

**Ås kommune**

# **Tiltaksplan for trafiksikkerhet**

**2014-2017**

Vedtatt av kommunestyret XX.XX.XXXX



Foto: Erlend Pehrson

## **Forord**

Tiltaksplanen for trafikksikkerhet 2014-2017 bygger på samme lest som planen for 2013-2016. Planen har som hovedmål å trygge forholdene for de myke trafikantene, men også å skaffe en dypere oversikt over alt trafikksikkerhetsarbeidet i kommunen.

Ulykkesstatistikk for Ås kommune er innhentet fra Statens Vegvesen i 2011. Vi er takknemlige for de innspill kommunens innbyggere har kommet med. Dessverre er det slik at mange saker blir liggende på planstatus veldig lenge. Det skyldes både mangel på midler og kapasitet i administrasjonen. Vi er derfor avhengig av at vi alle oppfører oss aktsomt og hensynsfullt i trafikken.

Olaug Talleraas  
Seksjonsleder vei, idrett, park og friluftsliv

## 1.0 Innledning

### 1.1 Bakgrunn

Denne planen er en rullering av tiltaksplanen for trafikksikkerhet i Ås kommune, vedtatt høsten 2012. Planen har som hovedfokus å komme med forslag til sikringstiltak av den fysiske infrastrukturen for å redusere antallet ulykker i Ås kommune, med spesielt fokus på myke trafikanter. En kommunal trafikksikkerhetsplan bør imidlertid også inneholde en oversikt over det holdningsskapende arbeidet som utføres i kommunen av barnehager og skoler. Den prioriterte tiltaksdelen i enden av dette dokumentet inneholder en kombinasjon av innsendte forslag fra FAU ved de ulike skolene, velforeninger og innbyggere, samt kommunens egne innspill. Alle innspill er blitt faglig vurdert før de eventuelt er blitt tatt inn i tiltaksplanen.

Årets plan bygger på samme lest som de to foregående år. Planen inneholder en omtale av statlige retningslinjer, kostnadsberegninger knyttet til trafikkulykke, samt årsakssammenhenger og virkemidler. Disse opplysningene er i stor grad hentet fra trafikksikkerhetskåndboka fra Transportøkonomisk institutt. I tillegg er det tatt med oversikt over det holdningsskapende arbeidet som gjøres på de forskjellige skolene rundt i Ås kommune.

Rene fysiske tilrettelegginger er imidlertid ikke nok for å få et trygt samfunn. Vel så viktig er enkeltpersoners vilje til å overholde trafikkreglene og opptre aktsomt og varsomt i trafikken. Det hjelper lite å skilte 30 km/t sone i boligområder, hvis denne skiltingen ikke blir overholdt. Ås kommune er derfor helt avhengig av innbyggerens hjelp for å oppfylle målene i planen om redusert antall ulykker.

Trafikksikkerhetsplanen skal oppfylle kravene i kommuneplanen (2011-2023). I denne står det om trafikksikkerhet:

#### **Nåsituasjon**

*Ås kommune har omkring 120 km kommunale veier. Dette tilsvarer 6,5 m per innbygger og er 50 % mer enn gjennomsnittet i Follokommunene. Veilysanlegget består av ca 2500 lamper. Trafikksikkerheten på kommunale veier er god. Det blir rapportert om få ulykker og uhell. Likevel oppleves trafikken som farlig enkelte steder.*

*Kommunen har et godt utbygd gang- og sykkelveinett, totalt ca 90 km.*

#### **Utfordringer**

*Mange kommunale veier er slitt, har dårlig bæreevne og trenger utbedring. Etterslepet for veivedlikeholdet øker for hvert år. Dette kommer av stor trafikk og utilstrekkelig vedlikehold over lang tid. Veilysanlegget er gammelt og tiltak for energisparing er ikke gjennomført.*

*På enkelte strekninger mangler det gang- og sykkelveier for å få et sammenhengende system for gående og syklende.*

*Med den store befolkningsveksten det legges opp til i Ås sentralområde er det behov for å utarbeide en helhetlig plan for veinettet for å sikre god trafiksikkerhet og framkommelighet og legge til rette for fornuftige kollektivruter.*

### **Mål**

- *God og trygg framkommelighet på kommunale veier og gang- og sykkelveier, spesielt på skoleveiene.*
- *Ta i bruk ny teknologi for å redusere energibruken i veilysanleggene.*
- *Utarbeide en helhetlig plan for veinettet i Ås sentralområde*

Ås kommune har verken midler eller muligheter til å gjennomføre alle ønskede tiltak. En prioritering av tiltakene er derfor gjennomført i planen. Forslag som omhandler tiltak på fylkesveier og europaveier blir oversendt Statens Vegvesen.

## **1.2 Nullvisjonen**

Stortinget vedtok i forbindelse med behandlingen av Nasjonal Transportplan 2002-2011 "en visjon om et transportsystem som ikke fører til tap av liv eller varig skade".

Helt siden 1970 har det vært drevet et langsiktig og målrettet trafiksikkerhetsarbeid i Norge. Antall drepte per år er redusert fra vel 560 i 1970 til under 250 de seneste årene. I tillegg til at bilene er blitt mye sikrere, er dette også et resultat av det arbeidet med trafiksikkerhet som har vært systematisk utført av aktører som samferdselsdepartementet, Statens vegvesen, politiet, samt kommunale og fylkeskommunale myndigheter og andre organisasjoner.

Nullvisjonen er en klargjøring av at det er moralsk og etisk uakseptabelt at folk blir drept eller hardt skadet i trafikkulykker. I tillegg utgjør ulykkene en kostnad ved trafikksystemet som vi ikke kan godta, på tross av de fordelene vegtrafikken gir. Nullvisjonen er altså både en etisk vegviser og en retningslinje for de videre transportsikkerhetsarbeidet i Norge. Dette innebærer blant annet at transportsystemet, transportmidlene og regelverket for adferd skal utformes på en måte som fremmer trafiksikkerhet hos trafikantene, og i størst mulig grad medvirker til at menneskelige feilhandlinger ikke fører til alvorlige skader eller død. Trafikantenes ansvar er å være i en slik tilstand at de er skikket til å kjøre på en trygg måte, bruke bilbelte, følge fartsgrensen, være edru og tilpasse farten etter føreforholdene.

Det største potensialet for en reduksjon av antall omkomne når en ulykke først inntreffer er imidlertid den fysiske tilretteleggingen av infrastrukturene. Midtrekkverk, gang- og sykkelvei og nedsatt fartsgrense er blant de aller viktigste tiltakene sammen med mer helhetlig planlegging (inngjerding av skoleplasser, mindre behov for rygging osv), bearbeiding av sideterreng og innføring av rundkjøringer. Når det gjelder hva trafikantene selv kan gjøre for å redusere dødeligheten så er det her helt klart bruk av bilbelte som er av avgjørende betydning i mer enn 80 prosent av tilfellene.

Som et første skritt på veien har regjeringen i gjeldene NTP satt som mål at antallet drepte og hardt skadde i trafikken skal reduseres med minimum en tredjedel innen år 2020.

## 2.0 Ås kommune

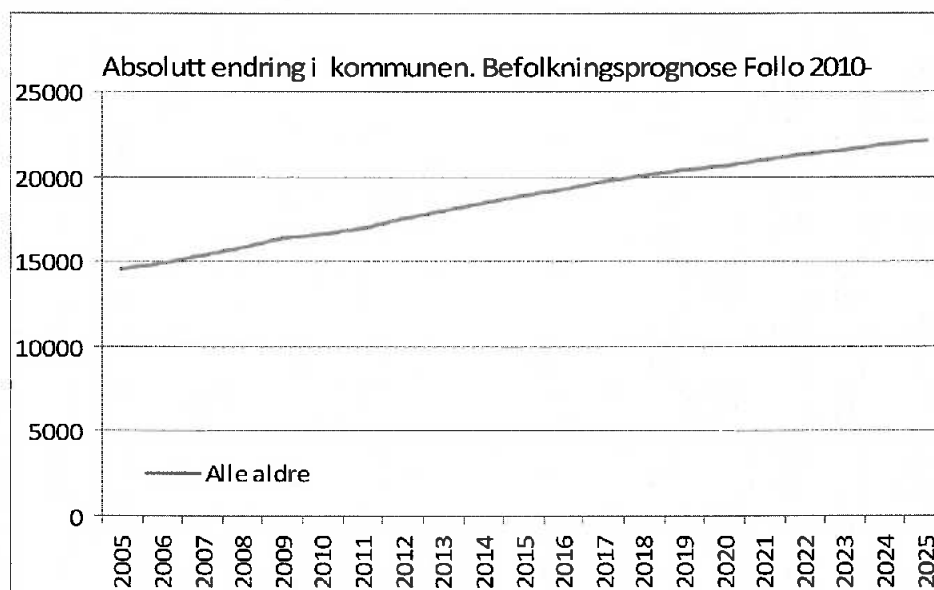
### 2.1 Bakgrunn

Ås kommune er 103 km<sup>2</sup> og ligger i Akershus fylke. Landskapet består av flatt åkerland i kombinasjon med høydedrag. Kommunen grenser til Oppegård i nord, Ski og Hobøl i øst, Vestby i syd og Frogn i vest. Kommunen grenser også mot sjøen, innerst i Bunnefjorden.

FV152 – Drøbakveien er stamveien gjennom kommunen, sammen med både E6 og E18. Jernbanen går også gjennom kommunen og har stoppested på Ås stasjon. Kommunen har totalt 104 km med kommunale veier som den drifter og vedlikeholder. Av dette er omkring 72 km asfalt, mens resten er gruslagt. Av store fylkesveier finner vi foruten FV152, FV65 – Kongeveien, FV55 – Kroerveien, FV35 – Nordbyveien og FV154 – Søndre Tverrvei.

### 2.2 Befolkningsutviklingen

Ås kommune er en ekspansiv kommune i sterk vekst. I følge Statistisk sentralbyrå hadde kommunen per 2010 en befolkning på omkring 16 600 og denne er ventet å vokse til over 22 000 i år 2025. I tillegg er Ås vertskommune for Universitetet for Miljø og Biovitenskap (UMB), med over 3000 studenter.



