



TRAFIKKSIKKERHETSPLAN FOR RØMSKOG



Innholdsfortegnelse

	Side
1. Innledning	3
2. Lovgrunnlag	3
2.1. Vegtrafikkloven	3
2.2. Vegloven	4
2.3. Folkehelseloven	4
2.4. Plan- og bygningsloven	5
3. Prosess	5
4. Status	6
4.1. Trafikksituasjonen	6
4.2. Ulykkessituasjonen	7
4.3. Relevante planer	8
4.4. Trafikksikkerhetsarbeidet i dag	8
5. utfordringer, visjon og målsetninger	9
5.1. utfordringer	9
5.2. Visjon	9
5.3. Mål	10
6. Aktuelle tiltak 2012-2023	10
6.1. Tiltak av organisatorisk karakter	10
6.2. Adferds rettede tiltak	10
6.3. Aktuelle fysiske tiltak	13
7. Handlingsplan	16

1. Innledning

Trafikantene og myndighetene har et delt ansvar for trafikksikkerheten. Trafikantene har ansvar for sin egen Adferd; de skal være aktsomme og unngå bevisste regelbrudd. Myndighetene har ansvar for å tilby et vegsystem som tilrettelegger for mest mulig sikker Adferd og beskytter mot fatale konsekvenser av ubevisste feilhandlinger. Ethvert menneske er unikt og uerstattelig, og vi kan ikke akseptere at mellom 200 - 300 mennesker mister livet i trafikken hvert år.

Formålet med å utarbeide en trafikksikkerhetsplan er:

- Å analysere behovet for tiltak: Hvor er behovet for trafikksikkerhetstiltak størst?
- Å målrette ressursbruken til de viktigste prosjektene
- Å sette fokus på trafikksikkerhet både internt i kommunen, skoler og barnehager og overfor befolkning og øvrige myndigheter
- Å samle flere aktører om samarbeidsprosjekter, og lette oppfølgingen av disse og andre prosjekter nevnt i planen.

Rømskog kommune ønsker gode holdninger som fremmer god adferd i trafikken.

2 Lovgrunnlag

Kommunen forholder seg til og benytter seg av ulike lover i sitt arbeid.

Dette er:

- Vegtrafikkloven
- Vegloven
- Folkehelsesloven
- Plan- og bygningsloven



2.1 Vegtrafikkloven.

Vegtrafikkloven gjelder for all trafikk med motorvogn. Den gjelder også annen ferdsel, men da bare på veg eller på område som har alminnelig trafikk med motorvogn.

I loven heter det at enhver skal ferdes hensynsfullt og varsomt så det ikke kan oppstå skade eller voldes skade og slik at annen trafikk ikke unødig blir hindret eller forstyrret. Loven med tilhørende forskrifter og utfyllende bestemmelser danner grunnlaget for tiltak som skilting, parkering, trafikkontroller, trafikkopplæring, trafikregler, krav til kjøretøy, personlig verneutstyr, straffebestemmelser osv.

Fylkeskommunen har et ansvar for å tilrå og samordne tiltak for å fremme trafikksikkerheten i fylket, jfr. VTL 40a.

Skiltforskriften

Skiltforskriften av 2005 hjemler bruk av offentlige trafikkskilt, vegoppmerking, trafikklýssignaler og anvisninger. Hovedregelen er at regionvegkontoret kan treffe vedtak om å sette opp eller ta ned offentlige trafikkskilt for riksveg, fylkesveg og privat veg. Kommunen har slik myndighet for kommunal veg. Det fins enkelte unntak.

2.2 Vegloven

Formålet med loven er å trygge planlegging, bygging, vedlikehold og drift av offentlige og private veier, slik at trafikken på veiene kan gå på et vis som trafikantene og samfunnet til enhver tid er tjent med.

Vegloven omfatter mange generelle forhold som er knyttet til trafikksikkerhet, og gir hjemmel til å fastsette vegnettets standard, både på hovedveier og lokalveier. Lovens §20 pålegger bl.a. kommunen å bære utgiftene til planlegging, bygging og vedlikehold av kommunale veier.

På kommunale veier er det kommunen som forvalter vegloven, mens fylkeskommunen er forvalter på fylkesveiene. På riksveg er vegdirektoratet sentralmakta, og kan etter nærmere regler fastsatt av departementet delegere myndighet til fylkeskommune, vegkontor og kommune.

