



# Trafikksikkerhetsplan 2024-2027 Bærum kommune



**Behandlet og vedtatt:**

**Ungdomsrådet 29.05.2024**

**Hovedutvalg for oppvekst og utdanning 04.06.2024**

**Hovedutvalg for klima, miljø og utvikling 21.08.2024**

## Innhold

1. SAMMENDRAG .....	3
2. INNLEDNING .....	4
2.1 Historikk.....	4
2.2 Trafikksikkerhetsarbeidet i Bærum kommune .....	4
3. OVERORDNEDE FØRINGER .....	5
3.1 FNs bærekraftsmål.....	5
3.2 Meld. St. 20 (2020-2021) Nasjonal transportplan 2022-2033.....	6
3.3 Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg (2022-2025) .....	6
3.4 Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus .....	7
3.5 Folkehelse og trafikksikkerhet .....	7
3.6 Trafikksikker kommune.....	7
4. ULYKKESSITUASJONEN / UTVIKLINGEN I BÆRUM KOMMUNE.....	9
4.1 Trafikksikkerhetsutfordringer i kommunen .....	9
4.2 Analyse av ulykkene.....	10
5. MÅL OG STRATEGI FOR TRAFIKKSIKKERHETSARBEIDET I BÆRUM KOMMUNE.....	13
5.1 Mål.....	13
5.2 Strategi.....	14
5.3 Samarbeidspartnere .....	14
6. TRAFIKKSITUASJONEN .....	16
7. KOMMUNALE TILTAK .....	20
7.1 Fart.....	21
7.2 Beltebruk og riktig sikring av barn.....	21
7.3 Uoppmerksomhet.....	21
7.4 Barn (0-14 år).....	21
7.5 Ungdom og unge førere .....	22
7.6 Eldre trafikanter.....	23
7.7 Gående og syklende .....	23
7.8 Drift og vedlikehold .....	24
7.9 Bruk av ny teknologi i trafikksikkerhetsarbeidet .....	24
7.10 Fysiske tiltak.....	24
7.11 Arbeidsvarsling - arbeid nær vei .....	26
7.12 Beplantning langs vei og frisikt fra avkjørsel .....	27
8. ØKONOMI .....	28
9. Ordforklaringer, kilder og referanser .....	29

## 1.SAMMENDRAG

Trafikksikkerhetsplanen skal i sin helhet tydeliggjøre og samordne innsats for trafikksikkerhetsarbeidet i Bærum kommune. Forebyggende tiltak, samt bevisstgjøring og kunnskapsformidling er viktige faktorer som gjøres for å hindre alvorlige ulykker. Trafikksikkerhetsplan for Bærum 2024-2027 etterfølger tilsvarende plan for perioden 2020-2023. Planen er ment som et arbeidsdokument og veileder i trafikksikkerhetsarbeidet.

Det nasjonale målet for trafikksikkerhetsarbeidet i Norge er [nullvisjonen](#). En visjon om et transportsystem som ikke fører til tap av liv og eller varig skadde. Samfunnet kan ikke akseptere et system som krever over 100 menneskeliv på landsbasis hvert år. Bærum kommune vil støtte opp om nullvisjonen og har som hovedmål for perioden 2024-2027 å redusere antall drepte og hardt skadde i forhold til perioden 2020-2023. En statistikk som i utgangspunktet viser lave tall. I perioden 2020-2023 var det 1 som ble drept.

Bærum kommune har forvaltningsansvaret for 383 km med kommunale veier og gater, 127 km gang- og sykkelveier og 95 km fortau. En av de største utfordringene på de kommunale veiene er trafikkøkningen. Store fremkommelighetsproblemer flere ganger i døgnet på de statlige og fylkeskommunale veiene i kommunen forårsaker lekkasjer over på det kommunale veinettet. Dette, sett i sammen med generell befolkningsøkning, fortetting og utbygging, er årsaker til trafikkøkningen på de kommunale veiene. Samtidig planlegges det flere store veiprosjekter i Bærum de nærmeste årene, som vil kunne bidra til ytterligere fremkommelighetsproblemer.

Trafikksikkerhetsplanen vil i denne planperioden fokusere på ikke-fysisk tiltak og holdningsskapende arbeid. Videreføring av «Trafikksikker kommune» og etablering av hjertesone ved barneskolene, er viktige fokusområder. Kommunen jobber også kontinuerlig med fysiske trafikksikkerhetstiltak og utbedring av veinettet. Dette arbeidet gjennomføres og sees i sammenheng med andre planer i disse områdene.

Det er vanlig å gjennomføre fysiske tiltak for å oppnå økt trafikksikkerhet. De mest aktuelle tiltakene for det kommunale veinettet er å sikre de myke trafikantene, samt skille ulike trafikantgrupper slik at faren for ulykker mellom dem reduseres. Eksempler på dette er anleggelse av fortau langs trafikkbelastede veier, bedre belysning i krysningspunkter, fartsreducerende tiltak i form av fartshumper, innsnevring med mer.

Ikke-fysiske tiltak omfatter holdningsskapende arbeid. Bærum kommune ønsker å sette fokus på dette i planperioden 2024-2027. Handlingsplanene har som hensikt å innfri de mål som er satt for Bærum kommune for planperioden 2024-2027: antallet drepte og hardt skadde skal være lavere enn for forrige planperiode.

Samarbeid og dialog mellom ulike aktører er en viktig faktor for måloppnåelse. Det er befolkningen som best kjenner sine lokalområder. Eksempler på sentrale samarbeidspartnere er blant annet velforeninger og foreldreutvalg ved skoler (FAU). Andre viktige aktører er Statens vegvesen, Trygg Trafikk, Politiet, Asker og Bærum Trafikksikkerhetsforening og Akershus fylkeskommune.

## 2. INNLEDNING

Visjonen om null drepte og hardt skadde ligger til grunn for trafikksikkerhetsarbeidet i Norge. Siden 2010 er det satt etappemål for arbeidet mot nullvisjonen, og i [NTP 2022-2033](#) heter det: «Innen 2030 skal det maksimalt være 350 drepte og hardt skadde i veitrafikken, hvorav maksimalt 50 drepte. Ingen skal omkomme i veitrafikken i 2050.» Trafikksikkerhetsarbeid handler om å redusere risikoen for skader og ulykker blant alle trafikantgrupper i alle aldre. Vår trafikksikkerhetsplan skal ivareta de viktigste prioriteringene for å øke trafikksikkerheten i kommunen, og vårt arbeid skal være et bidrag for å nå de nasjonale målene. Kommunen har flere roller og oppgaver som innebærer at en direkte eller indirekte har mange muligheter til å bedre trafikksikkerheten, som:

- planmyndighet
- skole- og barnehageeier
- arbeidsgiver
- transportkjøper
- folkehelseaktør (ved å forebygge sykdom og skade hos innbyggerne)
- vegeier

Kommunens trafikksikkerhetsarbeid omfatter alle disse områdene. I henhold til folkehelseloven og plan- og bygningsloven har kommunen et generelt ansvar for å forebygge skader og ulykker. Kommunen har ansvar for investeringer, drift og vedlikehold av det kommunale vegnettet. Som vegeier har kommunen et spesifikt ansvar for trafikksikkerhetstiltak på kommunale veier i henhold til Veglova. Trafikksikkerhetsplan for Bærum kommune 2024-2027 vil danne grunnlaget for videreføring av kommunens trafikksikkerhetsarbeid.

### 2.1 Historikk

Denne planen er nr. 6 i rekken av trafikksikkerhetsplaner for Bærum kommune. Den forrige planen utløp i 2023. Planene har vært et styringsverktøy for et målrettet trafikksikkerhetsarbeid i kommunen, og dette arbeidet videreføres og styrkes gjennom denne planen. Nytt for denne perioden er at det er de ikke-fysiske tiltakene som vil være hovedfokus. Arbeidet med fysiske tiltak vil større grad inngå i samarbeid mellom flere kommunale aktører, og der det allerede er planer for graving og opparbeidelse av vei.

### 2.2 Trafikksikkerhetsarbeidet i Bærum kommune

Kommunedirektøren har det overordnede ansvaret for trafikksikkerhetsarbeidet i Bærum kommune. Avdeling Vei og trafikk har ansvaret for å utarbeide planen. Det er avgjørende for måloppnåelsen at hvert enkelt tjenestested følger opp de respektive tiltak.

Denne trafikksikkerhetsplanen bygger på nasjonale føringer i [Nasjonal transportplan](#), inklusive [Barnas transportplan](#), [Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2022-2025](#), og [Meld. St. 40](#). Planen konkretiserer tiltakene fylkeskommunen har fått ansvar for i Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2022-2025.

### 3. OVERORDNEDE 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 trafikksikkerhet på veg 2022-2025](#)
- [Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus](#)

#### 3.1 FNs bærekraftsmål

FNs bærekraftsmål er verdens felles arbeidsplan for å utrydde fattigdom, bekjempe ulikhet og stoppe klimaendringene innen 2030.

