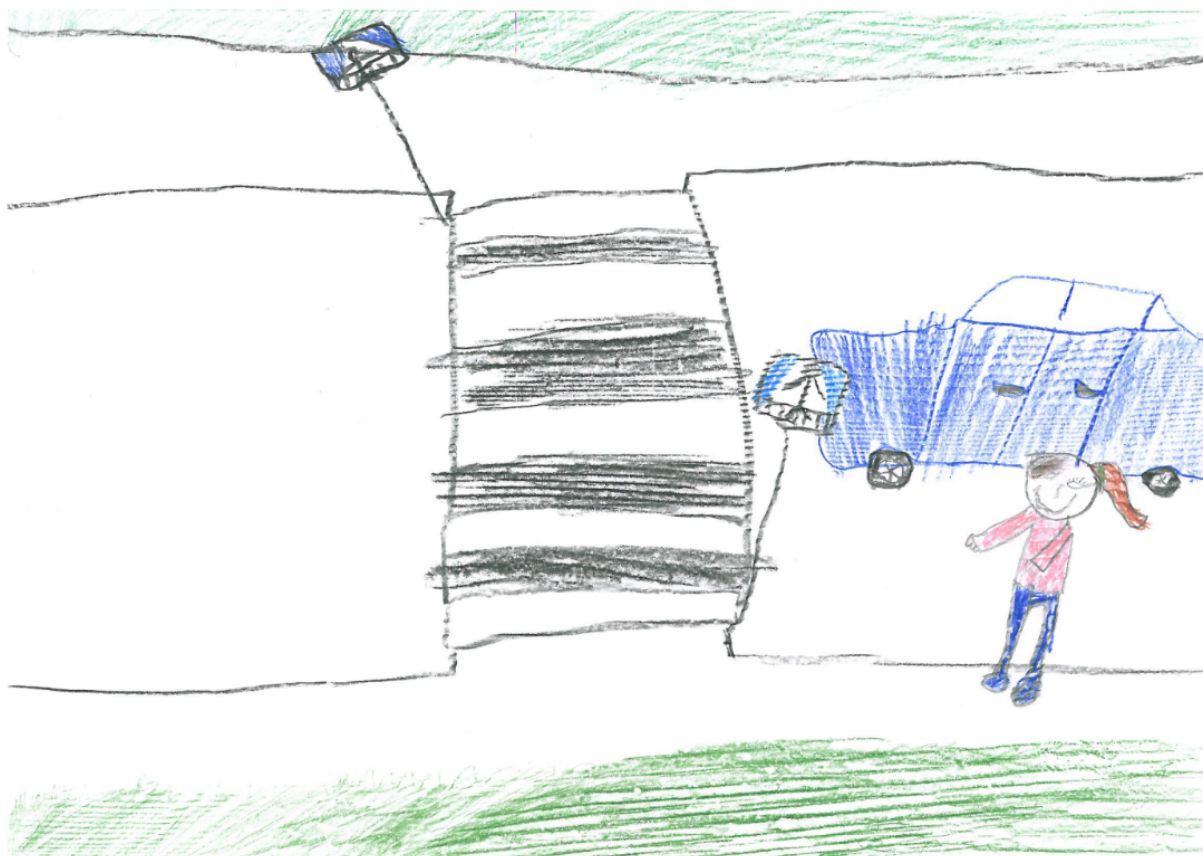


TRAFIKKSIKKERHETSPLAN FOR ENEBAKK KOMMUNE 2025-2027



ENEBAKK KOMMUNE

FORORD

Trafikksikkerhetsplanen 2025-2027 er en revisjon av trafikksikkerhetsplanen fra 2018 som omfattet perioden 2018-2021. Planen bygger på erfaringer fra tidligere planer, samt en systematisk trafikksikkerhetsvurdering av områder, punkter og strekninger med utgangspunkt i tilknytning til skoler og skoleveier. Vurderingene er gjort med utgangspunkt i kartstudier og lokalkunnskap av observasjoner.

Med dette som grunnlag, samt innkomne innspill og oppdatering av trafikk- og ulykkessituasjonen i EnebaKK er det utarbeidet et planforslag. Planen er oppdatert i henhold til dagens regelverk og trafikkmengde, og beskriver bl.a. prinsipper for trafikksikkerhetsarbeidet i EnebaKK.

Kommunen har fra 2024 budsjettet med å bruke 1 millioner kroner årlig på trafikksikkerhetstiltak, i tillegg til løpende arbeider for å holde veier trafikksikre.

Det gjennomføres årlig en rekke tiltak for å bedre veistandard og bedre siktforhold, samt at det brukes 3 millioner kroner til å foreta større oppgraderinger av veinettet. Disse tiltakene er prioritert i Hovedplan vei, som ble vedtatt i kommunestyret 7. desember 2020. Dette er også en reduksjon av tidligere satsinger, men må ses i lys av at det er brukt relativt store ressurser på oppgradering av veier i kommunen mellom 2015 og 2022.

De foreslåtte tiltak har fokus på å gjennomføre tidligere vedtatte prioriterte tiltak, samt tar tak i enkle tiltak for å bedre sikt, merking og skilting. Prioritering og oppfølging vil bli foretatt av kommunen ved kommunalområde miljø og samfunn. Større tiltak anbefales gjennomført samordnet med andre utbyggings-/infrastrukturtiltak.

Det er ikke registrert alvorlige trafikkulykker på kommunale veier i EnebaKK siden forrige plan ble utviklet, men det utarbeides ikke statistikk over mindre ulykker som gir mindre alvorlige skader.

Siden forrige plan ble utarbeidet har trafikken fortsatt å øke. EnebaKK kommune har også vedtatt en klima- og miljøplan som konkretiserer ambisjonene knyttet til transport, helse og miljø. Det er gjennomført tiltak ved to busstopp som øker sikkerheten til passasjerer, samt gir kommunen besparelser til skoleskyss.

Basert på et interkommunalt arbeid ble det i 2019 utarbeidet en felles kommunal veinorm, som ble vedtatt som lokal forskrift i kommunestyret 29. april 2019 (KS 31/19). Det ble i mai samme år også vedtatt en kommunal veilysnorm (2019/924).

Trafikksikkerhetsplanen er utarbeidet av en arbeidsgruppe bestående av Terje Farestveit, Dag Winther, Kristine Engell og Trine Eskeland (Asplan Viak). Vibeke Holte (skole), Tore-Remi Wick (veidrift), samt at Lene Halset og Jens Martin Langkaas (Plan) også har deltatt i slutføringen av planen.

Trafikksikkerhetsplanen legges bevisst frem med kort tidshorisont da Hovedplan vei og Trafikksikkerhetsplanen ved ny revidering skal samordnes i en plan – *Hovedplan vei (inkl. tiltaksplan, trafikksikkerhetsplan og ladeinfrastruktur)* – i samsvar med vedtatt planstrategi. Ny plan skal legges frem allerede våren 2027.

Kirkebygda, juni 2025.

INNHALDSFORTEGNELSE

1	INNLEDNING	5
1.1	Om Enebakk kommune	5
1.2	Aktører i trafikksikkerhetsarbeidet	5
2	DAGENS SITUASJON	7
2.1	Ulykkessituasjonen	7
2.2	Trafikksituasjonen	9
2.3	Historisk utvikling av trafikkmengder	10
3	VISJON OG MÅLSETTINGER	11
4	PRINSIPPER FOR TRAFIKKSIKKERHETSARBEIDET I ENEBAKK	13
4.1	Fartsgrenser	13
4.2	Kriterier for bruk av fysiske fartsdempende tiltak	13
4.3	Kriterier for anleggelse av gangfelt	14
4.4	Skilting av veinettet	15
4.5	Kriterier for oppsetting av veibelysning	16
5	LØPENDE TRAFIKKSIKKERHETSARBEID I ENEBAKK KOMMUNE	17
5.1	Trafikksikkerhet i planleggings- og utbyggingssaker	17
5.2	Drift og vedlikehold av veinettet	17
5.3	Trafikksikkerhetsarbeid i barnehage og skole	18
6	HANDLINGSPLAN FOR TRAFIKKSIKKERHET I BARNEHAGE OG SKOLE	18
6.1	Trafikksikkerhetsarbeid i barnehage og skole	18
6.2	Aktiv og sikker skolevei	19
6.3	Skoleskyss	20
6.4	Trafikksikker kommune	21
7	FYSISKE TRAFIKKSIKKERHETSTILTAK	23
7.1	Tiltak på kommunale veier	23
7.2	Spesielt om tiltak ved skolene	24
7.3	Drifts- og vedlikeholdsrutiner for å bedre trafikksikkerhet	27
7.4	Tiltak på fylkesveinettet	27
8	Konklusjoner	27
8.1	Evalueringsav tidligere periode vedrørende gjennomføring	27

8.2	Sammendrag og anbefalinger	28
9	OPPFØLGING AV PLANEN.....	28
9.1	Organisering.....	28
9.2	Forankring	28
9.3	Økonomi	29
	Vedlegg 1. Status prosjekt i forrige plan	30

Forkortelser brukt i denne planen:

ATK = Automatisk trafikkontroll.

