Handlingsprogram for trafikksikkerhet 2016–2019
Sarpsborg kommune



Tiltaks- og prioriteringsliste for trafikksikkerhetstiltak langs kommunal vei 2019-2020, revidert 05.06.2019

Sarpsborg kommune

Innholdsfortegnelse

1. Sammendrag ... 3

2. Hvorfor og hvordan jobbe med trafikksikkerhet ... 5

2.1. Ansvar ... 5

2.2. Kommunal trafikksikkerhetsgruppe ... 6

2.2.1 Sammensetting ... 6

2.2.2 Mandat ... 6

3. Visjoner, føringer og mål ... 6

3.1. Nullvisjonen ... 6

3.2. Nasjonale føringer ... 7

3.3. Lokale, regionale føringer: Samarbeidsavtale, Bypakke og belønningsmidler ... 7

3.4. Lokale, kommunale føringer ... 8

3.4.1. Samfunnsplanen (Kommuneplanens samfunnsdel 2011 – 2023) ... 8

3.4.2. Arealplanen (Kommuneplanens arealdel 2015 – 2026) ... 8

3.4.3. Kommunedelplan for vei, vann og avløp 2014 – 2023 ... 8

3.4.4. Plan for hovedvegnett for sykkel i Sarpsborg, vedtatt 2008. ... 8

3.5. Visjon og mål for trafikksikkerhetstiltak i Sarpsborg kommune ... 9

3.5.1. Visjon ... 9

3.5.2. Mål ... 9

4. Trafikkbildet og ulykkesanalyse ... 10

4.1. Veinettet i Sarpsborg kommune ... 10

4.2. Trafikkmengder ... 10

4.3. Fartsgrenser ... 11

4.4. Reisevaner ... 11

4.5. Ulykkesanalyse ... 12

4.6. Ulykkeskostnader ... 14

4.6.1. Samfunnsøkonomiske kostnader ved trafikkulykker i Sarpsborg 2005-2014: ... 14

5. Tiltak for å løse trafikksikkerhetsproblemene ... 15

5.1 Arbeid med å nå mål i Bypakke og belønningsordning ... 15

5.2 Trafikksikkerhetsgruppe ... 15

5.3 Hva menes med fysiske tiltak? ... 15

5.3.1 Fysiske tiltak rettet mot veisystemet ... 15

5.3.2 Fartsnivå ... 15

5.4 Hva menes med atferdsendrende tiltak? ... 16

5.5 Holdningsskapende trafikksikkerhetsarbeid – prioriterte områder ... 17

5.5.1 Følgende tiltak prioriteres i planperioden: ... 18

5.6 Fokusområder for de konkrete tiltakene ... 19

5.6.1 Skolebarn ... 19

5.6.2 Skolers nærområder ... 19

5.6.3 Kommunale samleveier ... 19
5.6.4 Kommunale adkomstveier ... 19
5.6.5 30km/t-sone i sentrum ... 19
6 Handlingsplan ... 20
6.1 Prioritering av tiltak ... 20
6.2 Tiltaks- og prioriteringsliste for trafikksikkerhetstiltak på kommunal vei ... 21
6.3 Tiltaksliste for holdningsskapende og atferdsendrende tiltak. ... 25
6.3.1 Gjennomføring ... 26
6.4 Tiltaksliste for trafikksikkerhetstiltak på fylkesvei/riksvei, 2016-2019 ... 27
Vedlegg 1: Problemnivå og prioriteringsnivå for prioritering av tiltak ... 30

1. Sammendrag

Sarpsborg kommune startet våren 2013 arbeidet med å revidere trafikksikkerhetsplanen. En tverrfaglig arbeidsgruppe har bidratt med utarbeidelsen. I prosessen med revideringen har det vært medvirkning fra berørte og interessegrupper. FAU ved skolene var spesielt invitert til å komme med innspill.

Handlingsprogrammet for trafikksikkerhet er i hovedsak en videreføring av de foregående trafikksikkerhetsplanene i Sarpsborg kommune. Det er besluttet å lage et handlingsprogram for å i større grad vektlegge gjennomføring av tiltak (fysiske og ikke-fysiske) som er viktig for å bedre trafikksikkerheten.

Handlingsprogrammet gir en systematisk gjennomgang av trafikksikkerhetsområdet med visjoner, mål og føringer, aktører i trafikksikkerhetsarbeidet, en oversikt over trafikkbildet og ulykkesanalyse, samt tiltak for å løse trafikksikkerhetsproblemer. Handlingsprogrammet inneholder en handlingsdel med tiltak og prioriteringer for perioden 2016 – 2019. Handlingsdelen rulleres årlig.

Handlingsprogram for trafikksikkerhet skal danne grunnlag for å prioritere kommunale midler til tiltak rettet mot trafikksikkerhet. Handlingsprogrammet er også en forutsetning for tildeling av fylkeskommunale midler (FTU-midler) til Skolevegstiltak.

Handlingsprogrammet gir visjoner og mål for arbeidet, og bygger på viktige føringer og prosesser i kommunen, både kommuneplanens samfunnsdel og Bypakke for Nedre Glomma. Grunnlaget for trafikksikkerhetsarbeidet i Sarpsborg kommune bygger på den nasjonale nullvisjonen. Det er svært få alvorlige ulykker og dødsulykker på kommunens egne veier.

I Sarpsborg arbeides det for å unngå *alle* typer trafikkulykker, og det legges til grunn at enhver ulykke er én for mye. Visjonen for trafikksikkerhetsarbeidet i Sarpsborg videreføres fra gjeldende plan (2010 – 2013):

- «**Ingen skal bli drept eller hardt skadd på veinettet i Sarpsborg».**

Hovedmålet for trafikksikkerhetsarbeid i Sarpsborg er:

- **«Antall drepte og hardt skadde skal reduseres i handlingsprogramperioden 2016-2019».**

I tråd med kommunens visjon: «Sarpsborg- der barn og unge lykkes» tillegges barn og unge et ekstra fokus i trafikksikkerhetsarbeidet i Sarpsborg kommune.

Det offentlige veinettet i Sarpsborg kommune er på totalt 591,9 km. Av dette er 319 km kommunal vei, 215,9 km fylkesvei, og 58 km riksvei. I tillegg er det 70,1 km gang- og sykkelvei, der 47 km er kommunalt ansvar. Bilbruken i Sarpsborg er høy; 73 % av alle reiser er bilreiser.

I perioden 2005-2014 har det skjedd 882 ulykker med personskade i Sarpsborg. Av de 1240 personene som er skadd eller drept er 257 personer skadd eller drept på kommunal vei. På kommunal vei er 6 personer drept, 3 meget alvorlig skadd, 19 alvorlig skadd og 229 lettere skadd.

De mest vanlige ulykkene i Sarpsborg er kryssulykker. Ut i fra hvor ulykkene har inntruffet er det vanskelig å se at det kommunale veinettet i Sarpsborg har spesielle ulykkesbelastede punkter eller strekninger.

Trafikkulykkene har en samfunnsøkonomisk kostnad. I perioden 2005 – 2014 har veitrafikkulykkene i Sarpsborg hatt en samfunnsøkonomisk kostnad på ca. 2,32 mrd. kr, tilsvarende ca. 231,9 mill. kr pr. år.

Mange fysiske tiltak knyttet til trafikksikkerhet er i henhold til tidligere trafikksikkerhetsplaner nå gjennomført og det har gitt gode resultater. I denne planperioden skal det, i tillegg til gjennomføring av fysiske trafikksikkerhetstiltak, rettes mer fokus mot gjennomføring av ikke-fysiske tiltak. Med dette menes holdningsskapende og forebyggende arbeid, særlig rettet mot de yngre og eldre trafikantgruppene. Erfaringer fra forrige planperiode viser at få av de ikke-fysiske har blitt gjennomført, sammenlignet med gjennomføring av fysiske tiltak.

Sarpsborg kommune vil i perioden 2016-2019 ha følgende fokusområder for å bedre trafikksikkerheten:

- Barn og unge i skolealder, samt eldre i trafikken
- Trygge skoleveier
- Holdningsskapende arbeid og informasjon
- Flere kollektivreiser og redusert biltrafikk
- Reduksjon av ulykker på det kommunale veinettet
- Systematisk og kunnskapsbasert trafikksikkerhetsarbeid
- Trafikkregistreringer (trafikktellinger og hastighetsmålinger)

Dette er fulgt opp i handlingsprogrammet gjennom handlingsdelen som inneholder:

- tiltaks- og prioriteringsliste for fysiske trafikksikkerhetstiltak, 2016-2019
- tiltaks- og prioriteringsliste for ikke-fysiske tiltak, 2016-2019
- tiltaksliste for trafikksikkerhetstiltak på fylkesvei/riksvei, 2016-2019

Ved prioritering av tiltak i handlingsdelen er det lagt til grunn en systematisk prioritering. Prioriteringen bygger på fastsatte kriterier, som er ulykker, hastighet, trafikkmengde, veitype og beregnet mengde skolebarn. For å gi et bredere og mer robust grunnlag for vurdering og prioritering av tiltak er det utarbeidet ATP-analyser for mest brukte skolevei. Analysen er basert på stedfestede data av folkeregistrerte barn i alderen 6-13 år, og er utført for hver barneskolekrets i Sarpsborg.

2. Hvorfor og hvordan jobbe med trafikksikkerhet

Arbeid med trafikksikkerhet handler om at veistandard, trafikanter og kjøretøy blir sett i sammenheng. Dette omhandler både konkrete, fysiske tiltak, som fartshumper, skilting, utforming av kryss og annen fysisk utforming, i tillegg til trafikanters atferd, kunnskap og holdninger i trafikken. De fleste ulykker skyldes et samspill av uheldige omstendigheter, der den fysiske utformingen på stedet ofte kan være en medvirkende faktor.

Trafikksikkerhetsarbeidet er knyttet til flere perspektiv:

Barn og unge

- Det er en viktig oppgave å sikre barns skolevei, og å arbeide for å tilrettelegge for at barn trygt kan gå og sykle til skolen.
- Det er viktig å jobbe for at skoler og skolers nærområder er trygge og at det på skolens områder ikke oppstår farlige trafikksiktuasjoner.
- Gode holdninger rundt atferd i trafikkbildet og for reisevaner må innføres i tidlig alder for best mulig forebygging og effekt.

Folkehelse

- På verdensbasis rangerer trafikkulykker som den nest største dødsårsaken for aldersgruppen 5 - 29 år (Folkehelseinstituttet).
- Økt trafikksikkerhet gir stor helsegvinst, og det er et viktig folkehelsearbeid å jobbe med tilrettelegging for myke trafikanter.
- Tydelige og godt lesbare trafikksystemer og en opplevelse av at det er trygt å ferdes til fots eller med sykkel bidrar til at flere bruker beina som fremkomstmiddel, og slik oppnår mange helsemessige fordeler med bevegelse og aktivitet.

