

# TRAFIKKSIKKERHETSPLAN FOR 2021 – 2024

Vedlegg

Vedtatt i kommunestyret 23.03.2021



Adresseinformasjon fylles inn ved ekspedering. Se mottakerliste nedenfor.

Dato: 25.09.2020  
Saknr.: 20/50894-1  
Deres ref.:

## **Ny trafikksikkerhetsplan for Drammen kommune - ønske om innspill til problempunkter/-strekninger innenfor skolekretsene**

### Til skolene og FAU ved skolene i Drammen

Drammen kommune har startet arbeid med ny felles trafikksikkerhetsplan for den nye kommunen. Planen skal vise kommunens satsingsområder innenfor trafikksikkerhet de neste årene. Når arbeidet er ferdig skal planen til politisk behandling. Målet er å fremme politisk sak i februar 2021.

Kommunens nye trafikksikkerhetsplan skal både bidra til å nå nasjonale mål om:

- å redusere antall drepte og hardt skadde i trafikken
- at minst 80 prosent av barn og unge skal gå eller sykle til skolen

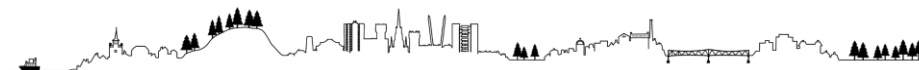
Planen vil ha et særlig fokus på trafikksikkerhet langs skolevei og legge vekt på sikkerhet for gående og syklende. Derfor ønsker vi innspill fra både skolene og FAU-ene om punkter/strekninger som oppleves som problematiske; for eksempel langs skoleveien, i umiddelbar nærhet til skolen eller ved holdeplasser som benyttes i forbindelse med skoleskys.

Vi ønsker innspill på inntil 3 (tre) problempunkter/-strekninger innenfor skolekretsen, i prioritert rekkefølge. For hvert av disse ønsker vi at det gis en kort beskrivelse av hva som oppleves som problematisk og forslag til tiltak. Det er imidlertid ikke en forutsetning å beskrive forslag til tiltak, siden det i mange tilfeller ikke er opplagt hvordan problemet bør løses.

Benytt gjerne følgende skjema:

Prioritet	Punkt/strekning (sted)	Problem	Forslag til tiltak
1			
2			
3			

## **Samferdsel, vei og park**



### **Samferdsel, vei- og parkforvaltning**

Organisasjonsnummer  
921234554

Postadresse  
Postboks 7500  
3008 DRAMMEN

Besøksadresse  
Engene 1  
3015 DRAMMEN

Telefon +47 32040000  
kommunepost@drammen.kommune.no  
www.drammen.kommune.no

Eksempler på innspill kan være:

<b>Prioritet</b>	<b>Punkt/strekning (sted)</b>	<b>Problem</b>	<b>Forslag til tiltak</b>
1	<i>Gangfelt over Tyttebærstien, ved holdeplassen som skolebussen benytter</i>	<i>Mørkt kryssingspunkt, vanskelig for bilistene å få øye på kryssende fotgjengere/syklister</i>	<i>Belysning og fjerning av vegetasjon i kryssingspunktet</i>
2	<i>Snarvei mellom Elgtråkket og Rådyrfare</i>	<i>Bratt snarvei, som ikke blir snøryddet om vinteren, noe som medfører at barna må velge en trafikkert vei uten fortau.</i>	<i>Ruste opp snarveien</i>
3	<i>Del av Furuskogen, mellom krysset med Furugata og krysset med Furukollen</i>	<i>Strekningen mangler fortau. Fartsgrensen er 50 km/t, og det er stor trafikkmengde og mye tungtransport på strekningen.</i>	<i>Nytt fortau</i>

Det kan gjerne legges ved kart med symboler/tekst, for nærmere beskrivelse av problempunkter/-strekninger.

Vi håper skolen kan sørge for å videresende denne invitasjonene til FAU ved skolen, slik at de kan gi et eget innspill.

Innspill fra henholdsvis skolen og FAU sendes på e-post til: [kommunepost@drammen.kommune.no](mailto:kommunepost@drammen.kommune.no) med kopi til [vibeke.schau@drammen.kommune.no](mailto:vibeke.schau@drammen.kommune.no) innen **22. oktober** 2020. Skriv «Innspill til trafiksikkerhetsplan sak 20/50894» i e-postens tittelfelt, slik at innspillet blir riktig arkivført og lagret.

Ta kontakt med undertegnende dersom det er behov for utvidet frist eller for eventuelle spørsmål.

Med hilsen

Vibeke Schau  
Overingeniør

*Dokumentet er sendt elektronisk uten underskrift*

Kopi: Samferdsel, vei- og parkforvaltning, Truls William Rieger  
Samferdsel, vei- og parkforvaltning, Elisabeth Bjørnstad von Enzberg-Viker



## Vedlegg 2: Innspill fra skolene og FAU, høsten 2020

Innspill nr.	Innmelder	Skolekrets	Vei- kategori	Innmelderens prioritet	Stedsbeskrivelse	Beskrivelse av sikkerhetsproblem	Innmelderens forslag til tiltak	Langsgående tilbud	Sikring av kryssings- punkt	Kiss&ride eller Hjertesone	Andre tiltak
1	Steinberg FAU	Steinberg barneskole	kv	1	Tog-overgang ved skolen: Steinbergveien – Haftornveien.	Her er det bommer, og lys/lydsignal, men ingen gangbane for myke trafikkanter. Videre er dette en utfordring når bommene åpnes og både fotgjengere og kjøretøy krysser planovergangen samtidig.	Ingen tiltak foreslått	x			
2	Steinberg FAU	Steinberg barneskole	kv	2	Krysset Borgine Sofies vei - Steinbergveien	Krysset Borgine Sofiesvei og Steinbergveien er trafikkmessig uavklart. Krysset har i dag flere funksjoner. A) Av/på-stigning til SFO/Skole. B) Fotgjengere som kommer gående fra vest på Steinbergveien og krysser Borgine Sofies vei uten fotgjengerfelt mot skole. C) Stoppested for buss som kommer fra øst på Steinbergveien gjør sikten uoversiktlig. D) Trafikk inn/ ut av Borgine Sofies vei.	Ingen tiltak foreslått		x		
3	Steinberg FAU	Steinberg barneskole	kv	3	Steinbergveien	Generell mangel på fotgjengerfelt på tilstøtende, større veier. Det er i dag ingen fotgjengerfelt på eksempelvis Borgine Sofies vei, Temtemoveien og Havna.	Ingen tiltak foreslått		x		
4	Steinberg skole	Steinberg barneskole	kv	1	Gangfelt over Steinbergveien, like ved Steinberg skole	Rektor viser til at det ble avsatt TS-midler til signalanlegg ved gangfelt ved Steinberg skole i 2019, men siden dette ikke ble utført skulle pengene overføres til 2020.			x		
5	Veiavangen Samarbeids- og skolemiljøutvalgsmøte med elevråd og FAU	Veiavangen ungdomsskole	kv	1	Korvaldveien	Uoversiktlig vei med mange barn og ungdommer i veien. A) Trang vei B) Biler parkert langs veien C) Sparkesykler og sykler D) Trafikkert vei	Regulere trafikk og mulighet til å parkere på gaten.	dekkes av innspill 23			
6	Veiavangen Samarbeids- og skolemiljøutvalgsmøte med elevråd og FAU	Veiavangen ungdomsskole	kv	2	Kiss and ride-sone ved Mjøndalen skole	Uoversiktlig og mye trafikk ved oppstart og avslutning av skoledagen. Det oppleves uttrykt med antall biler i alle retninger når Veiavangenelevne går og sykler til og fra skolen.	Utvide eller endre på kjøremønster.		x	x	
7	Veiavangen Samarbeids- og skolemiljøutvalgsmøte med elevråd og FAU	Veiavangen ungdomsskole	fv	3	Øvre Nedbergkollveien mot Øvre Eiker – fra skolen og oppover	Det er ikke gang og sykkelvei og elevene går i kjørefelt. Lav hastighet først, men høyere videre oppover. Dette er et område hvor trafikken preges av kjøring med for høy fart, i forhold til fartsregulering.	Etablere gang og sykkelvei.	x			
8	Åsen FAU	Åsen barneskole	kv	1	Ragnar Raanaasvei fra innkjøring, til lærernes parkeringsplass.	Veldig mange biler kjører fort på denne veien til tross for at det er både gående og syklende elever langs veien. I tillegg er veien tidvis smal og vinterstid oppstår det mange farlige situasjoner.	Fartssenkende tiltak som fartsdumper. En utbedring og utvidelse av veien så biler kan møte hverandre uten å skape farlige situasjoner for gående og syklende.				x
9	Åsen FAU	Åsen barneskole	kv	2	Gangsituasjonen langs Hagatjernveien.	Åsen skole har elever som må gå langs Hagatjernveien både fra områder overfor og nedenfor skolen. Det finnes ingen gangvei på deler av denne veien og elevene må gå på veien hvor både biler, busser og tidvis større maskiner kjører.	Det må lages gangvei langs Hagatjernveien fra krysset returpunkt/Bjørkesletta, forbi Wilsonplassen og opp til krysset ved vanntårnet/Orkidéhøgda.	x			
10	Åsen FAU	Åsen barneskole	kv	3	«Kiss and ride» ved skolen.	Det er svært mange elever som blir kjørt til skolen, til tross for en nokså ny «Kiss and ride»-ordning på nedenfor lærernes parkeringsplass blir mange elever sluppet av andre steder langs veien. Dette skaper mange farlige situasjoner, spesielt for de yngste elevene som ofte blir sluppet av på området som er tenkt for dette. I tillegg må elevene som slippes av på området som er tenkt for dette krysse vei hvor både foreldre som skal inn på «Kiss and ride», lærere, drosjer og tidvis buss kjører.	En ytterligere utbedring av «Kiss and ride», slik at det oppleves som enklere og mer oversiktlig å slippe elevene av på dette området.			x	



11	Åsen skole	Åsen barneskole	kv	1	Hagatjernsveien, mellom Ragnar Raanaasvei – Sikoriveien/Mariskobakken/ Åsen vest	Nybygd vei som er altfor smal, særlig nå etter flomutbedring. Meget skummelt å gå for elevene langs denne strekningen uten fortau. Spesielt på vinteren.	Legge vannrenna i rør og bygge fortau over.	dekkes av innspill 9			
12	Åsen skole	Åsen barneskole	kv	2	Ragnar Raanaas vei, mellom Hagatjernveien og inn til skolen	For smal vei. Mangler sykkelfelt, oppstår mange farlige situasjoner med møtende biler og elever som sykler til/fra skolen	Utvide veien. Lage eget sykkelfelt.	x			
13	Åsen skole	Åsen barneskole	kv	3	Krysset Blomsterlia-Hagatjernveien og helt opp til skolen. Ikke fortau.	Spesielt farlig om vinteren; brøytekanter, elevene går i veien, så vidt to biler kan møtes, svingete og uoversiktlig.	Det er visst utarbeidet en plan for denne veien i tidligere Nedre Eiker kommune, men den har ikke blitt gjennomført.	dekkes av innspill 9			
14	Bragernes FAU	Bragernes skole	kv	1	Parkering Kiwi Toppenhaug	Plassen er uoversiktlig. Ryggende bilister har lite sikt. Stor trafikkmengde. Gående har ingen tydelig avsatt plass.	Tydligere prioritering av gående. Skråparkering eller langsgående parkering for å skape en tydeligere plass for myke trafikanter.	x			
15	Bragernes FAU	Bragernes skole	fv	2	Krysningspunkt Løkkebergveien – Tord Pedersensgate (div. over Løkkebergveien, fv)	Lite sikt pga skarp sving og gjerde, smalt fortau i øst, bredt fortau i sør	Prioritere kryssende gangtrafikk, skilting/lysregulering, hevet fotgjengerovergang, større fortau i øst.	x			
16	Bragernes FAU	Bragernes skole	fv	3	Krysningspunkt Løkkebergveien – Tomineborgveien	Høy fart på biltrafikk, mye vegetasjon hindrer sikt, komplisert kryssing, ingen fortau øvre del av Tomineborgveien	Prioritering av gående, hevet og skiltet fotgjengerovergang, fortau øvre del av Tomineborgveien, beskåret vegetasjon.	x			
17	Danvik skole	Danvik barneskole	kv (fv)	1	Veiene rundt Danvik skole/ tilførselsveier til skolen: A) Krysset Davikgata/Scheitlitsgate B) Krysset 2.Strøm terrasse/Bekkegata C) Krysset 2. Strøm terrasse/Danvikbakken D)Krysset Harald Hårfagresgate/ 1. Strøm terrasse.	Skilting av at det er en skolesone oppleves som mangelfull.	Innkjørselsveier til skolen merkes, slik at det framkommer tydelig at dette er en skolesone. Hjertesone som for eksempel rundt Øren skole.			x	
18	Danvik skole	Danvik barneskole	kv	2	Danvikbakken	Biler som kjører mot enveiskjøring.	Tydligere skilting. Danvik bakken sperres for alminnelig trafikk 08.00-14.30 på hverdager (bare åpen for trafikk til skolen).				x
19	Samarbeidsutvalget ved Kjøsterud	Kjøsterud ungdomsskole	fv/kv	1	De to undergangene på Åssiden, en i Vårveien en i Farmen	Noen barn og ungdom løper over hovedveien. Det er ikke bra. Særlig gjelder dette den i Farmen.	Gjøre noe med undergangene. Der er det mørkt, lukter vondt. Barn blir engstelige av å være der.				x
20	Samarbeidsutvalget ved Kjøsterud	Kjøsterud ungdomsskole	kv	2	Området rundt KIWI XL	Mange bilister skal inn å kjøpe mat. Bussen stopper der, så fotgjengere strømmer ut. Skoleelever fra videregående og ungdomsskole. Det er rett og slett for mange biler, mennesker og busser på samme sted.	Ny inngang til P-plassen på KIWI XL.				x
21	Samarbeidsutvalget ved Kjøsterud	Kjøsterud ungdomsskole	kv	3	Fotgjengerfeltet over Vårveien, nede ved Rosenkrantzgate.	Lange køer ned til Rosenkrantzgata gjør det uoversiktlig for fotgjengere. I tillegg kjører biler ut og inn p-plassene. Barneskolebarn fra Åssiden skole har skoleveien sin der.	Man må sikre fotgjengere bedre. Lage en overgang for dem.	x			
22	Samarbeidsutvalget (FAU, elevråd og skoleledelsen) ved Mjøndalen skole	Mjøndalen barneskole	kv	1	Fotgjengerfelt ved skolen/avslippssone ved Drammensveien.	Kaos om morgenen, utrygg overgang. Noen foreldre står for lenge i avslippssonen/parkerer i sonen.	Bedre skiltmerking ved avslippssone. Bedre oppmerking/lys/trafikklys ved fotgjengerovergang.	x			
23	Samarbeidsutvalget (FAU, elevråd og skoleledelsen) ved Mjøndalen skole	Mjøndalen barneskole	kv	2	Korvaldveien.	Utrygg skolevei, mye trafikk og mange elever.	Fortau løser problemet	x			

24	Samarbeidsutvalget (FAU, elevråd og skoleledelsen) ved Mjøndalen skole	Mjøndalen barneskole	fv	3	Nedbergkollveien fra u-skolen og forbi bebyggelsen.	Utrygg skolevei, mye trafikk.	Fortau løser problemet	dekkes av innspill 7			
25	Solberg skole og FAU	Solberg barneskole	kv	1	Gamle Riksvei	Har generelt mye trafikk, spesielt på morgenen.	Det bør vurderes fartshumper langs hele Gamle Riksvei. Hastigheten forbi skolen bør settes til 30 km/t. Mange tilbakemeldinger på at det er generelt lite politikontroller, hadde derfor vært fint om strekningen ved skolen i løpet av et år kunne fått flere kontroller.				x
26	Solberg skole og FAU	Solberg barneskole	PV/kv	2	Innkjøringen til skolen fra Gamle Riksvei	Innkjøringen er veldig smal og svingete.	Hadde veien/innkjøringen blitt bedre (selvsagt med fartshump), hadde det vært lettere å få bedre oversikt ved inn- og utkjøring til skolen. Etablere "Hjertesone" i området rundt skolen, for å redusere biltrafikken i skolens nærområde.			x	
27	Solberg skole og FAU	Solberg barneskole	PV	3	Av- og pålessingspunktet, "rundkjøringen" i skolegården, er smal	Mange respekterer ikke at det kun er ment for av- og pålessing, og parkerer/forlater bilen. Fører lett til kø, frustrasjon blant bilistene og ikke minst farlige situasjoner.	Gjøre "rundkjøringen" bedre. Etablere "Hjertesone" i området rundt skolen, for å redusere biltrafikken i skolens nærområde.			x	
28	Galterud FAU	Galterud ungdomsskole	fv	1	Fjellsveien	Ikke noe gangvei	Gangvei/sykkelvei bør planlegges langs hele denne veien. Det er et tiltak som på sikt ikke bare øker trafikksikkerheten, men vil også være et svært miljøvennlig tiltak.	x			
29	Galterud FAU	Galterud ungdomsskole	fv	2	Fjellsveien	Ikke "plass" på busstoppene, slik at barna står ute i veien og venter på bussene.	Lage større venteplasser ved bussholdeplassene				x
30	Galterud FAU	Galterud ungdomsskole	fv	3	Fjellsveien	Ikke noe fotgjengerovergang, slik at barna må krysse veien på steder uten fotgjengerfelt	Lage fotgjengerfelt på utvalgte steder		x		
31	Galterud FAU	Galterud ungdomsskole		xxx	Se brev med ytterligere fire problempunkter/strekninger	Se brev med ytterligere fire problempunkter/strekninger	Se brev med ytterligere fire problempunkter/strekninger				
32	Vestbygda skole	Vestbygda barneskole	kv	1	Andorsrudveien		Fortau/gangvei	x			
33	Vestbygda skole	Vestbygda barneskole	fv	2	Jarlsbergveien fra Vestbygda skole mot Skoger	Jarlsbergveien fra Vestbygda skole mot Skoger er smal, svingete og veldig trafikkert.	Fortau/gangvei	x			
34	Eknes skole, elevrådet og FAU	Eknes ungdomsskole	kv	1	Bussholdeplass/parkeringsplass/gangvei utenfor Eknes ungdomsskole.	Elever går over parkeringsplassen istedenfor på gangveien. På morgenen oppstår trafikkfarlige situasjoner når elever er på vei til både barne- og ungdomsskole, ansatte skal parkere, foreldre kjører ungdommene sine til skolen og bussene kommer og går i begge retninger.	Kiss and ride. Omlegging av gangveien.			x	
35	Eknes skole, elevrådet og FAU	Eknes ungdomsskole	kv	2	Y-krysset på Stenseth hvor veien deles mot øvre del av Stenseth og mot Hovjordet.	Her er det ikke noe fotgjengerfelt. Veien (Uranusveien) må krysses av mange for å komme til bussholdeplassen ved Stenseth barnehage.	Fotgjengerfelt.		x		
36	Eknes skole, elevrådet og FAU	Eknes ungdomsskole	PV	3	Langrand v/undergangen/brua 50 meter fra Gamle Riksvei.	Krysse veien fra fortau (vestsiden av Langrand) til gangveien under brua.	Fotgjengerfelt.		x		
37	Elevrådet ved Øren	Øren barneskole	fv	1	Krysset mellom Hans Hansens vei og Henrik Ibsens gate.	Uoversiktlig kryss og manglende gangfelt. Biler som kjører for fort.	Klippe hekken og male opp flere gangfelt. En fartsdump nærmere krysset.		x		
38	Elevrådet ved Øren	Øren barneskole	kv/fv	2	Gang- og sykkelveier i hele skolekretsen.	Dårlig brøyting av gang- og sykkelveier og dårlig strøing på glatte områder. Elevene må gå ut i kjørebanelen fordi fortauet er fullt av snø.	Bedre brøyting og strøing om vinteren. Fortau må brøytes rett etter bilveiene slik at ikke snøen blir liggende der.				x
39	Elevrådet ved Øren	Øren barneskole	kv	3	Heiaterrassen.	Biler parkert i veien, så det er vanskelig og trangt å gå der for fotgjengere mange steder. Også dårlig gjerde på noen steder og uoversiktlig kryss mot Hotvetveien.	Parkering forbudt skilt i gaten, bedre gjerder og mer oversiktlig kryss i bunnen av Heiaterrassen.				x

40	Åssiden FAU	Åssiden barneskole	fv	1	Vårveien, strekningen mellom Buskerudveien og Evald Theies vei	Foreldre parkerer i området, dette skaper farlige situasjoner	Skilte strekningen med "stans forbudt" langs østsiden av Vårveien. Se vedlagt skisse., samt foreslått tiltak under (tiltak med 3.prioritet).				x
41	Åssiden FAU	Åssiden barneskole	kv	2	Krysningspunkter ved kiss 'n ride og mot P-plass ved barnehage.	Rute for syklende til dagens sykkelparkering bidrar til 3 potesielt farlige krysningspunkter hvor myke og harde trafikanter kan møtes. Se vedlagt skisse som angir krysningspunktene for sykklister.	Etablere ny sykkelparkering i nærheten av kiss'n ride. Dette vil bidra til å redusere 3 krysningspunkter for syklende som kommer fra andre siden av Rosenkrantzgata. Området er regulert til skoleformål allerede. Se vedlagt skisse som viser forslag til flytting av sykkelparkering ved skolen. .				x
42	Åssiden FAU	Åssiden barneskole	fv	3	Vårveien, strekningen mellom Buskerudveien og Evald Theies vei	Foreldre parkerer i området, dette skaper farlige situasjoner	Dersom skilting med "stans forbudt" (tiltaket knyttet til problemstrekning med 1. prioritet) ikke er tilstrekkelig, etablere fortau med vis el. på den samme siden av veien som «stans forbudt» skilt. Se vedlagt skisse.				x
43	Stenseth skole v/ rektor	Stenseth barneskole	kv	1	Undergangen under Nordlysveien, ved Stenseth skole og KIWI	Her der det undergang, men om noen dropper denne (som skjer), oppstår det farlige situasjoner. Bedre belysning, fartsdump og skilting om skole kan være avbøtende tiltak. Farten er ofte svært høy. Trafikk fra skolen og Kiwi fører til et uoversiktlig trafikkbilde her.	Bedre belysning, fartsdump og skilting om skole kan være avbøtende tiltak.				x
44	Stenseth skole v/ rektor	Stenseth barneskole	kv	2	GS-veien (Lauvli) mellom Stenseth skole og Gml.Riksvei/Merkurveien	Gangstien oppover mot skolen parallelt med Nordlysveien gjennom skogen. Dette er skolevei for elever som bor nede på flata og Merkurveien. Denne stien oppleves som mørk og utrygg pga. dårlig belysning og tett skog. Mange blir kjørt pga. denne. Den fører også indirekte til at flertallet av de som har fritt skolevalg der nede velger Krokstad skole og får lenger skolevei og mer bilkjøring og trafikk i fortettet område. Muligheten for hogst og bedre belysning burde utredes der.	Muligheten for hogst og bedre belysning burde utredes der.				x
45	Skoger FAU	Skoger barneskole	fv	1	Fotgjengerovergang mellom krysset Gundesølina/Gamle sørlandske (dvs gangfeltet over Gml. Sørlandske, fylkesveien)	Overgangen er ikke belyst. Når det er mørkt fører dette ofte til farlige situasjoner	Flytte lykestolpen som er litt nord for overgangen ned til selve overgangen.		x		
46	Skoger FAU	Skoger barneskole	kv	2	Krysset mellom Gudesølina (kommunal vei) og Gundesølina (Fylkesvei)	Til tider stor trafikk av foreldre som kommer fra alle retninger og også skal hjem i ulike retninger.	Bedre skilting: Sees i sammenheng med punkt om fotgjengerfelt		x		
47	Skoger FAU	Skoger barneskole	fv	3	Krysset Lindumveien / Gamle sørlandske	Fotgjengefelt (over Gamle Sørlandske) VELDIG slitt	Trenger oppfrisking		x		
48	Skoger FAU	Skoger barneskole		xxx	Se liste med ytterligere 7 problempunkter/strekninger.	Se liste med ytterligere 7 problempunkter/strekninger.	Se liste med ytterligere 7 problempunkter/strekninger.				
49	Elevråd og FAU ved Børresen	Børresen ungdomsskole	fv	1	Bergstien	Bergstien er skummel for bilister og sykklister. Kaosstrekning som er trang og trafikkfarlig.	Fortau, regulere parkering, bedre belysning. Underlaget er dårlig i strekningen bak Krematoriet.	x			



50	Elevråd og FAU ved Børresen	Børresen ungdomsskole	kv	2	Krysset ved sykehuset – Konggata – Wergelandsgate og helt bort til Heyerdahlgate (ved barnehagen).	Mye trafikk, dårlig belysning. Mangler fotgjengerovergang der elevene går.	Regulere trafikken til enveiskjørt, alternativ parkering for foreldre som leverer i barnehagen samt fotgjengerovergang.		x		
51	Elevråd og FAU ved Børresen	Børresen ungdomsskole	fv/ kv	3	Området/gatene rundt Fylkeshuset.	Mye parkering gir dårlig sikt, mangler fotgjengerovergang, mye trafikk/folk som leter etter parkeringsplass.	Fotgjengeroverganger, redusere muligheten for parkering, vil gi bedre sikt for de som sykler/går.		x		
52	FAU Brandengen	Brandengen barneskole	fv	1	Havnegata 36	Svært smal GS-vei. Vannansamling og snø presser trafikantene ut i veibanen, en sterkt trafikert vei (fv 319). Brosteinene gjør det i tillegg glatt.	Tiltak ikke foreslått				x
53	FAU Brandengen	Brandengen barneskole	kv	2	Kleivene. Verven nr. 30, via Werners gate, Kleinene nr. 71	Strekningen mangler fortau, barna må krysse veien for å komme over til fortauet på motsatt side, veien er uoversiktlig og mange holder høy hastighet.	Etablere fortau (mellom Werners gate 8, over brua og fram til eksisterende fortau langs Kleivene), sikre kryssingspunktene over Kleivene og etablere fartsdempende tiltak.	x	x		x
54	FAU Brandengen	Brandengen barneskole	kv	3	Spinnerigata - Holmestrandsveien	Skolebarn som krysser Spinnerigata, ved krysset med Holmestrandsveien, krevende kryssingspunkt med mange trafikkstrømmer. (Det er ikke gangfelt over Spinnerigata og kryssingsavstanden er forholdsvis lang). Se vedlagt bilde.	Sikring av kryssingspunktet, ev. etablere gangfelt		x		
55	FAU Frydenhaug	Frydenhaug skole	fv	1	Frydenhaugveien	Veien blir dårlig måkt om vinteren. Mange biler tar stor fart opp bakken fra "Teggem", over motorveibrua og videre oppover. Dette synes vi er farlig med tanke på elever som går til Brandengen skole og andre fotgjengere. Og ikke minst for møtende trafikk. Innspillet støttes også av Brandengen FAU.	God brøyting av vei og fortau, samt strøing.				x
56	FAU Frydenhaug	Frydenhaug skole	fv	2	Utkjørsel fra Frydenhaug skole	Når man skal ut fra Frydenhaug skole og skal ta til høyre opp Frydenhaugveien, må man ta en veldig stor sving over i motsatt kjørebane.	Ta bort fortauet som går forbi søppelskuret til Frydenhaug skole (fra fotgjengerfeltet) Eventuelt frese vekk deler av fortauet akkurat ved utkjørselen.				x
57	Krokstad skole og FAU	Krokstad barneskole	kv	1	Kiss&ride ved skolen, samt Skoleveien og Klokkeveien.	Utformingen gjør at foresatte bruker den som parkeringsplass. Det er ingen andre parkeringsmuligheter ved skolen. Mye trafikk og kaos ved henting og levering. Problem med hensetting av biler som gjør at det blir uoversiktlig og vanskelig for både elever som går og de som bor der. Dette har også blitt tatt opp i FAU-møte høsten 2020.	Man må se på utformingen på ny og bestemme seg for hvilken funksjon plassen skal ha. FAU ønsker å være med og se på løsninger. Annen type skilting. F.eks. forbudt med gjennomkjøring e.l. Finne ut hva som passer sammen med de som bor i Klokkeveien. De har kommet med gjentatte henvendelser til Nedre Eiker kommune og skolen.				x
58	Krokstad skole og FAU	Krokstad barneskole	kv	2	Gangfelt ved Skoleveien	Gangfeltet er uoversiktlig. Kryss, to gangfelt, bussholdeplass, innkjøring til skolen på samme sted.	Permanente påminning om fart begge veier. Lysregulering.		x		
59	Krokstad skole og FAU	Krokstad barneskole	kv	3	Lysakerveien og Goseneveien. Lysakerbakken, Fjellheimveien og Spikerveien.	Alle gatene: smale, bratte, lite plass til snøopplag, mye vegetasjon og mangler fortau.	Alle veiene: Fortau, fjerning av vegetasjon og bedre vintervedlikehold. Goseneveien bør prioriteres høyest mht. vintervedlikehold.	x			

60	Konnerud FAU	Konnerud barneskole	kv	1	Parallellveien Malmveien, mellom Stubberudveien og skolen. Se vedlagt bilde 1.	Trang/smalt, liten plass til av- og påstigning. Om vinteren ekstra utfordrende. Mange farlige situasjoner med biler og elever. Det lukeparkeres, åpnes dører, barn hopper ut av biler, kjøres for fort... Mange nestenulykker!	Utvide område. Få bruke snuplassen til bussen (i avkjøringen ned til Fredlihavna) som avstigningspunkt.			x	x
61	Konnerud FAU	Konnerud barneskole	kv	2	Kryssing av Verksveien. Se vedlagt bilde 2.	Veldig mange skolebarn må krysse Verksveien for så å gå inn i Brokvollveien. Her kommer bilene fort rundt svingen og det mangler både fotgjengerfelt og belysning.	Fotgjengerfelt, lys og evt fartsdump nærmere.		x		
62	Konnerud FAU	Konnerud barneskole	fv	3	Stubberudveien	Manglende lys, dårlig brøyting om vinteren.	Skifte lysepærer, sette opp ekstra lys. Brøyte godt, både fortau og busslommer.				x
63	Tømmerås skole	Tømmerås barneskole	kv	1	Parkeringsplass mellom skolen og knutepunkt Svelvik Se vedlagt bilde.	Gir mange trafikkarlige situasjoner i forbindelse med levering og henting av elever	Parkeringsplassen fjernes. Vi ønsker oss hjertesoner i nærheten av skolen hvor foresatte kan sette av/hente elever.			x	
64	Tømmerås skole	Tømmerås barneskole	fv	2	Strømmveien fra Bokerøya mot Krok Se vedlagt bilde.	Elever kan ikke gå/sykle til skolen grunnet farlig vei. Elever får drosje grunnet farlig vei fra hjem til holdeplass	Gang og sykkelvei	x			
65	Tømmerås skole	Tømmerås barneskole	fv	3	Høy fart og sving i fotgjengerfelt nærmest skolen på FV319. Se vedlagt bilde.	Uoversiktlig i forhold til fart	Fartshump og bedre belysning		x		
66	Samarbeidsutvalget (Elevråd, FAU, ansatte) ved Svelvik ungdomsskole	Svelvik ungdomsskole	kv	1	Juveveien i Svelvik. Nederste svingene før Solbakken.	Smal vei uten fortau og lite oversikt i svingene. Ofte glatt på vinterstid. Føles svært utrygt. Er skolevei for svært mange elever. Foreldre søker gratis skoleskyss pga farlig skolevei. Se bilder som vedlegg.	Tiltak ikke foreslått	x			
67	Samarbeidsutvalget (Elevråd, FAU, ansatte) ved Svelvik ungdomsskole	Svelvik ungdomsskole	fv	2	Bergerveien nedenfor Fossekleiva.	Sving som er svært uoversiktlig. Opplevs farlig å gå her. Skolevei for elever på Berger.	Tiltak ikke foreslått	x			
68	Samarbeidsutvalget (Elevråd, FAU, ansatte) ved Svelvik ungdomsskole	Svelvik ungdomsskole	fv	3	Fotgjengerovergang ved Fyret i Nesbygd, etter svingen fra Skjønvik når man kommer fra Svelvik.	Må krysse veien her for å benytte gang- og sykkelveien. Bilene kjører fort her og er vanskelig å oppdage fort nok når man skal benytte fotgjengerfeltet. Området er også mørkt og lite oversiktlig av denne grunn om kvelden.	Tiltak ikke foreslått		dekkes av innspill 65		
69	Samarbeidsutvalget (Elevråd, FAU, ansatte) ved Svelvik ungdomsskole	Svelvik ungdomsskole		xxx	Se brevet med innmeldte problempunkter/strekninger, hvor det i tillegg til de 3 ovennevnte beskrives en rekke problemer og forslag til tiltak i tillegg til disse	Se brevet med innmeldte problempunkter/strekninger, hvor det i tillegg til de 3 ovennevnte beskrives en rekke problemer og forslag til tiltak i tillegg til disse	Se brevet med innmeldte problempunkter/strekninger, hvor det i tillegg til de 3 ovennevnte beskrives en rekke flere problemer og forslag til tiltak i tillegg til disse				

70	Tangen skole og FAU	Tangen barneskole	fv	1	Fv 319. Tangensletta (nedenfor skolen)	Biler kjører for fort i forhold til lovlig fartsgrense. Det er mange som benytter seg av Tangen fjordpark og krysser veien. Det er mye brukt av barn og det er ikke trygt å komme seg over veien da det kommer biler i rask hastighet.	Lavere fartsgrense. Lysregulert fotgjengerovergang fra skolen til Fjordparken. Fotoboks.		x		
71	Tangen skole og FAU	Tangen barneskole	fv	2	Fv 319. Fra Tangen til busstopp Tørkop. Mangler delvis fra Tangen til Støa, mangler helt fra Støa til Tørkop	Det er ikke autovern langs veien (fv 319) deler / hele. Det er derfor ikke trygt for barn å gå langs veien.	Autovern langs hele strekningen. Lysregulert fotgjengerovergang til Nesbygda kirke.	x	x		x
72	Tangen skole og FAU	Tangen barneskole	fv	3	Fv 319. Havnevik	Her kjører bilene alt for fort i forhold til fartsgrensen. Det bør barn her og de kan ikke gå langs veien da det er fare for at de kan bli påkjørt.	Redusert fartsgrense fra Hella til Tørkop. Sette ned 10 km fra nåværende grenser dvs 50 forbi Hella. 60 Hella til Havnevik – 50 fra Havnevik til Tørkop				x
73	Killingrud elevråd	Killingrud ungdomsskole	kv	1	Solbergveien (forbi Spinneriet), mellom Skansenveien og Kneika	Høy hastighet, ikke fortau, krapp sving, dårlig sikt for bilister (trær og busker skygger for sikt). Se brevet med kart og markert område.	Ta vekk trær, lavere hastighet, farstmåling med smilefjes, fortau.	x			
74	Killingrud elevråd	Killingrud ungdomsskole	kv	2	Solbergveien, Kikkutveien	Det er fortau på venstre side opp Solbergveien, for å fortsette opp Solbergveien ved Kikkutveien er det mange som krysser veien ved krysset. Det oppstår mange farlige trafikksituasjoner ved kryssing av veien. Bilene kjører ofte i høy hastighet her. Se brevet med kart og markert område.	Merke opp for fotgjengerovergang, fartshumper? Sørg for bedre oversikt i krysset?		x		
75	Killingrud elevråd	Killingrud ungdomsskole	kv	3	Utkjørsel fra Olleveien til gamle Riksvei	Uoversiktlig pga hekker og planter. Se brevet med kart og markert område.	Kutte hekkene		x		
76	Killingrud FAU	Killingrud ungdomsskole	kv	1	Solbergveien opp til svingen ved Kneika	Fortau mangler på strekningen. Mye trafikk her og mange barn anvender denne veien som skolevei. På vinteren flyttes søppelkasser ned til svingen i denne veien og skaper enda flere trafikksituasjoner. Biler stopper for å kaste søppel, og veien som barna går på blir enda smalere enn den allerede er blitt med søppelkassene som er flyttet ned dit og de må gå ute i hovedveien. Se vedlegg med foto.	Etablere fortau på hele strekningen	dekkes av innspill 73			
77	Killingrud FAU	Killingrud ungdomsskole	PV	2	Trafikksituasjon ved Solberg Barneskole	Trang Inn/ utkjøring ved Solberg Skole. Pr dags dato er det en trang inn og utkjøring til Solberg Skole, rett ved det som regnes som «hoved gangfeltet» til Solberg barneskole og Killingrud ungdomsskole. Dvs. ca 800 brukere hvis alle hadde brukt bena. Det er dessverre mye bringing og henting av elever. Det er ganske så kaos med barn og biler på morgenen. Dvs. mange usikre situasjoner for elever ved begge skolene. Se vedlegg med foto.	Hvis man kunne laget en mer sikker av og påstigning fra bilene, så ville dette skapt en tryggere situasjon for alle. Hva med en langsgående avslipping ved Solberg skole? (parallelt med Gml. Riksvei), da hadde bilene hatt utkjøringen litt lenger unna gangfeltet.			x	
78	Killingrud FAU	Killingrud ungdomsskole	kv	3	Gamle Riksvei, Tverrveien utkjøring ved Åserud og inn på Gamle Riksvei. Overgangen utkjøring inn på Gamle Riksvei ved Herstrøm.	Mange gir veldig på etter å ha tatt av fra disse to kryssene. Erfaringsmessig så har de sakte fart ved skolen, men skoleveien består av mer enn kun rundt skolen. Generelt så holdes det veldig høy fart langs denne strekningen. Se vedlegg med foto.	Det burde vært satt opp fartsdemperer evt ekstra skilt når de kommer inn på riksveien for å dempe farten med en gang. Det trengs tiltak for å dempe farten langs hele strekningen.				x
79	FAU Gulskogen barne- og ungdomsskole	Gulskogen barne- og ungdomsskole	kv	1	Vintergata ved skolen	Mange foreldre kjører barna til skolen om morgenen. Området virker uoversiktlig og kaotisk mellom kl 8.15-8.30 hver morgen. I tillegg er JM bygg i gang med å bygge «skulpturen» et leilighetskompleks med utkjøring i samme område.	Hjertesone mellom kl 8 og kl 8.30				x