En økt befolkning betyr også en økt transportmengde hvis ikke tiltak blir gjort for å redusere andelen kjørende. Når trafikkmengden øker, øker også antallet personskader nesten proporsjonalt hvis ikke tiltak blir gjort for å øke trafikksikkerheten. Det er altså to

forskjellige utfordringer Ås kommune står ovenfor. En økt befolkning gir økt transportmengde og en økt transportmengde gir flere personskader. Innsatsen for å redusere antall trafikkskader er derfor både avhengig av at den økte befolkningen velger å redusere transportbruken, og at kommunen samtidig øker muligheten for å ferdes trygt i den fysiske infrastrukturen.

I Ås kommune er det en vedtatt strategi at omkring 75 prosent av veksten i befolkningen skal komme til det definerte sentrumsområde i Ås sentrum. Med god tilrettelegging for gående og syklende og en bedre regional kollektivtransport vil det være mulig å redusere andelen harde trafikanter for på den måten å få flere over til å bli myke trafikanter.

Flere gående og syklende er også i samsvar med regjeringens mål om en mer klimavennlig utvikling. Samordnet areal og transportplanlegging (SAP) legger føringer for byer og tettsteders utvikling, med et mål om en konsentrert utvikling av byer og tettsteder langs allerede eksisterende kollektivknytepunkter. Ås kommune har de høyeste klimagassutslippene i Follo, hvor transportsektoren stod for vel 68 prosent. Mye av dette skyldes gjennomgangstrafikk i forbindelse med E6 og E18 og FV152. Det er et mål å redusere de totale utslippene av klimagasser og Ås kommune har i sin klima- og energiplan vedtatt å redusere de totale utslippene med 30 prosent fra 2008-2020, unntatt gjennomgangstrafikk. Et virkemiddel for å kunne oppnå denne målsetningen er å legge til rette for helhetlig gang- og sykkelveiutbygging.

I forhold til andre kommuner på samme størrelse er Ås i en spesiell situasjon. Ås er vertskommune for UMB med mer enn 3000 studenter. I tillegg er det vedtatt flytting av Norges Veterinærhøyskole (NVH) med tilhørende fagmiljøer (VI) innen år 2018. Anslagene på antall nye studenter varierer, men det er ikke urealistisk å tro at det totale antallet vil ligge på rundt 5000 i år 2018. Samtidig vil et kraftig styrket fagmiljø og en generell befolkningsvekst bidra til en kraftig vekst i folketallet. Det spesielle med studenter som gruppe er at de i liten grad er å definere som harde trafikanter. Det er derfor nærliggende å tro at med en relativt kraftig økning i antallet studenter, i kombinasjon med en generell sterk befolkningsøkning vil gi et ekstra press på infrastrukturen for myke trafikanter.

Trafikksikkerhetsplanen skal fungere som et koordinert handlingsdokument som fremmer trafikksikkerhet, samtidig som det skal oppfylle målene fra gjeldende kommuneplan, samt fungere som et middel for å oppnå målene i klima- og energiplanen.

### **2.3 Holdningsskapende arbeid**

Trafikksikkerhetsarbeidet skal ikke kun ta for seg den fysiske delen. Også det holdningsskapende arbeidet som gjøres i skoler og barnehager skal dokumenteres. Fokuset på trafikksikkerhet i Kunnskapsløftet er også styrket og i læreplanen står det blant annet at etter 4.trinn skal elevene kunne *”følge trafikkregler for fotgjengere og syklister”* og etter 7.trinn skal elevene kunne *”praktisere trygg bruk av sykkel som fremkomstmiddel”*. Etter 10. trinn skal elevene kunne *”gjøre greie for hvordan trafikksikkerhetsutstyr hindrer og minsker skader ved uhell og ulykker”*.

## **2.4 Trafikksikkerhetsarbeidet ved skolene i Ås**

Skolene i Ås gjennomfører et systematisk trafikksikkerhetsarbeid i henhold til gjeldende læreplaner. Felles for alle er at alle 1. klassinger får refleksvest når de begynner på skolen. Elevene i 4. til 7. trinn har en sykkelprøve. Det er også en felles oppfordring at eleven ikke skal begynne å sykle til skolen før etter at de har tatt sykkelprøven første gang. Skolene har imidlertid ingen mulighet til å nedlegge forbud mot å sykle, slik at de her er avhengig av at foreldrene overholder skolens oppfordring. Bortsett fra disse konkrete tiltakene er det delvis stor forskjell i hvordan trafikksikkerhetsarbeidet foretas.

Brønnerud skole: Skolen har følgesvennordning og har også forsøkt trafikkvaktordning med vakter som stopper trafikken i farlige kryss. Ellers har skolen et reglement om at alle må ha hjelm ved sykkeltur som er organisert av skolen. Skolen har hjelmer og lykter til utlån for elever. FAU arrangerer "gå- og sykle til skolen"- aksjoner to ganger i året. FAU har kjøpt inn sykkellys til alle elever og ett sett hjelmer til utlån.

Kroer skole: Skolen har en følgesvennordning som fungerer veldig bra. Skolen har en "skolegalopp" der alle elever oppfordres til å gå eller sykle mest mulig til skolen. Dette gjennomføres hele året og har en premieordning.

Nordby skole: Skolen bruker materiell fra Trygg trafikk i undervisningen aktivt. Jobber aktivt med FAU for å bedre trafikkforholdene.

Rustad skole: Skolen har en "gå til skolen aksjon" 8 uker hver høst og vår for alle trinn. Beste klasse blir premiert. Skolen har en årlig trafikksikkerhetsuke hvert år i forbindelse med sykkelprøven. Barn som sykler før 4. trinn må ha med skriftlig beskjed fra foreldrene om at dette er greit. FAU jobber aktivt og *har* bedret de trafikale forholdene. Trafikkvakter (foresatte) på morgenen i Kroerveien og Drottveien.

Sjøskogen skole: Skolen samarbeider med FAU og Sjøskogen Vel for å bedre de trafikale forholdene. Mange elever blir kjørt til skolen, noe som skaper til dels kaotiske trafikale forhold.

Solberg skole: Samarbeid med FAU. De som har lengst vei sykler fra 2. trinn. Skolen har følgesvennordning.

Åsgård skole: Eleven kan sykle med hjelm etter at de har avlagt sykkelprøve i 4. trinn. Skolen driver mye med trafikktraining.

Ås ungdomsskole: Mange sykler til skolen, og skolen oppfordrer alle til å bruke hjelm. Få elever bruker hjelm daglig. Ved utferd i regi av skolen må man imidlertid bruke hjelm. Skolen deltar i kampanjen "Ikke kult å være død".

Nordbytun ungdomsskole: Mange sykler til skolen, og skolen oppfordrer alle til å bruke hjelm. Få elever bruker hjelm daglig. Ved utferd i regi av skolen må man imidlertid alle bruke hjelm.

Det er altså flere forskjeller mellom skolens trafikksikkerhetsundervisning utenom det som går på det helt obligatoriske. Det burde være mulig å høste erfaringer fra skoler som gjør mye, for å heve det gjennomsnittlige nivået på trafikksikkerhetsundervisningen ved alle skolene. Dette imidlertid avhengig av at skolene selv tar initiativ til å dele kunnskap og erfaringer.

## **3.0 Trafikksikkerhet**

### **3.1 Kostnader knyttet til trafikkulykker**

Samfunnets kostnader knyttet til trafikkulykker er store. Transportøkonomisk institutt (TØI) har beregnet de samfunnsøkonomiske kostnadene ved trafikkulykker. I dette regnestykket er realøkonomiske som kostnader til medisinsk behandling, kostnader til produksjonsbortfall og materielle og administrative kostnader tatt med. I tillegg er de estimerte kostnadene til velferdstap som trafikkskadde og pårørende opplever ved redusert livskvalitet og tap av helse og velferd tatt med.

Tabellen under viser kostnadene i forhold til ulike skadeomfang (2005).

Dødsfall	Kr.	26 500 000
Hardt skadet	Kr.	7 800 000
Lettere skadet	Kr.	800 000
Materiell skade	Kr.	49 000

Det er beregnet en gjennomsnittskostnad til alle politirapporterte trafikkulykker (inkludert dødsfall) på 3,65 millioner kroner. Samfunnets totale utgifter i forbindelse med trafikkulykker beløper seg til 27 mrd hvert år.

Rent samfunnsøkonomisk er det derfor god økonomi i å redusere antallet trafikkulykker generelt og dødsfall og hardt skadde spesielt, i tillegg til at det vil redusere de menneskelige lidelsene til alle involverte. Alle aktører, både staten, fylkene og kommunene må øke innsatsen for å oppnå målene i nullvisjonen.

### **3.2 Årsaker til trafikkulykker**

I de aller fleste trafikkulykker er det menneskelig svikt som er årsak til at trafikkulykker oppstår. I 90 prosent av alle dødsulykker er det en menneskelig faktor som er årsak til ulykken. Manglende kjøredyktighet, som manglende kjøreefaring, uvøren kjøring, for høy fart osv, er en medvirkende faktor i 70 prosent av alle dødsulykker. I tillegg spiller påvirkning av rus og/eller andre rusmidler inn og er en medvirkende faktor i 20 prosent av alle dødsulykker. Trøtthet og sjåfører som sovner bak rattet er også en medvirkende årsak. I svært få tilfeller er det bilens tekniske stand som er årsak til ulykken. Tiltak for å redusere konsekvensen av en ulykke kan den fysiske infrastrukturen hjelpe oss med. Det kan anlegges rumlefelt i kjørebanelen, veilys i kryss, gangfelt og overganger, samt avskrånede veiskuldre osv, men en perfekt fysisk infrastruktur kan ikke alene eliminere alle ulykker. Så lenge det er mennesker som kjører, er vi avhengig av aktsom og hensynsfull opptreden for å redusere antallet ulykker.



### 3.3 Virkemidler for å redusere trafikulykker

Det er en tett sammenheng mellom fart og ulykkesrisiko og konsekvensen av ulykker. I trafikksikkerhåndboka står det *”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”*. Videre står det *”en nedsettelse av farten fra 60 km/t til 40 km/t og 50 km/t til 30 km/t gir en reduksjon i antallet ulykker med 48 prosent”*.