De mest relevante punktene for kommunens trafikksikkerhetsarbeid innen bærekraftsmålene er:

- Mål 3 God helse: Delmål 3.6) Innen 2030 halvere antall dødsfall og skader i verden forårsaket av trafikkulykker.
- Mål 4 God utdanning: Delmål 4.7) Innen 2030 sikre at alle elever og studenter tilegner seg den kompetanse som er nødvendig for å fremme bærekraftig utvikling.
- Mål 11 bærekraftige byer og samfunn: Delmål 11.2) Innen 2030 sørge for at alle har tilgang til trygge, lett tilgjengelige og bærekraftige transportsystemer til en overkommelig pris, og bedre sikkerheten på veiene med særlig vekt på behovene til barn, personer med nedsatt funksjonsevne og eldre.
- Mål 17 Samarbeid for å nå målene: Delmål 17.17 Stimulere til og fremme velfungerende partnerskap i det offentlige, mellom det offentlige og private og i det sivile samfunn.



Figur: FN bærekraftsmål

### 3.2 Meld. St. 20 (2020-2021) Nasjonal transportplan 2022-2033

Det overordnede målet for Nasjonal transportplan 2022–2033 er:

*«Et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i 2050.»*

Nullvisjonen, visjonen om null antall drepte og hardt skadde i norske vegtrafikkulykker, er ett av de fem likestilte handlingsstrategiene i Nasjonal transportplan, og ligger til grunn for trafikksikkerhetsarbeidet i Norge. Etappemål fram til 2030 er maksimalt 350 hardt skadde og drepte i vegtrafikkulykker, hvorav maksimalt 50 drepte, samtidig som det er et mål om 0 drepte i veitrafikken innen 2050. I Nasjonal transportplan 2022–2033 har regjeringen lagt vekt på å utvikle et godt transportsystem som gir friheter og muligheter for alle, øker livskvaliteten, bidrar til verdiskaping, beskytter og redder liv, og bidrar til bedre helse, miljø og klima (Nasjonal transportplan 2022-2033).

Ny nasjonal transportplan gjeldende for 2025 – 2036 legges fram av regjeringen våren 2024.

#### *Barnas transportplan*

Barn og unge er både dagens og framtidens trafikanter. Et godt transportsystem skal være trafikksikkert og tilpasset alle, og lar barn og unge leve aktive liv i bygd og by. God trafikk- og arealplanlegging tar hensyn til de yngste og deres behov. Barn og unge er sårbare, og deres ferdsel i trafikken krever målrettede tiltak.

Regjeringen vil (utdrag fra Barnas transportplan):

- gi barn gode muligheter til å være aktive og selvstendige trafikanter
- ta hensyn til barn og unges behov i areal- og transportplanleggingen
- prioritere en ramme på 500 mill. kroner i første seksårsperiode til tiltak som bedrer trafikksikkerheten for barn og unge, herunder etablere en tilskuddsordning for å stimulere til lokalt arbeid for trygge skoleveier og nærmiljøer
- jobbe for nullvisjonen, det vil si at ingen mennesker skal bli hardt skadd eller drept i trafikken.

### 3.3 Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg (2022-2025)

Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2022-2025 er utarbeidet av Statens vegvesen, politiet, Helsedirektoratet, Utdanningsdirektoratet, Trygg Trafikk, fylkeskommunene og åtte storbykommuner, hvor Bærum kommune er en av dem.

I tillegg har en rekke øvrige aktører gitt innspill til planen. Planen bygger på Meld. St. 20 (2020-2021) Nasjonal transportplan 2022-2033 (NTP) og Meld. St. 40 (2015-2016) Trafikksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering.

Ambisjonsnivå og prioriteringer i tiltaksplanen er i samsvar med Statens vegvesens handlingsprogram 2018-2023 (2029) Trygg Trafikks strategi 2022-2030, fylkeskommunenes planer for prioritering innenfor trafikksikkerhetsarbeidet og de åtte storbykommunenes trafikksikkerhetsplaner.

Formålet med tiltaksplanen er å presentere et omforent og bredt spekter av faglig forankrede tiltak, i tillegg til å styrke samarbeidet mellom de sentrale trafikksikkerhetsaktørene. Tiltakene i tiltaksplanen skal sikre at vi har stø kurs mot etappemålet i NTP.

### 3.4 Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus

Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus ble vedtatt i Oslo kommune og Akershus fylkeskommune desember 2015. Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus er en felles strategisk plattform for Oslo kommune, Akershus fylkeskommune, kommunene i Akershus, staten og andre aktører for hvordan areal og transport kan samordnes bedre i regionen. Planperioden går frem mot 2030, med perspektiv mot 2050. Planen skal være robust for en usikker fremtid, samtidig som den må tilpasses og videreutvikles i kommende rulleringer. Viktigste i denne omgang har vært å få en felles forståelse av de viktigste utfordringene og prioriteringene, med utgangspunkt i det utbyggingsmønsteret og transportsystemet vi har i dag

Oslo kommune og Akershus fylkeskommune har i tillegg felles mål om å halvere klimautslippene innen 2030. Både Stortingets klimaforlik og Oslopakke 3 har som mål at persontransportveksten i området skal tas med kollektivtransport, gang og sykkel. Det vil bidra til å opprettholde tilgjengelighet og mobilitet også for dem som har behov for å bruke bil.

Byområdene har svært begrensede muligheter for å ta imot flere personbiler. Skal vi lykkes, må veiarealene utnyttes mer effektivt. Kollektivtransport, sykkel og gang må i økende grad prioriteres, for å være et godt alternativ til bil. Næringstransport vil øke med befolkningen, og må sikres plass i et begrenset veinett.

### 3.5 Folkehelse og trafikksikkerhet

Til tross for en markant reduksjon av antallet alvorlige trafikkulykker siden 1970 vurderes trafikkulykker som et betydelig folkehelseproblem. Det er spesielt for unge mennesker at trafikkulykker utgjør en viktig årsak til tidlig død, helsetap og redusert livskvalitet.

Regjeringen vil i tråd med Meld. St. 19 (2018 - 2019) Folkehelsemeldingen mestring og muligheter, forsterke det tversektorielle samarbeidet for å forebygge ulykker.

Det er viktig at kommunen innlemmer det ulykkesforebyggende arbeidet generelt, og trafikksikkerhetsarbeidet spesielt i sitt folkehelsearbeid. Jf. folkehelselovens § 4 skal kommunen bidra til å forebygge skade og lidelse innen de oppgaver og med de virkemidler kommunen er tillagt.

### 3.6 Trafikksikker kommune

I forrige planperiode hadde Bærum kommune som mål å bli godkjent av Skadeforebyggende forum og Trygg Trafikk som «Trygge Lokalsamfunn» og «Trafikksikker kommune». «Trygge lokalsamfunn» er en godt utprøvd modell og metode for å forebygge ulykker og forhindre skader. «Trafikksikker kommune» er et verktøy etablert av Trygg Trafikk som et hjelpemiddel til kommunene for å kunne jobbe målrettet med trafikksikkerhetsarbeidet.

Begge modellene er metoder for å hjelpe kommunene til bedre å organisere og systematisere skadeforebygging på tvers av flere sektorer. Dette sikkerhetsarbeidet er forankret hos ordfører og kommunaldirektør. Prosjektet «Trygge Lokalsamfunn»/ «Trafikksikker kommune» er ledet av Folkehelsekoordinator. Bærum kommune ble i 2017 godkjent av Trygg Trafikk som Trafikksikker kommune, og er også sertifisert som trygt lokalsamfunn av Skadeforebyggende forum. I den neste planperioden vil vi jobbe med å opprettholde godkjenning av disse ordningene.

Over 90 % av trafikkulykkene skyldes menneskelig svikt. Det er derfor viktig å rette tiltak inn mot både å endre trafikantenes ulykkesfremmende handlinger og motvirke at disse handlingene fører til ulykker. Mens de fysiske trafikksikkerhetstiltakene har tiltak på begge områder vil det ikke-fysiske trafikksikkerhetsarbeidet (opplæring og holdningsskapende arbeid) først og fremst konsentrere seg om å endre trafikantens handlinger.

Mye av det ikke-fysiske trafikksikkerhetsarbeidet er knyttet til opplæring av grunnleggende trafikkregler og trafikkforståelse, men også holdningsskapende arbeid for å få trafikanter til å ta til følge det de har av opplæring og sette disse tingene ut i praksis, hver dag og alle steder. Selve trafikkopplæringsdelen vil for det meste foregå i en trafikants tidlige liv, i barnehagen, på skolen og under kjøreopplæring, selv om det også finnes oppfriskningskurs for eldre bilførere. Det holdningsskapende arbeidet vil i større grad bli mer aktuelt fra tenårene og oppover.

I de siste årene har Bærum kommune i første rekke satset på opplæringsdelen for barn, både i skolen og barnehagen. Vi ser for oss at satsingen på det ikke-fysiske trafikksikkerhetsarbeidet skal følge stort sett de samme linjene som i dag med en mulig utvidelse av arbeidet oppover mot ungdomsskolen.