80	FAU Gulskogen barne- og ungdomsskole	Gulskogen barne- og ungdomsskole	kv	2	Gang- og sykkelstien langs Professor Smiths alle	Gang- og sykkelstien langs professor smiths alle var før en relativ trygg skolevei for elevene ved Gulskogen skole. Den siste tiden har sikkerheten langs denne skoleveien blitt utfordret. Først ved inn og utkjøring til proffen hageby, så ved tunnelutbyggingen til Bane NOR og nå ved ny planlagt adkomstvei til Sundland som nok en gang er planlagt å krysse skoleveien. Sammen utgjør dette 3 punkter på en strekning som utgjøre en fare for en skoleelev i godt driv på sykkelstien.	Manuell trafikkdirigering før, under og etter skoletid		x		
81	FAU Gulskogen barne- og ungdomsskole	Gulskogen barne- og ungdomsskole	kv	3	Brattbakken, dvs. Tårnfaret mellom Skogliveien og Tårnveien.	Brattbakken er en bratt bakke som mange elever bruker som skolevei. Om vinteren stenges denne bakken for gjennomkjøring en vei. Bakken er skummel og kan utrygge situasjoner for elever på vei til skolen	Stenge bakken for gjennomkjøring hele vinterhalvåret				x
82	Rødskog skole og FAU	Rødskog barneskole	fv	1	Manglende fortau ved Sølfastøya (Øvre Eiker vei)	Barna tvinges ut i trafikken - da det mangler fortau	Opprette fortau	x			
83	Rødskog skole og FAU	Rødskog barneskole	fv	2	Bussholdeplasser Langum og Pukerud (Nedre Eiker vei)	Manglende fotgjengerfelt i forbindelse ved bussholdeplasser i Nedre Eikervei gjør det krevende for barna å krysse veien ifm skoleskys	Opprette fotgjengerfelt ifm bussholdeplasser		x		
84	Rødskog skole og FAU	Rødskog barneskole	fv	3	Manglende fotgjengerfelt ved Sølfastøya (Nedre Eiker vei)	Manglende fotgjengerfelt gjør det krevende for barna å krysse Nedre Eikervei på en trygg måte.	Opprette fotgjengerfelt ifm Sølfastøya		x		
85	Åskollen skole	Åskollen barneskole	fv	1	Krysset med Norbyveien, ved KIWI	Kiwi-krysset: mye skjer på et lite område, området mellom Olaf Mørchsvei og Solumveien. Busslomme, parkering til Kiwi, fotgjengerfelt, flere veier inn på Nordbyveien.	Tiltak ikke foreslått		x		
86	Åskollen skole	Åskollen barneskole	kv	2	Kiss&ride og parkering ved Åskollen skole	Kiss'n ride og parkering rundt skolen. Få parkeringsplasser om vinteren. Sammensurium av folk som skal levere, hente, rygge, varelevering til Rema, handle.	Tiltak ikke foreslått			x	
87	Åskollen skole	Åskollen barneskole	kv	3	Krysset ned til Eikveien (Eikringen)	Dårlig belysning ved krysset ned til Eikhaugen.	Tiltak ikke foreslått				x
88	Hallermoen skole	Hallermoen barneskole	kv	1	Vargveien, innfartsveien til skolen.	Fra den lille bakkertoppen ved enden av vår p-plass og ned til det eksisterende fortauet i Bekkedalsveien (krysset). Her går det daglig elever og foresatte med og uten barnevogn i gaten. Aks elever går ofte der når trafikken er størst ifm jobbslutt eller henting av barn i skole/Aks og i barnehagen (Blåbærtoppen). Vinterstid blir det smalt og glatt på denne veistrekningen	Fortauet må forlenges i Vargveien.		x		
89	Aronsløkka skole	Aronsløkka barneskole	kv	1	Roligheten, Drammen skisenter og området rundt skolen knyttet til kiss&ride og parkering.	Trafikkavvikling i Roligheten ved skolestart, skoleslutt er tidvis kaotisk. Vi ønsker en Kiss-and-ride løsning ved Drammen skisenter, og mer begrensninger for å levere i Roligheten.	Vi ønsker en Kiss-and-ride løsning ved Drammen skisenter, og mer begrensninger for å levere i roligheten.			x	
90	Fjell skole og FAU	Fjell barneskole	kv/fv	1	Krysset Austadveien/Skogerveien	Farlig fotgjengerovergang for mange barn og unge til skole og til aktiviteter i Fjellhallen/Fjell Arena	Lysregulert fotgjengerovergang. Lyssetting		x		
91	Fjell skole og FAU	Fjell barneskole	kv	2	Område Skogerveien/L.Grønlandsvei/L. Hevigsvei	Farlige fotgjengeroverganger. Manglende fotgjengeroverganger	Bedre merking og skilting. Lyssetting		x		
92	Fjell skole og FAU	Fjell barneskole	kv	3	«Kiss and drive» løsning i L.Grønlangsvai	Mange foreldre/foresatte stopper rett ved/på fotgjengerovergang. Uoversiktlig for barn og unge som skal over veien.	Flytte «Kiss and drive» lenger opp i veien. Bedre merking og skilting. Lyssetting			x	x

## Vedlegg 3: Kunnskapsgrunnlag om ulykker og ulykkesutvikling i Drammen 2010-2019

Om datakilder og svakheter knyttet til den offisielle ulykkesstatistikken .....	2
Kjennetegn ved ulykkene i Drammen .....	2
Kjennetegn ved ulykkesutviklingen i Drammen 2010-2019.....	4
Hvilke trafikanter rammes i de alvorligste ulykkene? .....	6
Drepte og skadde barn og unge i fotgjenger- og sykkelulykker i Drammen .....	7
Antall ulykker per innbygger .....	9
Hvor ulykkene i Drammen 2010-2019 skjedde .....	11

## Om datakilder og svakheter knyttet til den offisielle ulykkesstatistikken

Den offisielle ulykkesstatistikken baserer seg på innsamlede data fra politiregistrerte ulykker med personskaade. Veitrafikkulykker som ikke medfører personskaade inngår altså ikke i ulykkesstatistikken. Den offisielle ulykkesstatistikken kan f.eks. lastes opp på nettsidene til SSB eller Statens vegvesen<sup>1</sup>.

Mens den offisielle ulykkesstatistikken omfatter om lag 9000 veitrafikkulykker årlig, viser tall fra sykehusene at det skades over 40 000 personer som følge av veitrafikkulykker årlig<sup>2</sup>. Særlig «single-ulykker» på sykkel blir i liten grad rapportert til politiet. Omfattende underrapportering er blant annet påvist i en registrering av alle sykkel-skader som ble gjennomført ved Oslo skadelegevakt i 2014. Denne kartleggingen viste at kun én av 13 sykkelulykker ble rapportert til politiet<sup>3</sup>. Fotgjengerulykker som ikke involverer andre trafikanter, såkalte «fallulykker», defineres ikke som veitrafikkulykker og inngår derfor ikke i den offisielle ulykkesstatistikken over veitrafikkulykker.

En annen svakhet knyttet til ulykkesstatistikken er at den ikke skiller mellom ulike former for sykler (elsykkel, tråsykkel, elsparkesykkel, sparkesykkel osv).

## Kjennetegn ved ulykkene i Drammen

I perioden 2010-2019 skjedde det 530 politiregistrerte ulykker i Drammen kommune<sup>4</sup>.

Ulykkesstatistikk for 2020 foreligger ikke før våren 2021 og inngår derfor ikke i denne analysen.

Blant de 530 politiregistrerte ulykkene i Drammen 2010-2019 var det 17 ulykker med drepte, 58 ulykker med hard skade og 455 ulykker med lettere skade (Figur 1). Ulykkene omfatter 305 bilulykker, 83 mc-ulykker, 62 sykkelulykker og 80 fotgjengerulykker (Figur 2). Nesten halvparten av ulykkene skjedde på fylkesveier, mens ca. 30 prosent av ulykkene skjedde på kommunale veier (Figur 3). Det skjedde flest ulykker på veier med fartsgrense 50 km/t, og 62 prosent av ulykkene skjedde på veier med fartsgrense 50 km/t eller lavere (Figur 4).

---

<sup>1</sup> Se: <https://trine.atlas.vegvesen.no/> eller <https://vegkart.atlas.vegvesen.no/#kartlag:geodata/@600000,7225000,3>

<sup>2</sup> <https://www.vegvesen.no/fag/fokusomrader/trafikksikkerhet/ulykkesdata/om-ulykkesstatistikk>

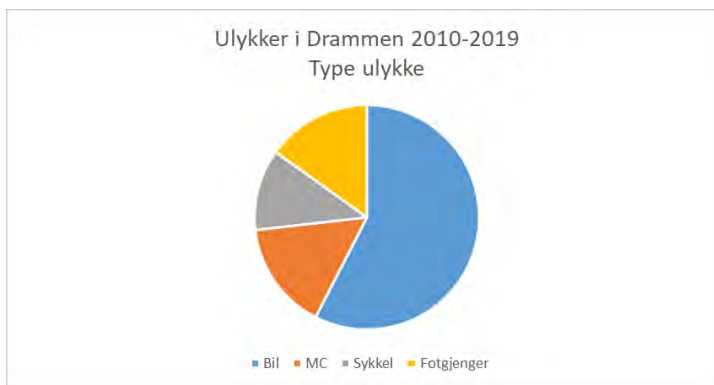
<sup>3</sup> «Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018-2021».

<sup>4</sup> Denne oppsummeringen legger dagens kommunegrense til grunn, dvs. at den summerer antall ulykker som har skjedd i de tre tidligere kommunene Svelvik, Nedre Eiker og Drammen.

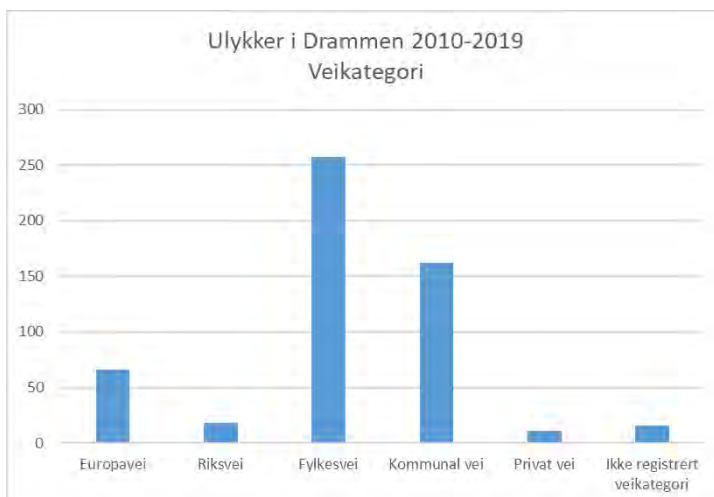




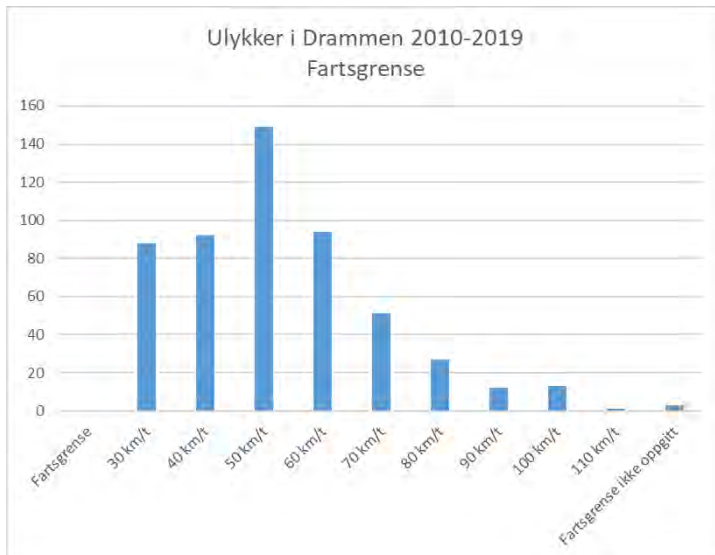
Figur 1: Ulykker i Drammen 2010-2019, fordelt på alvorlighetsgrad.



Figur 2: Ulykker i Drammen 2010-2019, fordelt på ulykkestype.



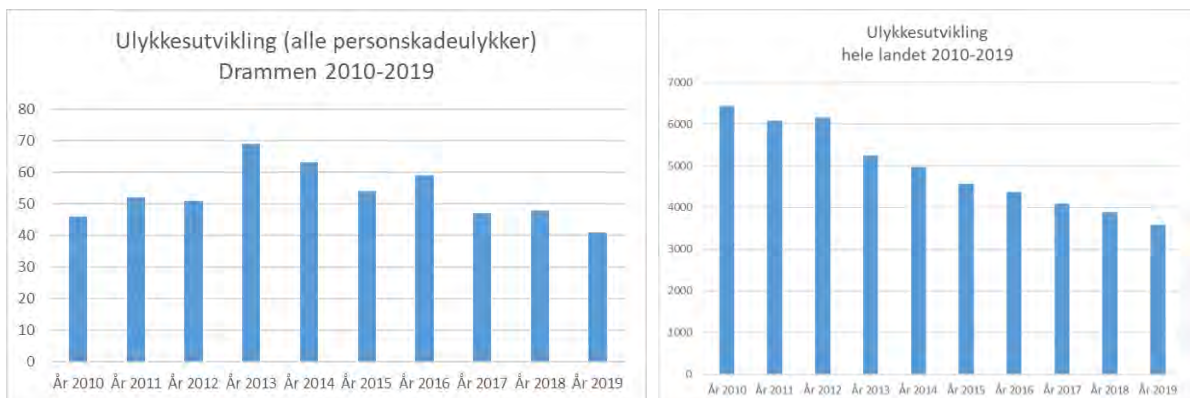
Figur 3: Ulykker i Drammen 2010-2019, fordelt på veikategori.



Figur 4: Ulykker i Drammen 2010-2019, fordelt på fartsgrensen på ulykkesstedet.

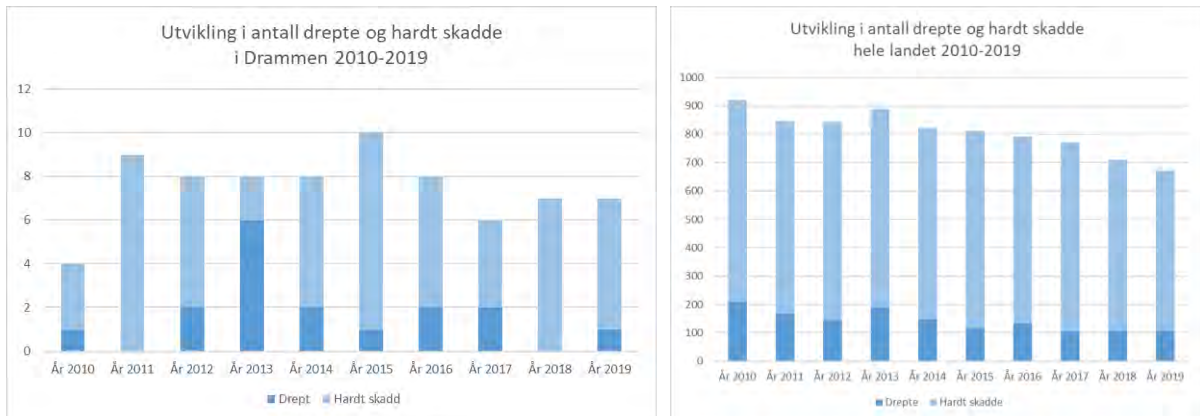
### Kjennetegn ved ulykkesutviklingen i Drammen 2010-2019

I hele landet sank antall ulykker fra 6434 i 2010 til 3579 i 2019, dvs. en nedgang på ca. 45 prosent. I Drammen kommune skjedde det nesten like mange ulykker i 2019 som i 2010. Det har altså ikke vært en tilsvarende nedgang i antall ulykker i Drammen som i landet for øvrig (Figur 5).



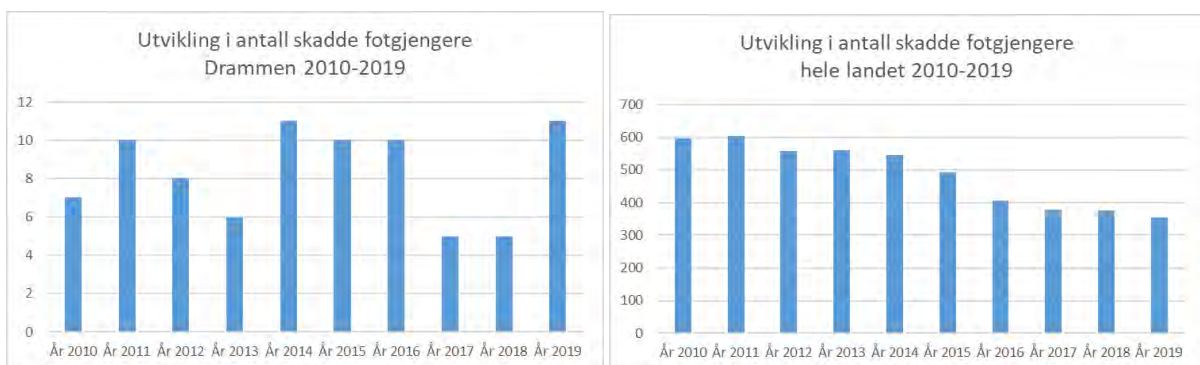
Figur 5: Ulykkesutviklingen i Drammen 2010-2019 (til venstre) og ulykkesutviklingen i hele landet 2010-2019 (til høyre).

I hele landet har antall drepte blitt halvert siden 2010, og antall drepte og hardt skadde har gått ned fra 922 i 2010 til 673 i 2019, dvs. en nedgang på nesten 30 prosent. Som det fremgår av Figur 6 har det ikke vært en tilsvarende nedgang i antall drepte og hardt skadde i Drammen som i hele landet.



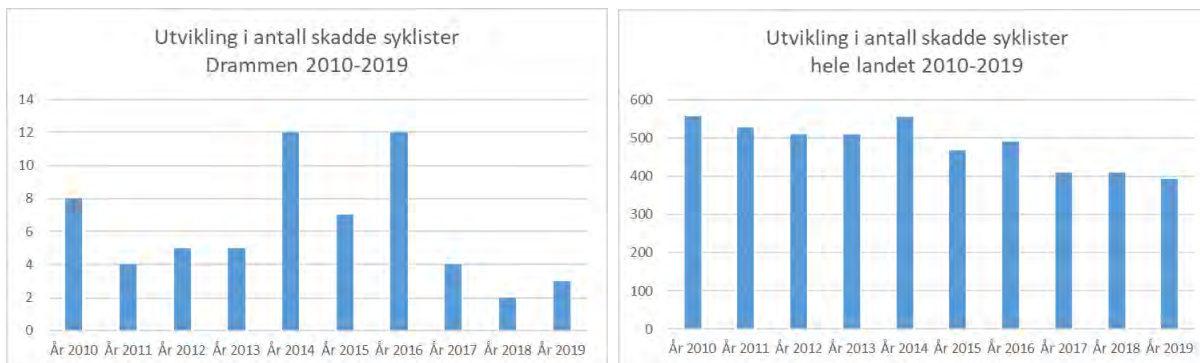
Figur 6: Utvikling i antall drepte og hardt skadde i Drammen 2010-2019 (til venstre) og i hele landet 2010-2019 (til høyre).

Når det gjelder skadde fotgjengere har det vært en markant nedgang i hele landet, fra 597 skadde fotgjengere i 2010 til 353 skadde fotgjengere i 2019. I Drammen var det imidlertid flere skadde fotgjengere i 2019 enn i hhv. 2018, 2017, 2016 og 2015. Det var også flere skadde fotgjengere i Drammen i 2019 enn i 2010 (Figur 7).



Figur 7: Utvikling i antall skadde fotgjengere i Drammen 2010-2019 (til venstre) og i hele landet 2010-2019 (til høyre).

Når det gjelder antall skadde syklister har det spesielt de tre siste årene vært en markant nedgang i Drammen. I hele landet gikk antall skadde syklister ned fra 557 i 2010 til 393 i 2019 (Figur 8).

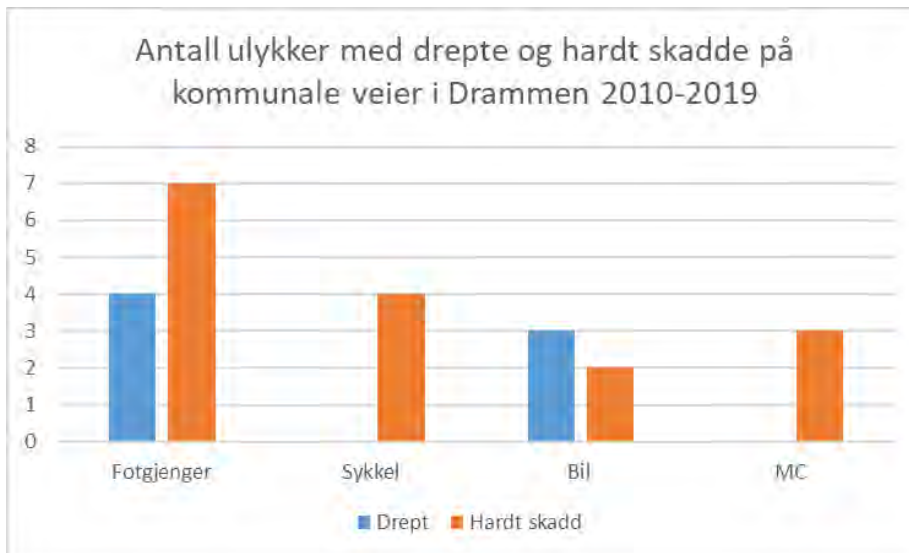


Figur 8: Utvikling i antall skadde syklister 2010-2019 i Drammen (til venstre) og i hele landet 2010-2019 (til høyre).

### Hvilke trafikanter rammes i de alvorligste ulykkene?

Dersom vi ser nærmere på de ulykkene i Drammen 2010-2019 som har skjedd på kommunale veier, og som har medført drepte eller hardt skadde, ser vi at ca. 65 % av disse ulykkene rammet fotgjengere og syklister (Figur 9).

Dette underbygger at kommunens innsats bør rettes mot å forebygge ulykker med gående og syklende. Politiske målsettinger om å øke andelen som går, sykler og reiser kollektivt (nullvekstmålet) forsterker behovet for denne prioriteringen ytterligere.



Figur 9: Antall ulykker med drepte og hardt skadde på kommunale veier i Drammen 2010-2019, fordelt på ulykketype.

## Drepte og skadde barn og unge i fotgjenger- og sykkelulykker i Drammen

I perioden 2010-2019 var det totalt 40 barn og unge (0-17 år) som ble drept eller skadd i fotgjenger- og sykkelulykker i Drammen, hvorav 1 drept, 3 hardt skadde og 36 lettere skadde<sup>5</sup>. I foregående 10-årsperiode (2000-2009) var det totalt 58 barn og unge (0-17 år) som ble drept eller skadd i fotgjenger- og sykkelulykker i Drammen kommune, hvorav 8 hardt skadde og 50 lettere skadde. Det har altså vært en positiv utvikling i antall drepte og skadde barn og unge i Drammen fra 2000 og fram til i dag (Figur 10).



Figur 10: Årlig antall drepte og skadde barn og unge (0-17 år) i fotgjenger- og sykkelulykker i Drammen i 2000-2019. Kilde: TRINE (Statens vegvesen).

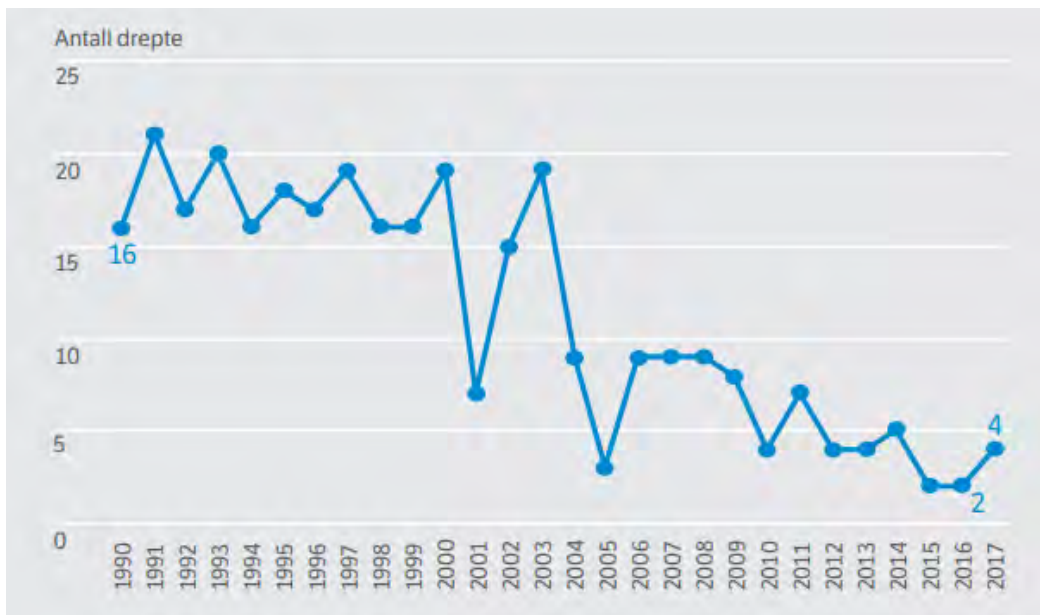
<sup>5</sup> Ulykkesstatistikk hentet her: <https://trine.atlas.vegvesen.no/>

**Nasjonal transportplan (2018-2029)** sier følgende om utviklingen i antall ulykker med barn og unge:

«Andelen trafikkdrepte i aldersgruppen 0 til og med 15 år utgjorde i 1970 hele 18 prosent. I 2010 var andelen redusert til om lag 3 prosent, og i dag er det fremdeles en svært lav andel barn blant de trafikkdrepte. Tall for 2016 viser at den positive trenden fortsetter med en nedgang i antall drepte under 16 år. For denne gruppen er regjeringens visjon om ingen drepte og hardt skadde innen rekkevidde. Likevel er det viktig å opprettholde det målrettede arbeidet rettet mot barn og unge. Eksempelvis viser en rapport fra Helsedirektoratet (Barnehage- og skoleskader i Oslo 2015) at 318 barn og unge ble behandlet ved Oslo skadelegevakt i 2015 som følge av skader på skolevegen».

**Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på veg 2018-2021**<sup>6</sup> sier følgende om utviklingen i antall drepte og hardt skadde barn og unge (0-14 år):

Selv om antall drepte barn er lavt, er det fortsatt mange som blir hardt skadd, og det gjenstår mye arbeid før nullvisjonen er oppfylt for denne aldersgruppen. De siste årene har summen av drepte og hardt skadde barn i alderen 0-14 år ligget på rundt 40 hvert år.



Figur 11: Utviklingen i antall drepte barn (0-14 år) i vegtrafikken. Kilde: Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på veg 2018-2021.

<sup>6</sup>

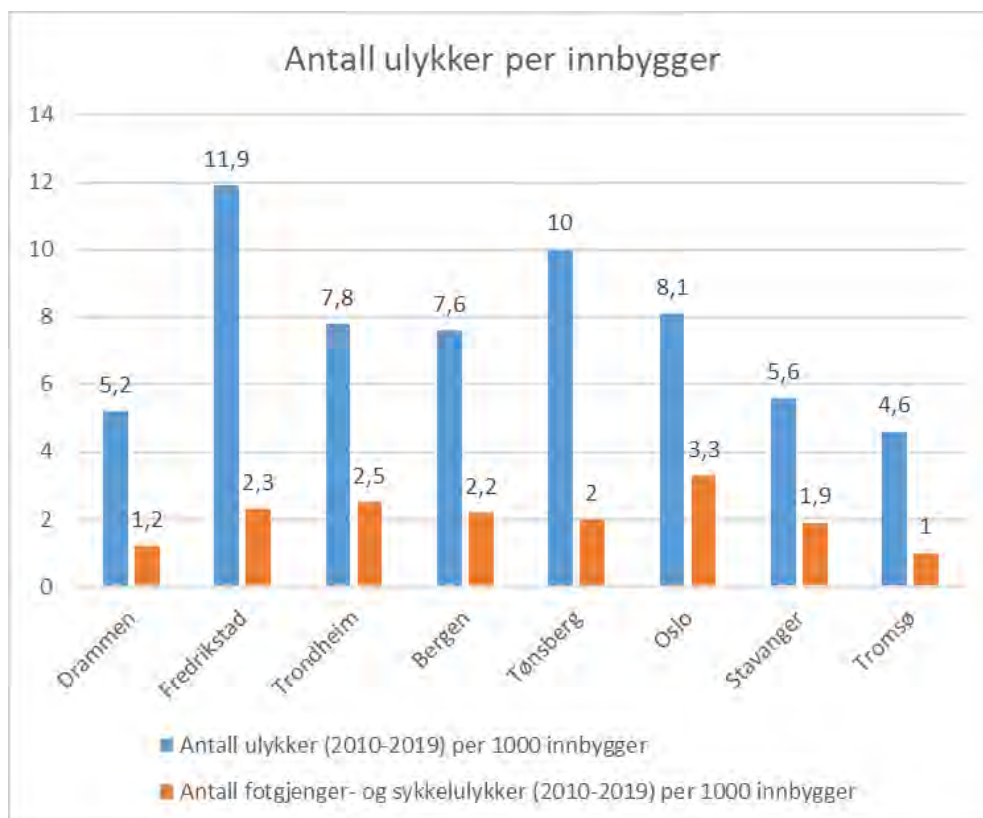
[https://www.vegvesen.no/attachment/2188830/binary/1239906?fast\\_title=Nasjonal+tiltaksplan+for+trafiksikkerhet+p%C3%A5+veg+2018%E2%80%932021.pdf](https://www.vegvesen.no/attachment/2188830/binary/1239906?fast_title=Nasjonal+tiltaksplan+for+trafiksikkerhet+p%C3%A5+veg+2018%E2%80%932021.pdf)



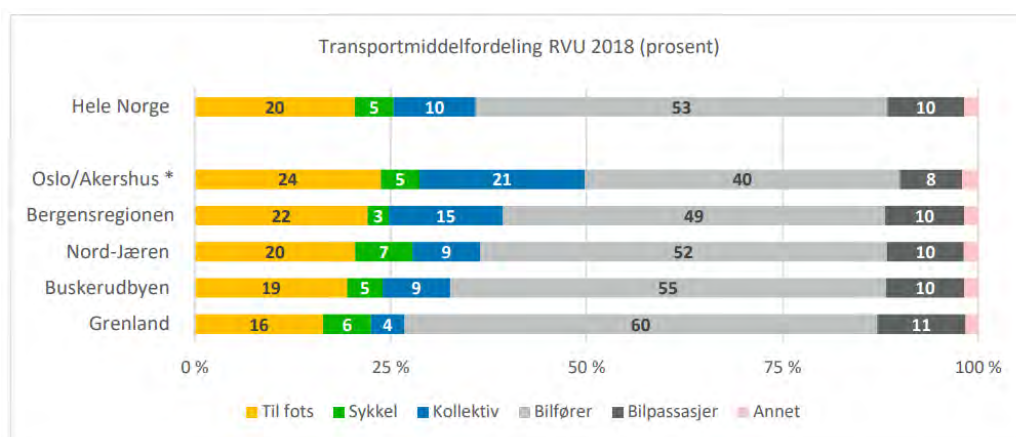
## Antall ulykker per innbygger

Drammen kommune har forholdsvis få antall ulykker per innbygger ved sammenligning med andre storbykommuner i landet. Det samme gjelder antall fotgjenger- og sykkelulykker per innbygger (Figur 12).

Antall fotgjenger- og sykkelulykker per innbygger må imidlertid ses i lys av lokale variasjoner i reisemiddelvalg. Reisevaneundersøkelser viser at andelen som går eller sykler er relativt lav i Buskerudbyen sammenlignet med andre byområder<sup>7</sup> (Figur 13).



Figur 12: Totalt antall ulykker (2010-2019) per 1000 innbygger og totalt antall fotgjenger- og sykkelulykker (2010-2019) per 1000 innbygger i Drammen og andre storbykommuner. Hilde: SSB og NVDB.



Figur 13: Transportmiddelfordeling på daglige reiser i ulike byområder (prosent). Kilde: UA-rapport 130/2020.

<sup>7</sup> UrbanetAnalyse Rapport 130/2020 «Reisevaner i Buskerudbyen 2018 – sammenlignet med tidligere år og med andre byområder». Side 28.



Rapporten «Koblingen mellom nullvekstmålet og nullvisjonen»<sup>8</sup> har beregnet risikoen for fotgjengere og syklister i de 9 største byområdene. Figur 14 viser situasjonen i 2016 når det gjelder omfanget av gåing og sykling per innbygger og når det gjelder risiko for å bli drept eller hardt skadd per mill. km som henholdsvis fotgjenger og syklist. Omfanget av gåing og sykling er beregnet ved hjelp av regionale transportmodeller, og inngikk som en del av grunnlaget for arbeidet med byutredningene. Beregningene av risiko tar utgangspunkt i gjennomsnittlig antall drepte og hardt skadde fotgjengere/syklister i perioden 2014-2017 og beregnet antall gå-km og sykkel-km i 2016.

Som det framgår av figuren blir det både gått og syklet minst i Buskerudbyen. Risikoen for gående er størst i Buskerudbyen og Osloregionen, og risikoen for syklende er høyest i Buskerudbyen.

Som det fremgår av rapporten er det visse svakheter knyttet til resultatene, bl.a. at det er store forskjeller mellom byområdenes geografiske utstrekning, noe som igjen påvirker omfanget av gåing og sykling. Det vises også til generelle svakheter knyttet til resultatene fra RVU og transportmodellberegningene.

	Fotgjengere		Syklister	
	Antall km gange per innbygger per dag i 2016	Drepte og hardt skadde per mill. gåkm	Antall km sykling per innbygger per dag i 2016	Drepte og hardt skadde per mill. sykkelkm
<b>Storbyområdene samlet</b>	<b>0,92</b>	<b>0,08</b>	<b>0,52</b>	<b>0,13</b>
Nedre Glomma regionen	1,06	0,08	0,35	0,20
Osloregionen	0,76	0,13	0,37	0,20
Buskerudbyen	0,45	0,13	0,18	0,31
Grenland	0,98	0,02	0,39	0,16
Kristiansandsregionen	1,03	0,06	1,22	0,08
Nord-Jæren	1,23	0,05	1,26	0,03
Bergensregionen	1,38	0,05	0,49	0,12
Trondheimsregionen	0,92	0,06	0,78	0,09
Tromsø	1,57	0,01	0,40	0,02

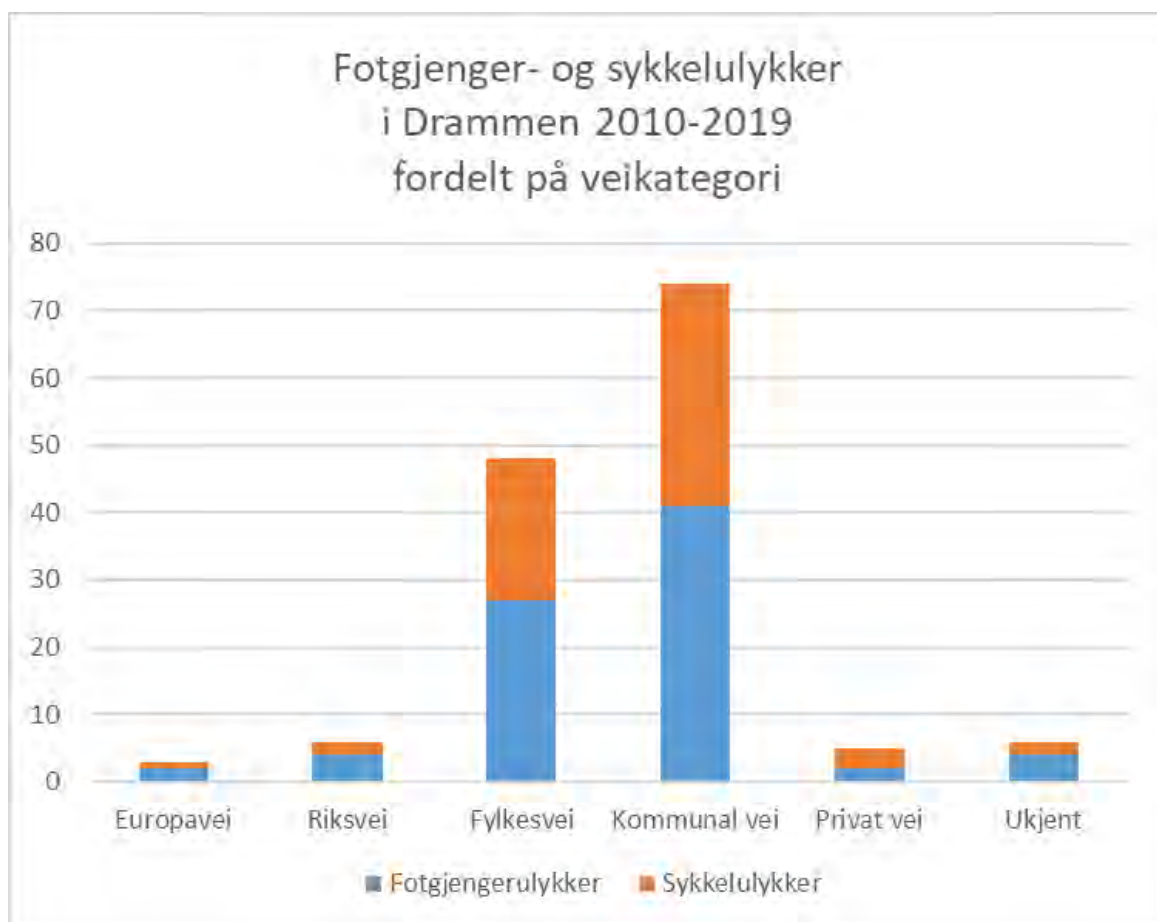
Figur 14: Risiko for å bli drept eller hardt skadd per km som fotgjenger og syklist (basert på STRAKS-ulykkesregister). Kilde: Statens vegvesen (2018).