2.3 Folkehelsesloven

Kommunen skal gi informasjon, råd og veiledning om hva den enkelte selv og befolkningen kan gjøre for å fremme helse og forebygge sykdom §§ 4, 5, 6 og 7 i Folkehelsesloven henviser til dette.

2.4 Plan- og bygningsloven

Loven er viktig i forbindelse med gjennomføring av fysiske tiltak i kommunen.

Loven inneholder et generelt pålegg til kommunene om å lage planer for en fremtidsrettet arealbruk. Plan- og bygningsloven legger sterk vekt på barns interesser og muligheten for medvirkning.

Plan- og bygningslovens § 3-3 stiller for eksempel krav om at kommunestyret sørger for å etablere en særskilt ordning for å ivareta barn og unges interesser i planleggingen.

Representanten skal ha særlig ansvar for å ivareta barns interesser når det faste utvalget etter denne paragraf utarbeider og behandler forslag til planer. forhold til skoler, butikker etc har stor betydning for trafikksikkerheten.

Folkehelseperspektivet skal være sentralt i all kommunal planlegging.



Gangvei fra Steinbyfeltet til Rømskog skole

3 Prosess.

Planarbeidet ble annonsert som oppstart av kommunedelplan i Indre Akershus Blad og kommunens hjemmeside 4. januar 2012. Det kom inn 1 innspill.

Det faste utvalget for plansaker vedtok 13.09 2012, sak 05/12, at planen sendes på høring med høringsfrist 02.11 2012. Det kom inn 4 hørings svar.

Endelig plan ble vedtatt av kommunestyret xx.xx.xx, sak xx/xx.

4 STATUS

4.1 Trafikksituasjonen

Rømskog kommune er blant annet kjennetegnet med en spredt bosetting. Den spredte bosettingen og et redusert kollektivtilbud gjør at bilen er et mye brukt fremkomstmiddel i kommunen, og gjør også sitt til at biltrafikken er relativt høy tatt i betraktning befolkningstallet.

Tungtransporten gjennom bygda har tatt seg betydelig opp de senere år. Ved bruk av gps, velges FV 21 som førstevalg dersom du skal fra Halden til Kongsvinger. Denne veien ligger også utenom bomring. Veien gjennom bygda er også blitt en gjennomfarts vei til kjøpesenteret i Tøcksfors.

Fylkesvei 21 som går gjennom kommunesenteret er hovedveien gjennom bygda, sammen med Fv 126 som starter ved Bekkenga og går til Trosterud.

I nord krysser Fv 21 fylkesgrensen til Akershus og knytter kommunen til Aurskog Høland. I syd krysser Fv 21 grensen til Marker og i syd/ øst knytter Fv 126 kommunen til Sverige.

Kollektivtransporten i kommunen er knyttet opp til skoleskyssordningen til Rømskog skole og til ungdoms- og videregående skole i Aurskog Høland, samt en bussrute på formiddagen på ukedagene. Det er ikke fast kollektivtransport i helgene. I ferietiden er kollektivtilbudet ytterligere innskrenket. Kollektivtilbudet er redusert i forhold til hva det var for noen år siden, og må betegnes som dårlig.

Årsdøgntrafikk

Årsdøgntrafikk forkortes ÅDT og er trafikkmengden i et snitt på veien i et år fordelt på 365.

Tabellen nedenfor viser utviklingen i årsdøgntrafikken fra 2000 -2012. Tallene er sum av alle kjøretøyer.					
	2000	2003	2007	2009	2012
Bekkenga FV 21	320	327	320		333
Mortegropa FV 21	499	527	529		
Tukun FV 813				300	
Trandem FV 813				201	
Rømskog Rådhus FV 21					834

Tabellen viser at det er størst økning på antall kjøretøyer inn og ut fra Rømskog mot nord. Og at målingen ved rådhuset viser at mange bruker kjøretøy for å forflytte seg internt i bygda.

De siste trafikkmålingene er utført ved Rømskog rådhus 11. juni til og med 24. juni 2012. Fartssonen er 60 km/t på målepunktet og i måleperioden viser gjennomsnittsfarten seg å være 61 km/t.