I tillegg vet vi at dødeligheten ved kollisjon i 30 km/t er vesentlig lavere enn i 50 km/t. Reduserte fartsgrenser i boligområder og rundt skoler er derfor av stor betydning for å bedre trafikksikkerheten.

Å redusere farten er av avgjørende betydning både for å redusere ulykkesrisikoen og redusere alvorligheten av en ulykke. Det er imidlertid et problem at skilting i liten grad overholdes av trafikanten. Standarden på veien er av en type som ofte innbyr til høyere fart enn det fartsgrensen legger opp til, og dermed må det ofte fysiske hindre i form av fartshumper til for å redusere farten. Langs veier med ensidig eller tosidig fortau, bør også opphøyede gangfelt vurderes som et alternativ til tradisjonelle fartshumper. Anleggelse av fartshumper er imidlertid omstridt, og i hvert enkelt tilfelle bør man avveie hensynet mellom fremkommelighet for de kjørende og hensynet til sikkerhet og fart. Primært bør forslagsstiller (velforeninger, grendelag, FAU etc) være samstemt før forslag vedtas og det bør foretas trafikkmålinger og observasjoner av kommunalteknisk avdeling for å vurdere behovet for tiltaket.

Veilys er av avgjørende betydning for trafikanters mulighet til å tilegne seg informasjon. Det er derfor av stor betydning at synsbetingelsene er gode. Ulykkesrisikoen øker for alle trafikkgrupper i mørke, men særlig myke trafikanter er utsatt. Å opplyse krysningspunkter og sterkt trafikkerte veier og gater er derfor viktig for å bedre trafikksikkerheten. Undersøkelser viser at fungerende veilys kan redusere dødsulykker med opp til 65 prosent. Veilys i seg selv kan imidlertid ikke løse alle problemer. Det er umulig å opplyse alle veier og gater, og andre virkemidler som bruk av refleks er av avgjørende betydning for å bedre trafikksikkerheten for myke trafikanter. Her må alle trafikanter selv ta et ansvar for å være bevisst bruken av refleks.

#### 3.3.1 Gang- og sykkelveier

Nasjonal sykkelstrategi 2010-2019 har som delmål at sykkeltrafikken skal utgjøre minst 8 % av alle reiser i Norge, i byer og tettsteder ønskes det en dobling av sykkeltrafikken. Nasjonal transportplan 2010-2019 har som mål at alle byer og tettsteder med over 5000 innbyggere skal ha et sammenhengende hovednett for sykkeltrafikken. Et slikt sykkelvegnett vil veksle mellom statlige, fylkeskommunale og kommunale veier. For å imøtekomme målet om et sammenhengende sykkelveinett kreves det derfor et godt samarbeid mellom stat og kommune.

Med utgangspunkt i disse mål og delmål har Ås kommune startet arbeidet med en egen sykkelplan for kommunen. Hensikten med planen er å definere hovedruter og lokale ruter

for syklister. Nødvendige tiltak kartlegges og beskrives for å forbedre det eksisterende sykkelveinettet.

Gang- og sykkelveier er ofte krevende og dyre tiltak å gjennomføre. Primært gir gang- og sykkelvei gode resultater ved at forholdene for gående og syklende blir bedret og den harde og myke trafikken blir skilt fra hverandre. Myke trafikanter har tidligere blitt sett på som en homogen gruppe og det er primært etablert kombinerte gang- og sykkelveier i Ås kommune. Nye konflikter kan imidlertid oppstå i møtet mellom syklister og gående og dette er en ny situasjon å forholde seg til. Særlig på sterkt trafikkerte strekninger som mellom UMB og Ås sentrum kan det oppstå konflikter. Dette er en ny utfordring for kommunen å forholde seg til.

## **4.0 Ulykkesstatistikk**

### **4.1 Region øst**

Statens Vegvesen region øst består av fylkene Akershus, Hedmark, Oppland, Oslo og Østfold. I 2009 var det 60 dødsulykker i denne regionen hvor totalt 65 personer omkom. Når en dødsulykke inntreffer, rykker Statens Vegvesen ulykkesanalysegruppa (UAG) ut for å foreta undersøkelser om årsaken til ulykken. Hovedfunnene i deres rapport fra 2010 er:

- Førerfeil er en gjennomgående årsak til at ulykkene inntraff
- Når førerfeil først inntraff kunne bedre vegsikkerhetsstandard ha redusert skadeomfanget
- Høy fart, rus og manglende bilbelte var hyppige faktorer
- Langt færre kvinner enn menn omkom
- Ungdomsgruppen (18-30) er hardt rammet
- Andelen motorsyklister er høy
- Eldre (70+) er oftest involvert i fotgjengerulykker

UAG fant på basis av undersøkelsene ut at følgende tiltak burde prioriteres for å redusere antall drepte ved ulykker:

- Etablere midtrekkverk på høyt trafikkerte veier
- Sikre sideterrenget på høyt trafikkerte veier
- Sikre lavere fart ved gangfelt (opphøyde gangfelt)
- Innføre krav om førerstøttesystemer som bilbeltevarslere, alkoholås med mer
- Innføre krav om trafiksikkerhetspolicy for bedrifter
- Informere alle trafikanter om at de beste dekkene skal monteres på bakaksel

### **4.2 Ås kommune**

For Ås kommune har vi innhentet ulykkesdata fra år 2000 til år 2010. Vi vet av erfaring av andelen ulykker som rapporteres til politiet varierer. For dødsulykker er rapporteringsgraden 100 prosent, men for ulykker med lettere personskade er den kun ca 30 prosent. I gjennomsnitt er rapporteringsgraden 33 prosent.

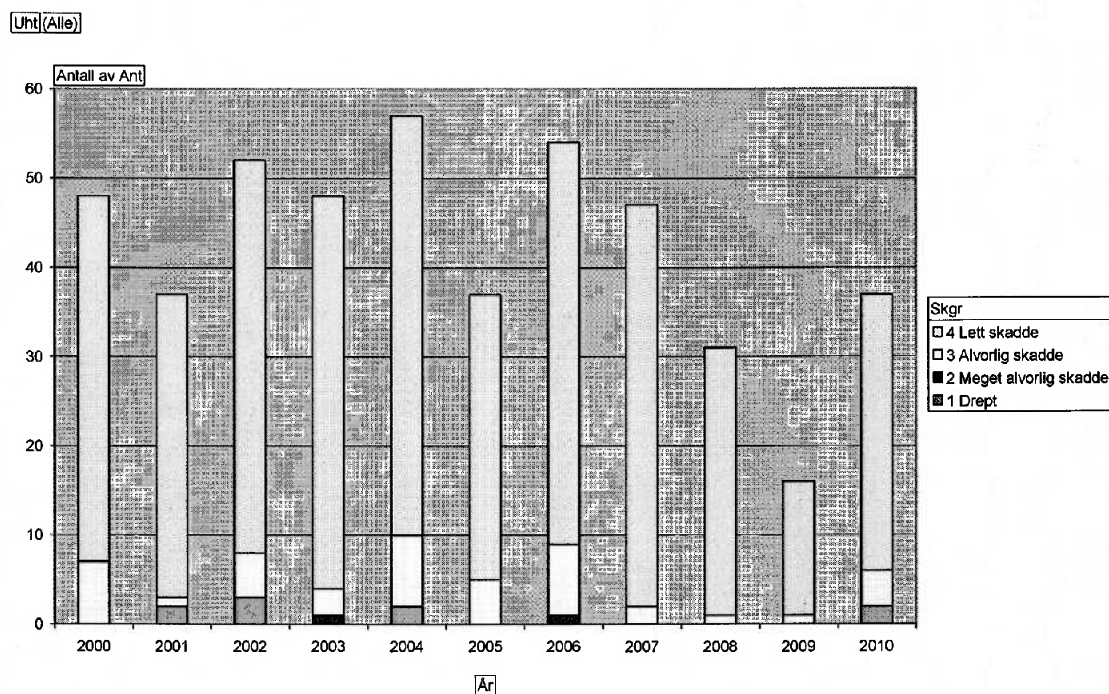
Fra år 2000 til år 2010 omkom totalt 9 personer på veiene i Ås kommune. 2 ble meget alvorlig skadet, mens hele 45 ble alvorlig skadet. 408 personer ble lettere skadet, men her vet vi at det rapporteres kun 1/3 av alle forhold. Det totale antallet lett skadde personer kan derfor anslås til over 1000 personer. Det vil si at anslagsvis omkring 100 personer hvert år blir skadet i trafikkrelaterte forhold.

De samfunnsøkonomiske kostnadene ved trafikkulykker i Ås for 2010 beløper seg til:

2 dødsfall	X	26 500 000 =	Kr. 53 000 000
4 alvorlig skadde	X	7 800 000 =	Kr. 31 200 000
31 lettere skadde	X	800 000 =	Kr. 24 800 000
<b>Sum</b>			<b>Kr. 109 000 000</b>

De totale samfunnsøkonomiske utgiftene til trafikkskader i Ås kommune for år 2010 er anslått til 109 millioner kroner. Riktignok er bildet litt unyansert da det var 2 dødsulykker i kommunen dette året, men de totale beløpene er allikevel en påminnelse om at tiltak for å få ned andelen trafikkskader er viktig.