<sup>8</sup> Statens vegvesen (2018): <file:///O:/Dokumentlager%20for%20virksomheten/Samferdsel,%20vei%20og%20park%20-%202552000/SAMFERDSEL/Revisjon%20TS-plan/Faglitteratur/NTP%202022%20Delrapport%20byomr%C3%A5der%20-%20nullvisjon%20og%20nullvekst.pdf>

## Hvor ulykkene i Drammen 2010-2019 skjedde

Det er kun ett såkalt «ulykkespunkt» i Drammen kommune<sup>9</sup>. Dette ligger på fv. 283 (Rosenkrantzgata), ved krysset med Åslyveien. Her har det skjedd 5 ulykker (1 sykkelulykke og 4 bilulykker) i løpet av perioden 01.01.2015-31.12.2019. Videre er det totalt 7 såkalte «ulykkesstrekninger» i Drammen kommune<sup>10</sup>. Disse ligger langs fv. 283 (Rosenkrantzgata), mellom krysset med Gamle Riksvei i vest og krysset med Øvre Kiøsteruds gate i øst. Disse ulykkene består hovedsakelig av bilulykker og mc-ulykker.

De fleste fotgjenger- og sykkelulykkene 2010-2019 i Drammen, skjedde på kommunale veier (Figur 15). Antall fotgjenger- og sykkelulykker er allikevel betydelig høyere per km på det fylkeskommunale veinettet enn på det kommunale veinettet, da det fylkeskommunale veinettet utgjør en mye mindre andel av det totale veinettet i kommunen.



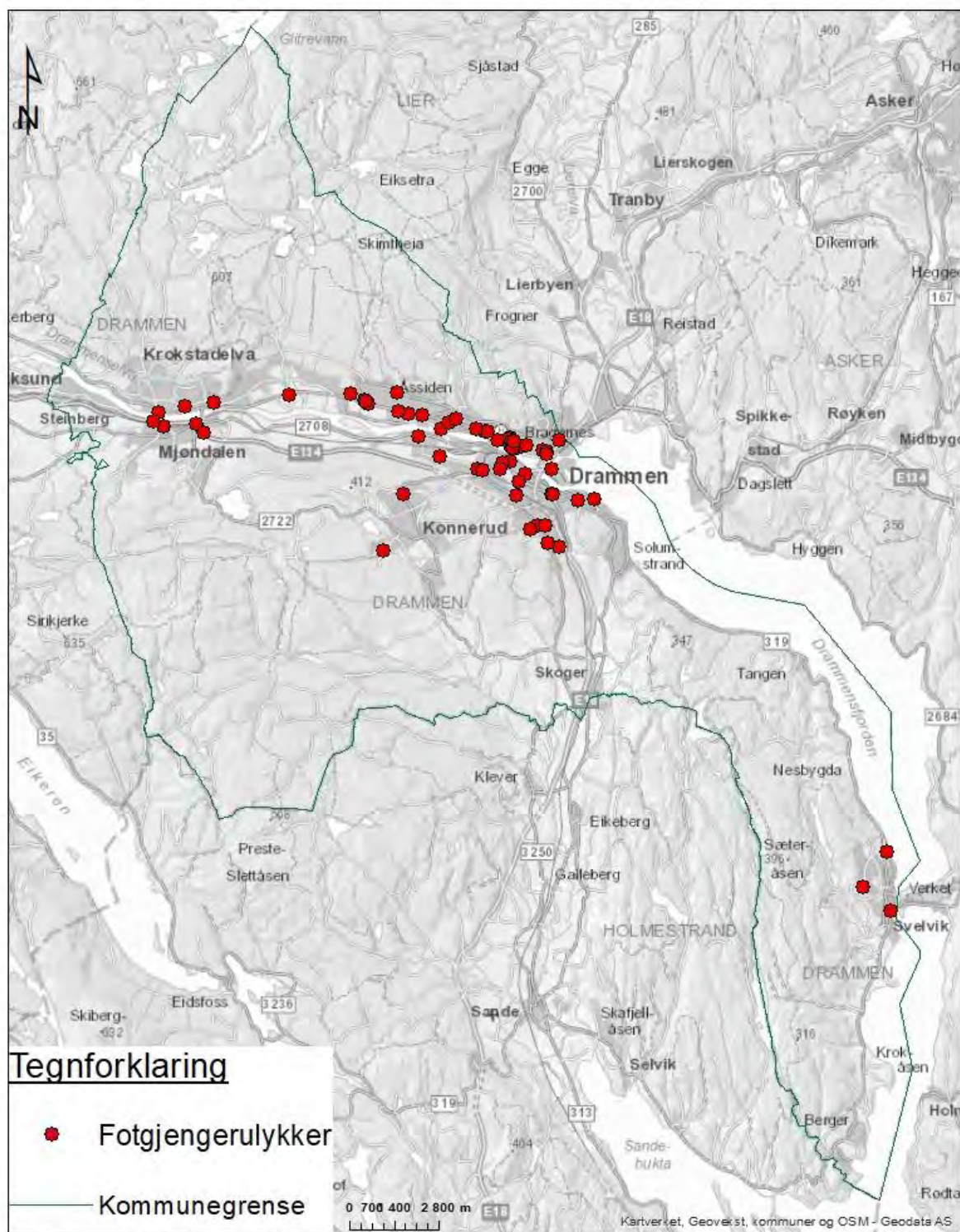
Figur 15: Fotgjenger- og sykkelulykker i Drammen 2010-2019 fordelt på ulike veikategorier.

Figurene nedenfor (Figur 16-Figur 24) viser hvor fotgjenger- og sykkelulykkene i perioden 2010-2019 i Drammen skjedde. Figurene viser også hvor vidt ulykkene skjedde på riksvei, fylkesvei, kommunal vei eller privat vei (fordelt på veikategori).

<sup>9</sup> «Ulykkespunkt» er definert som en strekning < 100 m, hvor det har skjedd minst 4 ulykker i løpet av 5 år.

<sup>10</sup> «Ulykkesstrekning» er definert som en strekning > 1000 m, hvor det har skjedd minst 10 ulykker i løpet av 5 år.

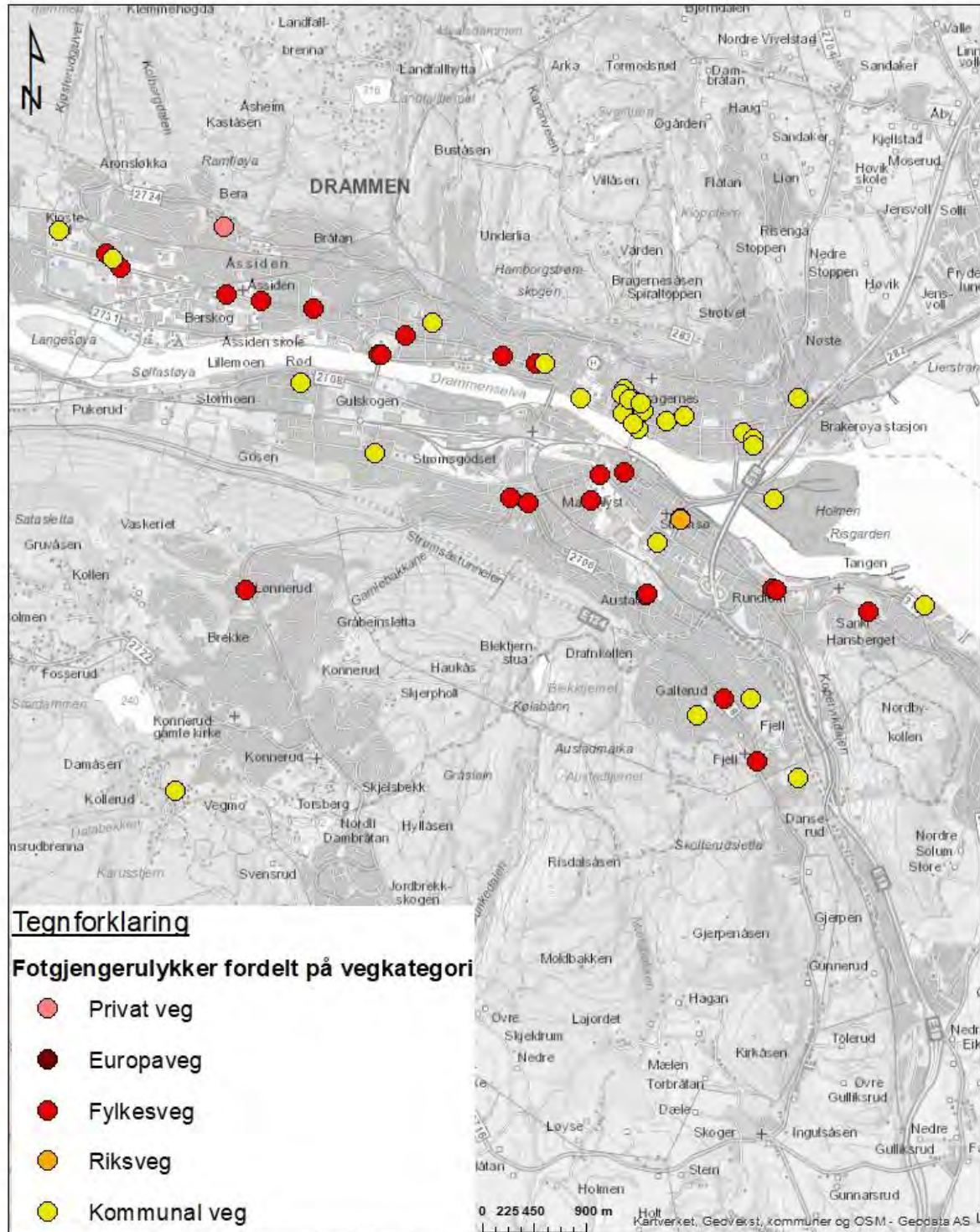
## Fotgjengerulykker i Drammen kommune 2010-2019



Figur 16: Fotgjengerulykker 2010-2019, i hele Drammen kommune. Kilde: NVDB/vegkart. Illustrasjon: Geodata Drammen kommune.

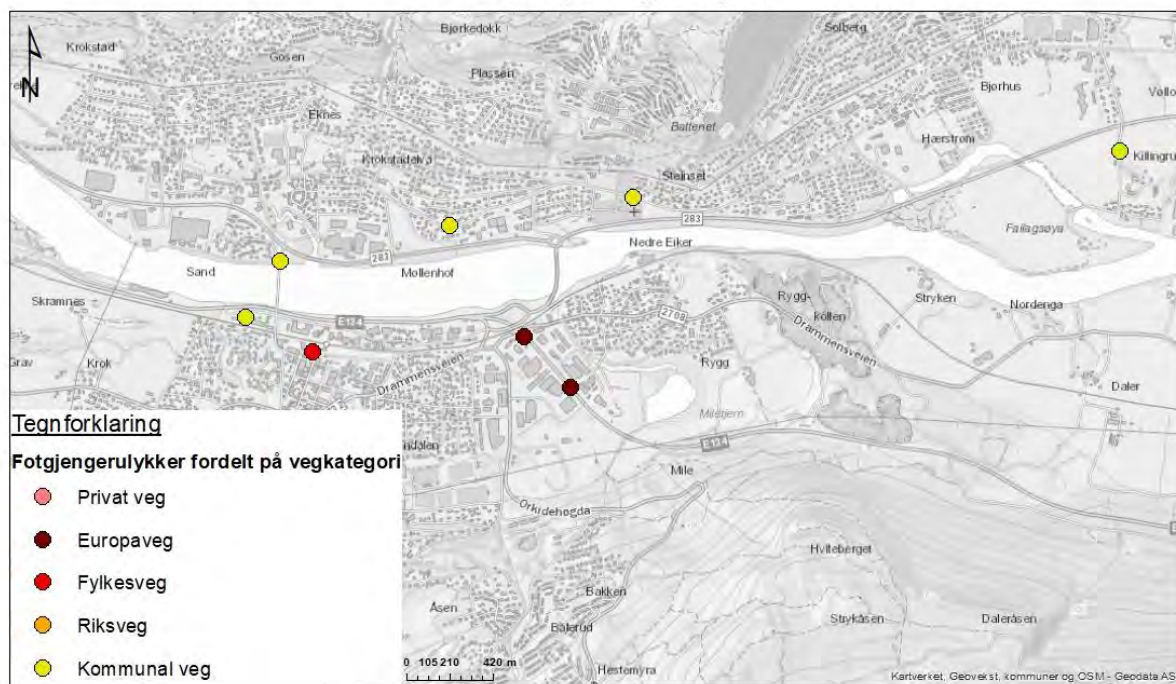


# Fotgjengerulykker i Drammen kommune 2010-2019, fordelt på vegkategori



Figur 17: Fotgjengerulykker 2010-2019 i deler av Drammen kommune, fordelt på ulike veikategorier. Kilde: NVDB/vegkart. Illustrasjon: Geodata Drammen kommune.

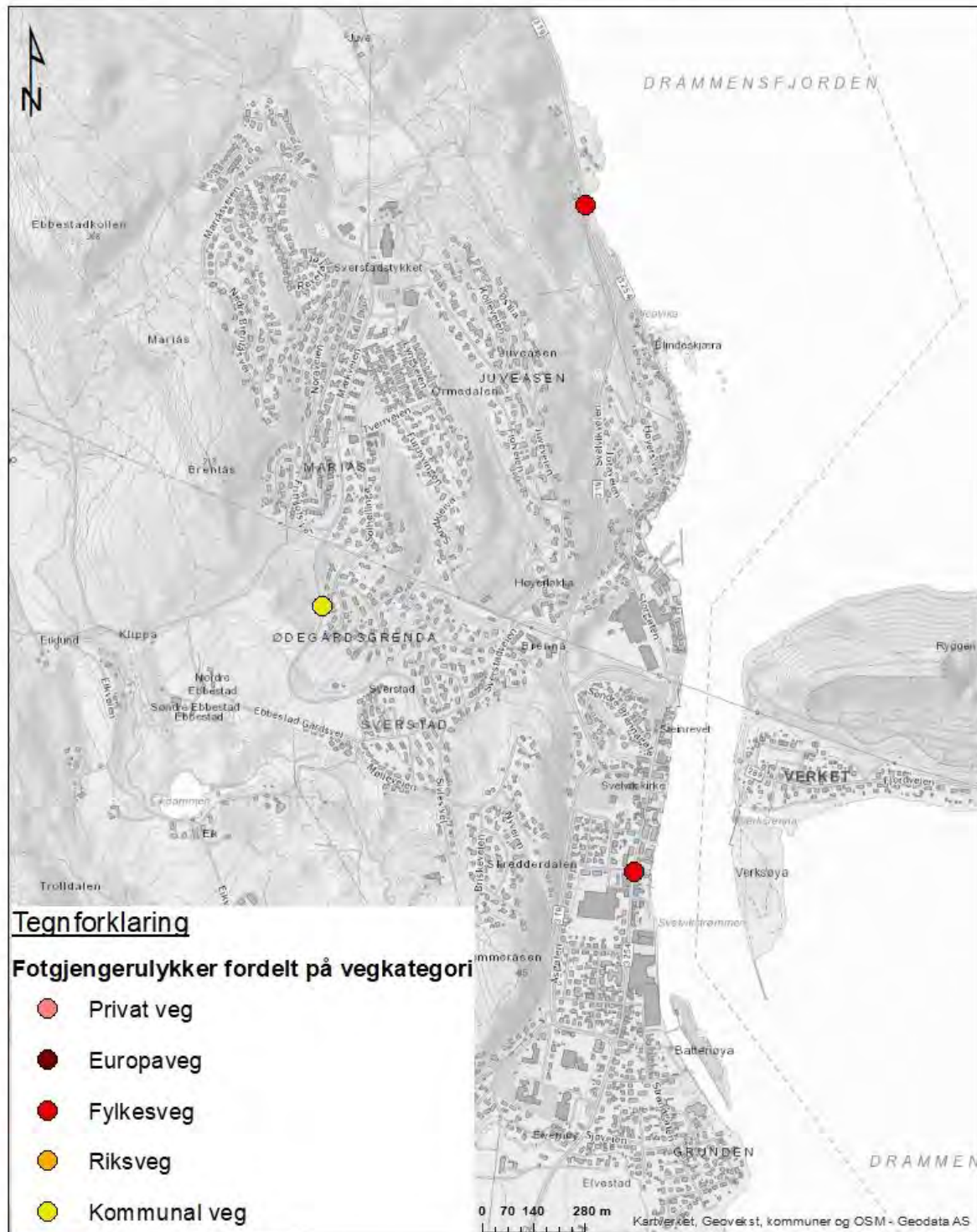
## Fotgjengerulykker i Drammen kommune 2010-2019, fordelt på vegkategori



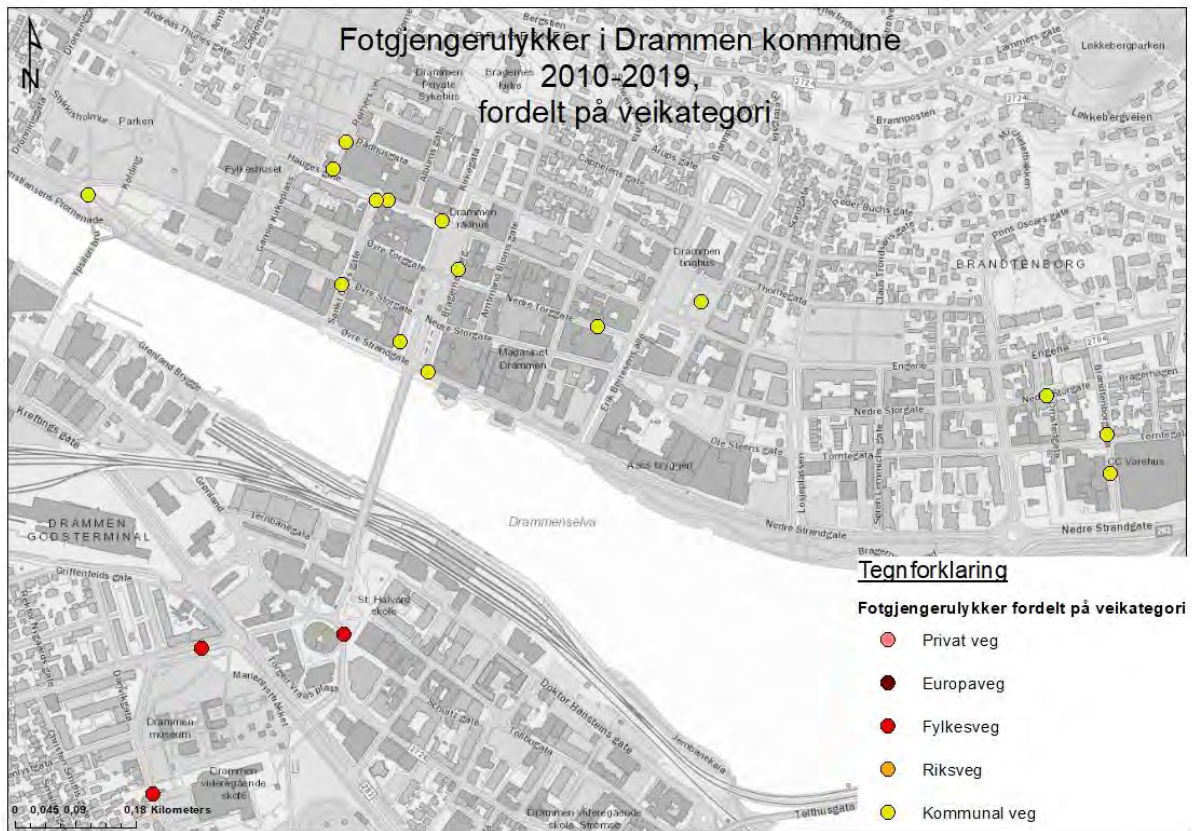
Figur 18: Fotgjengerulykker 2010-2019 i deler av Drammen kommune, fordelt på ulike veikategorier. Kilde: NVDB/vegkart. Illustrasjon: Geodata Drammen kommune.



# Fotgjengerulykker i Drammen kommune 2010-2019, fordelt på vegkategori



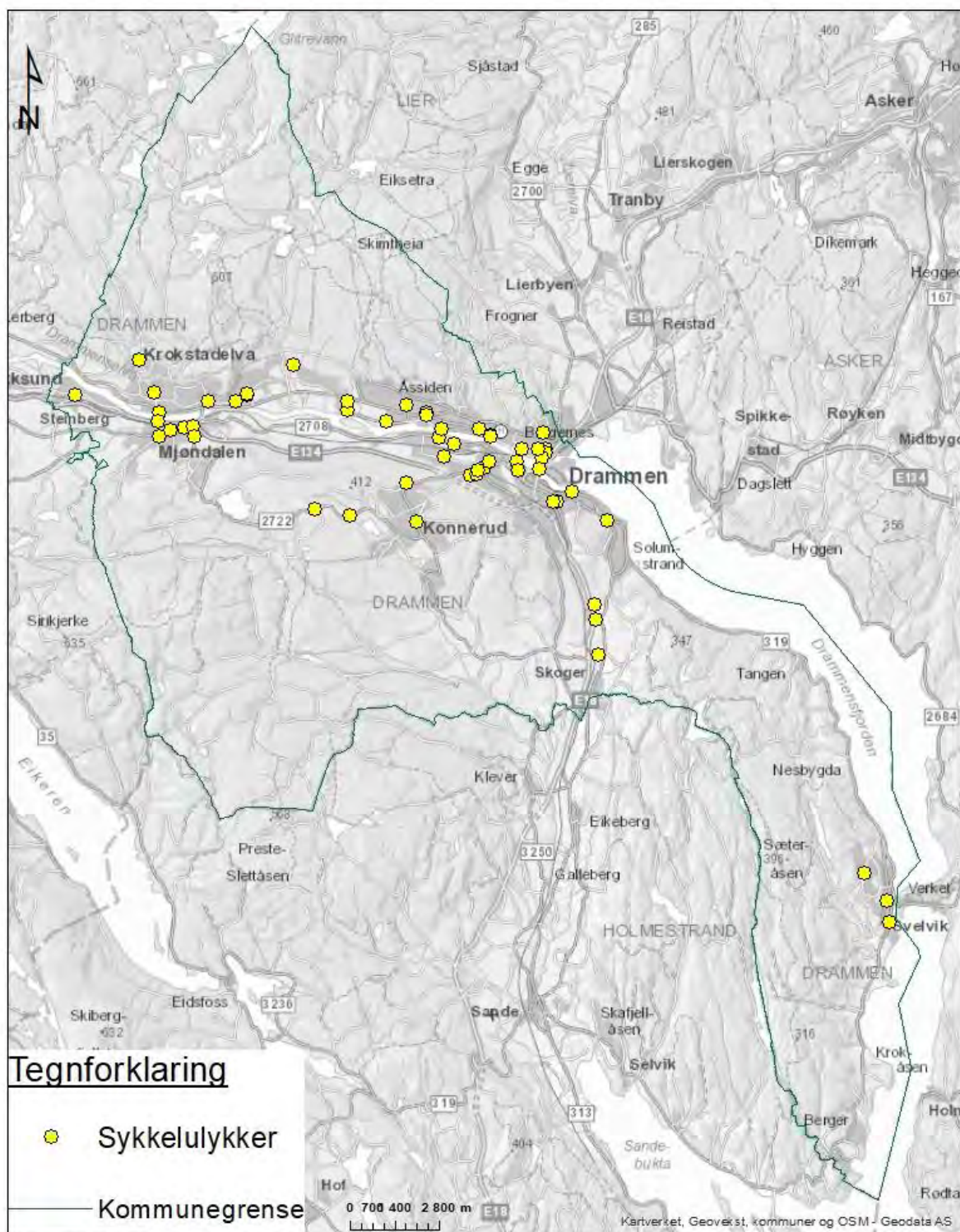
Figur 19: Fotgjengerulykker 2010-2019 i deler av Drammen kommune, fordelt på ulike veikategorier. Kilde: NVDB/vegkart. Illustrasjon: Geodata Drammen kommune.



Figur 20: Fotgjengerulykker 2010-2019 i Drammen sentrum, fordelt på ulike veikategorier. Kilde: NVDB/vegkart. Illustrasjon: Geodata Drammen kommune.

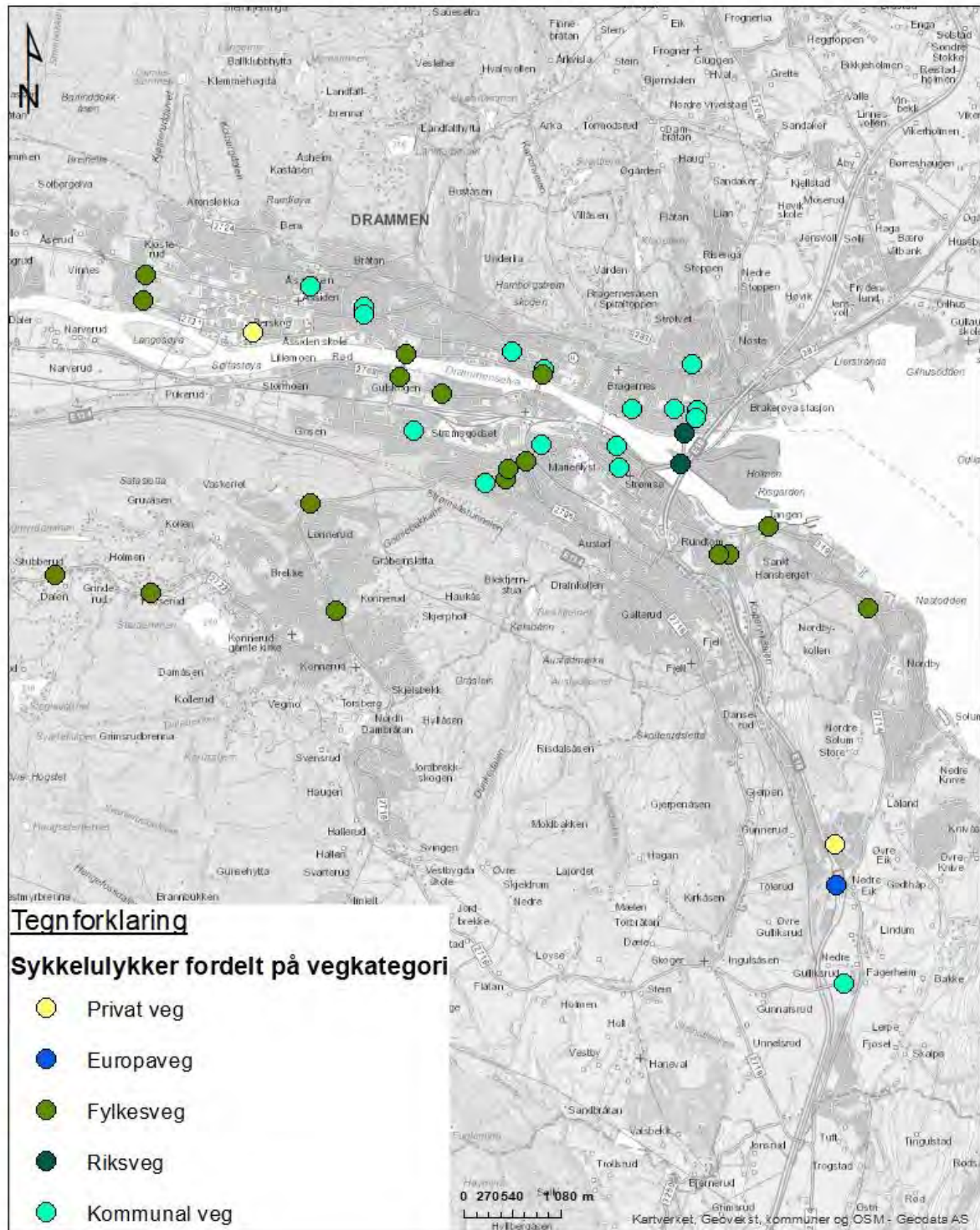


## Sykkelulykker i Drammen kommune 2010-2019,



Figur 21: Sykkelulykker 2010-2019 i hele Drammen kommune. Kilde: NVDB/vegkart. Illustrasjon: Geodata Drammen kommune.

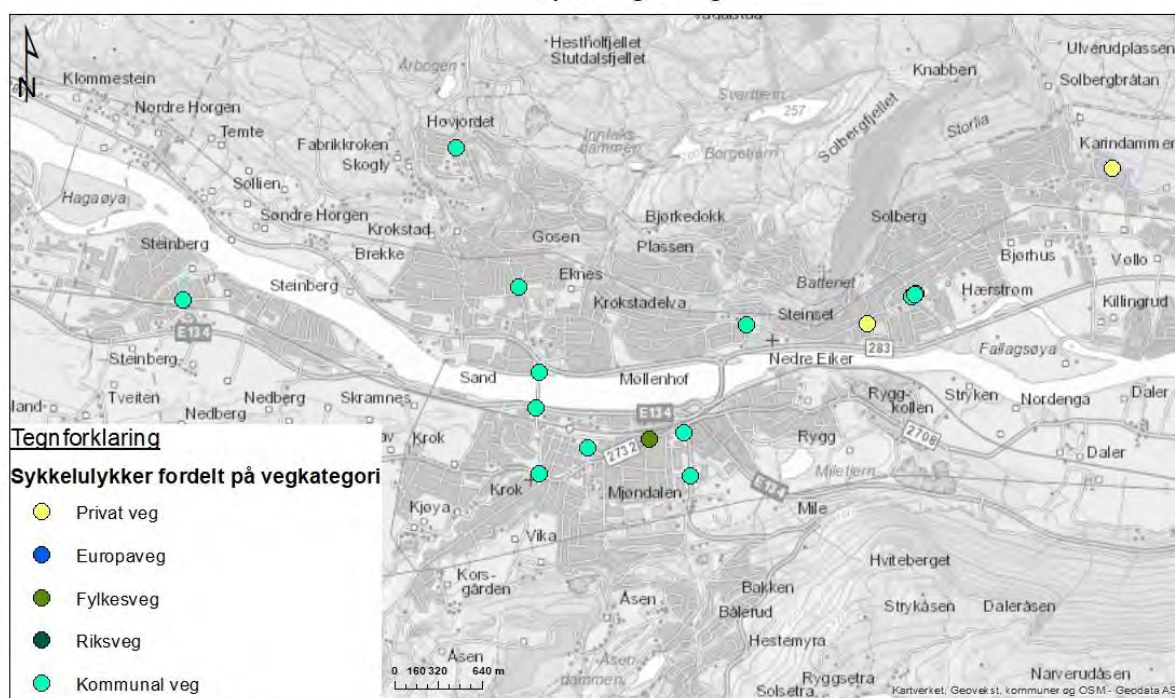
# Sykkelulykker i Drammen kommune 2010-2019, fordelt på vegkategori



Figur 22: Sykkelulykker 2010-2019 i deler av Drammen kommune, fordelt på ulike veikategorier. Kilde: NVDB/vegkart. Illustrasjon: Geodata Drammen kommune.

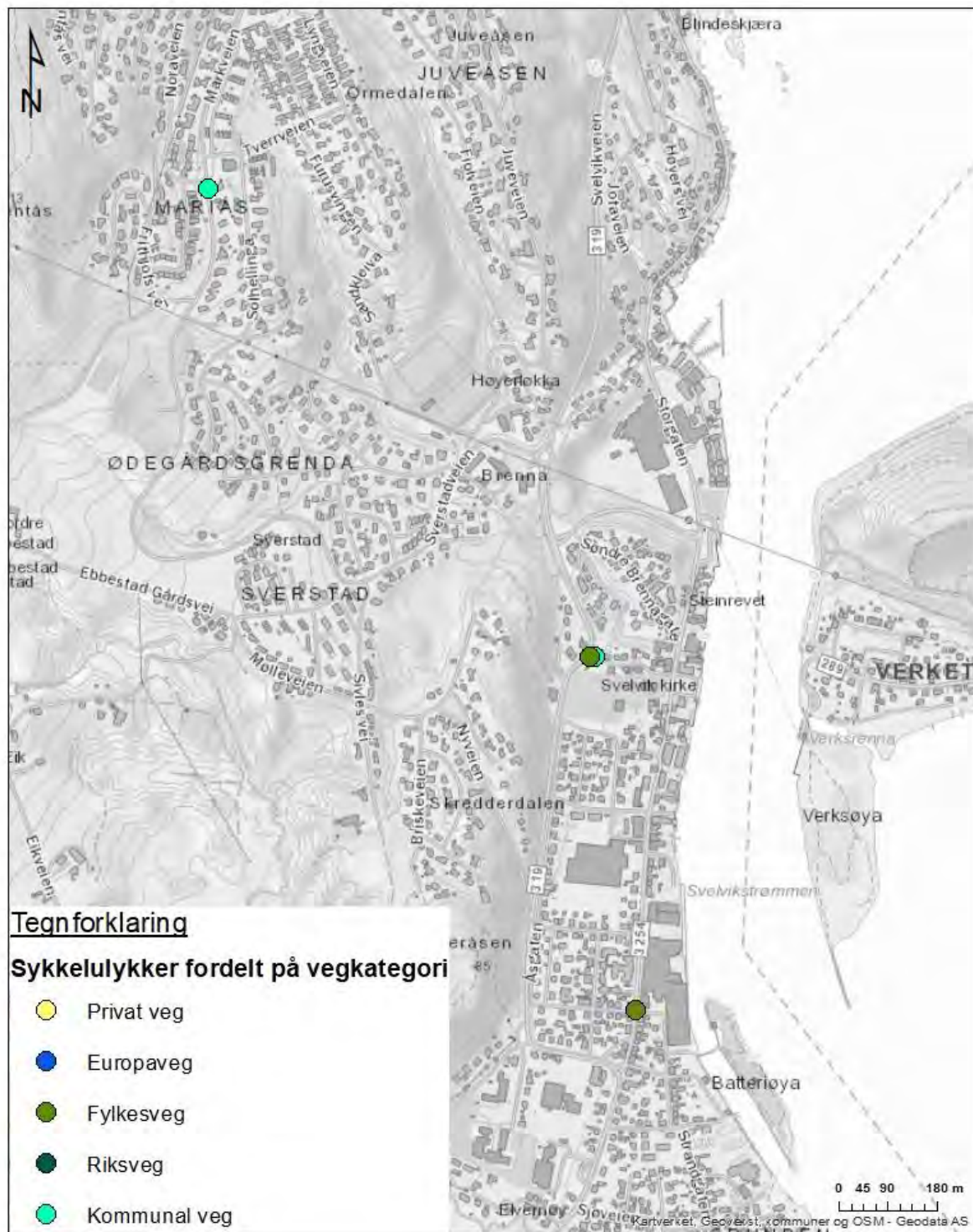


## Sykkelulykker i Drammen kommune 2010-2019, fordelt på vegkategori



Figur 23: Sykkelulykker 2010-2019 i deler av Drammen kommune, fordelt på ulike veikategorier. Kilde: NVDB/vegkart. Illustrasjon: Geodata Drammen kommune.

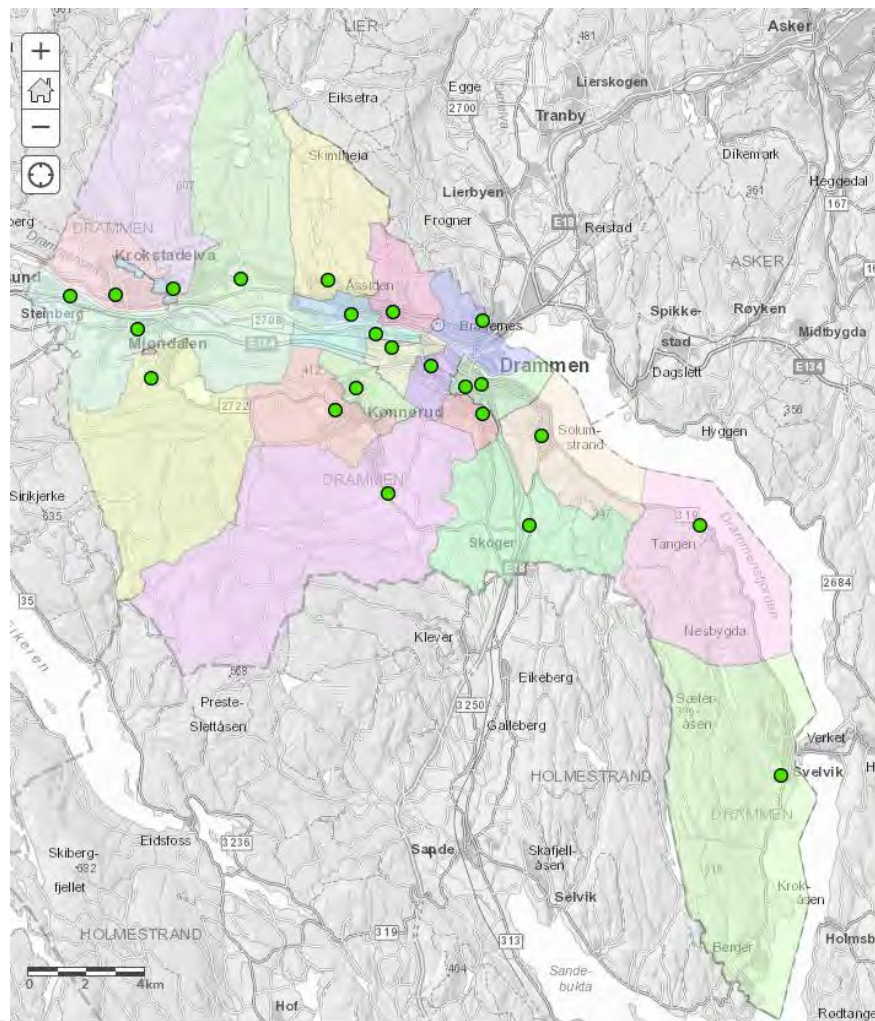
## Sykkelulykker i Drammen kommune 2010-2019, fordelt på vegkategori



Figur 24: Sykkelulykker 2010-2019 i deler av Drammen kommune, fordelt på ulike veikategorier. Kilde: NVDB/vegkart. Illustrasjon: Geodata Drammen kommune.

## Vedlegg 4: Skoler og skolekretser i Drammen kommune

### Barneskoler i kommunen



Kartet til venstre viser plassering av barneskoler (grønne sirkler), og inntaksområdet knyttet til hver enkelt barneskole.

I noen deler av kommunen kan man velge mellom to skoler. Disse områdene er gitt en egen farge i kartet og er tildelt navnet på begge de to aktuelle skolene (se tegnforklaringen).