4.2 Ulykkessituasjonen

Til beskrivelsen av ulykkessituasjonen i kommunen benyttes politirapporterte personskadeulykker (PPU). Dette er ulykker i trafikken hvor kjøretøy er innblandet og hvor det oppstår ikke-ubetydelig personskader. Denne type ulykker skal uten unntak rapporteres til politiet, som da rykker ut til åstedet og skriver en rapport. Kopi av rapporten sendes inn til Statens vegvesen Østfold, hvor den registreres og inngår i diverse statistikker og som grunnlagsmateriale for tiltak på veinettet.

I løpet av årene fra og med 2002 til og med 2011 har det funnet sted 6 PPU på veinettet i Rømskog kommune, noe som gir et gjennomsnitt på 0,6 ulykker årlig. Antall ulykker for det enkelte år i perioden har variert mellom 0 og 2. Totalt er 7 personer lettere skadet i disse ulykkene og en er drept.

Personskadeulykker i Rømskog kommune 2002 – 2011						
År	Antall ulykker	Antall drepte / skadde	Antall drepte	Antall meget alv	Antall alvorlig	Antall lettere skadde
2002	1	1	0	0	0	1
2003	1	2	0	0	0	2
2007	2	2	0	0	0	2
2008	2	2	1	0	0	1
Sum	6	7	1	0	0	6

Kilde: Statens vegvesen

Personskadeulykker i Østfold 2002 - 2011						
År	Antall ulykker	Antall drepte / skadde	Antall drepte	Antall meget alv	Antall alvorlig	Antall lettere skadde
2002	551	839	26	8	54	751
2003	541	779	26	4	53	696
2004	550	788	17	5	45	721
2005	486	717	10	9	43	655
2006	572	814	10	10	43	751
2007	570	802	15	6	41	740
2008	485	660	12	3	41	604
2009	442	635	12	2	32	589
2010	417	581	13	2	31	535
2011	343	447	6	2	19	420
Sum	4957	7062	147	51	402	6462

Kilde: Statens vegvesen

Det varierer hvor alvorlige konsekvenser den enkelte PPU har. Derfor benyttes et system til kategorisering av ulykkene som tar utgangspunkt i tilstanden til den mest skadde personen innblandet i ulykken. Antall ulykker i de ulike kategoriene sier da noe om ulykkestilstanden på veinettet. Den mest skadde personen kan da inngå i en av fire kategorier, som drept, som meget alvorlig skadd, som alvorlig skadd og som lettere skadd.

Begrepene som benyttes ved definisjon av omfang av ulykkene bør forklares nærmere. Som drept i trafikken regnes personer som dør middelbart eller innen 30 dager som følge av uhellet. Meget alvorlige skade er definert som en skade som fører til varig men av betydelig omfang (30 – 100 % invaliditet) eller som ei tid truer pasientens liv, alvorlig skade er definert som skade som krever sykehusinnleggelse og lengre behandling, men som ikke fører til varig men av betydelig omfang (< 30 % invaliditet). Lettere personskade kan være mindre sårskader og bruddskader som krever legebehandling, men som ikke medfører innleggelse på sykehus.

Skadestistikk hentet fra Finansnæringens fellesorganisasjon, trafikkskadestatistikk (TRAST).

Innrapportert skade påført ved rygging i Rømskog kommune								
	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Personbil m.v (under 3,5t)	5	8	3	2	9	0	10	10

4.3 Relevante planer

Nasjonalt:

- Nasjonal handlingsplan for trafikksikkerhet på veg
- Nasjonal Transportplan (NTP)

Regionalt:

- Regional Transportplan for Østfold mot 2050

Lokalt:

- Kommuneplan for Rømskog 2008 – 2019
- Folkehelseplan

4.4 Trafikksikkerhetsarbeidet i dag

Tekniske tjenester:

I kommunen har virksomheten tekniske tjenester hovedansvaret, mens barnehager, skoler og helsestasjon driver ulike adferdsrettede tiltak. Tekniske tjenester har ansvaret for prioritering blant de aktuelle prosjektene. I tillegg utfører sektoren trafikksikkerhetsarbeid som brøyting, strøing, siktrydding med mer.

Mye av dagens arbeid på trafikksikkerhetssiden er basert på enkelthenvendelser og på enkelt saker.

Adferdsrettet arbeid utføres først og fremst på den enkelte barnehage / skole.

Kommunen arbeider via tekniske tjenester i flere samarbeidsgrupper i forbindelse med større og mindre utbyggingssaker, det være seg saker initiert av Statens vegvesen, private utbyggere eller andre.

