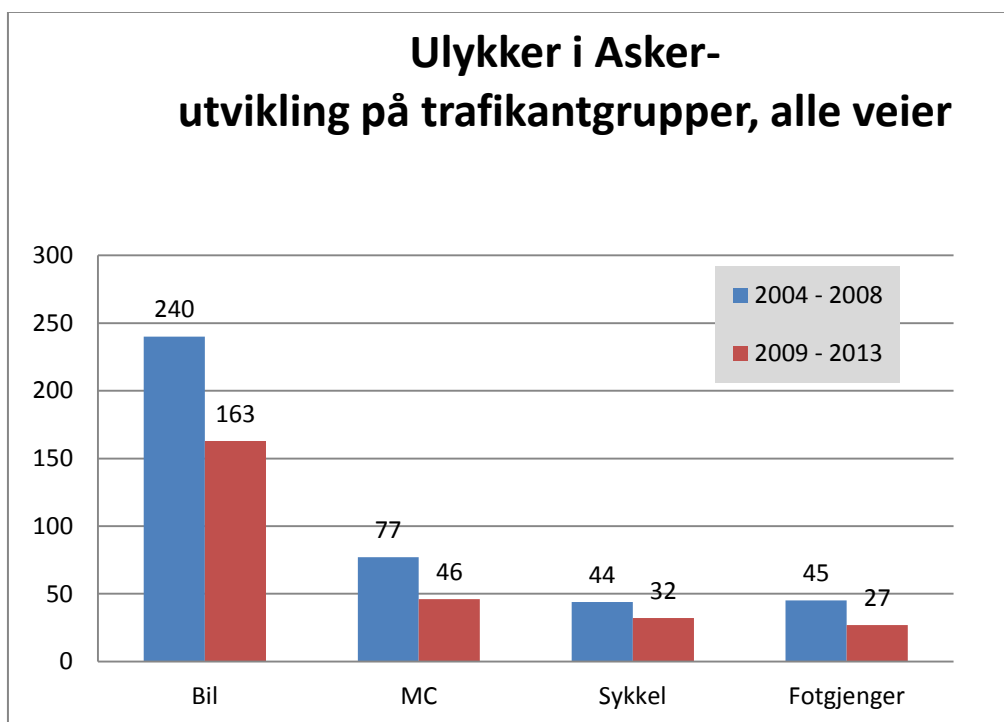
Utviklingen for drepte og hardt skadde er positiv. I perioden 2000 – 2004 ble i gjennomsnitt pr år 10 personer drept eller hardt skadd i trafikken i Asker. I perioden 2009 – 2013 ser vi at dette tallet er nede i gjennomsnittlig 5,4 pr år. Målet i forrige TS-plan var at dette tallet skal reduseres til maksimalt 4 innen 2020.

4.5 Ulykker fordelt på veikategori og trafikantgrupper



Figur 9 Ulykker fordelt på veikategori, periodene 2004 - 2008 og 2009 - 2013

Som vi ser av grafen, skjer det flest ulykker på fylkesveiene i begge periodene, men utviklingen er positiv i alle veikategoriene. Spesielt på kommunal vei har det vært en positiv utvikling.



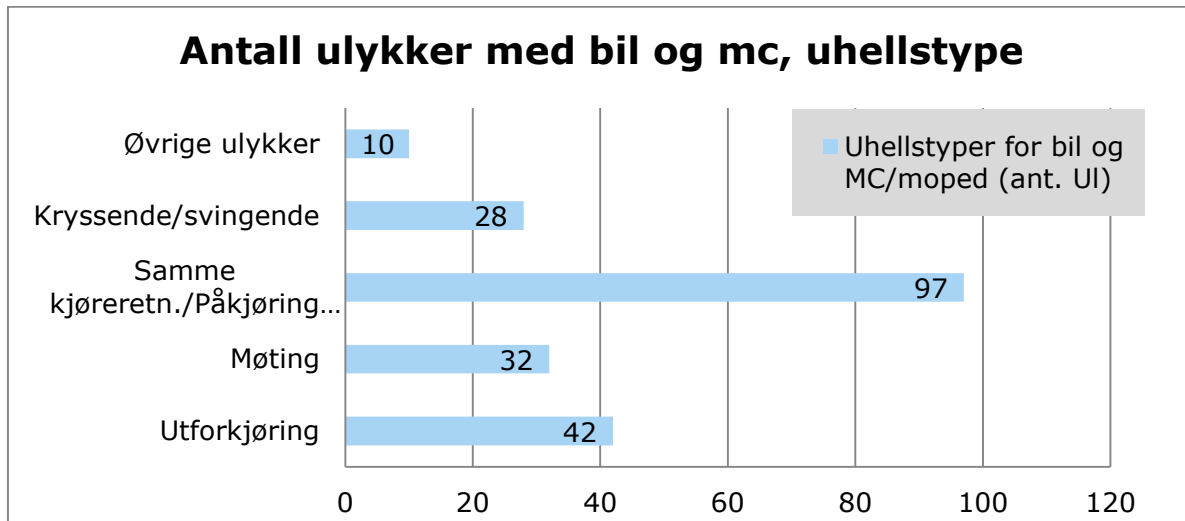
Figur 10 Ulykkesfordeling på trafikantgrupper – alle veier i Asker – periodene 2004 - 2008 og 2009 - 2013

Alle trafikantgrupper har hatt en positiv utvikling. Ulykker med mange trafikanter har hatt en nedgang på 34 %, fra gjennomsnittlig ca. 18 ulykker pr år til ca. 12 ulykker pr år.

I perioden 2009-2013 har det skjedd tilsammen 59 ulykker med mange trafikanter (32 sykkel +27 fotgjenger). Disse fordeler seg med 14 på det kommunale veinettet, 36 på fylkesveier, 1 på E18 og

resten på privatvei/ukjent (8). 16 av fotgjegreulykkene skjer ved kryssing av vei – dvs. 60% men 10(40%9 skjer når fotgjenger går langs eller oppholder seg i kjørebanelen.

Ulykker med bil dominerer ulykkesbilde. Den prosentvise fordelingen av ulykkene er så godt som lik i de to periodene, med ca. 60% ulykker med bil, 22% fotgjenger/sykkel og 18% MC/moped.



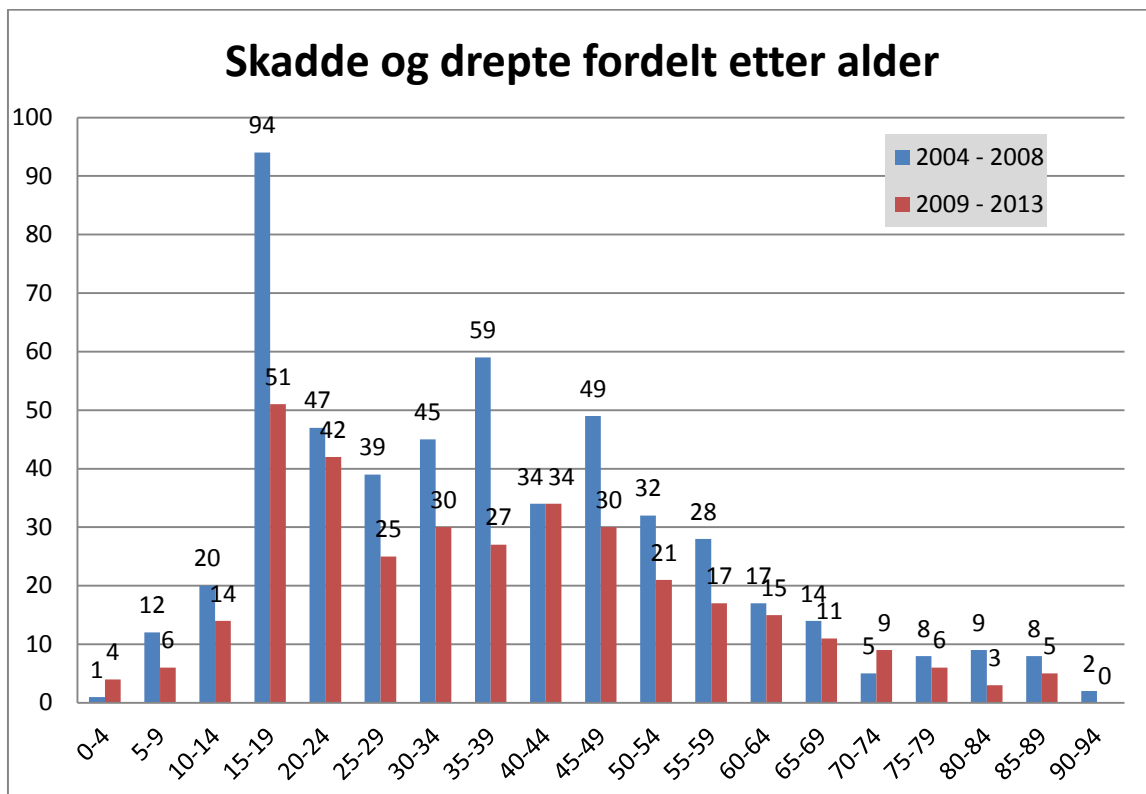
Figur 11 Ulykkestyper med bil og MC/moped (alle veier i perioden 2009-2013)

Når det gjelder ulykkestyper med bil og MC/moped er det **ulykker i samme kjøreretning/ påkjøring bakfra** som dominerer.

