



**Nordre Follo**  
kommune

# Temaplan trafiksikkerhet 2025-2028

## Innhold

1. Forord .....	3
2. Nasjonale føringer .....	3
3. Organisering av trafikksikkerhetsarbeidet i kommunen .....	3
3.1 Generelt.....	3
3.2 Medvirkning.....	4
3.3 Iverksetting.....	4
4. Ulykkesstatistikk .....	4
4.1 Hovedtrekk .....	4
4.2 Holdningsskapende arbeid.....	5
5. Etablering av hjertesoner .....	5
6. Fysiske trafikksikkerhetstiltak.....	5
6.1 Grunnlag for prioritering av tiltak .....	5
6.2 Fartsdempere .....	6
6.3 Trafikkskilt - generelt.....	6
6.4 Hekker og vegetasjon .....	6
6.5 Gangfelt .....	7
6.6 Veibelysning .....	7
6.7 Investerings tiltak .....	7
7. Mål for trafikksikkerhetsarbeidet i Nordre Follo kommune .....	7
8. Økonomiske rammer.....	8

Utvalg for klima, teknikk og miljø's sitt vedtak for Temaplan og Tiltaksplan for trafiksikkerhet 2025 – 2028 lyder slik:

1. Temaplan og tiltaksplan trafiksikkerhet 2025-2028 vedtas med følgende endring i underpunkt 3, kulepunkt 3 i temaplanen, «Mål for trafiksikkerhetsarbeid i Nordre Follo kommune» endres til «Myke trafikanter skal oppleve det som trygt å ferdes i trafikken, uavhengig av funksjonsnivå.»
2. Prioriterte fysiske tiltak i tiltaksplanen finansieres over eiendel 10094, tiltak vei og park, og 10095, tiltak gang- og sykkelveier.
3. Kommunedirektøren prioriterer løpende hvilke tiltak som gjennomføres innenfor de årlige rammene.
4. Kommunedirektøren gis fullmakt til å vurdere om problemstillingene i tiltaksplanen kan løses med mer kostnadseffektive tiltak enn de som er beskrevet i tiltaksplanen.

## 1. Forord

Kommunen har ansvar for investeringer, drift og vedlikehold av det kommunale veinettet. Som veieier, har kommunen også et spesifikt ansvar for trafiksikkerhetstiltak på kommunale veier. I henhold til folkehelseloven og plan- og bygningsloven har kommunen et generelt ansvar for å forebygge skader og ulykker lokalt. Kommunen har ansvar for og virkemidler som kan bidra til økt innsats i det lokale trafiksikkerhetsarbeidet. Videre er kommunen en stor arbeidsgiver og kjøper av transporttjenester. Kommunen er også eier av barnehager og skoler.

Trafiksikkerhet handler om å kunne bevege seg trygt i sitt lokalmiljø, enten man er fotgjenger, syklist eller bilist – barn, ungdom eller voksen.

Temaplan trafiksikkerhet for Nordre Follo kommune 2025 - 2028 er kommunens andre plan etter kommunesammenslåingen mellom Oppegård og Ski kommuner. Planen har vært et styringsverktøy for et målrettet trafiksikkerhetsarbeid i kommunen, og dette arbeidet videreføres og styrkes gjennom denne planen.

Temaplanen vil bli lagt til grunn for kommunens trafiksikkerhetsarbeid og prioritering av tiltak. Trafiksikkerhetsarbeid for alle trafikantgrupper er viktige folkehelseiltak. Trafiksikkerhetsplanen prioriterer helseperspektivet som er et satsingsområde for kommunen.

Nordre Follo kommunes trafiksikkerhetsarbeid bygger på regjeringens nullvisjon<sup>1</sup> om null drepte og hardt skadde i trafikken. Samtidig er det viktig at kommunen ikke bare arbeider for å senke antall ulykker, men også tar hensyn til at innbyggerne skal oppfatte det som trygt å ferdes i trafikken, særlig for de myke trafikantene.