Kommunen har også utarbeidet innspill til Norsk Transportplan samt prioriteringslister for tiltak som ønskes utført på det overordnede veinettet.

Barnehager:

Opplæringstilbudet i barnehagen er i stor grad basert på opplæring av barna i der-og-da situasjoner når de er ute i trafikken. De er også opptatt av refleksbruk.

Skoler:

Kunnskapsløftet er grunnlagsdokumentet for all aktivitet i skolen. Der skal et tema som trafikksikkerhet inngå som en integrert del av andre fag der hvor dette naturlig hører hjemme. Det er med andre ord ikke et eget undervisningsopplegg rettet mot trafikk og trafikksikkerhet i grunnskolen, noe som gjør at omfanget av undervisning på dette området er helt avhengig av engasjement fra klassens lærer / skolens rektor. Av den grunn har hver skole et eget opplegg for sin undervisning på dette området. Undervisningstilbudet til elever på videregående skoler i området er generelt sett lavt når det gjelder temaet trafikksikkerhet.

Hver høst kjøres det i gang et samarbeidsprosjekt mellom politiet, Statens vegvesen, barneskolene som kalles Aksjon skolestart.

5 UTFORDRINGER, VISJON OG MÅLSETTINGER.

5.1 utfordringer.

Rømskogs utfordring på trafikksikkerhetssiden er at hoveddelen av bosetting er todelt. Hoveddelen av bosettingen er fordelt nord og vest for Rømsjøen. Vest for Rømsjøen og langs fylkesveien frem til nordenden av Rømsjøen mangler fullverdig tilbud til gående/syklende.

På den fysiske siden er det spesielt Fv 21 som gir utfordringer med tanke på økt tungtransport gjennom kommunen.

5.2 Visjon.

Nasjonalt nivå.

I forbindelse med behandlingen av St.meld.16 (2008-2009) NTP 2010-2019 ble det besluttet at nullvisjonens ordlyd skulle endres.

I NTP 2010-2019 kap.5.1 står det følgende:

“Transportpolitikken skal bygge på en visjon om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller hardt skadde i transportsektoren.

Antall personer som blir drept eller hardt skadde i trafikken skal reduseres med minst en tredjedel innen 2020”.

Kommunalt nivå.

En visjon er en ledestjerne som viser vei og retning som i dag er uopnåelig. Statistikken for Rømskog viser at i 2002, 2003 og 2007 var det 0 drepte og 0 hardt skadde, mens det i 2008 var 1 drept og 0 hardt skadde.

Rømskog kommunes visjon er derfor 0 trafikkulykker. Dette er en strategi som i tillegg til 0 visjonen, retter seg mot ulykker og hverdagsuhell i trafikken.

5.3 Mål.

Det er satt følgende mål for trafikksikkerhetsarbeidet i Rømskog:

1. Antall trafikkuulykker skal reduseres innen 2015.
2. Alle elever skal ha en trygg og sikker skolevei.
3. Boligfeltene skal være trafikksikre for alle beboere, både små og store.

6 AKTUELLE TILTAK 2012 – 2023.

Aktuelle tiltak fungerer som en idebank for handlingsplanen. Tiltakene bygger blant annet på innspill fra enkeltpersoner, myndigheter og andre.

Tiltakene er inndelt i 3 ulike hovedgrener, organisatoriske tiltak, tiltak på veinettet og adferdsrettede tiltak.

Tiltakene er nummerert i henhold til om det er adferdsrettede tiltak eller tiltak av fysisk karakter. I tillegg er det noen tiltak som er av organisatorisk karakter. Adferdsrettede tiltak har bokstaven A foran tiltaksnummeret, fysiske tiltak bokstaven F og organisatoriske tiltak bokstaven O.

6.1 Tiltak av organisatoriske karakter 2012 – 2023.

Kommunedelplan for trafikksikkerhet rulleres hvert 4.år, en gang pr kommunestyreperiode.

Trafikksikkerhetsplanens handlingsplan bør rulleres en gang hvert år og skal vise hvilke tiltak Rømskog kommune vil prioritere i den kommende 4 års perioden. Handlingsplanen rulleres samtidig med at kommunen søker Statens vegvesen om tilskudd til trafikksikkerhetstiltak, vanligvis i første kvartal hvert år. Det bør samtidig gjennomføres en årlig runde for å vurdere trafikksikkerheten ved skoler og andre steder hvor dette er påkrevet.

