

Trafikksikkerhetsplan for Hurum kommune 2014-17

Innledning

Hurum kommunestyre har vedtatt kommunal planstrategi hvor det framgår bl a at arbeid med trafikksikkerhetsplan skal igangsettes.

Hovedformålet med planarbeidet er å lage et strategidokument som skal være beslutningsgrunnlag for videre prioriteringer og valg av tiltak innenfor trafikksikring i Hurum kommune.

Planen skal erstatte «kommunedelplan for trafikksikkerhet» som har vært et viktig virkemiddel i arbeidet med trafikksikkerhet i Hurum kommune. Hurum kommune har i perioden 2001-2012 gjennomførte en rekke prioriterte trafikksikkerhetstiltak som har gitt positive resultater.

Hurum kommunes visjon innenfor trafikksikkerhetsarbeidet er at alle trafikanter skal kunne ferdes trygt.

Målsettingen med trafikksikkerhetsplanen er å tilrettelegge og samordne arbeid innenfor trafikksikkerhet i Hurum kommune.

Trafikksikkerhetsplanen skal bygge videre på føringer fra kommuneplanen. Trafikksikkerhet er tilknyttet samfunnssikkerhet, infrastrukturtiltak og miljøtiltak som står sentralt i kommuneplanen.

Trafikksikkerhetsplanen skal ivareta både holdningsskapende/trafikantrammede - og fysisk tiltak, og være bindende for alle kommunale virksomheter som arbeider innen trafikksikkerhet.

Det er flere lover kommunen må forholde seg til i sitt arbeid med trafikksikkerhet. Her nevnes Vegtrafikk-loven som gjelder for all trafikk med motorvogn, Vegloven som blant annet gir hjemmel til å fastsette veinettets standard, Kommunehelsetjenesteloven som pålegger kommunen å holde oversikt over helseskadelige forhold i kommunen og gi råd og opplysninger til andre offentlige etater samt, Plan- og bygningsloven som er viktig i forbindelse med gjennomføring av fysiske tiltak i kommunen. Ny lov om folkehelse (01.01.2012) framhever at trafikksikkerhet skal ivaretas i arbeid for folkehelsen.

Det er derfor viktig å tilrettelegge for at arbeidet med trafikksikkerhetsplanen skal være virksomhetsovergrepene. Lokale lag og foreninger vil også spille en viktig rolle når det gjelder innspill og utarbeiding av planforslaget.

Innhold

1. Bakgrunn

- 1.1 Beskrivelse av kommunen og viktige veier
- 1.2 Overordnede føringer for trafikksikkerhetsarbeidet
- 1.3 Visjon og målsetting

2. Ulykkessituasjonen i Hurum kommune – analyse av ulykkene i perioden 2006-2012.

3. Utrygghet.

- 3.1 Kartlegging av utrygghet
- 3.2 Oppsummering av innkomne innspill
- 3.3 Effekt av fysiske tiltak

4. Handlingsplan for 2013 – 2016:

- 4.1 Satsingsområder
- 4.2 Organisatoriske tiltak

1. Bakgrunn

1.1 Beskrivelse av kommunen og viktige veier

Hurum kommune ligger i Buskerud fylkes på en halvøy mellom Drammensfjorden og Oslofjorden. Befolkningen med ca. 9301 innbyggere er i hovedsak knyttet til mindre tettsteder langs kysten, med Sætre og Tofte/Filtvet som de største. Arealet er på 163 km² og kyststripen er ca 63 km lang.

Hovedferdselsårene i kommunen er, fylkesveiene 280, 289, 3, 11 og riksvei 23 – Oslofjordforbindelsen som er en del av stamveinettet. Bosetningen i Hurum ligger i hovedsak langs kystlinjen, med tettstedene Sætre, Storsand, Filtvet, Tofte, Holmsbu og Verket/Klokkarstua. Tettstedene er utviklet og har vokst i takt med næringene som har skapt grobunn for stedet. Næringene har tradisjonelt vært knyttet til sjøen, foruten jord – og skogbruk. Senere er det utviklet bedrifter knyttet til trefordeling og sprengstoffproduksjon. Tettstedene har vokst og utviklet seg langs ferdselsårene på land og sjø. Bilens økende betydning som framkomstmiddel under de siste femti årene har sammen med rådende framkommelighetstankegang for biltrafikken ført til konflikter mellom hovedveien og stedet. Dagens planfilosofi gir veien mange funksjoner. Veien kan fungere som et bindeledd mellom ulike områder, mens den i andre sammenhenger er en barriere mellom områder. Veien er en viktig del av hverdagen for mange mennesker, og vi bruker mer og mer tid til transport.

Det er et krav om at en kommunal Trafikksikkerhetsplan skal ligge til grunn for tildeling av fylkeskommunale midler fra posten Trafikksikkerhetstiltak.

Tilskuddet skal primært gå til sikring av skoleveg på kommunale og fylkeskommunale veier.

Dette var bakgrunnen for at Hurum kommune, i 2001 utarbeidet sin første trafikksikkerhetsplan (2001 – 2005). Siden har planen vært revidert (2006 – 2011). Denne utgaven av planen gjelder for neste fireårsperiode, 2013 – 2016.

1.2 Overordnede føringer for trafikksikkerhetsarbeidet.

Det er flere lover som kommunen må forholde seg til i sitt arbeid med trafikksikkerhet, herunder Vegtrafikk-loven, Kommunehelsetjenesteloven, plan og bygningsloven og lov om folkehelse. Det er også en rekke overordnede planer som gir føringer for kommunens arbeid innenfor trafikksikkerhet. De viktigste planene er som følger:

1.2.1 Nasjonal handlingsplan for trafikksikkerhet på veg 2010-2013

Regjeringen har lagt nullvisjonen til grunn for trafikksikkerhetsarbeidet i Norge og Nasjonal transportplan (NTP) for 2010–2019. Nullvisjonen gir føringer for arbeidet fremover. I NTP er det satt ett etappemål om at antall drepte og hardt skadde skal reduseres med minst en tredel innen 2020. Visjonen skal være noe å strekke seg etter. Nullvisjonen har fokus på de alvorligste trafikkulykkene. Generelt for landet vil dette si møte- og utforkjøringsulykker som i stor grad skjer på det overordnede veinettet samt fotgjenger- og sykkelulykker som i større grad skjer på det lokale veinettet. Nullvisjonen utfordrer veisektoren på det sterkeste, men det krever også at trafikantene endrer holdning og får en dypere forståelse av trafikksikkerhet.

1.2.2 Handlingsprogram for fylkes trafikksikkerhetsutvalg 2014-2017 (Høringsforslag)

Høringsforslaget til handlingsprogram inneholder satsingsområder, årlige økonomiske rammer og investeringstiltak for hele fireårsperioden. Satsingsområdene i planen er kommunalt trafikksikkerhetsarbeid, trygg skoleveg, gående og syklende, risikogrupper og

samarbeid samt synliggjøring. Planen inneholder en oversikt over de ulike aktørene i trafikksikkerhetsarbeidet og hvilket ansvar og rolle de har.

Handlingsplanen er førende for fylkeskommunalt tilskudd til frivillige og kommunale trafikksikkerhetstiltak i planperioden.

Planen har som mål å halvere antall drepte og hardt skadde innen 2023. I forslag til Handlingsprogram for fylkesveier 2014-2017 er det satt av en økonomisk ramme på totalt 26 mill. kr til Fylkestrafikksikkerhetsutvalg (FTU), som dekker tilskudd til kommunale og frivillige trafikksikkerhetstiltak.

FTU er opptatt av at den kommunale satsingen er målrettet og at tiltakene er forankret og prioritert i kommunale trafikksikkerhetsplaner. Derfor er det satt som betingelse for tildeling av de kommunale trafikksikkerhetsmidlene, at kommunen har en oppdatert trafikksikkerhetsplan. FTU legger vekt på at kommunale trafikksikkerhetsplan bør ha en helhetlig trafikksikkerhetstenking som også omfatter forebyggende helsearbeid, opplæring og holdningsskapende arbeid. Planen bør i følge FTU også inneholde tiltak innenfor områder som er direkte underlagt kommunen, og områder der det er naturlig for at kommunen spiller en aktiv rolle.

1.2.3 Lov om folkehelse

Ny folkehelselov gjeldende fra 1.1.2012 skal sikre et systematisk og langsiktig helsearbeid. Det er kommunen som har folkehelseansvar. Loven understreker at tilrettelegging av folkehelsearbeidet skal følge planprosessene etter plan- og bygningsloven. Folkehelsehensyn må ivaretas med hensyn til trafikken, og kommunen skal ha oversikt over bl.a. skader og ulykker, herunder faglige vurderinger av årsaksforhold og konsekvenser.

1.2.4 Kommuneplan for Hurum kommune

Kommuneplanen har som mål at: «at lokalsamfunnene har trygge møtesteder som åpner for felles aktiviteter og innbyr til ulik bruk og opplevelse». En forutsetning for å skape trygge miljøer og møtesteder er at trafikksikkerhetshensyn ivaretas. Kommuneplanen legger opp strategier for bl.a. nye næringsområder og boligfelt. Disse strategiene vil gi føringer for trafikksikkerhetsarbeidet i kommunen. Trafikksikkerhet er tilknyttet samfunnsikkerhet, infrastrukturtiltak og miljøtiltak som står sentralt i kommuneplanen.

1.2.5 Stedsutviklingsprosjektet på Tofte og Miljøgateplan

Hurum kommune har igangsatt prosjekt Stedsutvikling Tofte i 2010. Hensikten var å sikre estetiske kvaliteter ved utforming av bebyggelse og sentrumsområde på Tofte i henhold til miljøgateplanen.

Gjennomføring av miljøgateplanen innebærer forbedret trafikksikkerhet i gata gjennom Tofte. Planen omfatter flere konkrete tiltak som øker trafikksikkerheten. Tiltakene er bla a tydelig defineringen av gateløpet, skille mellom soner for kjørende og myke trafikanter og bruk av beplantning samt kantstein for å redusere hastighet i sentrum av Tofte.

1.3 Visjon og målsetting

Hurum kommunes visjon innenfor trafikksikkerhetsarbeidet er at alle trafikanter innenfor kommunen skal kunne ferdes trygt.