Samfunnsøkonomi

- **De samfunnsøkonomiske kostnadene av en ulykke, beregnet til kroner:**
  (pr. ulykkesrammet, TØI, 2009)

Dødsfall:	30 200 000 kr	Alvorlig skade:	8 140 000 kr
Meget alvorlig skadde:	22 930 000 kr	Lettere skade:	614 000 kr
Hard skade:	10 590 000 kr	Kun materiell skade:	30 000 kr

2.1. Ansvar

Kommunen har et bredt ansvar innenfor trafikksikkerhetsarbeidet. Kommunen har en viktig rolle både som grunneier, veieier, arbeidsgiver, skoleeier, barnehageeier, arealplanlegger og arealforvalter. Kommunens ansvar for trafikksikkerhet er også i stor grad knyttet til et trygt lokalmiljø, slik at befolkningen kan bevege seg trygt i sine nabolag. Tilrettelegging for myke trafikanter, som syklister og fotgjengere er videre sentralt.

Statens vegvesen har ansvar for å planlegge, bygge, drifte og vedlikeholde riksveinettet mens Østfold fylkeskommune har tilsvarende ansvar for fylkesveinettet. Fylkeskommunen har også etter vegtrafikkloven et ansvar for å tilrå og samordne tiltak for å fremme trafikksikkerheten i fylket. For å ivareta dette ansvaret har fylkestinget nedsatt Fylkestrafikksikkerhetsutvalget (FTU). FTU lyser årlig ut midler til Skolevegstiltak som kommunene kan søke om, med forutsetning om vedtatt trafikksikkerhetsplan. Midlene kan anvendes til tiltak på skolevei eller annen vei der barn ferdes i kommunen.

2.2. Kommunal trafikksikkerhetsgruppe

Arbeidet med trafikksikkerhet er tverrfaglig og krever samarbeid på tvers av kommuneområder og enheter. Det er derfor viktig at det utarbeides et god forankret og solid handlingsprogram som fokuserer på de ulike tema, prosjekter og problemstillinger trafikksikkerhet innebærer.

2.2.1 Sammensetting

For å følge opp og gjennomføre handlingsprogrammet skal kommunen ha en tverrfaglig sammensatt Trafikksikkerhetsgruppe. Gruppen skal ha fagkompetanse innen samferdselsplanlegging, veiinfrastruktur, folkehelse, utdanning og oppvekst. Politiet tiltrer også med en representant i gruppen.

2.2.2 Mandat

Trafikksikkerhetsgruppen skal:

- Ha et rådgivende ansvar med hensyn til alt trafikksikkerhetsarbeid i kommunen
- Bidra til at handlingsprogram for trafikksikkerhet blir gjennomført
- Foreslå en prioritering av midlene som avsettes og gi innspill til de årlige budsjettene, både for fysiske og atferdsendrende tiltak
- Årlig revidere handlingsprogrammets handlingsdel
- Koordinere søknader om midler fra Fylkestrafikksikkerhetsutvalget (FTU)
- Innhente og oppdatere ulykkesstatistikk
- Innhente trafikkregistreringer
- Foreta evaluering av gjennomførte trafikksikkerhetstiltak
- Rapportere årlig til politiske organ

Det tilligger også gruppen å drive forebyggende trafikksikkerhetsarbeid. Gjennom systematisk arbeid basert på tilgjengelig kunnskap; gjennomgang av ulykker, vurdering og sammenstilling av innspill, registreringer og analyser av blant annet barns skolevei skal trafikksikkerhetsgruppen drive kunnskapsbasert og målrettet trafikksikkerhetsarbeid.

Trafikksikkerhetsgruppen skal sørge for samordning med øvrig veimyndighet, ved at innspill som tilfaller overordnet veinett koordineres med Statens vegvesen og fylkeskommunen.

Trafikksikkerhetsarbeidet skal være særlig rettet mot sikring av barn og unge langs skolevei.

3. Visjoner, føringer og mål

Nasjonale, regionale og lokale visjoner, mål og føringer legges til grunn for Sarpsborg kommunes handlingsprogram for trafikksikkerhet.

3.1. Nullvisjonen

Nullvisjonen er selve grunnlaget for trafikksikkerhetsarbeidet i Norge. Dette er en visjon som har ligget til grunn for trafikksikkerhetsarbeidet de siste tiår. I Nasjonal Transportplan 2014-2023 (NTP) er dette særlig vektlagt:

«En visjon om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller hardt skadde i transportsektoren.». NTP vektlegger at: «nullvisjonen innebærer at transportsystemet, transportmidlene og regelverket skal utformes slik at det fremmer trafikksikker atferd hos trafikantene, og i størst mulig grad bidrar til at menneskelige feilhandlinger ikke fører til alvorlige skader.»

3.2. Nasjonale føringer

I Nasjonal Transportplan 2014-2023 (meld.st.26 2012-2013) er en viktig føring blant annet at det skal satses videre på trafikksikkerhetsarbeidet de neste år, da man ser de positive effektene av arbeidet, samtidig som man ser utfordringene fremover:

«Dersom vi skal nå målet om at veksten i persontransport i storbyområdene skal tas av sykkel, gange og kollektivtransport, uten at vi samtidig får en økning i antall drepte og hardt skadde gående og syklende, er det nødvendig med særlig innrettede tiltak»

I tillegg legger den nye Folkehelseloven, Nasjonal sykkelstrategi og Nasjonal gåstrategi opp til at staten, fylkeskommunene og kommunene skal legge bedre til rette for syklende og gående langs sine veier. Dette bringer med seg mange positive effekter for blant annet folkehelse, arealbehov, miljø og klima. Føringene skaper også utfordringer for trafikksikkerheten, og det kan med en slik vekst forventes en økning i antall ulykker blant myke trafikanter. Det må derfor arbeides målrettet og mye med trafikksikkerhetstiltak i fremtiden, ikke minst lokalt, hvis man skal nå målene om en endret reisemiddelfordeling, samtidig som at nullvisjonen nås.

3.3. Lokale, regionale føringer: Samarbeidsavtale, Bypakke og belønningsmidler

Sarpsborg kommune er med i Samarbeidsavtalen, som gjelder samarbeid om felles areal- og transportutvikling i regionen og hvordan man skal utvikle den til å bli en attraktiv og bærekraftig region. I arbeidet med å utvikle et effektivt og hensiktsmessig transportsystem er sykkelen svært viktig. Sarpsborg kommune er sammen med Fredrikstad kommune del av «Sykkelbyen Nedre Glomma». Et av målene i samarbeidsavtalen er å doble antall sykkelreiser i Nedre Glomma gjennom bedre tilrettelegging, og på sikt å skape et sammenhengende hovedveinett for sykkel.

Bypakke Nedre Glomma og belønningsordningen (215 mill. kr i perioden 2014-2017) legger viktige føringer for arbeidet med transport i regionen, og det har aldri vært et sterkere fokus på utvikling av transportsystemet og endring av reisemiddelfordeling i regionen enn nå. Et av de viktigste målene i Bypakka er å tenke transport i et helhetlig perspektiv, og se ulike transportformer i sammenheng, og vurdere hvordan tiltak (eller mangel på tiltak) påvirker andre grupper eller andre transportformer. Flere av målene i Bypakke Nedre Glomma påvirker arbeidet med trafikksikkerhet:

- (1.) Overføre transport fra bil til gange, sykkel og kollektive transportmidler
- (2.) Fokusere på god og sikker framkommelighet for gående, syklende og kollektivreisende, og for godstransportene
- (3) Fokusere på et sikkert transportsystem

3.4. Lokale, kommunale føringer

3.4.1. Samfunnsplanen (Kommuneplanens samfunnsdel 2011 – 2023)

Dette er kommunens overordnede styringsdokument og danner grunnlag for kommunens fireårige handlingsplan og budsjett. Planen har innsatsområdene identitet, levekår og verdiskaping, i tillegg til miljø, der det skal arbeides for å utvikle et trygt transportsystem som gir reell mulighet til å velge mellom bil og kollektivløsninger, sykkel og gange. Visjonen: «Sarpsborg, der barn og unge lykke» kan knyttes til arbeidet med trafikksikkerhet, i tillegg til innsatsområdene.

3.4.2. Arealplanen (Kommuneplanens arealdel 2015 – 2026)

Kommuneplanens arealdel 2015 – 2026 gir føringer som har betydning for trafikksikkerhetsarbeidet. Et sentralt prinsipp i arealdelen er samordnet areal – og transportplanlegging, som på sikt vil legge til rette for at flere bor i områder der det legges til rette for å gå, sykle og reise med kollektivtransport. Økt bruk av kollektivtransport medfører lavere risiko for personskader enn individuell transport, samtidig som en høyere arealutnyttelse medfører mer konsentrasjon av trafikk og økt risiko for trafikkulykker.

3.4.3. Kommunedelplan for vei, vann og avløp 2014 – 2023

Kommunedelplan for vann, vei og avløp (VVA)skal sikre at teknisk infrastruktur sees i sammenheng med fremtidig utbygging og vedtatte prinsipper for byvekst og byutvikling. Særlig forholdet til veianlegg får betydning for handlingsprogram for trafikksikkerhet. VVA-planen skal blant annet presentere prinsipper for sikkerhet og fremkommelighet for alle trafikantgrupper, og gående, syklende og kollektivtrafikk skal prioriteres foran biltrafikken. Det vil være viktig å oppnå god samordning mellom trafikksikkerhetstiltak og tiltak knyttet til øvrig infrastruktur

3.4.4. Plan for hovedvegnett for sykkel i Sarpsborg, vedtatt 2008.

Plan for hovedvegnett for sykkel i Sarpsborg (2008) definerer et sammenhengende hovedveinett for sykkel i kommunen. Arbeid med revidering av gjeldende plan er igangsatt, med bakgrunn i nye nasjonale og regionale føringer som prioriter sykkel sterkere enn tidligere. Planen har fungert som et grunnlagsdokument for prosjektplanen til Sykkelbyen Nedre Glomma, ved å definere prioriterte strekninger og parseller for sykkel i Sarpsborg. Videre er prosjektplanen grunnlag for belønningssøknaden.

3.5. Visjon og mål for trafikksikkerhetstiltak i Sarpsborg kommune

3.5.1. Visjon

Det er svært få alvorlige ulykker og dødsulykker på kommunens egne veier. I Sarpsborg arbeides det for å unngå *alle* typer trafikkulykker, og det legges til grunn at enhver ulykke er én for mye. Grunnlaget for trafikksikkerhetsarbeidet i Sarpsborg kommune bygger på den nasjonale nullvisjonen. Ettersom nullvisjonen er godt innarbeidet og førende i alt nasjonalt og regionalt trafikksikkerhetsarbeid, videreføres visjonen fra «Trafikksikkerhetsplan 2010-2013» som lyder:

«Ingen skal bli drept eller hardt skadd på veinettet i Sarpsborg»

3.5.2. Mål

Hovedmålet for trafikksikkerhetsarbeid i Sarpsborg er:

«Antall drepte og hardt skadde skal reduseres i handlingsprogramperioden 2016-2019»

Dette innebærer at Sarpsborg kommune har hovedfokus på de mest alvorlige ulykkene, og dermed de ulykkene som har høyest samfunnsøkonomisk kostnad. Videre er det viktig å arbeide forebyggende for å forhindre mindre ulykker, som forekommer som mer typisk for det kommunale veinettet. I tråd med kommunens visjon: «Sarpsborg- der barn og unge lykkes» tillegges barn og unge et ekstra fokus i trafikksikkerhetsarbeidet i Sarpsborg kommune.