De 3 primære satsingsområdene vil derfor være:

- Skole
- Barnehage
- Andre tiltak

Under posten "andre tiltak" vil det kunne være mindre tiltak som informasjonskampanjer, mindre opplæringsopplegg etc. Disse tiltakene vil ofte bli gjennomført i samarbeid med andre offentlige etater som Statens vegvesen, Akershus fylkeskommune eller Asker kommune, eller i samarbeid med frivillige organisasjoner som Trygg trafikk eller lignende. For øvrig drar vi nytte av det nasjonale trafikksikkerhetsarbeidet som utføres av myndighetene og organisasjonene – Trygg trafikk, Norsk Automobil Forbund med flere.

### 3.7 Hjertesone

Prosjekt hjertesone er et tverrfaglig prosjekt på tvers av kommunalsjefs-områder med forankring i kommunes Klimastrategi 2030. Prosjektet skal bidra til at flere barn går til skolen. Arbeidet er knyttet til klimastrategiens mål om å oppnå nullvekst i personbiltrafikken.

Hjertesone er et [konsept fra Trygg Trafikk](#) som har til hensikt å bidra til at flere barn går til skolen (Trygg Trafikk, 2023). Prosjektet skal bidra til at barn går til skolen og redusert foreldrekjøring. I hovedsak vil hjertesonearbeidet bestå av atferds- og holdningsskapende tiltak, men det kan også være aktuelt med fysiske tiltak.



Prosjektet skal bidra til at FAU/foresatte, skole og kommunale enheter samarbeider for å etablere gå-kultur. Erfaringsmessig tar det noe tid å få oppslutning om endret adferd.

Det er et mål at alle kommunens barneskoler blir Hjertesone-skoler i prosjektperioden (2023-2025).

Figur: Hjertesone (Trygg Trafikk)



## 4. ULYKKESSITUASJONEN / UTVIKLINGEN I BÆRUM KOMMUNE

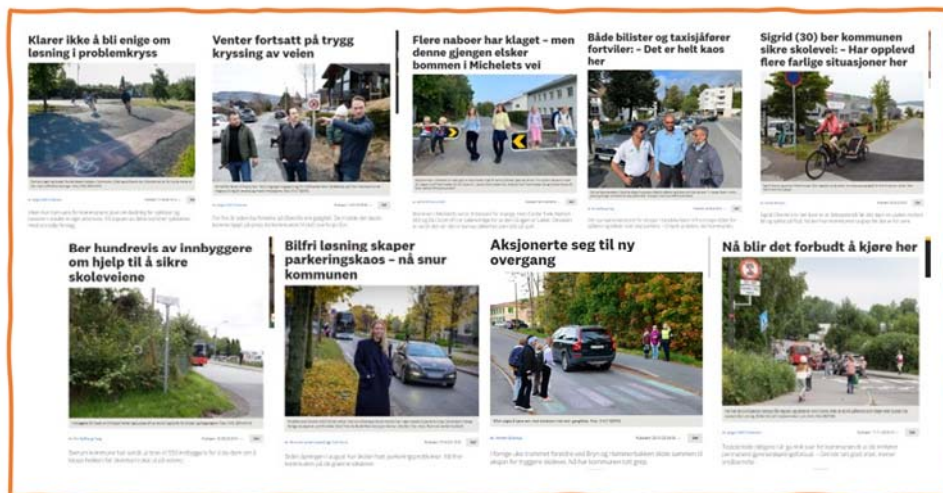
Ulykker og skader i trafikken påfører menneskene som rammes store lidelser. De er også svært kostbare for samfunnet. Helse- og omsorgstjenestene i kommunene må ta store deler av regningen. Forebygging av skader og ulykker er viktig.

De nasjonale tallene for antall omkomne i vegtrafikkulykker går nedover. Antall hardt skadde har imidlertid ikke hatt like stor nedgang. De siste årene før 2021 ligger tallet for omkomne og hardt skadde i vegtrafikkulykker i Norge på rundt 700 årlig. Av disse omkom om lag 100 personer. De nasjonale målene er å redusere dette antallet til maksimalt 350 innen 2030, altså en halvering av dagens nivå, i tråd med etappemålene mot nullvisjonen.

En rapport utgitt av Trygg Trafikk (Helsevesenbasert skaderegistrering som verktøy for å forebygge trafikkulykker 2019) viser at dekningsgraden for registrering av meget alvorlige og alvorlig ulykker bare er 37 %, og for lettere grad av skade bare er 15 %. På den bakgrunn er det grunn til å anta at disse tallene reelt sett er mye høyere. I tillegg til de alvorligste trafikkulykkene skjer et høyt antall skader på veiene som ikke inngår i den offisielle ulykkesstatistikken fordi de ikke blir rapportert til politiet. Dette gjelder spesielt for eneuulykker med myke trafikanter, som syklist.

### 4.1 Trafikksikkerhetsutfordringer i kommunen

Bærum kommune, med sine over 130 000 innbyggere (SSB per 2023) står overfor en rekke utfordringer innen trafikksikkerhetsarbeidet de kommende årene. Innbyggertallet forventes å øke ytterligere.



Figur: Utklipp fra artikler i Budstikka 2023

Målet fra NTP 2018-2029 går ut på at all vekst i persontransport i byområder skal tas med kollektivtransport, sykling og gange. Målet omtales som Nullvekstmålet for personbiltrafikk. NTP skriver at økt sykling og gåing vil bidra til bedre livskvalitet og folkehelse. En økt andel miljøvennlig

transport, er med på å redusere lokal luftforurensning, støy og klimaendringer. God arealplanlegging vil være et viktig fundament også for det daglige trafikksikkerhetsarbeidet med relativt sett begrensede utbyggingsarealer i Bærum kommune.

Når nye utbyggingsområder planlegges, er det viktig at nullvisjonen og nullvekstmålet legges som premiss. Pågående fortetting innebærer trafikksikkerhetsmessig utfordringer. Fortettingen vil føre til arealbegrensninger for videre opparbeidelse av fortau, sykkelfelt og gang-/sykkelveier.

Fylkesveier:

- Utbedringer av fylkesveiene med for eksempel etablering av fortau, sykkelfelt og gang-/sykkelveier administreres av Akershus Fylkeskommune, og må konkurrere med tilsvarende prosjekter i andre kommuner i fylket. Bærum kommune vil være en viktig pådriver for å få prosjekter gjennomført langs fylkesveiene i kommunen, men har begrenset mulighet for selv å gjennomføre aktuelle prosjekter på fylkesveiene.

Politiets begrensede ressurser:

- Bærum kommune er bekymret for de begrensede ressursene politiet har til det lokale trafikksikkerhetsarbeidet. Dette gjenspeiles blant annet i antall kontroller som årlig blir gjennomført på fylkes- og kommunalveinettet i kommunen. Etter kommunens mening er antallet kontroller for lavt.

Trafikksikkerhet rundt skolene:

- Trafikksikkerhet til og rundt skolene er svært høyt prioritert. Trafikken er spesielt høy i et kort tidsintervall om morgenen når elevene skal til skolen. I dag er det mange foreldre som velger å kjøre sine barn fordi de oppfatter skoleveien som trafikkfarlig. Dette er et paradoks, ettersom det er i all hovedsak foreldrene selv, som skaper den økte trafikken langs skoleveien. Utfordringene er fortsatt store innenfor dette trafikksikkerhetsarbeidet. Et felles hovedmål for skoleveiskampanjer er en aktiv og sikker ferdsel til skolen. Det jobbes for å få en større andel barn til å gå til skolen.

Sikkerhet på gang- og sykkelvei:

- Med nullvekstmålet som satser på økt bruk av sykling og gåing må sikkerhet for dette tilrettelegges. Det vil bli større trafikk på gang-/sykkelveiene, noe som kan føre til at det oppstår flere konflikter. Behov for separering av gående og syklende er noe som derfor bør prioriteres. Dette krever løsninger som både er plasskrevende og kostbare.

## 4.2 Analyse av ulykkene

I denne planen har man tatt utgangspunkt i ulykker på fylkesvei og kommunal vei, da dette er veier som berører myke trafikanter. I Bærum skjer de fleste ulykkene på fylkesveinettet, dette har ikke endret seg fra forrige periode 2020-2023. Med gjennomsnittlig 26,4 ulykker per år på fylkesveiene, ser man at tallene har gått ned fra forrige periode (gjennomsnittlig 39,7 ulykker i perioden). Ulykker på det kommunale veinettet ligger på gjennomsnittlig 14 ulykker per år. Totalt ble en drept og 6 hardt skadd på det kommunale veinettet i perioden 2020-2022.