Målene søkes oppnådd gjennom både forebyggende arbeid og fysiske trafiksikkerhetstiltak. Det legges spesielt stor vekt på trafiksikkerhet for barn og unge.

## 2. Nasjonale føringer

For å sikre en rød tråd i arbeidet, fra nasjonalt til lokalt nivå, er følgende styringsdokumenter vektlagt:

- FNs bærekraftsmål
- Nasjonal transportplan (NTP) - Barnas transportplan
- Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på veg 2022-2025
- Samferdselsstrategi for Viken 2022-2033 med handlingsprogram

## 3. Organisering av trafiksikkerhetsarbeidet i kommunen

### 3.1 Generelt

Rådmannen har delegert ansvaret for trafiksikkerhetsarbeidet til to kommunalområder.

Eiendom og bydrift v/Vei og park har hovedansvar for trafiksikkerhetsplanen, og oppfølging av arbeidet med fysiske tiltak på det kommunale vegnettet. Vei og park leder arbeidet med at

kommunen blir godkjent «Trafikksikker kommune». Dette skjer i nært samarbeid med flere enheter når det gjelder skoler og barnehager. Det er viktig at alle kommunens virksomheter tar sin del av ansvaret for å gjennomføre trafikksikkerhetstiltak, særlig med tanke på holdningsskapende arbeid.

Trafikksikkerhet er et tema som berører mange kommunale virksomheter, og det er behov for en samordning av arbeidet. Det er derfor tatt initiativ til opprettelse av en tverrfaglig trafikksikkerhetsgruppe bestående av flere virksomheter, som koordinerer arbeidet innenfor rammen av «Trygge lokalsamfunn».

### 3.2 Medvirkning

Alle innspill fra kommunens innbyggere er lagt ut i en [kartbase som er offentlig tilgjengelig på kommunens hjemmeside](#).

Høring og offentlig ettersyn er ikke pålagt i denne type planer. Det er imidlertid gjennomført en intern høring blant de berørte kommunale virksomheter.

### 3.3 Iverksetting

Trafikksikkerhetsplanen trer i kraft når den er vedtatt politisk. Iverksetting av de fleste tiltak vil skje gjennom tiltaksplanen som utarbeides etter temaplanen.

## 4. Ulykkesstatistikk

### 4.1 Hovedtrekk

I Nordre Follo kommune er det i perioden 2021 - 2023 registrert 99 trafikkulykker med personskaade eller drepte. I 17 tilfeller ble det registrert meget alvorlig skade, og 1 ble drept i samme periode, jf. statistikk fra Statens Vegvesen.

En viktig feilkilde i slike ulykkesdata vil være underrapportering, særlig for ulykker med lettere skade og ulykkestyper som for eksempel eneulykker på sykkel. Bedre rutiner for innhenting av skadegradsopplysninger er innført, men det vil likevel kunne forekomme feilregistrering og usikkerhet rundt skadegrad.

#### Antall ulykker 2021 – 2023 etter veikategori –

##### Nordre Follo kommune

- Europavei – 31 stk
- Fylkesvei – 55 stk
- Kommunal vei – 11 stk
- Privat vei – 2 stk

## 4.2 Holdningsskapende arbeid

Holdningsskapende arbeid blant både barn, ungdom og voksne er en viktig del av trafikksikkerhetsarbeidet. Adferd i trafikken starter med hvordan vi tenker, og holdninger skapes hele livet og i samspill med andre mennesker. Det har vært gjentatte kampanjer med holdningsskapende arbeid spesielt i skoler og barnehager over mange år.

Det har vært aksjoner for å få flere til å sykle til skolen i bestemte perioder av året. Følgegrupper til barna er organisert. Det oppleves som tryggere når flere går sammen. En del lærere har brukt observasjoner fra slikt arbeid i undervisningen.

### Trygg trafikk anbefaler:

Å legge større vekt på holdningsskapende arbeid

#### Årsak:

- Kostbart å bygge g/s-veier og fortau i sentrale strøk
- Mange av de beste tiltak for bedre trafikksikkerhet er allerede gjennomført.