Utforkjøringsulykker og møteulykker skjer i hovedsak på veier med høy hastighet, mens ulykker med kryssende eller svingende kjøretøy og påkjøring bakfra er ulykker som er typiske i tettbygd strøk med stor trafikk og middels til lavere hastigheter.

Alvorlighetsgraden i ulykkene er størst for møteulykkene – her ble ca. 25% hardt skadd. I utforkjøringsulykkene utgjorde de alvorlige ulykkene 145. Ulykkene som skjer i samme kjøreretning/påkjøring bakfra har også medført alvorlig skade – ca 16% av disse ulykkene er alvorlige.

4.6 Skadde og drepte fordelt på alder og kjønn



Figur 12 Antall skadde og drepte personer fordelt på alder, Asker 2004 - 2013

Det har vært en nedgang i antall ulykker i omtrent alle aldersgrupper. Størst har nedgangen vært i aldersgruppen 15 – 19 år og 35 - 39, begge med hele 54% nedgang fra 2004 – 2008 til 2009 - 2013.

Det er fortsatt aldersgruppen 15 – 19 år som har flest ulykker, etterfulgt av aldersgruppen 20 – 24.

	2004-2008		2009-2013	
	Antall	Prosent	Antall	Prosent
Kvinne	246	47 %	135	38 %
Mann	278	53 %	216	62 %
SUM	524	100 %	351	100 %

Figur 13 Antall skadde og drepte fordelt på kjønn

Som vi ser er det flere menn som er involvert i ulykker – i perioden 2009 – 2013 ble 62 % menn og 38 % kvinner skadd eller drept i trafikken.

4.7 Ulykkespunkter og strekninger på riks- og fylkesveier

Statens vegvesen har følgende definisjon for et ulykkespunkt: "Minimum 4 personskadeulykker i løpet av en femårsperiode i ett punkt (100 m utstrekning)" og tilsvarende definisjon for en ulykkesstrekning : "Minimum 10 personskadeulykker i løpet av en femårsperiode og over en utstrekning på 1000 m".

Ut fra disse definisjonene har man 3 ulykkespunkter og 7 ulykkesstrekninger på riks- og fylkesveinettet i Asker kommune i 5-årsperioden 2009 – 2013. Ulykkespunktene og strekningene befinner seg på E18 og fv 165 Slemmestadveien (se kart neste side):

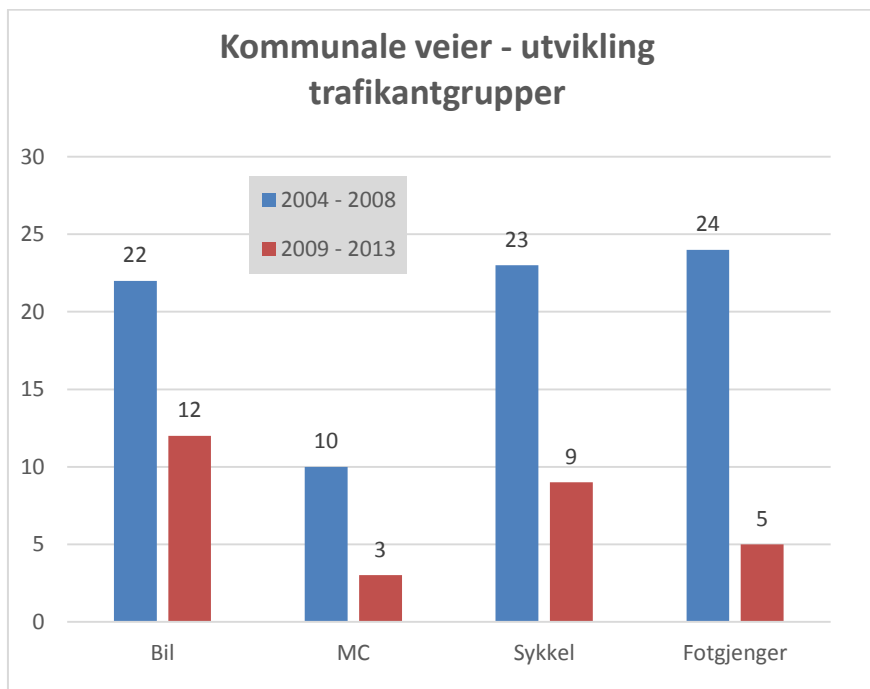
Ulykkesstrekninger:	Ulykkespunkter:
EV18 HP10 m202 – 1202	
EV18 HP10 m1259 - 2220	EV18 HP10 m2083 – 2183
EV18 HP11 m148 - 1148	
EV18 HP11 m1230 – 2230	
FV165 HP1 m5534 - 6533	FV165 HP1 m5534 - 5633
FV165 HP1 m6786 - 7793	FV165 HP1 m6524 - 6624
FV165 HP1 m8386 - 9387	FV165 HP1 m9303 – 9403

Figur 14 Ulykkespunkter og strekninger på riks- og fylkesveier



Figur 15 Ulykkespunkter og strekninger på riks- og fylkesveier

4.8 Ulykker på de kommunale veiene



	2004 - 2008	2009-2013	Endring i %
Bil	22	12	-45 %
MC/Moped	10	3	-70 %
Sykkel	23	9	-61 %
Fotgjenger	24	5	-79 %
Sum	79	29	-63 %

Figur 16 Ulykkesfordeling på trafikantgrupper – kommunale veier

Det har vært en svært positiv utvikling i ulykkene på det kommunale veinettet. Fra perioden 2004/09 til 2009/13 har det skjedd en **nedgang i antall ulykker med 63%, fra et gjennomsnitt pr år på 16 ulykker til 5,8 pr år**. Fotgjengerulykkene har hatt en nedgang på det kommunale veinettet med hele 79%.

Det langsiktige arbeidet med fysiske tiltak som har vært gjort gjennom mange år kan nok forklare mye av den positive ulykkesutviklingen på disse veiene. Etablering av 30 km/t og fartsdempende tiltak på mange kommunale veier, friskrydding, sikring av kryssingspunkter m.m. er eksempler på effektive TS-tiltak som er utført.

Ulykker med fotgjenger og sykkel utgjør i perioden 2009/13 ca. halvparten av alle ulykkene på det kommunale veinettet. Av ulykker med myke trafikanter på veinettet totalt skjer ca. ¼ på det kommunale veinettet.

4.9 Ulykkeskostnader

Trafikkulykker påfører samfunnet store kostnader. Ulykkeskostnader er summen av medisinske kostnader, produksjonsbortfall, materielle skader, administrative kostnader og økonomisk verdsetting av velferdstap. Prissettingen av dette velferdstapet er basert på generelle undersøkelser av folks betalingsvillighet for å oppnå et leveår uten redusert helse (kilde TØI).

I løpet av 10-årsperioden 2004 - 2013 inntraff 674 personskadeulykker i Asker (i gjennomsnitt 67 personskadeulykker pr. År). Ved å benytte tall fra TØI (2009-tall) medfører ulykkene følgende samfunnsøkonomiske kostnader:

Årlig utgjør personskadeulykkene i Asker kommune en samfunnsøkonomisk kostnad på ca. 180 mill. kroner!

5. INNSPILL TIL PLANEN – FYSISKE TILTAK

Kommunen mottar løpende innspill/ønsker om trafikksikkerhetstiltak. Ønskene listes opp og tiltak gjennomføres dersom plansituasjonen, vurdering av trafikksikkerhetseffekter og økonomi tilsier det. I forbindelse med denne planen er det sendt ut forespørsel til alle skolene. Noen har kommet med innspill på fysiske tiltak.

Nye innspill som kom ifm denne rulleringen, er ønske om bedre sikring av myke trafikanter i form av bygging av fortau, etablering av fysisk skille mellom vei og gang-/sykkelveg, frisiktutbedring, bedre belysning samt sikring av kryssningespunkter.

Innspillene er vurdert og prioriterte tiltak er implementert i tiltakslistene som ligger som *vedlegg* til planen – se også kapittel 7 som beskriver Handlingsplanen for fysiske tiltak.

6. VISJONER OG MÅL

6.1 Nasjonale visjoner og mål

Nasjonal transportplan (NTP) for 2014 – 2023 er en viktig overordnet plan som gir føringer for trafikksikkerhetsarbeidet framover.

Stortinget har gjennom NTP vedtatt at nullvisjonen skal være grunnlaget for trafikksikkerhetsarbeidet i Norge. Visjonen skal være noe å strekke seg etter. Sannsynligvis klarer vi ikke å realisere visjonen fullt ut, men det må være mulig å komme nærmere enn i dag. Nullvisjonen har fokus på de alvorligste trafikkulykkene. Generelt for landet vil dette si møte- og utforkjøringsulykker som i stor grad skjer på overordnede veinettet samt fotgjenger- og sykkelulykker som i større grad skjer på det lokale veinettet. Nullvisjonen utfordrer veisektoren på det sterkeste, men det krever også at trafikantene endrer holdning og får en dypere forståelse av trafikksikkerhet.