Hovedformålet med planarbeidet er å gjennomgå og oppdatere planen som et beslutningsgrunnlag for videre prioriteringer og valg av tiltak innenfor trafikksikring i kommunen.

Formål med planen er:

- Å redusere trafikkulykker
- Skape trygge skoleområder, skoleveier og nærmiljø
- Prioritere tiltakene der behovet er størst.
- Stimulere til redusert biltrafikk og økt fysisk aktivitet samt å gå/ sykle til skole.

Med en kommunal trafikksikkerhetsplan oppnår en å få oversikt over det arbeidet som skal utføres, samtidig som en kan legge vekt på å styre ressursbruken til prosjekter som kommunen mener bør prioriteres for å bedre den reelle og den opplevde sikkerheten i trafikkbildet for kommunens innbyggere.

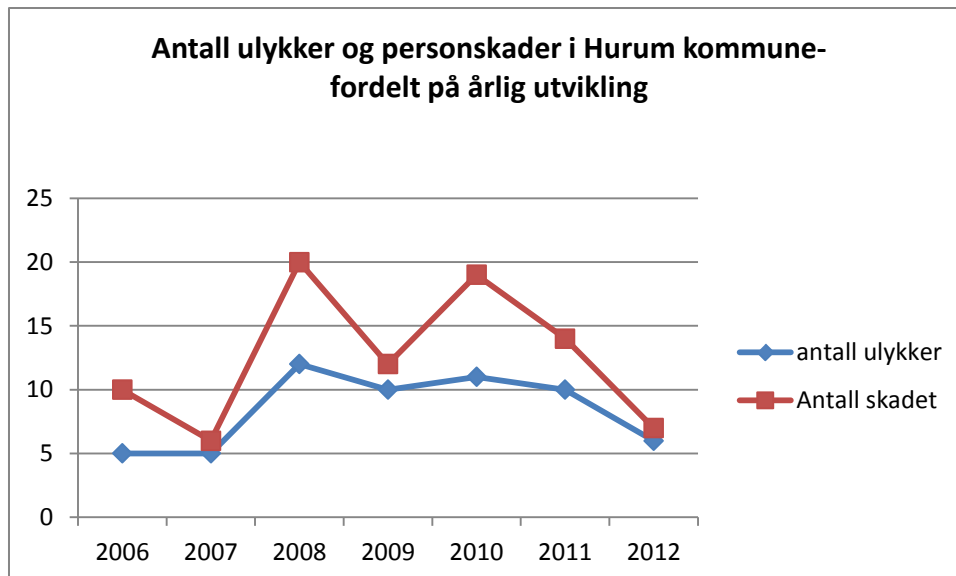
2. Ulykkesituasjonen i Hurum kommune - analyse av ulykkene i perioden 2006-2012.

Ulykkesdata er hentet fra Statens vegvesens Vegkart database. Statistikken viser kun en del av trafikksituasjonen i Hurum da det er kjent at det kan være en underrapportering av bestemte typer ulykker, herunder fotgjengere og syklister, særlig de med lavere alvorlighetsgrad.

Denne analysen er basert på ulykkesdata for perioden 2006-2012. I denne perioden har det skjedd 59 rapporterte ulykker i Hurum kommune. I disse ulykkene har totalt 89 personer blitt fysisk skadet. Tabellen viser hovedtrekkene når det gjelder ulykkesdata i Hurum i denne perioden.

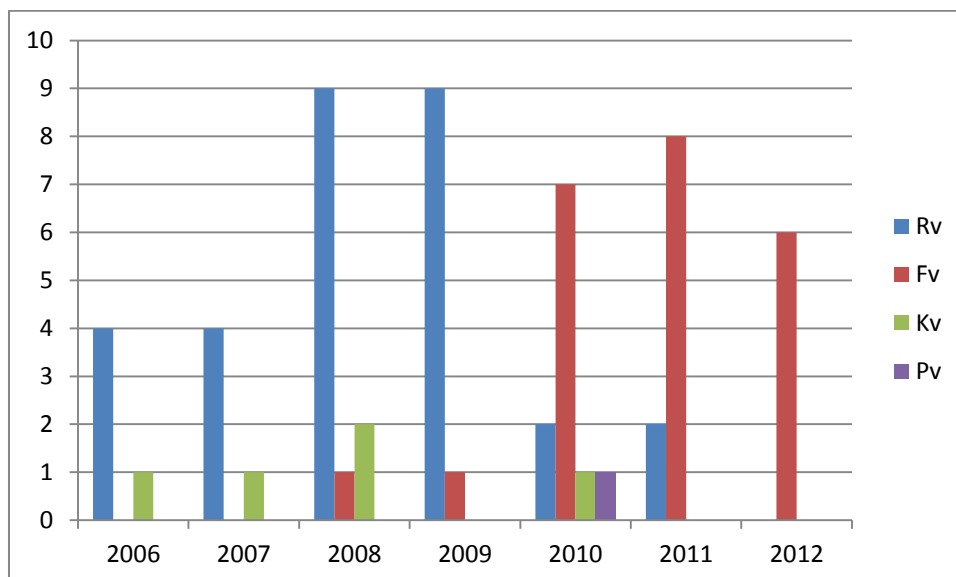
Ulykkesdata	2006-2012
Antall rapporterte ulykker	59
Antall alvorlig skadet	15
Antall lett skadet	71
Antall drepte	3
Totalt antall personer med fysiske skader	89

Figur 1 viser årlig utvikling av personskadeulykker og antall skader i perioden 2006-12. Både 2008 og 2010 skiller seg med flest personskader, med henholdsvis 20 og 19 skader. Fra 2010 til 2012 registreres en merkbar nedgang i både antall ulykker og personskader slik at i 2012 blir det kun 7 personskader (flest letere skadde) i 6 registrerte ulykker.



Figur 1: Antall ulykker og personskader i Hurum kommune- fordelt på årlig utvikling

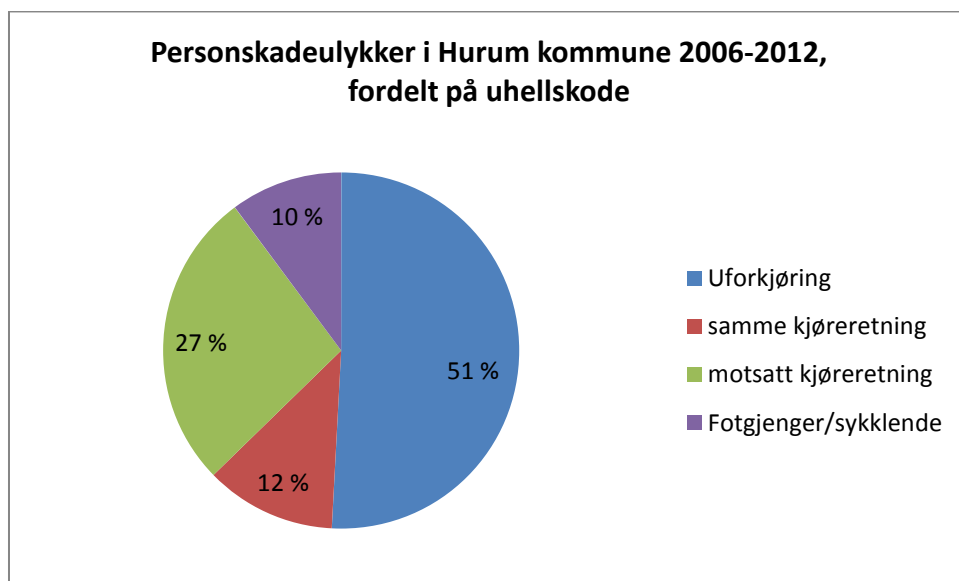
Figur 2 viser hvordan ulykkene fordeler seg på de ulike veikategoriene (riksvei, fylkesvei, kommunal vei og privat vei) og hvordan utviklingen i antall ulykker per år har vært innenfor de ulike veikategoriene. Figuren viser at de fleste ulykkene skjer på riksvei. Antall ulykker på riksvei nådde toppen i 2008 og 2009. Det er også mange ulykker på fylkesveiene 289, 281 og 3. Fra 2010 registreres en merkbar økning i antall ulykker som holder seg på et jevnt nivå ut 2012. Skadegraden på fylkesveiene har vært alvorlig, med to drepte og 6 alvorlig skadet. På det kommunale veinettet var det 4 ulykker fram til og med 2009. Etter det så er det registrert kun en ulykke, noe som kan tyde på at det har vært ganske få ulykker på kommunale veier. På det private veier har det kun vært en rapportert ulykke i Hurum kommune i 2010, og skadegraden var «drept».



Figur 2: Personskadeulykker i Hurum kommune 2006-12, fordelt på veikategori

Figur 3 viser hvordan ulykkene fordeler seg på uhellstypene. Utforkjøring er den dominerende uhellstypen som utgjør 51 % av ulykkene. De fleste utforkjøringsulykkene har skjedd på riks og fylkesveiene. Det har vært 43 personskader i utforkjøringsulykkene og noen har vært alvorlig skadet.