FAU = Foreldrenes arbeidsutvalg ved den enkelte skole eller barnehage.

Fv.=fv. = Fylkesvei.

NVDB = Norsk Vei Data Bank har informasjon om veienes tilstand.

SFO = Skolefritidsordning, et tiltak der barn kan være før og etter skoletiden.

SU = Samarbeidsutvalg på de enkelte skolene eller barnehagene.

SVV = Statens vegvesen.

ÅDT = Årsdøgntrafikk. Antall kjøretøy på strekningen per døgn i gjennomsnitt for hele året.

1 INNLEDNING

1.1 Om Enebakk kommune

Enebakk kommune er 232 km² stor, og har i overkant av 11.000 innbyggere. Kommunen har fem skoler fra barnetrinnet og ut ungdomsskolen, men ingen videregående skoler.

Fv. 120 er hovedtrafikk åren gjennom kommunen. I tillegg er fv. 155 og fv. 154 hovedveier med relativt høy trafikk. Fv. 326 og Fv. 327 er veier med mindre trafikk.

Kommunen har flere roller og oppgaver som innebærer at den direkte eller indirekte har mulighet til å påvirke trafikksikkerheten for sine innbyggere. Kommunen bestemmer som planmyndighet hvordan lokalsamfunnet skal utvikles. Her vil skoleveier, avstand og risikovurderinger, kunne være elementer i tilrettelagt utbygging. Dette er omtalt i blant annet kommuneplanens samfunnsdel, om mobilitet.

Kommunen har ansvaret for de kommunale veiene, både når det gjelder planlegging, bygging/utbedring og vedlikehold. I tillegg tar kommunen initiativ til, og gjennomfører, Aksjon skolevegtiltak, og har også mange arenaer der det kan arbeides med trafikksikkerhet, som barnehage og skole.

I arbeidet med trafikksikkerhet har skolene vært sentrale, ved at det i stor grad er sikkerhet for skolebarn som har vært utgangspunktet for de vurderinger er som er gjennomført.

1.2 Aktører i trafikksikkerhetsarbeidet

I trafikksikkerhetsarbeidet er, i tillegg til kommune, flere aktører med samme mål – å redusere antallet skadde og drepte personer i trafikken. Godt samarbeid er viktig for å lykkes.

1.2.1 Akershus Fylkeskommune

Fylkeskommune forvalter fylkesvegnettet og har etter veiloven et ansvar for å samordne og gjennomføre tiltak for å fremme trafikksikkerhetstiltak i fylket.

Fylkeskommunen har også ansvar for å bygge skoleveier langs de høyest prioriterte strekningen på fylkesveinettet.

Akershus Fylkeskommune tildeler i tillegg Trafikksikkerhetsmidler på vegne av seg selv og Statens Vegvesen til kommuner som er godkjent som Trafikksikker kommune.

1.2.2 Politiet

Kontaktpunktet for politiet er Follo politistasjonsdistrikt. Alle henvendelser kan rettes til sentralbordet på telefon 64 99 30 00.

Utrykningspolitiet (UP), Distrikt 1 - Øst, på Gjøvik, er kontaktpunkt for spørsmål om kontrollvirksomhet. UP har ansvar for de store, sentrale veiene.

Follo politistasjonsdistrikt, ved ordensavdelingen har ansvar for resten av Enebakk kommune. Ordensavdelingen er kontaktpunkt for kontrollvirksomhet, forebyggende arbeid og andre spørsmål i Enebakk kommune.

Politiet skal i forbindelse med trafikksikkerhetsplanen arbeide med:

Ruskontroller: - foreta kontroller av bilførere når det gjelder kjøring i ruspåvirket tilstand i helger og på enkelte hverdager.

Mål: forebygge kjøring i ruspåvirket tilstand ved å øke oppdagelsesrisikoen. Samtidig holde fokus på dette gjennom massemedia.

Adferdskontroller: ved bruk av både sivile og uniformerte politibiler å patruljere Enebakk til forskjellige tider skal avdekke aggressiv og uforsvarlig adferd i trafikken.

Mål: avdekke og forebygge uforsvarlig og aggressiv adferd i trafikken.

Fartskontroller: Avholde fartskontrollmålinger. Kontrollene vil primært bli holdt på de veiene hvor det ferdes myke trafikanter.

Mål: Avdekke fartsovertredere og derav å redusere gjennomsnittshastigheten.

Verneutstyrskontroller: Spesifikke kontroller avholdes opp mot bruk av bilbelte og hjelm. Dette er et samarbeid mellom Statens vegvesen og politiet.

Mål: Høyne bruken av bilbelte og hjelm, og redusere uvettig bruk av mobiltelefon.

Politiet gjennomfører over hele landet kontroller kalt "Aksjon skolevei" i starten av hvert skoleår for å sikre trygge skoleveier.

Follo politistasjon kan også kontaktes for eventuell deltakelse ved eksempelvis Sykkelpøvene for barneskolen, Gå-prøven for barnehagebarna og refleksvestutdeling i 1. klasse på barneskolen. Her legges det inn en læringsdel i samarbeid med skolen.

1.2.3 Trygg Trafikk

Trygg Trafikk er en landsomfattende organisasjon for det frivillige trafikksikkerhetsarbeidet og virker som et bindeledd mellom dette og de offentlige myndigheter som har ansvar for trafikksikkerheten. Trygg Trafikk utøver sin virksomhet gjennom administrasjonen sentralt, og ansatte regionalt og lokalt. Trygg Trafikk arbeider for å oppnå den best mulige trafikksikkerhet for alle trafikanter.

Organisasjonen skal være en aktiv pådriver i trafikksikkerhetsarbeidet og følge nøye med i ulykkesutviklingen. Organisasjonen har et særlig ansvar for at trafikkopplæring og informasjon om trafikksikkerhet blir gjennomført som et ledd i en samordnet innsats mot trafikkulykkene.

2 DAGENS SITUASJON



Figur 1: Oversiktskart over Enebakk kommune. Kilde Google.no/maps

2.1 Ulykkessituasjonen

Ulykkesanalysen bygger på data fra Vegkart/NVDB (Nasjonal Vegdatabank), som igjen er basert på politiets innrapportering av ulykker. Det er underrapportering av ulykker, særlig de med lavere alvorlighetsgrad. Sammenligning mellom sykehusenes og politiets registreringer viser blant annet at ulykker med syklist og fotgjengere er sterkt underrapportert.

Eksempelvis antar man at kun 10 % av sykkelulykkene rapporteres.

Statistikken antas derfor å vise bare en del av ulykkessituasjonen, og det faktiske antall ulykker i Enebakk er høyere enn hva de offisielle tallene viser. Underrapporteringen gjør at vi

kan få et skjevt bilde av situasjonen, noe som i ytterste konsekvens kan føre til feilprioriteringer.

Det er ikke ny tiårsperiode registrert siden forrige plan, og det er derfor fortsatt perioden fra 2007 til 2017 det tas utgangspunkt i. Det var da til sammen 85 registrerte trafikkulykker i Enebakk i tiårsperioden. tabell 1 viser hvordan ulykkene fordeler seg mellom alvorligste registrerte skadegrad. Det opereres med følgende tre skadegrader i trafikkulykker:

Tabell 1: Alvorligste skadegrad i registrerte trafikkulykker i Enebakk for perioden 2014-2023

	Drept	Hardt skadd	Lettere skadd	Totalt
Sum	4	13	67	84

Drept: Man blir kategorisert som drept dersom man dør av skadene i ulykken eller i løpet av 30 dager etter ulykken.

Hardt skadd: Omfatter kategoriene som det tidligere ble operert med; Meget alvorlig skadd og Alvorlig skadd. Det er vanlig å kategorisere en person som "Hardt skadd" dersom personen må overnatte på et sykehus. Det foreligger medisinske kriterier for skadegraden "Hardt skadd": Skader på for eksempel hode, ansikt og bryst må være av en viss karakter.

Lettere skadd: Alle de skadene som ikke er "ubetydelige", og som derfor blir meldt til politiet, men som ikke kategoriseres som hardt skadd eller drept.