De fleste ulykker i Bærum i forrige trafikksikkerhets planperiode (2020-2023), skjedde mellom kjøretøy i kryssende kjøreretning. Ca. 64 % av disse ulykkene skjedde på fylkesvei. En av disse

ulykkene hadde utfall med en drept, ellers var alvorlighetsgraden av ulykkene sjeldent høy. De alvorligste ulykkene, hvor utfallet var drept eller hardt skadet varierer i form av ulykkestype.

Aldersgruppe	Drept	Hardt skadd	Lettere skadd	Sum
0 - 5 år	0	0	0	0
6 - 15 år	0	0	0	0
16 - 17 år	0	0	0	0
18 - 19 år	0	0	0	0
20 - 24 år	0	0	0	0
25 - 34 år	0	0	1	1
35 - 44 år	0	0	0	0
45 - 54 år	0	0	1	1
55 - 64 år	0	3	3	6
65 - 74 år	1	0	1	2
75 - 84 år	0	0	0	0
85 år eller mer	0	0	1	1
Ukjent	0	0	0	0
Sum	1	3	7	11

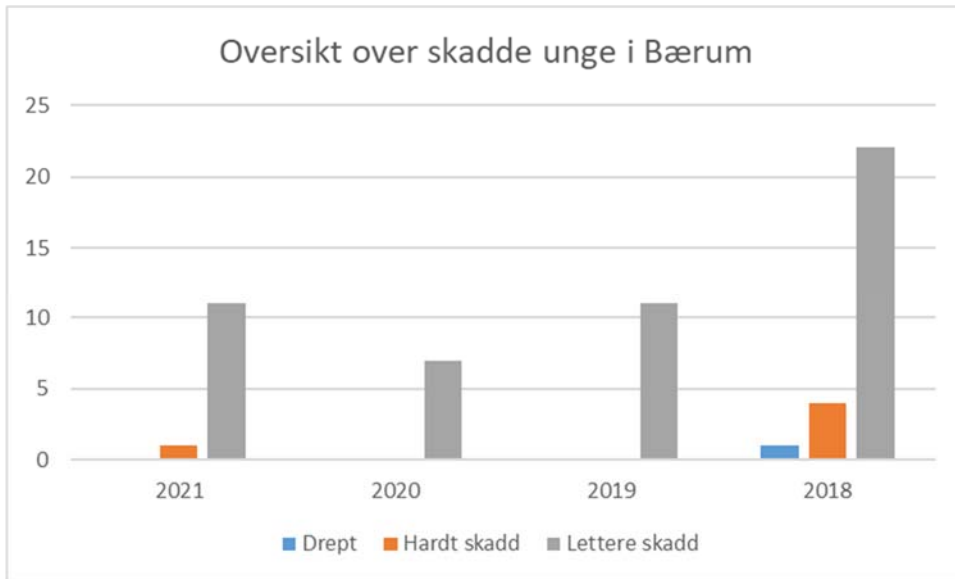
Ulykkesfordeling etter alder – Bærum (2020-2023)

### Barn 0 – 15 år

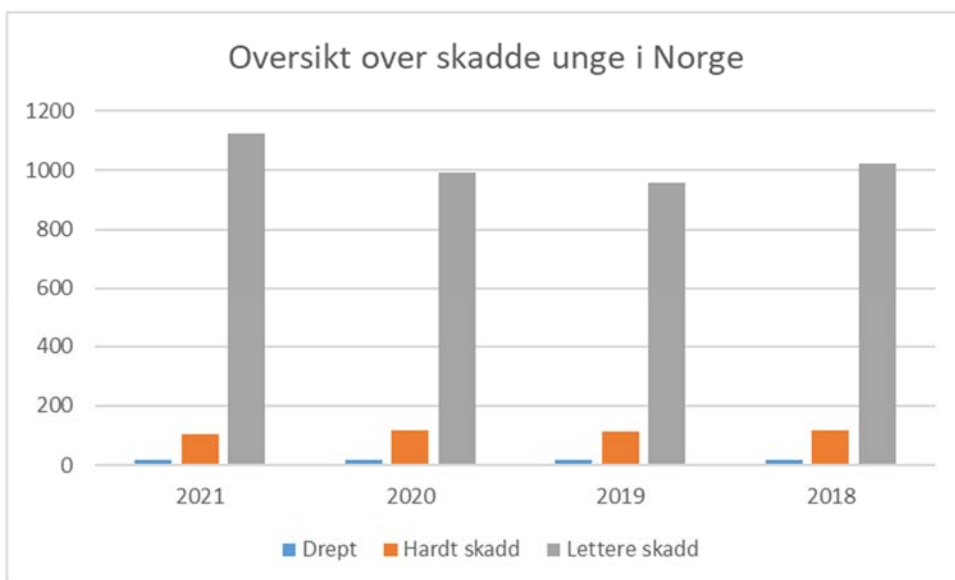
Det er ingen barn som har blitt drept på det kommunale veinettet de siste 12 årene. Ulykkene som involverer barn i Bærum, skjer først og fremst på fylkesveinettet og Europaveiene. De yngste barna er skadeutsatt i form av å være bilpassasjerer. Eldre barn er i all hovedsak, slik som yngre barn, utsatt for bilpassasjerulykker, men ulykkestyper som syklist- og fotgjengerulykker øker med barnets alder.

### Ungdom 16-24 år

Som i resten av landet er ungdom i alderen 16-22 år i Bærum, er svært skadeutsatt i trafikken. Mopedulykker er vanligst i 16-17 års alderen. 16- til 18-åringene har høyest ulykkesrisiko i Bærum. Spesielt for Bærum er at ulykkestallene går ned for ungdom i alderen 19-21 år. Ulykkesstatistikken stiger igjen blant unge voksne, i slutten av 20-årene mot 30 års alderen. Bilførere er helt klart den mest utsatte trafikantgruppen.



**Figur: Oversikt over skadde unge og unge førere i Bærum 2018-2021. Kilde: SVV**



**Figur: Oversikt over skadde unge og unge førere i Norge 2018-2021. Kilde: SVV**

Ulykkesstatistikken viser en nedgang i trafikkulykker på vei i Bærum de siste fire årene. Tallene viser at en ungdom er blitt drept, fire hardt skadde og 22 lettere skadde i trafikkulykke på vei i Bærum i 2018. Til sammenligning viser tallene at det er 1 hardt skadd og 11 lettere skadde i 2021. Man ser spesielt en nedgang i 2020, dette kan skyldes korona.

Ulykkestallene er basert på [Statens Vegvesens trafikkulykkeregister, Trine](#). De basere seg på politirapporterte ulykker. Det er kjent fenomen at det forekommer mange flere tilfeller av ulykker enn de som blir rapporterte. Spesielt singelulykker på sykkel. Det er i fremtiden ønskelig å ha et tettere samarbeid med lokal legevakt for å få et bedre bilde av disse ulykkene og hvor de skjer. Dette vil kunne hjelpe kommunen til å enda bedre tilrettelegge trafikksikkerhetsarbeidet.

## 5. MÅL OG STRATEGI FOR TRAFIKKSikkerHETSARBEIDET I BÆRUM KOMMUNE

*Målene for Bærum kommune gjenspeiler målene på nasjonalt plan og mål for Akershus fylkeskommune. Det er først og fremst ulykker på det kommunale veinettet som Bærum kommune har virkemidler til å gjøre tiltak på.*

### 5.1 Mål

Bærum kommune arbeider etter nullvisjonen, og har følgende mål:

Hovedmål:

- Redusere antall drepte og hardt skadde i perioden 2024-2027 i forhold til forrige periode
- Sertifisere alle barneskoler i kommunen som hjertesoneskoler innen 2025

Innsatsområder:

- Øke andel barn og unge som går og sykler til skole og fritidsaktiviteter
- Gjøre det mer attraktivt og trafikksikkert å være myk trafikant
- Legge til rette for systematisk innsamling og bruk av mobilitetsdata i kommunen



Sykkeltilrettelegging i Oksenøyveien (foto: H. Bjørnstad)

## 5.2 Strategi

I *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2022-2025* er det satt opp en rekke tilstandsmål formulert som måltall. For å nå disse målene må det iverksettes tiltak. Bærum kommune skal arbeide aktivt for å bidra til at vi oppnår disse tilstandsmålene. Dette gjelder først og fremst på følgende områder:

- Påvirke kommunens innbyggere til å ferdes med minst mulig risiko for skade og død, uavhengig av hvor en ferdes i veitrafikken.
- Jobbe systematisk med trafikksikkerhet innenfor alle kommunens sektorer.
- Ha gode systemer og rutiner for trafikksikkerhetsarbeid med konkrete tiltak og evaluering.
- Gjennomføre tiltak knyttet til fysiske tiltak, organisasjon, holdninger og adferd.

## 5.3 Samarbeidspartnere

### Statens vegvesen

Statens vegvesen har ansvaret for planlegging, bygging, drift og vedlikehold av riks-veinettet og tilsyn med kjøretøy og trafikanter. Etaten registrerer trafikantatferd, ulykkestall, gir veiledning, informasjon og gjennomfører kjøretøykontroll, førerprøver og tilsyn med trafikkskolene. Ansvarsområdene i kommunen er E18 og E16. Videre driver Statens vegvesen med faglig rådgivning og bidrar med trafikkopplæring i videregående skole.