4. Trafikkbildet og ulykkesanalyse

4.1. Veinettet i Sarpsborg kommune

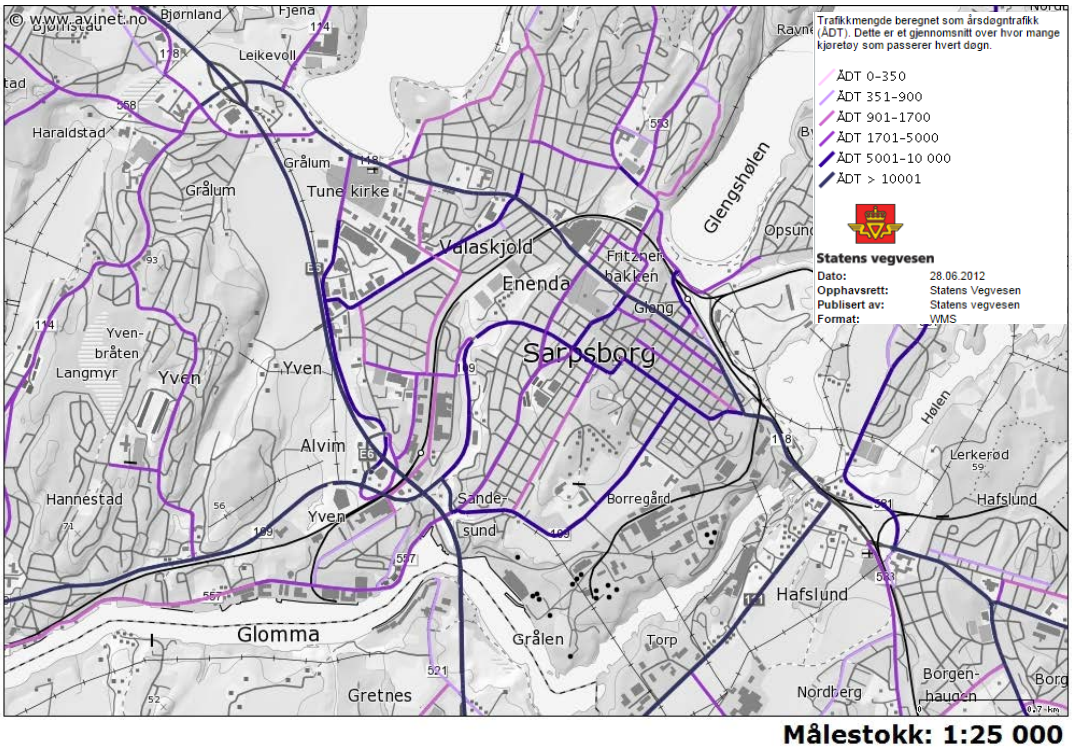
Det offentlige veinettet i Sarpsborg kommune er på totalt 591,9 km. I tillegg kommer totalt 70,1 km gang – og sykkelveier i Sarpsborg (KOSTRA pr. 2014).

Tabellen under viser fordeling av offentlig vei i Sarpsborg kommune.

Europavei	33,5 km
Riksvei	23,5 km
Fylkesvei	215,9 km
Kommunal vei	**319 km**
- Fast dekke:	304 km
- Grusdekke:	15 km
Gang- og sykkelvei	70,1 km
- Statlig og fylkeskommunalt ansvar:	23,1 km
- **Kommunalt ansvar:**	**47 km**

Forvaltningsansvaret for det offentlige veinettet er inndelt etter veitype, der Sarpsborg kommune har det største ansvaret målt etter antall km vei. Kommunen har myndighet over kommunale veisystemer, og kan kun gjøre fysiske tiltak knyttet til dette. Tiltak langs øvrig fylkes- og riksveinett er underlagt fylkeskommunalt og statlig ansvar, jf. kapittel 2.1.

4.2. Trafikkmengder



Kartutsnittet viser registrert gjennomsnittlig trafikkmengde beregnet som årsdøgnstrafikk (ÅDT) på veier i Sarpsborg. Utsnittet er hentet fra Statens vegvesens veibase.

4.3. Fartsgrenser

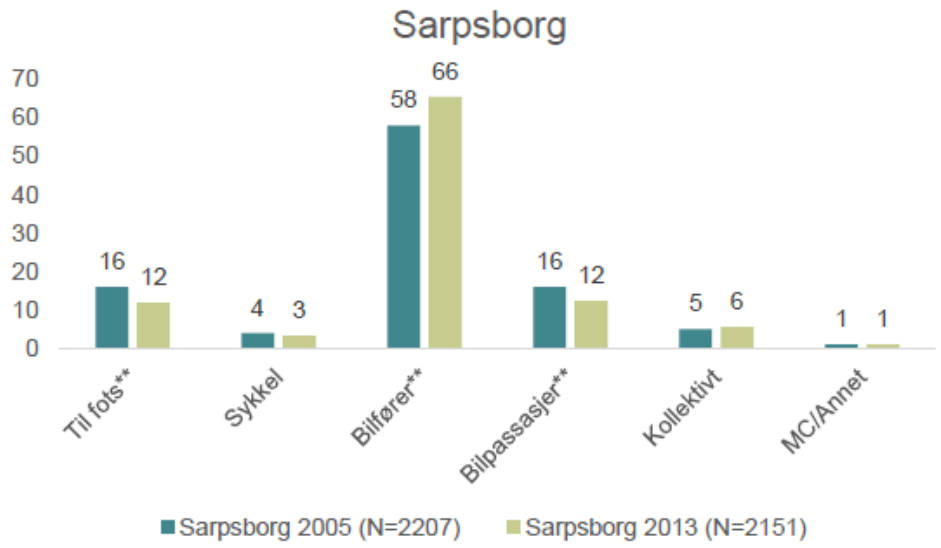
Vegtrafikkloven regulerer fartsgrensene i Norge. Dersom ikke annen fartsgrense er fastsatt skal det i tettbygde strøk ikke kjøres fortere enn 50 km/t, og utenfor tettbygd strøk ikke fortere enn 80 km/t.

Sarpsborg kommune har i de siste årene hatt særlig fokus på å innføre 30km/t-soner i boligområder, og dette var et viktig innsatsområde i Trafikksikkerhetsplan 2010-2013. Fra januar 2014 er tiltakslisten for 30km/t – soner i boligområder fra Trafikksikkerhetsplan 2010–2013 sluttført. 186 km av det kommunale veinettet har dermed fartsgrense 30 km/t.

Sentrumsområdet i Sarpsborg har foreløpig ikke blitt vurdert og behandlet angående innføring av 30km/t-sone.

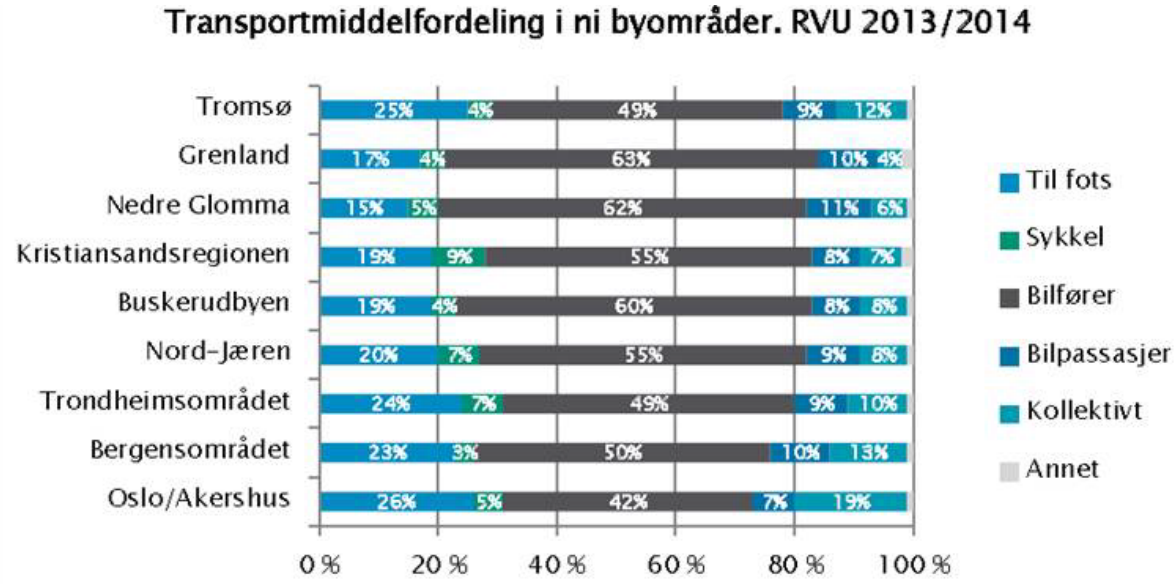
4.4. Reisevaner

Det er utført en reisevaneundersøkelse for Fredrikstad og Sarpsborg for 2013/2014. Den viser blant annet transportmiddelfordelingen mellom de ulike transportformene. I Sarpsborg er bilbruken høy: 78 % (76 % i 2009) av reisene foregår med bil.



Figur 1: Transportmiddelbruk på reiser foretatt av bosatte i Sarpsborg i 20019 og 2013/2014. Prosent

I snitt har yrkesaktive i Sarpsborg og Fredrikstad 16 km til arbeid, og blant de bosatte i Sarpsborg har 66 % arbeidssted i Sarpsborg. I snitt foretar en person i Sarpsborg 3,20 reiser pr. dag (uendret siden 2009). Til tross for at 78 % av befolkningen har tilgang på sykkel/el-sykkel, har sykkelandelen ikke økt siden forrige reisevaneundersøkelse, men flere reiser til fots og som bilpassasjer (samkjøring). Videre ser man at bilreisene som foretas i kommunen er korte: hver fjerde reise er mellom 1-3 km, og 32 % av de daglige reisene er under 3 km.