Uskadd/ikke registrert: I NVDB ligger det også inne noen ulykker som er registrert med kode uskadd eller hvor skadegrad ikke er registrert.

Det er ikke registrert alvorlige trafikkulykker på kommunale veier i Enebakk etter 2017, knyttet til gående eller syklende.

Det er registrert seks ulykker med lettere skader, på eller ved kommunale veier knyttet til sykling. I Ytre er det registrert to ulykker knyttet til personbil/fotgjenger, og på Flateby (Ødegårdsveien) er det registrert tre, i samme periode.

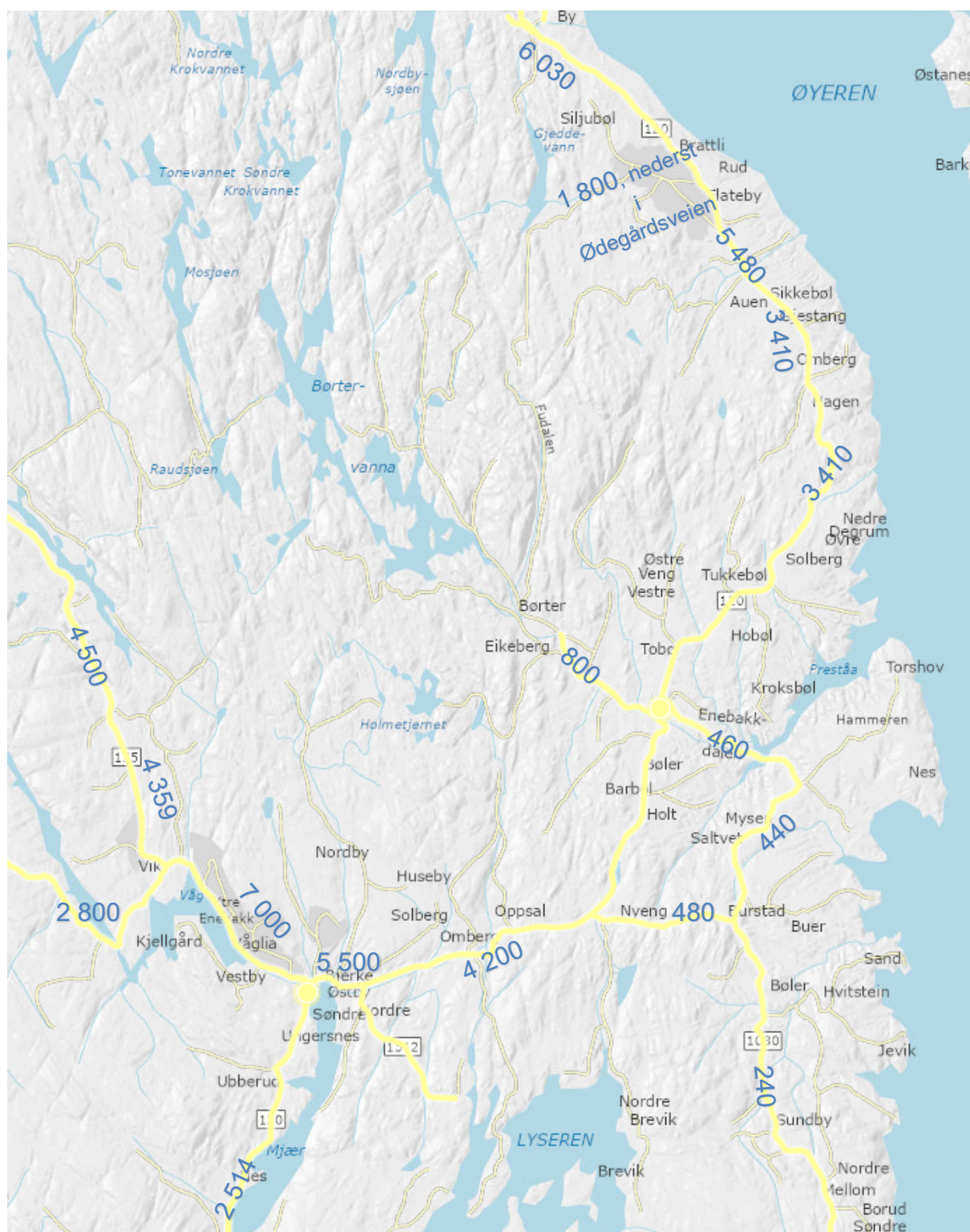
Når vi ser på historiske data, kan det se ut som ulykkestallene har vært stabile siden 2002 da siste periode bare er på fem år. Noe av dette kan forklares med økt trafikk. Ulykkene etter 2018 er knyttet til fylkesveier. Det er vanskelig å finne gode anslag på uhell med små eller ikke registrerte skader.

Tabell 2: Antall ulykker i Enebakk kommune

	Drept	Hardt skadd	Lettere skadd	Uskadd/ikke registrert	Totalt
År 2002-2012	8	12	87		107
År 2007-2017	5	8	65	7	85
År 2017-2022	3	8	32		43

2.2 Trafikksituasjonen

Trafikkmengder i årsdøgntrafikk (ÅDT) på fylkevegnettet (pluss Ødegårdsveien) er hentet inn fra vegvesen.no.



Figur 2 Kartet viser årsdøgntrafikken (ÅDT) per 2022. Kilde: vegkart.atlas.vegvesen.no

2.3 Historisk utvikling av trafikkmengder

Om man sammenligner trafikktallene med tidligere trafikksikkerhetsplan for perioden 2018–2022, kan det se ut som det har vært en betydelig vekst i trafikken i Ytre, mens det i resten av kommunen har vært en noe redusert trafikk.

Det er en del usikkerhet knyttet til tallene. Generelt har det i Viken de senere år vært en trafikkvekst på rundt 0,5 % pr år.

Den største økningen i trafikken er langs fv. 120 rundt Vik og vestover. Det kan se ut som trafikkstrømmen fra Kirkebygda som tidligere dreide noe nordøstover ved at flere valgte å kjøre til eller via Lillestrøm i stedet for vestover i retning Oslo, nå er stoppet opp og delvis reversert.



Figur 4: Kryssing av gangfelt med skolepatrulje. Tegnet av SFO-barn ved Kirkebygden skole.

3 VISJON OG MÅLSETTINGER

Trafikksikkerhetsplan for Enebakk kommune 2025-2027 har følgende visjon, hovedmål og tre delmål.

Visjon: Ingen drepte og ingen hardt skadde i trafikken.

Visjonen angir et mål om at ikke et eneste liv skal gå tapt i trafikken i Enebakk kommune. Visjonen angir også et mål om at antall skadde må holdes på et minimum.

Nasjonalt er nullvisjonen basis for alt trafikksikkerhetsarbeid, og bygger på at trafikanter og myndigheter har et felles ansvar for sikkerheten. Trafikantene skal overholde spilleregler og viser aktsomhet i trafikken, og myndighetene skal sørge for at trafikksystemet er utformet for å hjelpe trafikantene til riktig atferd og beskytter mot alvorlige konsekvenser av feilhandlinger.

Hovedmål: Tilrettelegge slik at all ferdsel kan skje på en trafiksikker og miljøvennlig måte.

Hovedmålet har samme grunntanke som vegtrafikklovens § 3. Grunnregler for trafikk.

«Enhver skal ferdes hensynsfullt og være aktpågivende og varsom så det ikke voldes skade eller oppstår fare og at annen trafikk ikke unødig blir hindret eller forstyrret»

Hovedmålet søkes oppnådd ved fysiske tiltak, holdningsskapende arbeid, kontroll, overvåkning, samt opplæring.

Delmål: Det skal anlegges gang- og sykkelveier langs prioriterte fylkesveier i kommunen (fv. 120, fv. 155 og fv. 154.)

Delmålet søkes oppnådd gjennom dialog med Statens vegvesen og fylkeskommunen.

Delmål: Barn skal sikres en trygg skolevei og 50 % av elevmassen skal gå eller sykle til skolen.

I samarbeid med foreldrene jobbes det jevnlig for å forbedre barnas ferdsel til og fra skolen.

Delmål: Det skal etableres trygge trafikkforhold i boligområdene.

Delmålet søkes oppnådd gjennom reguleringsplanarbeid, fartsdempende tiltak, skilting, kontroll og overvåkning. Dessuten pålegges grunneiere å klippe vegetasjon som hindrer sikten langs veiene, ved utkjørsler og ved kryss.