### Oslo Politidistrikt

Politiet utfører overvåkning og kontroll av kjøretøy og trafikantatferd. Det er politiet som etterforsker og irettefører trafikkriminalitet. Det forebyggende arbeidet er konsentrert om ungdomsskoler og videregående skoler. Politiet samarbeider med Bærum kommune i spørsmål om trafikksikkerhet, regulering, skilting, datainnsamlinger ved trafikkulykker og andre oppgaver. Bærum politistasjon er underlagt Oslo Politidistrikt. Trafikktjenesten som utøves lokalt blir støttet av politidistriktets trafikkorps, som er lokalisert i Oslo, gjennom økt overvåkning og etterforskning av alvorlige trafikkulykker med spesialkompetanse innenfor trafikkulykkeetterforskning.

### Trygg trafikk

Trygg Trafikk er ansvarlig for å koordinere frivillige organisasjoners trafikksikkerhetsarbeid. Trygg Trafikk jobber primært med informasjon og opplæring, men engasjerer seg også i forhold til lovverket – innen lavere fartsgrenser, bilbeltepåbud, buss, påbud om sykkelhjelm og lovfestet rett til trygg skolevei.

### Foreldrerådets arbeidsutvalg (FAU)

FAU ved de forskjellige skolene er viktige samarbeidspartnere og bidrar blant annet til å sette fokus på barns skolevei og mulige utbedringer. Skolene er også viktige samarbeidspartnere med tanke på trafikkopplæring, videreføring av «trafikksikkerkommune», og innføring av «hjertesone».

### Asker og Bærum trafikksikkerhetsforening

Trafikksikkerhetsforeningen er en idealistisk og uavhengig forening som arbeider for å bedre trafikksikkerheten i Asker og Bærum. Bærum kommune gir hvert år et bidrag i form av økonomisk støtte, til foreningens arbeid innen trafikksikkerhet, etter at plan for arbeidet er presentert.

### Velforeninger

Lokale velforeninger er samarbeidspartnere som med lokalkunnskap og som kan sette fokus og evaluere behovet for trafikksikkerhetstiltak i eget område. Sammen med de lokale velforeningene kan ulike løsninger drøftes og forankres.

### Syklisternes landsforening

Syklisternes Landsforening er organisasjonen for hverdagsykling, og arbeider for at folk skal se på sykkelen som løsningen i hverdagen. Foreningen jobber for å gjøre sykling attraktivt for folk flest og er en viktig samarbeidspartner.

### Akershus fylkeskommune

Akershus fylkeskommune har ansvaret for fylkesveier, og er en viktig samarbeidspartner.

### Ruter

Ruter er ansvarlig for kollektivtransport i Bærum kommune. Kommunen har tett samarbeid med Ruter.

## 6. TRAFIKKSITUASJONEN

Det overordnede hovedveinettet i Norge, riksveier, deles inn i to kategorier – europaveier og andre riksveier. Riksveiene er ryggraden i det overordnede nasjonale veitransportsystemet. De forbinder landsdeler og regioner med hverandre og knytter Norge til utlandet. Det lokale hovedveinettet består av fylkesveier og kommunale veier. Bærum kommune har ansvar for det kommunale veinettet. I tillegg til hovedveinettet kommer de private veiene.

### Europaveier

Høy trafikk tetthet på europaveiene medfører store avviklingsproblemer og «trafikklekkasjer» over på det lokale veinettet i Bærum. Dette gir ekstra belastning og slitasje på fylkesveiene og det kommunale veinettet, i tillegg til at de skaper store miljøulempere for omgivelsene.

I hele Bærum kommunes søndre del ligger E18, en av Norges mest trafikkerte veistrekninger, med en årsgjennsnitts trafikk (ÅDT) på opptil 90 000 kjøretøy i døgnet. E18 har seks kjørefelt gjennom hele kommunen hvor høyre kjørefelt inn mot Oslo er regulert som kollektivfelt. I rushtid er det store avviklingsproblemer med køer som kan strekke seg igjennom hele kommunen. E18 i Bærum er en svært viktig gjennomfartsår til Oslo fra områdene i vest og sør og motsatt, foruten å være en svært viktig «samlevei» lokalt for trafikken i Bærum.

Utviklingen av transportsystemet i E18-korridoren vestover fra Oslo sentrum er utredet og planlagt i en årrekke. Etappe 1 for byggearbeidene E18 Lysaker-Ramstadsletta [startet opp i november 2020](#). Det pågår for tiden anleggsarbeider på strekningen Fornebukrysset- Strand og på strekningen Strand-Ramstadsletta. Hele prosjektet er beregnet ferdigstilt i 2029/2030.



Figur: E18 gjennom Sandvika



Statens vegvesens trafikkberegninger i E18-prosessen viser at E18 og Bærumsdiagonalen vil tiltrekke seg trafikk fra øvrig samleiveinnett i Bærum og dermed bedre trafikksikkerheten lokalt. I tillegg vil ny E18 få forbedret standard og færre kryss i forhold til i dag. Dette bidrar også til at trafikksikkerheten generelt forbedres.

E16 ligger vest i kommunen, og går fra Sandvika og nordvest over Sollihøgda. Denne hovedveien binder Osloområdet sammen med Ringerike, Hallingdal og Bergen. Lokalt har denne veien en viktig funksjon med å mate trafikk fra Rykkinn, Kolsås, Bærums Verk og Lommedalen ned til E18. I sør har E16 ved Hamang en ÅDT på over 35 000 kjøretøy i døgnet.

Statens Vegvesen står for utbygging av nye E16 mellom Sandvika og Skaret. Strekingen er planlagt bygget som en firefelts motorvei.

E16 utbyggingen er delt inn i tre delstrekinger:

- Strekingen Wøyen–Bjørum ble ferdig utbygget som firefelts motorveg og åpnet i 2009.
- Strekingen Sandvika–Wøyen med Bjørnegårdstunnelen, samt Rud–Wøyenenga, ble ferdigstilt i 2020.
- For strekingen Bjørum–Skaret ble reguleringsplan vedtatt i juni 2013. Prosjektet pågår og er planlagt ferdig i 2025.



Figur: Kart viser tre delstrekinger for utbygging av E16

### Andre riksveier

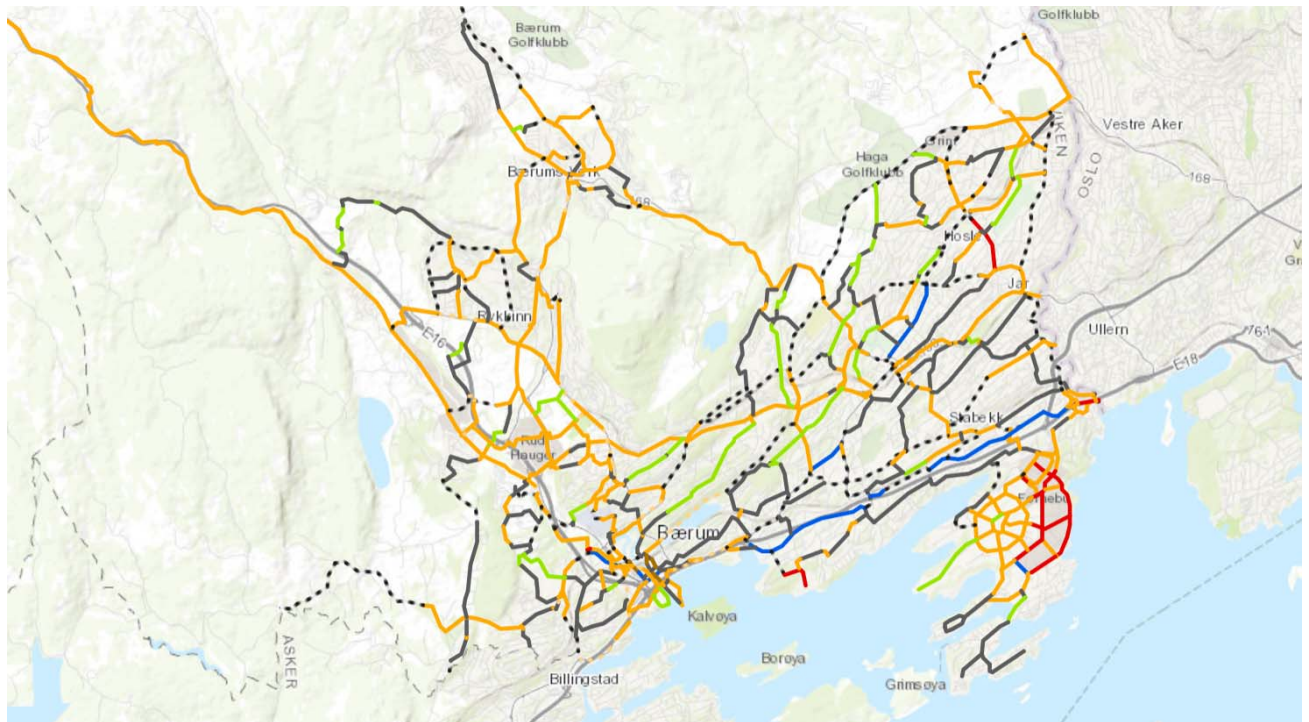
Foruten E18 og E16, er deler av riksvei 150, den delstrekingen av Ring 3 som går i Granfosstunnelen ut til Lysaker, definert som riksvei.