## 5. Etablering av hjertesoner

Mange skoler befinner seg i høyt trafikkerte områder, og merker dette godt i tidsrommene barna skal til og fra skolen.

Nordre Follo kommune vedtok derfor i 2019 at vi skal arbeide for å innføre hjertesoner ved skolene i kommunen. [Hjertesone](#), et konsept i regi av Trygg Trafikk, handler om å redusere trafikken rundt skolene for å forebygge farlige trafikksituasjoner. Det etableres steder utenfor hjertesonene, der barna blir sluppet av og hentet (droppsoner). Barna må dermed gå litt mer for å komme seg til og fra skolen. Dette er positivt for trafikksikkerheten, men har i noen andre kommuner vist seg å være noe utfordrende å få foresatte med på. Det er også en utfordring å finne egnede arealer til droppsoner.

Vellykkede hjertesoner avhenger av at foresatte er positive til å sette av barna et stykke lenger fra skolen, og at skolen og foreldregrupper legger ned betydelig innsats i lokal forankring. Et godt samarbeid mellom virksomhetene i kommunen, skole og FAU er derfor viktig for å få et godt resultat. På grunn av økt gangavstand for barna, kan det også være nødvendig å investere i f.eks. økt belysning.



## 6. Fysiske trafikksikkerhetstiltak

### 6.1 Grunnlag for prioritering av tiltak

Innspill mottatt siden forrige tiltaksplan for trafikksikkerhet ble vedtatt er tatt med i planen, fordelt etter områder i kommunen og utførelseskategori (se vedlegg 1). Evaluering og prioritering av tiltak vil først bli gjort i forbindelse med tiltaksplan for trafikksikkerhet. Kommunen utfører kun tiltak på kommunale vegger.

Funn og tendenser i ulykkesanalysen er viktige for å sikre en best mulig bruk av midlene i forhold til de økonomiske rammene som til enhver tid foreligger. Ved prioriteringer er det flere innfallsvinkler. Prioriteringene til kommunen beskrives nærmere i tiltaksdelen til denne planen.

## 6.2 Fartsdempere

Det brukes hovedsakelig følgende typer fartsdempere:

- Modifisert sirkelhump. Dette er vår standard fartsdemper, 4 m lang og 10 cm høy, opparbeidet som sirkelbue. Dette er den klart mest brukte typen i kommunen.
- På veier med busstrafikk eller mye tungtrafikk kan en modifisert fartsdemper gjøres lengre, avhengig av fartsgrensen. 6 m lengde er vanlig på veier med 30 km/t fartsgrense.
- Opphøyd gangfelt. Disse skal anlegges sammen med oppmerking og skilt.
- Innsnevring av veibanen. Kan for eksempel brukes i kombinasjon med fotgjengerfelt.
- Fartsputer – kan brukes ved busstraséer da tunge kjøretøy kan passere uhindret over slike.

## 6.3 Trafikkskilt - generelt

Trafikkskiltene er en viktig del av det systemet som informerer, varsler, leder og styrer trafikantene i vei- og trafikksystemet. God og riktig utført skilting er en forutsetning for sikker og effektiv avvikling av vegtrafikken. Det nasjonale regelverket for trafikkskiltene er gitt i vegtrafikkloven, skilteforskriften og skiltnormalen. Samferdselsdepartementet gir regler om offentlige trafikkskilt, signaler og oppmerking, herunder om hvilke myndigheter som kan treffe vedtak om oppsetting og oppmerking.

## 6.4 Hekker og vegetasjon

En viktig forutsetning for en trygg ferdsel i trafikken er at trafikantene har fri sikt og blir sett.