Figur 5: Illustrasjon av visjon og delmål for trafiksikkerhetsplan for Enebakk kommune. Nullvisjonen legges til grunn for trafiksikkerhetsarbeidet i Enebakk. To av delmålene er at barn skal sikres trygg skolevei og at det skal arbeides med å skape trygge trafikkforhold i boligområdene. Det tredje delmålet er å bygge gang- og sykkelvei langs prioriterte fylkesveier i kommune. Kilde: www.tryggtrafikk.no

4 PRINSIPPER FOR TRAFIKKSIKKERHETSARBEIDET I ENEBAKK

Trygg trafikk har laget en mal for utarbeidelse av trafikksikkerhetsplaner. Denne er bygget opp rundt definerte innsatsområder. Dette kan være risikofaktorer, som rus og fart, alder på trafikantene, type trafikant (gående, motorsykelbruker osv.) samt organisering av trafikksikkerhetsarbeidet.

I Enebakk kommunes plan er det tatt utgangspunkt i erfaringer fra forrige plan, samt skoleveier. Vi har likevel prøvd å fange opp alle elementer fra malen, i den grad den er relevant/sentral for kommunale veier. Det er mye kunnskap og erfaring i malen som med fordel kan brukes under oppfølgingen av planen.

4.1 Fartsgrenser

Enebakk kommune legger anbefalinger fra Statens vegvesen, «Fartsgrensekriterier 2022», til grunn for fastsettelse av fartsgrenser på veinettet (Håndbok fra Statens vegvesen; N300 kap. 11).

Tabell 3: Bruksområder for fartsgrenser i byer og tettsteder.

Fartsgrenser	Bruksområde
30 km/t	Brukes i første rekke på adkomstveier i boligområder og sentrumsområder, men kan også unntaksvis brukes på hoved- og samleveier i bolig- og sentrumsområder med stor aktivitet av gående og syklende og dårlig separering i forhold til motorisert trafikk.
40 km/t	Brukes i første rekke på adkomst-/samleveier i bolig- og sentrumsområder, samt ved gangfelt på fylkesveier.
50 km/t	Generell fartsgrense innenfor tettbygd strøk dersom særskilt fartsgrense ikke er skiltet.
60 km/t	Brukes på samleveier i tettbygde strøk og enkelte hovedveier, der det er liten aktivitet av gående og syklende og god separering.

Videre angir rundskrivet anbefalte fartsgrenser for hovedveier, samleveier og adkomstveier avhengig av bebyggelse, aktivitet (spesielt gående og syklende) og grad av separering av trafikantene.

4.2 Kriterier for bruk av fysiske fartsdempende tiltak

Der fartsgrensen er lavere enn 50 km/t viser det seg ofte at det er nødvendig med fysiske fartsdempende tiltak for å sikre at fartsgrensene overholdes i akseptabel grad. Statens vegvesen har utarbeidet håndbok (veiledning) om fartsdempende tiltak (Håndbok V128). Enebakk kommune følger de samme kriteriene for fartsdempende tiltak:

- I boligområder skal fysiske fartsdempende tiltak anlegges dersom 15 % av kjøretøyene (målt fart) overskrider fartsgrensen med mer enn 5 km/t
- I andre områder bør fysiske fartsdempende tiltak anlegges dersom 15 % av kjøretøyene (målt fart) overskrider fartsgrensen med mer enn 5 km/t.

Det mest brukte fartsdempende tiltaket er fartshumper, men andre typer tiltak kan være aktuelle i spesielle tilfeller, som for eksempel sjikaner med innsnevring av veiens bredde. Forslag om fartshumper følges vanligvis opp med registreringer av fartsnivå. Det kan også anlegges fartshumper basert på erfaring, uten at det gjennomføres fartsmålinger. F.eks. er det ofte nødvendig med fartsdempende tiltak på rettstrekninger eller der avstanden mellom kryss er lenger enn 150 m.

I tillegg til veiens hastighetsnivå tas følgende med i vurdering av forslag om anleggelse av fartsdempende tiltak:

- Veiens trafikk: Vurdering av trafikk tetthet (ÅDT), andel fremmedtrafikk og gjennomkjøringstrafikk.
- Om veien brukes av mange barn for adkomst til skole eller fritidsaktiviteter.
- Veiens geometriske utforming: Humper legges primært på lange rette strekninger, ved farlige veikryss og ved viktige krysningspunkter med f.eks. gang-/sykkeltrafikk.
- Veiens stigningsforhold: Fartshumper kan ikke legges i for bratte bakker – humper bør ikke brukes ved stigning brattere enn 7 %.

Annen viktig informasjon om forholdene på stedet registreres også for å unngå at fartshumper på stedet i seg selv skal medføre trafikkfarlige situasjoner. Plassering ved veilysstolper er ønskelig, slik at fartshumpene blir godt synlige også når det ikke er dagslys. De kan også merkes med lysreflekterende maling.

Statens vegvesens håndbok V127 har listet opp viktige elementer ved krysningssteder: Lav fart ved kryssingsstedet, tilstrekkelig sikt til gangfeltet og til gående som krysser, venter på å krysse eller er på vei fram til gangfeltet for å krysse. Dette gjelder både i dagslys og i mørke.

Det må ikke være for mange forstyrrende elementer i synsbildet som tar oppmerksomheten bort fra gangfeltet og de gående.

For de gående må tilstrekkelig sikt til de kjørende fra begge retninger, kort krysningslengde, gode belyningsforhold, og at kryssing kan skje i gangfeltet, vektlegges ved valg av tiltak

4.3 Kriterier for anleggelse av gangfelt

Gangfelt er først og fremst et fremkommelighetstiltak for myke trafikanter, ikke et trafikksikkerhetstiltak.

Undersøkelser viser at dersom gangfeltet ligger på et lite egnet sted, eller hvis det ikke er sikret med f.eks. god belysning, riktig oppmerking og gode ventearealer, kan de gi falsk trygghet for gående og syklende. Grunnen til dette er at bare halvparten av bilistene stopper for fotgjengere i vanlige gangfelt. Gangfelt skal brukes der det er mange som krysser og der brukerne har spesielle behov, for eksempel skolebarn. Respekten for gangfelt med få kryssende fotgjengere er erfaringsmessig dårlig. Feil bruk av gangfelt kan i enkelte tilfeller virke mot sin hensikt og kan gi de gående en falsk trygghet.

Statens vegvesen har vedtatt retningslinjer for når gangfelt kan anlegges (Håndbok V127, Krysningssteder for gående). Disse skal sikre en enhetlig praksis og at sikkerheten blir best mulig ivaretatt både i det enkelte krysningspunkt og i trafikksystemet som helhet. Kriteriene er knyttet til fartsnivå, trafikkmengde og antall kryssende trafikanter.

Gangfelt må alltid plasseres i bakkant av bussholdeplasser/-stoppesteder. På steder hvor bussholdeplasser ligger ved et kryssområdet, bør gangfeltet plasseres etter krysset. Dersom andre hensyn tilsier at gangfeltet bør plasseres før krysset, bør det ligge 10-15 m før krysset slik at friskten i kryssområdet er ivarettatt.

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

Enebakk kommune vil legge anbefalinger i Statens vegvesens håndbok V127 Kryssingssteder for gående, til grunn ved vurdering av innspill om nye gangfelt. Hovedpunktene i disse kriteriene er vist i tabellen under:

Skiltet fartsgrense	ADT	< 2000		2000 - 8000		> 8000	
	Kryssende i makstimen	< 40	> 40	< 20	> 20	< 10	> 10
	Akseptabelt fartsnivå						
	35 km/t						
	40 km/t						
	45 km/t						
	45 km/t						

 **Ikke anbefalt gangfelt.** Fremkommeligheten til gående med spesielle behov (barn, eldre og personer med nedsatt funksjonsevne) må imidlertid vurderes spesielt. Gangfelt kan eventuelt anlegges dersom det er et akseptabelt fartsnivå på stedet. Alternativt kan man vurdere tilrettelagt kryssing (se kapittel 6), eller finne alternative kryssingssteder.

 **Gangfelt anbefales som en del av gangnett, og som et fremkommelighetstil tak for gående på svært trafikkerte veger.** For veger der akseptabelt fartsnivå overstiges, er det anbefalt å bruke fartsdempende tiltak.

 **Nye gangfelt anlegges ikke ved fartsgrense 60 km/t eller høyere. Dersom akseptabelt fartsnivå på 45 km/t ikke overstiges kan gangfelt anlegges (f.eks. ved rundkjøringer eller signalregulerte kryss).** For veger med høyt fartsnivå og hvor forholdene ligger til rette, anbefales planskilte løsninger (se håndbok N100).

Figur 6: Statens vegvesens anbefalinger for nye og eksisterende gangfelt. Disse skal også legges til grunn ved vurdering av innspill om gangfelt på kommunale veier i Enebakk kommune.