## Fylkesveiene

Store deler av fylkesveinettet i Bærum består i vesentlig grad av tofelts veier uten fysisk skille i midten. Dette veinettet har en høy trafikkbelastning og betjener alle trafikkformer som lokal- og gjennomgangstrafikk. I tillegg til biltrafikken har fylkesveiene også en stor gangtrafikk og en økende sykkeltrafikk, ettersom veinettet ligger inne i tettbebygde områder og er en viktig del av det lokale veinettet. I Bærum er fylkesveinettet viktige skoleveier for flere tusen elever. Det finnes separate tilbud til gående langs store deler av dette veinettet. Unntaket er på enkelte strekninger utenfor tettbygd strøk, som langs øvre del av Lommedalsveien og øvre del av Billingstadveien.

I [«Sykkelstrategi for Bærum kommune»](#) er det i all hovedsak fylkesveinettet som på sikt skal fungere som et sammenhengende hovedsykkelveinett og sekundærveinett.

Hovedmålet til sykkelstrategien er å motivere flest mulig til å velge sykkel som transportmiddel. Dette medfører et økende behov for oppfølging av trafikksikkerhetsarbeidet rettet mot syklistene og deres behov for veianlegg.



Figur: [Sykkelkart Bærum kommune](#)

Tabell: De mest trafikkerte hovedveiene i Bærum kommune i 2022\*

Veinavn/veinr.	Max. ÅDT	Strekning
E18	89 900	Holtekilen, øst for Høvik
Ring 3, Rv. 150	28 900	Lysaker (Granfosstunellen)
Snarøyveien, Fv. 166	23 000	v/Oksenøyveien
Lommedalsveien, Fv. 603	13 000	Mellom Skollerudveien – Gml. Ringeriksvei
Johan Grauers gate, Fv. 618	11 500	Mellom rundkjøringene v/Storsenteret
Kirkeveien, Fv. 163	12 500	Mellom Presteveien og Bærumsveien
Griniveien, Fv. 168	10 900	v/Oslo grense
Gml. Ringeriksvei, Fv. 608	10 500	Mellom Griniveien. – Kirkeveien
Bærumsveien, Fv. 160	11 200	Rundkjøring Kirkeveien – rundkj. Vallerveien
Sandviksveien, Fv. 157	11 000	Rundkjøring Folangerveien – rundkj. Jongsåsveien
Brynsveien, Fv.164	11 300	Rundkjøring Leif Larsens vei – rundkj. Lindelia
Vollsveien, Fv. 610	9 600	v/Bærumsveien

\*E16 mellom Sandvika og Skaret er ikke med pga. under ombygging.

### Kommunale veier

Bærum kommune har forvaltningsansvaret for det kommunale veinettet. I kommunen finnes det i dag totalt ca. 383 km kommunale veier og gater, 127 km kommunale gang- /sykkelveier og 95 km fortau. Det kommunale veinettet består i all hovedsak av mindre adkomstveier (boligveier) og enkelte samleveier. Disse er spredd rundt om i hele kommunen.

En av de største utfordringene på det kommunale veinettet er trafikkøkning. Store fremkommelighetsproblemer flere ganger i døgnet på de statlige og fylkeskommunale veiene i kommunen er sammen med økt tilflytting og utbygging noe av årsaken til dette. Økt trafikk i smale boligveier gir dårligere trafikksikkerhet for de myke trafikantene på enkelte strekninger av det kommunale veinettet.

For å bøte på dette har kommunen satt opp en rekke tidsstyrte bommer på boligveinettet for å forhindre uønsket gjennomkjøringstrafikk. Adkomstveiene skiltes med 30 km/t og har som regel fartshumper. På det kommunale veinettet finnes det i dag ca 1 800 humper. Det er forutsatt at fartsnivået skal være så lavt i disse veiene at man kan ha blandet trafikk med biler, sykler og fotgjengere. I veier med over 1 000 ÅDT er det ønskelig med fortau. Samleveiene forbinder adkomstveiene med hovedveiene (fylkes- og riksveier) og har en blandet transport- og adkomst funksjon. Den dimensjonerende fartsgrensen er 50 km/t. I Bærum har man de senere årene systematisk satt ned fartsgrensen i kommunale samleveier til 40 km/t og 30 km/t. Grunnen er å prioritere myke trafikanter og skolebarn. Særlig gjelder det i veier med smale fortau og ikke tilstrekkelig regulert veiareal til mulig utvidelse.



*Figur: Smale fortau uten snølagringsareal skaper utfordringer for myke trafikanter vinterstid (bildet er fra Wilhelm Wilhelmsens vei på Hosle)*

### **Private veier**

I alt er det 300 km private veier i Bærum kommune, hvorav mange er skogsbilveier. Det finnes omtrent 70 km private veier som har tilnærmet samme funksjon som de kommunale adkomstveiene. Kommunen har ikke ansvar for de private veiene.

## **7. KOMMUNALE TILTAK**

I *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2022-2025* er det satt mål for tilstandsutvikling innenfor 15 hovedinnsatsområder der tilstandsendringer er av vesentlig betydning for utviklingen i antall drepte og hardt skadde.

Listen nedenfor viser områder Bærum kommune ønsker å fokusere på:

### **INNSATSOMRÅDER**

- **Fart**
- **Beltebruk og sikring**
- **Sikring av barn**
- **Uoppmerksomhet**
- **Barn (0-14 år)**
- **Ungdom og unge førere**
- **Eldre trafikanter**
- **Gående og syklende**

- Drift og vedlikehold
- Bruk av ny teknologi i trafikksikkerhetsarbeidet
- Fysiske tiltak
- Arbeidsvarsling - arbeid nær vei
- Beplantning langs vei og friskt fra avkjørsel

### 7.1 Fart

Kommunen skal ha fokus på:

- som arbeidsgiver påvirke sine ansatte i tjeneste til å opptre med minst mulig risiko i trafikken.
- utarbeide retningslinjer for tjenestereiser og forankre disse i alle sektorer.
- ha trafikksikkerhet som årlig tema i kommunens arbeidsmiljøutvalg (AMU).
- stille krav til samarbeidspartnere om trafikksikker adferd (transporttjenester og vei og vedlikeholdstjenester) ved kjøp av transporttjenester som innarbeides i anbudsokumentene.

### 7.2 Beltebruk og riktig sikring av barn

Kommunen skal ha fokus på:

- alltid velge busser med 3-punktsbelte ved leie av busser til transport i kommunal regi.
- i retningslinjene for tjenestereiser, uttrykke en tydelig forventning om at alle kommunens ansatte bruker sikkerhetsbelte ved transport i tjeneste. Dette gjelder både bil og buss.
- gjennom helsestasjonenes virksomhet ha økt fokus på temaet barn i bil, og spesielt at barna skal sitte sikret bakovervendt i bil til de er minst fire år.
- i kommunale barnehager gjennomføre tiltak for å øke fokus på sikring av barn i bil.
- oppfordre til at også private barnehagene følger ovennevnte tiltak.

### 7.3 Uoppmerksomhet

Kommunen skal ha fokus på:

- i retningslinjene for tjenestereiser, uttrykke en tydelig forventning om at alle kommunens ansatte i minst mulig grad bruker utstyr som tar oppmerksomheten fra føreren.
- i retningslinjene for tjenestereiser, uttrykke en tydelig forventning om at det i størst mulig grad skal unngås å bruke mobiltelefon under kjøring. Om dette er nødvendig skal det brukes godkjent fastmontert utstyr.
- ved inngåelse av avtaler/anbud stille krav til trafikksikkerhet.

### 7.4 Barn (0-14 år)

#### **Helsestasjon**

Helsestasjonen er en viktig arena for å starte informasjonsarbeid om trafikksikkerhet, og de har etablert gode rutiner og praksis for dette arbeidet.

Kommunen skal ha fokus på:

- Informasjon og utdeling av brosjyren «Sikring av barn i bil» fra Trygg Trafikk. Brosjyren finnes på 11 språk.
- Informere om refleksbruk, også på barnevogner på første kontroll for nyfødte.
- Utdeling av refleks til barn på 4-års kontroll sammen med informasjon om refleksbruk (forutsetter at det bevilges midler til tiltaket).