### Personskadeulykker



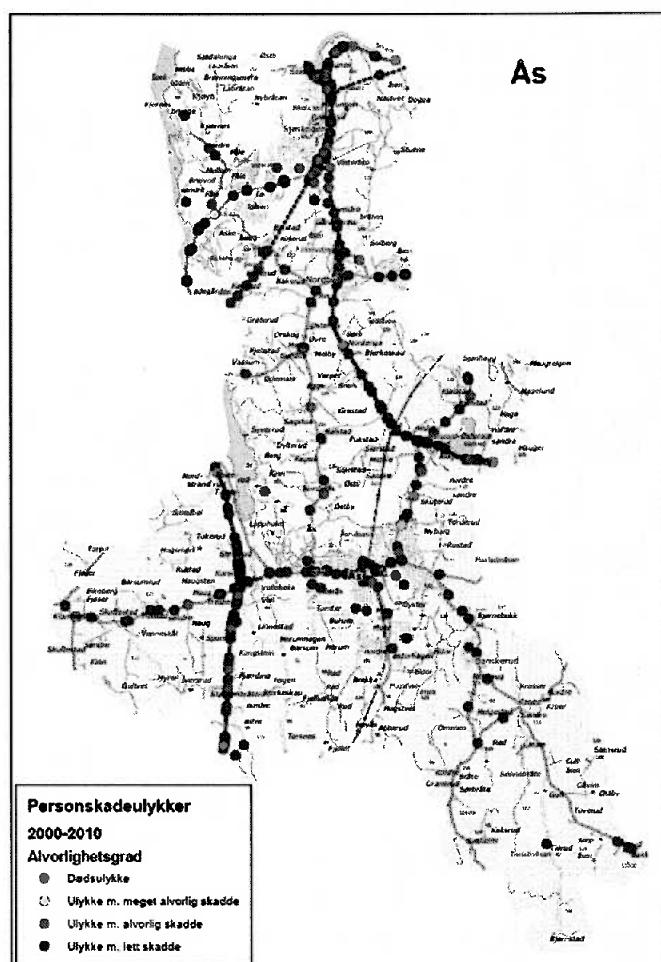
Diagrammet over viser alle personskadeulykker i Ås kommune fra år 2000 – 2010. Dataene inn i tabellen er imidlertid ikke helt nøyaktige pga. varierende rapporteringsgrad. Det er ingen entydige trekk i tabellen, men året 2010 var et dårlig år rent trafikksikkerhetsmessig med 2 drepte og en doubling av antall skadde i forholdt til året før.

### Ulykkespunkter

Statens vegvesen definerer ulykkespunkter og ulykkesstrekning på følgende måte.

Ulykkespunkt: Et ulykkespunkt er et sted med en strekning på inntil 100 meter hvor det er rapportert 4 eller flere politirapporterte personskadeulykker (PSU) i løpet av en 4 års periode.

Ulykkesstrekning: En ulykkesstrekning er en strekning på inntil 1000 meter hvor det er registrert 10 eller flere politirapporterte personskadeulykker (PSU) i løpet av en 4 års periode.



Kartet over viser hvor i Ås kommune ulykker skjer. Det er fortrinnsvis på store gjennomfartsveier som E6, E18 og FV152 at de fleste ulykker skjer. Det er relativt få ulykker på de kommunale veiene og dette henger nok sammen med at farten på disse er mindre enn fylkesveier og riksveier.

## **5.0 Økonomi**

Det er knyttet store utgifter til trafikksikkerhetstiltak. Noen tiltak er store og tunge å gjennomføre, mens andre er mindre og lettere å gjennomføre. De estimerte kostnadene til 1 km gang- og sykkelvei er estimert til 8 millioner. Dermed sier det seg selv at kommunen ikke har mulighet til å gjennomføre alle de ønskede tiltakene som er foreslått. Deler av veinettet i Ås kommune fylkesveier som eies av Akershus fylkeskommune og driftes av Statens Vegvesen. Innspill i forhold til tiltak på disse veiene oversendes Akershus fylkeskommune v/Statens Vegvesen. Prioritering og planleggig av disse tiltakene gjøres av Statens Vegvesen i samarbeid med Ås kommune.

Kommunalteknisk avdeling, seksjon for vei, har et budsjett på ca. 6 millioner kroner. Disse midlene skal dekke etatens drifts- og lønnsutgifter. Mindre trafikksikkerhetstiltak som skilting, veibommer, enkelte fartshumper m.m kan etaten selv bekoste, men større tiltak utover dette må finansieres på andre måter.

### **5.1 Aksjon skolevei**

Kommunen kan søke om tiltaksmidler til fysiske trafikksikkerhetstiltak langs kommunale veier og fylkesveier. Midlene det skal søkes om skal primært gå til mindre tiltak med en begrensing oppad til 400 000 kr. Kommunen må i hvert enkelt prosjekt bekoste 20 % av anleggskostnadene, i tillegg til kostnader til grunnerv og planlegging.

Primært er det tiltak til sikring av skoleveier eller andre trafikksikkerhetstiltak i barns nærmiljø som prioriteres. Aktuelle former for tiltak er fartshumper og opphøyde gangfelt, trafikkøyer ved gangfelt samt mindre gang- og sykkelstier, mindre kryssutbedringer, gjerder og trafikksperrer, samt veily.

Før tilskudd gis, må planer for tiltak være utarbeidet og godkjent og eventuelt grunnerv må være gjennomført og bekostet av kommunen.

### **5.2 Tilskuddsmidler for økt tilgjengelighet i kollektivtransporten i kommuner og fylkeskommuner**

I 2006 ble det opprettet en tilskuddsordning for kommunesektoren over samferdselsdepartementets budsjett for å delfinansiere tiltak som bedrer tilgjengeligheten til kollektive transportmidler. Eksempler på tiltak er, heving av holdeplasser til universell utforming, ledelinjer m.m.

For å stimulere lokale myndigheter til å prioritere arbeidet med tilgjengelighet til kollektivtransporten kan midler fra ordningen finansiere inntil 75 prosent av godkjente kommunale tiltak. Det kreves en lokal egenandel på 25 prosent av tilskuddets totale kostnad.

Forpliktende politiske vedtak for en lokal egenandel og dokumentasjon på dette skal følge søknaden. Egeninnsats i kommunen kan inngå som egeninnsats, men dette må presiseres i søknaden og komme frem av kostnadsoverslaget.

## 6.0 Tiltak

### 6.1 Tiltak gjennomført

I 2012 gjennomførte kommunalteknisk avdeling totalt fem tiltak (to store tiltak og 3 mindre tiltak) som stod på planen for 2012-2015. Tiltakene det dreier seg om er følgende:

- Anleggelse av parkeringsplass for ansatte ved Rustad skole (trafikksanering)
- Anleggelse av rundkjøring for av-/påstigning ved Nordby skole (SFO)
- Fysiske hindre ved innkjøringen til Søråsteigen barnehage. Disse har ikke fungert så optimalt som man håpet, så justeringer/skilting vurderes videre.
- Fareskilt som viser «Barn» i veiene rundt Vinterbro barnehage.
- Forbudsskilt mot gjennomkjøring tungtrafikk i Israndveien/Solbergskogen (skilt er bestilt og vil bli satt opp så snart det blir levert, mest sannsynlig i uke 44/45)

Følgende tiltak er planlagt utført i 2013 i følge tiltaksplanen som ble vedtatt i høst:

#### Mindre tiltak:

- Rullering av tiltaksplanen for trafikksikkerhet
- Parkeringsplasser Åstunet - merke opp og skilte bedre slik at det ikke parkeres på gangarealet
- Parkering forbudt skilt ved Søråsteigen barnehage, søke om skiltvedtak, samt sette opp skilt
- Oppmerking av parkeringsplasser ved arbeidskirken
- Langbakken – søke om skiltvedtak for aksellastrestriksjoner, samt sette opp skilt
- Gamle Kroer vei, merke opp parkeringsplasser langs Gamle Kroer vei ved Rustadporten barnehage, samt skravere ut områdene på begge sider av innkjøringen til barnehagen

*Status: Ingen av ovennevnte tiltak er utført enda, med unntak av rullering av tiltaksplanen, men det jobbes med søknader om skiltvedtak. Oppmerkinger planlegges nå og utføres i løpet av sommerhalvåret.*

- Anleggelse av veilys langs Brønnerudveien til Brønnerud skole

*Status: Det eksisterer allerede veilys langs Brønnerudveien til Brønnerud skole. Dette punktet har dessverre hengt igjen i planen til tross for at det er utført.*

- Anleggelse av 12-13 fartshumper

*Status: Fartshumper vil bli anlagt i forbindelse med asfalteringsarbeidene som skal gjøres i løpet av sommerhalvåret, etter at fartsmålinger er gjennomført og resultatene viser at det er behov.*

### 6.2 Oppsett

Tiltaksplanen er delt inn i tre kategorier. Den ene er store tiltak som trenger mye planlegging og finansiering som er avhenging av stor kommunal gjennomføringskapasitet. Gang- og sykkelveier, rundkjøringer, omlegging av veier, veilysanlegg med mer, er eksempler på denne type tiltak.

Den andre kategorien er tiltak av mindre grad. Tiltakene på denne lista er av mindre størrelse og kan vurderes gå inn i den vanlige driften til kommunalteknisk avdeling. Tiltak her dreier seg i stor grad om skilting, veibommer, oppmerking etc.

Den tredje kategorien er fartshumper. På generell basis er innspill om fartshumper et konfliktfylt tema, i skjæringspunktet mellom sikkerhet og en effektiv trafikkavvikling. Velforeningene bør derfor samordne innspill om fartsdumper i og med at det er delte meninger om dette i nærmiljøet. Alle innspill om fartsdumper vurderes av kommunalteknisk avdeling for å se på helheten og behovet i området. Som en del av utredningen bør fartsmålinger utføres.

Forslagene er fordelt etter veiklasse, det vil si kommunale veier og fylkes- og riksveier. Tiltak foreslått ved tidligere rulleringer, men som ikke er gjennomført er også tatt med.

### 6.3 Innspill

Det er kommet inn totalt 13 innspill fra forskjellige lag og foreninger, skoler og innbyggere. Disse er nevnt under.

#### Oversikt over innspill

##### **Skoleveien:**

Innspill fra Terje Posaas Nilsen

Av-/påstigningsfelt langs Skoleveien for skoleelevene på Åsgård skole. Dagens trafikksituasjon er ofte kaotisk, spesielt på morgenen når mange kjører barna til skolen. Også forslag om å oppmerke parkeringsplasser i samme område

**Estimert kostnad: Ca. 500 000 kr.**

**Rådmannens vurdering: Dette innspillet kom ved rullering av planen i fjor. Kommunalteknisk avdeling har hatt møte med Terje Posaas Nilsen og FAU ved Åsgård skole. Det er absolutt et behov for bedre tilrettelagte forhold i forbindelse med levering og henting av barn ved Åsgård skole. I tillegg til en slik av- og påstigningssone bør man også vurdere oppmerking av plasser mellom Kulturskolen og det gule huset som eiendomsavdelingen holder til i. Tiltaket tas med i plan.**

##### **Samfunnsveien og Skogveien**

Innspill fra Andreas Brunner (styreleder I Skogveien Boliglag AS).