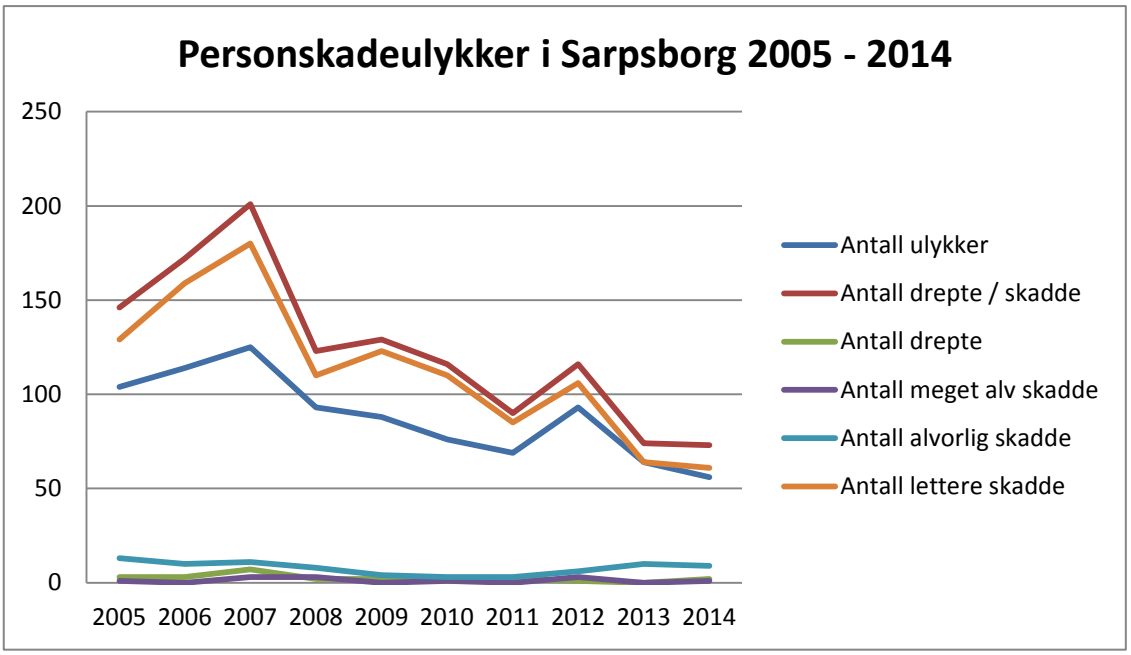


Figur 2: Transportmiddelfordeling i ni byområder. RVU 2013/2014

Tall fra reisevaneundersøkelsen (RVU 2013/2014) viser at til sammenligning med andre store byområder er Nedre Glomma en av byområdene i landet med høyest andel reiser utført med personbil (73 %), og tilsvarende blant de laveste i andel som sykler eller går (5 % og 15 %). Sykkelandelen i Sarpsborg (3 %), og andelen gående (12 %) har sunket siden forrige måling. Andel som reiser med kollektiv forventes imidlertid å øke, med bakgrunn i pågående satsning på kollektivtrafikk.

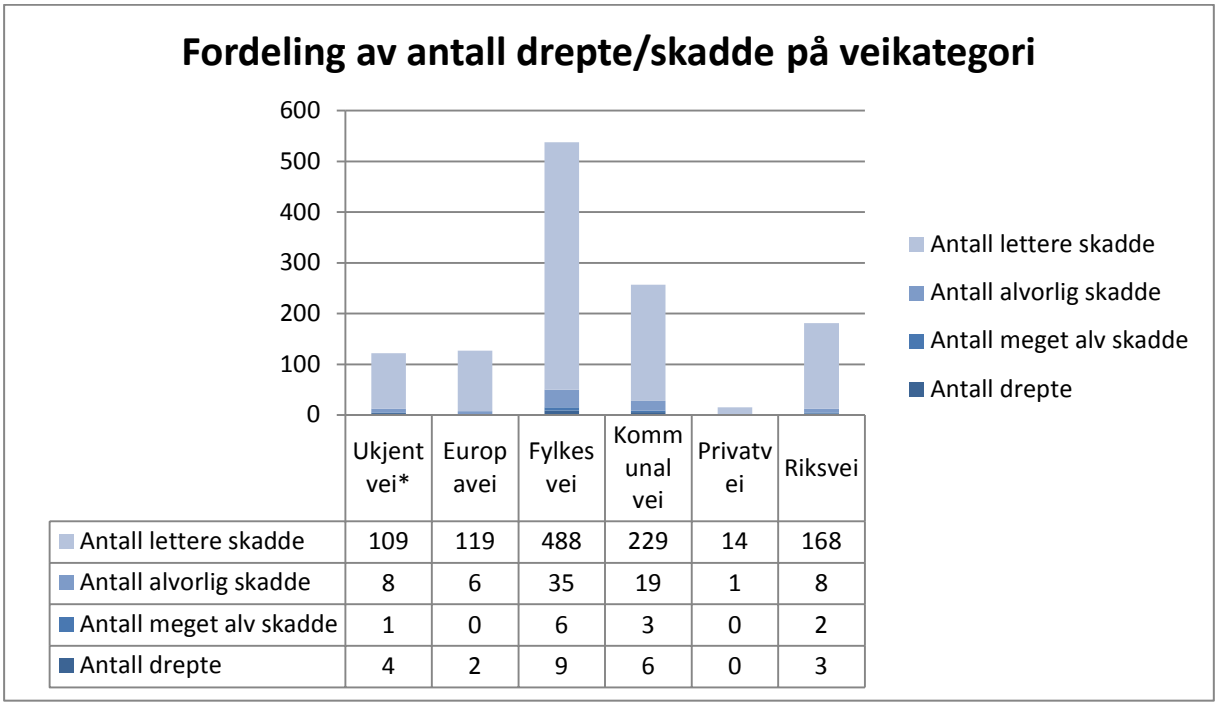
4.5. Ulykkesanalyse

Nedenfor ser vi nærmere på ulykkene som er skjedd i Sarpsborg i perioden 2005 – 2014.



Figur 3: Ulykker i Sarpsborg 2005- 2014

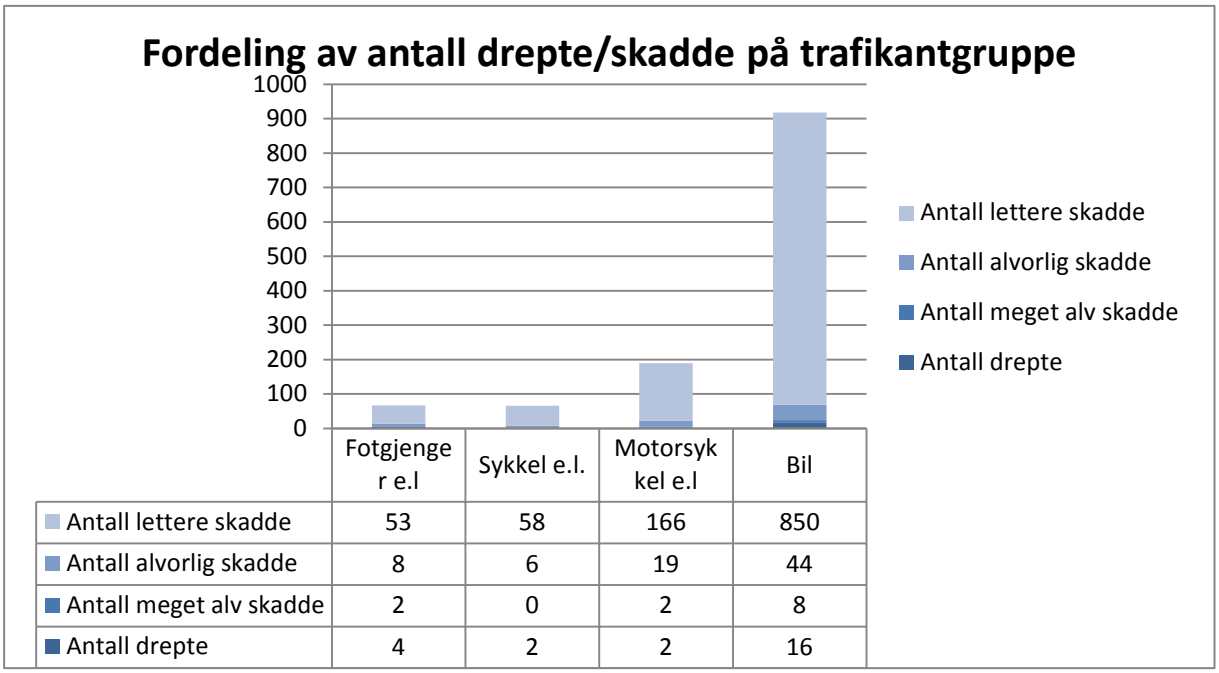
Skadenes alvorlighet i trafikkulykker defineres i en skala fra lettere personskade til drept. I perioden 2005–2014 ble 24 personer drept, 89 ble hardt skadd (meget alvorlig skadd og alvorlig skadd) og 1127 ble lettere skadd. Dermed ble 1240 personer drept eller skadd i perioden 2005 – 2014. Til sammenligning ble det i perioden 1999 – 2008 i trafikken i Sarpsborg drept 31 personer, 126 ble hardt skadd og 1416 ble lettere skadd.



	Ukjent vei*	Europavei	Fylkesvei	Kommunal vei	Privatvei	Riksvei
Antall lettere skadde	109	119	488	229	14	168
Antall alvorlig skadde	8	6	35	19	1	8
Antall meget alv skadde	1	0	6	3	0	2
Antall drepte	4	2	9	6	0	3

Figur 4: Ulykker i Sarpsborg 2005- 2014 fordelt på veitype

I perioden 2005-2014 skjedde 203 av totalt 882 ulykker på kommunal vei. Av totalt 24 drepte, skjedde 6 av dødsfallene på kommunal vei. Av totalt 89 hardt skadde (meget alvorlig skadde og alvorlig skadde) ble22 av disse skadet på kommunal vei. Videre ble 229 av totalt 1127 lettere skadet på kommunal vei. 23 % av ulykkene i perioden skjedde på kommunal vei.



	Fotgjenger e.l	Sykkel e.l.	Motorsykkel e.l	Bil
Antall lettere skadde	53	58	166	850
Antall alvorlig skadde	8	6	19	44
Antall meget alv skadde	2	0	2	8
Antall drepte	4	2	2	16

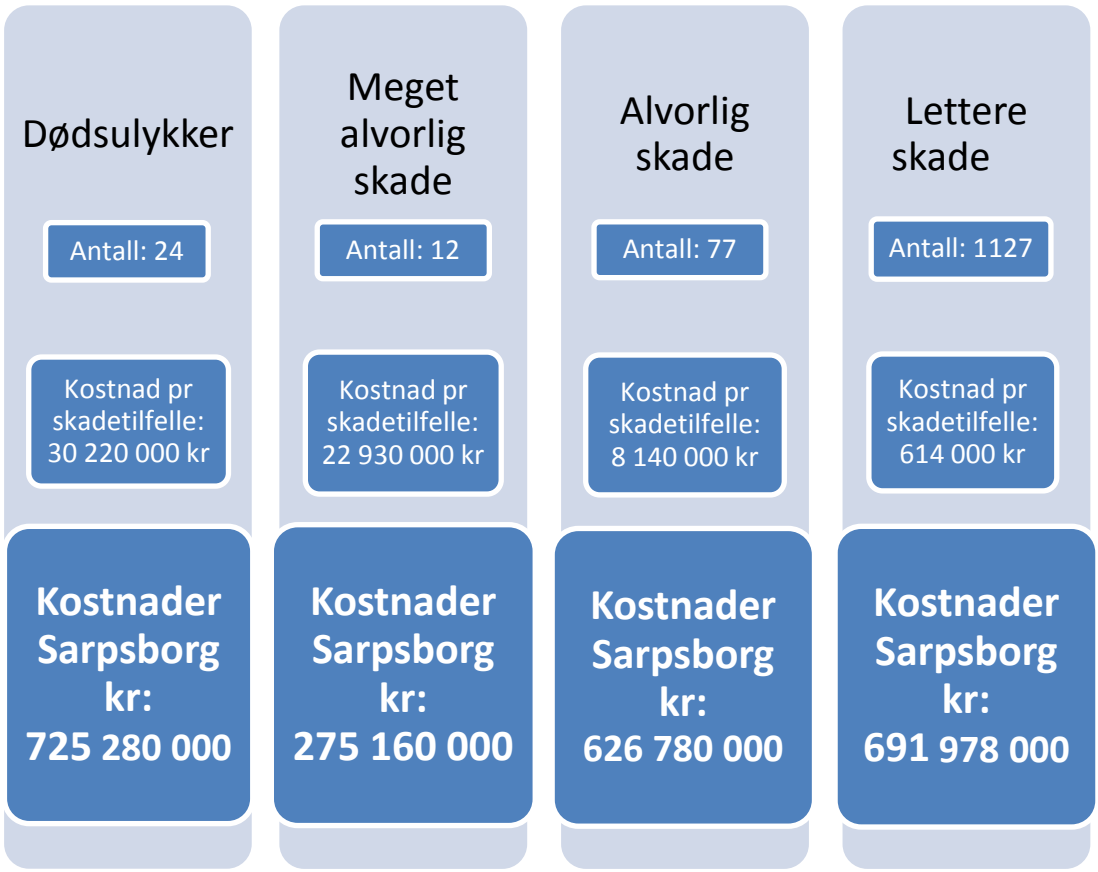
Figur 5: Personskadeulykker i Sarpsborg 2005 - 2014 fordelt på trafikantgrupper