### **Barnehage**

Det er ingen obligatorisk trafikkopplæring i rammeplanen for barnehagene. Trygg Trafikk jobber med å motivere til trafikkopplæring i form av kurs for barnehageansatte og på studiesteder for førskoleopplæring.

Kommunen skal ha fokus på at barnehagene i kommunen i løpet av planperioden viderefører kriteriene for «Trafikksikker barnehage». Dette innebærer blant annet at alle barnehager i kommunen skal:

- innlemme trafikk i sine årsplaner.
- ha trafikksikkerhet som et tema på foreldremøter.
- ha rutiner for trafikksikkerhet på tur.

### **Barneskole**

Alle barn bør få en god og kontinuerlig trafikkopplæring. Det er derfor viktig å få med skolene og at de integrerer trafikkopplæring inn i sine lokalplaner. Målet er økt trafikksikkerhet for elever på skoleveien og flere aktive barn til og fra skole/SFO.

Kommunen skal ha fokus på:

- Alle barneskoler i Bærum kommune er sertifisert som hjertesoneskoler.
- Alle barneskoler har et trafikkutvalg i FAU med et ansvar for oppfølging av hjertesone på skolen.
- Skolene i Bærum kommune skal i løpet av planperioden videreføre kriteriene for «Trafikksikker skole», dette innebærer blant annet at barneskolene skal:
  - integrere trafikk i sine årsplaner i henhold til Kunnskapsløftet.
  - ha trafikksikkerhet som tema på foreldremøter.
  - ha rutiner for trafikksikkerhet på tur.

## **7.5 Ungdom og unge førere**

Kommunen skal ha fokus på:

- tilby trafikalt grunnkurs som en del av valgfag trafikk.
- stimulere lag og foreninger til å innarbeide retningslinjer for transport innenfor sin virksomhet.
- Legge til rette for at trafikksikkerhet blir et tema i kommunens ungdomsråd.

## 7.6 Eldre trafikanter

Kommunen skal ha fokus på:

- legge til grunn universell utforming ved fysisk utforming av veger og gangfelt for å ivareta eldre trafikanter og trafikanter med funksjonsnedsettelse.
- stimulere pensjonistforeninger til å innlemme tema trafikksikkerhet i sin virksomhet.
- legge til rette for at trafikksikkerhet blir tema i kommunens elderråd.

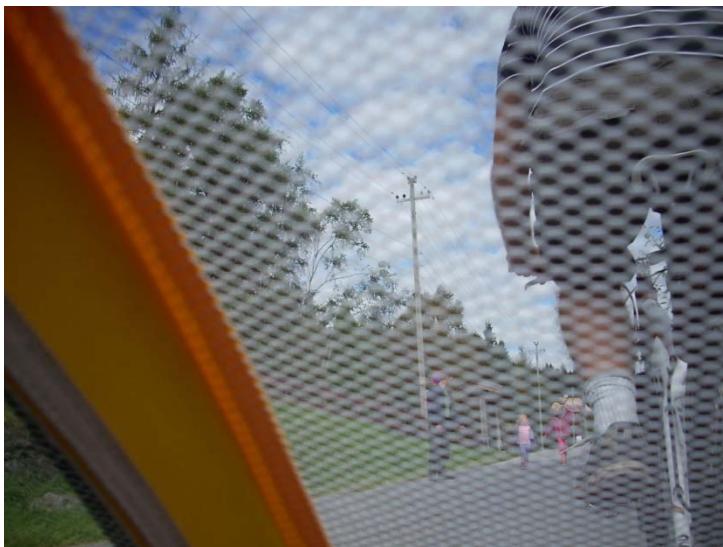
## 7.7 Gående og syklende

Gående og syklende skal prioriteres i samsvar med overordnede mål. Kommunen har en viktig oppgave fremover med å tilrettelegge for å få enda flere til å velge andre transportmidler enn bilen.

Mikromobilitet er bredt utbredt, og det vil fremover være enda viktigere å sikre en trygg og god fremkommelighet også for denne gruppen.

Kommunen skal ha fokus på:

- sette søkelys på betydningen av at syklister og fotgjengere bruker personlig sikkerhetsutstyr i trafikken, eksempelvis sykkelhjelme og reflekser.
- å bedre trafikksikkerheten for brukere av el-sparkesykler og små elektriske kjøretøy.
- ha et ryddig bybilde som forhindrer at kjøretøyene blir parkert til hinder for øvrige trafikanter.
- sikre god infrastruktur: prioritering av separate sykkeløstninger.
- økt trafikksikkerhet i områder ved tiltak som f.eks. enveisregulering.
- bedre oppfølging og oversikt over sykkelulykker ved at ulykker registreres ved Asker og Bærum legevakt, (tilsvarende som ved Oslo legevakt).
- opplæring gjennom kampanjer.
- parkeringssone for mikromobilitet.



Figur: Utsyn fra en sykkelvogn (foto: H. Kleven)

### 7.8 Drift og vedlikehold

Kommunen har ansvaret for drift og vedlikehold av kommunale veier. Fylkeskommunene for fylkesveier og staten for riksveiene. Tjenesten skal sikre framkommelighet, trygg ferdsel og ivareta miljø- og samfunnsinteresser.

Kommunen skal ha fokus på å beholde og videreutvikle det daglige trafikksikkerhetsfokuset i kjerneoppgavene innen drift og vedlikehold.

### 7.9 Bruk av ny teknologi i trafikksikkerhetsarbeidet

Trafikksikkerhetsarbeidet bygger på måltannede tiltak og systematisk arbeid over tid. Utvikling av stadige nye virkemidler er et viktig element for å nå målene i nullvisjonen.

Kommunen skal ha fokus på å være pådriver for å fremme ny teknologi innenfor trafikksikkerhet i og utenfor kjøretøy.

### 7.10 Fysiske tiltak

Kommunen får igjennom året mange henvendelser og gode innspill i arbeidet med trafikksikkerhet og framkommelighet fra innbyggere. Det er viktig å sikre god kontinuitet og at alle innspill som kommer inn blir vurdert og sett i sammenheng med andre planer for områdene. Kommunen forholder seg til [Statens Vegvesens håndbøker](#), og [Bærum kommunes Vei og gatenormal](#). Disse dokumentene gir føringer og krav til utforming av vei med hensyn på ulike tiltak. Det samme gjør eierforhold og reguleringsplaner for de ulike områdene.

Kommunen har fokus på trygge skoleveier, og vil i perioden prioritere flere mindre tiltak i sammenheng med hjertesonearbeidet. Dette er tiltak beskrevet i håndbøkene, og som skal være med på å fremme trafikkdemping og fartsdemping i boligområder og i kommunale veier rundt skolene. Mindre tiltak blir behandlet i egne årsplaner og er ikke tatt med direkte i denne planen.

Trafikksikkerhetstiltak i forbindelse med andre kommunale gravearbeider vil også få økt fokus i neste planperiode. Kommunen er selv en stor utfører av gravearbeider i og langs vei. Det er flere tjenestesteder som gjennom sitt arbeid berører veinettet. Dette gjelder spesielt tjenestested Vann og avløp og tjenestested Eiendom. I neste planperiode vil kommunen ha et større fokus på samarbeid på tvers av tjenestestedene. Dette for å sikre at reetablering av veien har fokus på myke trafikanter, miljø og klima. Dette gjelder tiltak som oppstramming av kryss, utvidelse av gangareal for myke trafikanter, samt andre fartsdempende tiltak.

Kommunen vil i planperioden skal ha fokus på:

- gjennomføre fysiske trafikksikkerhetstiltak på det kommunale veinettet.
- ha større fokus på samarbeidsprosjekter på tvers av tjenestesteder.
- fortsette å kartlegge behov for fysisk tilrettelegging for gående og syklende.
- ha særlig oppmerksomhet rettet mot skolevei og trafikksikre soner rundt skolene (Hjertesoner).

Nedenfor vises hvilke større investeringsprosjekter som Bærum kommune vil prioritere i planperioden:



### *Belysning av turvei Østenåsveien til Krumveien, og videreføring av fortau i Østenåsveien*

#### Sammendrag:

Turveien mellom Krumveien og Østenåsveien er kommunal og pr januar 2024 opparbeidet med gruset dekke, men uten belysning. Turveien føles mørk særlig vinterstid. Den er mye brukt både som skolevei, rekreasjon og snarvei. Der turveien ender i kommunalvei Østenåsveien, er det i dag en bom og gruset åpen plass, som til tider benyttes til parkering mm.

#### Mål:

Mål for planperioden er å etablere belysnings langs hele turveistrekningen. Det er også ønskelig å videreføre fortauet i Østenåsveien til der turveien starter, og tilrettelegge for et universell utformet krysningspunkt over Østenåsveien.