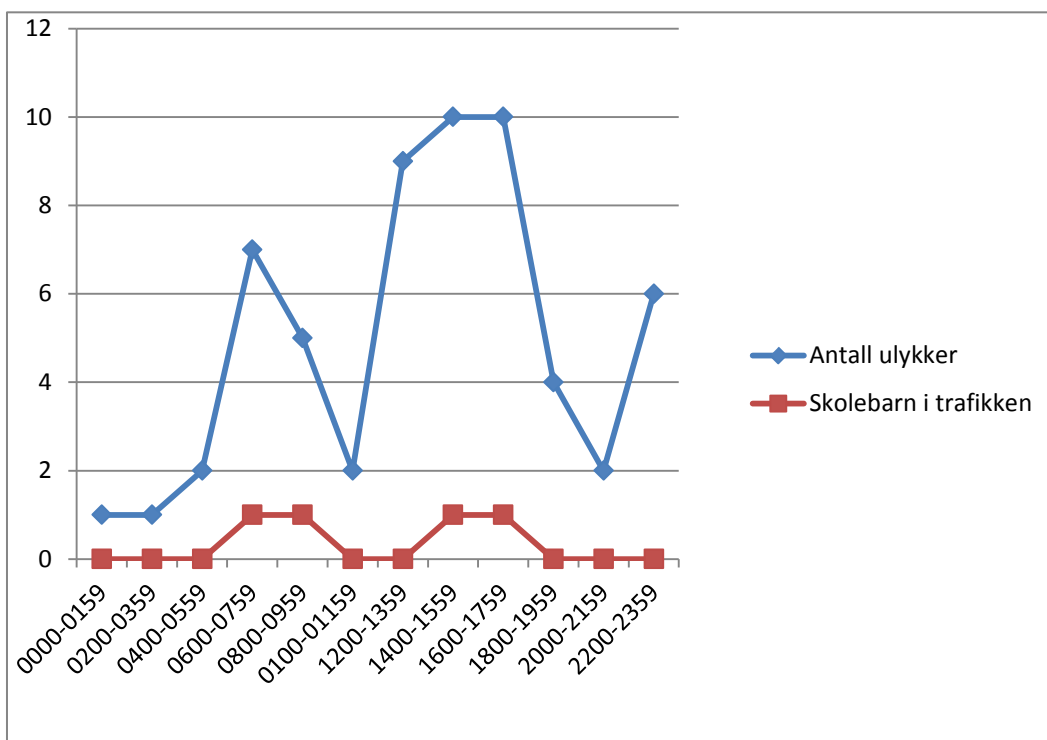
Det har vært en del ulykker ved møteing (motsatt kjøreretning). Denne typen ulykker har høy skadegrad. I Hurum kommune har det vært 13 ulykker ved kryss, avkjørsel og rundkjøringer.



Figur 3: viser personskade ulykker fordelt på uhellskode

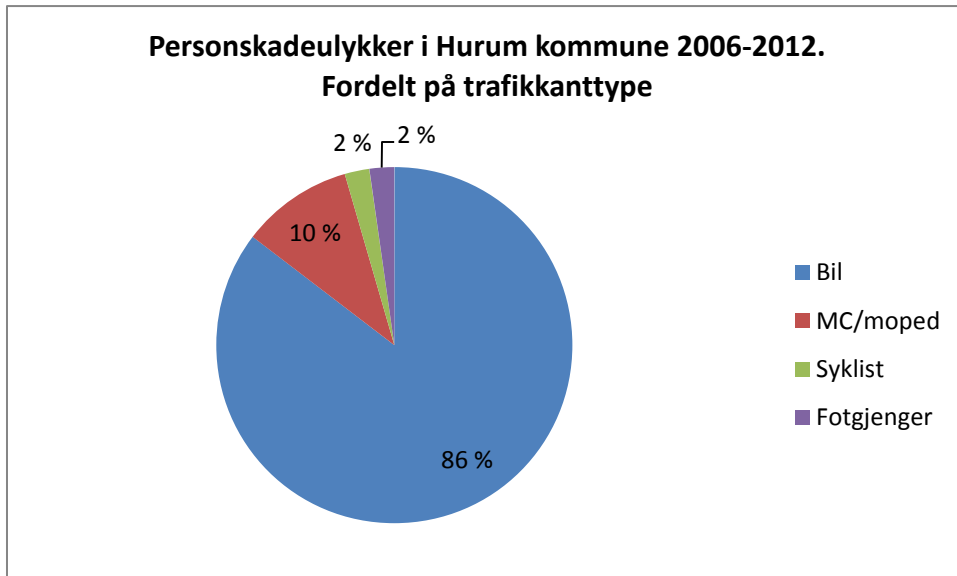
Figur 4 viser hvordan ulykkene fordeler seg i henhold til tidspunkt av døgnet og i forhold til andel skolebarn i trafikken. Kurven følger døgnfordelingen for trafikken, dvs. flest ulykker i morgen- og ettermiddagstrafikken. Dette stemmer goaå godt overens med de ulykkene i Hurum kommune, som har en klar topp i ettermiddagstrafikken.

Tall på skadet barn er ikke tilgjengelig men figuren viser hvilke tidsrom det er flest barn i trafikken. Det er tydelig at flest ulykker skjer mellom 07:00-09:00 i formiddag og etter skoletid i tidsrommet 14:00-16:00.



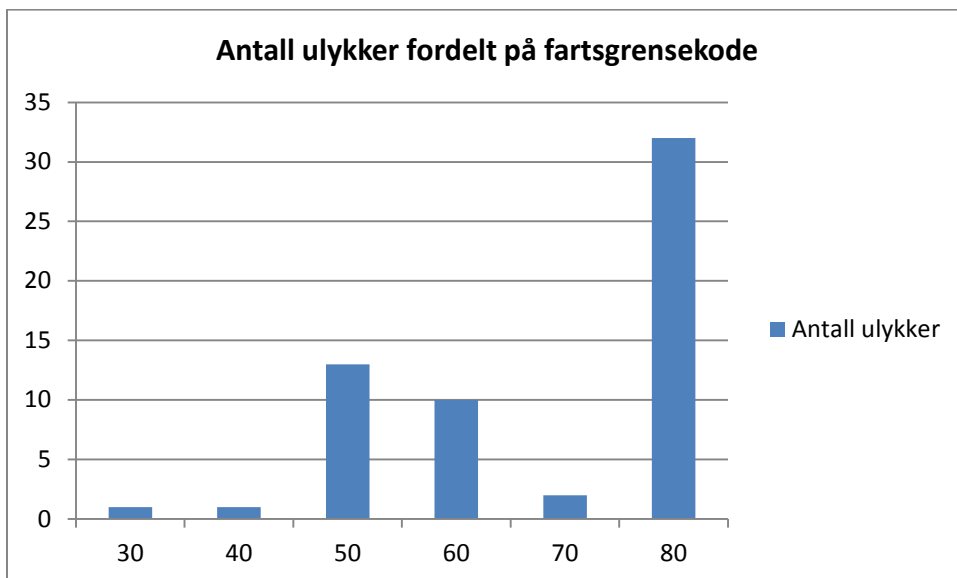
Figur 4 viser ulykker fordelt på tidspunkt av døgnet og perioder for skolebarn i trafikken.

Figuren 5 viser fordeling av ulykkene etter trafikantgruppe i Hurum kommune i perioden 2006-2012. Flest ulykker skjer der bil er involvert. Bil er også involvert i de ulykkene som er gruppert under syklist/fotgjenger.



Figur 5 viser personskadeulykker fordelt på trafikanttype

Figuren 6 viser antall ulykker fordelt på fartsgrensekode. Figuren viser at flest ulykker skjer på de strekninger der fartsgrensen er høyst, nemlig riks og fylkesveier med 80-soner i Hurum kommune.

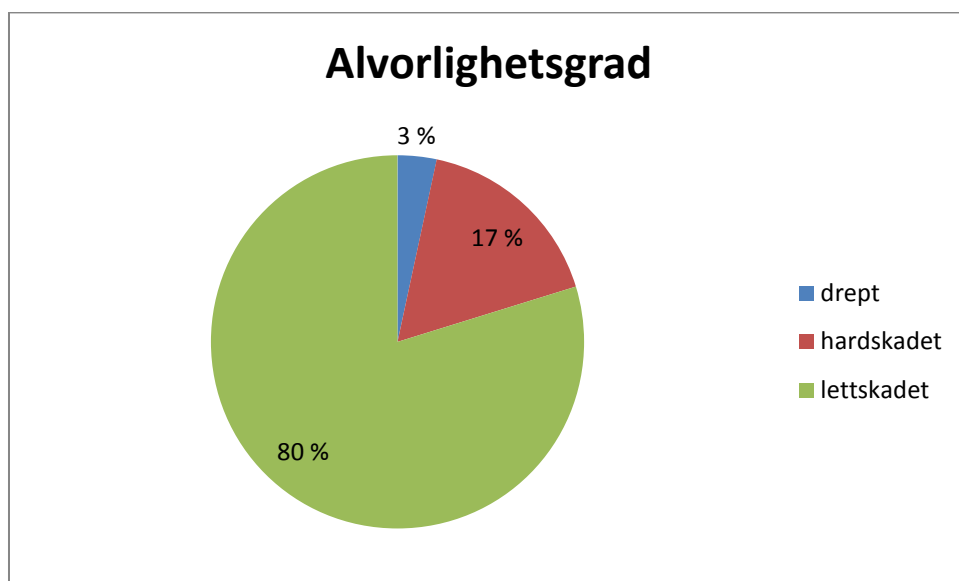


Figuren 6 viser antall ulykker fordelt på fartsgrensekode.

Figur 7 viser hvordan de som ble skadet i trafikken i Hurum kommune i perioden 2006-2012 fordeler seg på skadegrad:

- Drept: omfatter også død som følge av uhellet i løpet av de 30 første dagene.
- Meget hardt skadet: alle skader som truer pasientens liv eller som fører til varig medisinsk invaliditet (30-100 %).
- Hardt skadet: skader som ikke truer pasientens liv, men som etterlater varig medisinsk invaliditet.(0-30 %).
- Lettere skadet: Skader som krever kortvarig behandling og ikke etterlater varig medisinsk eller yrkesmessig karakter.

I figuren er kategoriene «Meget hardt skadet» og «Hardt skadet» er slått sammen. Lett skadet er dominerende skadegrad med 71 personer. 15 personer ble hard skadet og tre personer ble drept i perioden 2006-12.



Figur 7 viser skadede fordelt på skadegrad.

3. Utrygghet

3.1 Kartlegging av utrygghet.

Kartlegging av innbyggerens behov og mening har vært viktig i tilknytning til arbeidet med trafikkikkerhet i Hurum kommune. Mange mener noe om veiene og har forslag om utbedringer. Det er viktig å legge vekt på følelsen av utrygghet og sikre at innbyggere deltar i planprosessen som viktige aktører i trafikkikkerhetsarbeidet. Nærmiljøfuranene, lokale lag og foreninger har vært viktige aktører som har kommet med flere innspill til planen i forrige perioder.

De fleste innspill som kommer inn omhandler forslag til fysiske tiltak i nærmiljø, langs vei eller ved skolene.