Beboerne i Kaja opplever ofte at trafikken i Samfunnsveien og Skogveien ikke er tilpasset fartsgrensen og trafikksituasjonen. Det er ønsket tiltak for å redusere trafikkfaren for barna på skoleveien og under lek i området. Tiltak foreslått er bl.a. fartsdumper på Samfunnsveien, og skilt som minner bilistene om at de kjører i 30-sone.

**Estimert kostnad: 10 000,- for skilting**

**Rådmannens vurdering: Flytting og evt oppsetting av et eller to fareskilt som viser «Barn» skal vurderes. Om det er behov skal skilt flyttes og settes opp. Tiltak inn i plan. Ønsket om fartshumper tas med i oversikten over ønskede fartshumper.**

##### **Sjøskogen skole/Gråbeinstien**

Innspill fra Ken Midtun (nestformann Vinterbro vel).

I forbindelse med pålegg om å koble seg til offentlig vannledningsnett, og at det er planlagt at linjeføringen for dette skal gå i en trase som følger en nedlagt og nå fjernet gang-/og sykkelsti, ønsker Vinterbro vel å få opprettet en ny gang-/og sykkelsti langs traseen når det likevel må graves/legges fyllmasser i denne traseen. Skolebarna i området må nå gå rundt hele åsen, eller de går rett over eiendommene mot skolen.

**Estimert kostnad: Ca. kr. 150 000,-**

**Rådmannens vurdering: Rådmannen mener man absolutt bør benytte muligheten til å gjenopprette en sti (om enn i en annen trasé) som skolebarna tidligere kunne bruke når det samtidig skal graves for påkobling til offentlig vannledningsnett. Kommunalteknisk avdeling vil ta denne saken videre. Tiltak tas inn i plan.**

### **Landåskollen-Måltrosveien**

Innspill fra Geir I. Vestøl (leder Landåskollen vel).

Trafikken i Søråsveien har økt etter utbyggingen av Moer, og det vil bli ytterligere øking når Burumskogen utbygges. Den økte trafikken medfører større risiko for skolebarn og andre som ferdes på veien. Det oppleves at flere bilister kjører over fartsgrensen som er 30 km/t. Det foreslås gatelys fra Landåskollen via Søråsveien til Skogfaret. Dette er korteste skolevei for mange på Landåskollen. De fleste bruker heller Søråsveien og Måltrostveien der det er lys. Ved å anlegge gatelys som foreslått vil flere bruke gangveien vinterstid. Mange bilister som kommer fra Søråsveien fra vest, hvor fartsgrensen er 50 km/t, setter ikke ned farten til 30 km/t før de er gjennom krysset mot Landåskollen. Dette kan forhindres ved å flytte eksisterende fartsdump slik at den kommer før krysset og ikke etter.

**Estimert kostnad: Ca. kr. 200 000,-**

**Rådmannens vurdering: Det er et ønske at flest mulig skolebarn skal kunne gå til skolen. En opplyst gangvei er et trygt alternativ for skolebarna, og vil også være et godt tiltak for turgåere i området. Tiltak tas inn i plan.**

### **Diverse**

Innspill fra Brønnerud FAU

#### **- Drøbakveien**

For å redusere fartsblindhete til bilistene om kommer fra E6, foreslår Brønnerud FAU fotoboks langs veien forbi skolen

#### **- Rundt Shellstasjonen**

Kortsiktige tiltak foreslått: Trafikkøying som deler inn- og utkjøring. Beskjæring av vegetasjon på Drøbak-siden av undergangen. Male opp igjen baneskiller på sykkelstien i undergangen for å hindre møteulykker i de krappe svingene med liten sikt.

Langsiktig tiltak: 'snu' buen på gangbrua over E6, og trekke gangveien bak bensinstasjonen, alternativt undergang under krysset der bilene kjører inn på stasjonen.

#### **- Gamle Mossevei**

Sørge for at vegetasjonen holdes nedklippet i kvadraturene for å holde sikten slik at bilister raskt oppfatter mye trafikanter.



- Det oppleves at flere setter opp farten etter fartsdumpene i Beverdalen på vei sørover. Det ønskes fartsdumper også på denne strekningen. Det er kommet inn flere rapporter om at elevene opplever veien som utrygg. Det er også mye tungtransport inn og ut fra Gamle Mossevei. Skilting ang. inn- og utkjøring for Blomstertunet som er etablert.
- **Åsulvsvei**  
Gangfelt ved Åsulvsvei. Det er lagt ut tomter i området, slik at det forventes at flere familier med skolebarn etablerer seg her. For tiden bor det ca 16 barn fra 0-10 år i byggefeltet ved Toppolstad. Det er vanskelig og trafikkfarlig å krysse vein fra Åsulvsvei over RV152. Det foreslås å lage en undergang.
  - **Osloveien**  
Mange syklistar har stor fart over krysset ved Osloveien. Det foreslås to bommer på sykkelstien for å redusere farten. I tillegg bes det om skilting av krysningspunktet.
  - **Drøbaksveien, Klommestein-Brønnerud**
    1. Mange elever ved skolen må krysse Drøbaksvein daglig på umerkede steder på strekningen Klommestein-Korsegården. Det foreslås å senke fartsgrensen til 60 km/t, og sette opp fotobokser langs strekningen.
    2. Farlig og uoversiktlig utkjørsel fra husene i Drøbaksveien 468-478. Her må elevene krysse RV152. Foreslås gangvei fra utkjørsel til bussholdeplass.
    3. Alle krysningspunkter på kommunale veier på gang- /og sykkelveien v/ RV152 må ha fotgjengeroverganger. Gjelder for gang-/og sykkelveien som krysser ved Klommesteinveien, Myhrerveien, Nyveien og Kvestadveien.
  - **Drøbaksveien, Meierikrysset-Brønnerud**
    1. Det må opparbeides merket og skiltet gangfelt der gang-/og sykkelveien langs RV152 krysser følgende veier: Johan L Hirsch vei, Fougnerbakkens utkjøring til RV152, Aboretveien inn til fjøset.
    2. Det er viktig å ivareta elevenes sikkerhet på gangveien fra Meierikrysset til Brønnerud i anleggsperioden ang Campus As og Einarstujordet. Det foreslås midlertidig gang-/ og sykkelvei på sørsiden av RC152
  - **Osloveien, RV153**  
Skolevei for elever fra Brønnerud skole. 2 elever bor i Gosenveien. Veien til busslommen oppleves som trafikkfarlig da den er uoversiktig, har høy fartsgrense og ingen veiskulder. Det foreslås busslomme på begge sider fra Gosenveien.
  - **Osloveien/Gamle Mossevei**
    1. Det foreslås fotgjengerovergang fra Smedbølveien over Gamle Mossevei
    2. Ved utkjørsel fra Brønnerudveien til Osloveien foreslås et opphøyd gangfelt slik at elever fra Gamle Mossevei lang Årungen kan gå gjennom Brønnerudfeltet på vei til skolen. Her er og et gjerde som hindrer sikten når man kommer nordfra

**Estimert kostnad: Ca. kr. 40 000,- for to fartshumper**

**Rådmannens vurdering: De fleste tiltakene gjelder fylkesvei 152, og dette vil bli oversendt Statens vegvesen. Når det gjelder busslomme på begge sider av Osloveien i krysset med Gosenveien, er dette en fylkesvei, og tiltaket vil bli oversendt Statens vegvesen. Ruter må også være med på vurderingen av dette. Krysset**

**Osloveien/Gosenveien ligger i Frogn kommune. For tiltakene på kommunale veier vurderes følgende:**

- **Ved utkjøring fra Brønnerudveien til Osloveien er det planlagt en fartshump på hver side av utkjøringen. Dette er planlagt anlagt i 2013.**
- **Fotgjengerovergang fra Smebølgeveien til Osloveien: Kommunen må følge retningslinjene til Statens vegvesen, og i følge dem, må det være en viss mengde kryssninger for at det kan etableres fotgjengerfelt. Dette fordi fotgjengerfelt der det er lite trafikk kan bli en falsk trygghet. Rådmannen anbefaler ikke fotgjengerfelt over Osloveien fra Smebølgeveien.**

#### **Diverse**

Innspill fra Ås eldreråd.

Rådet har drøftet seg fram til følgende uttalelse/innspill:

Eldrerådet vil sterkt påpeke at det viktigste trafikksikkerhetstiltaket i tettbebygde strøk er opphøyde gangfelt, godt merket og med god belysning.

#### **Haugerudveien på Holstad**

Innspill fra Haugtussa Steinerbarnehage.

I innkjøringen fra hovedveien til Haugerudveien på Holstad oppstår det trafikkfarlige situasjoner. Årsaken er at folk ikke forstår hvordan de skal kjøre i forhold til trafikkøya som er der. Det bes om at det lages en mer trafikksikker utforming. En løsning som foreslås er å fjerne trafikkøya.

**Estimert kostnad: Ca. kr. 30 000,-**

**Rådmannens vurdering: Tiltak tas inn i plan.**

#### **E18 ved Østensjøveien**

Innspill fra Berit Gromsrud

Fremmet ønske om to stk. busslommer på E18, en ved Østensjøveien og en på andre siden av E18. Dette etter bl.a. enkelte klager fra bussjåfører om at det er et livsfarlig å stoppe her, noe de har gjort selv om det ikke er busslommer.