For å følge opp nullvisjonen er det i NTP satt ett etappemål om at **antall drepte og hardt skadde innen vegtrafikken skal halveres**. Regjeringens etappemål er ambisiøst og innebærer på nasjonalt nivå at antall drepte og hardt skadde skal reduseres fra rundt 1 000 per år (som er gjennomsnittet for perioden 2008–2011) til maksimalt 500 i 2024.

Trafikksystemet er et samspill mellom trafikanter, kjøretøy og infrastruktur. For å nå målet om å halvere antall drepte og hardt skadde er det nødvendig å arbeide målrettet på alle tre områdene. Regjeringen mener at selv med en økt planramme og en offensiv satsing på sikker veginfrastruktur, er det nødvendig å satse videre på spesielt trafikantrammede tiltak.

6.2 Akershus fylkeskommune

Handlingsplan for trafikksikkerhet i Akershus, beskriver satsingsområder og synliggjør hvilke tiltak som gjøres innenfor hvert satsingsområde. Planen har følgende fokusområder:

- Trafikkopplæring i barnehage og skole
- Aksjon skoleveg og følgevennordningen
- Ungdom 15 – 24 år
- Voksne
- Kommunalt trafikksikkerhetsarbeid

Under Kommunalt trafikksikkerhetsarbeid står følgende mål:

- Kommunale trafikksikkerhetsplaner skal holdes levende.

- Ikke-fysiske trafikksikkerhetstiltak skal integreres i kommunale trafikksikkerhetsplaner i alle kommuner i Akershus.
- Handlingsplan for trafikksikkerhet i Akershus 2011-2014 skal være kjent i kommunene.

Planen har satt resultatmål om reduksjon av drepte og hardt skadde, med spesiell fokus på barn, unge og syklistene.

6.3 Visjoner og mål i Asker kommune

Asker kommune ønsker å støtte opp under de visjoner og mål som er satt i sentrale planer, dvs. nullvisjonen, mål i NTP og mål i fylkets trafikksikkerhetsplan.

Asker kommunes visjon for trafikksikkerhet er følgende:

Asker skal være et lokalsamfunn der ingen blir drept eller hardt skadet i trafikken

For å følge opp de nasjonale målene om en halvering av antallet drepte og hardt skadde innen 2024 (sett i forhold til gjennomsnittet i perioden 2009 – 2013), er det sett på hva dette innebærer for Asker.

I perioden 2009 – 2013 ble 5,4 personer drept eller hardt skadd gjennomsnittlig pr. år. En halvering av antall drepte og hardt skadde innebærer at målet for Asker, på vei mot nullvisjonen, bør være:

Antall drepte eller hardt skadde personer i veitrafikken i Asker skal reduseres til maksimalt 2,7 i perioden 2020 - 2024.

I forrige TS-plan var målet å redusere tallet til maksimalt 4 personer drept eller hardt skadd gjennomsnittlig i år 2020. Det har vært en positiv utviklingen fra: gjennomsnittlig **10** drept eller hardt skadd i 2000-2004, **7,8** i perioden 2004 – 2008 og **5,4** i perioden 2009 – 2013. Et mål på maksimalt 2,7 drept eller hardt skadd i perioden 2020 - 2024 er et ambisiøst mål, men ved å fortsette trafikksikkerhetsarbeidet burde målet kunne nås.

6.4 Satsingsområde

Det er i NTP satset på at trafikkveksten skal tas av kollektiv, gående og syklende. Det vil derfor være nødvendig å jobbe målrettet for å redusere risikoen for ulykker med gående og syklende. Ulykker med gående og syklende er den største sikkerhetsmessige utfordringen på veger i tettbygd strøk.

Ulykker med myke trafikanter har hatt en nedgang på 34 %, fra gjennomsnittlig ca. 18 ulykker pr år i perioden 2004-2008 til ca. 12 ulykker pr år i perioden 2009-2013 (se kap.4). Når vi ser på alvorlighetsgraden i ulykkene utgjør de myke trafikantene en vesentlig del - 11 av de totalt 27 drepte/hardt skadde i perioden 2009-2013 i Asker er myke trafikanter (41%). 7 av de myke trafikantene har blitt drept/hardt skadd på fylkesvei og 3 på kommunal vei.

Med bakgrunn i overordnede mål (NTP og Akershus fylkeskommunes Handlingsprogram), ulykkessituasjonen på veiene samt virkemidler som kommunen rår over, ønsker Asker kommune i denne trafikksikkerhetsplanen å rette fokus mot:

Sikkerhet for gående og syklende

- redusere risikoen for gående og syklende spesielt på fylkesveiene
- holdningsskapende arbeid i skolen rettet mot både barn og foreldre

Sikkerheten for gående og syklende kan bedres gjennom god **fysisk tilrettelegging**. Dette blir et ansvar for de ulike veieiere. Kommunen vil gjennom planen synliggjøre behovene for fysiske tiltak både på det kommunale veinettet, men også på fylkesveinettet hvor kommunens rolle blir å være

pådriver overfor statens vegvesen og fylkeskommunen. Det store og økende antallet biler som krysser fylkesgrensen og kjører på Røykenveien og Slemmestadveien gjennom Asker i retning mot Oslo, utgjør betydelige utfordringer for fremkommelige, miljø og trafikksikkerhet, noe som vil kreve tiltak (se nærmere omtale i kap. 7).

I tillegg til bedre fysisk tilrettelegging kreves det også at fotgjengere og syklister kan trafikkreglene, følger disse reglene og at de bruker sikkerhetsutstyr som refleks og hjelm. Dette innebærer et godt og systematisk **holdningsskapende arbeid** både blant voksne, og overfor barn og unge. Holdninger dannes tidlig og vi påvirkes hele livet. Skole- og barnehagesektoren samt helsesektoren er viktige her. Også andre frivillige organisasjoner, idrettslag, kjøreskoler, vel, bedrifter etc. er viktige parter i det holdningsskapende trafikksikkerhetsarbeidet. Et viktig arbeid for Asker kommune i de nærmeste årene bør være å ta sikte på å få en godkjenning av Trygg Trafikk som "Trafikksikker kommune" (se nærmere omtale i kap.7).

Konkret handlingsplan for fysiske og trafikantertede tiltak innen satsingsområdet framgår av neste kapittel.



7. HANDLINGSPLAN FOR TS I ASKER KOMMUNE

Ut fra satsingsområdet «Sikkerhet for gående og syklende», er det utarbeidet en konkret handlingsplan, inndelt i to kategorier tiltak:

1. Organisatoriske tiltak
2. Fysiske tiltak
3. Trafikantrettede tiltak

7.1 Organisatoriske tiltak

De organisatoriske tiltakene er definert til å være tiltak som først og fremst skal forplikte til samarbeid om trafikksikkerhet på tvers av avdelingene og sektorene i kommunen.

Prioriterte organisatoriske tiltak:

- **Etablere en trafikksikkerhetsgruppe på tvers av sektorene.** Grappa skal jobbe med trafikksikkerhet/ TS-planen, koordinere arbeidet og følge opp tiltakene i planen. Fra administrasjonen må alle sektorene forplikte seg til å stille med representanter og ta ansvar for sine områder i planen. Grappa skal også ha med representanter fra Trygg Trafikk, Statens vegvesen og politi. Grappa skal ha møter minst to ganger i året.

Ansvar: Kommunalteknisk avdeling (KTA) har ansvaret for å etablere gruppa og lede arbeidet.

Representanter fra Oppvekst, Helse/omsorg, Plan – og bygningsavdelingen samt KTA skal delta fra kommunens side. Representanter fra de ulike sektorene i kommunen samt fra Trygg Trafikk, Statens vegvesen og politi må utvelges.

- **Ivareta trafikksikkerheten i arealplaner.** Gjennom samrådsmøte samles tema/innspill fra alle tekniske enheter. Kommunalteknisk avdeling sørger for å gi innspill om trafikksikre løsninger. Utarbeide sjekklister som skal brukes når kommunen lager og behandler arealplaner. Foreta trafikksikkerhetsrevisjoner av alle planer.

Plan – og bygningsavdelingen innkaller til samrådsmøte i forbindelse med nye planforslag

- **Asker skal bli "Trafikksikker kommune" og ta sikte på å få en slik godkjenning av Trygg Trafikk i løpet av planperioden 2015-2018.** Begynne med å styrke arbeidet i barnehage og skole slik at dette blir mer målrettet og systematisk.

Litt om «Trafikksikker kommune»

Kommunen er en viktig aktør i arbeidet med å forebygge trafikkulykker. Både som veieier, skole- og barnehageeier, arbeidsgiver og kjøper av transporttjenester har kommunen et ansvar for å forebygge ulykker.