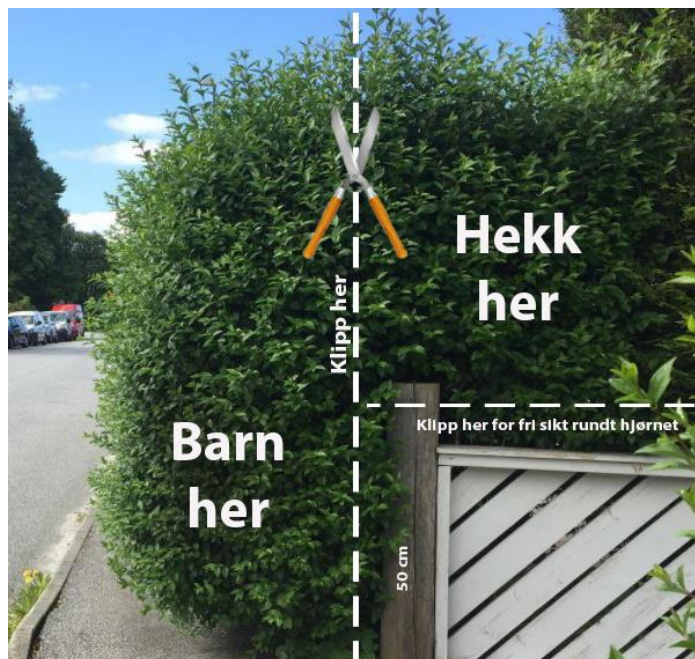
Om våren og sommeren når vegetasjonen vokser raskt og ungene ferdes til og fra skolen, er høy og bred vegetasjon en utfordring for trafikksikkerheten. Den reduserer sikten til trafikantene, gjemmer trafikkskilt, hindrer fri ferdsel på fortau og presser myke trafikanter ut i veibanen.

I henhold til statistikk fra Statens vegvesen skyldes tre av ti dødsulykker dårlig sikt. Ofte er det hekk, busker og vegetasjon som hindrer oversikt.

Nordre Follo kommune er ansvarlig for drift og vedlikehold av de kommunale veiene. Dette inkluderer et ansvar for god sikt og trygg ferdsel. Kommunens handlingsrom er imidlertid begrenset når trafikkfarlig vegetasjon i veikryss og ved utkjørsler vokser på privat eiendom.

Det er grunneier som er ansvarlig for at vegetasjonen på egen eiendom ikke skaper trafikkfarlige situasjoner.

Vegetasjonen skal med hjemmel i veglova være så lav at det er fri sikt ved utkjørsler og kryss.



Figur 1: Stavanger kommune / Schjelderup

Å følge opp vedlikehold av vegetasjon er arbeidskrevende. Kommunen er derfor helt avhengig av innbyggernes innsats for å sikre at kommunale veier har god sikt og er trafikksikre for alle som ferdes langs dem.

## 6.5 Gangfelt

Nordre Follo kommune mottar hvert år flere søknader om etablering av gangfelt. Gangfelt etableres i første rekke som et tiltak for å bedre fremkommeligheten for fotgjengere og ikke som et trafiksikkerhetstiltak.

Når trafikanter benytter gangfelt opplever de trygghet. Likevel skjer de fleste alvorlige ulykker med fotgjengere ved kryssing av vei. Derfor er den trafiksikkerhetsmessige effekten av gangfelt omdiskutert. Undersøkelser viser at gangfelt som bare er merket opp og skiltet på vanlig måte, gir dårlig sikkerhet for de myke trafikantene. Det er ikke funnet klare årsaker til dette, men det kan ha sammenheng med at fotgjengeren overvurderer bilistens evne og vilje til å oppdage dem og stoppe. Fotgjengeren får dermed en falsk trygghetsfølelse.

Gangfelt kan være vanlig oppmerket, opphøyd, og/eller signalregulert.

## 6.6 Veibelysning

Rundt hver tredje trafikkulykke skjer i mørket. Andelen ulykker i mørket stiger med økende alvorlighetsgrad. Generelt er veiene i kommunen godt belyst. Mange av belysningsanleggene begynner likevel å bli gamle, og belysningsnivået i disse anleggene begynner å bli dårlige. Flere steder har også belysningen ujevn kvalitet. Selv om strekningen som helhet er godt belyst, kan det være svak eller feil belysning ved for eksempel et gangfelt. Slik sett er det behov for å oppgradere belysningen på flere av vegene i kommunen. Veibelysning betyr svært mye for trafiksikkerhet, trygghetsfølelse og trivsel.