Innspill til planen sikres gjennom:

- Det er innhentet innspill via kommunale virksomheter som er drøftet i avholdt arbeidsgruppemøte i 07.06.2013. (vedlegg 1)
- Innspill som allerede er mottatt fra frivillighetssentralen og FAU Sætre skole (vedlegg 1)
- Medvirkning: Det må legges opp til bred medvirkning fra alle barneskoler og ungdomskoler, FAU, samt barnehager. Videre legges det opp til samarbeid med nærmiljøfuranene, politiet, Statens vegvesen m.m. Disse tilskrives spesielt når planarbeidet varsles igangsatt, samt til offentlig ettersyn.
- Lista over tiltak langs riks- og fylkesveinettet i Hurum som overføres fra forrige planperiode. (vedlegg 2).

3.2 Oppsummering av innkomne innspill.

Se liste over innkomne innspill. Etter en gjennomgang viser det seg at innspillene har en spredt beliggenhet, med overvekt i områdene rundt skolene og i tilknytning til anlegg for idrett og områder for friluftaktivitet. En del av innspillene gjelder ønske om etablering av G/S veier. Dette er kostnadskrevenende og omfattende tiltak som krever planlegging i form av reguleringsplaner m.m. Det tar lang tid å gjennomføre slike tiltak. Andre forslag til tiltak gjelder opphøyd gangfelt, fartsreduisering, T-kryss problematikk osv. Innspillene må sorteres og vurderes nærmere etter kriterier for kostnadsberegning, effekt, langtid/kortsiktig tiltak. Innspillene må også vurderes med hensyn på det mest belastede og trafikkfarlige strekningene i Hurum basert på tilgjengelige ulykkesdata i Hurum kommune mellom 2006-2012.

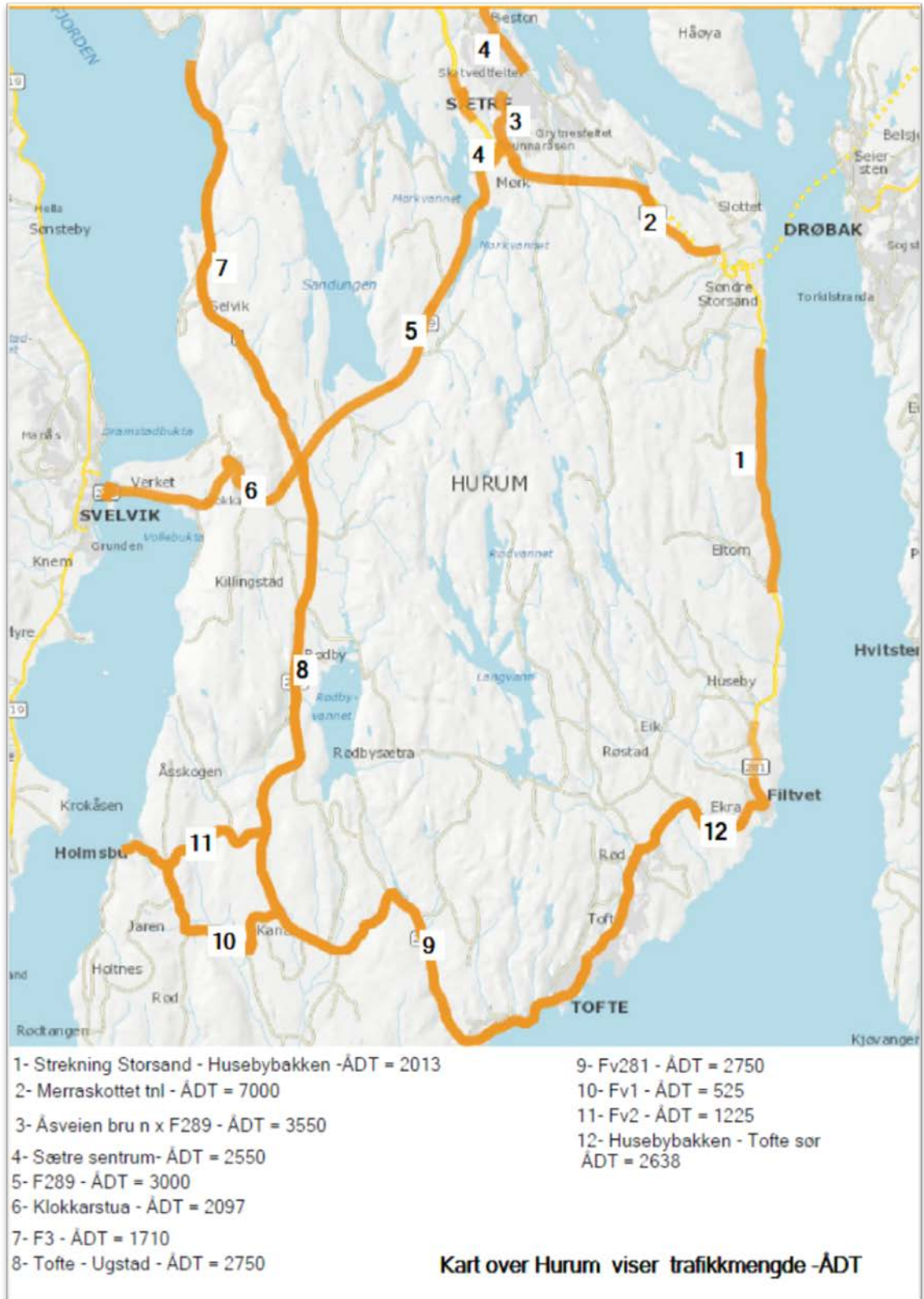
3.3 Effekt av ulike fysiske tiltak

Nedenfor følger en kort beskrivelse av effekten for noen tiltak som er mye brukt.

«Informasjonen er hentet fra Trafikkikkerhets- håndboken – utarbeidet av transportøkonomisk institutt -2012)

Fartsnivå:

Undersøkelser viser at en nedsettelse av farten fra 60 til 40 km/t og fra 50 til 30 km/t gir en reduksjon i antall ulykker med 48 %. I tillegg gir lavere fart, mindre skadeomfang ved en ulykke. Det er sammenheng mellom fart og dødsrisiko for en fotgjenger. En fotgjenger har stor sannsynlighet for å overleve ved påkjørsel i 30 km/t mens det i 50 km/t sannsynlighet (>80 %) for at man blir drept.



Trafikkmengde på FV og riksvei 23- kilde Statens vegvesen - vegkart

30-sone og fartsdempende tiltak

Ulykkesundersøkelser viser at ulykkesrisikoen er nesten halvparten så stor på veier med 30

km/t og fartsdempende tiltak som på et veinett med 50 km/t fartsgrense. 30-soner og fartshumper er et effektivt og forholdsvis rimelig tiltak som bør innføres i eksisterende boligområder. I nye boligområder kan dette også være nødvendig, men her har man muligheten allerede på planstadiet til å legge inn en veiutforming som tvinger hastigheten ned, for eksempel korte blindveier, opphøyde felt, smal kjørebane, annet beleg, tilpasset belysning mm, samt bygging av samleveier med høyere standard og egne anlegg for myke trafikanter.

Gangfelt

Oppmerking av gangfelt fører ofte til økning i antall ulykker, både for fotgjengere og kjøretøy. Forklaringen på dette kan være at bare litt over 50 % av de kjørende overholder vikeplikten for fotgjengere ved gangfelt. Dette kan igjen ha sammenheng med at det totale antall gangfelt er høyt og aktiviteten i gangfeltet er for lav. Mange gangfelt oppfyller ikke kriteriene for anleggelse av gangfelt, hvor det skal være god sikt, og ekstra belysning. Kriteriene for gangfelt må i større grad følges. Man bør også prøve å redusere behovet for kryssningspunkter slik at noen gangfelt fjernes. Dette vil igjen kreve mer bygging av gang- og sykkelveger. Videre må sikring av de viktigste gangfeltene utføres i større grad, f.eks. ved opphøyde gangfelt, nedsatt hastighet, bedre belysning og utbedring av sikt. Vegdirektoratet har utarbeidet en ny håndbok 270 Gangfeltkriterier, håndboken setter fokus på når man kan legge gangfelt i forhold til antall kryssende, ÅDT, og fartsgrense. Alle disse parameterne har stor betydning for om man skal legge et nytt gangfelt eller beholde et eksisterende gangfelt. Håndboken anbefaler hvilke tiltak som bør benyttes for å sikre gangfeltet eller kryssningspunkter.

Opphøyde gangfelt

Opphøyde gangfelt gir nedgang i ulykker både for fotgjenger og kjøretøy. Nedgangen i ulykker for fotgjenger ved opphøyd gangfelt kan skyldes at flere kjørende overholder vikeplikten for gående i opphøyd gangfelt enn i vanlige gangfelt. Opphøyde gangfelt gir også en fartsreduksjon som har en positiv innvirkning. Fartsreduksjonen er avhengig av utformingen. Opphøyde gangfelt er mer markerte og synlige noe som skjerper oppmerksomheten til bilistene.

Gang- og sykkelveier, fortau

I følge undersøkelser kan man ikke hevde at gang- og sykkelveier reduserer antall personskadeulykker. En viss tendens til nedgang i ulykker med fotgjengere langs vei kunne imidlertid spores. Bygging av fortau har nesten samme effekt, her er det i tillegg registrert en liten tendens til nedgang i sykkelulykkene. Planskilte kryssingssteder medfører sterk nedgang i antall ulykker med fotgjengere som krysser vegen. Ofte må man ha et godt og sammenhengende utbygd gang- og sykkelveinett for å få en høy bruk av de planskilte kryssingene.

Bygging av gang- og sykkelveier og fortau har andre positive virkninger enn bare på ulykkene. Ved bygging av gang- og sykkelveier øker man mengden av gang- og sykkeltrafikk, fotgjengere og syklistens fremkommelighet og trygghet øker, samtidig øker trivsel/helse og det styrker rammebetingelse for en miljømessig bedre transportfordeling.

Utbygging av gode tosidige anlegg for gående og syklende vil også kunne bidra til å redusere behovet for kryssing av vei.

Ved valg av gang- og sykkelveiløsninger er det viktig å ta hensyn til trafikkmengde. På veilenker med stor trafikk (hovedveinettet) må det velges sikre og separate systemer for fotgjengere og syklistene. Mens det på veier med moderat trafikk og mer sentrums- og bymessig preg bør velges løsninger med sykkelveier i kjørebane og egne fortau for

fotgjengere. Sykkelfelt er klart anbefalt løsning der det skjer mye langs vegen og det er flere kryss og avkjørsler.