Ved fartsgrenser over 60 km/t skal eventuelle gangfelt signalreguleres.

Nærmere detaljer om anbefalingene innenfor hver fartsgrense med hensyn til trafikkmengde (ADT) og antall kryssende i makstimen er angitt i Håndbok V127 fra Statens vegvesen.

4.4 Skilting av veinettet

Skilting av veinettet i Enebakk skjer i samarbeid mellom politiet, Statens vegvesen og kommunen.

Skiltmyndighetene er de myndigheter som har hjemmel til å sette opp og ta ned offentlige trafikkskilt. Det er i hovedsak Statens vegvesen som er skiltmyndighet for de fleste typer skilt på alle typer veier (fylkesveier og kommunale veier) i Enebakk.

Enebakk kommune har skiltmyndighet for fareskilt, enkelte forbudsskilt og fartsgrenser, enkelte opplysningsskilt (inkl. gangfelt) og serviceskilt på kommunale veier.

Ansvarsforholdene for de ulike skiltene på de ulike veiene er angitt i Skiltforskriften, som er hjemlet i vegtrafikkloven.

4.5 Kriterier for oppsetting av veibelysning

Trafikksikkerhet er den viktigste grunnen til at belysning settes opp. Det settes opp belysning for at det skal bli færre ulykker som skyldes vanskelige synsforhold på den mørke tiden av døgnet. Framfor alt ønsker man å beskytte fotgjengere og syklister, som ofte påføres store personskader ved ulykker. Erfaringer viser at god belysning reduserer faren for slike ulykker vesentlig.

Samtidig skal vei- og gatebelysningen ikke forbruke mer energi enn nødvendig. Derfor bedømmes først behovet for belysning ut fra ulykkesrisikoen. Deretter vurderer man hvilke tekniske løsninger som tilfredsstiller belysningsbehovet med lavest mulig energiforbruk og til lavest kostnad. Krav til belysning for fylkesveiene er gitt i kapittel C.3.8, håndbok N100 Veg og gateutforming (Statens vegvesen). Krav til belysning på kommunale veier er gitt i kommunens veilysnorm.

5 LØPENDE TRAFIKKSIKKERHETSARBEID I ENEBAKK KOMMUNE

5.1 Trafikksikkerhet i planleggings- og utbyggingssaker

Fysiske trafikksikkerhetstiltak på veinettet blir i utgangspunktet avklart gjennom areal- og transportplanlegging etter plan- og bygningsloven.

I tettbebygde områder er det en utfordring å få til gode, trafikksikre løsninger i forbindelse med utbygginger/tiltak. Løsningene skal blant annet tilpasses kravene til sikkerhet for de myke trafikantene som ferdes der. Tverrfaglige vurderinger av planer i en tidlig fase av planarbeidet, gjør at man kan identifisere viktige problemstillinger og foreslå løsninger slik at trafikksikkerheten for myke trafikanter blir best mulig i alle utbyggingsplaner. Arealer for myke trafikanter og kjøretøy skal i størst mulig grad være adskilt fra hverandre for å senke risikoen for påkjørsler og for å øke trafikksikkerheten. Spesielt skal det gjøres sikkerhetsvurderinger med tanke på hvordan større kjøretøyer skal kjøre i et område. Eksempelvis skal det ved planlegging for renovasjonsordningen tilstrebes at renovasjonskjøretøyet i minst mulig grad må inn i selve boligområdet, samt unngå å kjøre inn i eller passere de områdene i et bomiljø som er avsatt til lek/aktivitet og rekreasjon. Det skal ikke legges opp til løsninger der renovasjonsbilen må rygge. Derfor må man lage snuplasser/vendehammerer dimensjonert for store lastebiler.

I anleggsfasen må det påses at trafikksituasjonen blir så ryddig som mulig og at sikkerheten til myke trafikanter ivaretas. Det er derfor i stor grad ønskelig med en helhetlig vurdering av planområdene. For å unngå unødvendig skoleskyss ved anleggsarbeider eller større endringer av trafikkmengder, bør berørte avdelinger i kommunen kontaktes tidlig, slik at man opprettholder trafikksikkerheten til skolebarn og myke trafikanter.

Areal- og transportplanleggingen har stor innvirkning på trafikkmengder, reiselengder og valg av transportmiddel. Siden antall personskadeulykker i hovedsak øker proporsjonalt med antall kjørte kilometer, dersom det ikke gjennomføres tiltak som motvirker dette, har areal- og transportplanleggingen stor betydning for trafikksikkerheten. God arealplanlegging er ikke minst viktig når det gjelder lokalisering av skoler, boligområder og nærbutikker.

Enebakk kommune følger de statlige planretningslinjene for samordnet bolig, areal- og transportplanlegging slik at utbyggingsmønsteret blir tilpasset en effektiv, trygg og miljøvennlig transport.

Det legges vekt på å få til løsninger som kan gi korte avstander til daglige gjøremål og effektiv samordning mellom ulike transportmåter ved økt konsentrasjon av ny utbygging i eksisterende boligområder.

Et utbyggingsmønster som skaper mindre trafikk, vil som regel medføre færre trafikkulykker og i tillegg være positivt for miljø og folkehelse. På den måten oppfyller Enebakk kommune målene i trafikksikkerhetsplanen om sikker ferdsel for alle trafikanter.

5.2 Drift og vedlikehold av veinettet

Drifts- og vedlikeholdsoppgaver som har stor betydning for trafikksikkerheten er sikt-utbedringer når det gjelder vegetasjon, snøopplag, brøyting/strøing, utbedring av sprekker og hull på kjøre- og gangveier og veibelysning.

Vegetasjon langs veien kan særlig fjerne siktlinjer i kryss og avkjørsler, og skjerme for trafikkskilt og veibelysning. Det er viktig at siktlinjer blir opprettholdt hele året. Vegetasjon kan

hindre friskt. Observasjoner som ble gjennomført i 2022 og 2023 viser at for dårlige sikt er et en betydelig utfordring.

Snø i frisktsoner i kryss er også der identifisert som et trafikksikkerhetsproblem i noen av innspillene som jevnlig kommer til kommunen.

5.3 Trafikksikkerhetsarbeid i barnehage og skole

Kommunenes rolle som eier og ansvarlig for drift av grunnskoler og kommunale barnehager har stor betydning i det trafikanterrettede trafikksikkerhetsarbeidet. Dette ansvaret er nedfelt i opplæringsloven og i læreplanen for grunnskolen. Det omfatter både sikkerhet ved transport til og fra skolen, barnas sikkerhet i skole- og barnehagetiden, og på turer i nærmiljøet. Videre har skolen et ansvar for trafikkopplæringen i henhold til kompetansemålene i Kunnskapsløftet.

5.3.1 Barnehager

Enebakk kommune har 10 barnehager. Tre av disse er kommunale heldagsbarnehager og syv er private.

Trafikk og trafikksikkerhet er en del av det spontane innholdet i barnehagen både gjennom bøker og spill, tegninger og deling av småhistorier fra barnas og personalets liv utenom barnehagehverdagen.

5.3.2 Skoler

Grunnskolen i Enebakk består av fem skoler fordelt i tre skolekretser; Flateby, Kirkebygda og Ytre Enebakk. De har totalt ca. 1.400 elever.

Alle skolene melder at det er behov for å bedre sikkerheten knyttet til levering og henting av elever. Det er også rapportert ønsker om bedre sikkerhet langs skoleveier. De konkrete strekningene er omtalt i planen.

Skolene har i ulik grad trafikksikkerhetskampanjer med sikte på å få elever til å gå til skolen.

6 HANDLINGSPLAN FOR TRAFIKKSIKKERHET I BARNEHAGE OG SKOLE

Hovedpoenget med opplærings- og holdningsskapende arbeid vil særlig være å lære opp barn og unge til å bli gode trafikanter, men samtidig å fokusere på foresattes ansvar for denne opplæringen. Ved en slik vinkling av arbeidet, er målet å påvirke en del voksne bilførere til forhåpentligvis en mer bevisst og trafikksikker trafikanatferd.

Ansvaret for opplæring og holdningsskapende arbeid hører spesielt til grunnskolen og barnehager. Videre er eksterne aktører som politi og Statens vegvesen viktige samarbeidspartnere. Det kan vurderes å gjennomføre årlige trafikksikkerhetsdager på skoler og i barnehager.