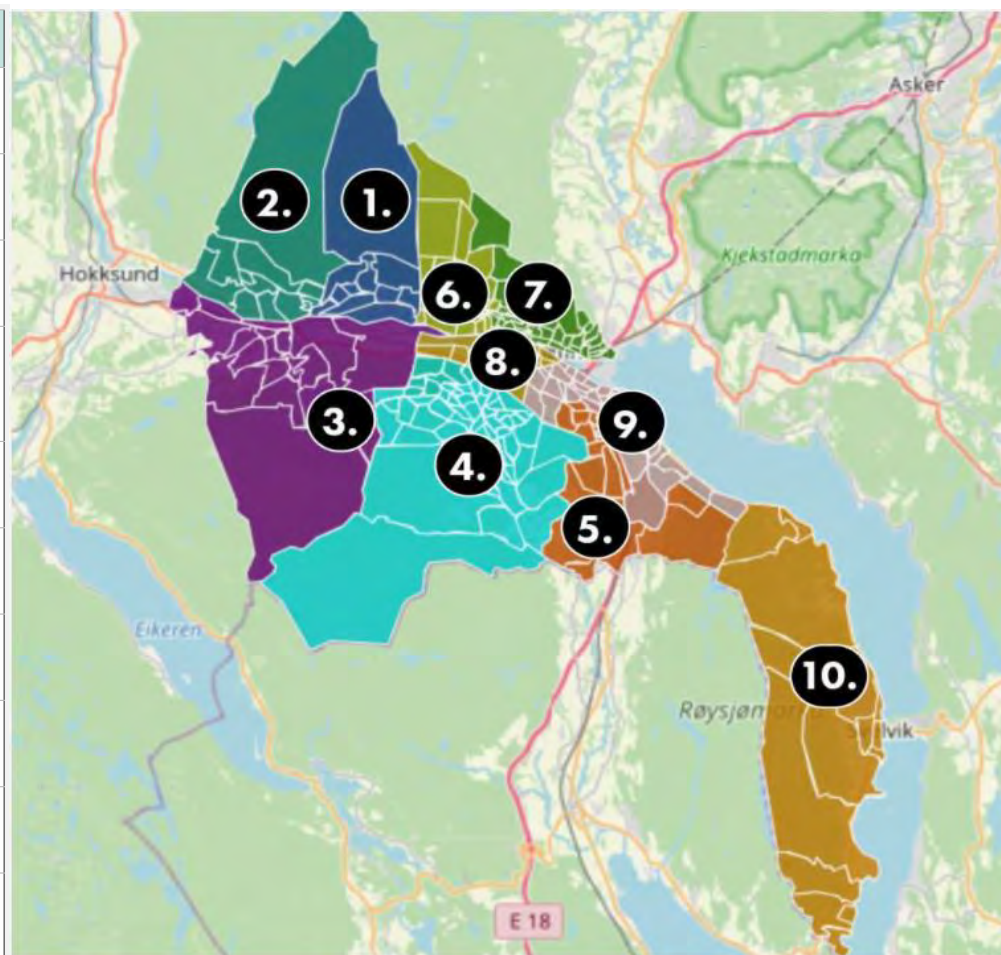
Kartløsningen for publikum gir innsyn i lokalisering av alle barneskolene med tilhørende skolekretser, samt lokalisering av alle ungdomsskolene:

<https://kart.drammen.kommune.no/kart/?viewer=publikum>



## Ungdomsskoler i kommunen

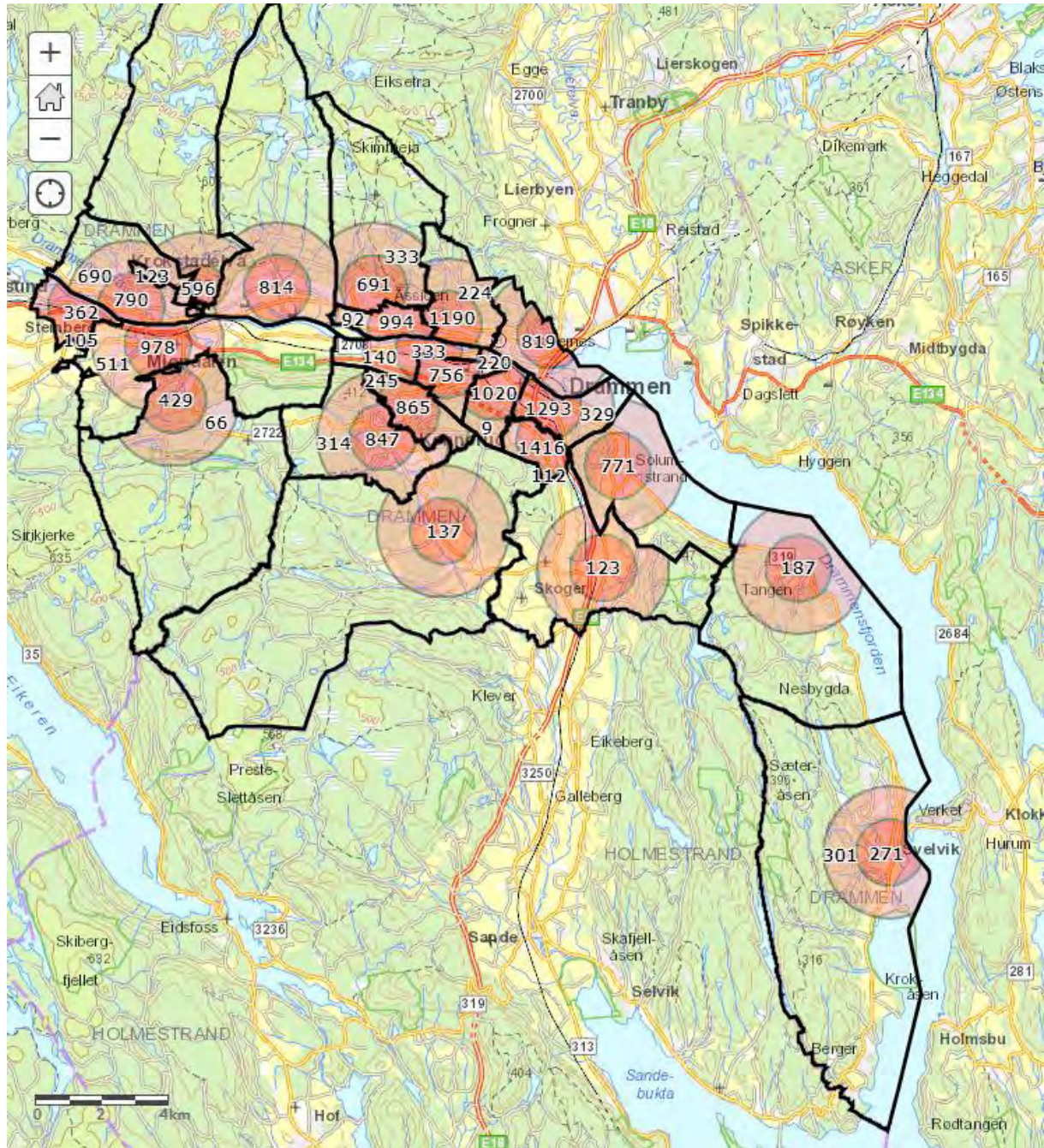
SKOLEKRETS	SKOLEKRETSEN TIL	BESTÅR AV
1	Killingrud ungdomsskole	Killingrud ungdomsskole og Solberg barneskole
2	Eknes ungdomsskole	Eknes ungdomsskole, Stenseth barneskole og Krokstad barneskole
3	Veiavangen ungdomsskole	Veiavangen ungdomsskole, Åsen barneskole, Mjøndalen barneskole og Steinberg barneskole
4	Svensedammen ungdomsskole	Svensedammen ungdomsskole, Konnerud barneskole, Hallermoen barneskole og Vestbygda barneskole
5	Galterud ungdomsskole	Galterud ungdomsskole, Skoger barneskole og Fjell barneskole
6	Kjøsterud ungdomsskole	Kjøsterud ungdomsskole, Åssiden barneskole og Aronslækka barneskole
7	Børresen ungdomsskole	Børresen ungdomsskole, Øren barneskole og Bragernes barneskole
8	Gulskogen skole	Gulskogen ungdomsskole, Gulskogen barneskole og Rødskog barneskole
9	Marienlyst ungdomsskole	Marienlyst ungdomsskole, Åskollen barneskole, Danvik barneskole og Brandengen barneskole
10	Svelvik ungdomsskole	Svelvik ungdomsskole, Tangen barneskole og Tømmerås barneskole





## Vedlegg 5: Antall bosatte barn og unge (0-18 år) i skolekretsene og skoleavstand

Figur 1 viser skolekretsene for de 22 barneskolene i kommunen, og buffersoner på hhv. 1 km og 2 km rundt hver barneskole. Tallene innenfor hver buffersoner tilsvarer antall barn og unge (0-18 år) som er bosatt innenfor den aktuelle buffersonen per i dag.



Figur 1: Skolekretser for de 22 barneskolene i Drammen kommune. Rød buffer viser 1 km radius fra barneskolen, mens rosa buffer viser 2 km radius fra barneskolen. Kilde: Geodata Drammen kommune.



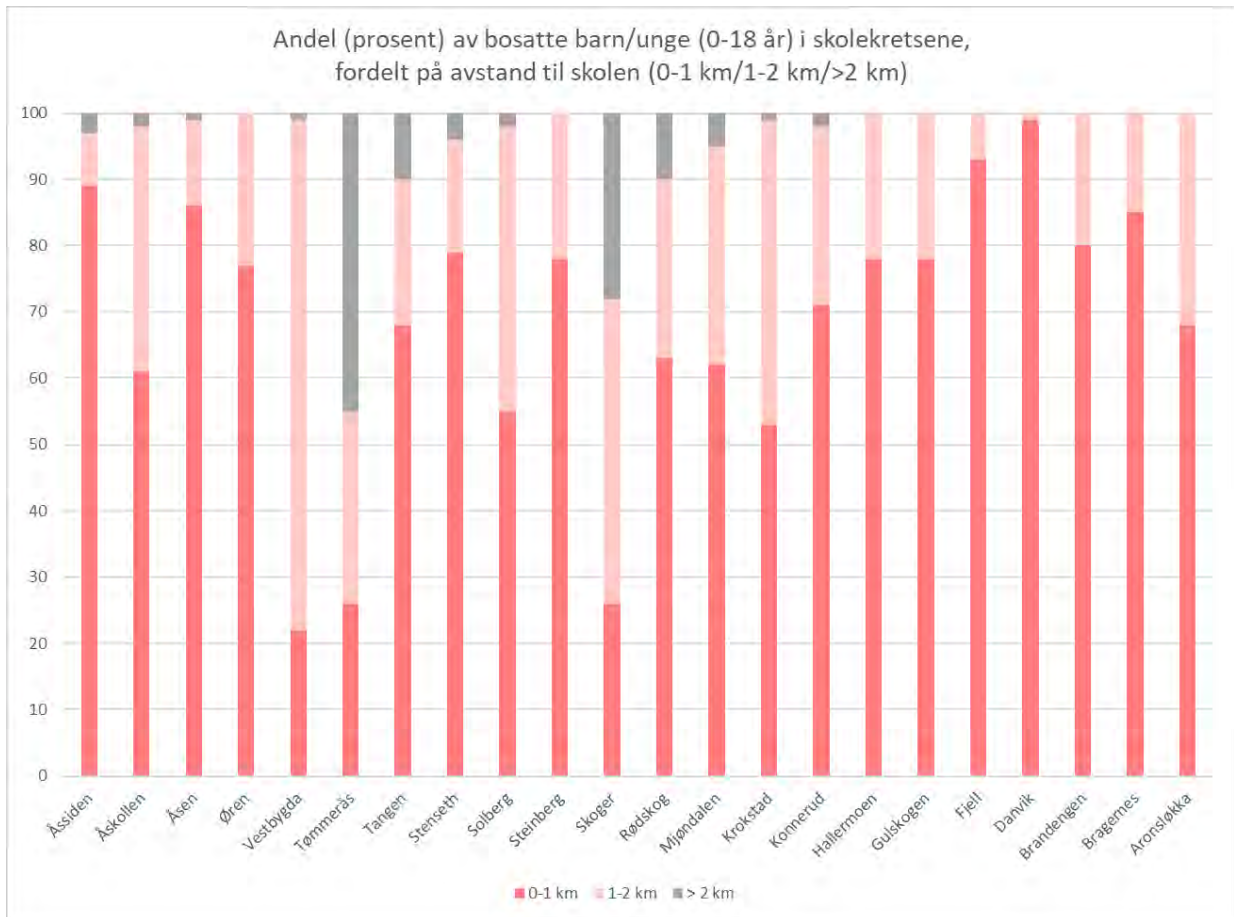
Tabell 1 oppsummerer andelen barn/unge (0-18 år) i hver skolekrets som bor 0-1 km, 1-2 km og > 2 km fra den barneskolen de sokner til. Avstanden tilsvarer ikke den reelle avstanden langs eksisterende veinett, men buffersoner på hhv. 1 km og 2 km rundt hver enkelt skole.

Bosatte barn/unge 0-18 år tar utgangspunkt i befolkningsdata fra november 2020. Tallene gjelder altså ikke antall grunnskoleelever (6-15 år), men gir et bilde av bosettingsmønsteret innenfor hver enkelt skolekrets og i hvilke områder i kommunen det bor flest barn og unge.

	Bosatte barn/unge (0-18 år) i hele skolekretsen	Bosatte barn/unge (0-18 år) <1 km fra skolen		Bosatte barn/unge (0-18 år) 1-2 km fra skolen		Bosatte barn/unge (0-18 år) >2 km fra skolen	
	Antall	Antall	Andel (%)	Antall	Andel (%)	Antall	Andel (%)
Åssiden	1126	994	89	92	8	40	3
Åskollen	1255	771	61	460	37	24	2
Åsen	502	429	86	66	13	7	1
Øren	1414	1190	77	224	23	0	0
Vestbygda	620	137	22	478	77	5	1
Tømmerås	1036	271	26	301	29	464	45
Tangen	275	187	68	62	22	26	10
Stenseth	746	596	79	123	17	27	4
Solberg	1481	814	55	633	43	34	2
Steinberg	467	362	78	105	22	0	0
Skoger	474	123	26	218	46	133	28
Rødskog	524	333	63	140	27	51	10
Mjøndalen	1565	978	62	511	33	76	5
Krokstad	1496	790	53	690	46	16	1
Konnerud	1186	847	71	314	27	25	2
Hallermoen	1110	865	78	245	22	0	0
Gulskogen	976	756	78	220	22	0	0
Fjell	1528	1416	93	112	7	0	0
Danvik	1029	1020	99	9	1	0	0
Brandengen	1622	1293	80	329	20	0	0
Bragernes	966	819	85	147	15	0	0
Aronsløkka	1024	691	68	333	32	0	0

Tabell 1: Tabellen viser antall barn og unge (0-18 år) som bor i de ulike skolekretsene, samt antall og andel som bor hhv. 0-1 km, 1-2 km og > 2 km fra den barneskolen de sokner til.

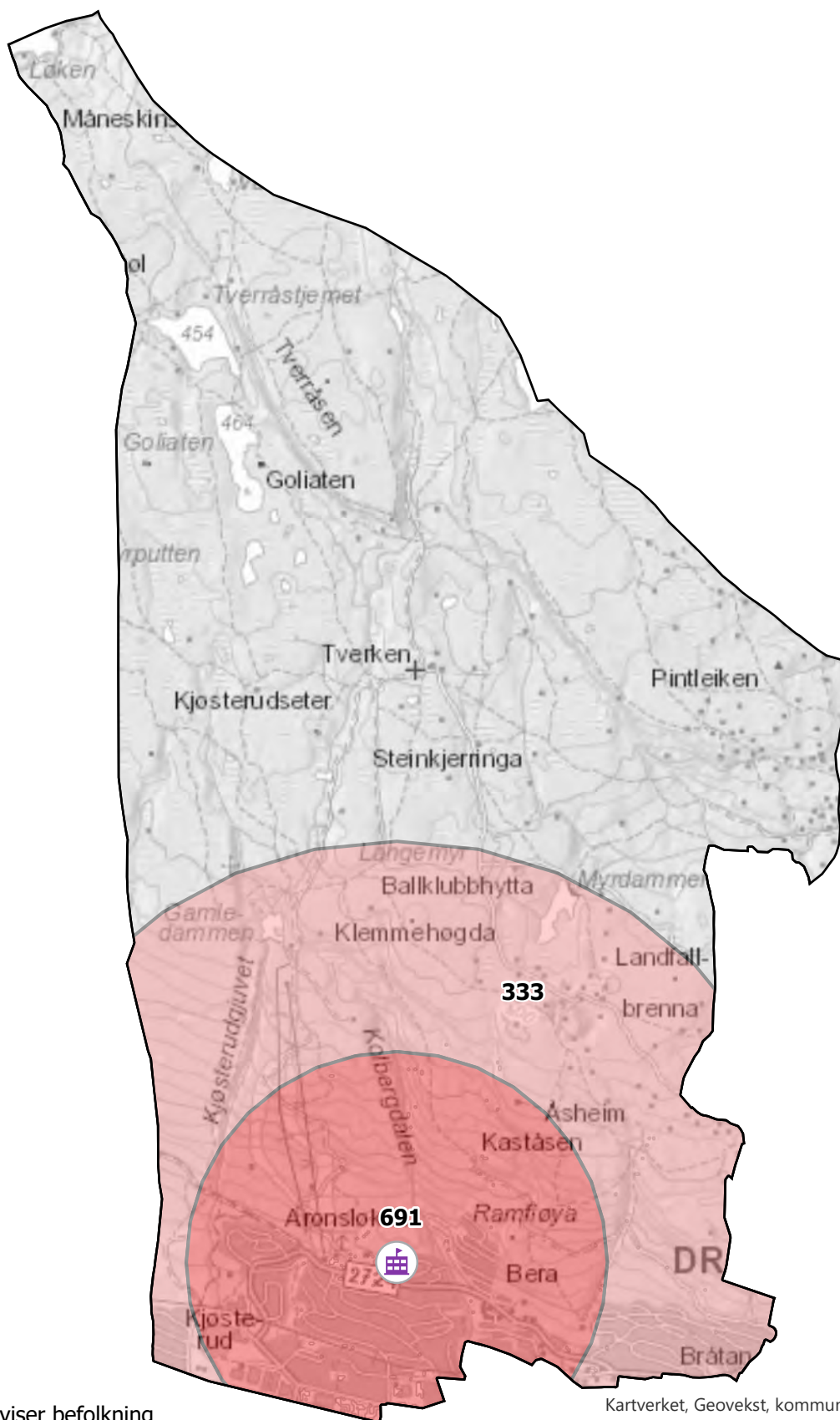
Figur 2 på neste side oppsummerer resultatene Tabell 1.



Figur 2: Andel (prosent) av bosatte barn og unge i skolekretsene, etter avstand til skolen.

# ARONSLØKKA

Innbyggertall 18 år og yngre i skolekretsen:1024



Tallene i buffersonene viser befolkning 18 år og yngre

Kartverket, Geovekst, kommuner og OSM - Geodata AS



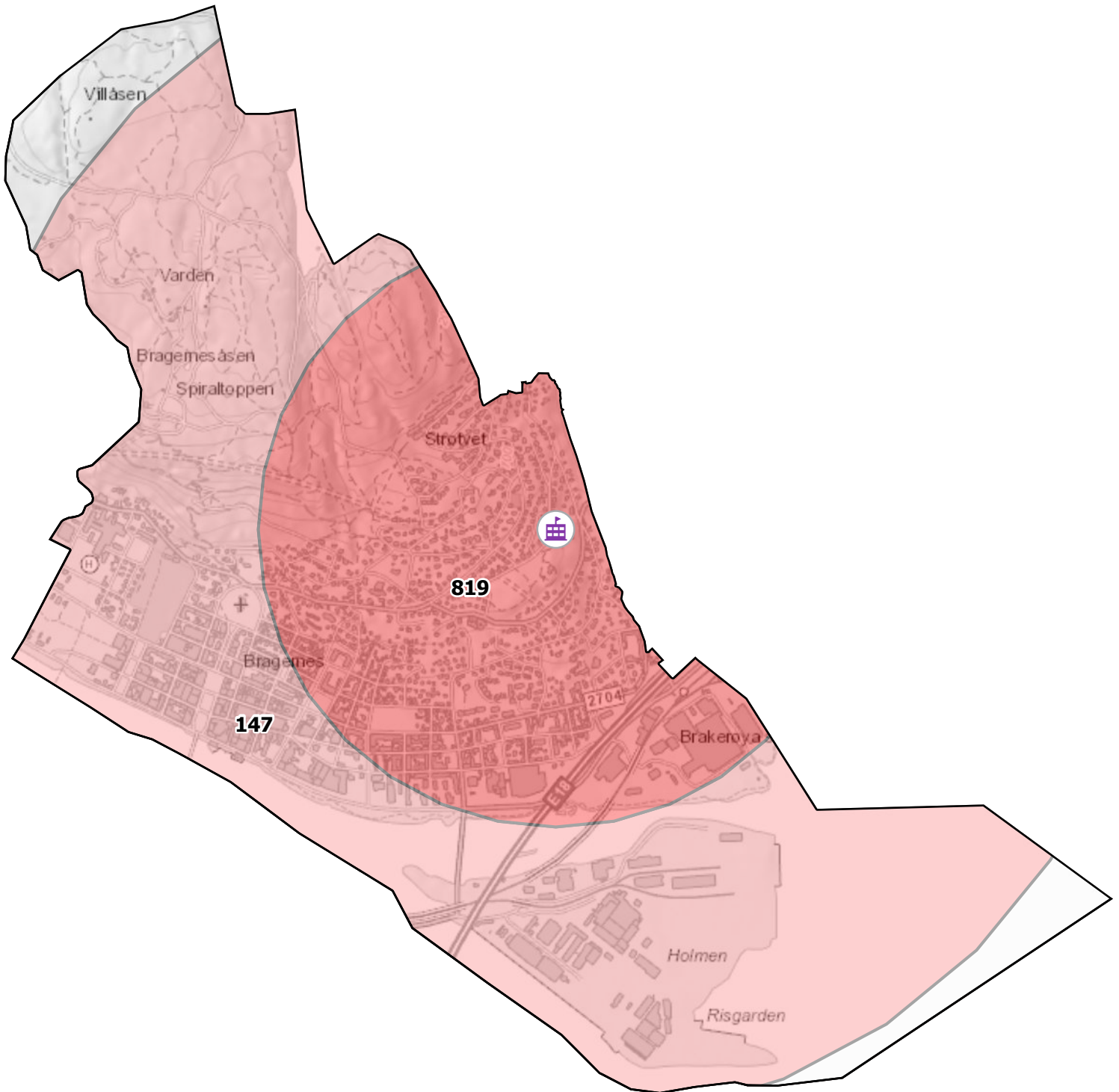
0 0,35 0,7 1,4 Kilometer

## Tegnforklaring

- |  |              |                          |
|--|--------------|--------------------------|
|  | Barneskoler  | <b>Avstand til skole</b> |
|  | Skolekretser | 0-1 km                   |
|  |              | 1-2 km                   |

# BRAGERNES

Innbyggertall 18 år og yngre i skolekretsen:966







Tallene i buffersonene viser befolkning 18 år og yngre

Kartverket, Geovekst, kommuner og OSM - Geodata AS



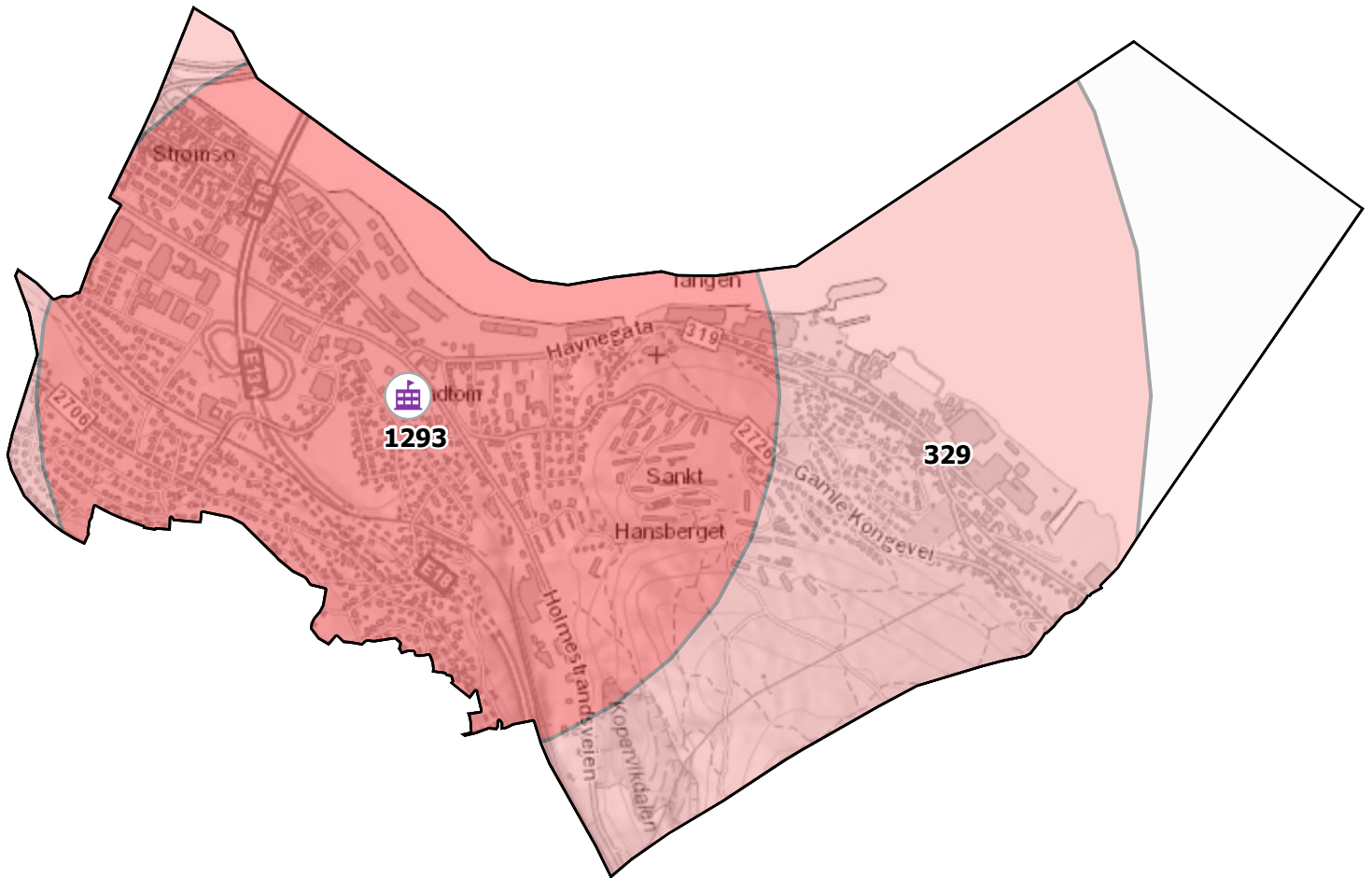
0 0,23 0,45 0,9 Kilometer

## Tegnforklaring

- |   |  |
|---|--|
|  Barneskoler   | Avstand til skole  |
|  Skolekretser |  |
|   |  0-1 km |
|   |  1-2 km |

# BRANDENGEN

Innbyggertall 18 år og yngre i skolekretsen:1622







Tallene i buffersonene viser befolkning 18 år og yngre

Kartverket, Geovekst, kommuner og OSM - Geodata AS



0 0,23 0,45 0,9 Kilometer

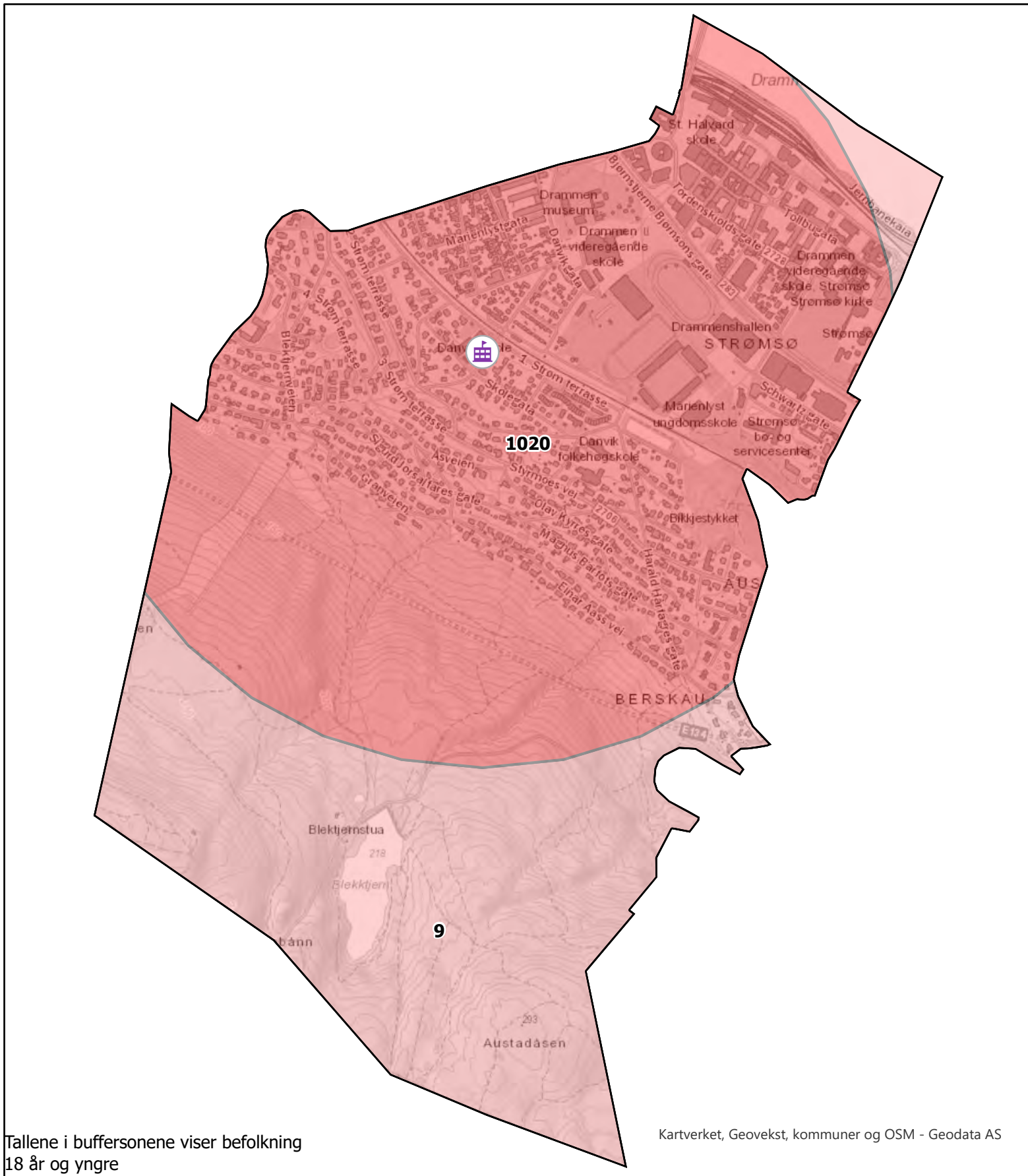
## Tegnforklaring

- |   |  |
|---|--|
|  Barneskoler   | Avstand til skole  |
|  Skolekretser |  |
|   |  0-1 km |
|   |  1-2 km |



# DANVIK

Innbyggertall 18 år og yngre i skolekretsen: 1029



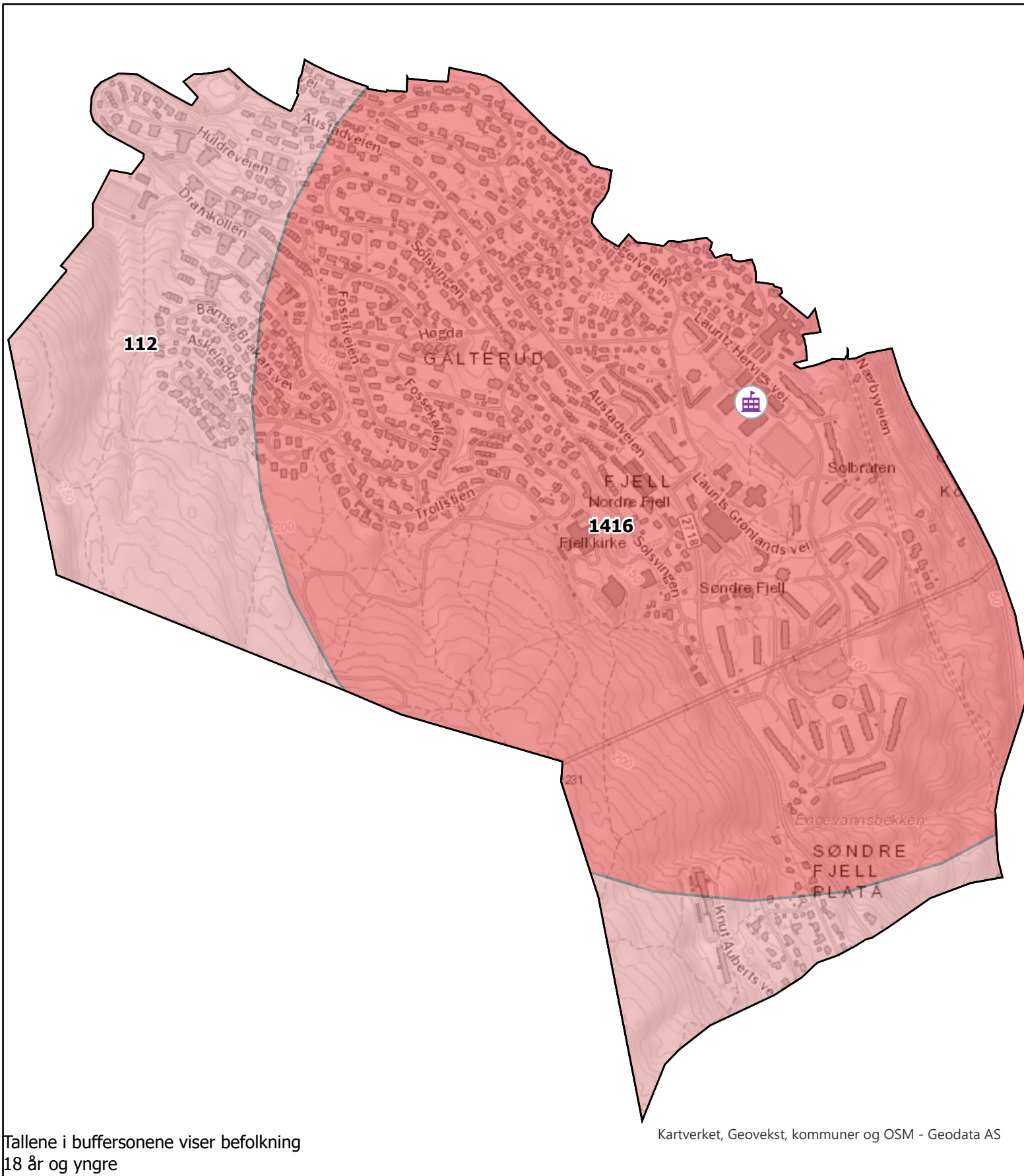
0 0,13 0,25 0,5 Kilometer

## Tegnforklaring

- Barneskoler
- Skolekretser
- Avstand til skole 0-1 km
- 1-2 km




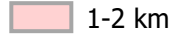
# FJELL

Innbyggertall 18 år og yngre i skolekretsen:1528



0 0,1 0,2 0,4 Kilometer

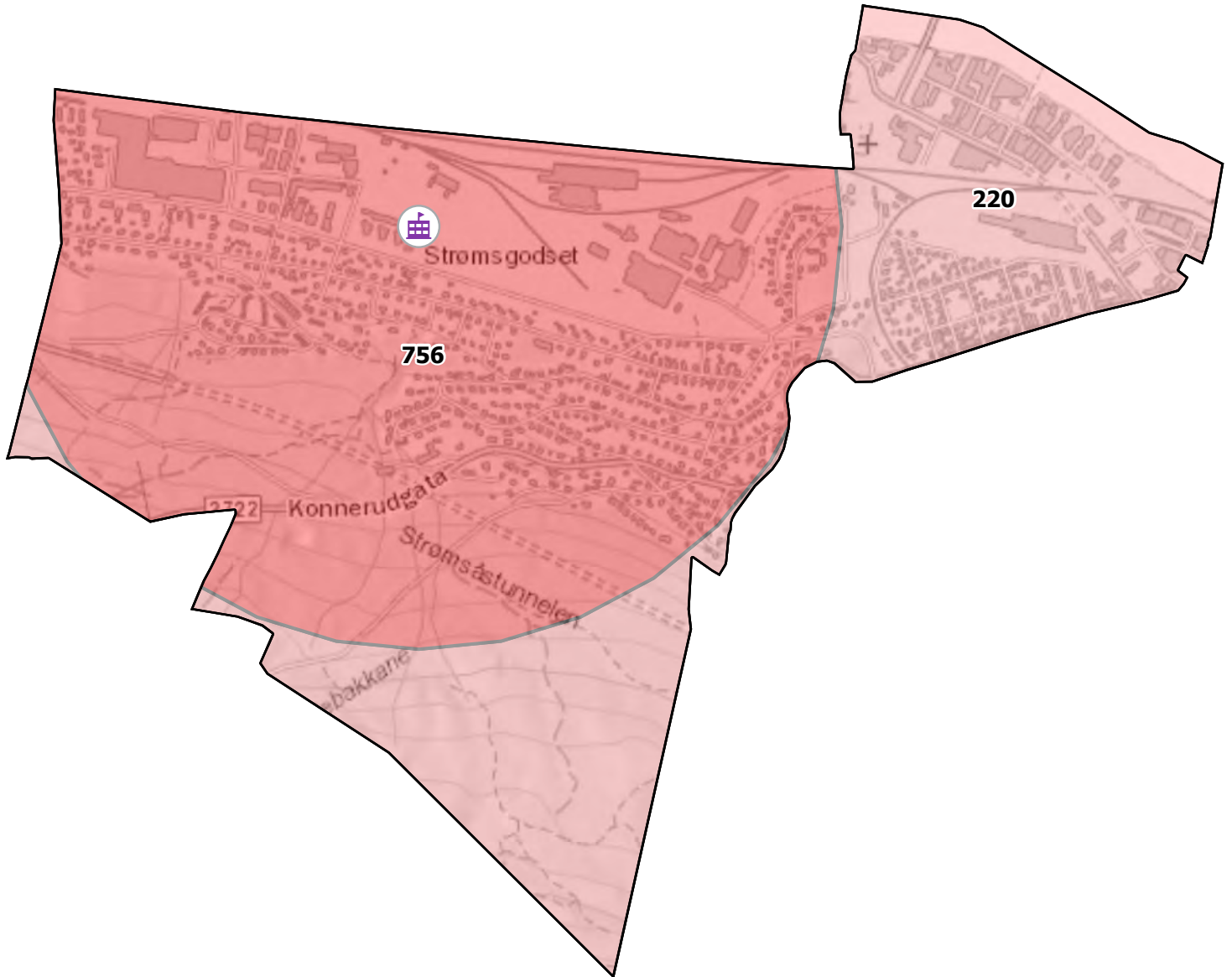
## Tegnforklaring

-  Barneskoler
-  Skolekretser
- Avstand til skole**
-  0-1 km
-  1-2 km



# GULSKOGEN

Innbyggertall 18 år og yngre i skolekretsen:976







Tallene i buffersonene viser befolkning  
18 år og yngre

Kartverket, Geovekst, kommuner og OSM - Geodata AS



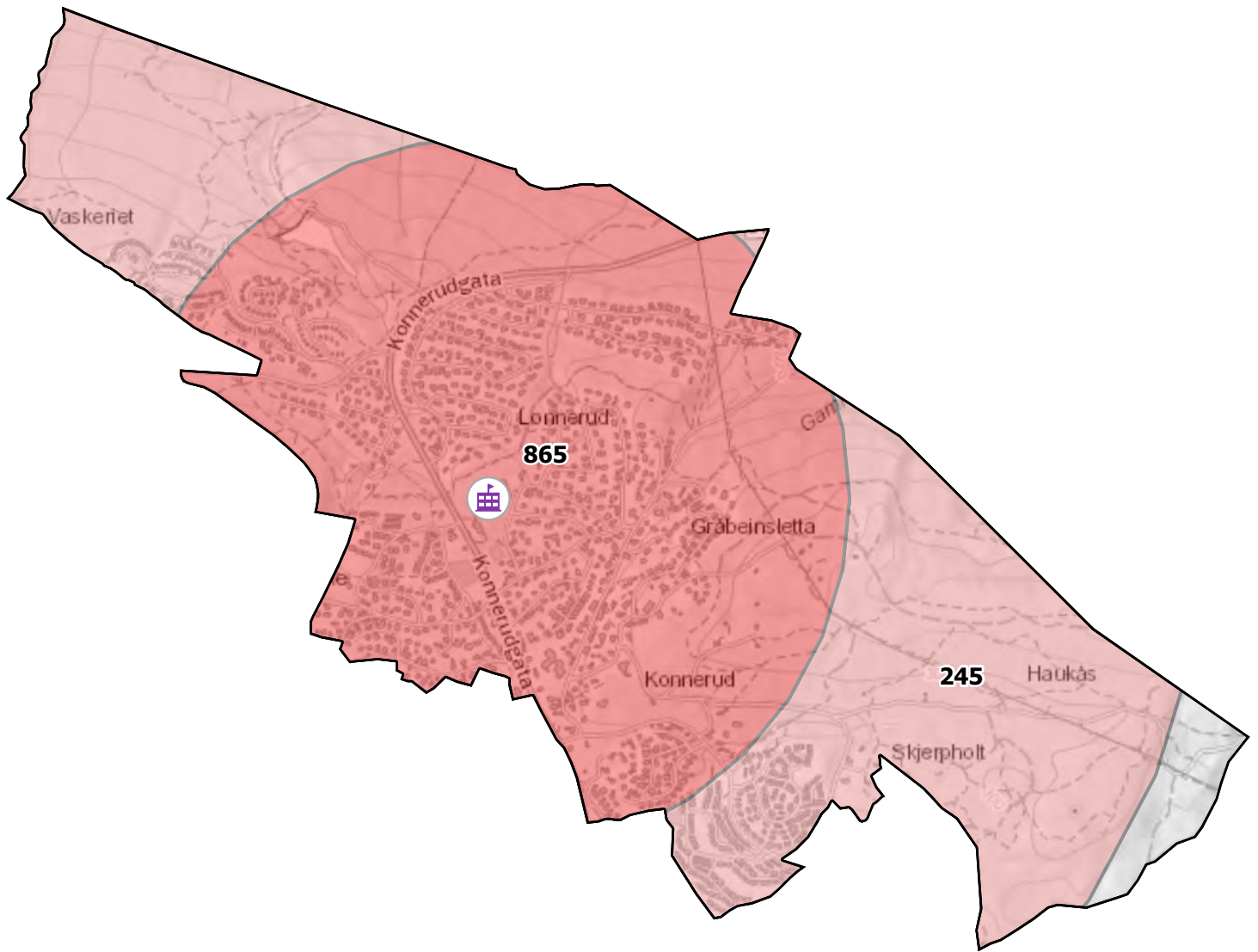
0 0,17 0,35 0,7 Kilometer

## Tegnforklaring

- |   |  |
|---|--|
|  Barneskoler   | Avstand til skole  |
|  Skolekretser |  |
|   |  0-1 km |
|   |  1-2 km |