I tillegg har kommunen, med bakgrunn i lover og forskrifter, en plikt til å **arbeide tverretattlig og systematisk med trafikksikkerhet.**

For å lykkes med kommunalt trafikksikkerhetsarbeid må arbeidet skje i flere av kommunens etater, som alle må være bevisste på sitt ansvar. I tillegg må trafikksikkerhetsarbeidet forankres i den politiske og administrative ledelsen. For å løfte trafikksikkerhetsarbeidet kan det være riktig å ta trafikksikkerhet inn i samfunnsdelen i kommunen. Ordfører og rådmann har en viktig rolle i forhold til trafikksikkerhetsarbeidet gjennom å sørge for forpliktende planer og at rapporteringsrutiner og ansvarsfordeling sektorene imellom blir tydeliggjort. For mer informasjon om Trafikksikker kommune, se nettstedet:

<http://www.tryggtrafikk.no/tema/trafikksikker-kommune/>



7.2 Fysiske tiltak

Prioriterte fysiske tiltak

For å gjennomføre større fysiske tiltak på fylkesveiene vil kommunen bruke denne planen til å øve påtrykk ovenfor Akershus fylkeskommune og Statens Vegvesen Region Øst (SVRØ) til å bevilge midler til effektive tiltak på **riks- og fylkesveinettet**. Prioriteringene i denne planen gis som innspill til SVRØ's handlingsplan. Sikring av viktige kryssingspunkt og utbygging av sammenhengende gang-/sykkelveier, sykkelanlegg er viktige fokusområder på fylkesveinettet.

Det er viktig å prioritere slike tiltak på FV 167, Røykenveien, på grunn av den betydelige gjennomgangstrafikken, som vil komme til å øke ytterligere etter at innkrevingen av bompenger fjernes for Oslofjordforbindelsen i 2015. Det vises her til listen over ønskede tiltak som ligger som vedlegg til planen, blant annet om fartsdumper og nedsatt hastighet gjennom Heggedal.

Det store og økende antallet biler som krysser fylkesgrensen og kjører på Røykenveien og Slemmestadveien gjennom Asker i retning mot Oslo, utgjør betydelige utfordringer for fremkommelighet og miljø, men også for trafikksikkerheten. Røykenveien har en årsdøgntrafikk (ÅDT) ved Bondi på 17200, mens ÅDT for Slemmestadveien ved Leangbukta ligger på 15.000 kjøretøy i døgnet, noe som tilsvarer kapasitetsgrensen for en tofelts vei. Over halvparten av dette er gjennomgangstrafikk, altså biler som passerer fylkesgrensen.

På sikt må det vurderes tiltak for å begrense denne gjennomgangstrafikken, ikke minst når den planlagte motorveien på Rv23 mellom Dagslett i Røyken og Linnes i Lier står ferdig. Da bør bilister fra Røyken/Hurum som skal innover mot Oslo, måtte velge denne veien for å komme til E18 fremfor å kjøre gjennom Asker.

Kommunen har ansvaret for trafikksikkerheten på det **kommunale veinettet**. Hovedinnsatsen her blir å sikre gående og syklende. Å sikre skoleveiene gjennom sikring av kryssingspunkter, bedre belysning, utbygging av fortau, utbedring av friskt og sikring av skolenes/barnehagens nærområder – bringe-/henteproblematikken – er viktige tiltak på det kommunale veinettet.

Som **vedlegg** til planen følger lister over fysiske tiltak. Tiltakene er fordelt på to lister, en med ulike mindre kostnadskrevenne tiltak (vesentlig punkttiltak, < 2 mill. Kr.) og en med større og kostnadskrevenne tiltak (vesentlig gang- og sykkelveiprosjekter, > 2 mill. Kr.). Videre framgår det av listene om tiltaket er på fylkesvei eller kommunal vei.

Kostnadskrevenne tiltak er satt opp i prioritert rekkefølge etter vektallsprinsipp beskrevet på tiltakslista. Dette krever prioritering og bevilgninger fra Akershus fylkeskommune og ekstra bevilgninger fra kommunen. Noen av tiltakene krever også reguleringsendringer. Kun deler av de kostnadskrevenne tiltakene vil kunne bli gjennomført i tidsperioden 2015-2018, men tiltakslistene gir mulighet for langsiktig planlegging.

Mindre kostnadskrevenne tiltak kan bli gjennomført fortløpende etter hvert som nødvendig kvalitetssikring er gjennomført og økonomiske midler foreligger. Gjennomføring er avhengig av tilskudd fra Akershus fylkeskommune og kommunens årlige bevilger til trafikksikkerhetstiltak. I forhold til de årlige bevilgninger hittil, bør beløpet avsatt til trafikksikkerhetstiltak økes betydelig for å få gjennomført de mindre kostnadskrevenne tiltakene. Forslag til kommunale bevilgninger er omtalt i kap. 7.4.3.

Det er viktig å jobbe med de ulike tiltakene parallelt da det kan ta tid å få ferdigstilt planer og/eller tiltakene kan ha stor variasjon i kostnader etc.. Enkle og billige tiltak med god effekt bør prioriteres, og tiltakene spres geografisk slik at det blir synliggjort at ønskede tiltak blir tatt på alvor.

Drift og vedlikehold og universell utforming er også temaer som har betydning for trafikksikkerheten. Det er viktig at gang- og sykkelanleggene holdes godt vedlike og driftes på en tilfredsstillende måte for å være sikre og bli brukt. Det er videre en forutsetning at alle anlegg som bygges skal ha en universell utforming slik at alle mennesker skal kunne bruke dem på en likestilt måte så langt det er mulig, uten spesielle tilpasninger eller hjelpemidler.

7.3 Trafikantrettede tiltak

Dette er tiltak som retter seg mot trafikantene for å prøve å bedre trafikksikkerheten samt å påvirke trafikantenes holdninger og adferd i trafikken. Kommunen har stor påvirkning på det



holdningsskapende arbeidet gjennom både helse- skole- og barnehagesektoren. Ansvar for gjennomføring/oppfølging av tiltak innen disse sektorene ligger ute hos hver enkelt virksomhet.

Det er i den følgende tabellen foreslått prioriterte tiltak. Tiltakene er *ikke* satt opp i noen prioritert rekkefølge i forhold til hverandre.

Trafikant-gruppe	Type tiltak	Ansvarlig (i samarbeid med)
Barn (0 - 6 år)		
1	Kontaktpersoner i barnehagene og på helsestasjonene	Barnehagene, Helsestasjon
2	Konseptet «Trafikksikker barnehage» skal følges for å styrke trafikktemaet i barnehagene *	Barnehagene (Trygg Trafikk(TT))
3	Sikring av barn i bil	Barnehagene, Helsestasjon (TT)
Barn (6 - 13 år), barneskolene		
4	Kontaktpersoner på alle barneskolene	Barneskolene
5	Konseptet «Trafikksikker skole» skal følges for å styrke trafikktemaet i skolene *	Barneskolene (Trygg Trafikk)
6	Årsplan for trafikksikkerhet i skolen Legge opp til årstidsbasert aktiviteter, sykkeldag, sykkelprøven, refleksjakten (jfr. Plan for Solberg skole)	Barneskolene
7	"Gå til skolen – tryggere skolevei"	Barneskolene (SVRØ, POLITI, TT)
Ungdom (13 - 16 år), ungdomsskolene		
8	Årsplan for trafikksikkerhet i skolen	Ungdomsskolene (TT)
9	Tilpasset undervisningsopplegg (Valgfaget «Trafikalt grunnkurs», nettbasert opplæringsprogram)	Ungdomsskolene (TT)
Ungdom (17 - 19 år), videregående skoler		
10	Tiltak rettet mot risikofylt kjøring, russetiden etc. (Jentenes trafikkskole, besøk på 2VG, russeseminar)	Videregående skoler (SVRØ, POLITI, TT)
Voksne (generelt)		
16	Informasjon (bruk av sikkerhetsutstyr, refleks, sykkel som transportmiddel etc.)	KTA (SVRØ, politi, skoler)
17	Aksjoner for bedre frisikt	Vellene (KTA)
Eldre (65 +)		
18	Informasjon /Oppfriskningskurs	SVRØ (Eldresentre, ORG./LAG, KTA)

*«Trafikksikker skole og barnehage»

Trygg Trafikk har utarbeidet kriterier som et verktøy for skolene og barnehagene for å sikre et godt og helhetlig trafikksikkerhetsarbeid. Hvis alle kriterier er oppfylt kan skolen eller barnehagen søke om å få tittelen «Trafikksikker skole» eller «Trafikksikker barnehage».