Veilys

Veibelysning reduserer antall personskadeulykker i mørke med ca 30 %. Dette til tross for at farten øker, særlig på en rett strekning, når veilys innføres. Veibelysning gir i utgangspunktet en potensiell ulykkesnedgang i mørket på minst 80 % mens fartsøkningen trekker effekten ned til 30 %.

4. Handlingsplan for trafikksikkerhet for perioden 2013-2016

Trafikksikkerhetsplanen har vært et viktig virkemiddel i arbeidet med trafikksikkerhet i Hurum kommune.

Hurum kommune har i forrige periode (2001-05 og 2006-11) gjennomført en rekke prioriterte tiltak i planen. Arbeidet har gitt har positive resultater da det registreres en generell nedgang i antall ulykker og skader særlig fra 2009 til 2012.(se figur 1).

For at arbeidet med trafikksikkerhet lykkes er det en forutsetning at trafikksikkerhetsplanen skal være bindende for alle kommunale virksomheter.

Dette begrunnes med at kommunen har flere roller og oppgaver som har stor betydning i forhold til påvirkning av trafikksikkerheten for innbyggere. Kommunenes rolle som eier og ansvarlig for drift av grunnskoler og kommunale barnehager har stor betydning i det trafikantrettede trafikksikkerhetsarbeidet. Dette ansvaret er nedfelt i opplæringsloven og i læreplan for grunnskolen. Det omfatter både sikkerhet i skoletransport og barnas sikkerhet i skole- og barnehagetiden, og på turer i nærmiljøet.

På bakgrunn av dette finner vi det hensiktsmessig å dele handlingsplanen inn i tre satsingsområder for trafikksikkerhet i Hurum kommune for perioden 2013-16.

Satsningsområdene er som følger:

4.1 Satsingsområder

- 1- **Fokus på ulykkespunkt og strekninger på riks og fylkesveinettet:** Analyse av trafikkulykkene i Hurum kommune for perioden 2006-12 viser at de fleste ulykkene skjedde langs riks- og fylkesveiene. Det er flere tiltak som ønskes gjennomført langs riks og fylkesveiene i Hurum. Det handler her om tiltak som Statens vegvesen og fylkeskommune har ansvar for å gjennomføre. Forslaget til trafikksikkerhetsplan for 2013-2016 kommer til å inneholde en liste over tiltak som fremmes i form av innspill til vegvesenet og fylkeskommunen til å bevilge midler til tiltak på riksvei og fylkesveinettet i Hurum ut fra ulykkesituasjonen. Vedlegg 1 inneholder både innspill som er videreført fra forrige planperiode og de innspill som senere er mottatt.
- 2- **Fokus på gjennomføring av fysiske tiltak på skolevei og i skolens nærmiljøer, herunder områder og anlegg av betydning for barn og unges aktivitet:** Trygge og oversiktlige forhold på skoleområdet skal prioriteres. Utforme tiltak som stimulerer barn til å gå / sykle til skolen. Rydde opp i foreldrenes kjøring i forbindelse med hente/bringe situasjon. Registrere forhold som kan være til nytte i arbeidet for å oppnå en tryggere skoleveg. Behov for busstopp for av-påstigning i en viss avstand fra skole. Alle skoler tilskrives for å komme med innspill. En

målrettet satsning på sykkelbruk vil kunne gi flere et godt alternativ til bruk av bil, som både er effektivt, miljøvennlig og helsebringende.

Kartlegge hovedtraseer og manglende sammenhenger på sykkelveier. Vurdere tiltak for skilting, sykkelparkering. Gjennomgå holdeplassene i samarbeid med vegeier.

3- Fokus på holdningsskapende arbeid spesielt rettet mot barn og unge:

Trafikksikkerhetstiltak handler ikke bare om fysiske tiltak, men også om forebyggende tiltak, herunder opplæring og holdningsskapende tiltak.

Opplæringstiltak

Opplæringsloven § 7: ”Elever som har særlig farlig eller vanskelig skoleveg har rett til gratis skyss uten hensyn til veglengde”.

Metode: Gjennomgå eksisterende strekninger med skoleskyss og fareklasser, Skoleskyss må sees i sammenheng med skolens trafikkopplæring.

Systematisk trafikkopplæring og trening fra foreldre og skole er viktig slik at elevene er i stand til å mestre skolevegen når skyssen bortfaller.

4.3 Organisatoriske tiltak

De organisatoriske tiltakene er de tiltakene som først og fremst skal forplikte til samarbeid om trafikksikkerhet på tvers av virksomhetene i kommunen.

- Samarbeid på tvers av virksomhetene: Da trafikksikkerhetsplanen er bindende for alle virksomhetene i kommunen er det behov for oppfølging og koordinering av trafikksikkerhetsarbeidet.
- Oppfølging av trafikksikkerhetsplan i forbindelse med arealplaner, reguleringsplaner og kommunens øvrige planer, herunder spesielt forankring i økonomiplanen:
- Barnetråkkregistrering: gjennomføring av prosjektet forutsetter samarbeid mellom kommunale virksomheter og skolene i Hurum.

Vedlegg:1 Registrerte innspill

Sætre	Kostnad	Effekt	Prioritering	Type tiltak
Det settes opp forsterket gatebelysning ved krysset Grytnesveien – Langsethveien.				Belysning
Skilting Åsveien-Slingrebekk				skilting
Forbedret sikring av Liltvetkrysset.				Innspill til vegvesenet. Løsningen må vurderes nærmere
Innkjøring til Sætre Nærsenter.				
Krysset ved bensinstasjonen (YX)			Prioritert jf. tilbakemelding fra vegvesenet	Innspill til vegvesenet
Overgang-fotgjengerfelt ved mellomdammen(FV).			Prioritert jf. tilbakemelding fra vegvesenet	Innspill til vegvesenet
Krysset ved Grytnes, Søndre Sætrevei (glatt og bratt)				Bedre vedlikehold-innføre salting.
Bratt vei ved Langsethveien.				
Krysset ved Langsethveien (stor trafikk, mange kjører barna til skolen-Langsethveien)			Må prioriteres	Krysset føles utrygt. Stramme inn kjørebane. Stramme inn avkjørsel. Stramme inn og utkjøring for å tydeliggjøre kjøremønster for biler og busser. Løsningen må vurderes nærmere.

Snarvei som endrer opp i Langsethveien (skolevei som barn bruker, bratt og glatt om vinteren) (lager en trapp?).				Bedre vedlikehold og innføre salting
Gråbeinbane (G/S vei mangler).(flytte banen inntil skolen?).				Etablering av G/S vei. Løsningen må vurderes nærmere mht å vurdere trassen og koblingen til eksisterende ved Lindås Park
Ny innfartsvei til skolen – rundt Slingrebekkkfeltet.				
Bussholdeplass mangler venteareal-Søndre Sætrevei.(flytte plassering)				Etablere repos som busspassasjerer kan stå på. Tydelig skille mellom myke trafikanter og kjøretøy. Evet. flytting kan også vurderes
Videreføring av G/S vei ved Søndre Sætrevei gjennom område under regulering(Lindås Park) opp mot akebakken ved Petterstua.				Tiltaket har betydning for bar og unges aktivitet.
G/S vei mellom Grytnes og Skatvedt – kommer ned i Bjørndalenområdet.				Langsiktig tiltak Etablering av G/S vei
Nordre Sætrevei- mange innkjørsler-bussholdeplasser på begge siden av veien- barn og eldre krysser veien til og fra holdeplassene- Veien brukes som alternativ vei ved stenging av 23. Det foreslås å sette ned fartsgrensen til 40 km/t kombinert med			Prioritet av vegvesenet	Innspill til vegvesenet. Er innsendt tidligere.

fartsdumper eller fotoboks. (innspill fra Lisa Benson – 23.07.13)				
Fartsdemper settes opp på Skatvedtveien, den siste delen av fram til blindvei og snuplassen. (Innspill fra Mads Thune Skønberg, datert 9.9.2013)				Anlegge fartsdumper. Er innsendt tidligere
Verpenveien; Det blir kjørt fort her, mest av biler og lastebiler som kjører til og fra Fiche Marine. Det er ønske om å sette opp fartsdumper ved Verpenveien 10 (Innspill fra Marje Houtenbos, datert 13.09.13)				Anlegge fartsdumper med skilt

Klokkarstua	Kostnad	Effekt	Prioritering	Type tiltak
Flere barn krysser Åsheimveien ved Hovtun når de skal ta bussen til skolen. Det ønskes opphøyet gangfelt samt at det settes opp skilt med påskriften «Barn krysser veien». (Innspill fra Pål Kaupang, Stian Kjærnes, Stian Mørland, Håvard Hermansen og Dan Brandtenborg, datert 18.08.2013.)				Er innsendt tidligere
G/S fra bussholdeplassen til nytt næringsfelt ved rundkjøringen.(Finakrysset) G/S fra Hovtun til Bråtakroken.				Innspill til vegvesenet. Etablering av G/S vei langs rv 289. er innsendt tidligere.
Opparbeidelse av G/S vei fra Finakrysset til Steinar skole – Farlig strekning for gående/syklende. (innspill fra Ole-Christian Pettersen -				Innspill til vegvesenet. Etablering av G/S vei langs rv 289. er innsendt

				tidligere.
Opparbeidelse av ny parkeringsplass for Hovenga og Klokkarstua barnehage.				Separat parkeringsplass bør vurderes. Skille mellom myke trafikanter og biler bør tydeliggjøres.
Mølleveien- fartsgrensen overholdes ikke. Trafikkfarlige situasjoner på grunn av høy hastighet-behov for fartsdumper (innspill fra Kari Dybvik-24.06.13)				Anlegge fartsdumper med utsetting av skilt.

Verket	Kostnad	Effekt	Prioritering	Type tiltak
Ny atkomstvei til sandtaket				Eksis. atkomst foreslås opprettholdt via pågående regulering av sandtaket. Forbedringstiltak bør vurderes nærmere.
Forbedring av gangveier og busslommer (innspill fra nærmiljøforum-16.04.13)				

Rørvik				
Behov for parkeringsplasser på Rørvikbakken i forbindelse med iskltring/isfiske.				Tilrettelegging parkeringsplass og atkomstvei.