De siste årene har det blitt mer fokus på lysforurensning. Det er viktig at kommunen har en plan for hvordan lysforurensning kan minimeres både ved god drift, vedlikehold og investeringer i gatelysnettet.

Virksomhet Vei og park har ansvar for veilysene på det kommunale veinettet i Nordre Follo kommune, i tillegg til en del av veilysene på private veger. Kommunen har rundt 9000 veglys. Statens vegvesen og Akershus fylkeskommune har ansvar for veilysene på det øvrige vegnettet.

## 6.7 Investeringstiltak

Investeringstiltak er tiltak som ofte er av større omfang. I mange tilfeller er det behov for omfattende planlegging, prosjektering, regulering, og avtaler med grunneiere før tiltak kan utføres. Foreslåtte tiltak kan derfor etter faglige vurderinger i praksis ikke være gjennomførbare, eller være svært kostnadskrevende å gjennomføre. Samtidig kan det være utfordrende å finne alternative tiltak som gir trafiksikkerhetsgevinst på de innmeldte utrygghetspunktene.

## 7. Mål for trafiksikkerhetsarbeidet i Nordre Follo kommune

- 0 drepte og hardt skadde i trafikken (Nullvisjonen)
- Å arbeide for færrest mulig lettere skadet i trafikken
- Myke trafikanter skal oppleve det som trygt å ferdes i trafikken, uavhengig av funksjonsnivå



- Trafikksikkerhetsarbeidet skal bygge opp under strategien om å legge til rette for økt bruk av kollektiv, sykkel og gange

## 8. Økonomiske rammer

### Kommunens budsjett

Inneværende år er det satt av 1,0 mill. kr i investeringsmidler til trafikksikkerhetstiltak i budsjettet. Trafikksikkerhetstiltakene i denne planen skal innarbeides i økonomiplanen. Nødvendige straktiltak som må utføres denne planperioden, men som ikke er i tiltaksplanen, må også dekkes av investeringsmidlene til trafikksikkerhetstiltak. Tiltak som går over flere år legges inn i SHP og prioriteres i budsjettet hvert år fra 2025 til og med 2028.

Virksomhetsledere har ansvaret for å innarbeide utgiftene innenfor eget budsjettområde.

### Tilskudd fra Akershus fylkeskommune

Med ny fylkeskommune har tilskuddsordninger opphørt. Det gjelder blant annet Aksjon skolevei, der kommunene har kunnet søke om tilskudd hvert år til fysiske tiltak.

Fylkeskommunen vil fremdeles tilby trafikksikkerhetsmidler til ikke-fysiske tiltak til kommunene. Kommunenes behov fremmes overfor gjennom kommuneregionene. Midlene vil tildeles på kommunenivå, og ikke hver enkelt grunnskole, FAU osv.

Akershus fylkeskommune finansierer også byggeprosjekter for nye veier, gang-/sykkelveg, fartsdempende tiltak etc. langs fylkesvei.

### Byvekstavtalen

Gjennom byvekstavtalen går staten inn med betydelige økonomiske midler til miljøvennlig samferdselsinfrastruktur i Oslo og tidligere Akershus. Nullvekstmålet og reduserte klimagassutslipp fra transportsektoren er det overordnede målet med avtalen og midlene skal gå til kollektiv, sykkel og gange. Det vises også i avtalen til nullvisjonen for hardt skadde og drepte i trafikken, og at tiltakene i byvekstavtalen skal bidra til dette.

### Andre tilskuddsordninger

Ut over dette kan kommunen søke tilskudd til prosjekter fra ulike sentrale tilskuddsordninger. Det må da søkes i hvert enkelt tilfelle. Ski og Oppegård kommuner søkte på en rekke slike ordninger og fikk tildelt noe midler på denne måten. Det er da vanligvis en forutsetning at kommunen dekker en egenandel i prosjektene, hvilket forutsetter tilgjengelige investeringsmidler.