4.6. Ulykkeskostnader

Trafikkulykkene i Sarpsborg har en samfunnsøkonomisk kostnad. De ulykkeskostnadene som i dag brukes i blant annet nytte-/kostanalyser er beregnet av Transportøkonomisk institutt (TØI). Tallene omfatter:

- Medisinske kostnader
- Materielle kostnader
- Administrative kostnader
- Produksjonsbortfall
- Velferdstap ved trafikkskader

4.6.1. Samfunnsøkonomiske kostnader ved trafikkulykker i Sarpsborg 2005-2014:



Figur 6: Samfunnsøkonomiske kostnader ved trafikkulykker i Sarpsborg 20015-2014

Totalt har trafikkulykkene som har skjedd i Sarpsborg i perioden 2005–2014 en samfunnsøkonomisk kostnad på 2 319 198 000 kr. Ulykker som har inntruffet på kommunalt veinett i perioden 2005-2014 utgjør en samfunnsøkonomisk kostnad tilsvarende 545,376 mill. kr. I Sarpsborg kommune benyttes 5 mill. kr årlig til trafikksikkerhetstiltak.

5. Tiltak for å løse trafikksikkerhetsproblemene

Sarpsborg kommune vil i perioden 2016-2019 ha følgende fokusområder for å bedre trafikksikkerheten:

- Barn, unge i skolealder, samt eldre i trafikken
- Trygge skoleveier
- Holdningsskapende arbeid og informasjon
- Flere kollektivreiser og redusert biltrafikk
- Reduksjon av ulykker på det kommunale veinettet
- Systematisk og kunnskapsbasert trafikksikkerhetsarbeid
- Trafikkregistreringer (trafikktellinger og hastighetsmålinger)

5.1 Arbeid med å nå mål i Bypakke og belønningsordning

Gjennom blant annet arbeidet med Bypakke Nedre Glomma og belønningsordningen vil Sarpsborg kommune arbeide for å endre folks valg av transportmidler til fordel for flere gående og syklende og flere kollektivreiser. Det er et uttalt mål at trafikkveksten i regionen skal tas av gående, syklende og kollektivreiser, og at bilbruken ikke skal øke.

5.2 Trafikksikkerhetsgruppe

Sarpsborg kommune har en fast administrativ trafikksikkerhetsgruppe, der formålet er å ha en tverrfaglig tilnærming til trafikksikkerhetsarbeidet. Jf. kapittel 2.2. Det anbefales å videreføre ordningen med en tverrfaglig administrativ trafikksikkerhetsgruppe.

De konkrete virkemidlene for økt trafikksikkerhet er rettet mot

- Veisystemet (fysiske tiltak)
- Trafikantene (atferdsendrende og holdningsskapende arbeid)
- Kjøretøyene

I Handlingsprogram for trafikksikkerhet 2016-2019 rettes det fokus mot det kommunale veisystemet og på trafikantene. Kommunen har liten mulighet til å iverksette tiltak ovenfor kjøretøy, da dette i hovedsak skjer gjennom nasjonalt regelverk.

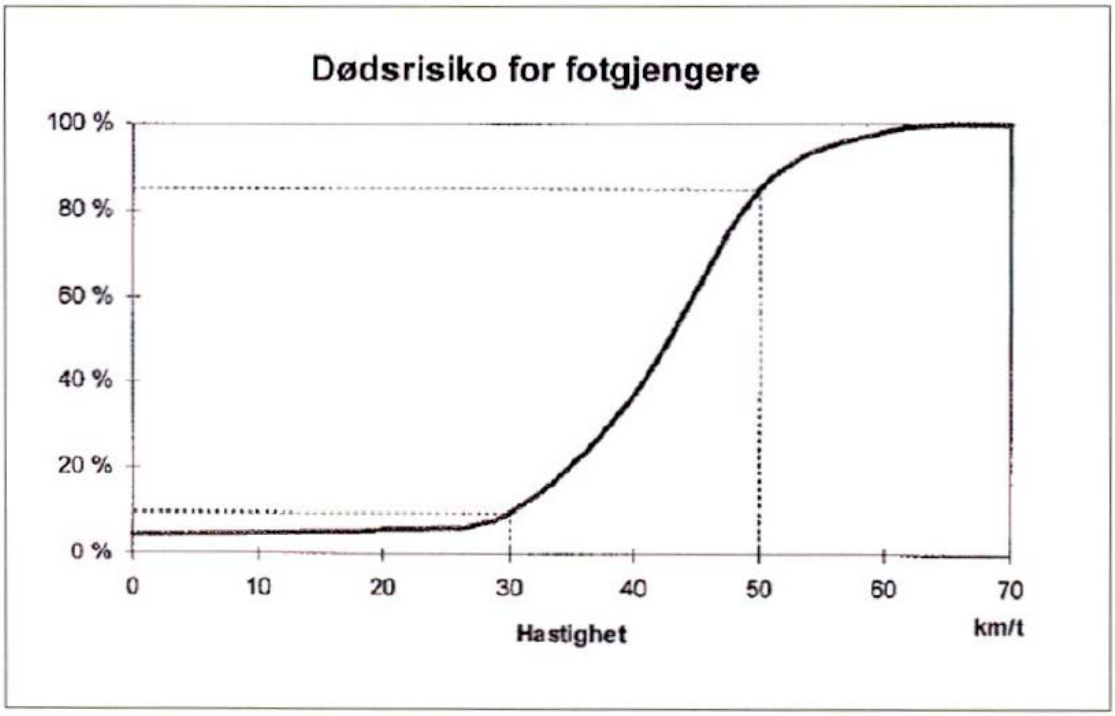
5.3 Hva menes med fysiske tiltak?

5.3.1 Fysiske tiltak rettet mot veisystemet

Med fysiske tiltak rettet mot veisystemet menes blant annet veiutbedring, trafikkregulering og veivedlikehold, samt etablering av fortau, gang – og sykkelvei, opphøyde gangfelt, fartshumper, skilting, stenging av vei eller veivedlikehold.

5.3.2 Fartsnivå

Fartsnivå er sentralt for trafikksikkerhet. Det er dokumentert at redusert fartsnivå har god effekt når det gjelder reduksjon av antall ulykker med personskade. Lav fartsgrense medfører imidlertid ikke nødvendigvis lav hastighet.



Figur 7: Menneskets tåleevne vist som dødsrisiko for fotgjengere ved påkjørsel av bil ved ulike hastigheter.

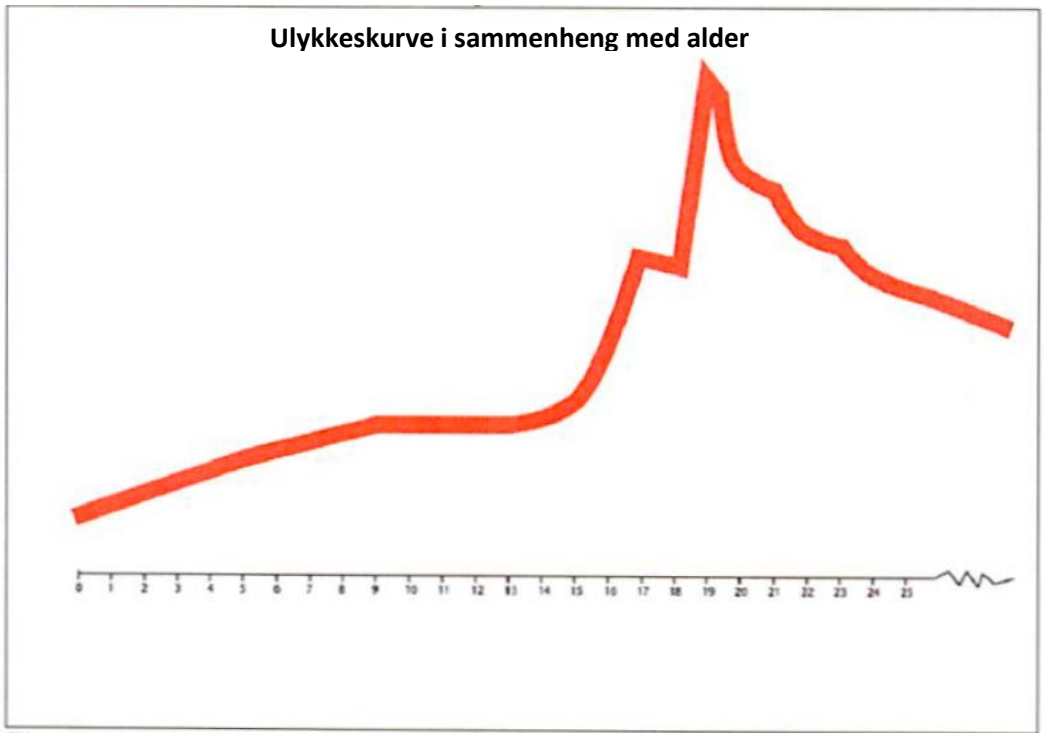
Dødsrisikoen i ulykker stiger markant med hastighet fra 30 km/t. Ved ulykker som inntreffer ved hastigheter over 50 km/t er dødsrisikoen svært høy.

5.4 Hva menes med atferdsendrende tiltak?

Satsingen på trafikksikkerhet i Sarpsborg kommune i perioden 2016-2019 vil i tillegg til fysiske tiltak, innebære en økt satsing på opplæring, informasjon, holdninger, atferd og andre ikke-fysiske tiltak. En vesentlig reduksjon av ulykker vil kunne skje dersom vi som trafikanter endrer vår atferd. Ulykkesstatistikken viser at trafikantens ulykkesrisiko er svært forskjellig fra de er små barn til de er eldre trafikanter. Det kan videre defineres fem høyrisikogrupper[1] i trafikken ved at disse gruppene er overrepresentert i ulykkesstatistikken:

- Unge bilførere
- Eldre bilførere
- Motorsyklister
- Rusmisbrukere
- Innvandrere av ikke-vestlig opprinnelse

[1] Høyrisikogrupper i trafikken, Statens vegvesen 2007



Figur 8: Ulykkeskurve sett i forhold til alder.