6.2 Aktuelle adferds rettede tiltak.

Tilskudds muligheter:

Statens vegvesen har egne poster for trafikksikkerhetstiltak på riksveger. I tillegg forvalter Statens vegvesen fylkeskommunale midler for tiltak på fylkesveger. Kommunen kan komme med innspill/ønsker/behov for tiltak på riks- og fylkesveger- Alle slike innspill vurderes av Statens vegvesen i forhold til prioritering av tiltak.

Østfold fylkeskommune har tilskuddsordninger som forvaltes av Fylkestrafikksikkerhetsutvalget (FTU). Det omfatter:

- Skolevegtiltak, gjelder tiltak på kommunale veger for sikring av skoleveg eller andre veger hvor barn ferdes.
- Lokale TS-tiltak, gjelder adferds rettede tiltak for barnehager, skoler og lag og foreninger i privat- og offentlig regi.
- Spesielle TS-tiltak, gjelder tiltak og prosjekter i samarbeid med FTU.

BARN FRAM TIL SKOLEALDER (0-5 ÅR)

Sikring i bil

Riktig sikring av barn i bil er viktig. Det gjelder både å ha alderstilpasset utstyr og å kunne bruke det riktig. Helsestasjonen er et viktig treffpunkt for å nå ut med informasjon til de aller fleste familier.

Informasjon om barneseter gis i dag og vil få økt fokus for alle alderstrinn 0 – 6 år.

Foreldremøter i skole og barnehage kan benyttes til å informere om mulige konsekvenser av og ikke sikre barn og voksne i bilen.

Det bør legges til rette for et metodisk opplegg om trafikk for de største i barnehagen.

Det er viktig å holde kontroller, gjerne utenfor skole/barnehage i en eller flere perioder med mye transport av barn.

Gå trening i trafikken

Framfor å holde barna borte fra trafikken, bør de få god opplæring i å forstå trafikken både i barnehage, skole og hjemmefra. Ikke minst gjelder det skoleveien.

Barna i barnehagen bør gå på turer og læres opp i såkalte ”der-og-da”- situasjoner i trafikken. Formålet må være å lære riktig adferd. 1. klassingene på skolen og avgangskullet i barnehagen kan gjerne øve på skoleveien. På helsestasjonens 6-års kontroll bør skolevei være et tema.

Refleks

Statistikk viser at risikoen for fotgjengere for å bli påkjørt i mørket reduseres med 85 % ved bruk av refleks. Å påvirke til økt refleksbruk kan gjøres blant annet gjennom reflekskampanjer i barnehagen der foreldrene deltar.

SKOLEBARN (6-13 ÅR)

Aksjon skolestart

De siste 4-5 årene har kampanjen Aksjon skolestart blitt gjennomført ved barneskolen i kommunen. Hensikten med kampanjen er å gjøre bilførerne oppmerksomme på at 6-åringene kommer som en fersk gruppe fotgjengere ut på veiene. Aksjon skolestart markeres ved at det settes opp skilt syd og nord for skolen. Førsteklassingene får også utdelt en oransje skolesekk.

Ved skolestart får alle elever et informasjonshefte med seg hjem, der det blant annet står at elever som skysses til skolen med bil skal settes av i busslomma. Dette for å redusere antall biler inne på området i ”rushtiden” ved skoledagens begynnelse.

Trafikkopplæring i skolen

Trafikk, trafikkregler og skolevei er tema hvert år i alle klasser, fra det å gå langs vei i 1. klasse til ferdighetssykling i 6./7. klasse.

“Kunnskapsløftet” har følgende kompetansemål:

Etter 4.: “Eleven skal kunne følge trafikkreglar for fotgjengarar og syklistar.”

Etter 7.: “Praktisere trygg bruk av sykkel som framkomstmiddel.”

For å sikre god progresjon og tilnærming til trafikkopplæringen er www.trafikkogskole.no med tilhørende materiell fra Trygg Trafikk tatt i bruk fra og med skoleåret 2012/2013.

Det vil være opp til skolen å vurdere om det kun er barn over en viss alder som får lov til å sykle til skolen pga av de trafikale forhold, samt tiltak som fremmer folkehelse, klima og miljø for eksempel "gå/sykle-til-skolen-tiltak"

Refleks

Statistikk viser at risikoen for fotgjengere for å bli påkjørt i mørket reduseres med 85 % ved bruk av refleks. Å påvirke til økt refleksbruk kan gjøres blant annet gjennom reflekskampanjer i barnehagen, skole og fritidsklubb der foreldrene deltar.