Informasjon om de ulike tiltakene i planen:

Barn (0 - 6 år) – Alle barnehager skal bli trafikksikre

- *Kontaktperson* med ansvar for trafikksikkerhet utpekes i barnehagene og ved helsestasjonene (viktig med et utpekt kontaktnett for formidling av informasjon fra eksterne parter)
- *Trafikkopplæring i barnehagene styrkes* - gjennom mer kursing/opplæring av barnehagepersonell. Det arrangeres kurs i regi av Trygg Trafikk som man skal benytte seg av. Alle ansatte skal kurses i denne perioden. Kursene skal inn i kommunens kurskatalog slik at dette er gjort kjent i god tid!
Trygg Trafikk materiell for denne aldersgruppen bør tas i bruk. I tillegg skal trafikk tas opp på foreldremøtene som fast tema. Jfr konseptet «Trafikksikker barnehage»
<http://www.tryggtrafikk.no/tema/trafikksikker-kommune/barnehage-trafikksikker-kommune/>
- *Sikring av barn i bil*
 - *Kursing av helsepersonell* om riktig sikring, bruk etc. i regi av Trygg Trafikk
 - *Brosjyre* fra Trygg Trafikk bør deles ut fra helsestasjonen - eks. på svangerskapskurs, ved hjemmebesøk av nyfødte, ved 2-års kontrollen, ved 4-års kontrollen. Fokuser på riktig sikring ved de ulike alderstrinn.
 - *Informasjon/plakater* bør henges opp på helsestasjonen
 - innvandrere/asylsøkere er en spesiell gruppe i denne sammenheng, bør antakelig få spesiell oppfølging
 - *Foreldremøter* i barnehagene - ta opp sikring av barn i bil som et fast tema hvert år

Barn (6 - 13 år) – Skolene skal bli trafikksikre

- *Trafikkansvarlig lærer* - kontaktperson med ansvar for trafikksikkerhet utpekes på skolene (formidling av informasjon, hovedansvarlig for trafikkprosjekter etc.). For 2014/15 er dette gjort – viktig at det videreføres.
- *Årsplan* for trafikksikkerhetsarbeidet i skolen lages for hver enkelt skole. Planen skal følge årets ulike årstider og fokusere på viktige temaer i de ulike månedene. Hvordan man skal nå Kompetansemålene i Kunnskapsløftet må tydeliggjøres i planen. Trafikk må tydeligere inn i skoledagen og kan innlemmes i nærmest alle fag. Jfr konseptet «Trafikksikker skole»
<http://www.tryggtrafikk.no/tema/trafikksikker-kommune/grunnskole-trafikksikker-kommune/>

Temaer og opplegg må tilpasses de ulike klassetrinn. Solberg skole brukes som en mal til hva som kan tas inn i en slik plan. Kort om arbeidet ved Solberg skole:

”Solberg skole er ambassadørskole for Trygg trafikk i perioden høst 2012 til vår 2015. To ganger i året er ambassadører ved skolen på Trygg trafikk-samling og får opplæring som kan brukes videre i undervisningen ved Solberg skole. Skolen har utarbeidet en egen trafikkplan som brukes på alle trinn, der det er lagt inn mål, tema, læringsmateriell og aktiviteter for de ulike trinnene. Dette har vi lagt inn i en oversiktlig perm, (i tillegg til digital utgave,) slik at det er enkelt for hver enkelt lærer å finne fram det som er aktuelt for sitt trinn.

*Elevrådet er involvert i arbeidet og vi har bl.a refleksverksted på 5. trinn, hjelmdesign-konkurranse på 6.trinn, sykkelprøve (teori og praksis), refleksløype m.m.
Vi bruker materiell som er utviklet av Trygg Trafikk; ”Trafikkboka”, www.trafikkogskole.no (videoer og nettoppgaver), Sykkelhefter, Sykkelkort, m.m.”*

- *”Gå til skolen- tryggere skolevei”* - skolene kan melde seg på denne fylkeskonkuransen. Ordningen er rettet mot elever på 1. til 4. trinn, med hovedfokus på 1. trinn. Målet er økt trafikksikkerhet for elevene på skoleveien, og flere aktive barn til og fra skolen /aktivitetsskolen. Skolene kan bruke midlene til organisering av gågrupper, dvs at en voksen følger to eller flere barn til eller fra skolen, på hele eller deler av skoleveien. Fra 2. til 4. trinn kan ordningen innebære gågrupper uten følge av voksen. Ordningen administreres av Statens vegvesen.

Ungdom (13 - 16 år)

- *Årsplan* for trafikksikkerhetsarbeidet i ungdomsskolen utarbeides og integreres i skolens planer. Årsplanen må være i tråd med Kunnskapsløftets kompetansemål.
- *Tiltak som rettes mot ungdom på ungdomsskolen og som anbefales benyttet:*
 - Valgfaget «Trafikalt grunnkurs» på ungdomstrinnet fra skoleåret 2013/2014 kan valgfaget trafikk tilbys for elever på 8. og 9. årstrinn. Trafikalt grunnkurs kan være en del av dette valgfaget.
 - Trygg Trafikks nettbaserte opplæringsprogram «Real Life auto»

Ungdom (17 - 19 år)

- *Tiltak som rettes mot ungdom på videregående skoler er blant annet:*
 - Jentenes trafikkaksjon
 - Besøk på 2VG arrangert av Statens vegvesen der det ble brukt rollespill og dialog med tema hvordan si ifra dersom sjåføren kjører for fort eller driver annen risikofylt kjøring.
 - Russeseminar. Arbeidet rettet mot russeren er et samarbeidsprosjekt mellom Trygg Trafikk, Statens vegvesen, Politi og Helsepersonell for å legge til rette for en positiv russetid. Det arrangeres hvert år seminar for de nyvalgte russestyrene, temadag på skolene og kontroll av kjøretøy.

Voksne - befolkningen generelt

- *Informasjon - kunnskapsformidling om trafikksikkerhet.* Informasjon via Asker kommunes lokalavis, på internett og i Asker og Bærum Budstikke. Informasjonen bør være mest mulig lokal og ulike temaer som kan tas opp (eks. bruk av refleks, sikkerhetsutstyr (sikring i bil, hjelmbruk), regelverk - eks. Sykkelregler, fremme sykling som transportmiddel, helseeffekt etc., fart - eks. resultater fra fartsmålinger/radarkontroller, friskt - viktigheten av å fjerne vegetasjon i avkjørsler og ut mot veikryss
- *Aksjoner for å bedre frisikten.* Settes i gang i nærmiljøene for å bedre sikten langs lokalveien generelt (fjerne, klippe hekker etc.) og spesielt i hver enkelt sin avkjørsel. Velforeningene bør være pådrivere i dette arbeidet - sørge for informasjon, arrangere dugnad, evt. hjelp til fjerning av vegetasjon. Hvordan man parkerer i gata bør være tema.

Eldre (65 +)

- *Informasjon / Oppfriskningskurs*
 - spre informasjon om muligheten til kurs gjennom eldresentrene, pensjonistforeningen, historielag, bibliotekene etc. (kursopplegg er utarbeidet, arrangeres av Statens vegvesen gjennom Folkeuniversitetet). Eldresentrene kan stå for arrangementet, lokaler, bevertning etc. <http://www.vegvesen.no/Forerkort/Foreropplaering/Bilforer65pluss>
 - arrangere informasjonsmøter om ulike trafikktemaer på eldresentrene

7.4 Midler – Budsjett – Tilskudd

7.4.1 Tiltak på fylkesveier 2015 - 2018

Akershus fylkeskommune/Statens vegvesen er ansvarlig for tiltak på riks- og fylkesvegene, både prosjektering, budsjettering og gjennomføring. Kommunens rolle er å øve påtrykk overfor fylkeskommunen og Statens vegvesen for at tiltak/tildeling av midler skal bli prioritert på riks- og fylkesveinettet i Asker kommune.

Veg	Strekning	Tiltak	År for bevilgning
Fv 165, Slemmestadveien	Hampenga – Røyken gr.	Gs-vei	2014/2015
Fv 167, Røykenveien	Eidsletta - Guiveien	Gs-vei	2015/2016
Fv 167, Røykenveien	Marie Lillesethsv. – Røyken gr.	Gs-vei	2017/2018
Fv 165, Slemmestadveien	G.Blakstadsvei – «Furua»	Gs-vei	Iverksatt detaljplanl.

Figur 17 Tiltak på fylkesveier i Asker, hentet fra handlingsprogram for Akershus

7.4.2 TS-midler på fylkes- og kommunale veier, 2010 - 2013

I tillegg til prosjekter vist i handlingsprogrammene for fylkesveger gis det fra Akershus fylkeskommune økonomisk tilskudd til trafikksikkerhetstiltak i kommunene. Kommunene kan hvert år søke om slike midler og det kreves en egenandel fra kommunen for å få tildelt midler. Midlene har i hovedsak gått til mindre TS-tiltak på fylkes- og kommunal vei. I 2014 var tilskuddet på hele 5,5 mill kr.

Asker kommune har i tillegg bevilget egne midler til TS-tiltak. Pengene har vært benyttet til tiltak på kommunale veier og egenandel for tildelte trafikksikkerhetsmidler fra Akershus fylkeskommune. Hva som er bevilget de senere årene framgår av tabell:

Asker kommune	2011	2012	2013	2014
TS-tilskudd fra fylket til Asker kommune (mill. avrundet beløp)	0,8	1,0	2,2	5,5
Kommunale midler	2,0	4,0	4,0	4,0
Sum bevilgning:	2,8	5,0	6,2	9,5

Figur 18 Kommunale TS-bevilgninger senere år, samt tilskudd fra fylket

Både kommunens bevilgning til trafikksikkerhet og tilskuddet fra fylkeskommunen har, som det framgår av tabellen, vært varierende i de senere år.

7.4.3 Behov for kommunale TS-midler i perioden 2015 - 2018

Gjennomføring er avhengig av tilskudd fra Akershus fylkeskommune og kommunens årlige bevilgninger til trafikksikkerhetstiltak. I forhold til de årlige bevilgninger hittil, bør beløpet avsatt til trafikksikkerhetstiltak økes betydelig for å få gjennomført de mindre kostnadskrevene tiltakene som framgår av vedlagte tiltakslistene.