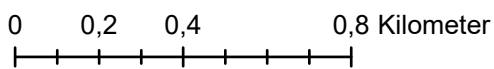
# HALLERMOEN

Innbyggertall 18 år og yngre i skolekretsen:1110







Tallene i buffersonene viser befolkning 18 år og yngre

Kartverket, Geovekst, kommuner og OSM - Geodata AS

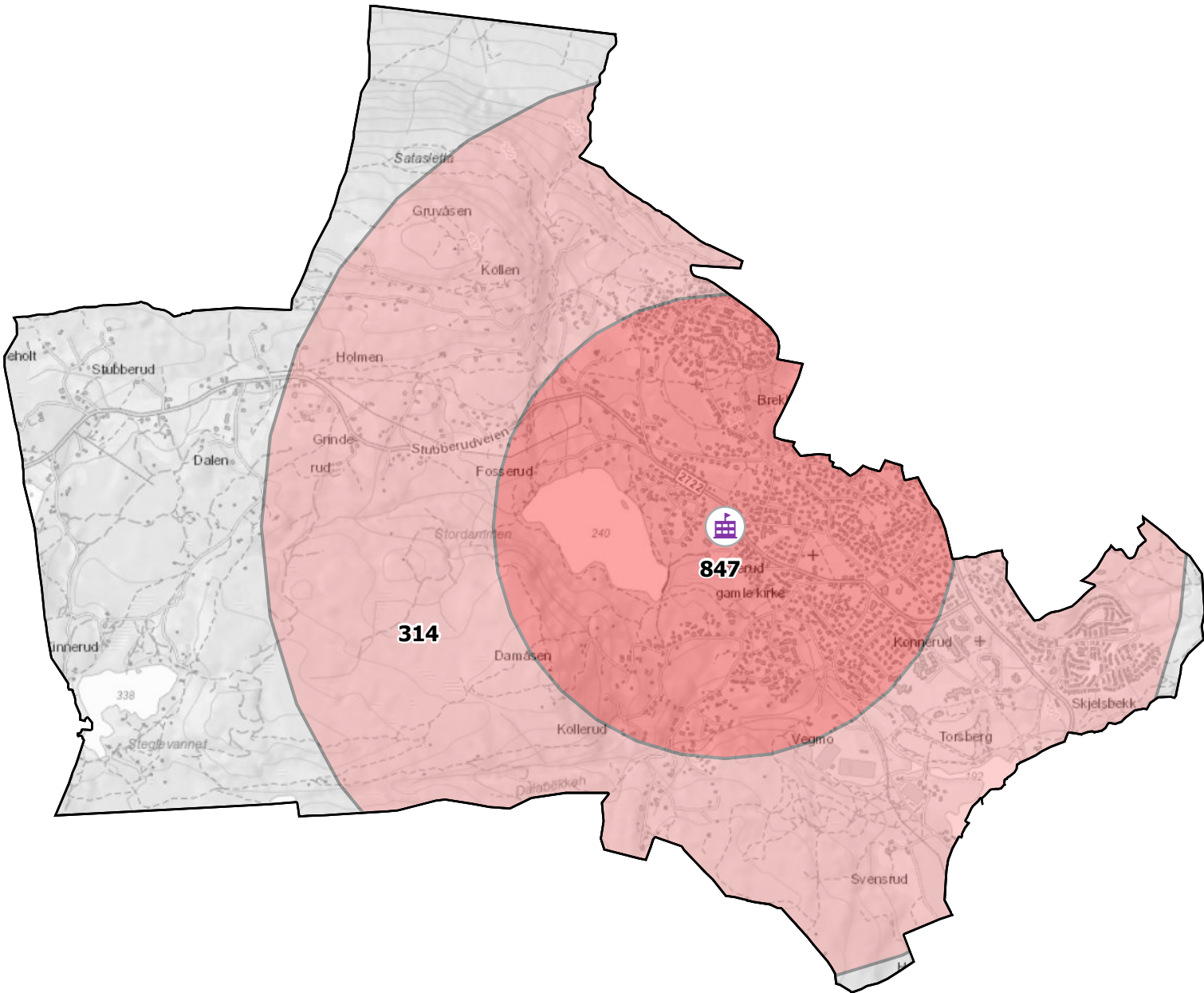


## Tegnforklaring

- |   |                   |
|---|-------------------|
|  Barneskoler   | Avstand til skole |
|  Skolekretser |                   |
|              | 0-1 km            |
|              | 1-2 km            |

# KONNERUD

Innbyggertall 18 år og yngre i skolekretsen:1186



Tallene i buffersonene viser befolkning 18 år og yngre

Kartverket, Geovekst, kommuner og OSM - Geodata AS



0 0,3 0,6 1,2 Kilometer

## Tegnforklaring

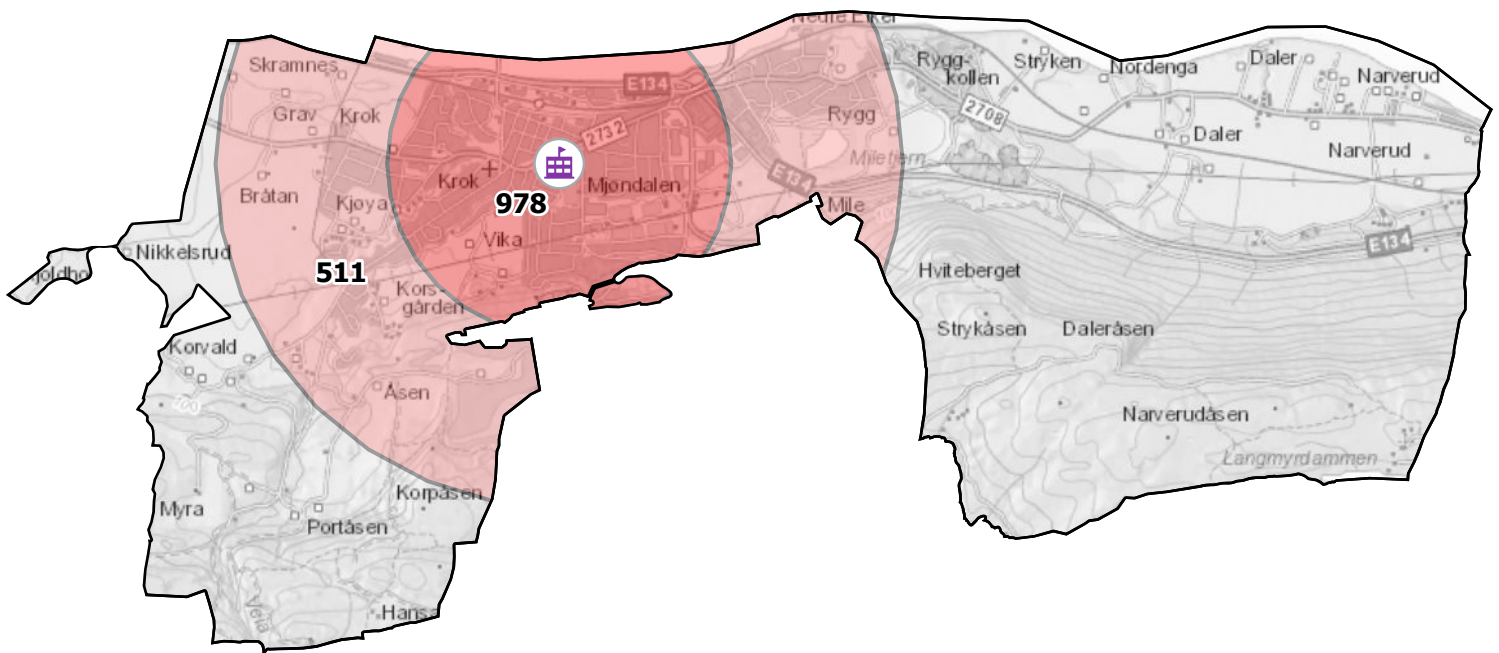
- |  |              |                          |
|--|--------------|--------------------------|
|  | Barneskoler  | <b>Avstand til skole</b> |
|  | Skolekretser | 0-1 km                   |
|  |              | 1-2 km                   |





# MJØNDALEN

Innbyggertall 18 år og yngre i skolekretsen:1565



Tallene i buffersonene viser befolkning  
18 år og yngre

Kartverket, Geovekst, kommuner og OSM - Geodata AS



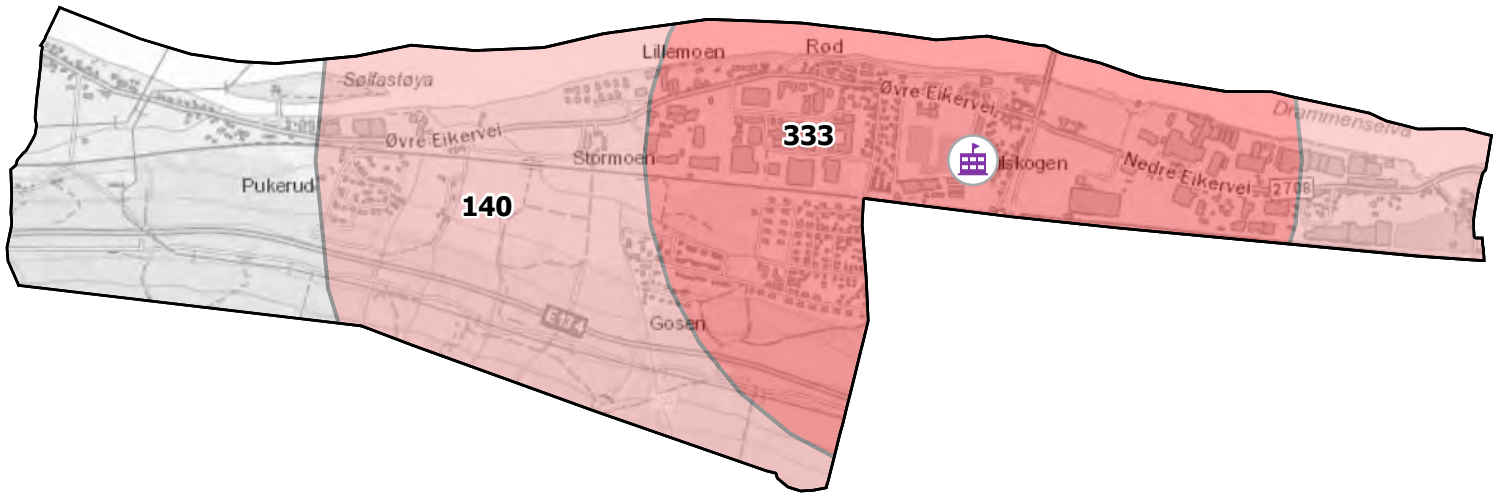
0 0,5 1 2 Kilometer

## Tegnforklaring

- |  |              |                   |
|--|--------------|-------------------|
|  | Barneskoler  | Avstand til skole |
|  | Skolekretser |                   |
|  |              | 0-1 km            |
|  |              | 1-2 km            |

# RØDSKOG

Innbyggertall 18 år og yngre i skolekretsen:524







Tallene i buffersonene viser befolkning  
18 år og yngre

Kartverket, Geovekst, kommuner og OSM - Geodata AS



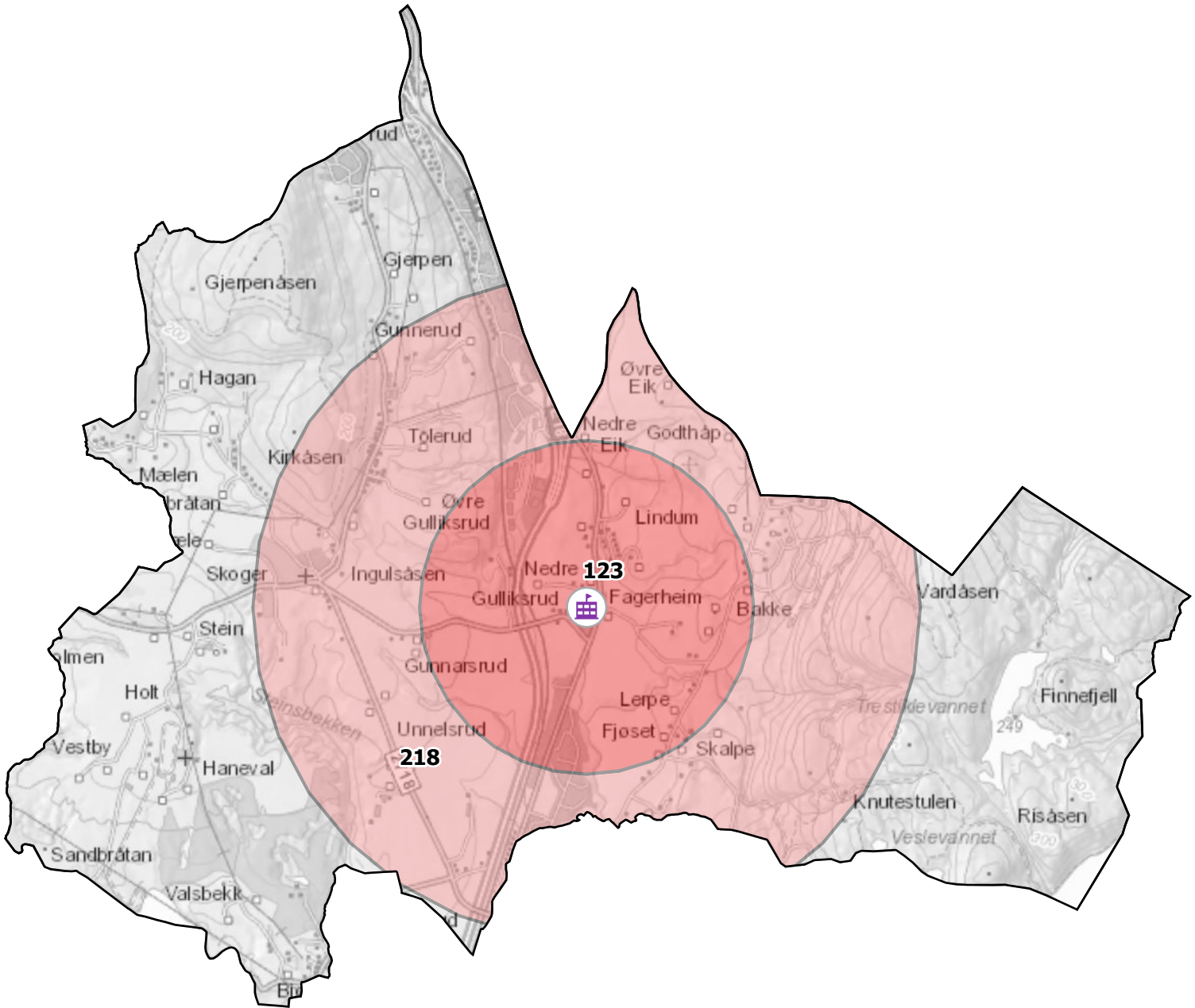
0 0,28 0,55 1,1 Kilometer

## Tegnforklaring

- |  |              |  |
|--|--------------|--|
|   | Barneskoler  | <b>Avstand til skole</b>   |
|  | Skolekretser |  0-1 km |
|  |              |  1-2 km |

# SKOGER

Innbyggertall 18 år og yngre i skolekretsen:474



Tallene i buffersonene viser befolkning  
18 år og yngre

Kartverket, Geovekst, kommuner og OSM - Geodata AS



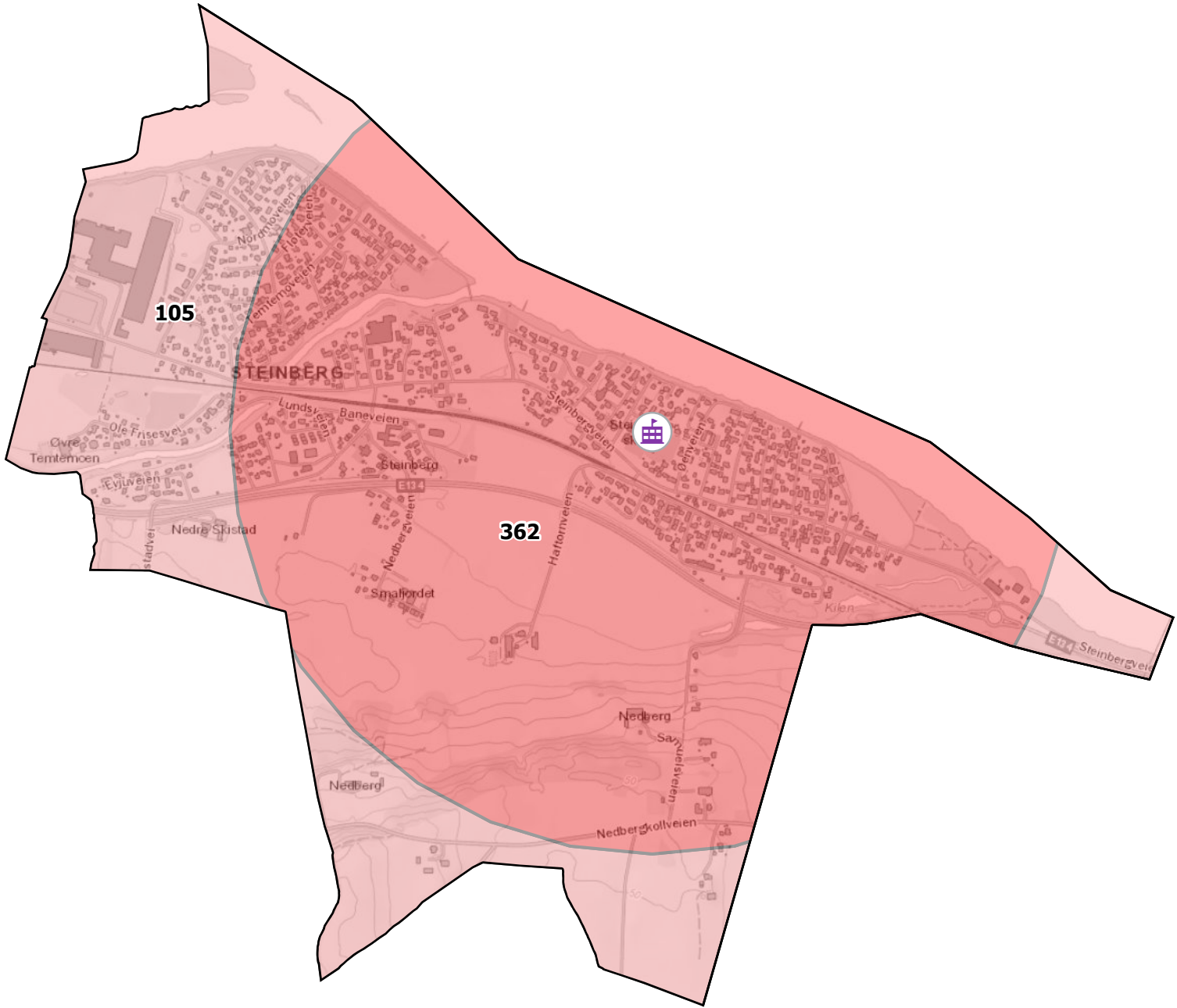
0 0,42 0,85 1,7 Kilometer

## Tegnforklaring

- |  |              |                          |
|--|--------------|--------------------------|
|  | Barneskoler  | <b>Avstand til skole</b> |
|  |              | 0-1 km                   |
|  |              | 1-2 km                   |
|  | Skolekretser |                          |

# STEINBERG

Innbyggertall 18 år og yngre i skolekretsen:467



Tallene i buffersonene viser befolkning 18 år og yngre

Kartverket, Geovekst, kommuner og OSM - Geodata AS



0 0,15 0,3 0,6 Kilometer

## Tegnforklaring



Barneskoler



Skolekretser

Avstand til skole

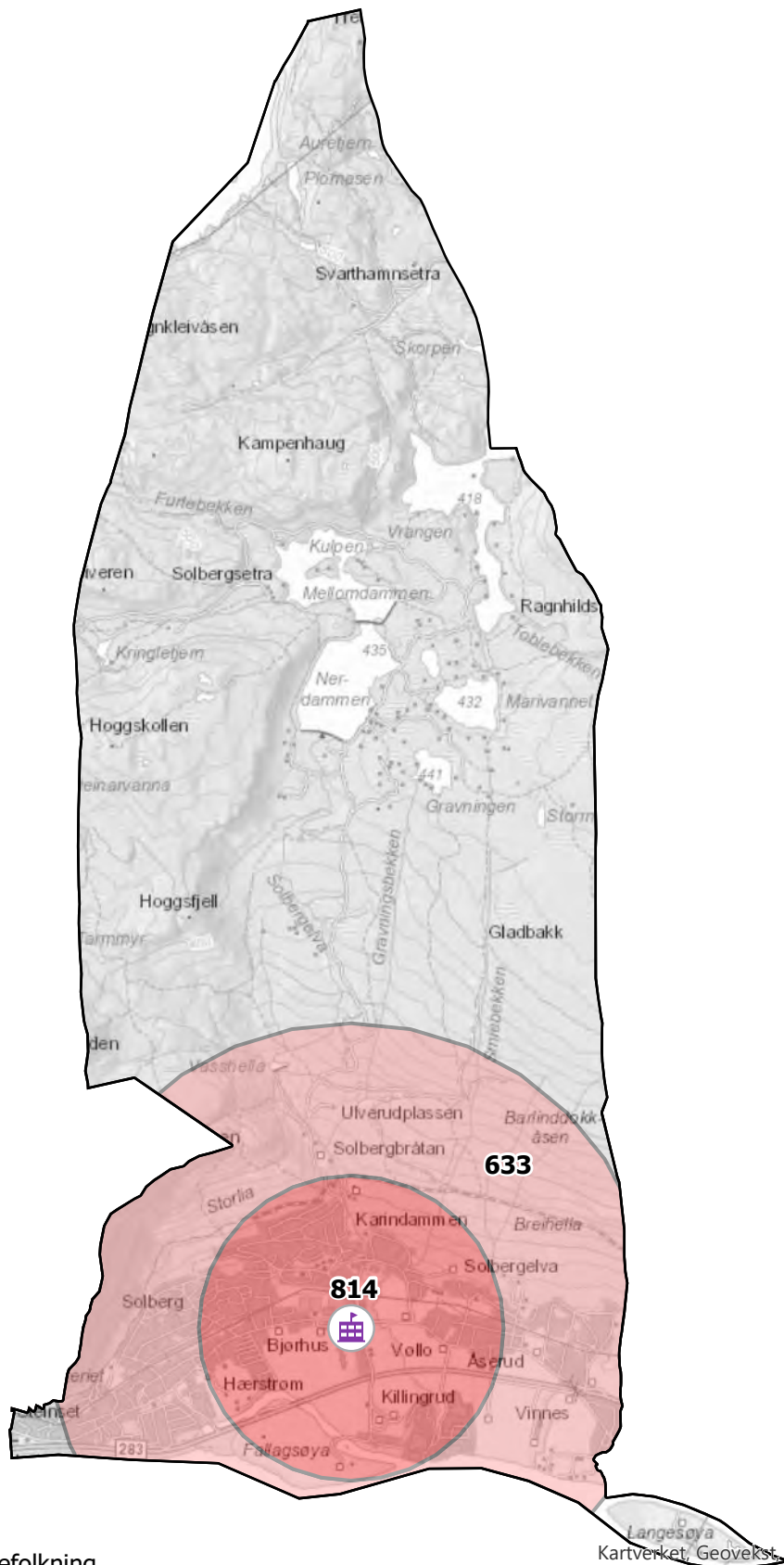
0-1 km

1-2 km



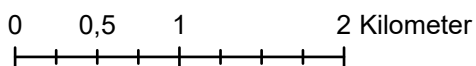
# SOLBERG

Innbyggertall 18 år og yngre i skolekretsen: 1481



Tallene i buffersonene viser befolkning 18 år og yngre

Kartverket, Geovekst, kommuner og OSM - Geodata AS

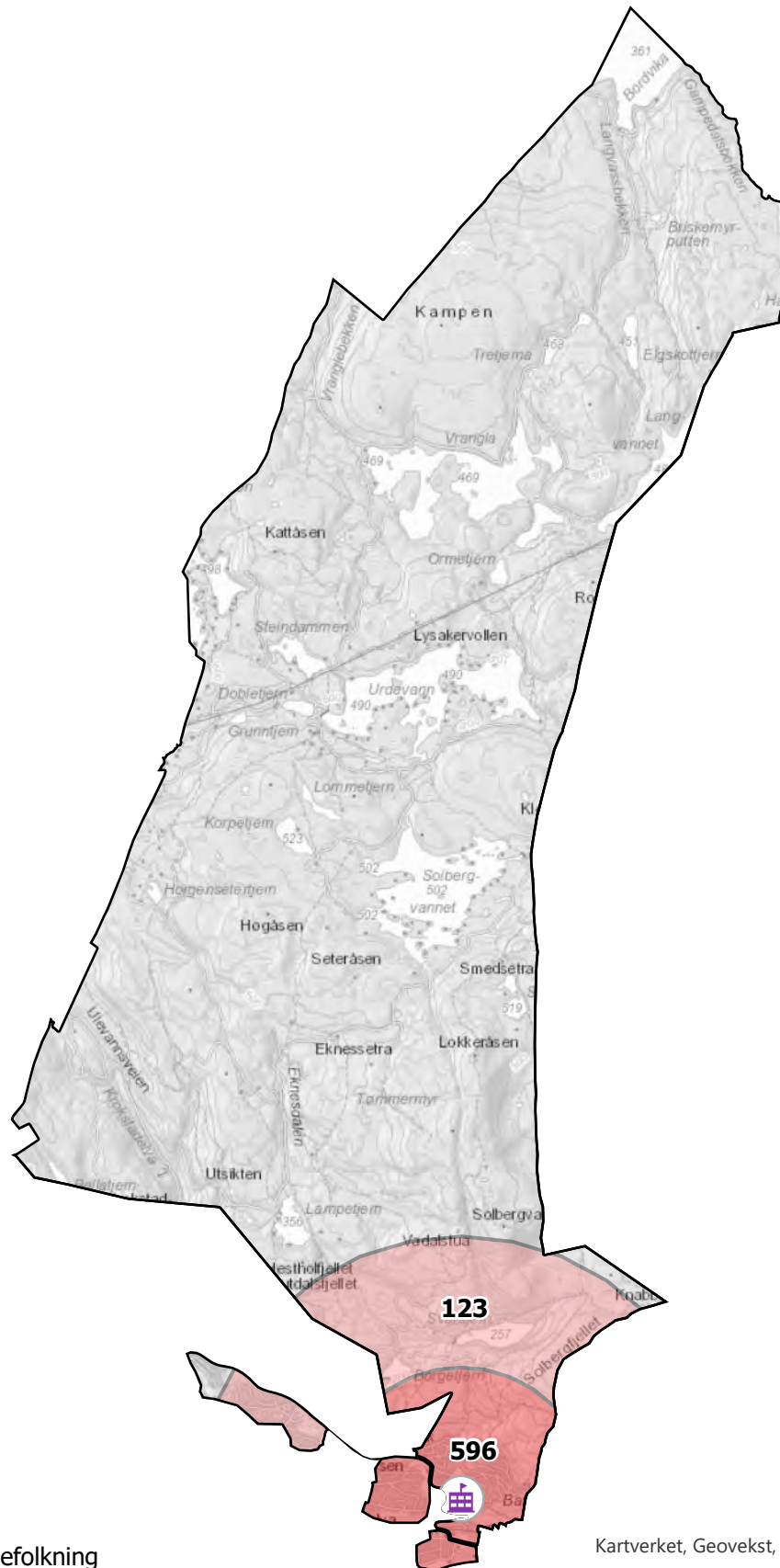


## Tegnforklaring

- |  |              |                          |
|--|--------------|--------------------------|
|  | Barneskoler  | <b>Avstand til skole</b> |
|  | Skolekretser | 0-1 km                   |
|  |              | 1-2 km                   |