Reguleringskart: Turvei mellom Krumveien og Østenåsveien (merket blå sirkel)

### *Fortau i Bærumsveien, strekning Bærumsveien 219-225*

#### Sammendrag:

Bærumsveien fra Høvikveien til Gamle Ringeriksvei er en kommunal vei med fartsgrense 30 km/t og humper. Veien har pr januar 2024 tosidig tilbud til gående fra Høvikveien til Bærumsveien nr 235. Deretter kun ensidig fortau langs sørsiden av veien inn mot Bekkestua sentrum. Utbyggingen langs Bærumsveiens nordside fører med seg økt trafikk, og dermed et økt behov for et bedre tilrettelagt tilbud til myke trafikanter. Flere utbyggere har fått pålegg om å etablere fortau lang deler av strekningen. Bærum kommune har selv ansvar for anleggelse av fortau på strekningen Bærumsveien 219-225. Målinger viser en ÅDT på over 3800 (2021) kjøretøy/døgn [Reguleringsplan vedtatt 2021](#).

#### Mål:

Mål for planperioden er å få opparbeidet fortau på strekningen. Lengde ca. 160 m.



Reguleringskart: Strekning langs Bærumsveien der Bærum kommune skal etablere fortau

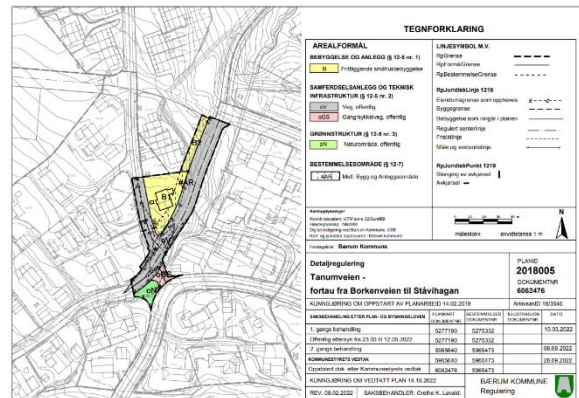
*Fortau i Tanumveien, strekning Borkenveien til Ståvihagan*

Sammendrag:

Tanumveien er en kommunal vei med fartsgrense 30 km/t og humper. Veien er skolevei for barn på Skui skole. Veien har i dag ikke fortau på strekningen Borkenveien - Ståvihagan, da dagens fortau opp fra Vøyenenga stopper i Borkenveien. Det er ønskelig å videreføre fortauet langs vestsiden av Tanumveien. Målinger viser en ÅDT på over 1500 kjøretøy/døgn (2022). [Reguleringsplan fortau vedtatt 2022.](#)

Mål:

Det ble i forrige planperiode vedtatt en detaljregulering av fortauet. Mål for planperioden er å få opparbeidet fortau på strekningen. Lengde ca. 120 m.



Detaljreguleringskart: Tanumveien – fortau

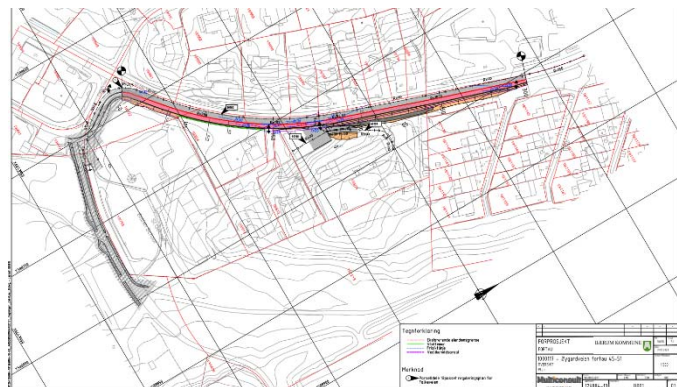
*Fortau i Øygaardveien, strekning Øygaardveien ved nr 51-61 til Falkeveien*

Sammendrag:

Øygaardveien er en kommunal samlevei med fartsgrense 30 km/t og humper. Strekningen er skolevei for barn på Bekkestua skole. Veien har ensidig fortau på østsiden, samt fortau på første strekning fra rundkjøringen ved Hosleveien til Øygaardveien 51-61 på vestsiden. Målinger viser en ÅDT på over 3500 kjøretøy/døgn (2018). [Pågående regulering pr januar 2024.](#)

Mål:

Det ble i forrige planperiode jobbet med et reguleringsforslag. Denne venter pr januar 2024 på 2.gangs behandling. Mål for planperioden er å få opparbeidet fortau på strekningen. Lengde ca. 240 m.



Detaljreguleringskart: Øygaardveien – fortau

### 7.11 Arbeidsvarsling- arbeid nær vei

Arbeidsvarsling er et viktig trafikksikkerhetstiltak som skal sikre arbeidere og trafikanter. Ved arbeider i offentlig vei er ansvarlig entreprenør ansvarlig for å søke gravetillatelse/arbeidstillatelse og følge gjeldende lover og forskrifter. Alle arbeidstakere som utfører arbeid på vei, skal ha nødvendig opplæring i arbeidsvarsling.

Behovet for utarbeidelse av gode arbeidsvarslingsplaner øker. Dette kommer av stadige utbygninger, flere bransjer som får arbeid nær vei og trafikk, samt at håndhevelsen av regelverket blir bedre og bedre.

Kommunen skal ha fokus på:

- sikre arbeidere og trafikanter (med særlig fokus på myke trafikanter).
- avvikle trafikken forbi arbeidsstedet med minst mulig forsinkelse og ulempe for trafikantene.
- muliggjøre effektiv og økonomisk drift av arbeidet.

For å oppnå disse målsettingene er det viktig at trafikkavvikling i forbindelse med arbeid på eller ved vei planlegges og utføres nøyaktig. For at trafikantene skal kunne opptre korrekt, skal all varsling og sikring være riktig, tydelig, konsekvent og enhetlig. Mangelfull utarbeidelse og oppfølging av risikovurderinger kan føre til alvorlige hendelser.

### 7.12 Beplantning langs vei og frisikt fra avkjørsel

Vegetasjon og beplantning langs veinettet som hindrer frisikt i kryss og avkjørsler og som vokser ut i fortau og veiareal, er et stort trafikksikkerhetsproblem, særlig i sommerhalvåret. Hver vår bør det gjennomføres en informasjonskampanje hvor beboere blir opplyst om ansvar og konsekvenser av vegetasjon i frisiktsonen. Velforeninger er en viktig samarbeidspartner med kommunen i dette arbeidet ved å sørge for informasjon, arrangere dugnader, og eventuelt tilby hjelp til fjerning av vegetasjon.

I tillegg til frisikt krav til kjørebane stilles det krav til frisikt til fortau, gang- og sykkelvei og sykkelvei der disse krysser avkjørsler. Det vises til Bærum kommunes gjeldende veinormal for ytterligere detaljer.

Kommunen skal ha fokus på:

- informere og veilede innbyggere
- sikre at frisikt blir hensyntatt i regulerings- og byggeprosjekter



*Bærum kommune er opptatt av trafikksikkerhet for store og små.  
Dette er ikke bare et offentlig ansvar.*

Figur: Frisikt Bærum

## 8. ØKONOMI

Bærum kommune, tjenestested Vei og trafikk, har ansvaret for å følge opp trafikksikkerhetsplanen. På flere områder er samarbeid med andre etater i kommunen, annen offentlig virksomhet og organisasjoner, en forutsetning for å få gjennomført tiltak.

### Tilskuddsordninger

Per 2024 er det mulig å søke om tilskudd gjennom Akershus fylkeskommune til strategisk trafikksikkerhetsarbeid. I tillegg har Statens vegvesen en egen tilskuddsordning til kommuner, hvor man kan søke tilskudd til tryggere skoleveier og nærmiljø.

### Kommunale trafikksikkerhetsmidler

For å kunne gjennomføre tiltakene beskrevet i trafikksikkerhetsplanen for 2024-2027, må kommunen bevilge nødvendige midler. Det er de siste årene vært en reduksjon i bevilgningene til trafikksikkerhetstiltak i kommunen.

### Kommunale bevilgninger

Bærum kommune bevilger pr.august 2024 8,8 millioner kroner merket «trafikksikkerhetsarbeid» per år (2024 til 2026). Dette dekker blant annet tiltak som prosjektering av fysiske tiltak som fartshumper, gang-/sykkelveier, fortau, bommer, rekkverk, belysning, skilting, kollektivtiltak og universelle utformingstiltak.

## 9. Ordforklaringer, kilder og referanser

### Ordforklaringer

BK Bærum kommune

FAU Foreldrerådets arbeidsutvalg ved skolene

SVV Statens vegvesen

SVRØ Statens vegvesen region øst

TS Trafikksikkerhet

TT Trygg Trafikk

TØI Transportøkonomisk institutt

UU Universell utforming

ÅDT Årsdøgntrafikk

ITS Intelligente trafikk systemer

### Kilder og referanser

[Trygg trafikk](#)

[Statens vegvesen](#)

[Regjeringen.no](#)

[Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022–2025](#)

[Akershus fylkeskommune](#)

[Bærum kommune, Vei- og gatenormal](#)

[Bærum kommune, Sykkel](#)

[Bærum kommune, Handlingsprogram 2023 – 2026](#)