Det foreslås derfor å **øke den kommunale bevilgningen til trafikksikkerhetstiltak til 6 mill per år**. Gjennom en slik økning vil kommunen også få øke muligheten til å få større tilskudd fra fylket.

8. EFFEKT AV ULIKE TS-TILTAK

Nedenfor følger en kort beskrivelse av effekten for noen fysiske tiltak som er mye brukt eller etterspørres i stor grad. (Kilde: Trafikksikkerhåndboka og Effektkatalog for trafikksikkerhetstiltak, TØI). Effekt av drift- og vedlikeholdstiltak, bruk av bilbelte og refleks samt opplæring/informasjon er også omtalt:

30-soner og humper

Ulykkesundersøkelser viser at ulykkesrisikoen er nesten halvparten så stor på veier med 30 km/t og humper som på et veinett med 50 km/t fartsgrense. Undersøkelser har vist at skilting alene som regel ikke har effekt men at humper har vært helt nødvendige for å få ned det reelle fartsnivået som igjen gir positiv effekt på ulykkene. 30-soner og humper er et effektivt og forholdsvis rimelig tiltak som bør innføres i eksisterende boligområder. I nye boligområder kan dette også være nødvendig men her kan man også på et tidlig planstadium legge inn en veiutforming som tvinger hastigheten ned, eks. korte blindveier, opphøyde felt, smal kjørebane, annet belegg, tilpasset belysning etc. samt bygging av samleveier med høyere standard og egne anlegg for myke trafikanter.

Rundkjøringer

Rundkjøringer bedrer både trafikkavviklingen og trafikksikkerheten i kryss. Undersøkelser viser store reduksjoner i antall personskaulykker i kryss som er bygget om til rundkjøring. Effekten er størst for de alvorligste ulykkene. Rundkjøringer reduserer farten i krysset og antall konfliktpunkter reduseres ved at trafikstrømmen går i en retning. Riktig utforming av rundkjøringen er avgjørende for å få god nok fartsreduksjon. Antall materielle skader i rundkjøringer øker.

Gangfelt

De fleste alvorlige ulykker som involverer fotgjengere skjer ved kryssing av vei.

Undersøkelser viser at gangfelt som bare er merket opp og skiltet på vanlig måte, gir dårlig sikkerhet for de myke trafikantene. Forklaringen på dette kan være at de kjørende ikke overholder vikeplikten for fotgjengere ved gangfelt og at det totale antallet gangfelt er høyt og aktiviteten ofte lav slik at bilisten ikke forventer at noen skal krysse. Fotgjengerne på sin side føler en trygghet ved at gangfelt er oppmerket og er mindre oppmerksomme enn når de krysser på strekning uten gangfelt (falsk trygghet). At fotgjenger ikke krysser i gangfeltet men i rett nærheten øker også ulykkesrisikoen. TØI har beregnet at det er svært samfunnsøkonomisk lønnsomt å utbedre dårlig sikrede gangfelt og at potensialet for å redusere antallet ulykker er stort. Å sikre kryssingssteder bedre, gjennom god tilrettelegging og god fysisk utforming, er derfor en viktig oppgave.

Senking av fartsnivået er det viktigste tiltaket for å oppnå lav risiko og skadegrad for kryssende fotgjengere. Opphøyde gangfelt gir en fartsreduksjon og er mer markerte og synlige, noe som skjerper oppmerksomheten til bilistene. Å sørge for god frisikt og at gangfeltet har god belysning er også viktig tiltak. Trafikkøyer i gangfelt reduserer også ulykker. Trafikkøyer gjør det mulig for fotgjengere å dele kryssingen av veien inn i flere etapper, der kun en trafikkretning krever oppmerksomhet på hver etappe.

Noen ganger vil det også være nødvendig å fjerne gangfelt. Dette kan være aktuelt når gangfeltet er meget lite brukt, har dårlig sikt som ikke lar seg utbedre, fartsnivået er for høyt og det ikke er aktuelt å iverksette fartsdempende tiltak. Slike kryssingssteder vil imidlertid normalt bli sikret med bedre belysning og evt. andre tiltak. I Håndbok 270 Gangfeltkriterier finnes kriterier for anleggelse av gangfelt og beskrivelse av ulike sikringstiltak <http://www.vegvesen.no/Fag/Publikasjoner/Handboker>

Gang- og sykkelanlegg

Anleggelse av gang- og sykkelveier er i første omgang et viktig tiltak for å skape økt framkommelighet og trygghet for de myke trafikantene. Anlegg for myke trafikanter gir økt gang og sykkeltrafikk, økt trivsel/helse og styrker rammebetingelsene for en miljømessig bedre transportfordeling.

Undersøkelser viser at effekten på reduksjon av ulykker er liten. Dette skyldes i stor grad at det skjer ulykker i kryss og krysningpunkter, at gang- og sykkeltrafikken øker og at det oppstår konflikter mellom gående og syklende. Det er derfor viktig å sikre krysningpunkter på gang-/sykkelveistrekningene. Å bygge separate anlegg for transportsyklister blir også et viktig tiltak. Oppmerket sykkelfelt reduserer sykkelulykker på strekning med 25 % (Effektkatalog for trafikksikkerhetstiltak, TØI).

Ved valg av løsninger for gang- og sykkeltrafikken er det viktig å ta hensyn til trafikkmengden. På

veilenker med stor trafikk, hovedveinettet, må det velges sikre og separate systemer for fotgjengere og syklister. På veier med moderat trafikk og sentrums- og bymessig preg anbefales løsninger med egne sykkelfelt og fortau. Det er i slike områder viktig å skille mellom gående og syklende. Sykkelfelt gir færre ulykker, spesielt i kryss.

Veilys

God veibelysning reduserer ulykkesrisikoen for alle trafikantgrupper. I følge Effektkatalog for trafikksikkerhetstiltak, TØI, reduseres dødsulykker i mørket med 50% når dårlig vegbelysning utbedres. Fotgjengerulykkene reduseres enda mer enn gjennomsnittet. God belysning av kryssingssteder for myke trafikanter bør derfor prioriteres høyt.

Drift og vedlikehold

Både vegdekkets tilstand og føreforholdene samt mangelfull skilting og oppmerking er medvirkende årsaker til mange ulykker. Vinterdriften, som omfatter brøyting, strøing og salting, er spesielt viktig for trafikksikkerheten.

Bilbelte

Bruk av bilbelte reduserer risikoen for å bli drept med ca. 50 prosent for fører og forsetepassasjer. Det er viktig at de nasjonale kampanjene blir fulgt opp lokalt både med informasjon og kontrollaktivitet. Riktig sikring av barn i bil er et viktig tema.

Refleks

Det har ikke skjedd en tilsvarende reduksjon av drepte og skadde fotgjengere de siste årene, som drepte og skadde i bil. Et billig og effektivt tiltak er refleks. Tellingene viser at svært mange fotgjengere ikke bruker refleks, spesielt gjelder dette ungdom og voksne. Refleks er en billig livredder og reduserer risikoen for å bli skadd med ca. 50 prosent.

Opplæring og informasjon

Nullvisjonen bygger på et delt ansvar mellom trafikantene og vegholder. Myndighetene skal sørge for et vegsystem som har innebygde barrierer mot at enkeltfeil fører til at noen blir drept eller hardt skadd og trafikantene må følge lover og spilleregler og oppføre seg aktsomt. De sentrale virkemidlene overfor trafikantene er opplæring, informasjon og kontrollvirksomhet. Dersom man kombinerer disse virkemidlene vil virkningen ytterligere forsterkes. Konkrete effekter av opplæring og informasjon er vanskelig å tallfeste. "Trafikkopplæring er en del av en livslang læringsprosess" og det er derfor viktig at trafikantene får god og kontinuerlig opplæring og informasjon slik at de blir bevisste sitt ansvar for trafikksikker adferd.