# STENSETH

Innbyggertall 18 år og yngre i skolekretsen: 746



Tallene i buffersonene viser befolkning 18 år og yngre

Kartverket, Geovekst, kommuner og OSM - Geodata AS



0 0,5 1 2 Kilometer

## Tegnforklaring



Barneskoler

Avstand til skole



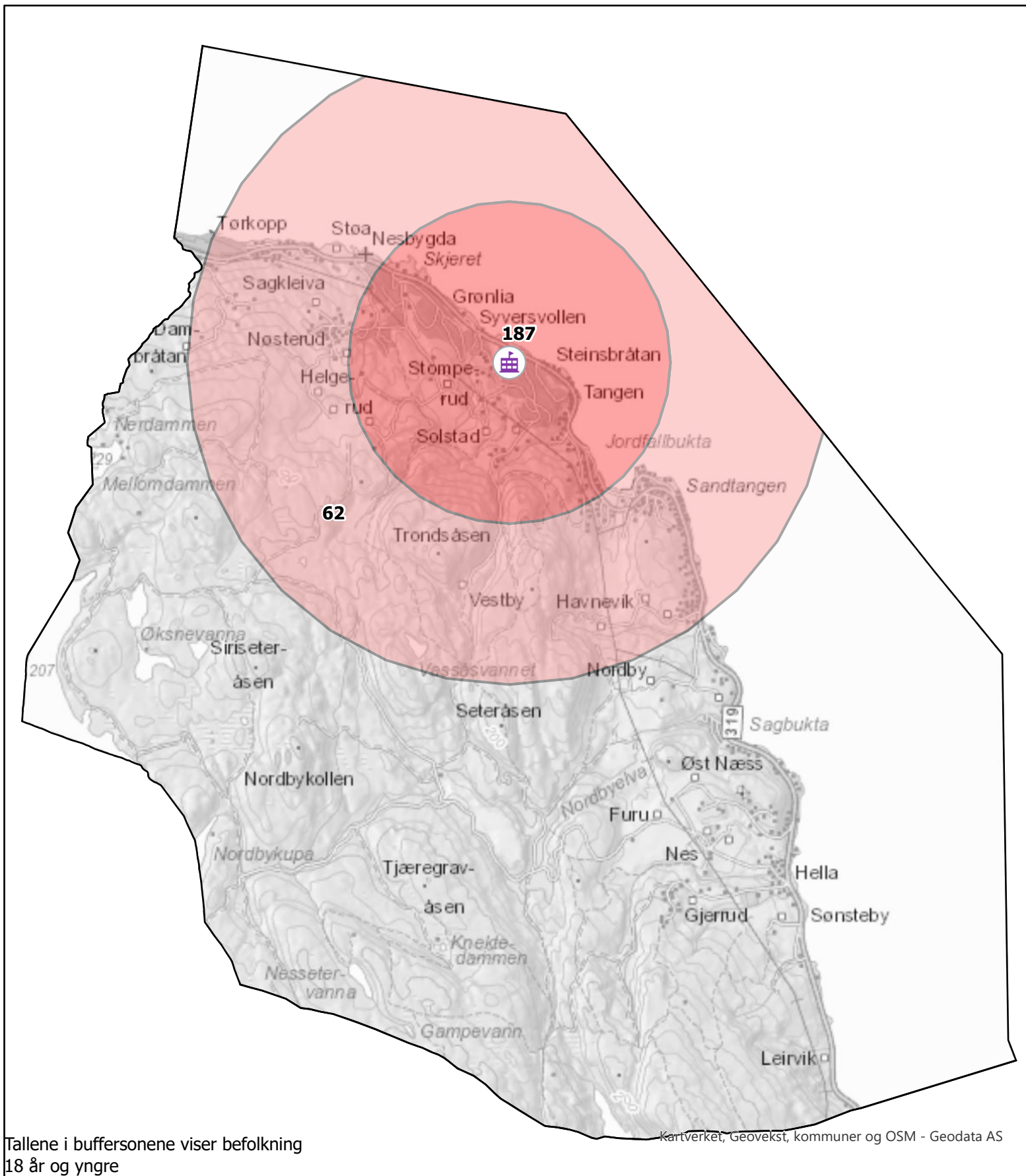
Skolekretser

0-1 km

1-2 km

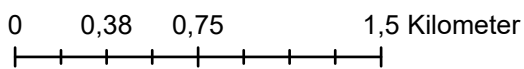
# TANGEN

Innbyggertall 18 år og yngre i skolekretsen: 275



Tallene i buffersonene viser befolkning 18 år og yngre

Kartverket, Geovekst, kommuner og OSM - Geodata AS

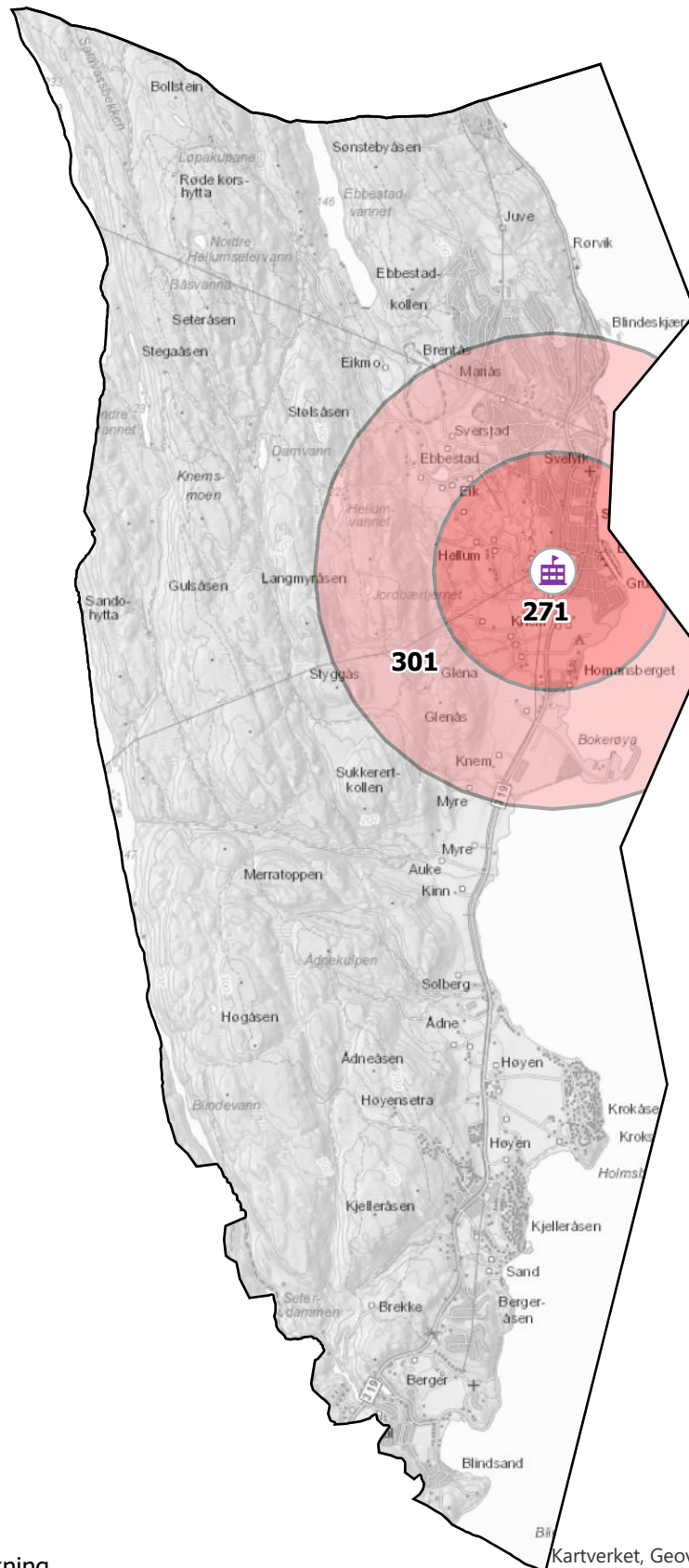


## Tegnforklaring

- Barneskoler
- Skolekretser
- Avstand til skole**
  - 0-1 km
  - 1-2 km

# TØMMERÅS

Innbyggertall 18 år og yngre i skolekretsen:1036



Tallene i buffersonene viser befolkning 18 år og yngre

Kartverket, Geovekst, kommuner og OSM - Geodata AS



0 0,75 1,5 3 Kilometer

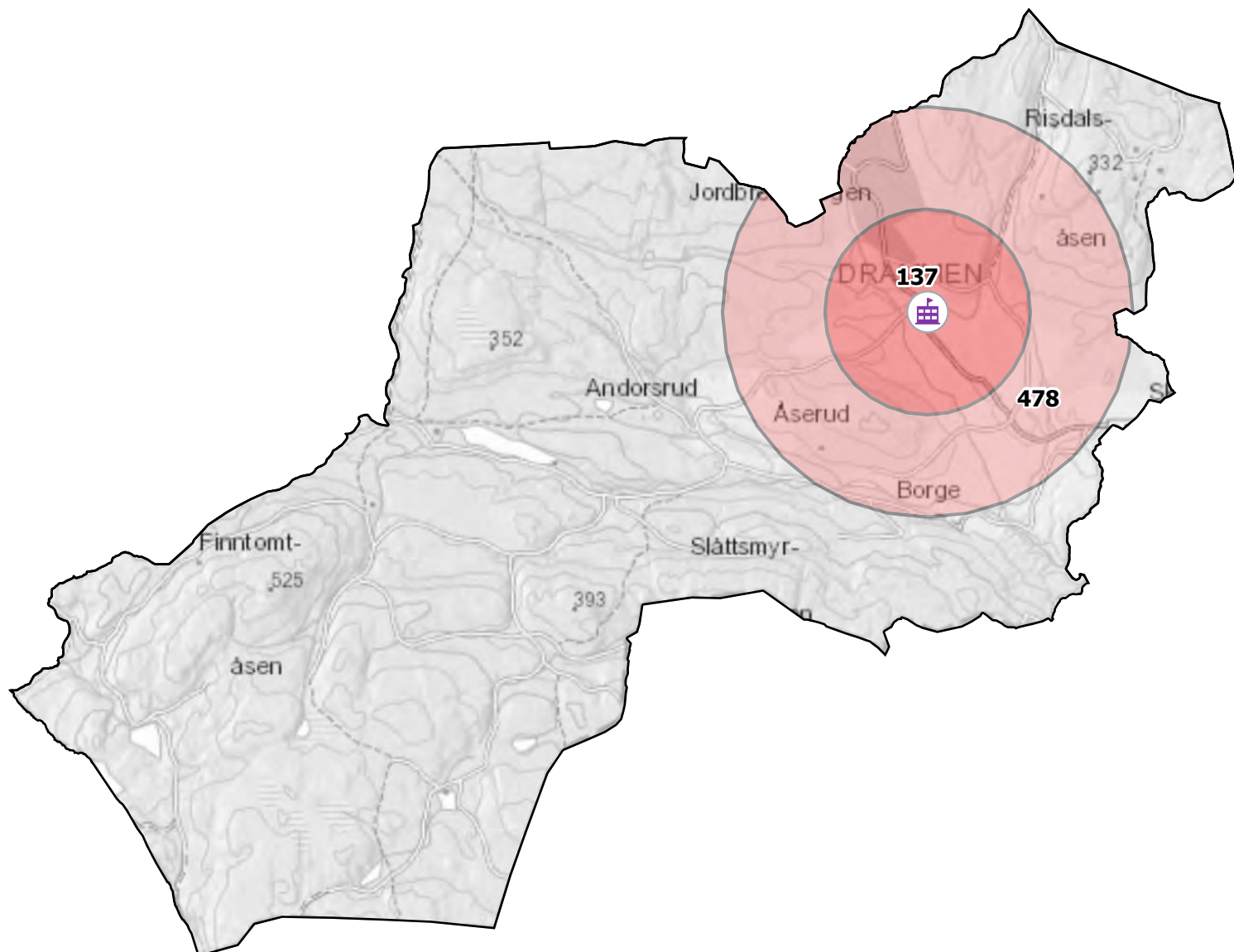
## Tegnforklaring

-  Barneskoler
-  Avstand til skole
-  0-1 km
-  1-2 km
-  Skolekretser



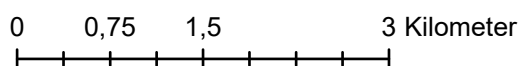
# VESTBYGDA

Innbyggertall 18 år og yngre i skolekretsen: 620







Tallene i buffersonene viser befolkning 18 år og yngre

Kartverket, Geovekst, kommuner og OSM - Geodata AS

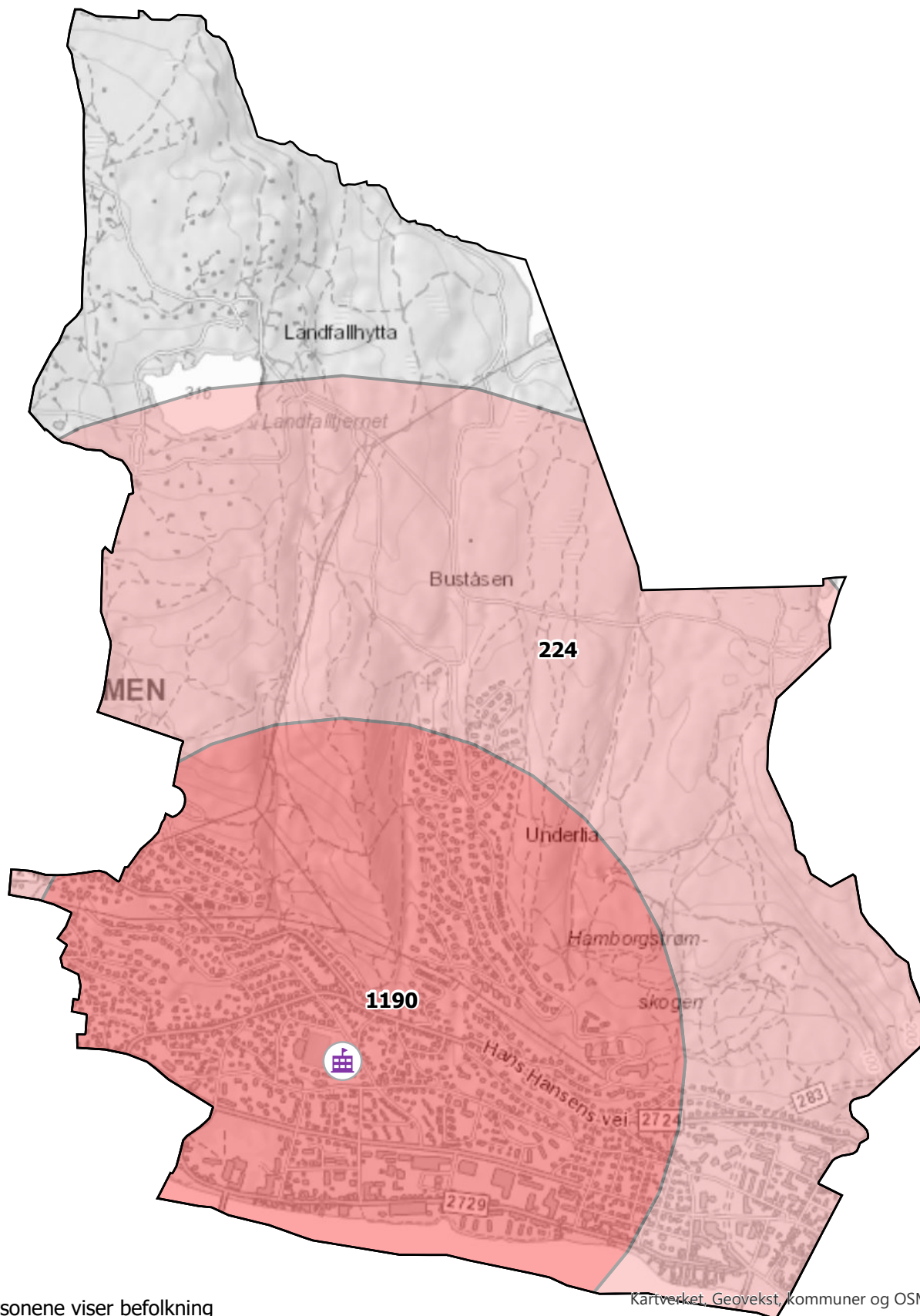


## Tegnforklaring

- |   |  |
|---|--|
|  Barneskoler   | <b>Avstand til skole</b>   |
|  Skolekretser |  0-1 km |
|   |  1-2 km |

# ØREN

Innbyggertall 18 år og yngre i skolekretsen: 1414



Tallene i buffersonene viser befolkning 18 år og yngre



0 0,2 0,4 0,8 Kilometer

## Tegnforklaring



Barneskoler



Skolekretser

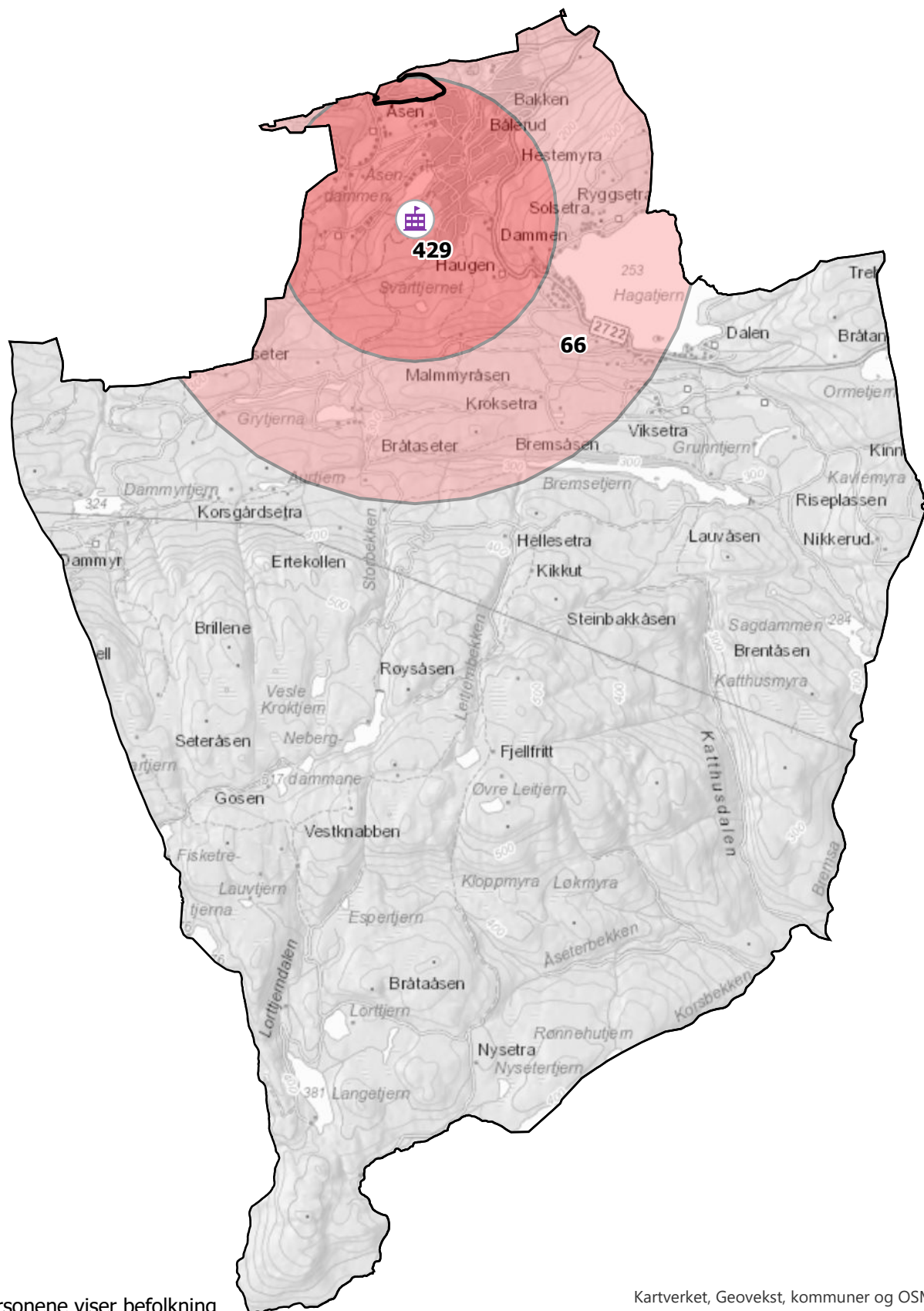
## Avstand til skole

0-1 km

1-2 km

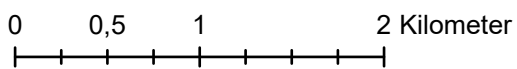
# ÅSEN

Innbyggertall 18 år og yngre i skolekretsen: 502



Tallene i buffersonene viser befolkning 18 år og yngre

Kartverket, Geovekst, kommuner og OSM - Geodata AS

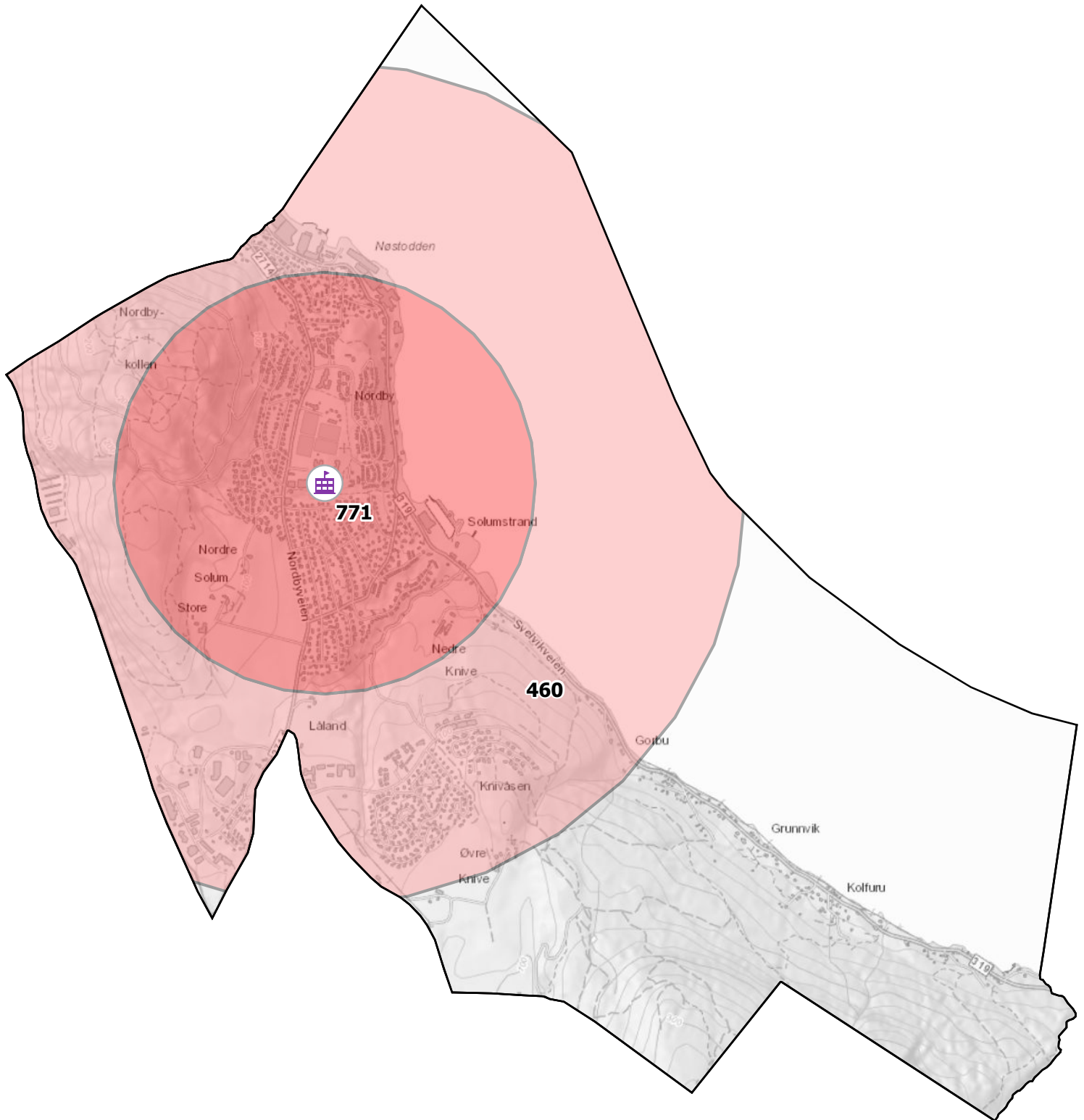


## Tegnforklaring

- Barneskoler
- Skolekretser
- Avstand til skole 0-1 km
- Avstand til skole 1-2 km

# ÅSKOLLEN

Innbyggertall 18 år og yngre i skolekretsen: 1255







Tallene i buffersonene viser befolkning 18 år og yngre

Kartverket, Geovekst, kommuner og OSM - Geodata AS



0 0,3 0,6 1,2 Kilometer

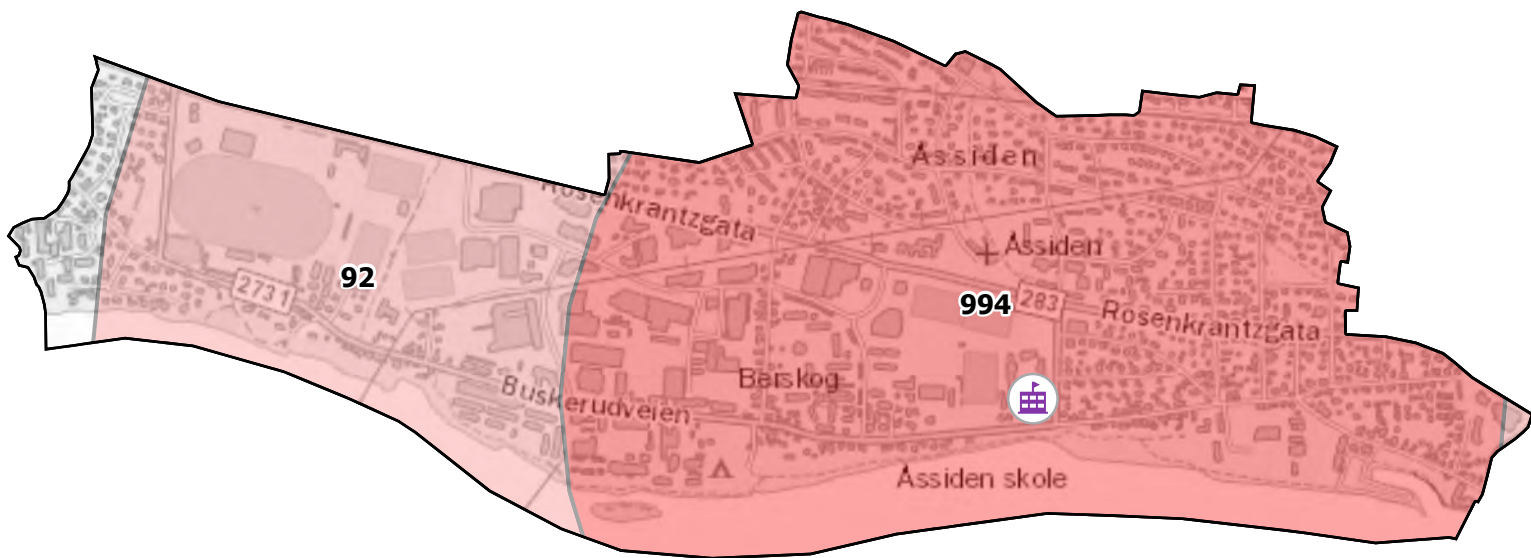
## Tegnforklaring

- |   |                   |
|---|-------------------|
|  Barneskoler   | Avstand til skole |
|  Skolekretser |                   |
|              | 0-1 km            |
|              | 1-2 km            |



# ÅSSIDEN

Innbyggertall 18 år og yngre i skolekretsen:1126





Tallene i buffersonene viser befolkning  
18 år og yngre

Kartverket, Geovekst, kommuner og OSM - Geodata AS



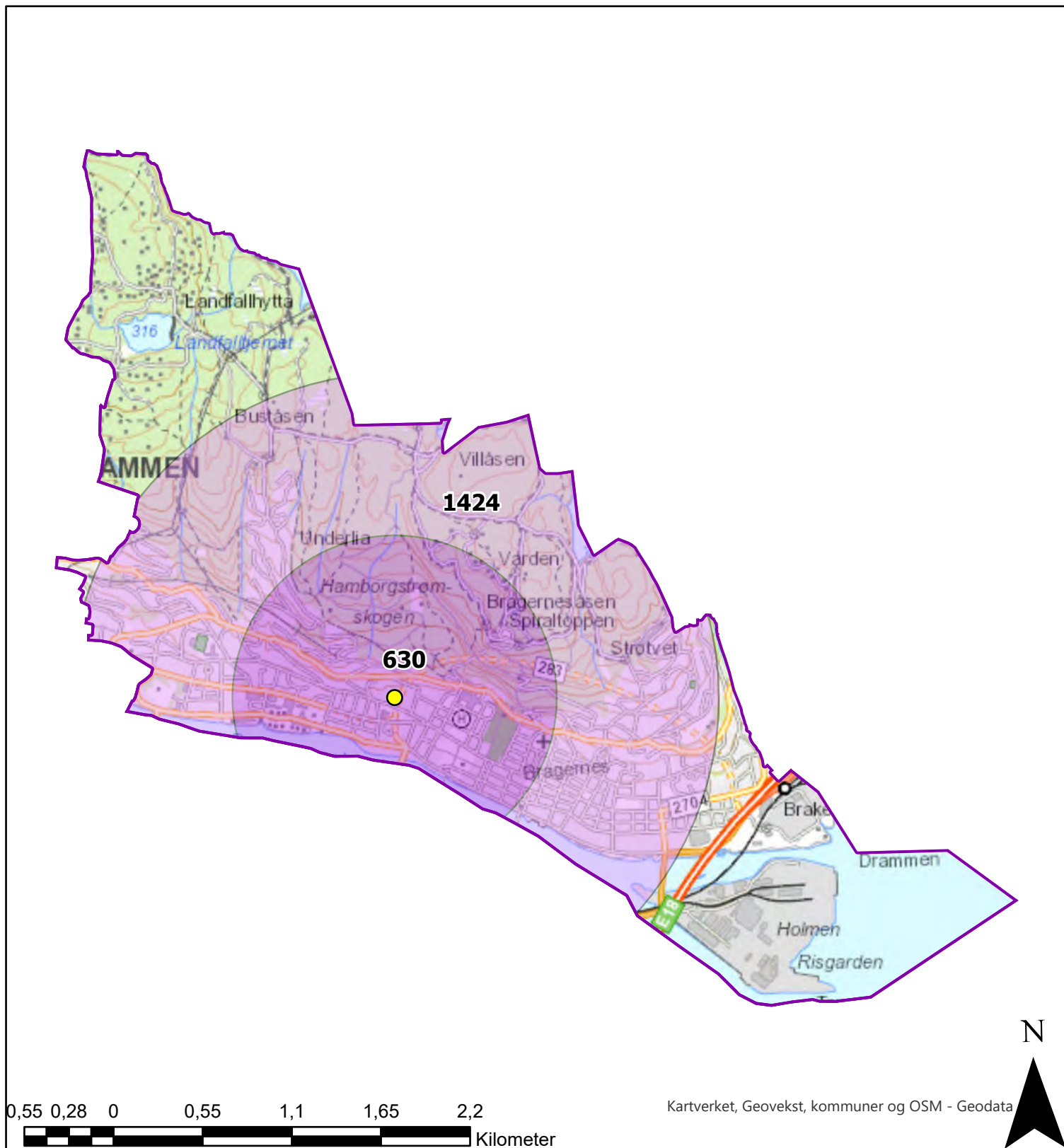
0 0,17 0,35 0,7 Kilometer

## Tegnforklaring

- |   |  |
|---|--|
|  Barneskoler   | Avstand til skole  |
|  Skolekretser |  |
|   |  0-1 km |
|   |  1-2 km |