Ulykkeskurven vokser «som et fjell» frem til 20-årsalderen, og slakes noe ut i samsvar med økende alder.

5.5 Holdningsskapende trafikksikkerhetsarbeid – prioriterte områder

Sarpsborg kommune ønsker å satse på holdningsskapende atferd gjennom å motivere og mobilisere foreldreutvalg ved skoler og barnehager og støtte økonomisk ikke-fysiske trafikksikkerhetstiltak.. Midlene kan f.eks. gå til kursing, etablering av skolepatrulje, til premiering av de som går eller sykler til skolen, til kampanjer mv. Det er viktig med tidlig innsats som virker forebyggende og skaper grunnlag for gode holdninger og vaner i trafikken.

I gjeldende plan har det vært mer fokus på fysiske enn holdningsskapende tiltak. Fylkets trafikksikkerhetsutvalg gir også tilskudd til ikke-fysiske trafikksikkerhetstiltak. Fordelingsnøkkelen er den samme for slike tiltak som for fysiske tiltak.

Sarpsborg kommune vil i planperioden iverksette ulike holdningsskapende tiltak rettet mot ulike aldersgrupper. Førende prinsipper er «tidlig innsats» og «føre var». «Kunnskapsløftet», generell lærerplan, har trafikksikkerhet som forpliktende tema med klare kompetansemål på 4., 7., og 10. trinn.

Sarpsborg kommune vil sørge for at alle barne- og ungdomsskoler i kommunen følger opp kompetansemålene innen trafikksikkerhet og at de arbeider med atferdsendrende tiltak. Det er viktig å starte tidlig med å skape gode holdninger og lære barn å ferdes i trafikken, slik at de blir trygge trafikanter. Arbeidet må starte allerede på helsestasjonen og i barnehagen

Med hensyn til forventet demografisk utvikling der det stadig blir større andel eldre i befolkningen, vil det også være behov økt innsats mot den eldre gruppen trafikanter.

5.5.1 Følgende tiltak prioriteres i planperioden:

Barn i førskolealder:

- Alle barnehager i kommunen skal planlegge og gjennomføre minst ett trafikalt tiltak for barn 1-3 år og 3-5 år i tråd med rammeplanens fagområder. For de eldste barna skal det også gjennomføres tiltak som forberedelser til skolestart.
- Helsestasjonene skal fortsette å informere foreldrene om viktigheten av riktig sikring av barn i bil.
- Sarpsborg kommune skal informere alle barnehager om muligheten for å søke om tilskudd til holdningsskapende trafikksikkerhetsarbeid

Barn i grunnskoleskolealder:

- Gjennomføre refleksdemonstrasjoner for alle førsteklassinger.
- Gjennomføre gå/sykle til skolen-kampanjer på alle barneskolene. For barneskoler hvor hovedvekten av elevene er skyss-elever, søkes det andre løsninger/kampanjeformer slik at elevene får trening i å ferdes i trafikken.
- Alle skolene skal oppfordre sine FAU'er til å etablere trafikksikkerhetsutvalg.
- Trafikk og sikkerhet skal inngå som tema i naturfag på alle trinn i ungdomsskolen. Det skal særlig fokuseres på sykling og sikkerhetsutstyr som hjelm og refleks.
- Sarpsborg kommune skal informere alle skoler om muligheten for å søke om tilskudd til holdningsskapende trafikksikkerhetsarbeid.

Eldre trafikanter:

- Sarpsborg kommune skal samarbeide med frivilligsentralene og andre om trafikksikkerhetstiltak rettet mot eldre.
- Sarpsborg kommune skal legge forholdene til rette slik at flere eldre motiveres til å gjennomføre kurset 65+.

Sarpsborg kommune vil også etter søknad kunne bidra med økonomiske midler til holdningsskapende trafikksikkerhetstiltak i regi av barnehager, skoler, foreldreutvalg, lag og foreninger. Eksempler på prosjekter som vil kunne støttes er:

- Trafikkopplæring av barn i barnehager
- Deltakelse av barnehageansatte på trafikksikkerhetskurs i regi av Trygg Trafikk
- Gå/sykle til skolen-kampanjer
- Trafikksikkerhetstiltak rettet mot eldre og mot innvandrergrupper

Det skal årlig settes av midler til ikke-fysiske tiltak. Midlene finansieres over driftsbudsjettet gjennom årlige bevilgninger, og fordeles etter søknad. Egne retningslinjer for ordningen utarbeides. Det rapporteres årlig på gjennomføringen av de ulike tiltakene.

5.6 Fokusområder for de konkrete tiltakene

5.6.1 Skolebarn

Sarpsborg kommunes visjon: «Sarpsborg- der barn og unge lykkes» er en sterk føring inn i arbeidet med trafikksikkerhet. Barn i skolealder, sammen med eldre, utgjør den største delen av de myke trafikantgruppene, og er samtidig også de mest sårbare. Sammenhengende tilbud for gående og syklende er sammen med god opplæring i å være sikker i trafikken samt holdningsskapende arbeid som å oppmuntre til å gå/sykle til skolen, bruke refleks, sikker kryssing av vei og jobbe med gode vaner fra tidlig alder viktig, ikke bare i et trafikksikkerhetsperspektiv, men også i et folkehelse- og miljø/klimaperspektiv.

5.6.2 Skolers nærområder

Sikre og trygge skoleveier er et grunnleggende premiss i kommunens trafikksikkerhetsarbeid og kommunen vil videreføre sitt fokus på Skolevegstiltak. Det vil bli søkt om støtte fra Østfold fylkes trafikksikkerhetsutvalg (FTU). Den kommunale egenandelen er på 25 % av prosjektkostnaden eks. mva.

I perioden 2016–2019 vil arbeidet med å gjennomføre analyser av skolers nærområder for å vurdere behov for tiltak videreføres, f.eks. behovet for anleggelse av droppsoner. Med droppsoner menes hensiktsmessige stoppesteder for skolebussene og foreldre som kjører barna til skolen, der elevene kan gå de siste 100-500 m til skolen. Det vil i tillegg til å bedre trafikksikkerheten rundt selve skoleområdet også være et viktig tiltak for folkehelse ved at alle får mulighet til å gå den siste biten til skolen. For at tiltaket skal ha effekt må droppsoner etableres i tilstrekkelig avstand fra skolen, slik at gevinsten med fysisk gange er reell, samtidig som at det ikke legges til rette for økt bruk av bil til henting og levering av skolebarn. Med hensyn til trafikksikkerhet kan etablering av droppsoner for nært skolen også medføre en økt risiko for de som ikke blir kjørt til skolen.

5.6.3 Kommunale samleveier

Det skal arbeides for at alle kommunale samleveier har separering mellom fotgjengere/syklister og bilister. I tillegg skal det på kommunale samleveier være sikre krysningspunkt, med god belysning.

5.6.4 Kommunale adkomstveier

I perioden 2016-2019 vil det ved behov gjennomføres trafikkregisteringer i boligområder, for å se at målt hastighet er i tråd med skiltet hastighet. I tilfeller der det er skiltet lav hastighet som ikke oppfylles, må det vurderes om det er behov for supplerende fysiske fartsreduserende tiltak.

5.6.5 30km/t-sone i sentrum

Innføring av 30km/t-sone i sentrum skal vurderes i programperioden.

6 Handlingsplan

Nedenfor følger:

- Tiltaks- og prioriteringsliste for trafikksikkerhetstiltak for kommunal vei, 2016-2019.
- Tiltaksliste for holdningsskapende og atferdsendrende tiltak, 2016-2019
- Tiltaksliste for trafikksikkerhetstiltak på fylkesvei/riksvei, 2016-2019

6.1 Prioritering av tiltak

Handlingsprogram for trafikksikkerhet legger til rette for en systematisk prioritering av fysiske trafikksikkerhetstiltak på kommunal vei. Prioriteringen bygger på fokusområdene samt fastsatte kriterier, problemnivå og prioriteringsnivå. Kriteriene bygger på tidligere trafikksikkerhetsplaner, og er basert på nullvisjonen. I tillegg er ATP-analyser for beregning av korteste og mest brukte skolevei for barn benyttet som kriterie.

Kriterier som legges til grunn for prioritering er:

Ulykker	• Antall politirapporterte ulykker med personskade de fem siste år • Alvorlighetsgrad
Hastighet	• Målt hastighet • Ev. skiltet hastighet der det ikke foreligger trafikkregistreringer siste 5 år
Trafikkmengde	• Registrert trafikkmengde (ÅDT). • Ev. antatt trafikkmengde ut i fra antall boenheter og veifunksjon der det ikke foreligger trafikkregisteringer de siste 5 år
Veitype	• Type vei: • Samlevei uten separering • Samlevei med separering • Adkomstvei uten separering • Adkomstvei med separering
Skolebarn	• Beregnet trafikkmengde skolebarn. (ATP-analyse av korteste skolevei)
Barnetråkk*	• Registreringer av barns ferdselveier og oppholdsområder

*I løpet av perioden skal det vurderes om registreringer av «barnetråkk» skal innarbeides som kriterie for prioritering av tiltak.

Bakgrunn for at disse kriteriene er valgt er bl.a. at antall politirapporterte personskadeulykker kan indikere spesielt ulykkesbelastede steder. Trafikksikkerhetsgruppa skal ha en rutine med å vurdere

hver enkelt ulykke med hensyn til årsakssammenheng med fysisk utforming. Høy hastighet representerer stor fare for myke trafikanter, spesielt for de yngre. Veier med høy trafikkmengde (ÅDT) representerer en potensiell fare. Høy ÅDT medfører vanskeligheter ved kryssing, og økende trafikkmengde øker farene ved langsgående ferdsel. Veitype har sammenheng med veiens funksjon og bruk, og indikerer hvordan trafikksituasjonen og de fysiske forholdene fremstår for myke trafikanter. Analyse av korteste skolevei viser beregnet mengde skolebarn langs vei mellom bosted og skole.

Analysene av korteste skolevei er tilgjengelig på kommunens kartløsning på internett.

Med bakgrunn i de valgte kriteriene fastsettes problemnivå og prioriteringsnivå. Nærmere fastsettelse av problemnivå og prioriteringsnivå er vist i vedlegg 1.

6.2 Tiltaks- og prioriteringsliste for trafikksikkerhetstiltak på kommunal vei

Tiltaks- og prioriteringsliste for trafikksikkerhetstiltak på kommunal vei inneholder en prioritert oversikt over trafikksikkerhetstiltak. Kriteriene som er lagt til grunn for prioriteringen er nærmere beskrevet i kapittel 6.1.

Tiltakene i listen må videre utredes for å se nærmere på løsning, og kostnader må kvalitetssikres ved detaljprosjektering før godkjenning og gjennomføring. Prioriterte tiltak må vurderes for gjennomførbarhet med hensyn til blant annet tilliggende eiendommer, utarbeidelse av reguleringsplan og grunnerverv, samt andre forhold som kan vanskeliggjøre gjennomføring. De årlige budsjettene vil være avgjørende for gjennomføringstidspunkt for det enkelte tiltak.