Tyskerstranda				
Tilrettelegging av parkeringsplasser				Tilrettelegging av parkeringsplass kan medføre økt bruk og stranda.

Kana	Kostnad	Effekt	Prioritering	Type tiltak
Flytting av kjørevei som går gjennom skolen.			Bør prioriteres.	Er innsendt tidligere

Behov for trafikksikkerhetstiltak i forbindelse med fritidsaktivitet i skolen.				Gjennomgang av stier/gangveier til aktivitetsområder mht trafikksikkerhetstiltak, herunder belysning, skilting m.m.
Trafikksikring ved Folkestad skole (innspill fra nærmiljøforum-16.04.13)				Er innsendt tidligere.

Tofte	Kostnad	Effekt	prioritering	Type tiltak
Sammenhengende G/S fra skolen-barnehage – Betel og videre. (uten å krysse FV gjennom Tofte).				Trasen må kartlegges og vurderes nærmere.
Østre Strandvei – trafikk i høy hastighet inn i dette området (40-soner). Ikke trygt å gå over gangfeltet til Kiwi butikken. Det er behov for opphøyd gangfelt eller fartsdumper. (innspill fra Anna Pjasta -08-08-13)				Foreslått løsning må vurderes nærmere med vegvesenet. Det må sjekkes at antall krysninger er tilstrekkelig til at fotgjengerovergang med fartsdumper etableres.
Morskogveien: Her er det en slette hvor bilister, firehjulinger, syklist og mopeder kjører fort. Det ønskes at fartsdemper settes opp ved Morskogveien 12 (Innspill fra Kristian Marki, datert 1.10.2013)				Er innsendt tidligere.

Holmsbu				
Kobling mellom idrettsbanen og Holmsbu sentrum gjennom framtidig boligområde nord for Berglibakken.				Langsiktig tiltak: Tas inn i framtidig regulering av boligområdet
Gangfelt over Storgata- flytting.				Er en del gjennomføring av bebyggelsesplan Schulerud-hagen
Holmsbu kirke- bedre skilting og flere/mer effektive fartsdumper (innspill fra nærmiljøforum-16.04.13)				Anlegge fartsdumper der det er hensiktsmessig og utsette skilt.

Storsand	Kostnad	Effekt	Prioritering	Type tiltak
Tilrettelegging av HC parkering på Freiborg.				Området må vurderes nærmere ift tilgjengelighet og utforming etter UU. Tilrettelegge for HC-parkering.
Tilrettelegging av friområder (vektlegging av folkehelse).				Gjennomgang av viktige friluftsområder

				mht til gangveier, belysning, parkeringsplasser m.m.
Eltorn- forslag til ny innkjøring + tilrettelagt parkering.				
Filtvet				
Nordstrandveien (skiltning, parkering andre steder eller bedre markering av parkeringsplasser langs veien.				Diverse tiltak bør vurderes nærmere. Splitte opp tiltakene for å gjøre gjennomføringen lettere.
Tilrettelegging av parkering for private biler tilknyttet hjemmetjenesten på Filtvet.				Tiltaket rydde opp i parkeringsforhold tilknyttet hjemmetjenesten.
Rødby Sætre. Innfartsveien til marka.(bedre parkeringsløsninger).				Tiltaket kan medføre økt bruk av viktige friluftsområder
Parkering i forbindelse med klatring på Rødbykollen.				Tiltaket kan medføre økt bruk av viktige friluftsområder
Krysset ved FV- sving til Rødsteigen.				Krysset må strammes opp.
Tilrettelegging for at den nye barneskolen skal kunne bruke Fremadbanen i sine aktiviteter. Overgang over fylkesveien og veien opp til banen må vurderes.				Langsiktig tiltak

Holtebrekk	Kostnad	Effekt	Prioritering	Type tiltak
Det ønskes innføring av fartsgrense 40 k/t, hele døgnet på den strekning som i dag har 60 k/t fartsgrense på				Er innsendt tidligere.

Holtebrekk, og fotgjengerovergang med fartsdump mellom Steinerskolen/Askeladden Steinerbarnehage på den ene siden og Sørliveien på den andre siden. (Innspill fra Atle Lauritzen på vegne av foreldre ved Steinerskolen, datert 13.10.13)				
G/S fra Klokkarstua til Sætre				Tiltaket er en del av overordnet G/S veinettet i Hurum
G/S fra Damstua til Sætre sentrum.				Tiltaket er en del av overordnet G/S veinettet i Hurum

Rødtangen				
Gangveier og parkering.				Må ivaretas gjennom pågående områderegulering for Rødtangen.

Innspill fra FAU Sætre skole og FAU Grytnes ungdomsskole (Arne Valen) ved brev datert 30.04.13				
Sætre skole-Opprette en passasje for biler (en vei) og gående fra parkeringsplassen foran Samfunnshuset ut i Engeneveien rett ved tunnelen.				Er allerede mottatt
Krysset Langsethveien – Grytnesveien. Bara må gå over veien i krysset for så å gå over broen. Behov for flere forbedringstiltak slik at skoleveien her blir tryggere.				Er allerede mottatt

Vedlegg 2: liste over tiltak langs riks og fylkesveinettet overført fra forrige planperiode

Innspill	Kostnad	Effekt	Prioritering	Type tiltak
Steinerskolen – 50 sone forbi avkjørselen i skoletiden				
G/S fra Solbakken til Gamleveien				
Veilys mellom Åsvn. og Bjørndalen				
G/S vei fra Helsetunet til Tårnhuset				
Filtvet skole – Krysset Sundbyvn. bør strammes opp				
Opprustning av bussholdeplasser langs riksvei				
G/S vei mellom Storsand ferjeleie og Storsand bussholdeplass				
G/S vei fra Doktorgården til Toppenvn.				
G/S vei fra Damstua/Mørkfeltet til Åsvn.				
Veilys mellom Finakrysset og bussterminalen				
G/S vei fra Finakrysset til Bussholdeplassen				
G/S vei fra Tårnhuset til Husebybakken				
G/S vei mellom Storsand og Storsandtoppen				

G/S vei fra Bråten til Herredshuset				
G/S vei fra Steinerskolen til Finakrysset				

Innkomne råd og innspill etter offentlig ettersyn

Instanser og berørte parter	uttalelser	Kommentarer (Plan og Bygg)
Fylkesmannen i Buskerud, ved brev datert 05.12.13	<p>Ser positivt på at kommunen arbeider aktivt med trafikksikkerhet og utarbeider en trafikksikkerhetsplan for hele kommunen.</p> <p>Viser til at tiltak som legger til rette for økt bruk av sykkel og gange vil bygge opp under nasjonale mål om å redusere utslippene av klimagasser.</p> <p>Mener at det er svært viktig at planen fokuserer på tiltak tilknyttet skolevei og skolen nærmiljøer og at dette er i samsvar med overordna nasjonale mål.</p>	
Kommunalt råd for funksjonshemmede, ved uttalelse datert 18.12.13	<p>Rådet slutter seg til planen og ber om at følgende innarbeides:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ved vurdering/behandling av nye reguleringsforslag – og planer må Hurum kommune i sterkere grad enn hittil vurdere og vektlegge mulige konflikter mellom veitrafikk og barns lek/sykling/aking samt mellom veitrafikk og funksjonshemmedes arbeidsvei til jobbhuset Hurum. • Rådet må få reguleringsplaner til behandling på et tidspunkt hvor det fortsatt er mulighet for å påvirke behandlingen. • Gangbrua ved siden av brua over Sætreelven mot Rådhuset mangler, denne må inn i planen. • P. plassen for bevegelseshemmede er redusert. Det har blitt gangvei langs utkanten mot elva. P. plassen var i 	Enig med rådet om at prinsippene om UU bør legges til grunn ved utforming av trafikksikkerhetstiltak

	<p>utgangspunktet for kort og bør ikke reduseres.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Trafikksikkerhet må sees i sammenheng med UU. Hvis fortau og gangveier ikke er tilgjengelige for rullestoler, tvinges rullestolene ut i veiene. Snørydding må utføres slik at rullestoler kan benytte gangveier, fortau og fotgjengerfelt. 	
Steinerskolen i Hurum, v/Geir Stave, ved brev datert 10.12.13	Mener at foreldre ved Steinerskolen i Hurum lenge har uroet seg for trafikksituasjonen ved skolen. Ser fram til at Hurum kommune skal utarbeide en trafikksikkerhetsplan. Viser til flere begrunnelser og mener at planen må gi høyeste prioritet til å få etablert fartsgrense til 40/t, hele døgnet på den strekningen som i dag har 60 k/t på Holtebrekk. Mener at det må etableres fotgjengerovergang med fartsdump mellom Steinerskolen på den ene siden og Sørliveien på den andre siden.	Innspill til vegvesenet/fylkeskommune: Skolens aktivitetsområder Skolen har leveringsrondell. Foreslått løsning om 40 km/t må vurderes nærmere med vegvesenet. Det må sjekkes at antall kryssninger er tilstrekkelig til at fotgjengerovergang med fartsdump etableres.
Ingunn Beck(via Sætre Nærmiljøforum, v/Tore C. Corneliussen) ved brev datert 09.12.13	<ul style="list-style-type: none"> • Trafikksikkerhet må ses i sammenheng med tilgjengelighet og UU av gater, gangveier, fortau osv. • Bommen i Fransåsvn ved Plassen er grei å komme gjennom med rullestol så lenge veien er snøfri, men brøytebilen har en tendens til å la være å brøyte hele veibredden akkurat ved bommen slik at veien blir smalere akkurat der og det blir umulig å passere bommen med rullestol. • Fotgjengerfeltet over søndre Sætrevei ved mellomdammen og nord 	Enig om at UU må vektlegges ved gjennomføring av trafikksikkerhetstiltak.