# Skolekrets: Børresen ungdomsskole

Antall innbyggere 0-18 år i skolekretsen: 2266



● Ungdomsskoler

■ Skolekrets ungdomsskole

## Layer

Avstand fra ungdomsskole

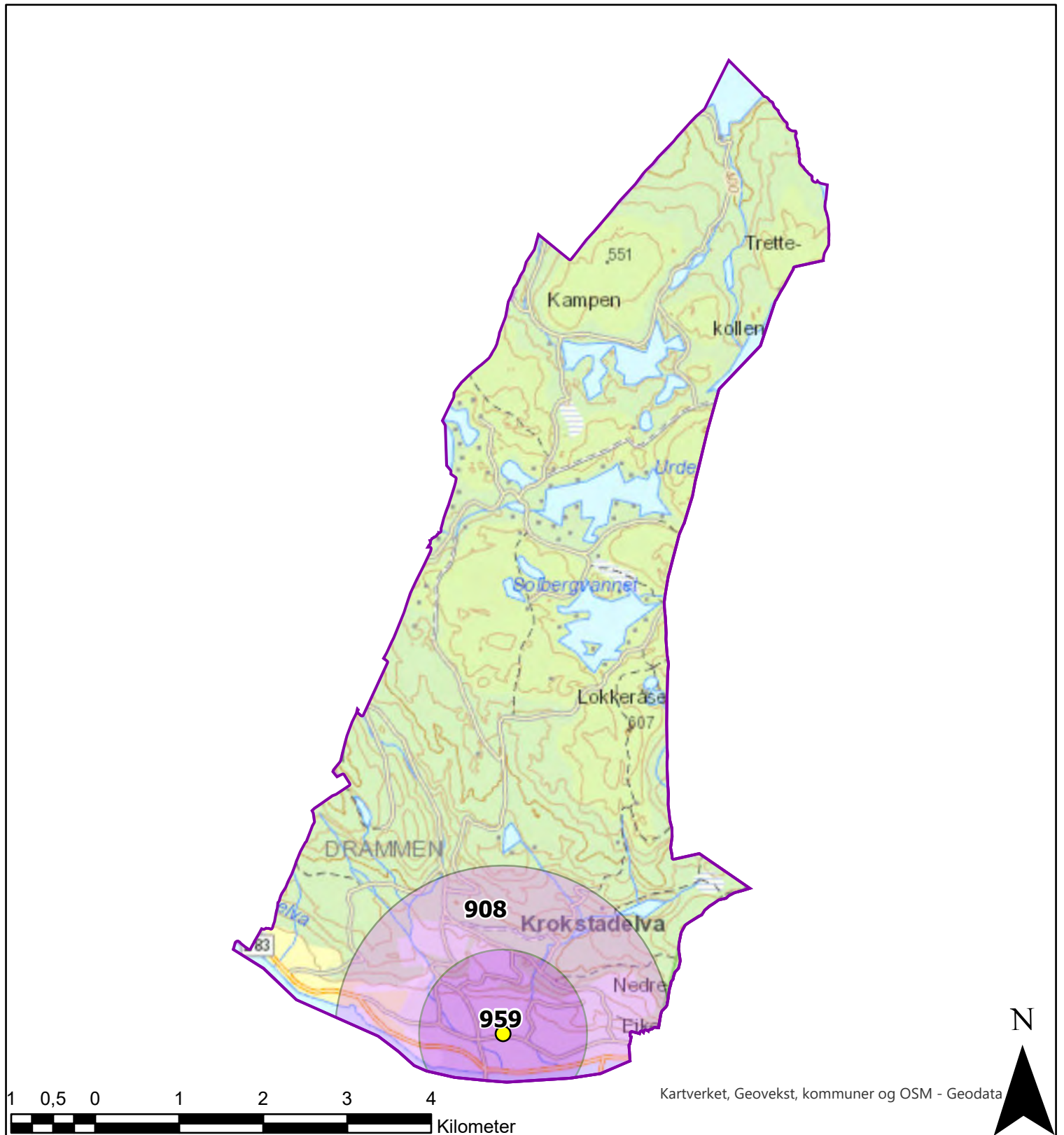
■ 0-1 km

■ 1-2 km

Tallene i kartet viser innbyggere 0-18 år i innenfor 0-1 km og 1-2 km

# Skolekrets: Eknes ungdomsskole

Antall innbyggere 0-18 år i skolekretsen: 1888



● Ungdomsskoler

▭ Skolekrets ungdomsskole

## Layer

Avstand fra ungdomsskole

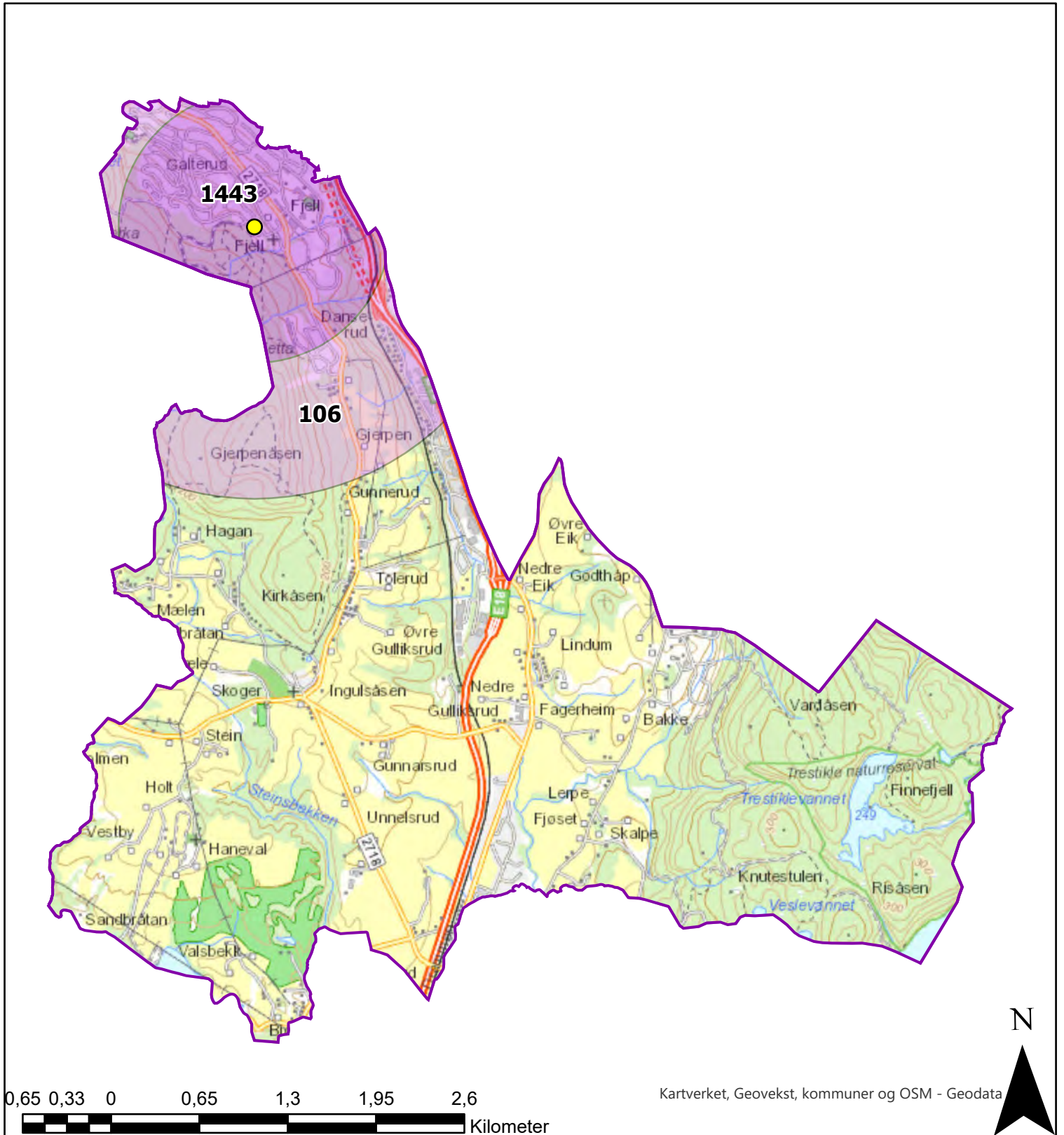
▭ 0-1 km

▭ 1-2 km

Tallene i kartet viser innbyggere 0-18 år i innenfor 0-1 km og 1-2 km

# Skolekrets: Galterud ungdomsskole

Antall innbyggere 0-18 år i skolekretsen:1914



● Ungdomsskoler

▭ Skolekrets ungdomsskole

## Layer

Avstand fra ungdomsskole

▭ 0-1 km

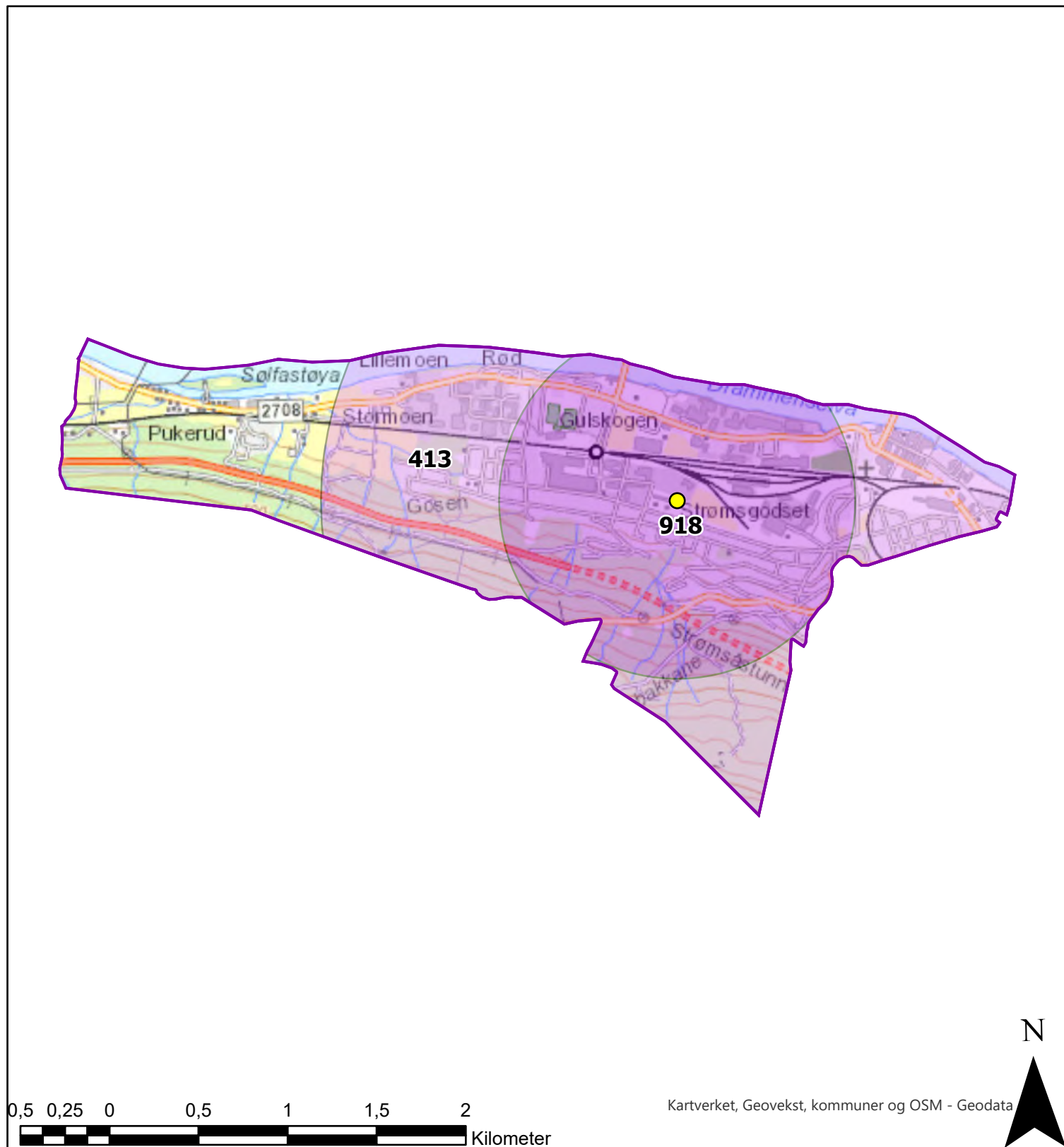
▭ 1-2 km

Tallene i kartet viser innbyggere 0-18 år i innenfor 0-1 km og 1-2 km



# Skolekrets: Gulskogen ungdomsskole

Antall innbyggere 0-18 år i skolekretsen: 1431



● Ungdomsskoler

▭ Skolekrets ungdomsskole

## Layer

Avstand fra ungdomsskole

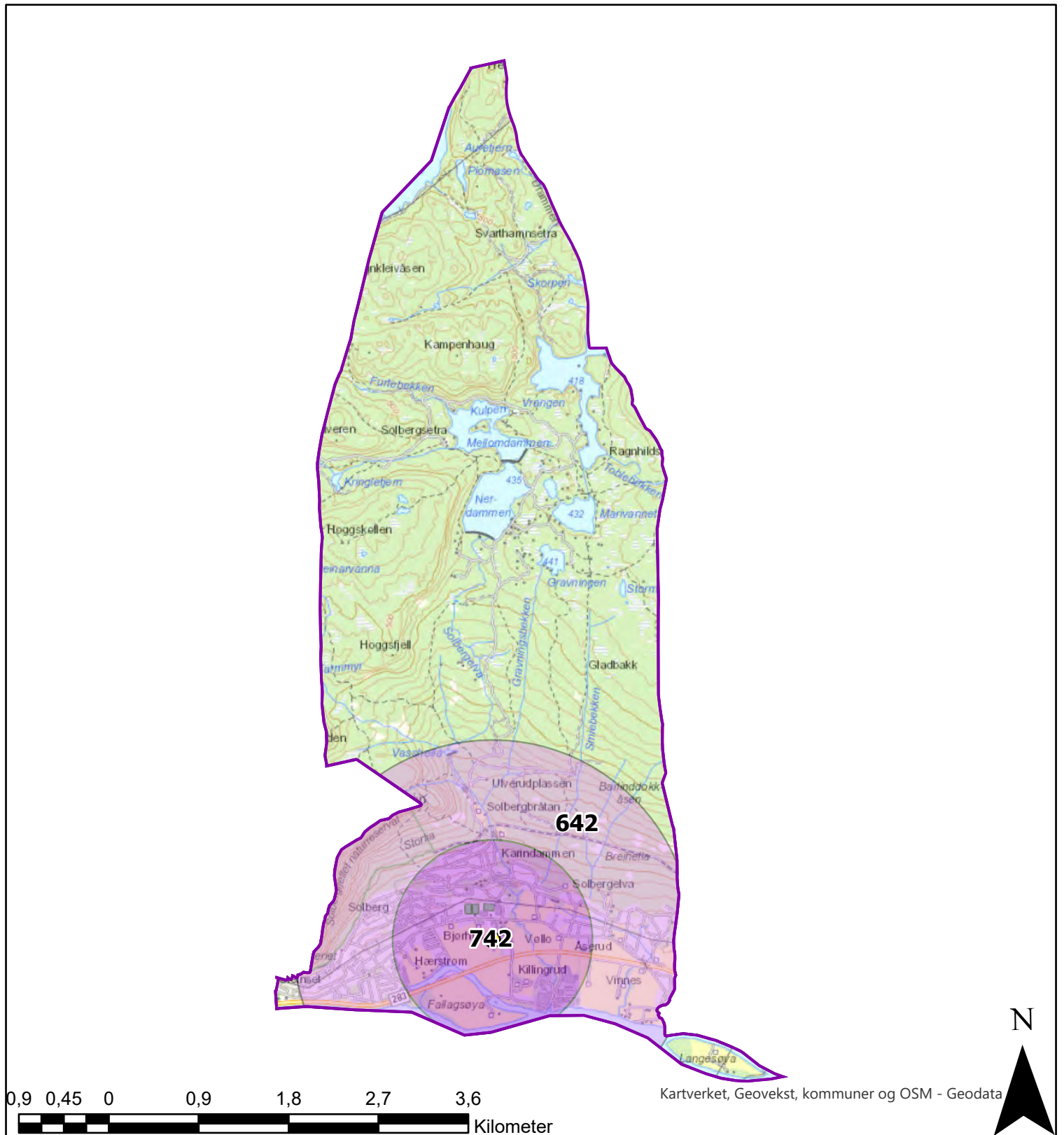
▭ 0-1 km

▭ 1-2 km

Tallene i kartet viser innbyggere 0-18 år i innenfor 0-1 km og 1-2 km

# Skolekrets: Killingrud ungdomsskole

Antall innbyggere 0-18 år i skolekretsen: 1402



● Ungdomsskoler

▭ Skolekrets ungdomsskole

## Layer

Avstand fra ungdomsskole

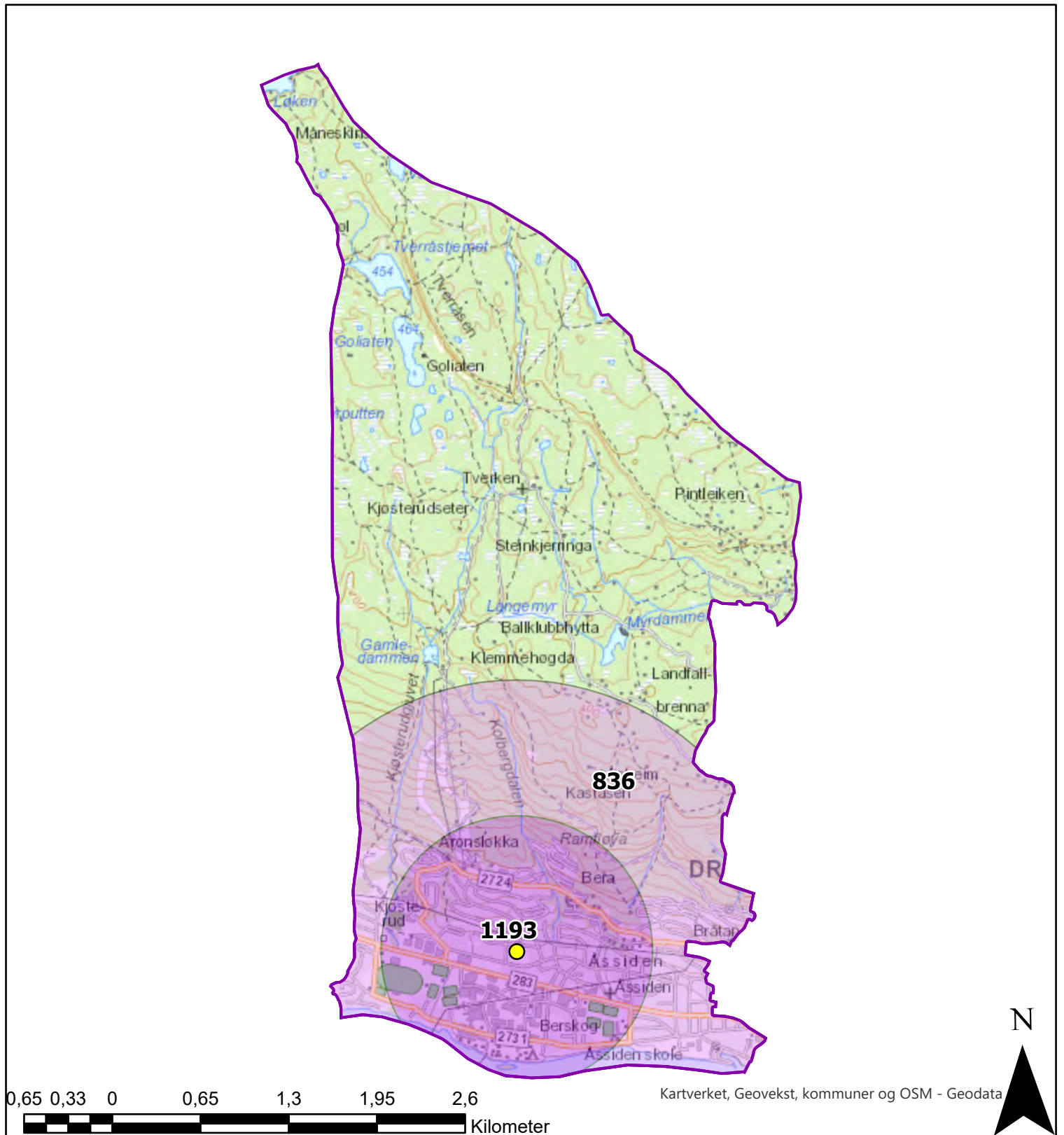
▭ 0-1 km

▭ 1-2 km

Tallene i kartet viser innbyggere 0-18 år i innenfor 0-1 km og 1-2 km

# Skolekrets: Kjøsterud ungdomsskole

Antall innbyggere 0-18 år i skolekretsen:2029



● Ungdomsskoler

▭ Skolekrets ungdomsskole

## Layer

Avstand fra ungdomsskole

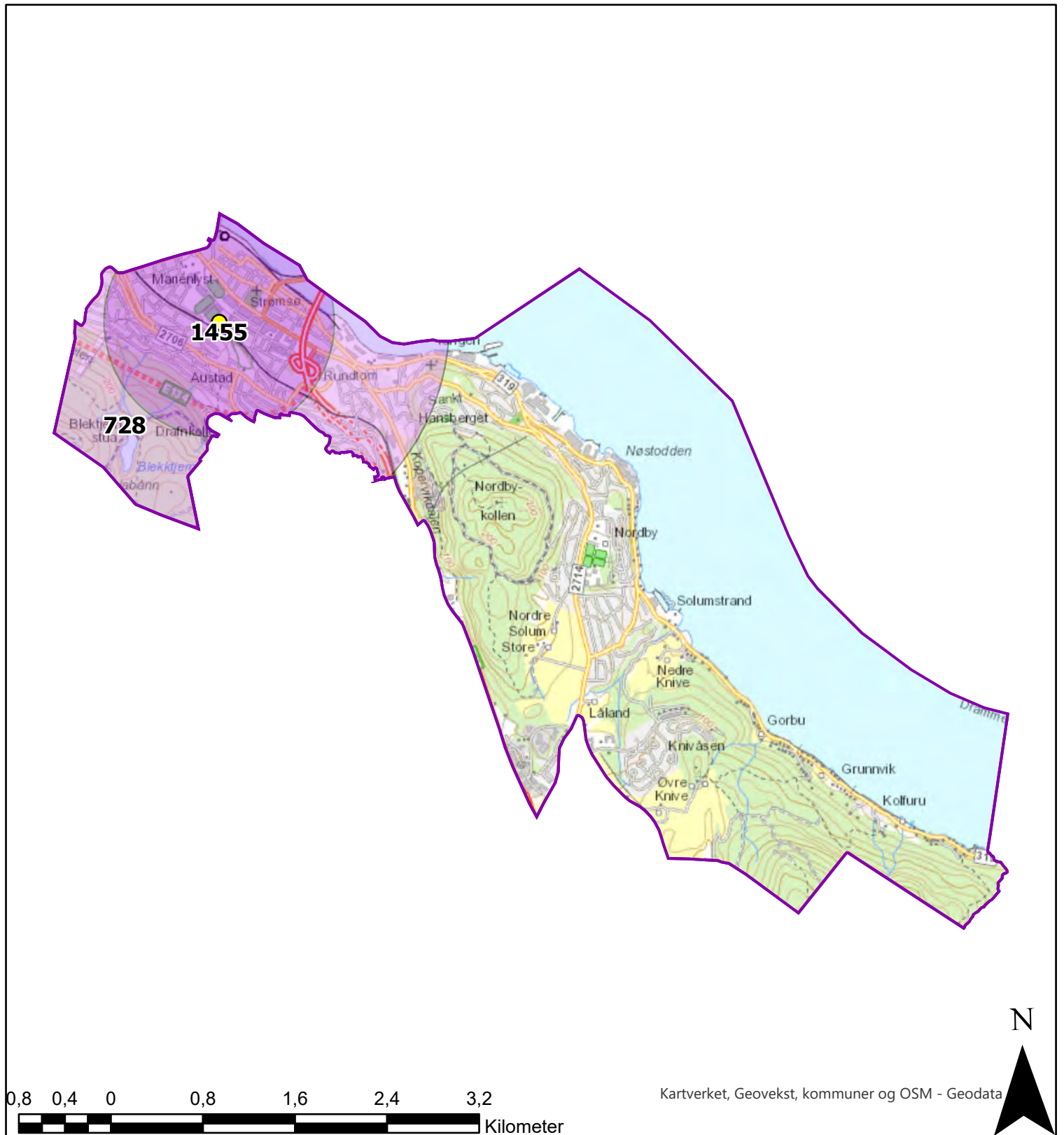
▭ 0-1 km

▭ 1-2 km

Tallene i kartet viser innbyggere 0-18 år i innenfor 0-1 km og 1-2 km

# Skolekrets: Marienlyst ungdomsskole

Antall innbyggere 0-18 år i skolekretsen: 3745



● Ungdomsskoler

■ Skolekrets ungdomsskole

## Layer

Avstand fra ungdomsskole

■ 0-1 km

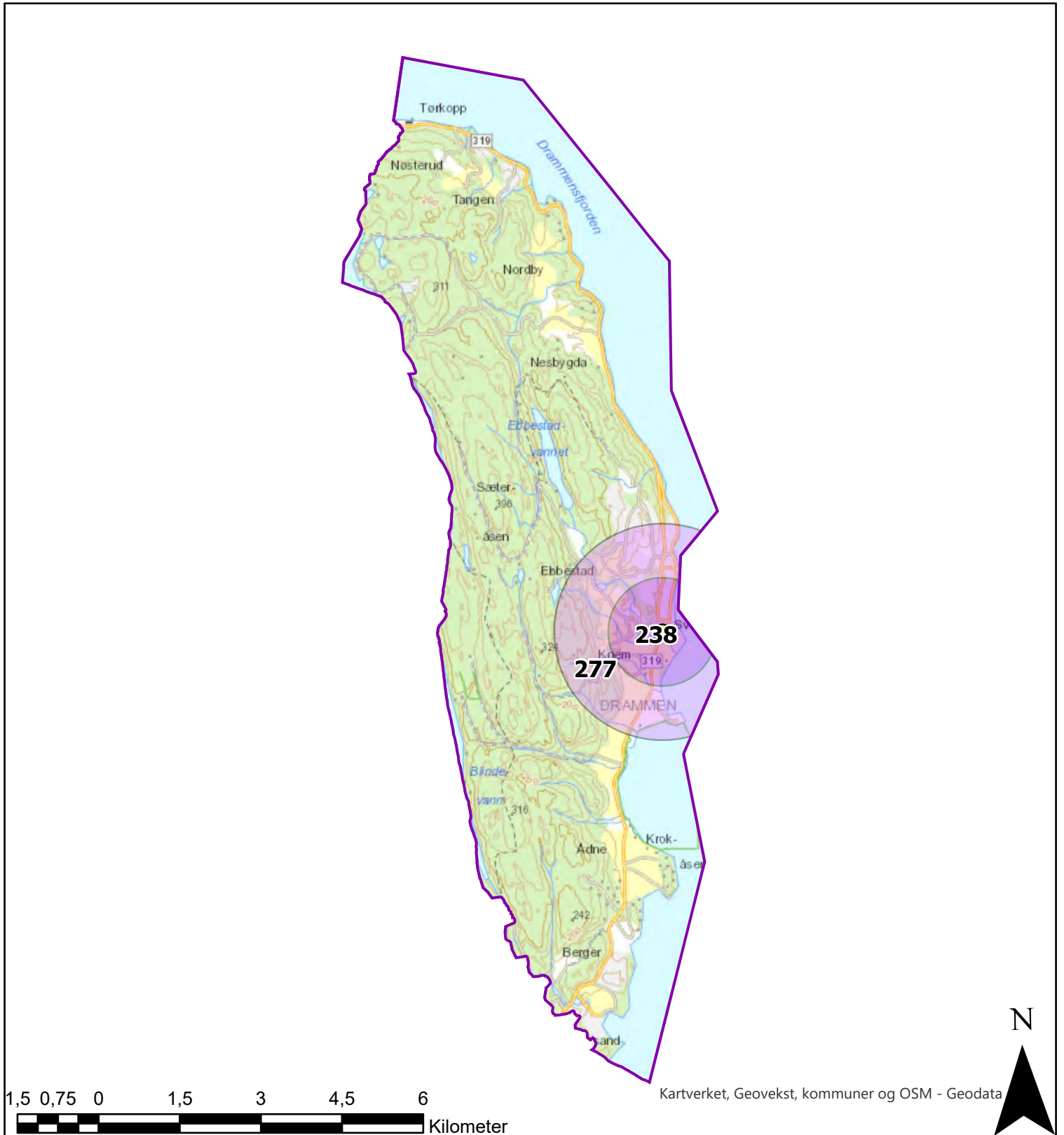
■ 1-2 km

Tallene i kartet viser innbyggere 0-18 år i innenfor 0-1 km og 1-2 km



# Skolekrets: Svelvik ungdomsskole

Antall innbyggere 0-18 år i skolekretsen:1243



● Ungdomsskoler

▭ Skolekrets ungdomsskole

## Layer

Avstand fra ungdomsskole

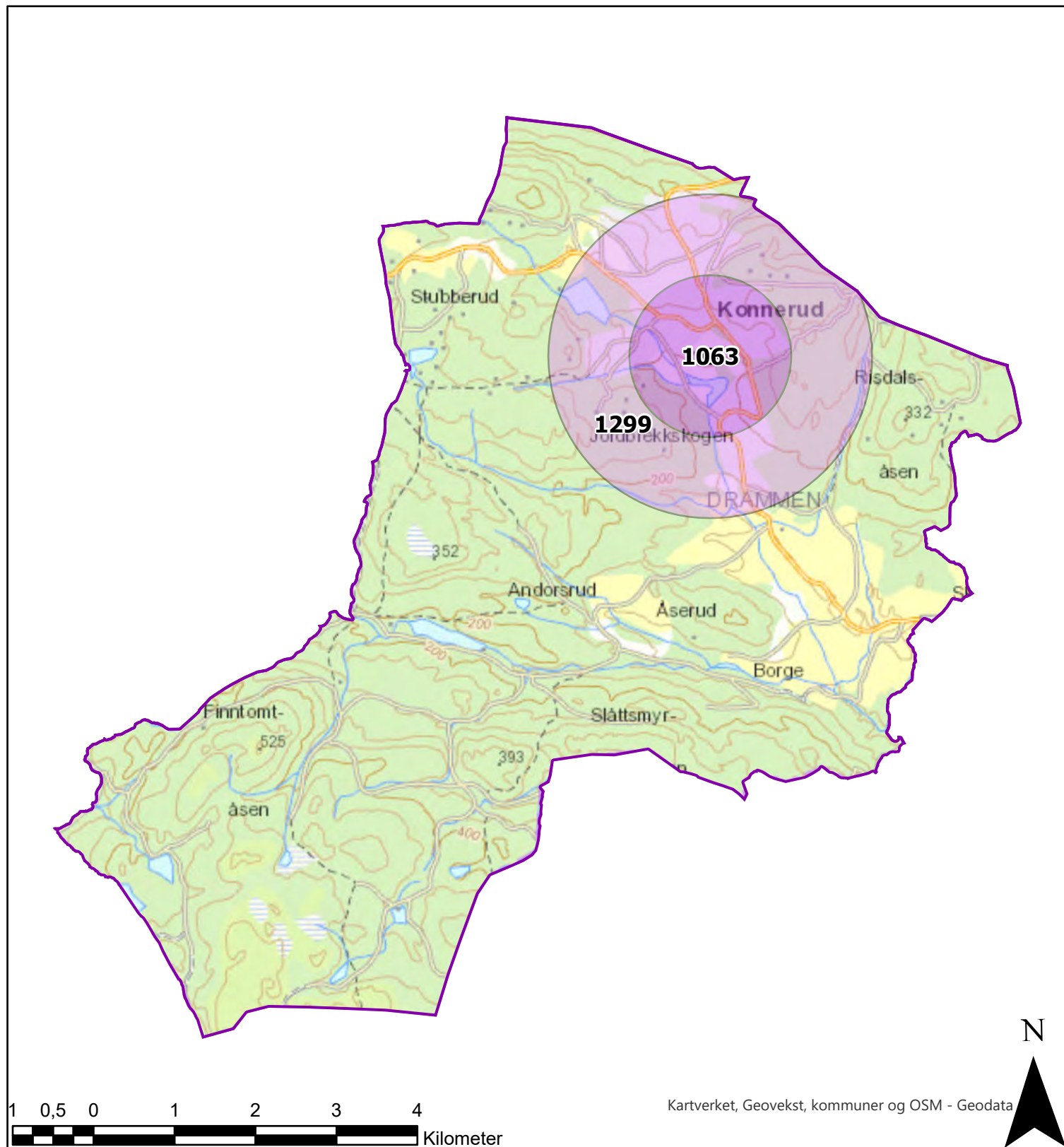
▭ 0-1 km

▭ 1-2 km

Tallene i kartet viser innbyggere 0-18 år i innenfor 0-1 km og 1-2 km

# Skolekrets: Svensedammen ungdomsskole

Antall innbyggere 0-18 år i skolekretsen: 2784



● Ungdomsskoler

■ Skolekrets ungdomsskole

## Layer

Avstand fra ungdomsskole

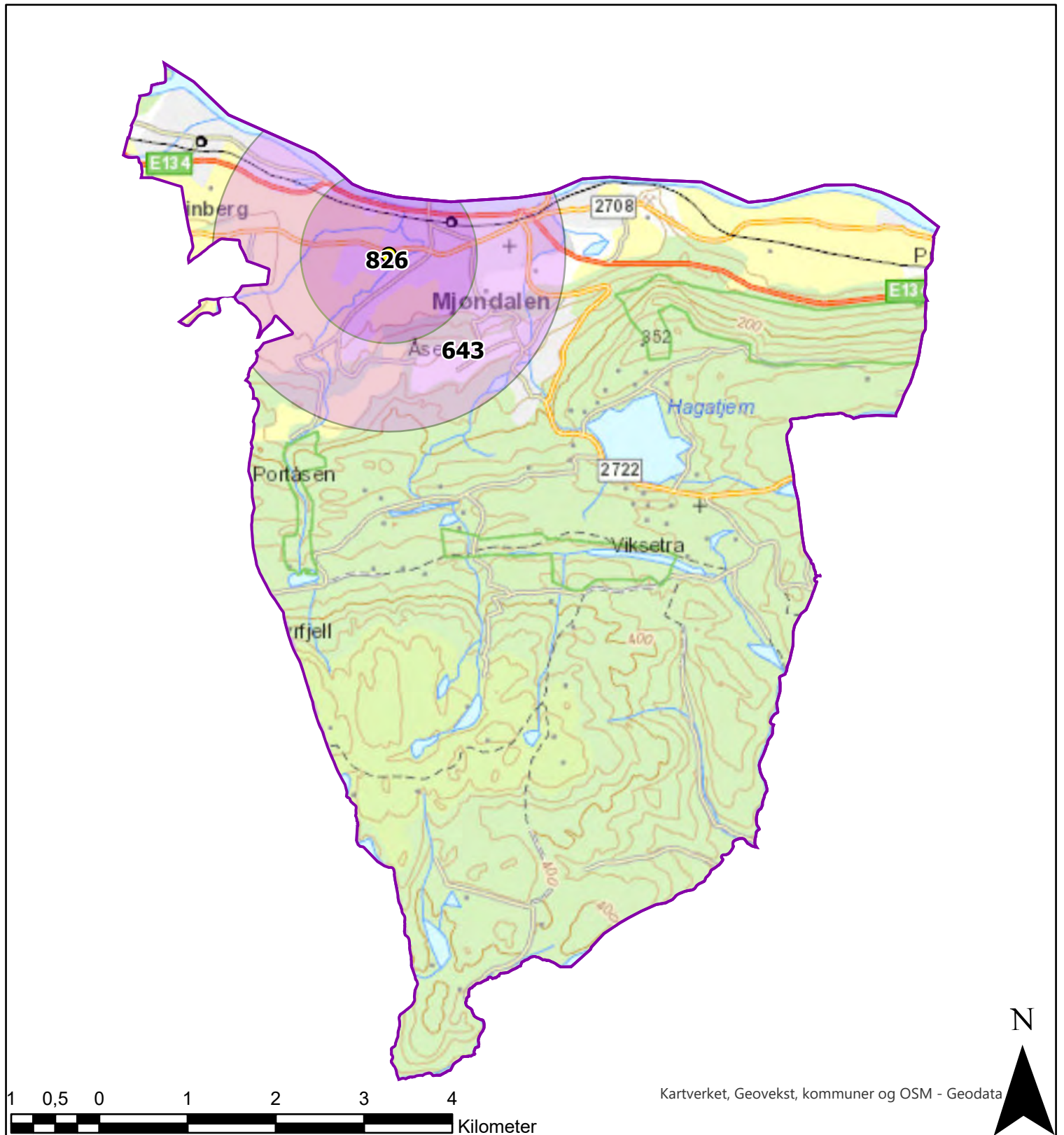
■ 0-1 km

■ 1-2 km

Tallene i kartet viser innbyggere 0-18 år i innenfor 0-1 km og 1-2 km

# Skolekrets: Veiavangen ungdomsskole

Antall innbyggere 0-18 år i skolekretsen: 2389



● Ungdomsskoler

▭ Skolekrets ungdomsskole

## Layer

Avstand fra ungdomsskole

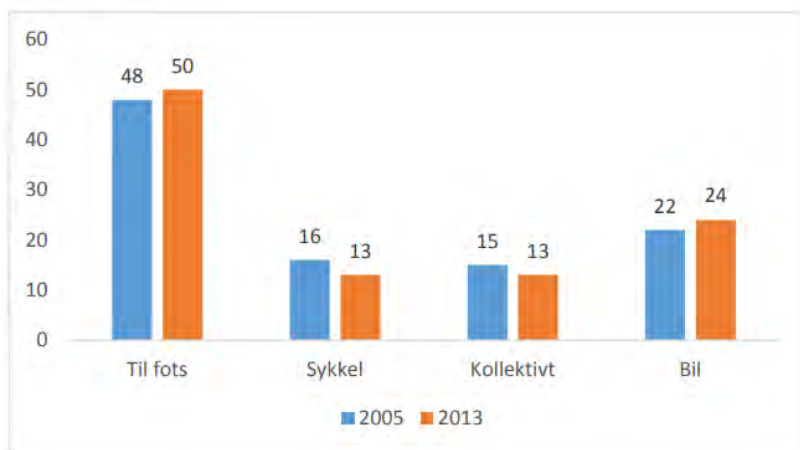
▭ 0-1 km

▭ 1-2 km

Tallene i kartet viser innbyggere 0-18 år i innenfor 0-1 km og 1-2 km

## Vedlegg 7: Barn og unges skolevei og reisevaner til skolen

I den **nasjonale reisevaneundersøkelsen 2013/2014** er det gjort en dybdeundersøkelse om barns reisevaner og aktiviteter<sup>1</sup>. Undersøkelsen omfattet barn i alderen 6–12 år. I denne undersøkelsen går det frem at det er små endringer i valg av transportmåte på skolevegen siden den tilsvarende undersøkelsen i 2005. Figur 1 viser at to av tre barn går eller sykler til skolen.



Figur 1: Transportmiddel til skolen i Norge, barn 6-12 år, i 2005 og 2013. Kilde TØI-rapport «Barns aktiviteter og daglige reiser i 2013/2014».

Undersøkelsen viser at:

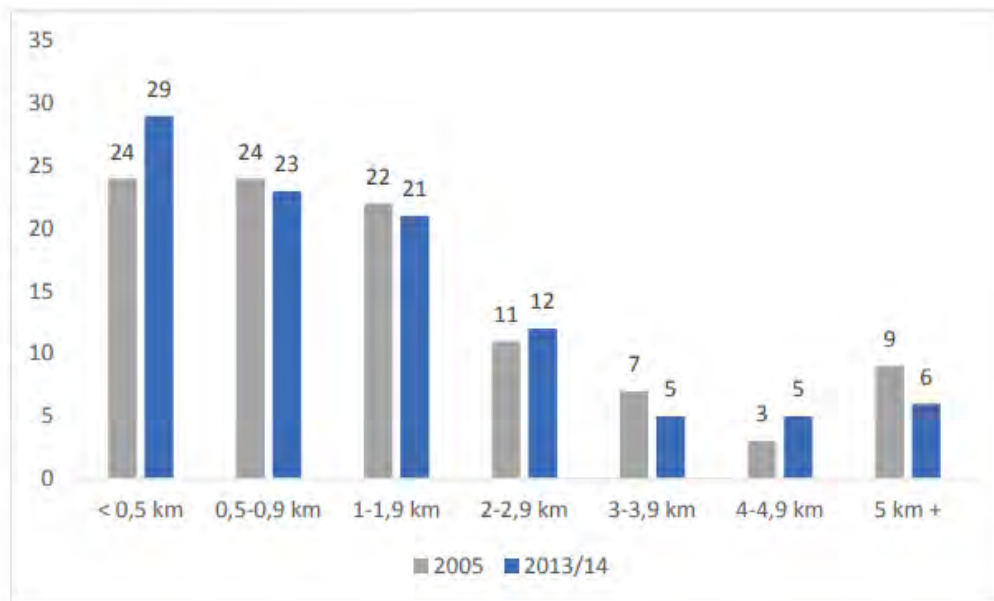
«Hvert fjerde barn i alderen 6-12 år kjøres til skolen av foreldre/foresatte, mens omtrent to av tre går eller sykler til skolen. Resten reiser kollektivt. Dette er den samme transportmiddelfordelingen på skolereisen som i 2005. Den viktigste grunnen til at barna blir kjørt av foreldrene, er at skolen ligger på veien til mors eller fars arbeid, dernest at trafikken gjør det farlig å gå eller sykle».

«Reisemåte til skolen varierer først og fremst etter avstand. Mens nesten 80 prosent går på avstander under 0,5 km, er det litt over en tredjedel som går på strekninger mellom én og to km, og bare 20 prosent som går på avstander mellom to og tre km».

<sup>1</sup> TØI-rapport 1413/2015: «Barns aktiviteter og daglige reiser i 2013/2014»: <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=40755>

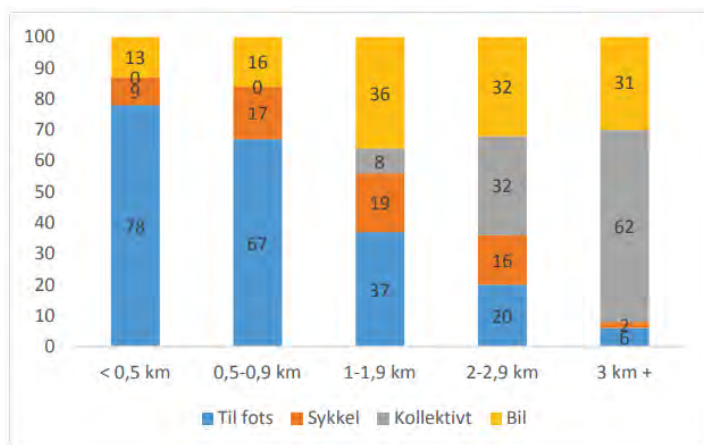


Undersøkelsen viser også at omtrent halvparten av barna har under én km til skolen. Litt over 20 prosent har 1 – 2 km til skolen og ca. 30 prosent har mer enn 2 km til skolen (Figur 2).



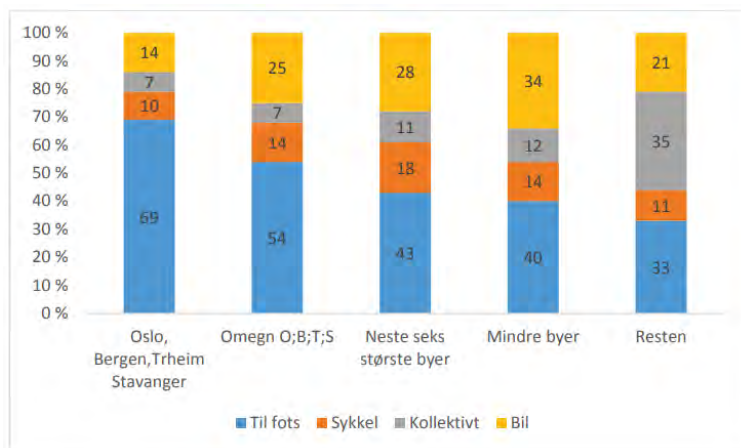
Figur 2: Avstand til skolen (prosent) i Norge 2005 og 2013/2014. Kilde TØI-rapport «Barns aktiviteter og daglige reiser i 2013/2014».

Andelen som går til skolen synker raskt med økende lengde. Mens nesten 80 prosent går på avstander under 0,5 km, er det litt over en tredjedel som går på strekninger mellom en og to km, og bare 20 prosent som går på avstander mellom to og tre km (Figur 3).



Figur 3: Reisemåte til skolen i Norge, barn 6-12 år, avhengig av reiselengde. Kilde TØI-rapport «Barns aktiviteter og daglige reiser i 2013/2014».

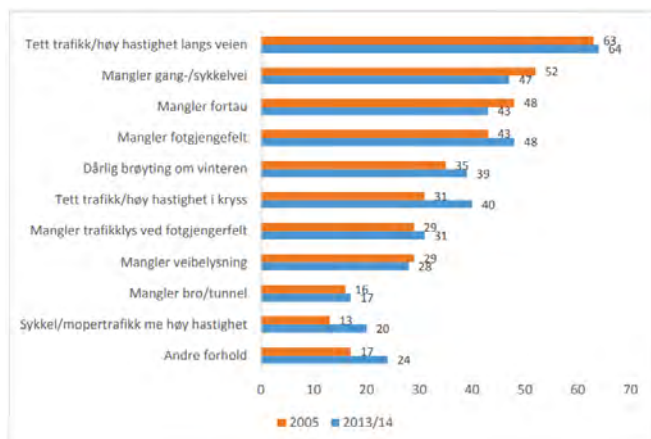
Barn i de store byene går mer enn barn andre steder i landet, noe som delvis har sammenheng med at avstandene til skolen er kortere i de største byene. I de fire største byene er det nesten 70 prosent av barna som går, og ikke flere enn 14 prosent som blir kjørt. På mindre tettsteder og i spredtbygde strøk (resten av landet) er det en tredjedel som går, en femtedel som blir kjørt med privatbil og ca. en tredjedel som reiser kollektivt (Figur 4).



Figur 4: Reisemåte til skolen i Norge, barn 6-12 år, avhengig av bosted. Kilde TØI-rapport «Barns aktiviteter og daglige reiser i 2013/2014».

Foreldrene til barna ble også spurt om begrunnelsen for at barna blir kjørt til skolen, og om hvilke trafikkmessige forhold foreldrene mener gjør skoleveien usikker. Så mange som 34 prosent av foreldrene oppgir at «trafikken gjør det farlig å gå eller sykle» som begrunnelse for å kjøre barna til skolen. Den vanligste begrunnelsen for å kjøre barna til skolen er at «skolen ligger på veien til mors eller fars arbeid» (Figur 5).

Grunner til at barn blir kjørt	Prosent
Skolen ligger på veien til mors/fars arbeid	51
Trafikken gjør det farlig å gå eller sykle	34
Raskeste og enkleste måten	31
Sparer tid for de voksne	28
Det er for langt å gå eller sykle	22
Søsken blir kjørt	22
Sparer tid for barnet	22
Har mye å bære på	14
Barnet ønsker å bli kjørt	13
Skoleveien er utrygg av andre forhold enn trafikk	6
Sykdom eller funksjonshemming gjør det vanskelig å gå eller sykle	5
Venner/kamerater blir kjørt	4

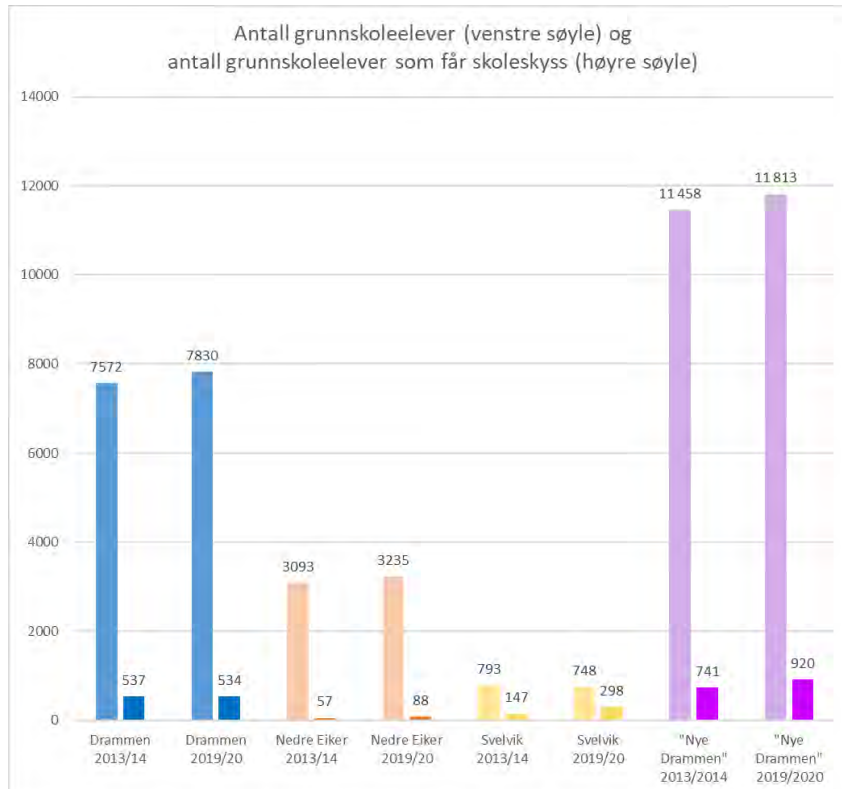


Figur 5: Til venstre: Grunner til at barnet blir kjørt til skolen med bil (flere grunner kunne nevnes) i Norge 2013/2014. Til høyre: Trafikkmessige forhold som foreldrene mener gjør skoleveien usikker. Kilde TØI-rapport «Barns aktiviteter og daglige reiser i 2013/2014».