Refleksvester

1. klassinger får utdelt refleksvester.

Utdeling av sykkelhjelm

Gjensidige deler ut sykkelhjelm til alle barn i fjerde klassetrinn hvert år.

UNGDOM (14 – 19 ÅR)

Refleks

Statistikk viser at risikoen for fotgjengere for å bli påkjørt i mørket reduseres med 85 % ved bruk av refleks. Å påvirke til økt refleksbruk kan gjøres blant annet gjennom reflekskampanjer i fritidsklubb der foreldrene deltar.

Skolene er de arenaene der vi treffer de fleste ungdommene. Trygg Trafikk tilbyr undervisningsmateriell. Andre arenaer er skolehelsetjenesten, fritidsklubben og lag og foreninger.

Rømskog kommune bør påvirke Bjørkelangen ungdomsskole til å kjøre kampanjen "Ikke tøft å være død!"

VOKSNE

Informasjon

Det er vanskeligere å finne arenaer og metoder for å nå ut med trafikksikkerhetsinformasjon til de voksne. Informasjonskampanje bør ha mer fokus på at det er viktig å bry seg. Det må være aksept på at man forsøker å hindre farlig adferd. En metode kan være å informere lokalbefolkningen om ulykkessituasjonen i Rømskog. Hvor skjer det flest ulykker, hvilken type ulykker er vanligst osv. Med denne kunnskapen håper en å redusere risiko adferden.

Trafikksikkerhet i HMS-arbeidet

Kommunen er en stor arbeidsplass i kommunen. Mange av de ansatte har ofte eller i blant behov for bil i arbeidstida. Trafikksikkerhetsarbeidet må innarbeides i kommunens HMS-plan.



40 færre ville blitt drept i trafikken i Norge hvert år, hvis alle brukte bilbelte - alltid. (Kilde: Statens vegvesen)

Senke farten

Farten dreper. En liten økning i farten, gir langt dårligere utfall ved en kollisjon. Å få senket farten til tillatt fartsgrense er derfor et effektivt tiltak. Overraskende radarkontroller på ulykkes strekninger vil også være et godt fartsdempende tiltak.

6.3 Aktuell fysiske tiltak 2012 – 2023

Standarden på fylkesvei 21 er dårlig.

Vegskuldra er for høy, noe som medfører stor fare fordi vannet blir i kjørebanelen.

Hver vår er veien gjennom bygda preget av mange telehiv.

Fylkesveiene er asfaltert, men asfalten er flere steder ferd med å gå i oppløsning.

Noen steder er også asfalten borte. Veibanen er også til tider preget av hull og store sprekker.

På grunn av manglende gang- og sykkelvei har kommunen i mange år bekostet skoleskyss. Dette gjelder også for de elevene som ikke har krav på det i henhold til sentralt regelverk.

Kommunestyret i Rømskog har følgende vedtak:

1. Elever som benytter fylkesvei 21, der det ikke er gang/sykkelvei, får fri skyss til skolen.
2. Elever som bor øst for Sundbrua får fri skyss.
3. Alle 6-åringer får tilbud om skoleskyss fra offentlig vei.
4. Det må påregnes en akseptabel gangavstand fram til oppsamlingsplass eller stoppested.
5. Ved ekstraordinære forhold kan foresatte søke om skoleskyss fra hjemmet. Rådmannen delegeres myndighet til å forhandle og avgjøre saken.

Tilskudds muligheter

Fylkestrafikksikkerhetsutvalget utlyser årlig Skolevegsmidler som kan anvendes til fysiske tiltak på skoleveg eller annen veg der barn ferdes i kommunene. Tilskudd til fordeling i Østfold er årlig i størrelsesorden ca. 5 mill. kroner. Tiltaket skal være forankret i trafikksikkerhetsplanen.

RIKS- OG FYLKESVEIER

Det mange konkrete forslag til forbedringer langs riks- og fylkesveier. Da det er Statens vegvesen som har ansvaret for disse veiene, blir de fysiske tiltakene som foreslås i denne kommunale planen for ønsker å regne. Kommunen vil bruke handlingsplanen til å argumentere for tiltak langs disse veiene ved behandling av nasjonal veitrafikkplan, ved fordeling av sidevegsmidler og ved alle andre anledninger.