	<p>for bensinstasjon er problematisk pga en dårlig asfaltkant på østsiden som gjør det vanskelig å få rullestol over kanten og komme ut i veien.</p> <ul style="list-style-type: none">• Brøytingen der pleier å forgå slik at brøytebilen brøyter veibanen og legger igjen en snøkant på siden av veien og så kommer det en brøytebil som tar fortauet og legger igjen en snøkant langs fortauet slik at man må klatre over denne for å komme seg ut i fotgjengerfeltet. Ikke en gang min terrenggående rullestol klarer denne klatringen og resultatet er at min eneste mulighet er å kjøre midt i gata og sinke trafikken.• Undergangen mellom Sætre nærsenter/rådhuset og parkeringsplassen ved COOP byggmax t er noen ganger blokkert av parkerte biler slik at jeg ikke kommer igjennom der. Der ønsker jeg meg et parkeringsforbudt skilt slik at jeg kan benytte undergangen i stedet for å måtte ut i bilveien for å komme meg over på den andre siden av veien der.• Et godt vedlikehold av gangveier og fortau vil kunne hindre ganske mange beinbrudd som koster samfunnet store summer hvert år.• Et mye brukt trafikksikkerhetstiltak er fartshumper og noen	
--	---	--

	<p>steder er disse dessverre nødvendige for at bilene skal senke farten, men fartshumper kan også skape nye problemer. Det er mange bratte bakker i Sætre og fartshumper i bakker er helt ok så lenge veien ikke er glatt, men ved et snøfall og såpeføre blir fartshumpene et stort problem med en gang. håper derfor at man tenker litt over denne problemstillingen før man bestemmer seg for å lage noen nye fartshumper.</p>	
<p>Beboerne på Mørk, Mørkvannfeltet og Damstua, v/Anne-Hilde Rese, ved brev datert 8.12.13</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Støtter planens overordnede satsingsområder, og ønsker å vektlegge innspill til trafikksikkerhetsplanen jfr. kulepunkt 2 fokus på skolevei og kulepunkt 3 forslag til tiltak langs riks- og fylkesvei. • I forbindelse med denne høringen krever vi derfor at; <ol style="list-style-type: none"> 1- G/S vei R289 Damstua/Mørkfeltet til Åsveien industriområde opprettholdes prioritert 2- Busslømmene på begge sider av R289 ved Damstua og Mørkveien oppgraderes (eneste busslommer som ikke har fått universell utforming langs R289) 3- Veglys etableres 	<p>Langsiktig tiltak. Etablering Innspill til vegvesenet/fylke: Etablering av G/S på strekningen langs R289.</p> <p>Gatebelysning vektlegges.</p> <p>Er en del av ordnende G/S veinettet</p>

	<p>langs R289 Damstua/Mørkfeltet til Åsveien industriområde</p>	
<p>Holmsbu, Rødtangen og Kana Nærmiljøforum, v/Sverre L. Nielsen, ved brev datert 06.12.13.</p>	<p>1. Trafikksikkerhet ved Folkestad Skole. Vi krever at det i Trafikksikkerhetsplanen tas inn en målsetting om at planarbeidet igangsettes første kvartal 2014, der tiltak utredes og alternativene kostnadsberegnes, med sikte på å starte trafikksikkerhetsarbeidet i andre halvår 2014.</p> <p>2. Trafikksikring av veien Holmsbu Kirke – Rødtangen. Vår generelle kommentar er at det trengs: - flere og mer effektive fartsdumper. - tydeligere skilting. Store fartsskilt i Holmsbu, ved Støa, ved Spa Hotellet og på Rødtangen. - Hurum kommune må be politiet om å gjennomføre jevnlige fartskontroller.</p> <p>I tillegg er det tre konkrete steder som krever tiltak: a) Svingene utenfor Holmsbu Bad («Hotellsvingen») må få fartsdumper og bedre skilting om fotgjengere. b) Fortau utenfor Juno må asfalteres. Mange fotgjengere, spesielt dem med barnevogn, samt rullestolbrukere, velger bilveien for å unngå singelen på fortauet. c) Fotgjengerovergang ved krysset Holmsbubakken, Bugtegaten, må flyttes og fungere i sammenheng med fortau.</p>	<p>1- Ved Folkestadskole: Stramme inn og utkjøring. Mangler separat tilbud til myke trafikanter. Aktuelt tiltak er fortau eller G/S vei i en 150 m lengde. Løsninger må vurderes nærmere.</p> <p>2- Fartsdemper og skilt bør plasseres der det er hensiktsmessig. (For å oppnå en gjennomsnittsfart på ca 30 km/t midtveis mellom to sirkelformede, 100 mm høye humper, bør avstanden mellom dem være under 85 m). (Anlegg av en hump på en veg med vanlig bredde (4-8 meter) koster ca 10.000 - 30.000 kr. Skilting som varsler om tiltaket koster ca 2.000 kr pr skilt. Oppmerking av rumlefelt med plast koster 30-40 kr pr meter oppmerket veglengde.)</p> <p>a- Plasseringen er kanskje uheldig. Bør vurderes nærmere. b- Asfaltering gjør det mer attraktivt å bruke fortauet. c- Tas inn i bebyggelsesplan for Schulerud –hagen.</p>
Sætre Nærmiljøforum,	1- Sætre Nærmiljøforum	Enig om at

<p>v/Tore C. Corneliussen, ved brev datert 06.12.13</p>	<p>(SNF) er i hovedsak enig i de tre satsningsområdene som er listet opp under "Handlingsplan for trafikksikkerhet for perioden 2013 - 2016".</p> <p>2- SNF foreslår at man først og fremst ser på stier og veier som barna bruker når de går eller sykler til skolen.</p> <p>3- Under Punkt 2 nevnes "Rydde opp i foreldrenes kjøring i forbindelse med hente/bringe situasjonen". FAU ved Sætre skole og SNF har tidligere sendt inn forslag til å lage enveis kjøring ved skolen. Forslaget er å kjøre inn som i dag, men ut på Engeneveien ved det gule huset. Dette vil gi god flyt i trafikken.</p> <p>4- Punkt 3 omhandler holdningsskapende arbeid spesielt rettet mot barn og unge. Fysiske tiltak er ikke nok for å hindre trafikkulykker. Den enkelte fotgjenger og syklist må lære å ta et selvstendig ansvar for sin egen sikkerhet når man ferdes i trafikken. Særlig i mørketiden er det viktig at man syns i trafikken. I følge Trygg Trafikk er det under 30 % av voksne fotgjengere som bruker refleks til tross for årlige kampanjer og utdeling av refleks har ikke bruken økt.</p> <p>5- For å få en holdningsendring må man begynne i skolen, kanskje allerede i</p>	<p>holdningsskapende tiltak ved arbeid med trafikksikkerhet må vektlegges.</p> <p>Enig om at skoleveier og siter som barn bruker bør prioriteres.</p> <p>Vedr. foreldrekjøring til Sætre skole er det en utfordring å få til en god løsning her. Løsning med utkjøring på Engeneveien vil kanskje gi god flyt, samtidig doble fotgjengerkrysningspunkter for myke trafikkanter. FAU bør jobbe for at færrest mulig kjører barna til skolen.</p>
---	--	---

	<p>barnehagen. De små er lærevillige og vil "oppdra" sine søsken og foreldre. Men skal man lykkes med en holdningsendring må skolen få støttespillere fra lag og foreninger, som har med barn og ungdom å gjøre i en. Idrettslag, Turistforeningen, Røde Kors, Speideren, Ungdomsklubber for å nevne noen. De må støtte opp om skolens arbeide og understreke hvor viktig det er å synes i trafikken. Andre lag og foreninger kan gå sammen med kommunen i et spleiselag for å skaffe sponsorer og penger til innkjøp av refleks.</p> <p>6- SNF vil understreke at å skape holdningsendringer tar tid. Men arbeider man systematisk, og lag og foreninger støtter opp om skolens arbeid, vil man lykkes over tid. Skolebarn og andre fotgjengere vil få en tryggere hverdag i trafikken</p>	
<p>Hurum Ungdomsskole, v/ rektor Ole-Jørgen Røyert, ved brev datert 06.12.13.</p>	<p>Vår skole har følgende forslag:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Det bør tydeliggjøres at det er forbudt å parkere på busslommene nedenfor Hurum ungdomsskole. Vi opplever at tunge kjøretøyer av og til parkerer for kortere eller lengre tid på den innerste av våre 2 busslommer. Det betyr 	<p>Skilting- linjeoppmerking- Skille mellom g/svei og kjørebane må bedre tydeliggjøres.</p> <p>Belysning i fotgjengeroverganger og ved krysningspunkter bør vurderes nærmere.</p>

	<p>at elevene som kommer med skolebussen må gå av bussen i den ytterste busslomma på en slik måte at dette er en unødvendig ulykkesrisiko.</p> <p>2. Det bør tydeliggjøres at det er forbudt å parkere på gang- og sykkelveien langs gjerdet til Södra Cell Tofte. Selv om fabrikken har stoppet sin produksjon, kan det godt tenkes at det blir mye tungtransport fra fabrikkområdet i årene som kommer. Alternativ til merking er å adskille kjørebane fra gang-sykkelvei med fysisk skille.</p> <p>3. Vi registrerer at det er ulik kvalitet på belysning i fotgjengeroverganger på Tofte/Filtvet. Vi mener det er viktig at ALLE fotgjengeroverganger får tilfredsstillende belysning. Våre elever – og andre- er utsatt ved kryssing av kjørebanene.</p>	
<p>Klokkarstua og Verket Nærmiljøforum, v/Tor Brosø, ved brev datert 26.11.13.</p>	<p>Klokkarstua og Verket Nærmiljøforum har i en årrekke hatt som første prioritet på sin tiltaksliste," Forbedring av gangveier og busslommer." I denne prioritet har en forlengelse av den eksisterende gangveien fra det tidligere herredshuset til Helliksvingen vært en selvfølge.</p>	<p>1- Etablering av G/Svei mellom Herredshuset og Helliksvingen</p> <p>2- Hurum kommune tar i mot innspill både fra lag/foreninger og enkelte innbyggere.</p>