6.1 Trafikksikkerhetsarbeid i barnehage og skole

Barnehagene driver et kontinuerlig holdningsskapende arbeid. Kartlegging av barnehagenes arbeid med trafikksikkerhet viser at det er potensiale for mer systematikk i

trafikkopplæringen. Et større fokus og en økt bevisstgjøring blant foresatte når det gjelder gå-trening, sikring og læring i trafikken vil øke læringsutbytte for det enkelte barn.

Skolene ivaretar trafikkopplæringen gjennom arbeidet med mål i den til enhver tid gjeldende læreplan. Trafikk er tema på møter for foresatte og i skolens skriftlige informasjon.

Det viktigste holdningsskapende arbeidet må skje i hjemmene ved at barna fra tidlig alder er aktive i trafikken som gående eller trillende sammen med bevisste voksne, ikke som passive passasjerer i bil.

Kjøring av elever til skolene skaper trafikk rundt skolene. Dersom målet med å få flere til å gå til og fra skolen skal nås, må foresatte være mer bevisste på å begrense kjøring av elever til og fra skolen. Samtidig er det viktig å jobbe med tilrettelegging av fysiske tiltak for at elever skal kunne gå trygt til skolen.

6.2 Aktiv og sikker skolevei

Elever blir ofte kjørt til skolen på grunn av tidsmangel. Foresatte og elever må bevisstgjøres og erkjenne verdien av å gå eller sykle. Unødvendig stor trafikk nær skoler er en risikofaktor som kan reduseres ved at gange og sykling blir en naturlig del av elevens aktivitet.

For å gi elevene gode holdninger til trafikk bør de selv bevege seg i trafikken og samtidig bli gjort oppmerksomme på hvilke farer og situasjoner som kan oppstå langs skoleveien.

Foresatte har en viktig rolle når det gjelder å gjøre barna selvstendige og rasjonelle i trafikken.

Enebakk kommune vil jobbe for at elever i større grad skal gå og sykle til skolen, eller i minimum på deler av skoleveien. Dette vil skje både gjennom holdningsskapende arbeid og gjennom arbeid med fysiske tiltak for å gjøre skoleveiene mer trafikksikre. Aktiv bruk av skoleveien gir mange positive effekter i tillegg til at barna får verdifull trafikkerfaring. Når barn går til skolen får de både mosjon og lærer nærmiljøet bedre å kjenne.

Samarbeid med foresatte om trafikksikring ved den enkelte barnehage og skole:

Tabell 4: Aktiviteter for å få flere til å gå eller sykle til skolene i Enebakk.

Aktivitet	Tidspunkt for gjennomføring/oppstart	Ansvarlig	Kommentar
Opprettholde krav om bruk av hjelm på sykkelturer i skoletiden.	Løpende	Den enkelte skole	Det er kartlagt at alle skolene gjør dette i dag, men det er viktig at dette opprettholdes.
Informasjonsarbeid rettet mot foresatte om viktigheten av å gå og sykle.	Løpende	Den enkelte barnehage og skole	Viktig både i folkehelseperspektiv og for redusert biltrafikk.
Involvere foresatte og elever i kartlegging av trafikkarer på den enkeltes skolevei.	Løpende	Den enkelte skole ved elevrådet og FAU.	Mange tiltak kan gjennomføres av kommunen/vegvesenet løpende eller kan inngå som Aksjon skoleveg-tiltak.

I forrige plan var det et foreslått å vurdere tiltak ved barnehager og skoler med hensyn til parkering og av- og påstigninger for å unngå farlige situasjoner. Dette ble gjennomført i 2022, samt at denne planen har tatt utgangspunkt i trafikksituasjonen ved skolene.

Det ble gjennomført tiltak ved to bussholdeplasser som sikrer at elever kan bruke buss og ikke være avhengig av skoleskyss. Arbeidet med å etablere droppsoner ved Stranden skole er i gang nå.

6.3 Skoleskyss

Regelverket for skoleskyss etter opplæringsloven.

Skoleskyss er en individuell rettighet som lovreguleres av opplæringsloven § 4-1 og friskoleloven § 3-7. Vedtaksmyndigheten til skyss ligger på Ruter AS og Enebakk kommune.

Utgiftene til skoleskyss ligger hos Enebakk kommune. Utgiftene til skoleskyss er høye, og kommunen har begrenset mulighet til å redusere kostnadene med bakgrunn i at skoleskyss er en individuell rettighet. Enebakk kommunes mulighet til å redusere kostnadene ligger i sikring og tilrettelegging av skolevei.

De vanlige reglene for skoleskyss er som følger:

- Første trinn: lengre avstand enn 2 km fra hjemsted til skolen
- Andre til tiende trinn: lengre avstand enn 4 km hjemsted til skolen

I tillegg har elever med særskilt farlig skolevei rett til gratis skyss uansett avstand til skolen.

Viken fylkeskommune har delegert vedtaksmyndighet for skyss grunnet lang avstand til Ruter AS. Kommunen har vedtaksmyndighet angående:

- Grunnskoleelever og voksne som har rett til skyss etter § 4-1 om særlig farlig eller vanskelig skolevei (hvis avstanden er kortere enn grensen på 4 eller 2 km), enten skolen er privat eller offentlig.
- Elever som har rett til reisefølge etter § 4-2.
- Elever som har rett til tilsyn før eller etter skoletid etter § 4-2.

Retten til skoleskyss er en individuell rettighet for hver enkelt elev. Det vil si at hva som er særskilt farlig skolevei kan variere fra elev til elev. Elever med delt bosted kan også ha rett til skoleskyss.

Det har imidlertid vært praksis i Enebakk om at å gå langs fylkesvei 120 der hvor det ikke er gangvei, er å anse som særskilt farlig uansett alder eller funksjonsnivå. Denne type praksis vil kunne medføre økte skysskostnader. Elevens funksjonsnivå, alder, strekningen og fartsgrense blir i liten grad vektlagt – kun praksis om at ingen skal gå langs fv. 120.

Skyssituasjon i Enebakk

Tall fra april 2019 viser at 33 % av elevene i Enebakk hadde rett til skoleskyss, av disse har ca. 20 % skyss med minibuss eller taxi, mens 80 % har busskort. Transport med minibuss eller taxi skyldes hovedsakelig farlig skolevei, men dette kan også være kjøring til ikke-nærskole eller delt bosted. Noe skyss på grunn av farlig skolevei inngår også i ordinært busskort.

Av skysskostnadene er i underkant av 50 % grunnet lang avstand. Enebakk kommune arbeider derfor med å bygge ut gang-/sykkelveinettet og samtidig gjøre tiltak på enkelte holdeplasser. Siden forrige trafikksikkerhetsplan er det gjennomført tiltak på to bussholdeplasser, som har bedret sikkerheten og redusert kostnadene knyttet til skyss.

Enebakk kommune betaler skoleskyss for grunnskoleelever, både ordinær skyss og spesialskyss, for alle elever i grunnskolealder folkeregistret i Enebakk, samt voksenopplæringselever på grunnskole.

Mesteparten av spesialskyss på grunn av særskilt farlig skolevei er knyttet til Kirkebygden barne- og ungdomsskole. Dette fordi all ferdsel langs Fv. 120 der det ikke er gangvei, vurderes som trafikkfarlig. Ved å utvide gangveien langs Fv. 120 vil en del av særskilt farlig skolevei kunne reduseres. I tillegg er det utfordringer for de som er bosatt på Hammeren og må gå langs Fv 327.

Bosetningsmønsteret i Enebakk gir utfordringer knyttet til skoleskyss. Manglende tilrettelegging for myke trafikanter, gjør at flere elever må ha spesialskyss i Enebakk enn i kommuner med tilsvarende elevtall. I arbeidet med Trafikksikkerhetsplanen for Enebakk kommune 2018-2021 ble myke trafikanter spesielt prioritert.

Tiltakene som er skissert der omfatter både kommunale- og fylkeskommunale veier.

Gangvei på strekinger mellom Krona – Holt/Thorudveien er nå etablert. Den har ikke medført reduksjon i skoleskyss, da krysningene ikke anses trygge nok. Videre vil gangvei langs Fv. 120 mellom Kirkebygden barne- og ungdomsskole / busstasjonen og Skøyenveien kunne gi reduksjon i antall elever med skoleskyss på grunn av særskilt farlig skolevei. Elevene vil da kunne gå til skolen. Dette er imidlertid svært kostbare tiltak.

KOS (Kultur- og oppvekstavdelingen i Enebakk kommune) ønsker også å redusere fartsgrensen fra dagens 60 km/t der gangvei krysser Fv. 120 ved Fv. 328 Nosaveien med forlengelse av dagens 50-sone fra krysset mellom Fv. 155 og Fv. 120 og forbi avkjøringen til Fv. 328 Nosaveien.