**Rådmannens vurdering: Dette gjelder europavei og det er Statens vegvesen som er ansvarlig for tiltak, i dette tilfellet etter samhandling med Ruter som har ansvaret for bussrutene. Tiltak tas inn i planen.**

#### **Klommesteinveien**

Innspill fra Erik Nybro

Veien går gjennom åpent kulturlandskap og dagens hastighet er 80 km/t. Siden veien ble anlagt har trafikken økt betydelig og de som kommer med innspillet mener at det ikke lenger er samsvar mellom trafikk, dimensjonering og geometri. Klommesteinveien går gjennom både Frogn og Ås kommune, og Frogn har fått tilsvarende brev med innspill til tiltak. Følgende tiltak ønskes:

1. Omlegging av to utkjørsler, Ernesjø og Torp.
2. Nedsettelse av fartsgrensen til 70 km/t for hele strekningen og til 40 km/t mellom Torp og Ernesjø, i tillegg til fartsdempere.
3. Fartskontroller
4. Gjennomkjøring forbudt for tyngre kjøretøy

5. Rydding av vegetasjon langs veien.

**Rådmannens vurdering: Tiltaket gjelder fylkesvei. Tiltaket tas inn i plan.**

#### **Fartsdempende tiltak**

Nedenfor er listet innspill vedrørende tiltak for å redusere hastigheten på bilene, og dermed øke sikkerheten for bl.a. barn som ferdes i områdene. Forslagene dreier seg i hovedsak om etablering av fartshumper. Teknisk etat får stadig henvendelser vedrørende fartshumper. Før fartshumper kan etableres skal det gjøres målinger på hastighet, årlig døgntrafikk og sammensetningen av trafikkbildet (personbiler, tungtransport, busser). Etaten har en trafikkradar som måler dette.

#### **Samfunnsveien og Skogveien**

Innspill fra Andreas Brunner (styreleder I Skogveien Boliglag AS).

Beboerne i Kaja opplever ofte at trafikken i Samfunnsveien og Skogveien ikke er tilpasset fartsgrensen og trafikksituasjonen. Det er ønsket tiltak for å redusere trafikkfaren for barna på skoleveien og under lek i området. Tiltak foreslått er bl.a. fartsdumper på Samfunnsveien, og skilt som minner bilistene om at de kjører i 30-sone.

**Estimert kostnad: Ca. kr. 40 000,- for to stk fartshumper**

#### **Nedre Bekkvei**

Innspill fra Bente og Finn-Andre Kristiansen.

I Nedre Bekkvei har det kommet opp flere nye hus, og det er fremdeles byggeaktivitet i området. Det er blitt betydelig mere trafikk på en liten og trang vei. Veien har ikke gang-/sykkelsti, og beboerne opplever at bilene kjører alt for fort, og dermed en fare for barna som ferdes langs veien. Alle ungene som bor her er avhengig av skolebussen som stopper på hovedveien. Det ferdes m.a.o. flere barn langs veien. Det foreslås fartsdumper eller fartsmåler.

**Estimert kostnad: Ca. kr. 40 000,- for to stk fartshumper**

#### **Nebbaveien**

Innspill fra Ellen Kasbohm (leder Kjærnes vel).

Beboerne ved Nebbaveien opplever ofte det de beskriver som 'grisekjøring' i 30-sonen. Det vil komme dette til livs før liv går tapt, som de beskriver det. Det foreslås av Kjærnes vel selv å gå til innkjøp av fartsdempere i robust plast/gummi som de selv monterer fra krysset Kjærnesveien/Nebbaveien til toppen av bakken ved Vårveien.

**Rådmannens vurdering: Rådmannen tillater ikke at vellet kjøper inn de nevnte fartsdemperne. Kommunen må følge Statens vegvesens håndbok hva gjelder fartshumper, og vil inkludere tiltaket i listen over ønskede fartshumper.**

**Estimert kostnad: Ca. kr. 60 000,-**

#### **Idrettsveien**

Innspill fra Marie Bjørneby

Det fremmes forslag om to fartsdumper i Idrettsveien. Det ferdes mange barn og unge, og det observeres mange biler i alt for høy hastighet. Det har til nå vært en fartsdump i veien, som snart skal asfalteres på nytt etter legging av fjernvarme, vann og alvøp.

**Rådmannens vurdering:** Det er allerede en fartshump i Idrettsveien, den som var før gravearbeidene startet skal reetableres ved asfaltering. Denne fartshumpen ligger om lag midt mellom Tårnveien og avkjøringen fra fylkesveien. Rådmannen finner ingen naturlig plassering for en fartshump nr. to i Idrettsveien slik parkeringsplassen er utformet i dag. I tillegg bør det gjøres fartsmålinger før det etableres flere fartshumper, selv om det medfører at denne må etableres i ettertid om det skulle vise seg å være et behov.

#### **Kirkeveien**

Innspill fra Åkebakke barnehage.

I forbindelse med omreguleringen på området til UMB, vil Åkebakke barnehage bli flyttet til ny barnehage i Utveien 4 i løpet av en to års periode. Barnehagen ønsker fremdeles å kunne benytte seg av de flotte områdene på campus, men må i så fall krysse Kirkeveien. Åkebakke barnehage ønsker derfor å komme med et innspill om å trygge denne overgangen best mulig for barn, foreldre og personalet. Dette tenkes gjennom et opphøyet gangfelt i krysset Kirkeveien/Høgskoleveien.

**Gjelder fylkesvei og vil bli tatt med i innspillene som oversendes Statens vegvesen.**

#### **Elgjartunveien 1-9**

Innspill fra Anne Kathrine Brødholt

Kommunen er kontaktet gjentatte ganger vedrørende urovekkende kjøring og svært farlig vei for myke trafikanter i Elgjartunveien 1-9. Det kjøres i rasende fart på den smale veien, som er delvis uten rømningsmuligheter eller veiskulder. På et parti er det og svært bratte grøfter/skrenter på begge sider av veien. To fartsdempere bør prioriteres på stekningen. Asfalten på strekningen er ny, men etter at den ble lagt forverret situasjonen seg betydelig.

**Estimert kostnad: Ca. kr. 40 000,-**

## Tiltaksplan for trafikksikkerhet 2014-2017, oversikt over tiltak

### Mindre tiltak

Under kategorien mindre tiltak finner vi tiltak som kan være av den størrelsesorden at de er mulig å gjennomføre for kommunens egen veiavdeling. Eksempler på denne type tiltak er skilting, veibommer og enkelte fartshumper.

**Tabell 1 – Kommunale veier** (Ås kommune er ansvarlig for tiltaksgjennomføring)

Prioritet	Tiltak	Totale kostnader	Merknad
01	<b>Rullering av trafikksikkerhetsplanen</b>	10 000	Hvert år
02	<b>Gangvei ved Haugerudveien, bak busslomma</b> Sette opp en veibom på gangveien utenfor Haugerudveien 1. Her slutter den asfalterte delen av gangveien. Det står et skilt som viser forbudt for motorvogn der, men det respekteres ikke.	10 000	Planlegges utført i 2014
03	<b>Skogveien</b> Flytte, samt evt. sette opp et eller to ekstra fareskilt som viser «Barn» i Samfunnsveien/Skogveien i forbindelse med trafikken til Frydenhaug barnehage som ligger i Skogveien.	10 000	Planlegges utført i 2014

## Større tiltak

Under kategorien store tiltak finner vi tiltak som er av den størrelsesorden at de er avhenging av en høy grad av gjennomføringskapasitet samt ekstern finansiering. Eksempler på denne type tiltak er nyanlegg av rundkjøringer, nye veilysanlegg, gang- og sykkelveier m.m.

**Tabell 1 – Kommunale veier** (Ås kommune er ansvarlig for tiltaksgjennomføring)

Prioritet	Tiltak	Kommunale midler	«Aksjon skoleveg»-midler	Merknad
01	<b>Åsgård skole</b> Av- og påstigningsfelt langs Skoleveien for skoleelever ved Åsgård skole	Kr. 100 000,-	Kr. 400 000,-	Dette er et grovt kostnadsoverslag. Man kan uansett få tilskudd til 80% gjennom «Aksjon skoleveg». Planlagt utført i 2014.
02	<b>Tursti ved Sjøskogen skole/Gråbeinstien</b> Tursti anlegges samtidig med graving for privat tilkobling til offentlig vannledning.	Kr. 30 000,-	Kr. 120 000,-	Dette er et grovt kostnadsoverslag. Man kan uansett få tilskudd til 80% gjennom «Aksjon skoleveg». Planlagt utført i 2014.
03	<b>Gangvei fra Feltspatveien til Høgstvetveien</b> Veilys (antatt 10 punkter) langs denne gangveien, 250 meter.	Kr. 125 000,-	Kr. 125 000,-	Lysberegne og planlegge i løpet av høsten 2013 for å kunne søke «Aksjon skoleveg»-midler for gjennomførelse i 2014.
04	<b>Haugerudveien – Holstad</b> Fjerne trafikkø	Kr. 30 000,-		Planlegges utført i 2014.
05	<b>Solbergskogen</b> Veilys (antatt fire lyspunkter) langs en strekning på ca 70 meter mellom Solbergveien og Solbergskogen.	Kr. 50 000,-	Kr. 50 000,-	Lysberegne og planlegge i løpet av 2014 for å kunne søke «Aksjon skoleveg»-

				midler for gjennomførelse i 2015.
06	<b>Landåskollen-Skogfaret</b> Veilys (antatt 8 lyspunkter) langs gangvei fra Landåskollen via Søråsveien til Skogfaret, ca 200 meter.	Kr. 100 000,-	Kr. 100 000,-	Lysberegne og planlegge i løpet av 2014 for å kunne søke «Aksjon skoleveg»-midler for gjennomførelse i 2015.
07	<b>Granheimtunet</b> Anlegge gang- og sykkelvei langs ny innkjøring til Granheimtunet / Skitunet.			Innspill 2011. Fortau vil bli etablert i forbindelse med utarbeidelse av miljøgate i Nordbyveien. Statens vegvesen sitt prosjekt.
08	<b>Sjøskogenveien</b> Utbedring av krysset Sjøskogenveien / Nordskogenveien / Grimsrudveien (inn til Vinterbrosenteret), mulig rundkjøring			Plan 2010. Utbedring av kryss vil skje i forbindelse med utvidelsen av Vinterbrosenteret. Regulering av området er under utarbeidelse.
	<b>Gang-/sykkelveiprosjekter</b>			
01	<b>Emily Kirkerudsvei</b> Videreføring av gang- og sykkelvei langs Emily Kirkerudvei, ca. 250 meter	Kr. 125 000,-		Er regulert. Prosjekteres i 2014.
02	<b>Nebbaveien</b> Gang-/sykkelvei langs Nebbaveien fra krysset med Kjærnesveien opp til Sommerveien.	Kr. 125 000,-		Er regulert. Prosjekteres i 2014.