Det er behov for mange tiltak for å bedre trafikksikkerheten, først og fremst langs FV 21. Her må det ideelle veies mot det realistiske. Det er ønsker om gang og sykkelveier langs FV 21. Gang- og sykkelveier er kostbart og i konkurranse med andre trafikkerte veier i fylket er det ikke realistisk å få mange strekninger med gang- og sykkelvei. I planen er det derfor kun tatt med de strekningene og tiltakene som vurderes som de høyest prioriterte.

Gang- og sykkelveier

Forlengt gang- og sykkelvei helt til Eidet i syd (kryss mellom Fv.21 og 812). Også videreføring fra veikrysset, Fv.21 – 813(“lokal brua”), og nordover. Det må også legges til rette for ei busslomme ve Eidet.

Bussholdeplass

Ved videreføring av gang- og sykkelvei til Eidet må det opparbeides en bussholdeplass.

Veibelysning

I tillegg til vedtak K12/10 er det ønske om at veibelysning forlenges fra Skjønnhaug til Ramberg og fra Klubbekroken til Lund.

Bygging av veitrasé

Statens vegvesen oppfordres til å få gjennomført(planlagt utbedring av vegvesenet) bygging av ny veitrasé fra Leirvik til Engabakka.

60-sone fra Nord Trandem til Lund

Forlenge 60-sonen til Lund.

50- sone fra Eidet til “Lokalbrua”

Fartsgrensen senkes til 50 km/t på strekningen.

Endring av kjøremønsteret på skoletoppen

Det må settes ned en arbeidsgruppe for å se på kjøremønsteret inn- og ut av skoletoppen.

Fv 126 som forkjørsvei

Fv 126 endres til forkjørsvei.

KOMMUNALE- OG PRIVATE VEIER

Utbygging av gatelys på byggefelt

Utbygging av gatelys må utføres i henhold til kommunestyres vedtak K12/10.

Skilting av 50 km/t på kommunale veier

Kommunen har et vedtak på at alle kommunale veier skal ha 50 km/t. Bedre skilting må utføres.

Utbedring av trafikale forhold på skoletoppen

Mulig at kjøremønsteret bør endres slik at det blir tryggere for barn å krysse veien fra skole og til barnehage/sfo. Det er også kryssing av veien for å komme til garderober og gymsal.

30 km/t på byggefelt

Ved regulering av byggefelt settes en bestemmelse for 30 km/t. Dette innføres også på eksisterende byggefelt.

Siktrydding

På samme måte som på fylkesveier er det viktig med årlig rydding for sikt i veikryss langs kommunale veier. Det bør tas en risikovurdering av de kommunale veiene. I vegloven § 31 står det at trær, busker og annen plantevekst innenfor byggegrenser kan kreves fjernet eller skåret ned i den grad det blir funnet nødvendig av hensyn til ferdsel og veivedlikehold.

I risikovurderingen bør også lagring av snø tas med.

7 Handlingsplan

Handlingsplanen ble vedtatt xx.xx.xxxx, K-sak xx/xx.

Organisatoriske tiltak

Tiltak	Beskrivelse	Inkluderer	Ansvarlig
O – 1	Handlingsplanen rulleres en gang hvert år.	Kommunen, SvØ, Politiet	Tekniske tjenester
O - 2	Trafikksikkerhetsplanen rulleres en gang hver kommunestyreperiode.	Kommunen	Tekniske tjenester

Adferdrettede tiltak
BARN 0-5 ÅR

Tiltak	Beskrivelse	Inkluderer	Ansvarlig	Ressurskrav
A – 1	Samtale om sikring av barn i bil før fødsel og ved ulike alderstrinn.	Kommunen	Helsestasjon	Gjennomføres i dag
A – 2	Barna i barnehagen skal på turer læres opp i såkalte ”der-og-da”-situasjoner i trafikken. Formål: Lære riktig adferd.	Kommunen	Barnehagen	Legges inn i undervisningen
A – 3	Reflekskampanje i barnehagen med foreldre	Kommunen	Barnehagen	Legges til foreldremøter
A – 4	Gå trening i trafikken, lære seg skoleveien.	Kommunen	Barnehagen/ helsestasjon	Legges inn i undervisningen