Dette og flere mulige tiltak langs fylkesveier diskuteres jevnlig med fylkeskommunen.

6.4 Trafikksikker kommune

Trafikksikker kommune er et organisatorisk trafikksikkerhetstiltak og ei nasjonal godkjenningsordning i regi av Trygg Trafikk. For å bli godkjent som Trafikksikker kommune skal kommunen ha innarbeidet rutiner og systemer for å kvalitetssikre trafikksikkerhetsarbeidet i hele virksomheten.

Godkjenningen innebærer en forpliktelse til å arbeide systematisk med trafikksikkerhet i alle relevante sektorer innenfor sitt ansvarsområde, og bygger blant annet på følgende kriterier:

- Kommunen har forankret ansvaret for trafikksikkerhetsarbeidet hos ordfører og kommunedirektør.
- Kommunen har innarbeidet trafikksikkerhet i HMS/internkontrollsystemet som inneholder regler for reiser og transport i kommunens regi, og ved kjøp av transporttjenester.
- Kommunen har oppdatert oversikt over trafikkulykker i kommunen.
- Kommunen har en trafikksikkerhetsplan.
- Kommunen har oppfylt kriteriene for den enkelte sektor (oppvekst, kultur, helse, teknisk, plan, HR).

Godkjenningen har en varighet på tre år og kommunen kan deretter bli re-godkjent.

Det ble i 2025 bestemt at Enebakk skal bli Trafikksikker kommune.

7 FYSISKE TRAFIKKSIKKERHETSTILTAK

7.1 Tiltak på kommunale veier

I forrige planperiode var det prioritert 15 tiltak på kommunale veier. Av disse er to helt ferdigstilt og to delvis ferdigstilt. Fire tiltak tas ut av listen. De øvrige tiltakene videreføres. Det er i tillegg satt inn et nytt prioritert punkt som går på ferdigstilling av tiltak fra 2018-2021 i form av oppmerking av fartsdempere samt etablere 8 nye fartsdempere.

I arbeidet med revisjon av planen er det identifisert i størrelsesorden 120 store og små forhold hvor tiltak kan vurderes, de aller fleste relatert til skoler og skoleveier. Disse er beskrevet i vedlegg til planen. En rekke av disse vil trolig ved nærmere vurderinger bli klassifisert til å ha akseptabel risiko og dermed ikke bli fulgt opp, og noen vil være for dyre og/eller uhensiktsmessige å følge opp med tiltak.

Ca. 70 tiltak omhandler bedre siktforhold gjennom å fjerne vegetasjon som forstyrrer siktelinjer eller å flytte/fjerne konstruksjoner nær veg. Dette kan være flytting av avfallsboder, levegger, murer o.l. Disse vil bli fulgt opp som en del av drift og vedlikehold av kommunale veier, samt informasjon til ansvarlige grunneiere.

Det er identifisert ca. 30 tiltak hvor fartshumper, bedre merking eller skilting er anbefalt vurdert, pluss 10 enklere tiltak ved bussholdeplasser.

Ca. 20 kryss, utkjørsler eller overganger bør vurderes utbedret med enkle tiltak.

Det er også registrert noen områder hvor det klages på at det kjøres for fort.

Alle disse tiltakene blir fulgt opp løpende og prioritert i kommunens vedlikeholdsplan for drift av kommunale veier.

Tabellen nedenfor gir en oversikt over behov for større tiltak på kommunale veier, eller hvor flere mindre tiltak er samlet i ett større samletiltak, se til eksempel tiltak to om nye fartsdempere.

De foreslåtte tiltak er vurdert med grunnlag i faglige vurderinger, bl.a. med hensyn til trafikk, fart, eventuelle ulykker, skolevei, innspill fra skoler, samt innspill etter en høringsrunde.

I tillegg til tiltakene som er vist i tabellen vil kommunen fortløpende vurdere mindre trafikksikkerhetstiltak, som eksempelvis fartshumper, veibelysning osv. Dette arbeidet skjer som en del av den løpende forvaltning og drift av veinettet, hvor trafikksikkerhet er et utgangspunkt for arbeidet som gjennomføres.

Tabell 5: Prioriteringsklasser for tiltak på kommunale veier ¹⁾

Prioritet	Tiltaksbeskrivelse
0	Droppsoner ved Stranden skole.
1	Etablere åtte nye fartsdempere.
2	Krysset Kjensliveien x Ødegårdsveien, inkl. plassering av bussholdeplasser. Tiltak nr. 4 fra forrige Trafikksikkerhetsplan. Gjennomføres primært som et Hovedplan vei prosjekt.

Prioritet	Tiltaksbeskrivelse
	Regulering av krysset må startes opp. Det antas 1,5 års reguleringsarbeid, deretter anbud, slik at tiltaket kan utføres i 2028.
3	Supplere belysning i Kjensliveien og Ødegårdsveien. Behov for 10 lysmaster Tiltak med prioritet nr. 5 fra forrige plan.
4	Supplering av gatelys i kryss og adkomstveier hvor myke trafikanter ikke har gangvei eller fortau. Det må gjøres en trafikkanalyse for å vurdere behovet. Analysen planlegges gjennomført i 2026. Tiltak med prioritet nr. 6 fra forrige plan.
5	Utbedre friskt til flere boligveier fra Ødegårdsveien, samt etablere gangfelt i tilknytning til bussholdeplassene. Analysen planlegges gjennomført i 2026. Tiltak med prioritet nr. 8 fra forrige plan.
6	Fortau fra Konvallveien til Hauglia skole. Foreslått alternativ må forankres hos FAU før oppstart.
7	Nye gatelys Flateby Barnehage

Mange gangveier/sykkelveier bør gjennomgå en standardheving for å oppnå at myke trafikanter foretrekker å bruke gangvei/fortau/sykkelvei fremfor bilvei. Likeså må bevegelsesmønster til myke trafikanter tas hensyn til ved planarbeid.

Overganger og kryssinger bør ivaretas særskilt på trafikkerte veier med opphøyd overgang, gjerder og ekstra belysning.

Nye gang- og sykkelveier skal bygges med tilstrekkelig veibelysning, noe som må inngå i prosjektene.

Søknader om fartshumper på kommunale veier vil behandles fortløpende og i henhold til kriteriene omtalt i kapittel 4.2 i trafikksikkerhetsplanen.

7.2 Spesielt om tiltak ved skolene

I arbeidet med denne planen har vi spesielt gjort analyser av forhold rundt tre skoler.

Ytre Enebakk skole (YES)

YES er en barneskole med 470 elever og har ca. 75 ansatte. Den stod ferdig i 2018. Fartsgrensen i nærheten av skolen er 40 km/t og fylkesveiene i nærheten har en gjennomsnittlig døgntrafikk over året på mellom 3.000 og 6.800 (ÅDT).

Det er kommet noen forslag til tiltak i forbindelse med utarbeidelse av planen. I tillegg har det i flere år vært diskusjoner med fylkeskommunen om tiltak for å bedre tryggheten, i første rekke knyttet til kryssing av fylkesveien ved bussholdeplassen.

Det har vært fremmet ønsker om lysregulering og bygging av bro. Lysregulering er ikke ønsket da kryssing av elever skjer i korte perioder, og lyskryss på strekninger med lav trafikk vil medføre lav respekt for tiltaket, med økt risiko som følge. Å etablere bro (eller kulvert) vil

bli svært dyre tiltak. Som en følge av dialog og henvendelse etablerte Viken fylkeskommune i 2023 en ekstra fartshump ved Kiwi. I 2025 er det montert ekstra lys ved denne overgangen.

I G/S-veien ned mot fotgjengerfeltet i samme område er det ytret ønske om tiltak for å redusere konflikt mellom syklende og gående. Det vil bli dyrt og inngripende å bygge et skille mellom sykling og gange, og det vil ikke være sikkerhetsmessig forsvarlig.

I 2020/21 ryddet kommunen vegetasjon for å bedre siktforholdene. Dette er tiltak som må gjentas jevnlig.

Tiltak for å endre bruk av droppsona på YES er et ønsket tiltak, da den er mye trafikkert og like foran sona foregår varelevering og tømning av avfall. Ut over holdningskampanjer er det ansett som vanskelig å gjennomføre tiltak, da det ikke er plass til utvidelse.

Rekkverk bør etterses og gjerde ved/på Tangen bru på nordsida av elva bør fornyes.

Bedre sykkelparkering, eventuelt parkering med tak og eget område for ansatte er tiltak som vil bli vurdert for samtlige skoler. Det samme gjelder for sikrere varelevering.