03	<b>Grimsrudveien (Veidemannsveien)</b> Gang-/sykkelvei, inkl. veilys langs Grimsrudveien fra Høyungsletta opp til det andre krysset med Veidemannsveien.	Kr. 250 000,-		Reguleres 2014, prosjekteres og planlegges 2015, bygging påbegynnes i 2016.
04	<b>Søråsveien</b> Anlegge gang- og sykkelvei langs Søråsveien, inkludert veilys.			Reguleres 2015, prosjekteres og planlegges 2016, bygging påbegynnes i 2017.
05	<b>Myrveien</b> Gang-/sykkelvei langs Myrveien fra avkjøring Langbakken til innkjøring til Myrveien 16 (Åspro), inkludert veilys.			Må reguleres
06	<b>Abberud</b> Anlegge gang- og sykkelvei fra Abberud til Vestby grense.			Må reguleres
07	Gang-/sykkelvei fra Brekkeveien til Raveien, ved Europris/Gamle Texas			Avventer Europan-prosjektet
08	Separat sykkelvei fra Ås sentrum til UMB			Tas i forbindelse med rullering av kommuneplanen.



## Fartshumper

På generell basis er innspill om fartshumper et konfliktfylt tema, i skjæringspunktet mellom sikkerhet og en effektiv trafikkavvikling. Velforeningene bør derfor samordne innspill om fartsdumper i og med at det er delte meninger om dette i nærmiljøet. Alle innspill om fartsdumper vurderes på kommunalteknisk avdeling for å se på helheten og behovet i området. Som en del av utredningen bør fartsmålinger utføres, og kommunalteknisk avdeling vil begynne med målinger våren 2013. Resultatet av disse målingene vil danne grunnlag for prioritering av fartshumper. I de tilfeller der det gjelder fylkesvei videresendes henvendelsen til Statens vegvesen. Kostnad for en fartshump er estimert til ca. kr. 20 000,-.

**Tabell 1 – Kommunale veier** (Ås kommune er ansvarlig for tiltaksgjennomføring)

Prioritet	Tiltak	Totale kostnader	Merknad
	<b>Fartshumper planlagt anlagt i løpet av 2013:</b>		
01	<b>Veidemannsveien</b> En fartshump før og en etter Vinterbro barnehage, samt en ved krysset med Grimsrudveien.	60 000	Fartsmålinger utført i regi av Sjøskogen vel m/flere viser at det er et behov for fartsdempende tiltak i Veidemannsveien ved Vinterbro barnehage. Planlegges utført i 2013. Har fått midler gjennom «Aksjon skoleveg».
02	<b>Skoleveien</b> En fartshump før svingen ved Søråsteigen barnehage	20 000	Planlegges utført i 2013, dersom fartsmålinger viser at det er et reelt behov. Har fått midler gjennom «Aksjon skoleveg».
03	<b>Osloveien</b> To stk. fartshumper ønskes, en på hver side av innkjøringen til Brønnerudveien.	40 000	Planlegges utført i 2013, dersom fartsmålinger viser at det er et reelt behov. Har fått midler gjennom «Aksjon skoleveg».
04	<b>Tømmerveien</b>	40 000	Planlegges utført i 2013,

	Anlegge opphøyet gangfelt/to fartshumper der hvor en populær sti møter veien. Denne stien brukes som skolevei for mange elever.		dersom fartsmålinger viser at det er et reelt behov. Har fått midler gjennom «Aksjon skoleveg».
05	<b>Sjøskogenveien</b> Opphøyd gangfelt ved krysset Sjøskogenveien/Rørmyrveien. Utbedring av eksisterende fartshumper i nedre del av Sjøskogenveien.	20 000	Planlegges utført i forbindelse med asfalteringsarbeider 2013, dersom fartsmålinger viser at det er et reelt behov. Har fått midler gjennom «Aksjon skoleveg».
06	<b>Herumveien</b> Opphøyet gangfelt der gang- og sykkelveien forbi GG-hallen munner ut i Herumveien	20 000	Planlegges utført i 2013, dersom fartsmålinger viser at det er et reelt behov. Har fått midler gjennom «Aksjon skoleveg».
07	<b>Gamle Mossevei</b> Fartshumper i Gamle Mossevei	40 000	Planlegges utført i forbindelse med asfalteringsarbeider 2013, dersom fartsmålinger viser at det er et reelt behov. Har fått midler gjennom «Aksjon skoleveg».
	<b>Fartsmålinger vil bli gjort fortløpende så lenge føreforholdene tilsier det. Resultatet av fartsmålingene vil danne grunnlag for prioritering av anleggelse av fartshumper i 2014.</b>		
	<b>Moerveien</b> Fartshumper i Moerveien	40 000	Innspill 2010
	<b>Tårnveien</b> Sette opp en fartshump og barn leker skilt øverst i Tårnveien	20 000	Innspill 2011
	<b>Toveien</b> Oppgradere allerede eksisterende fartshumper i Toveien	140 000	Innspill 2011

<b>Dyster-Eldor-feltet</b> Ønsker fartshumper på følgende steder: 1. T-krysset mellom Kvartsveien og Feltspatveien 2. T-krysset mellom Feltspatveiens ytre og indre ring. 3. Indre del av Glimmerveien	60 000	Innspill 2011 + 2012
<b>Svalestien</b> Ønsker etablert fem fartshumper	100 000	Innspill 2011
<b>Fålesloråsen</b> Ønsker etablert sju fartshumper	140 000	Innspill 2011
<b>Brekkeveien</b> Reetablering av tidligere fartshump i krysset med Dr. Sørdrings vei	20 000	Innspill 2011
<b>Nyborgveien</b> To stk. fartshumper	40 000	Innspill 2011
<b>Moerveien</b> Opphøyet gangfelt ved NAV	20 000	Innspill 2012
<b>Meyers vei</b> To fartshumper i svingen i Meyers vei	40 000	Innspill 2012
<b>Briskeveien</b> Tre fartshumper i den delen av Briskeveien som går fra Moerlia barnehage og inn i det nye feltet	60 000	Innspill 2012
<b>Solbergskogen</b> Ønsker fartshumper for å få ned farten på mange av dem som kjører der.	40 000	Innspill 2012
<b>Berget</b> Ønsker to stk. fartshumper for å få bukt med den hensynsløse kjøringen i veien.	40 000	Innspill 2012
<b>Rydningen</b> Ønsker fartshumper for å redusere gjennomgangstrafikken i denne veien (som skyldes at andre veier i området har fartshumper).	40 000	Innspill 2012
<b>Nordskogenveien</b> Ønsker fartshumper for å få ned farten i gata	40 000	Innspill 2012
<b>Søråsveien</b> Ønsker fartshumper spesielt for å redusere tungtransporttrafikken.	40 000	Innspill 2012

	<b>Bergveien</b> Ønsker fartshumper for å få ned farten i veien.	40 000	Innspill 2012
	<b>Askeveien</b> Ønsker fartshumper for å få ned farten i veien.	60 000	Innspill 2012/2013
	<b>Nebbaveien</b> Kjærnes vel ønsker 3 stk. fartshumper i Nebbaveien fra avkjøringen ved Kjærnesveien til Vårveien.	60 000	Innspill 2012/2013
	<b>Vollholen, ved Kroer skole</b> Rektor ved Kroer skole ønsker at det enten anlegges fartshumper i Vollholen ved Kroer skole for å redusere gjennomgangstrafikken. Alternativt sette opp en bom. Men, hvis veien skal stenges med bom, må dette reguleres.	40 000	Innspill 2012/2013
	<b>Nedre Bekk vei</b> Vellet i Nedre Bekk vei ønsker tilbake de fartshumpene som var før veien ble utbedret av kommunen.	40 000	Innspill 2012/2013
	<b>Kajaveien</b> I krysset med Høgskoleveien er det ønskelig med fartshump både før og etter krysset.	40 000	Innspill 2012/2013
	<b>Nordbyveien</b> Det er ønskelig med fartshumper i den delen av Nordbyveien som er mellom rundkjøringen med Tverrveien og Nygårdsveien for å dempe farten til dem som tester biler langs denne veien.	40 000	Innspill 2012/2013
	<b>Fagerliveien og Parallellen</b> På grunn av høy hastighet på bilene som kjører inn Fagerliveien fra Kroerveien og videre bortover Parallellen ønsker en innbygger at det etableres en fartshump i Fagerliveien etter avkjøring fra Kroerveien, men før avkjøring til Parallellen, samt en fartshump i Parallellen omtrent rett etter avkjøring fra Fagerliveien.	40 000	Innspill 2012/2013
	<b>Samfunnsveien</b> Fartshumper ønskes for å redusere trafikkfaren for barna som ferdes i området.	40 000	Innspill 2013
	<b>Elgjartunveien</b> Fartshumper ønskes for å redusere trafikkfaren for barna som ferdes i området.	40 000	Innspill 2013

## Fylkes- og europaveier

I nedenstående tabeller finnes innspill til både små og store tiltak i forbindelse med fylkes- og europaveier i Ås kommune. Tiltakene er prioritert fra kommunens side.