	<p>Senere også opparbeidelse av gangvei på Verket. Når vi går inn på Trafikksikkerhetsplanen, er det for Klokkarstua og Verkets vedkommende, listet opp et innspill fra 5 personer hvor de ønsker opphøyet gangfelt ved Hovtun samt at det settes opp skilt med påskrift "Barn krysser veien". Dette er et utmerket innspill, men etter Nærmiljøforumets mening, burde dette innspillet vært presentert for Nærmiljøforumet for innlemmelse på tiltakslista. Dette gjelder også flere andre innspill som er ukjente for Nærmiljøforumet og som gjelder trafikksikkerhet på Klokkarstua.</p> <p>Klokkarstua og Verket Nærmiljøforum vil presisere at opparbeidelse av gangvei på riksvei 289, ned til Helliksvingen, er første prioritet, og har vært det i mange år. Opparbeidelse av denne vil ivareta trafikksikkerheten for alle de skolebarna som hver dag må gå til bussholdeplasser langs en riksvei med en dominerende tungtrafikk fra Svelviksand og Buskerud Betongfabrikk. Riksveien er smal, svinget og glatt vinterstid. Det er et under at det ikke til nå har skjedd alvorlige ulykker. Hvis man får opparbeidet gang/sykkelvei langs rv. 289 fra den eksisterende gangveien og ned til Helliksvingen, vil man også ivareta de innspill som er fremmet av andre enn Nærmiljøforumet.</p>	
--	--	--

	<p>Klokkarstua og Verket Nærmiljøforums oppgave er vel å være et bindeledd mellom nærmiljøet og kommunen. Når innspill til trafikksikkerhetsplanen er fremmet av andre enn Nærmiljøforumet, burde disse vært oversendt Nærmiljøforumet for innlemmelse på tiltakslista, samt gitt prioritet slik som andre innspill. Dette innspill er fremmet etter at Nærmiljøforumet tilfeldigvis ble gjort kjent med Trafikksikkerhetsplanen og muligheten til å fremme et ytterligere innspill. Nærmiljøforumet må for å være motivert for sitt arbeide, naturligvis kunne prioritere de innspill som blir inngitt av andre enn Nærmiljøforumet. Og det skulle derfor være en selvfølge at den prioritet som Nærmiljøforumet gir på sin tiltaksliste, må være den som de offentlige myndigheter følger. Klokkarstua og Verket Miljøforum mener at Klokkarstua og Verket er stemoderlig behandlet når det gjelder trafikksikkerhet og følgelig også når det gjelder opparbeidelse av gang- og sykkelveier. Dette gjelder vel også andre fasiliteter. Vi regner derfor med at vårt nærmiljø blir prioritert i denne forbindelse.</p>	
<p>Stian Kjærnes, ved brev datert 18.08.13.</p>	<p>Vi er foreldre med barn som går på Folkestad skole. Vi bor på Klokkarstua i nærheten av Hurum kirke. Våre barn må krysse Åsheimveien på "toppen" ved det gamle kommunehuset, når de skal ta</p>	<p>Innspill til vegvesenet/fylke: Eksis. Bussholdeplass ved avkjørselen til gården bør flyttes. Repo eller venteareal må opparbeides. Opphøyet gangfelt +</p>

	<p>bussen til skolen om morgenen. Barna bruker gangfeltet, men vi opplever allikevel trafikkfarlige situasjoner. Noen biler stopper ikke for ventende barn ved gangfeltet og andre har veldig stor fart (mulig de har dårlig tid til fergen). Vi kunne tenkt oss fartsdemper i form av forhøyet gangfelt eller lignende. Har sett andre steder at det også er satt opp fareskilt med påskriften "barn krysser veien:" De neste årene vil tallet på barn fra dette området, som skal gå på Folkestad skole, øke. Ser fram til svar fra Hurum Kommune i denne saken.</p>	<p>skilting etableres.</p> <p>Gangfelt ved avkjørselen til Hovenga må tydeliggjøres/eventuelt flyttes.</p>
<p>Kristian Marki, ved brev 01.10.13.</p>	<p>Vi er en småbarnsfamilie på fire i Morskogveien 12. Ved denne adressen er det en flat "slette" i Morskogveien hvor bilister, firehjulinger, syklistene og mopeder med jevne mellomrom gir god gass/fart. Da særlig nedoverbakken fra øvre morskogvei gir mulighet for god fart på nevnte slette. Men også fordi at de som kommer opp fra riksveien skyter fart etter å ha først kjørt i en bratt bakke opp mot nevnte slette.</p> <p>Det er en godt voksen befolkning i Sagene området, så det blir flere barnefamilier her i tiårene som kommer - hva med å være i forkant av et stort behov? Men det bor allerede flere småbarnsfamilier spredt ut i områdene her, og som bruker sletta som en passasje til skole, barnehager, og idrettstreninger på kveldstid.</p> <p>Vi ønsker at kommunen lager fartsdump på overnevnte slette, eller gir private rett til å</p>	<p>Etablering av fartsdemper og utsetting av skilt.</p>

	<p>engasjere private aktører innen fartsdumpbygging for å gjennomføre fartsdumpbygging på nevnte slette.</p>	
<p>Torgeir Mjellekås Kirsti Brekke, ved brev datert 7.2.14</p>	<p>Vi ønsker å melde vår bekymring for situasjonen for skolebarna som tar bussen fra bussholdeplassen ved det gamle kommunehuset på Klokkarstua.</p> <p>Holdeplassen blir i dag brukt av opp mot 20 barn hver dag og er etter vår mening langt fra en sikker plass for barn fra 5 år og oppover. Den siste tiden har flere og flere barn kommet til og tar bussen fra denne holdeplassen.</p> <p>Plassen i seg selv er en avkjøring/innkjørsel til en gård og barna har ikke noe klart definert område hvor de skal stå og vente på bussen. I tillegg er det helt mørkt der på vinterhalvåret noe som både gjør det skummelt for de minste, men også vanskelig for bilister å se barna. Det er belysning på motsatt side, men det har ingen betydning for barna som står på holdeplassen. Her må det både lages en ordentlig bussholdeplass som er tydelig oppmerket om sommeren og godt brøytet om vinteren. I tillegg må det forsvarlig belysning på plass! Det at holdeplassen ligger på en bakketopp gjør at gangfeltet ikke blir så synlig.</p> <p>Noen av lastebilene ser også ut til å ta ”ekstra” fart opp mot toppen. De har derfor for høy fart og bremses helst ikke opp. Her må det tiltak til for å redusere hastigheten, samt tydeliggjøres at det er en skoleholdeplass. Etter vår</p>	<p>Dette innspillet gjelder samme strekning som er nevnt i brev fra Stian Kjærnes, jf. ovenstående.</p>

	mening må det fartsdempere til for å kunne gjøre noe med dette.	
Mads Thue Skønberg, ved brev datert 12.09.13.	I Skatvedtveien er det fartsdempere nesten hele veien, den siste står rett før innkjøringen til Tempelveien. Den siste biten frem til blindvei/garasjer og snuplass der er det ikke satt opp fartsdemper. Dette gjør at veldig mange kjører som griser på denne strekningen. Det kjøres inn til snuplassen for å snu, for deretter å kjøre veldig fort forbi blant annet vårt hus (Skatvedtveien 84). Anslår hastigheter på 60-70 km/t. Jeg ber derfor om at det blir satt opp fartsdemper også på denne strekningen av Skatvedtveien. Det er nå mange barn som bor rett ved denne aktuelle veibiten.	Etablering av fartsdemper. Plasseringen bør vurderes nærmere
Hilde Nygaard Ihle på vegne av Arbeidsgruppens møte 07.02.14.	Det er regulert inn en gangsti/vei mellom Slingrebekk og Langsethveien. Denne burde vært opparbeidet(muligens asfaltert) og lyssatt, som et trafiksikkerhetstiltak for skoleveien for barna fra Slingrebekk. Det kunne også vært opparbeidet lyssatt gangvei mellom Langseth og Grytnes ungdomsskole. Som alternativ 1 er opparbeidelse av den regulerte gangveien over mot Bjørndalen å foretrekke, men lys langs stien som benyttes i dag ville også kunne vært et alternativ.	Innspillet er tilknyttet skolevei for barn og bør prioriteres. Tiltaket kan deles i to og gjennomføres i faser.
Erich M Mathiesen på vegne av FAU Grytnes skole, ved e-post datert 03.02.14.	Sitter som Fau rep på Grytnes ungdomsskole. Synes det var flott at dere skulle sette opp bedre lys i krysset nedenfor skolen. Det blir sikkert bedre.	Tiltaket er tilknyttet skolevei og bør prioriteres. - Bedre belysning -

	<p>Etter sist møte fikk jeg i oppdrag fra Fau om vi kunne gjøre noe mer i det aktuelle krysset. Det vi lurte på er mulighetene for å markere et gangfelt over veien og eventuelt en videre føring av gangveien. Det er jo ikke mye vits og lage en fotgjenger overgang hvis det leder ut i en vei, så man kan egentlig ikke bare stoppe med det.</p> <p>Er det også mulig og gjøre noe med skilting? Etter at Slingrebekk feltet har kommet har trafikken i dette krysset økt masse. Det er barn som går på kryss og tvers overalt. Stikkvansveien var jo opprinnelig en skogsbilvei som ved x antall ganger har blitt litt modifisert.</p>	
<p>Olafur David Gudmundsson, v/ brev datert 24.04.14</p>	<p>Merking av gangvei ved midtskogveien, Midtre Sætrevei og rundkjøringen i Sætre sentrum</p>	<p>Hensyn til myke trafikanter ved å tydeliggjøre kryssning med kjørevei.</p>
<p>Ingunn Sakshaug ved brev datert 05.08.14</p>	<p>Ved Freyborgstua – Storsand er fartsgrense 50 k/t. Bilister, MC-kjørere og lastebilsjåfører overholder ikke fartsgrensen. Det er ønske om få redusert fartsgrense på strekningen til 40 k/t, kombinert med oppsetting av fartsdumper</p>	<p>Tiltaket berører fylkesvei som vegvesenet har ansvar for.</p>
<p>Gunn-Torill Homme Mathisen på vegne av beboere i Sætrebakken, v/epost datert 28.august 2014</p>	<p>Redusert fart i Sætrebakken ved Bjørndalen fra 50 km/t til 30 km/t eller opphøyd gangfelt.</p> <p>Det ligger en barnehage i Bjørndalen. Beboere i området mener tiltaket vil gi bedre sikkerhet og tryggere kryssing av vegen for barna. Et opphøyd gangfelt vil i seg selv tvinge bilistene til å redusere farten.</p>	<p>Tiltak knyttet til skole og barnehage bør prioriteres.</p>