Tiltaksliste for TS-plan 2015 - 2018

KOMMUNAL VEIER - Lister med mindre kostnadskrevenne, fysiske tiltak

Sikring av boligområder, fart, humper ++

Pri	Meldt	Innmeldt av	Veinavn	Sted	Problem	Forslag til tiltak / Kommentar
	2010	Hvalstad Vel	Brusethagen	Nr. 25 til nr. 35	Smal, uoversiktlig, høy fart	Fartsgrense 30 km/t, fartshumper
	2010	Hvalstad Vel	Brusetkollen	Brusetkollen	Gjennomkjørings- trafikk	Fartshumper
	2010	Nesøya Felles Vel	Søndre vei	Søndre vei	Høy hastighet, for dårlig effekt av eksisterende fartshumper	Fartsmåling foreligger. Ønsker flere fartshumper. Busstrase, ikke ønskelig.
	2013	Båstad og omegn vel	Jørnstadveien	Jørnstadveien	Høy hastighet / fartsmåling foreligger	Fartshumper
	2013	Båstad og omegn vel	Reistadveien	Reistadveien	Høy hastighet	Fartshumper
	2013	Båstad og omegn vel	Nedre Båstad vei	N. Båstad vei 21-37	Høy hastighet	Fartshump
	2013	Innbygger	Morellveien	Ved barnehagen	Parkerte biler langs gjerdet til barnehagen. Barna må gå ute i kjørebanelen	Vurdere å skilte med parkering forbudt eventuelt fortau.
	2014	Billingsstad vel	Fjellveien	Fjellveien	Smal, uoversiktlig, stor fart	Fartsmåling utført, lav fart
	2014	Billingsstad vel	Åsløkkveien	Åsløkkveien	Opplevs som høy fart	
	2014	Billingsstad vel	Lilleåsen	Lilleåsen	Opplevs som høy fart	
	2014	Hvalstad vel	Otto Hvalstads vei	Ovenfor museet mot Kirkeveien	Stor fart	
	2014	Ånnerudskogen vel	Ånnerudskogen	Ånnerudskogen	Uoversiktlig, bratt, mange utkjørsler. Farlig skolevei	Fartshumper
	2014	Privat	Rødsåsen	Rødsåsen	Høy hastighet	Måling foreligger
	2014	Hogstad og Jøssong	Hogstadveien	Hogstadveien	Høy hastighet	Fartsdempende tiltak

		vel				
	2014	Vollen vel	Strandengveien/ Øgårdsveien	Strandengveien/ Øgårdsveien	Stor hastighet	Male fartsgrensen på asfalten flere steder

Uprioritert rekkefølge. Vurderinger av forslagene må gjennomføres for å se om kriteriene for tiltak er til stede. Fartshumper gir vedlikeholdsutgifter etter noen år. Meldt 2006 henholdsvis 2010 betyr ved hvilken revidering innspillet kom.

GSV og fortau

Prio	Meldt	Innmeldt av	Veinavn	Stedsbeskrivelse	Problem	Forslag til tiltak
	2006	Vipevn og omegn vel	Askerveien	Fra Statoil til svingen		Fortau <i>Må reguleres</i>
	2010	Hvalstad Vel	Brusetfaret	Fra nr.59 til Kirkeveien	Smal, svingete, bratt, viktig skolevei	Prosjektert/kostnadsberegnet i 2 byggetrinn. Søkt AS-midler for 1.byggetrinn i 2014. Bygget i 2014. Søkes AS-midler for 2. byggetrinn 2015.
	2010	Asker stasjon og omegn vel	Solvangveien	Innerste del av Solvangveien fram til skolen	Smalt for blandet trafikk, barn gående/foreldre kjørende	Forlenge fortauet helt opp til skolen
	2012	Politisk vedtak	Måsankroken	Måsankroken – Nedre Måsan	Endring av skolekrets fremtvinger bygging av reg. GS-vei mellom Måsankroken – N-Måsan	<i>Blir direkte inngripen i opparbeidede hager.</i>
	2014	Hvalstad vel	Solstadlia	Forlenge fortau ned til krysset Lidarende	Smalt, svingete, bratt. Farlig skolevei	
	2014	FAU, Vetre skole	Aspelundfaret	Adkomstvei til skolen	Mye biltrafikk v/henting – levering av barn, krysser GS-vei	
	2014	Ånnerudskogen vel	Ånnerudskogen	Ånnerudskogen	Bratt, mange utkjørsler, farlig skolevei. Bratt og glatt om vinteren	Vi skal i dialog med FAU/skole og ønsker tilsvarende løsning som ved Solberg skole
	2014	Sameiet Vollenbukta	Skjæret	Skjæret	Mangler fortau siste del ut til GSV langs Slememstadveien	Anlegge fortau langs Skjæret samt merke opp 2 gangfelt.
	2014	Vollen vel	Offentlig regulerte GSV	Offentlig regulerte GSV	Offentlig regulerte Gsv som ikke er utbygd driftes av velet	Alle GSV som er regulert til offentlig vei skal bygges ut av kommunen
	2014	FAU, Mellom-Nes	Nesbruveien	Nesbruveien, broen over E-18	Smalt fortau, viktig skolevei, stor trafikk, dårlig brøytet	Breddeutvide fortau. SV er kontaktet som brueier.

Uprioritert rekkefølge. Må anskaffe tall på trafikkmengder i de kommunale veiene, spesielt de som fungerer som samleveier. Prioriteringen av tiltakene vurderes igjen når man har et bedre bilde av trafikkmengde og økonomi. Viktig å koordinere tiltak opp i mot VA-anlegg.
Meldt 2006 henholdsvis 2010 betyr ved hvilken revidering innspillet kom.

Nærområde

Prio.	Meldt	Innmeldt av	Veinavn	Sted	Problem	Forslag til tiltak
	2010	Nesøya Felles Vel	Aksen fra Vendla-Storenga-Storengveien – sti til Rosenkrantzvei	Se veinavn	Viktig adkomstvei for skolebarn/øvrigt turgåere. Forhindrer unødvendig kjøring av barn til/fra skole	Ruste opp gangstiene, gatebelysning og brøyting på vinteren
	2010	Innbygger	Øvre Dyrhusbakken	Gangsti mellom gbnr62/653 og 63/653	Regulert gangsti er ikke opparbeidet av utbygger som er konkurs. Viktig forbindelse til gangsti som er en kortere og utfordrende skolevei for barn	Utbedre gangsti som snarvei for skolebarn.
	2012	Sameie	Kalkfjellet	Trapp i gangsti v/ Kalkfjellet 54	Tretrapp som har forfalt	Montere opp trapp i strekkmetall, søker midler for 2015
	2014	Torstad skole	Torstadåsen/ Torstadveien	Torstadåsen/ Torstadveien	Krevende trafikksituasjon langs skoleveien. Foreldre kjører til/fra	Regulere kjøring til/fra. Skilte. Farsthumper. Rundell.

Uprioriterte tiltak. Vurdering av de enkelte innspill må gjøres.

Meldt 2006 henholdsvis 2010 betyr ved hvilken revidering innspillet kom.

Krysningspunkter ++

Prio.	Meldt	Innmeldt av	Veinavn	Sted	Problem	Forslag til tiltak
	2010	Nesøya Felles Vel	Broveien	Broveien- Øverbergveien	Farlig krysningspunkt, sving, høy hastighet	Forlenge gangfeltet retning mot Vestre Hals. <i>Må vurdere innstramming av hele krysset.</i>
	2010	Asker stasjon og omegn vel	Hagaløkkveien	Hagaløkkveien, innkjøring til p-plass v/Posten	Uryddig trafikkbilde, kjøring mot enveiskjøring, U-svinger, kjøring over midtrabatten	Finne en bedre helhetlig løsning. Vurdere å sette opp rekkverket på midtdeler for å hindre overkjøring av denne
	2010	FAU Hvalstad skole	Johs. Hartmanns vei	Ved oppkjøring til Hvalstad asylmottak	Uoversiktlig krysningspunkt, høy hastighet	Stramme inn krysset opp til asylmottaket, fartshumper, utbedre gangsti til skolen
	2010	Plan og bygning	Vakåsveien	Undergangen ved Vakås stasjon	Uoversiktlig, fortau slutter og fotgjengere blir ledet ut i kjørebanelen	Vurdere videreføring av fortau
	2013	FAU, Vettre skole	Konglungveien	Gangfelt Konglungveien/ Slemmestadveien	Gangfeltet er for nært inn i Slemmestadveien. Skaper farlige situasjoner for gående/syklende	Trekke gangfeltet lenger inn i Konglungveien for å få plass til biler mellom gangfelt/Slemmestadvn.. SV informert, ser på dette.
	2014	FAU, Vettre skole	L.P.Wettres vei	Konglungveien/L.P. Wettres vei	Ønsker gangfelt over L.P.Wettres vei, forlengelse av GS-vei langs Konglungveien	Ønsker gangfelt
	2014	Hvalstad vel	Kirkeveien	Bussholdeplass v/Asker Museum	Farlig krysningspunkt. Gangfelt ikke opparbeidet etter asfaltering	

Uprioritert rekkefølge. Vurderinger av de enkelte innspill må foretas
Meldt 2006 henholdsvis 2010 betyr ved hvilken revidering innspillet kom.