De tiltakene som er prioritert på kommunal vei i trafikksikkerhetsplan 2010-2013 og som ikke er gjennomført er videreført i denne planen.

Tiltaks- og prioriteringsliste for trafikksikkerhetstiltak kommunal vei rulleres årlig.

Tiltaks- og prioriteringsliste for trafikksikkerhetstiltak for kommunal vei 2019-2020

Prio	L-nr	Sted	Skolekrets	Tiltak	Tiltaksbeskrivelse	U	U-grad	H	ÅDT	Vei-type	Nivå, skole barn	Sum	Prio-nivå	År tilført i liste
1	189	Rådhusveien, x rv. 111 - Coop Extra	Borgen	G/S-vei	Opparbeide gang- og sykkelvei fra rundkjøring rv. 111 - avkjørsel Coop Extra. Regulert. Utbygging 2020	0	0	3	4	3	4	14	1	2019
2	44	Nye Tindlundvei	Tindlund	Opphøyd gangfelt	Anleggelse av opphøyd gangfelt ved Valhallveien og Johan Teodorsens vei.	0	0	3	2	1	4	10	1	2016
3	239	Varteigveien, Småbergveien - Lundeveien	Varteig	G/S-vei	Skolevei langs fylkesvei, mangler tilrettelegging for myke trafikanter. Regulert. Grunnerverv. Ca 480 m	0	0	4	1	3	1	9	1	2018
4	129	Klokkergårdveien, Snarveien - Skjoldens vei	Alvimhaugen	G/S-vei eller fortau	Fortau/GS-vei på strekningen. Planlegges 2019	0	0	3	2	3	0	8	2	2016
5	48	Bjørnstadveien, rundkjøring	Grålum	Belysning i krysningspunkt	Sikre krysningspunkt ved bedre belysning på østsiden av rundkjøring	0	0	3	3	1	0	7	2	2016
5	207	Brusemyrveien, Brusemyrtoppen - Jellestadveien	Borgen	G/S-vei	Opparbeide G/S-vei langs Brusemyrveien mellom Brusemyrtoppen og Jellestadveien. Koordineres med reguleringsplan. Utbygging forventet 2020	0	0	3	1	3	0	7	2	2017
5	240	Lundeveien, fv. 581 - Varteig skole	Varteig	G/S-vei	Skolevei, mangler tilrettelegging for myke trafikanter. Opparbeidelse pågår.	0	0	3		3	1	7	2	2018
5	198	Tuneveien v/ Grålum pizza	Grålum	Gangfelt	Mangler skilt. Mangler belysning. Samordnes med opparbeidelse av bussholdeplasser 2019	0	0	3	3	1	0	7	2	2017
5	29	Industriveien, Byfoged Olsens vei - Einar Grimms vei	Sandesundsveien	Fortau og opphøyd fotgjengerfelt	Bygging av fortau venstre side mellom Byfogd Olsens vei og Einar Grimms vei ca 160 meter. Opphøyd fotgjengerfelt i forlengelse av gangbru over Torsbekkveien.	0	0	3	3	1	0	7	2	2016
6	176	Fladebyveien x fv. 118	Hornnes	Kryssutbedring og fortau	Opparbeidelse av fortau, vurdering av parkering og kryss. Opparbeides i samarbeid med Statens vegvesen 2019	0	0	3		2	2	7	3	2016
6	203	Klokkergårdsveien ved Skjoldens vei	Alvimhaugen	Krysningspunkt	Endring av kryss og krysningspunkt. Utføres 2019	0	0	3	2	1	1	7	3	2019
7	47	Ordfører Karlsens vei x Nesleveien	Grålum	Belysning	Sikre kryssingspunkt ved bedre belysning. Opparbeides 2019	0	0	3	2	1	0	6	3	2016

Tiltaks- og prioriteringsliste for trafikksikkerhetstiltak for kommunal vei 2019-2020

Prio	L-nr	Sted	Skolekrets	Tiltak	Tiltaksbeskrivelse	U	U-grad	H	ÅDT	Vei-type	Nivå, skole barn	Sum	Prio-nivå	År tilført i liste
7	206	Sandesundsveien ved Ibsens gate	Sandesundsveien	Fartsreduserende tiltak	Høy fart. Ønsker fartshumper. Må samordnes med VA-prosjekt 2019	0	0	3	1	1	1	6	3	2017
8	46	Damveien, Hannestadfjellet - Hannestadtunet	Hannestad	Opphøyd fotgjengerfelt	Kryssing over Damveien mellom Hannestadfjellet og Hannstadtunet	0	0	0	2	1	2	5	3	2016
8	170	Gamle Høysand Vei, Høysandveien - Strandbakken	Hornnes	Fortau	Ca. 300 m fortau	0	0	0	1	2	2	5	3	2016
9	186	Herbergveien	Lande	Fartsreduserende tiltak	Vurdere redusert fartsgrense fra 50 km/t til 30 km/t	0	0	3	1	0	0	4	3	2017
9	229	Esso, Borregaardsbakken	Sandesundsveien	Gjennomkjøring forbudt	Vurdere tiltak mot snik-kjøring fra Oscars gate via Esso	0	0	3		1	0	4	3	2019
9	56	Knattåsveien x Johan Nordtugs vei	Grålum	Kryssutbedring	Vurdere kryssutforming og fortau	0	0	0		2	2	4	3	2016
10	195	Gaupefaret 6-10	Grålum	Parkering forbudt	Liten sikt, ikke fortau, svak belysning, brøytekanter, noe gjennomgangstrafikk til Hubroveien. Parkerte biler i svingen. Belysning og siktubedring vurderes	0	0	0	1	2	1	4	4	2017
10	178	Guslundåsen	Hornnes	Fartsreduserende tiltak	Trafikkregistrering og vurdering av fartsreduserende tiltak.	0	0	0	1	1	2	4	4	2016
11	182	Apolloveien - Jupiterveien	Hafslundsøy	G/S-vei	Opparbeide gang- og sykkelvei mellom Apolloveien og Jupiterveien.	0	0	0	1	2	0	3	4	2016
11	15	Albert Moeskaus vei, Evenrødveien - Sarpsborgveien	Alvimhaugen	Fortau	Lengde 180 m. Må samordnes med VA-prosjekt	0	0	0	1	2	0	3	4	2016
11	16	Albert Moeskaus vei, Vogts vei - Evenrødveien	Lande	Fortau	Lengde 190 m. Må samordnes med VA-prosjekt.	0	0	0	1	2	0	3	4	2016
11	248	Hulderveien x Per Gyntveien	Kurland	Gangfelt og oppstramming av kryss	Ønsker fotgjengerfelt over Hulderveien. Mye skolebarn og barnehagetrafikk. Opparbeides 2019	0	0	0	1	0	2	3	4	2019
11	253	Torvaldslyst, Snekkerstubakken - Markveien	Borgen	Fortau	Vurdere separert løsning med bakgrunn i anbefaling håndbøker. Utvalgssak om stenging 2019.	0	0	0	1	2	0	3	4	2019

Tiltaks- og prioriteringsliste for trafikksikkerhetstiltak for kommunal vei 2019-2020

Prio	L-nr	Sted	Skolekrets	Tiltak	Tiltaksbeskrivelse	U	U-grad	H	ÅDT	Vei-type	Nivå, skole barn	Sum	Prio-nivå	År tilført i liste
11	132	Stikkaåsen	Grålum	G/S-vei, fortau, fartshump	Pga biltrafikk ønskes G/S-vei slik at barn kan sykle mer.	0	0	0	1	2	0	3	4	2016
12	181	Jupiterveien	Hafslundsøy	Gatebelysning	Gatebelysning i nordre del av Jupiterveien	0	0	0	0	2	0	2	4	2016
12	249	Råkilveien ved skolen	Lande	Fortau	Behov for oppstramming av utflytende gate- og parkeringsareal ved skolen.	0	0	0		2	0	2	4	2019
13	179	Myrstadveien v/gml. Bibliotek	Tindlund	Fotgjengerfelt	Fotgjengerfelt over Myrstadveien fra det nye fortauet til det gamle biblioteket.	0	0	0		0	1	1	4	2016

6.3 Tiltaksliste for holdningsskapende og atferdsendrende tiltak.

Tiltaksliste for holdningsskapende og atferdsendrende arbeid i Sarpsborg kommune inneholder en oversikt over tiltak som skal prioriteres og gjennomføres i perioden 2016-2019.

For å sikre gjennomføring skal ansvarlig enhet i kommunen rapportere årlig.

Det må også sikres midler til gjennomføring av de ulike tiltakene. En refleksdemonstrasjon for alle førsteklassinger koster ca.kr. 34.000 i året. Premiering og diplom til de som har gått/syklet til skolen koster et sted mellom kr. 5.000 – 10.000 pr. skole. Dette er midler som skoler og barnehager ikke har på sine budsjett.

Det er viktig at også de holdningsskapende trafikksikkerhetstiltakene får fokus og at kommunen sikrer gjennomføring også av disse. Det skjer ved at oppvekstsektoren får et ansvar for å bidra til at tiltak gjennomføres i barnehager og skoler, og at enhetene rapportere tilbake på gjennomførte tiltak. Holdningsskapende tiltak overfor de andre målgruppene rapporteres også i linja.

6.3.1 Gjennomføring

Får å forankre tiltakene må skoler og barnehager få informasjon om trafikksikkerhetsprogrammet og muligheten de har til å søke om tilskudd til ulike holdningsskapende tiltak. Foreldre må mobiliseres. Kommunen har et særskilt ansvar for tilstrekkelig informasjon til skoler og barnehager om trafikksikkerhetsprogrammet og hva som forventes av holdningsskapende arbeid. Det skal årlig rapporteres om tiltak som er gjennomført i skoler og barnehager.

Folkehelsekoordinator er kommunens kontaktperson overfor frivilligsentralene og har jevnlige møter med disse. Ansvaret for å informere og motivere frivilligsentralene til å ta et ansvar for holdningsskapende trafikksikkerhetstiltak overfor eldre.