**Fylkesveier** – Statens vegvesen er ansvarlig for tiltaksgjennomføring

Prioritet	Tiltak	Merknad
1	<b>Fylkesveier generelt</b> Vurdere å skilte fylkesveier som forkjørsvier	
2	<b>Kroerveien</b> Det opphøyde gangfeltet over Kroerveien fra Parallellen øst for Drottveien må sikres bedre ved: <ul style="list-style-type: none"><li>- Enkelt lyskryss</li><li>- Det anlegges rumlefelt på begge sider av gangfeltet</li><li>- Lysforholdene bedres</li><li>- Skiltinga bedres</li></ul> Opphøyd gangfelt/fartsdemper langs Kroerveien, eventuelt redusert fartsgrense vurderes.	Plan 2010 Innspill 2011
3	<b>FV 152</b> Forbedre veilys i kryssingpunkter langs gang- og sykkelveien langs FV-152	Plan 2010
4	<b>FV 152 - Meierikrysset</b> I forbindelse med utbyggingen på UMB må Meierikrysset utbedres med tanke på de myke trafikantene.	Inkludert i reguleringsplanen for Campus.
5	<b>Kroerveien</b> Redusert fartsgrense og fartsdempende tiltak Støydempende tiltak	Innspill 2011
6	<b>Osloveien</b> Merke gangfelt i krysset rv 152/Osloveien	Plan 2010
7	<b>Kjærnesveien, i krysset ved Nebbaveien</b> Rundkjøring for bussen, med bussholdeplass.	Innspill 2012
8	<b>Kongeveien</b> Gang- og sykkelvei langs Kongeveien fra Melbykrysset til Egget	Plan 2012 Under regulering.
9	<b>Hogstvetveien</b>	Plan 2010

	Veibelysning langs gangvei i Hogstvetveien på strekningen jernbaneundergangen- Solliveien	
<b>10</b>	<b>FV 152/Osloveien</b> Fartsdempende tiltak for syklistar på gang-/sykkelveien i forbindelse med dette krysset.	Innspill 2011
<b>11</b>	<b>Solbergveien</b> Stenge utkjøringen fra Solbergveien til rv 154	Plan 2010
<b>12</b>	<b>Tamburbakken</b> Markering av gangfelt på rv 154 ved Tamburbakken	Plan 2010
<b>13</b>	<b>FV-152</b> Gjennomføre tiltak for FV-152 Ås sentrum – Holstad for å begrense tungtrafikk (skilting)	Plan 2010
<b>14</b>	<b>Askehaugveien</b> Det innføres 40 km/t fartsbegrensing på Askehaugveien nedre del	Plan 2010
<b>15</b>	<b>Hogstvetveien</b> Flytte skiltet med 60 km/t til etter avkjøringen til Solliveien (når man kommer fra Ås stadion)	Plan 2010
<b>16</b>	<b>Fougnerbakken</b> Gangveisluse ved Fougnerbakken; rv 152	Plan 2010
<b>17</b>	<b>Kongeveien</b> Anlegge gang- og sykkelvei langs Kongeveien fra Meierikrysset til Melby	Plan 2010
<b>18</b>	<b>FV 152 – Korsegården/Brønnerud</b> Det bør gjøres et helhetlig planarbeid for området Korsegården-Brønnerud med tanke på å utbedre de trafikale forholdene rundt bensinstasjonen ved Korsegården slik at det blir sikker skolevei. Området er i dag veldig uoversiktlig med mye trafikk. Vurdere ny undergang, samt forholdene rundt kryssing av FV 152 i dette området.	Plan 2010 Innspill 2011 + 2012
<b>19</b>	<b>Sundbyveien</b> Anlegge gang- og sykkelvei langs Sundbyveien	Plan 2010
<b>20</b>	<b>Sporretfeltet</b> Anlegge veirekkverk langs fortau gjennom Sporretfeltet	Plan 2010
<b>21</b>	<b>Kongeveien</b> Endring/utbedring av Kongeveien ved Norderåstoppen.	Plan 2010
<b>22</b>	<b>Kråkstadveien</b> Reguleringsplan for gang- og sykkelvei langs Kråkstadveien	Plan 2010
<b>23</b>	<b>Gamle Mossevei</b> Tilrettelegge for gang- og sykkelvei langs Gamle Mossevei fra Ringnes til Oslo grense	Plan 2010

24	<b>Kongeveien</b> Anlegge venstresvingfelt på Kongeveien ved Bølstad gjenbruksstasjon	Plan 2010
25	<b>FV-152</b> Ny FV 152 Holstad - Ås sentrum	Plan 2010
26	<b>Osloveien</b> Anlegge rundkjøring på FV 152 i krysset med Osloveien	Plan 2010
27	<b>UMB</b> Utbedring av hovedinnkjøringen til UMB fra FV 152	Inkludert i reguleringsplanen for Campus.
28	<b>UMB</b> Tilrettelegge for å komme fra UMB til busslomme på sørsiden av FV-152 vest for Meierikrysset. Krav til universell utforming må ivaretas.	Inkludert i reguleringsplanen for Campus.
29	<b>Askehaugveien ved Skolehusveien/Idrettsveien</b> Anlegge fotgjengerfelt over Askehaugveien	Innspill 2011
30	<b>Undergang ved Ås stasjon</b> Utbedring av undergangen under jernbanen ved Ås stasjon, med tanke på forhold for både syklende og gående.	Innspill 2012
31	<b>FV 152 ved Åsulvs vei</b> Undergang ønskes for å trygge forholdene særlig for barn som skal krysse veien.	Innspill 2012
32	<b>FV 152 fra Korsegården til Klommestein</b> Mange steder skolebarn må krysse veien. Ønsker redusert fartsgrense til 60 km/t, samt fotobokser.	Innspill 2012
33	<b>FV 152 – Drøbaksveien ved nr. 468-478</b> Ønske om å lage gangvei fra utkjørsel til bussholdeplass.	Innspill 2012
34	<b>FV 152</b> Fotgjengeroverganger (skilt og merking) der hvor gang- og sykkelveien krysser følgende veier: Klommesteinveien, Myhrerveien, Nyveien, Kvestadveien, Johan L. Hirsch vei, Fougnerbakken, Arboretveien	Innspill 2012
35	<b>FV 152 – utbygging ved UMB</b> I forbindelse med utbyggingen ved UMB foreslås det en midlertidig gang- og sykkelvei på sørsiden av FV 152. Dette for å ivareta elevenes sikkerhet på gangveien fra Meierikrysset til Brønnerud i anleggsperioden.	Innspill 2012
36	<b>Osloveien</b> Busslomme på begge sider av Osloveien ved utkjørsel fra Gosenveien.	Innspill 2012
37	<b>FV 152</b> Fotgjengerovergang fra Smedbølgeveien til Gamle Mossevei.	Innspill 2012

<b>38</b>	<b>FV 152 – Hogstvetveien</b> Ombygging av veikryss til rundkjøring for å få bedre flyt i trafikken, samt styrke trafikksikkerheten.	Innspill 2012
<b>39</b>	<b>FV 152 – Idrettsveien – Solfallsveien</b> Ombygging av veikryss til rundkjøring for å få bedre flyt i trafikken, samt styrke trafikksikkerheten.	Innspill 2012
<b>40</b>	<b>Nesetveien</b> Redusere fartsgrensen fra 70 km/t til 50 km/t, samt sette opp speil ved utkjørsel til riksveien fra tre eiendommer, samt lage fotgjengeroverganger.	Innspill 2012
<b>41</b>	<b>Klommesteinveien</b> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Omlegging av to utkjørsler, Ernesjø og Torp.</li> <li>2. Nedsettelse av fartsgrensen til 70 km/t for hele strekningen og til 40 km/t mellom Torp og Ernesjø, i tillegg til fartsdempere.</li> <li>3. Fartskontroller</li> <li>4. Gjennomkjøring forbudt for tyngre kjøretøy</li> <li>5. Rydding av vegetasjon langs veien.</li> </ol>	Innspill 2013
<b>42</b>	<b>Osloveien ved krysset med Gosenveien</b> Busslomme på begge sider av Osloveien i krysset med Gosenveien. Ligger i Frogn kommune.	Innspill 2013
<b>43</b>	<b>E18 ved Østensjøveien</b> Busslomme på hver side av E18 ved Østensjøveien.	Innspill 2013

**Riks- og europaveier** – Statens vegvesen er ansvarlig for gjennomføring

<b>Prioritet</b>	<b>Tiltak</b>	<b>Merknad</b>
<b>1</b>	<b>Korsegården</b> Forbedre leskur i busslomme ved E6 Korsegården	<b>Plan 2010</b>
<b>2</b>	<b>Nygårdskrysset</b> Parkeringsplass for kollektivreisende ved Nygårdskrysset.	<b>Plan 2010</b>
<b>3</b>	<b>Vinterbro</b> Parkeringsplass for kollektivreisende ved Vinterbro	<b>Plan 2010</b>



### Innspill vedrørende fartshumper på fylkesveier

Prioritet	Tiltak	Totale kostnader	Merknad
01	<b>Kroerveien</b> Anlegge opphøyet gangfelt over Kroerveien ved bussholdeplass ved krysset Gamle Kroervei – Kroerveien		Innspill 2011
02	<b>Kjærnesveien</b> Fartshumper på Kjærnesveien, i Kjønebakken (ved Polleveien)		Innspill 2010
03	<b>Kroerveien</b> Fartshumper ved Bjørnebekk		Innspill 2010
04	<b>Kongeveien</b> Fartshumper på strekningen Egget – Melby		Innspill 2010
05	<b>Hogstvetveien</b> Videreføring av fartsdumper fra der veien deler seg og bort til undergangen		Innspill 2010
06	<b>Gamle Mossevei – Kvestadveien</b> Kvestadveien i krysset ved Gamle Mossevei – opphøyd gangfelt		Innspill 2010
07	<b>Drøbaksveien</b> Anlegge opphøyet gangfelt ved krysset Drøbaksveien – Åsulvsvei slik at elever som bor i her kan krysse Drøbaksveien.		Innspill 2011
08	<b>Drøbaksveien</b> Anlegge opphøyet gangfelt over Drøbaksveien der hvor Drøbaksveien møter Gamle Mossevei.		Innspill 2011
09	<b>Drøbaksveien</b> Utbedre opphøyet gangfelt ved Brønnerud skole for bedre å senke farten utenfor skolen.		Innspill 2011
10	<b>FV 152</b> Meierikrysset – opphøyd gangfelt		Innspill 2010
11	<b>Kirkeveien</b>		Innspill 2010 + 2013

	Kirkeveien ved Høyskoleveien – opphøyd gangfelt		
12	<b>FV152</b> Aud Max og Samfunnsveien – opphøyd gangfelt		Innspill 2010