Stranden skole

Stranden skole er for 5. til 7. trinn, og har ca. 190 elever og ca. 35 ansatte. Det vil sommeren / høsten 2025 etableres droppsone ved Stranden skole

Hauglia skole

Hauglia skole er en 1.4-skole med ca. 190 elever og 50 ansatte. De fleste har ikke skoleskyss, og en stor andel blir derfor kjørt og hentet.

Det er siden 2018 gjort oppgradering av droppsona ved skolen, noe som har bedret sikkerheten knyttet til foreldrekjøring av elever.

7.3 Drifts- og vedlikeholdsrutiner for å bedre trafiksikkerhet

I arbeidet med denne planen er det gjort systematiske observasjoner av siktforhold. Basert på disse er det laget en oversikt med over 70 steder hvor siktforhold bør vurderes og eventuelt følges opp med tiltak. Dette blir vurdert av kommunens driftsavdeling.

Tilsvarende er det identifisert over 20 steder hvor skilt bør oppgraderes eller feil skilting rettes, samt vegmerking bør forbedres. Også dette er blitt en del av grunnlaget kommunens prioriteringer for mindre forbedringstiltak.

Det er også identifisert ca. 20 kryss, overganger og utkjørsler som bør «strammes opp» ved enklere tiltak som bedre kantstein, flytting av gangfelt, sammenslåing av utkjørsler og lignende.

Driftsenheten i kommunen gjennomfører jevnlig tiltak for å sikre at trafiksikkerheten opprettholdes eller bedres gjennom løpende oppgaver:

- Brøyting av gangveier
- Brøyting av friskt i viktige kryssområder med høyere prioritet
- Informerer om vegetasjon og friskt i boligområder og om at oppsitter er ansvarlig
- Gjennomfører årlige runder for å vurdere hekker og andre stengsler
- Vedlikeholder bommer, gjerder og sperringer
- Vedlikeholder veimerking
- Klipper gresskanter og midtrabatter, rydding av siktlinjer og veilystaséer
- Vedlikeholder skilting for trafikk og informasjonsskilt
- Ny skilting/merking av gang- og sykkelveinett

7.4 Tiltak på fylkesveinettet

Fylkeskommunen har ansvar for gjennomføring av tiltak på fylkesveier. Det er en generell utfordring at fylkesveiene i stor grad brukes av gående og syklende, direkte og ved kryssinger. Det er et overordnet mål å etablere gang/sykkelvei langs fylkesveiene, men dette vil det ta mange år å få gjennomført.

Det er gjennom observasjoner fra Google Street View avdekket en rekke mulige tiltak hvor private eller kommunale veier har uheldige løsninger inn mot fylkesveier. Her kan det være grunnlag for å samordne tiltak.

8 KONKLUSJONER

8.1 Evaluering av tidligere periode vedrørende gjennomføring

Vedlegg 1 oppsummerer tiltakene fra forrige plan som er utført, endret aktualitet og ikke utført.

Det er blitt bygget droppsoner ved enkelte skoler, men det er et problem at mange foresatte ikke overholder regelverk for kjøring. Skoleledelse melder om at foresatte som kjører ikke bryr seg om tilsnakk fra skolevakter/FAU, og de savner hjelp av politiet for ytterligere kontroller.

8.2 Sammendrag og anbefalinger

Norske myndigheter har en generell målsetning om at økning i trafikken skal tas med sykkel, gange og kollektiv. For å fortsette den generelle trenden med reduksjon i ulykkene er det viktig å jobbe bredt med trafiksikkerhet for å holde 0-visjonen om 0 drepte og 0 hardt skadde i trafikken. Det er svært gledelig at denne målsettingen er oppfylt etter forrige planperiode.

Langs fylkesveiene er utforkjøring dominerende ulykkesårsak. Langs kommunale veier, og spesielt i Flateby, er det sykkelulykker som dominerer ulykkesstatistikken.

Enebakk kommune har en stor andel barn som må skysses til skolen grunnet farlig skolevei.

Det anbefales at kommunen jobber helhetlig med temaene trafiksikkerhet og folkehelse. Lite fysisk aktivitet skaper et økende helseproblem i alle aldersgrupper og det er betydelige samfunnskostnader knyttet til dette problemet. Å bygge ut gang-/sykkelveinettet er et viktig bidrag for å øke den fysiske hverdagsaktiviteten, slik at flere kan gå eller sykle trygt til skole, jobb og aktiviteter.

Bedre gang- og sykkelveinett kan også stedvis spare midler til skoleskyss på grunn av farlig skolevei. De fleste fysiske tiltakene for å bedre trafiksikkerheten og utbygging av gang- og sykkelveinettet i Enebakk omhandler tiltak på fylkesveiene. Kommunen er derfor avhengig av et godt samarbeid med Viken fylkeskommune, og kommunen må jobbe aktivt for at tiltakene i kommunen prioriteres høyere.

Tilstrekkelige midler til drift og vedlikehold er meget viktig for trafiksikkerhetsarbeidet slik at anleggene blir benyttet slik de er tenkt.

9 OPPFØLGING AV PLANEN

9.1 Organisering

Det er tidligere foreslått at det opprettes et administrativt trafiksikkerhetsforum (TS-forum) i kommunen. Dette har det ikke vært ressurser til å prioritere.

I arbeidet med ny samlet plan for vei (Hovedplan vei og Trafiksikkerhetsplan) vil det etableres en tverrfaglig arbeidsgruppe.

9.2 Forankring

Trafiksikkerhetsplanen er forankret under kommunalområde miljø og samfunn. Politisk oppfølging av saker skal behandles i Hovedutvalg for Teknikk, næring og miljø.

9.3 Økonomi

Midler til fysiske trafikksikkerhetstiltak inngår i kommunens investeringsbudsjett samt at det vil søkes midler fra Akershus Fylkeskommune og Statens vegvesen.

VEDLEGG 1. STATUS PROSJEKT I FORRIGE PLAN

Tiltak som er utført

Prioritet	Tiltak	Status
1	Tangenveien trenger opprustning med nytt fortau + veibelysning.	Utført
2	Nye gatelys ved parkeringsplassen ved Enebakk ungdomsskole	Utført
3 / 5	Hagenveien må få bedre utkjøring til Ødegårdsveien. Slakkere bakke.	I hovedsak utført. Mangler slitelag asfalt og fartsdempere.
9	Utbedring av rundkjøring i Kjensliveien	Utført for rundkjøringen.

Tiltak som prioriteres med endret fremdrift eller innhold

Prioritet	Tiltak	Status
4	Krysset Kjensliveien x Ødegårdsveien, inkl. plassering av bussholdeplasser. (Hovedplan vei prosjekt også). Må reguleres	Ikke utført, men oppstart av reguleringsarbeidet er anbefalt startet.
5	Supplere belysning i Kjensliveien og Ødegårdsveien. Behov for 10 lysmaster	Ikke utført. Prosjektet er under revidering og videreføres.
6	Supplering av gatelys i kryss og adkomstveier hvor myke trafikanter ikke har gangvei eller fortau.	Er under revidering
7	G/S-vei i Bjerklundsbakken	Prosjektet er under revidering.
8	Utbedre frisikt til flere boligveier fra Ødegårdsveien, samt etablere gangfelt i tilknytning til bussholdeplassene.	Tiltaket må planlegges før det kan iverksettes.
9	Fortau fra Konvallveien til Hauglia skole	Ikke utført, men nye alternativer vurderes

Tiltak som ikke er utført, men gjennomføres om det er økonomiske midler

Prioritet	Tiltak	Status
10	Supplering av gatelys ved Hauglia	Ikke utført
11	Nye gatelys ved Flateby barnehage	Ikke utført

Tiltak som tas ut av planen

Prioritet	Tiltak	Status
12	Skilte ensidig parkeringsforbud på boligveier	Stanset ut fra politisk ønske
13	Oppgradere parkeringsplassen ved Mjær ungdomsskole med ny asfalt, oppmerking og belysning.	Tiltaket er satt i bero i påvente av revidering av skolestruktur.

14	Gang og sykkelvei mellom Rakkestadveien og Klokkeudåsen inkludert opparbeidelse av siste del av veien i Klokkeudåsen til fullgod standard med asfalt.	Ikke utført Tiltaket er ikke lenger prioritert fra Kultur og Oppvekst som følge av færre elever på strekningen.
15	Innfartsparkeringen i Ytre Enebakk ved Mølla/ny brannstasjon utvides og bygges med ordinær standard med ladeanlegg for el-kjøretøy, asfalt og belysning.	Ikke utført Området er ikke regulert til formålet og tiltaket tas ut av planen. Ny regulering for sentrumsområdene er under utarbeidelse.