SKOLEBARN 6-13 ÅR

Tiltak	Beskrivelse	Inkluderer	Ansvarlig	Ressurskrav
A -5	Gjennomføre "Aksjon skolestart"	Kommunen, Politiet, Statens vegvesen	Barneskolen	Gjennomføres i dag
A - 6	Informere om riktig og nødvendig bruk av refleks, hjelm og annet sikringsutstyr.	Kommunen	Skolen	Legges inn i undervisningen
A - 7	Foreldremøter benyttes til å informere foreldre om trafikksikkerhet og trafikkultur.	Kommunen	Skolen	Legges til klassemøter
A - 8	Informere om mulighet for skoleskyss også utover hva sentralt regelverk tilsier. Henvis til vedtak i kommunestyret 15.06.06	Kommunen	Skolen	Sendes ut før skolestart K-vedtaket koster ca kr.350.000,- pr år.
A - 9	Gjensidige Marker deler ut hjelmer til fjerdeklassingene	B. skolen	Gjensidige	Gave fra Gjensidige
A - 10	Trafikkopplæring ihht kunnskapsløftet	Kommunen	Skolen	Legges inn i undervisningen
A - 11	Utdeling og bruk av refleks/refleksvester		Skolen	Legges inn i undervisningen

UNGDOM 14-19 ÅR

Tiltak	Beskrivelse	Inkluderer	Ansvarlig	Ressurskrav
A - 12	Informere bruk av refleks.	FTU/Trygg Trafikk	U. skolen	Legges inn i undervisningen
A - 13	Oppfordre Bjørkelangen ungdomsskole til å gjennomføre trafikksikkerhets kampanje. For eksempel "Ikke tøft å være død"	Trygg Trafikk	Kommunen	Legges inn i undervisningen

VOKSNE

Tiltak	Beskrivelse	Inkluderer	Ansvarlig	Ressurskrav
A – 14	Trafikksikkerhet må innarbeides i kommunens HMS-plan	Kommunens ansatte	Rådmann	1 dagsverk + ansattes tid
A – 15	Radar- og bilbelte kontroller		Politiet	
A – 16	Ansatte i kommunal sektor skal rygge bilen på plass ved parkering	Kommunens ansatte	Rådmann	Legges inn i personalmøter

FYSISKE TILTAK PÅ RIKS- OG FYLKESVEIER

Tiltak	Prosjekt	Total kostnad	Merknad	2013	2014	2015	2016
F – 1	Kantklipping må utføres min 2 ganger pr år. Dette for at siktforhold i avkjøringer og kryss langs fylkesveiene opprettholdes.	SvØ	Årlig	X	X	X	X
F – 2	Fv 126 endres til forkjørvei.	SvØ				X	
F – 3	Ombygging av FV 21 fra Leirvik til Engabakka	SvØ				X	
F – 4	FV.21.Gang- og sykkelvei fra Vestre Tørnby til Eidet	SvØ				50.000,-	6 mill
F – 5	FV.21. Etablere busslomme ved Eidet	SvØ					300.000,-
F – 6	FV.21. Reasfaltering av fylkesveien gjennom bygda	SvØ				X	
F – 7	FV 21. Utbedring av telehiv	SvØ				X	
F – 8	FV 21. Senke hastigheten til 50 km/t fra Eidet til innkjøringen til Østkroken	SvØ				X	

FYSISKE TILTAK PÅ KOMMUNALE- OG PRIVATE VEIER

Tiltak	Prosjekt	Ansvarlig	Merknad	2013	2014	2015	2016
F – 9	Årlig siktrydding ved kommunale veier og plasser.	Kommunen v/teknisk		10.000,-	10.000,-	10.000,-	10.000,-
F – 10	Gatebelysning på kommunale byggefelt (ihht vedtak K12/10)	Kommunen v/teknisk			500.000,-	500.000,-	500.000,-
F – 11	Skilting av fartsgrense på kommunale veier	Kommunen v/teknisk			15.000,-		
F – 12	Det skiltes og monteres bilsperre i gangveg mellom eldresenter og Steinbyfeltet	Kommunen v/teknisk		50.000,-			
F - 13	På syd/vestre hjørnet av kommunehus merkes et felt med parkering forbudt.	Kommunen v/teknisk		5000,-			
F – 14	Lagring av snø må utføres slik at dette ikke er til hinder for sikten i veikryss.	Kommunen v/teknisk					