Tiltaks- og prioriteringsliste for holdningsskapende og atferdsendrende tiltak 2016-2019

Prio	Sted	Skolekrets	Målgruppe	Tiltak	Tiltaksbeskrivelse	Kommentarer
1	Sarpsborg	Alle	Barn i grunnskole-alder	Gjennomføre refleksdemonstrasjoner for alle førsteklassinger		Gjennomføres og rapporteres årlig
1	Sarpsborg	Alle	Barn i grunnskole-alder	Gjennomføre gå/sykle til skolen-kampanje	For barneskoler hvor hovedvekten av elevene er skyss-elever, søkes det andre løsninger/ kampanjeformer slik at elevene får trening i å ferdes i trafikken	Gjennomføres og rapporteres årlig
1	Sarpsborg	Alle	Barn i grunnskole-alder	Informere om mulighet for å søke om tilskudd til holdningsskapende trafikksikkerhetsarbeid	Sarpsborg kommune skal informere alle skoler om muligheten for å søke om tilskudd til holdningsskapende trafikksikkerhetsarbeid	Gjennomføres og rapporteres årlig
2	Sarpsborg	Alle barnehager	Barn i førskolealder	Planlegge og gjennomføre minst ett trafikalt tiltak for barn 1-3 år og 3-5 år	For de eldste barna skal det også gjennomføres tiltak som forberedelser til skolestart	Gjennomføres og rapporteres årlig
2	Sarpsborg	Alle barnehager	Barn i førskolealder	Informere om mulighet for å søke om tilskudd til holdningsskapende trafikksikkerhetsarbeid	Sarpsborg kommune skal informere alle barnehager om muligheten for å søke om tilskudd til holdningsskapende trafikksikkerhetsarbeid	Gjennomføres og rapporteres årlig
2	Sarpsborg	Alle	Barn i grunnskole-alder	Trafikk og sikkerhet skal inngå som tema i naturfag på alle trinn i ungdomsskolen	Det skal særlig fokuseres på sykling og sikkerhetsutstyr som hjelm og refleks.	Gjennomføres og rapporteres årlig
3	Sarpsborg	Alle helsestasjoner	Barn i førskolealder	Informasjon om riktig sikring av barn i bil	Helsestasjonene skal fortsette å informere foreldrene om viktigheten av riktig sikring av barn i bil	Gjennomføres og rapporteres årlig
3	Sarpsborg	Alle	Barn i grunnskole-alder	Etablere trafikksikkerhetsutvalg i skolen	Alle skolene skal oppfordre sine FAU'er til å etablere trafikksikkerhetsutvalg	Gjennomføres og rapporteres årlig
4	Sarpsborg	Alle	Eldre trafikanter	Trafikksikkerhetstiltak rettet mot eldre	Sarpsborg kommune skal samarbeide med frivilligsentralene og andre om trafikksikkerhetstiltak rettet mot eldre	Gjennomføres og rapporteres årlig
4	Sarpsborg		Eldre trafikanter	65+	Sarpsborg kommune skal legge forholdene til rette slik at flere eldre motiveres til å gjennomføre kurset 65+	Gjennomføres og rapporteres årlig

6.4 Tiltaksliste for trafikksikkerhetstiltak på fylkesvei/riksvei, 2016-2019

Sarpsborg kommune har ikke myndighet til å prioritere, vedta eller gjennomføre tiltak på fylkesvei/riksvei. Tiltaksliste for trafikksikkerhetstiltak på fylkesvei/riksvei 2016-2019 er derfor kun en opplisting av de innspill om trafikksikkerhetstiltak som kommunen har mottatt og som gjelder fylkesvei/riksvei. Listen gir dermed ikke en fullstendig oversikt over trafikksikkerhetstiltak som bør gjennomføres på dette veinettet.

Listen vil kunne være et innspill til fylkeskommunen i forbindelse med utarbeidelse av handlingsplan for fylkesvei/riksvei.

Mottatte innspill til trafikksikkerhetstiltak på riks- og fylkesvei 2016-2019

Sted	Skolekrets	Tiltak	Tiltaksbeskrivelse		Nivå, skole-barn	Kommentarer
Hevingen/Kampenes	Borgen	Fotgjengerfelt	Fotgjengerfelt mellom Hevingen/Kampenes, da mange elever må krysse 111 for å ta bussen	Rv	3	
Tuneveien / Bjørnstadveien	Grålum	G/S-vei			0	Traseen er en del av hovedveinett for skykkel og skal prioriteres og bygges av SVV.
Hafslund Hovedgård område	Hafslund	Krysningspunkt	Sikker kryssing av Statsminister Torps vei (rv. 111).	Rv	0	
Jernbaneovergang Hafslundskogen	Hafslund	Krysningspunkt	Hafslund Skole bruker Hafslundskogen daglig, og elevene må her krysse en usikret jernbaneovergang. Bom/varsling	Jb	0	Jernbaneverkets ansvar
Brattveien og kryssing Rv 111	Hafslund	Fortau/skilting	Elevene som bor på vestsiden av riksveien har vanskeligheter med å finne en trygg vei over riksveien. Det er gangfelt ved rundkjøringen og det er en undergang ved Storhaugen. Det mangler en gangvei/fortau på denne siden av veien, noe som skaper utrygge situasjoner spesielt vinterstid. Tiltak kan være fortau / nedsatt hastighet til 50 et litt lengre stykke / gangfelt ved Brattveien.	Rv	0	
Iseveien senter	Hafslund	Krysningspunkt	Mange barn løper krysser veien ved Rema 1000 til det nye senteret. Det er langt mellom gangfeltene på rv 111	Rv		
Stasjonsveien	Hornnes	Fortau	Fortausforlengelse 200-300 m lengre sørover fra Molvikveien	Fv	2	
Stasjonsveien	Hornnes	Skilting	Nedsatt hastighet fra 50 kmt/t til 40 km/t gjennom stasjonsbyen	Fv	2	
Stasjonsveien	Hornnes	Fotgjengerfelt	Fotgjengerfelt ved Rema 1000 Stasjonveien	Fv	2	
Stasjonsveien	Hornnes	Skilting og belysning	30 kmt/t sone til starten av Guslundsåsen, samt bedre belysning og skilting	Fv	1	
Stasjonsveien	Hornnes	G/S-vei	Forlengelse av g/s-vei fra stasjonsbyen til Sandbakken skole	Fv	1	
Skjeberg stasjonsby, fv. 110	Hornnes	G/S-vei	G/s-vei fra Skjeberg stasjon til Fredrikstad grense langs fv. 110 og	Fv	2	
Hornnes	Hornnes	Skilting	60 km/t sone ved Hornnes, mellom Solberg og innkjøring til Ullerøyveien slik at barn kan krysse veien sikkert i plan	Fv	2	
Kvastebyveien, E6 - fv. 110 Oldtidsveien	Hornnes	G/S-vei	Opparbeide gang- og sykkelvei langs veien	Fv	2	
Hanskemakerbru	Hornnes	Bussholdeplass	Utvide bussholdeplass slik at ventende slipper å stå på veiskulder	Fv	2	
Kvastebyveien, fra E6 og sørover	Hornnes	Skilting	Forkjørsregulering. Kvastebyveien omgjøres til forkjørsvei	Fv	1	
Gunnestua	Hornnes	Siktutbedring	Ta bort gammel jordkjeller	Fv	1	

Mottatte innspill til trafikksikkerhetstiltak på riks- og fylkesvei 2016-2019

Sted	Skolekrets	Tiltak	Tiltaksbeskrivelse		Nivå, skole-barn	Kommentarer
Kvastebyveien, ved Slettemyrveien	Hornnes	Bussholdeplass	Oppgradere eksisterende bussholdeplass	Fv	1	
Kvastebyveien x Valbergveien	Hornnes	Bussholdeplass	Oppgradere eksisterende bussholdeplass	Fv	1	
Kvastebyveien 222	Hornnes	Fartsreduserende tiltak	Fysisk innretning for fartsredusering	Fv	1	
Palmetomta, på sletten før	Hornnes	Fartsreduserende tiltak	Fysisk innretning for fartsredusering	Fv	0	
Fv. 583 Haugeveien	Navestad	G/S-vei	G/S-vei langs Haugeveien mot Navestad	Fv	0	
Opstadveien x Eikveien	Tindlund	Kryssutbedring	Ombygging av kryss, inkl. tilslutning av G/S-vei.	Fv	2	
Fv. 114 Grålumveien	Tindlund	Flytte fotgjengerfelt	Flytte gangfelt langs Grålumveien sør for blokkene. Ev. opparbeide fortau	Fv		
Ullerøyveien	Ullerøy	G/S-vei	G/s-vei fra innkjøring til Ullerøy fra fv. 110 langs Ullerøyveien til Karlsøya	Fv	1	
Ullerøyveien og Åserødveien	Ullerøy	Bussholdeplass	Flere bussholdplasser (med belysning) langs fv. 110, Ullerøyveien og Åserødveien	Fv	0	
Åserødveien	Ullerøy	Møteplass	Flere møteplasser langs Åserødveien	Fv	0	
Strand	Ullerøy	Fotgjengerfelt	Fotgjengerfelt ved Strand ved kryssingen over til Ørsengveien.	Fv		
Falla	Ullerøy	Fotgjengerfelt	Fotgjengerfelt ved Falla, mellom Falla og Marinaen	Fv	0	
Ravneng	Ullerøy	Fotgjengerfelt	Fotgjengerfelt ved Ravneng	Fv	0	
Komperød ned mot Skjebergkilen marina	Ullerøy	Siktutbedring	Uoversiktlig bakketopp.	Fv	0	
Strand og Joker Ullerøy	Ullerøy	Siktutbedring	Uoversiktlig bakketopp.	Fv	1	
Ullerøy skole omegn	Ullerøy	Skilting	Utvide 50 km/t sone fra Strandbekkdalen og til nærheten av Ullerøy skole, hvor dagens 50 skilt er plassert	Fv		
Strandbekkbakken	Ullerøy	Reparere kantblokker	Kantblokkeren er i dag ferd med å rase ut. Veien er en lang og smal bakke, hvor bilene har høy fart	Fv	0	
Fv. 110, Hornnes Gård	Ullerøy	Bussholdeplass	Utvide bussholdeplass slik at ventende slipper å stå på veiskulder	Fv	0	

Vedlegg

Vedlegg 1: Problemnivå og prioriteringsnivå for prioritering av tiltak

Kriteriene som er lagt til grunn for prioritering av tiltak er ulykker, alvorlighetsgrad i ulykker, hastighet, trafikkmengde, veitype og beregnet trafikkmengde skolebarn. Ved prioritering fastsettes problemnivå og prioriteringsnivå. Kriterier for fastsetting av problemnivå og prioriteringsnivå er vist nedenfor:

Problemnivå fastsettes som følger:

Problem-nivå	Ulykker	Ulykkes-grad	Hastighet (km/t)[2]	Trafikk-mengde (ÅDT)	Veitype	Skolebarn, mengde (ATP)
4	Min. 4 el. 1 drept/hardt skadd	Drept	>50	>5000	Samlevei uten separering	>76
3	3	Meget alvorlig skade	41-50	3000-4999	Adkomstvei uten separering	51-75
2	2	Alvorlig skade	36-40	1500-2999	Samlevei med separering	26-50
1	1	Lettere skade	31-35	301-1499	Adkomstvei med separering	11-25
0	0	Uskadd	30 eller lavere	<300		0-10

Med bakgrunn i problemnivå gir det følgende prioriteringsnivå:

Prioriteringsnivå	Sammenstilling
1	- Minst 1 av kriteriene har problemnivå 4 eller - Minst 3 av kriteriene har problemnivå 3
2	- 2 av kriteriene har problemnivå 3 (og 2 av kriteriene har lavere problemnivå) eller - 1 av kriteriene har problemnivå 3 samtidig som minimum 2 av kriteriene har problemnivå 2
3	- Minimum 2 av kriteriene har problemnivå 2 (og øvrige kriterier har problemnivå 1) eller - 1 av kriteriene har problemnivå 3 samtidig som minimum 2 av kriteriene har problemnivå 1
4	- Maksimalt 1 av kriteriene har problemnivå 2 (og øvrige kriterier har problemnivå 1)
5	Alle kriterier har problemnivå 0

[2] Målt hastighet. Ved manglende registreringer legges skiltet hastighet til grunn.