Diverse andre tiltak

Prio.	Meldt	Innmeldt av	Veinavn	Sted	Problem	Forslag til tiltak
	2013	FAU Vettre skole	Skytterveien	Enden av gangsti fra Vettrekollen	Barna kommer rett ut i Skytterveien/Vettrelia	Ny veibom evt. gangfelt
	2014	Asker stasjon og omegn vel	Hønsveien – Hogstadveien	Hønsveien – Hogstadvn	Uønsket parkering	Følges tett opp, ikke trafikkfare eller hinder for fremkommelighet
	2014	Asker stasjon og omegn vel	Lenken	Lenken	Skilte med sykling forbudt	
	2014	Asker stasjon og omegn vel	Meierisvingen	Meierisvingen	Stenges for kjøring i perioder	
	2014	Hvalstad vel	Kirkeveien	Otto Hvalstads vei – Brusetfaret	Stor trafikk, viktig skolevei	Ønsker fysisk skille mellom Gsv – kjørebane
	2014	Hvalstad vel	Otto Hvalstads vei	Begge kryssene hvor O.Hvalstadsvei går ut i Kirkeveien	Kommer over i motgående kjørebane ved sving inn/ut av Otto Hvalstads vei	Utbedre krysset
	2014	Hvalstad vel	Hvalstadveien	Ved Hvalstad stasjon	Parkering	Skilte parkering forbudt
	2014	Hvalstad vel	Hvalstad stasjon	Hvalstad stasjon	Mye uønsket parkering i nærområdet	Bygge ut allerede regulerte p-plasser ved stasjonen
	2014	Hvalstad vel	Hvalstadveien	Bakken ned mot SFO	Uønsket parkering	Skilte med parkering forbudt fra krysset Hvalstadveien / Johs.Hartmanns vei og ned til SFO
	2014	Innbygger	Lensmannslia	I kurven nederst i bakken	GS-vei ligger laverer enn veibanen, fare for at biler kan skli over midtdeler og ut på GS-vei	Sette opp guardrail

Uprioritert rekkefølge. Vurderinger av de ulike innspill må foretas. Sannsynligvis er det flere små fornuftige tiltak som bør gjennomføres til en relativt liten kostnad. Meldt 2006 henholdsvis 2010 betyr ved hvilken revidering innspillet kom.

FYLKES VEIER

Krysningspunkter

Prio.	Nr	Innmeldt av	Veinavn	Sted	Problem	Forslag til tiltak
	2010	Brendsrudtoppen Vel	Brendsrudtoppen	Drammensveien – Brendsrudtoppen	Feil belysning, lyspunktene står på feil side av gangfeltet. Bør belyse fotgjengere før disse krysser veien	Bedre belysning. <i>SV vurderer forslaget.</i>
	2010	Innbygger	Drammensveien	Øvre Måsan/Øvre Drengsrud vei	Gangfelt for skolevei/ bussholdeplass, stor hastighet, dårlig oversikt grunnet bakketopp/ påkjørt fotgjenger	Redusert hastighet, opphøyet gangfelt, trafikkø, bedre belysning. <i>Statens Vegvesen vurderer tiltak.</i>
	2010	Engelsrud Vel	Drammensveien	V/Svinesjøen holdeplass	Eneste mulighet for å krysse Dr.veien for å komme til buss, skole, forretning, fritidsaktiviteter. Høy fart, uoversiktlig, høy ÅDT	Skilte 40 km/t, opphøyd gangfelt. <i>Arbeides med tiltak i samarbeid med SV</i>
	2010	Øvre Frydendal	Semsveien	Øvre Frydendal	Farlig krysningspunkt for skolebarn, uoversiktlig kurve. Dette for å komme til bussholdeplass eller tryggere skolevei	Fortau, opphøyet gangfelt, under/overgang. <i>SV vurderer tiltak.</i>
	2010	Plan og bygning	Slemmestadveien	Gangfelt v/Blakstad Bryggevei	Viktig krysningspunkt, stor biltrafikk, høy hastighet, umulig å få krysset veien. Ulykke i 2010	Forbedre krysningspunktet med trafikkø, bedre belysning, redusert hastighet. <i>Reguleringsarb .med ny GS-vei påbegynt.</i>
	2014	KTA	Røykenveien	Alle krysningspunktene fra Røyken grense – Guiveien	Stor trafikk tetthet, stor andel tunge kjøretøyer, høy hastighet, mange skolebarn	Alle krysningspunktene skal bygges som opphøyd gangfelt og skiltes med 40 km/t
	2014	Jansløkka skole	Semsveien	Haneloldeveien	Farlig krysningspunkt	Gangfelt/bedre belysning
	2014	Jansløkka skole	Semsveien	Frydendal	Farlig krysningspunkt	Gangfelt/bedret belysning
	2014	Jansløkka skole	Semsveien	Solvangveien	Farlig krysningspunkt	Gangfelt/bedret belysning
	2014	Privat	Semsveien	Ved Sem barnehage	Stor fart. Farlig utkjørsel. Farlig	Redusere fartsgrensen til 40 km/t,

					krysningspunkt	oppøyet gangfelt, skiltet gangfelt
2014	Privat	Semsveien	Ved avslutning av GS-vei v/Kongeveien (jordet over til Vøien)		Mange krysninger av gående/syklende. Skolevei	Skilte og merke opp gangfelt
2014	Blakstad skole	Blakstadmarka	Blakstadmarka v/Industribygg		Farlig krysningspunkt. Dårlig sikt. Fartsgrense 60 km/t	Gangfelt, belysning, redusert hastighet
2014	Vollen vel	Vollenveie/ Slemmestadveien	Vollenveien/ Slemmestadveien		Biler fra Vollenveien kan velge to spor. Hindrer sikt for den ene bilen	Rundkjøring,
2014	Privat	Gml. Drammensvei	Skansjordet		Mangler krysningspunkt fra kjørevei til GSV	Lage åpning i midtrabatt for å kunne komme inn på GSV

Meldt 2006 henholdsvis 2010 betyr ved hvilken revidering innspillet kom.

Gang-/sykkelvei (GSV) og fortau

Prio.	Meldt	Innmeldt av	Veinavn	Sted	Problem	Forslag til tiltak
	2010	Plan og bygning	Billingsstadveien	Undergangen ved Billingsstad stasjon	Smalt og trangt for fotgjengere, uoversiktlig krysning for innkjøring til stasjonens p-plass	Vurdere oppstramming/ fortau ved innkjøring til p-plass og muligheten for å utvide gangarealet v/ selve undergangen
	2010	Engelsrud Vel	Drammensveien	Engelsrud Terrasse til Grobråtenveien	Forlenge eksisterende GS-vei fram til Grobråtenveien, viktig for kollektivreisende, skolebarn, etc..	Forlenge GS-vei til Grobråtenveien. <i>Søkt om prosjekteringsmidler fra Statens Vegvesen</i>
	2010	Engelsrud Vel	Yggesethbakken-Drammensveien	Liahagen-Drammensveien	Gangsti/vei som forbinder Liahagen – Drammensveien er bratt, uoversiktlig, ikke brøytet om vinteren. Viktig skolevei. Fører ned til bussholdeplass.	Bygges om slik at den tilfredsstiller kravene til veinormalen, brøytes. Grunneier villig til å avstå grunn. <i>SV kartlegger/vurderer tiltak</i>
	2013	Rustaden vel	Rustadveien	Torpveien – Torpmarka	Trafikksfarlig strekning, bygge GS-vei/fortau	Oversendt SV
	2014	Jansløkka skole	Kirkeveien	Solgården – Otto Hvalstads vei	Stor trafikk, fare for at barn kommer ut i kjørebane/ biler opp på fortau i kurven	Fysisk skille mellom fortau/ kjørebane
	2014	Privat	Kirkeveien	Strekningen mellom Otto Hvalstads vei	Mange syklist, smalt, svingete, farlige forbikjøringer	Skilte Kirkeveien på strekningen med Forbudt for syklende og henvise syklistene til Otto Hvalstad vei
	2014	Innbyggerinitiativ	Heggedalsveien	Heggedalsveien v/ RIMI	Parkering i midtrabatten mellom vei/GSV. Hindrer frisikt	Bygge midtrabatt med kantstein
	2014	Asker kommune	Fekjan - Billingsstadsletta	Holmen – Billingsstadveien	Hovedsykkelvei, høyt prioritert	Eget sykkelfelt

Meldt 2006 henholdsvis 2010 betyr ved hvilken revidering innspillet kom.

Diverse andre tiltak

Prio.	Meldt	Innmeldt av	Veinavn	Sted	Problem	Forslag til tiltak
	2010	Engelsrud Vel	Drammensveien	Grobråtenveien	Bussholdeplass på begge sider av Drammensveien tilfredsstillende ikke kravene, busstopp i veikant.	Etablere bussholdeplass på begge sider av Drammensveien som tilfredsstillende kravene. Grunneier samarbeidsvillig. <i>SV kartlegger/vurderer tiltak.</i>
	2010	Engelsrud Vel	Liahagen	Drammensveien/ Gml. Drammensvei	Høy hastighet, ingen gangfelt/ krysningspunkt, ikke fortau eller g/s-vei	Redusere hastigheten forbi byggefeltet, etablere fartshumper. <i>SV kartlegger/vurderer tiltak</i>
	2010	Foreldre	Semsveien	Semsveien 137, Sem barnehage	Uoversiktlig utkjøring fra barnehagen	Senke fartsgrensen til 30 eller 40 km/t forbi barnehagen. SV vurderer tiltak.
	2010	Vollen Vel	Vollenveien	Vollenveien – Båtbyggerlia	Mangler autovern for å sikre boliger på nedsiden av veien	Autovern. <i>SV vurderer tiltak.</i>
	2010	Vei og trafikk	Semsveien	Føyka – Sem gjestegård	Flere trafikkfarlige punkter / strekninger	<i>SV kartlegger/vurderer tiltak</i>

Uprioritert rekkefølge. Alle forslag til tiltak må vurderes for deretter å oversendes til Statens Vegvesen for prioritering / gjennomføring. Kommunen skal være aktive pådrivere for å få prioriterte tiltak gjennomført snarest mulig.

Meldt 2006 henholdsvis 2010 betyr ved hvilken revidering innspillet kom.