## Omfanget av offentlig skoleskys

Utdanningsdirektoratet utgir årlig statistikk om antall grunnskoleelever (1.-10. klasse) som får skoleskys<sup>2</sup>. Skoleskys tilbys elevene som har lang skolevei<sup>3</sup>, elever som har «særlig farlig» skolevei eller elever som pga. fysisk funksjonsnedsettelse, sykdom e.l. har krav på gratis skoleskys.

Dataene fra Utdanningsdirektoratet viser at 920 grunnskoleelever i Drammen<sup>4</sup> fikk skoleskys i 2019/2020, dvs. nesten 8 % av elevene<sup>5</sup>. På landsbasis var det 22 % av grunnskoleelevene som fikk skoleskys i 2019/2020. Dataene er oppsummert i Figur 6 og Figur 7.



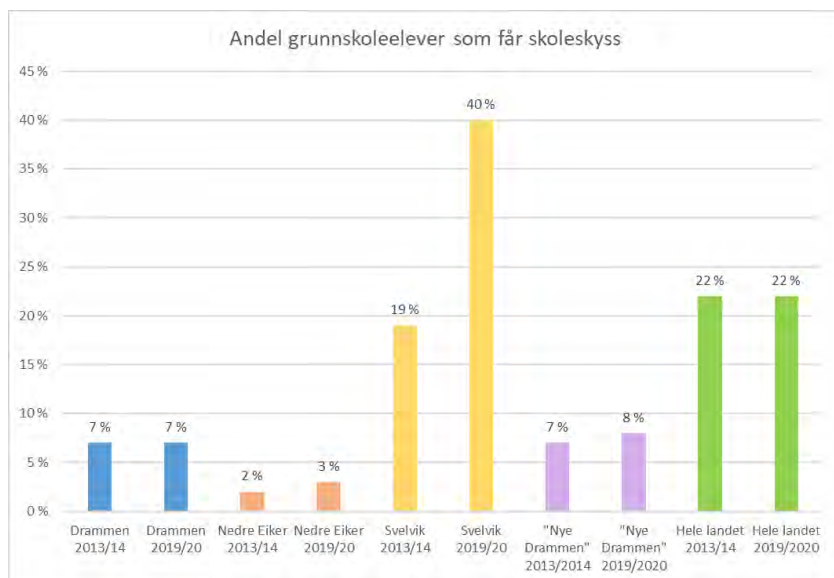
Figur 6: Antall grunnskoleelever som fikk skoleskys i de tre tidligere kommunene Drammen (blå), Nedre Eiker (rosa) og Svelvik (gul) i hhv. 2013/14 og 2019/20. «Nye Drammen» (lilla) omfatter summen av antall elever i tidligere Drammen, Nedre Eiker og Svelvik.

<sup>2</sup> Grunnskolens informasjonssystem (Utdanningsdirektoratet): <https://gsi.udir.no/app/#/view/units/collectionset/1/collection/83/unit/1710/>

<sup>3</sup> Over 2 km for 1.klassinger og over 4 km for 2.-10. klassinger

<sup>4</sup> Summen av antall elever i tidligere Drammen, Nedre Eiker og Svelvik – før kommunesammenslåingen 01.01.2020.

<sup>5</sup> Omfatter summen av antall elever i tidligere Drammen, Nedre Eiker og Svelvik (før kommunesammenslåingen 01.01.2020)



Figur 7: Andel (prosent) av grunnskoleelevene som fikk skoleskyss i de tre tidligere kommunene Drammen (blå), Nedre Eiker (rosa) og Svelvik (gul) i hhv. 2013/14 og 2019/20. «Nye Drammen» (lilla) omfatter andelen som fikk skoleskyss når antall elever i tidligere Drammen, Nedre Eiker og Svelvik er summert. «Hele landet» omfatter andelen som fikk skoleskyss når antall elever i alle kommuner er summert.

Andelen som fikk skoleskyss i tidligere Svelvik økte fra 19 % i 2013/14 til 40 % i 2019/20, noe som kan forklares med nedleggelsen av Berger og Ebbestad skoler. Antall elever som fikk skoleskyss i tidligere Nedre Eiker økte fra 57 i 2013/14 til 88 i 2019/20. Årsaken til denne økningen er ukjent.

Ved sammenligning med øvrige bykommuner ser vi at andelen som får skoleskyss i Drammen ikke er spesielt høy. Som det fremgår av Figur 8 ligger Drammen på omtrent samme nivå som Oslo, og har betydelig lavere andel enn f.eks. Bergen og Fredrikstad.

	Elever som får skoleskyss (prosent)	
	2019	
0106 Fredrikstad		12,3
0301 Oslo		8,3
0602 Drammen		7,4
0704 Tønsberg		12,7
1103 Stavanger		7,1
1201 Bergen		14,8
1902 Tromsø		20,2
5001 Trondheim		8,0

Figur 8: Andel (prosent) av elever i kommunale og private grunnskoler som fikk skoleskyss i 2019 i Drammen og andre bykommuner. Andelen i hele landet var 21,4 %.



## Vedlegg 8: Vurderingskriterier for langsgående anlegg

	Vurdering av potensial									Vurdering av risiko																	
	Antall gående generelt som potensielt kan benytte strekningen til nærmeste lokalsenter, kollektivtilbud og/eller andre viktige målpunkter, innenfor 2 km radius			Antall barne- og/eller ungdomskoleelever innenfor gjeldende skolekrets, som potensielt kan benytte strekningen som skolevei			Nærhet til barne/ungdomsskolen			Trafikkforhold					Fartsgrense				Dagens tilbud for gående				Registrerte fotgjengerulykker				
	Mindre enn 50 boenheter	50-200 boenheter	Mer enn 200 boenheter	Mindre enn 50 boenheter	50-200 boenheter	Mer enn 200 boenheter	Over 2 km fra skolen	1-2 km fra skolen	Nærmere enn 1 km fra skolen	ÅDT < 500	ÅDT 500-1500	ÅDT 1500-4000	ÅDT > 4000	4 eller flere buss-avganger per time eller 8 passerende busser per time i rushtid (kl. 07.00-09.00)	Over 8 % andel tungtrafikk	30	40	50	60 eller høyere	Høyt fartsnivå (85-prosent fraktien høyere enn 5 km/t over fartsgrensen)	Smal vei (under 5,5 m), uten fortau/ gs-vei	Vei (over 5,5 m), uten fortau/ gs-vei	Fortau eller gs-vei med dårlig standard og/eller tilstand	Strekningen utgjør en manglende lenke i et ellers sammenhengende tilbud	Minst 1 registrert ulykke siste 10 år	2 eller flere registrerte ulykker siste 10 år	
Poeng	0	1	2	0	1	2	0	1	2	0	1	2	3	1	1	0	1	2	3	1	3	2	1	2	1	2	
Høyest mulig poengsum			2			2			2				3	1	1				3	1	3			2		2	22

### Om bruk av skjemaet:

Formålet med skjemaet er å gjennomføre mest mulig objektive vurderinger av hvilke strekninger som har størst behov for langsgående tilbud for gående. Kriteriene bygger på kjent kunnskap om risiko og effekt av tiltak. Kriteriene vektlegger hovedsakelig trafiksikkerhet, ikke øvrige forhold som bidrar til attraktivitet for gående. Det åpnes opp for bruk av skjønn, i tillegg til poenggivning vha. dette skjemaet. Som grunnlag for prioritering av tiltak gjennomføres det i tillegg nytte/kostnadsvurderinger. Fordeler knyttet til samordning med eventuelle VA-prosjekter blir også vektlagt. Dette innebærer at strekninger med lavere poengsum kan bli gjennomført før strekninger med høyere poengsum.

Lange strekninger bør deles inn i kortere delstrekninger. Inndelingen kan f.eks. gjennomføres med bakgrunn i avstand til skolen, bebyggelse (tettbygd/spredtbygd), fartsgrenser eller andre trafikale forhold som tilsier at delstrekningene har ulikheter mht potensial og/eller risiko.

Det vurderes som stort behov for tiltak dersom totalsummen er over 8 poeng.

Generelt vurderes det ikke som behov for tiltak på strekninger som både har fartsgrense 30 km/t og ÅDT < 500 (forutsatt at 85 % fraktien er under 35 km/t).

### Antall gående generelt som potensielt kan benytte strekningen:

Her må det gjøres en skjønnsmessig vurdering, og legges lokalkunnskap til grunn for vurderingene. Hensikten er å vektlegge potensialet for gange generelt, og ikke utelukkende vektlegge gangereiser til/fra barne- og ungdomsskoler. Potensialet for gange er størst på reiser mellom boligkonsentrasjoner og målpunkter som f.eks. lokalsentre, kollektivtilbud og andre viktige målpunkter dersom reisen er under 2 km. Det telles opp antall boenheter som har den aktuelle strekningen som rute til nærmeste lokalsenter, kollektivtilbud og/eller andre viktige målpunkter innenfor 2 km radius. Dersom strekningen ligger mer enn 2 km fra slike målpunkter, vurderes potensialet for gange som lavt (0 poeng).

### Antall barne- og/eller ungdomskoleelever innenfor skolekretsen, som potensielt kan benytte strekningen som skolevei:

Antall barne- og ungdomskoleelever varierer fra år til år. Derfor er det valgt å ta utgangspunkt i antall boenheter. Det telles opp antall boenheter som har den aktuelle strekningen som skolevei til den barne- eller ungdomsskolen man søker til i hht. gjeldende skolekretsinnndeling.

I gatenormen for Drammen stilles det krav om at fortau skal anlegges i boliggger der antall boenheter er større enn 50.

### Nærhet til skolen:

1 km radius fra skolen (15 minutters gange ved hastighet 4 km/t) regnes som skolens "nærrområde", dvs. at det er stort potensial for mange gående både i tilknytning til skolereiser og fritidsreiser (øvrige aktiviteter ved skolen, utenom skolereiser). 2 km radius fra skolen (dvs. 30 min gange ved hastighet 4 km/t) vurderes som "akseptabel gangavstand". Førsteklassinger har krav på gratis skoleskys når skoleveien er mer enn 2 km.

### Fartsgrense:

Rapporten "Trafikksikre løsninger i skolens nærrområde" (SVV 2000) vurderer at det ikke er behov for spesielle tiltak ved 30 km/t, at det er behov for fortau ved 40 og 50 km/t og behov for gs-veg ved 60 km/t.

### Stor andel tungtrafikk:

Vi mangler ofte data om andel tungtrafikk, men dette kan innhentes vha. radarmålinger. På det kommunale veinettet regnes en andel på 8 % eller mer som stor andel tungtrafikk. Dersom det langs strekningen er lokalisert virksomheter som genererer mye tungtransport (industri, bensinstasjoner, lager, fyllplass m.m.) er sannsynligvis andelen tungtrafikk høy.

### Dagens tilbud for gående:

"Smal vei" tilsvareverger/gater med veibredde under 5,5 m (under 6,0 m dersom det er busstrasé). "Smal vei" omfatter også veier som har stor stigning/fall, krappe kurver og som derfor oppleves som smale selv om veggbredden er over 5,5 m.

"Fortau eller gs-vei med dårlig standard og/eller tilstand" omfatter løsninger som ikke oppfyller standardkrav (f.eks. krav til separering av gående/syklende, krav til veilys m.m.) og/eller løsninger som har dårlig tilstand (f.eks. nedslitt kantstein, dårlig belysning m.m.)

### Registrerte fotgjengerulykker:

Gjelder politiregistrerte ulykker (se SSB eller NVDB). Ulykker som ikke omfatter fotgjengere regnes ikke med.

## Vedlegg 9: Kriterier for prioritering av belysningstiltak i gangfelt

	Vurdering av potensial							Vurdering av risiko											
	Antall gående generelt som potensielt kan benytte kryssingspunktet til nærmeste lokalsenter, kollektivtilbud og/eller andre viktige målpunkter, innenfor 2 km radius			Antall barne- og/eller ungdomskoleelever innenfor gjeldende skolekrets, som potensielt kan benytte kryssingspunktet som skolevei			Nærhet til skolen	Trafikkforhold					Fartsgrense			Fartsdempende tiltak	Plassering		Registrerte fotgjengerulykker
	Mindre enn 50 boenheter	50-200 boenheter	Mer enn 200 boenheter	Mindre enn 50 boenheter	50-200 boenheter	Mer enn 200 boenheter	Gangfeltet ligger i umiddelbar nærhet til skolen	ÅDT<500	ÅDT 500-2000	ÅDT 2000-5000	ÅDT>5000	Stor andel tungtrafikk, over 8 %	30	40	50	Ordinært gangfelt, hvor det ikke kan etableres opphøyd gangfelt av hensyn til busstrafikk, stigning e.l.	Gangfeltet ligger på en rett strekning utenfor kryss	Minst én registrert fotgjenger- eller sykkelulykke de siste 10 årene	
<b>Poeng</b>	0	1	2	0	1	2	2	0	1	2	3	1	0	1	2	2	2	2	
<b>Høyest mulig poengsum</b>			2			2	2				3	1			2	2	2	2	18

# NOTAT

## Strategi for fartshumper i sentrumsgater

Byplan, utkast 23. mai 2019

---

### Bakgrunn

Drammen kommune har en generell holdning til at fartshumper ikke skal anlegges i sentrumsgatene. Sentrumsgatene skal utformes urbant og i en menneskelig skala. Det er mennesket som skal i fokus, ikke bilen. Elementer som tradisjonelt henvender seg til biltrafikken ønskes nedtonet, mens elementer som henvender seg til mennesket ønskes framhevet.

Den menneskelige dimensjonen er grunnen til at vi i sentrum tillater smalere gater, bruker tre rader storgatestein som rennebunn, har bred, rød kantstein på fortauene, har færre og mindre trafikkskilt, er mindre strenge med gangfeltkriteriene og så videre.

Samtidig med at de myke trafikantene er i fokus, er det viktig at bilene i sentrum har framkommelighet, men holder lav hastighet. Biler i høy fart er trafikkfarlig og bidrar i seg selv til å forsterke inntrykket av at biltrafikken «vinner» kampen om gata.

For å sørge for et trafiksikkert sentrum med et fartsnivå i henhold til fartsgrensene, samt imøtekomme beboere og andre trafikanter på en god måte, bør Byplan definere hvilke gater vi ikke ønsker humper som fartsreducerende tiltak. Vi bør også diskutere hvilke alternative tiltak som kan benyttes der det er behov for fartsreduksjon.

Områdene som foreslås er kun et utgangspunkt, og kan endres med byutviklingen. Vurderingen bør også utvides til å gjelde Nedre Eiker og Svelvik etter år 2020. Det er også bydeler i Drammen som er under utvikling og som vil få egne og mer urbane bydelssentra i framtiden. Her kan det også være aktuelt å velge andre fartsreducerende tiltak enn fartshumper.

### Behov for fartsdempende tiltak?

Håndbok V128 Fartsdempende tiltak, sier at det er behov for fartsdempende tiltak i boligområder når flere enn 15% kjører 5 km/t fortere eller mer enn fartsgrensen på strekningen (85%-fraktilen).

Fartshumper er på generell basis et effektivt og forholdsvis rimelig tiltak som er mye brukt både i boligveier, atkomstveier og samleveier utenfor sentrum. Humper legges som regel ikke dersom det er bratt (stigning > 7%). Kommunen er også forsiktig med å anlegge fartshumper i busstraseer og i hovedtraseer for utrykningskjøretøy.

### Hvilke alternative tiltak kan brukes?

I Statens vegvesens håndbok V128, Fartsdempende tiltak, anbefales tiltak som innsnevring av vegbanen, innsnevring i kryss og sideforskyvninger som alternativ til fartshumper. Rundkjøringer, portaler og rumlefelt foreslås også, men dette er tiltak som sjelden er egnet for bygater.

Andre typer tiltak er oppsetting av fartstavle i en periode, eller be politiet foreta fartskontroller. Å legge til rette for langsgående parkering kan i noen tilfeller også bidra til å snevre inn veibredden og redusere fartsnivået.

Dersom man velger løsninger som skal snevre inn vegbanen, bør man i utgangspunktet bruke elementer som henvender seg til menneskene, ikke bilene. Dette kan være blomsterurner, plantekasser, trær, benker eller liknende.

Innsnevring og sideforskyvninger kan skape problemer for driften, spesielt vinterstid. Elementer som kan flyttes om vinteren kan derfor være smart. Kommunen har de siste årene satt ut ulike store/tunge blomsterurner og benker for terrorsikring. Kanskje kan man bruke samme type elementer til fartsreduksjon? Da har man jo allerede tilpasset utstyr for flytting og annen drift.

Riktig belysning av gatene/byrommene kan også gi bilistene signaler om at fartsnivået skal være lavt. Lave lysmaster og/eller belysning i menneskelig skala/dimensjoner kan bidra til å gi inntrykk av at dette er menneskenes byrom. Inntrykket kan forsterkes med tilpasset møblering. Høye lysmaster som står langt fra hverandre med «sterkt» lys, kan gi motsatt effekt.

Opphøyde gangfelt henvender seg til og har en tydeligere funksjon for de myke trafikantene enn det fartshumper har. Opphøyd gangfelt kan derfor benyttes der det er nødvendig innenfor sentrumsområdet. Opphøyde gangfelt kan etableres i tilknytning til kryss eller andre viktige kryssingspunkt.

### **Fartshumper og syklist**

Fartsnivået til biltrafikken påvirker sikkerheten til syklistene. I så måte kan fartshumper vurderes som et positivt tiltak for syklende fordi fartsnivået til bilene går ned. Samtidig kan fartshumper oppleves negativt for framkommeligheten for syklist, spesielt hvis humpene ikke er utformet riktig, er skadet eller liknende. Fartshumper som ikke føres helt inn til fortauskanten kan medføre fare for syklist hvis en av hjulene havner ned i mellomrommet. Fartshumper kan også medføre at det samler seg vann i kjørebanelen, noe som gir dårlig framkommelighet og redusert sikkerhet på grunn av syklistenes unnamanøvrering. Modifiserte sirkelhumper er bedre for syklist enn vanlige sirkelhumper.

Det er ikke vanlig å anlegge fartshumper for syklist på sykkelveier eller gang- og sykkelveier. Dersom man ønsker å vekke syklistenes oppmerksomhet, brukes rumlestriper.

Med bakgrunn i vurderingene ovenfor, vurderes det som OK for syklist at det ikke anlegges fartshumper i sentrum. Dersom bilenes fartsnivå er for høyt, må andre tiltak brukes for å redusere farten.



### Geografisk område – i hvilke gater ønsker vi ikke å anlegge fartshumper?

Grensene for området uten fartshumper er grundig diskutert. Det er blant annet vurdert om avgrensningen av området bør være den samme som avgrensningen av sentrum i sentrumsplanen eller følge grensene for bred, rød kantstein eller den grønne belysningen/møbleringen i sentrum. Byplan mener at området for avgrensning av fartshumper i sentrum kan settes uavhengig av de andre områdene. Det er også diskutert hvor lang inn i framtiden kartet skal gjelde, med tanke på framtidig byutvikling. Konklusjonen er at kartet skal gjelde dagens sentrum, inkludert området for godsterminalen på Sundland, men at kartet revideres i takt med byutviklingen.

Avgrensningen for å anlegge fartshumper i sentrum gjelder kun de kommunale gatene.

Byplans forslag til områder hvor det ikke skal anlegges fartshumper er vist i figur 1 og 2.



Figur 1: Forslag til grense for fartshumper i sentrum, Bragernes.



Figur 2: Forslag til grense for fartshumper i sentrum, Strømsø. Merk at forslaget kun gjelder de kommunale gatene.

## Vedlegg 11: Prioriterte trafikksikkerhetstiltak på kommunale veier

### Større investeringstiltak – strekningstiltak (tiltak 1A-1L)

Nedenfor (Tabell 1) listes opp langsgående strekningstiltak som har fått høyest prioritet på bakgrunn av vurderingskriteriene og poengsystemet omtalt i kapittel 5 og vedlegg 8. Tiltakene er delt inn i hhv. «tiltak med høyest prioritert» og «tiltak med noe lavere prioritert», men ut over denne inndelingen er ikke tiltakene satt opp i prioritert rekkefølge.

Per i dag er det så stor usikkerhet bl.a. knyttet til kostnadene at det ikke er mulig å anslå hvor mange av de prioriterte tiltakene som kan realiseres innenfor f.eks. gjeldende budsjetttramme. Listen må derfor ikke vurderes som et handlingsprogram for gjennomføring av tiltak i løpet av inneværende år.

Ved valg av hvilke tiltak som skal gjennomføres og i hvilken rekkefølge de skal gjennomføres, kan det også oppstå behov for å vektlegge andre forhold, som f.eks. nytte/kostnadsvurderinger, fordeler knyttet til samordning med øvrige utbyggingsprosjekter og uforutsette endringer i ulykkesituasjonen og/eller risiko. På bakgrunn av dette må det tas forbehold om mulige endringer av prioriteringslisten.

Strekningstiltak med høyest prioritet:			
Nr.	Sted/strekning	Tiltak	Bakgrunn
1A	Gml. Riksvei (nordsiden), mellom GS-veien til Stenseth og Lauvli	Oppgradering av anlegg for gående/syklende, sikring av kryssingspunkter, belysning	TS-plan for tidligere Nedre Eiker kommune
1B	Løkkebergveien/ Tord Pedersens vei (nordsiden), mellom Sommerfrydveien og gangfeltet øst for KIWI	Tilrettelegging for gående (fortau e.l.), avgrensning mot P-plassen, sikring av kryssingspunkt	Innspill fra skolen/ FAU høsten 2020
1C	Strekningen over jernbaneovergangen, ved Steinbergveien/ Haftornveien.	Fortau mellom Haftornveien og gangfeltet over Steinbergveien ved skolen	Innspill fra skolen/ FAU høsten 2020
1D	Kleivene, mellom Werners gate 8 og Kleivene 37	Fortau og sikring av kryssingspunkt	Innspill fra skolen/ FAU høsten 2020
1E	Syretårnet, mellom Cellulosen og GS-veien Høvlerismetten	Opprusting av fortau	Administrasjonen i Drammen kommune v/ Samferdsel, vei og park
1F	Knoffs gate, mellom Bj.Bjørnsøns gate og Tordenskiolds gate	Fortau og GS-vei	Sysselplan for tidligere Drammen
1G	Henrik Ibsens gate, mellom Rosenkrantzgata og Hotvetveien	GS-vei	Sysselplan for tidligere Drammen
1H	Strandveien/ Industrigata, mellom riksveien og overgangen (jernbanen)	Fortau Samordning med VA-prosjekt	Administrasjonen Drammen kommune v/ virksomheten Samferdsel, vei og park.
1I	Hagatjernveien, mellom krysset Bjørkesletta, forbi Wilsonplassen og innkjøringen til Hagatjernveien 182.	Fortau og GS-vei	Innspill fra skolen/ FAU høsten 2020
1J	Korvaldveien, mellom Drammensveien og Rypeveien.	Fortau	Innspill fra skolen/ FAU høsten 2020
1K	Vargveien, mellom Bekkedalsveien og P-plassen ved Hallermoen skole.	Fortau	Innspill fra skolen/ FAU høsten 2020
1L	Strømbakken, mellom 4. og 3. Strøm terrasse.	Fortau Samordning med BaneNOR	Administrasjonen Drammen kommune v/ virksomheten Samferdsel, vei og park.



Strekningstiltak med noe lavere prioritet:			
Nr.	Sted/strekning	Tiltak	Bakgrunn
1M	Underlia, mellom Underlia nr. 90 og krysset Landfalltjernveien/Sparavollen	Fortau	TS-plan for tidligere Drammen kommune
1N	Harald Hårfagres gate, mellom Styremoes vei og 2.Strøm terrasse	Opprusting av fortau	Administrasjonen Drammen kommune v/ virksomheten Samferdsel, vei og park.
1O	Hotvetveien, mellom Per Sivles gate og Hotvetalléen.	Opprusting/bygging av nytt fortau/GS-vei	TS-plan for tidligere Drammen kommune

Tabell 1: Strekningstiltak (større investeringstiltak) langs det kommunale veinettet med høyest prioritet. Tiltakene er prioritert vha. vurderingskriteriene for langsgående anlegg, omtalt i kapittel 5 og vedlegg x. Tiltakene er delt inn i «tiltak med høyest prioritet» og «tiltak med noe lavere prioritet», ut over dette er ikke tiltakene satt opp i prioritert rekkefølge.

Tiltak 1E er bl.a. prioritert høyt fordi eksisterende tilbud for gående langs Øvre Eiker vei er svært dårlig. Med opprusting av fortauet langs Syretårnet ønsker man at denne ruta kan framstå som en trygg skolevei for skoleelever på vei til/fra Rødskog og Gulsbogen skole og som bør vest for Cellulosen.

To av tiltakene (tiltak 1F og 1G) er kombinerte sykkeltiltak og TS-tiltak og som derfor skal dekkes av begge disse budsjettene.

Fortau langs Solbergveien er også et strekningstiltak som er gitt høyest prioritet på bakgrunn av vurderingskriteriene omtalt i kapittel 5 og vedlegg 8. Dette tiltaket inngår som rekkefølgekrav til reguleringsplan for «Solberg Spinderi nord».

### Større investeringstiltak – øvrige trafiksikkerhetstiltak (tiltak 2A-2I)

Nedenfor (Tabell 2) listes opp «øvrige trafiksikkerhetstiltak» som omfatter andre trafiksikkerhetstiltak enn strekningstiltak. Disse tiltakene er prioritert høyt fordi de inngår i skolevei for mange skoleelever,<sup>1</sup> og fordi det er avdekt flere sikkerhetsproblemer som tiltakene har til hensikt å redusere. Tiltakene er ikke satt opp i prioritert rekkefølge.

Per i dag er det så stor usikkerhet bl.a. knyttet til kostnadene at det ikke er mulig å anslå hvor mange av de prioriterte tiltakene som kan realiseres innenfor f.eks. gjeldende budsjetttramme. Listen må derfor ikke vurderes som et handlingsprogram for gjennomføring av tiltak i løpet av inneværende år.

Ved valg av hvilke tiltak som skal gjennomføres og i hvilken rekkefølge de skal gjennomføres, kan det også oppstå behov for å vektlegge andre forhold, som f.eks. nytte/kostnadsvurderinger, fordeler knyttet til samordning med øvrige utbyggingsprosjekter og uforutsette endringer i ulykkesituasjonen og/eller risiko. På bakgrunn av dette må det tas forbehold om mulige endringer av prioriteringslisten.

<sup>1</sup> Drammen kommune ved virksomhet Geodata har utarbeidet kartanalyser for hver enkelt skolekrets, som synliggjør hvor mange barn og unge (0-18 år) som har de ulike delene av veinettet som korteste rute til den barneskolen de sokner til. Disse analysene gir dermed innsikt i hvor mange barn/unge som har de ulike delene av veinettet som skolevei.



<b>Øvrige trafikksikkerhetstiltak (større investeringsprosjekter) med høyest prioritet:</b>			
<b>Nr.</b>	<b>Sted/strekning</b>	<b>Tiltak</b>	<b>Bakgrunn</b>
2A	Snuplass Bergeråsveien, ved gamle Berger skole	Sikring av kryssingspunkt og holdeplass for skoleskyss, belysning m.m.	TS-plan for tidligere Svelvik kommune
2B	Hente/bringe-løsning og snarvei ved Åsen skole	Diverse sikkerhetstiltak, belysning, oppgradering av snarvei m.m.	TS-plan for tidligere Nedre Eiker kommune
2C	Nordlysveien og GS-veien ved Stenseth skole	Diverse sikkerhetstiltak, sikring av kryssingspunkter, belysning langs GS-veien mellom skolen og Gml. Riksvei, opprusting av snarvei m.m.	TS-plan for tidligere Nedre Eiker kommune og innspill fra skolen/FAU høsten 2020
2D	Steinbergveien/ Borgine Sofies vei, med tilhørende kryssingspunkter og hente/bringe-løsning ved Steinberg skole	Oppstramming av kryss, sikring av kryssingspunkt, belysning m.m.	TS-plan for tidligere Nedre Eiker kommune og innspill fra skolen/FAU høsten 2020
2E	Hente/bringe-løsning ved Krokstad skole.	Sikkerhetstiltak i tilknytning til hente/bringe-løsningen, trafikkregulerende tiltak e.l.	TS-plan for tidligere Nedre Eiker kommune og innspill fra skolen/FAU høsten 2020
2F	Hente/bringe-løsning ved Tømmerås skole.	Diverse sikkerhetstiltak	Innspill fra skolen/FAU høsten 2020
2G	Wergelands gate, mellom Konggata og Børresen skole.	Belysning og sikring av kryssingspunkt	Innspill fra skolen/FAU høsten 2020
2H	Kryssingspunkt og hente/bringe-løsning ved Mjøndalen skole (Stadiongata/Drammensveien)	Oppstramming av kryss, sikring av kryssingspunkt og hente/bringe-løsning, belysning m.m.	Innspill fra skolen/FAU høsten 2020
2I	Snarvei mellom Hellinga og Gamle Strøm sykehjem.	GS-vei i hht. reguleringsplan vedtatt 2019	TS-plan for tidligere Svelvik kommune

Tabell 2: Øvrige trafikksikkerhetstiltak (større investeringstiltak) langs det kommunale veinettet med høyest prioritet.

## Mindre trafiksikkerhetstiltak (tiltak 3A-3O)

Nedenfor (Tabell 3) listes opp mindre trafiksikkerhetstiltak med høyest prioritet. Dette omfatter i hovedsak sikring av kryssingspunkter, belysning, trafikkregulerende tiltak og oppstramming av kryss.

Tiltakene er bl.a. prioritert vha. vurderingskriteriene omtalt i kapittel 5 og i vedlegg 9. Tiltakene er også prioritert høyt fordi de inngår i skolevei for mange skoleelever<sup>2</sup>.

Mindre trafiksikkerhetstiltak med høyest prioritet:			
Nr.	Sted/strekning	Tiltak	Bakgrunn
3A	Markveien, mellom Blåbærstien og Ebbestadhallen	Belysning	TS-plan for tidligere Svelvik kommune
3B	Deler av Lysakerveien og Lysakerbakken	Trafikkregulerende tiltak e.l. som reduserer gjennomkjøring	TS-plan for tidligere Nedre Eiker kommune og innspill fra skolen/FAU høsten 2020
3C	Gangfeltet over Eikringen, ved Nordbyveien	Belysning	Innspill fra skolen/FAU høsten 2020
3D	Kryssingspunkt over Solbergveien, ved Skansenveien	Sikring av kryssingspunktet	Innspill fra skolen/FAU høsten 2020
3E	Kryssingspunkt over Verksveien, ved Brokollveien	Sikring av kryssingspunktet	Innspill fra skolen/FAU høsten 2020
3F	Kryssingspunkt over Spinnerigata, ved krysset med Holmestrandsveien	Sikring av kryssingspunktet	Innspill fra skolen/FAU høsten 2020
3G	Kryssingspunkt over Heyerdahls gate, ved Wergelands gate	Sikring av kryssingspunktet	Innspill fra skolen/FAU høsten 2020
3H	Kryssingspunkt over Uranusveien, ved Nordlysveien	Sikring av kryssingspunktet	Innspill fra skolen/FAU høsten 2020
3I	Gangfelt over Skogerveien, ved Austadveien	Sikring av kryssingspunktet	Innspill fra skolen/FAU høsten 2020
3J	Gangfelt over L. Hervigs vei og L. Grønlands vei	Belysning	Innspill fra skolen/FAU høsten 2020
3K	Gangfelt over Vårveien, ved Rosenkrantzgata	Sikring av kryssingspunktet	Innspill fra skolen/FAU høsten 2020
3L	Kryssingspunkt over Temtemoveien og Tangenløkka, ved krysset med Steinbergveien	Oppstramming av krysset, sikring av kryssingspunkt	Innspill fra skolen/FAU høsten 2020
3M	Gangfelt over Cellulosen, ved Nedre Eiker vei	Belysning	Administrasjonen i Drammen kommune v/ virksomhet Samferdsel, vei og park
3N	Gangfelt over Nordlysveien, ved Merkurveien	Belysning	Administrasjonen i Drammen kommune v/ virksomhet Samferdsel, vei og park
3O	Gangfelt over Helleristningen	Sikring av kryssingspunktet, inkludert belysning	Administrasjonen i Drammen kommune v/ Samferdsel, vei og park

Tabell 3: Mindre trafiksikkerhetstiltak langs det kommunale veinettet med høyest prioritet.

<sup>2</sup> Drammen kommune ved virksomhet Geodata har utarbeidet kartanalyser for hver enkelt skolekrets, som synliggjør hvor mange barn og unge (0-18 år) som har de ulike delene av veinettet som korteste rute til den barneskolen de sokner til. Disse analysene gir dermed innsikt i hvor mange barn/unge som har de ulike delene av veinettet som skolevei.

## Vedlegg 12: Forslag til trafikksikkerhetstiltak på fylkesveier, innspill til Viken fylkeskommune

Nedenfor listes opp kommunens forslag til prioritering av større investeringstiltak (Tabell 1) og forslag til mindre tiltak (Tabell 2) på fylkeskommunale veier i Drammen kommune. Forslaget utgjør kommunens innspill til Viken fylkeskommunes handlingsprogram for investeringsprosjekter på fylkeskommunale veier.

Grunnlaget for både tiltakene i tabell 1 og tabell 2 er «gjenværende» tiltak i de tre tidligere kommunenes trafikksikkerhetsplaner, og de innspillene kommunen mottatt fra skolene/FAU høsten 2020.

Prioriteringene i tabell 1 er gjennomført vha. vurderingskriteriene omtalt i kapittel 5 og vedlegg 8, dvs. de samme vurderingskriteriene som er lagt til grunn for prioritering av strekningstiltak langs det kommunale veinettet (vedlegg 11).

### Forslag til større investeringstiltak

Forslag til større investeringstiltak omfatter i hovedsak etablering eller opprusting av langsgående anlegg for gående og syklende (fortau og gang- og sykkelveier). De ni øverste tiltakene (tiltak 4A-4I) er gitt høyest prioritet, og er satt opp i prioritert rekkefølge. Deretter følger forslag til tiltak som er gitt lavere prioritet (tiltak 4J-4S). Disse tiltakene er imidlertid ikke satt opp i prioritert rekkefølge.

Tiltak	Prioritet	Sted	Tiltak	Bakgrunn
4A	1	Øvre Eikervei, forbi Sølfastøya. 150 m.	GS-vei/fortau	Innspill fra skolen/FAU høsten 2020, og TS-plan for tidligere Drammen kommune
4B	2	Øvre Eiker vei, mellom Baker Thoens allé og Rød gård. 550 m.	Fortau/GS-vei i hht. reguleringsplan	TS-plan for tidligere Drammen kommune
4C	3	Drammensveien, mellom Fjerdingsgen og Munkhaughjørnet. 480 m.	Fortau langs nordsiden	Politisk vedtak i tidligere Nedre Eiker kommune, Utvalg for Oppvekst og kultur 07.10.2015
4D	4	Bergstien, mellom Konggata og Rømers vei. 400 m.	Opprusting av fortau	Innspill fra skolen/FAU høsten 2020
4E	5	Stubberudveien, mellom Grubegata og Slaggveien. 300 m.	Fortau	TS-plan for tidligere Drammen kommune
4F	6	Hans Hansens vei, nordsiden av veien mellom Heiaterrassen og Sanatorieveien. 950 m.	Fjerne vegetasjon, gruse/utvide skulder	TS-plan for tidligere Drammen kommune
4G	7	Gundesølinna, mellom eksisterende GS-vei i øst og krysset med Fjellsveien i vest. 1200 m.	GS-vei/fortau	TS-plan for tidligere Drammen kommune

4H	8	Fjellsveien, mellom Mælen og Gjerpenlia. 2200 m.	GS-vei/fortau	Innspill fra skolen/FAU høsten 2020, og TS-plan for tidligere Drammen kommune
4I	9	Jarlsbergveien, mellom Jordbrekkveien (sørlig ende) og Jarlsbergveien nr 599 (skolekretsgrensa). 1800 m	GS-vei/fortau	Innspill fra skolen/FAU høsten 2020, og TS-plan for tidligere Drammen kommune
4J		Strømveien (fv 319), mellom Bokerøya og Krok. 3100 m.	GS-vei/fortau	Innspill fra skolen/FAU høsten 2020, og TS-plan for tidligere Svelvik kommune
4K		Nedbergkollveien, mellom Vangen (vest for Veiavangen skole) og Nedbergkollveien nr. 50. 500 m.	GS-vei/fortau	Innspill fra skolen/FAU høsten 2020
4L		Havnegata, GS-vei forbi nr 36. 50 m.	Bredere GS-vei	Innspill fra skolen/FAU høsten 2020
4M		Svelvikveien, mellom Støa og Tørkop. 700 m.	Veirekkverk mellom fortau og kjørebane	Innspill fra skolen/FAU høsten 2020
4N		Andorsrudveien, mellom Jarlsbergveien og Vestre Åserud. 2000 m.	GS-vei/fortau	Innspill fra skolen/FAU høsten 2020
4O		Bergerveien (fv), mellom Fossekleiva og Nedregate. 270 m.	Fortau og/eller andre sikkerhetstiltak	Innspill fra skolen/FAU høsten 2020
4P		Bergstien, mellom Rømers vei og Brannposten. 750 m.	Opprusting av fortau	TS-plan for tidligere Drammen kommune
4Q		Traverveien, mellom Buskerudveien og Rosenkrantzgata. 350 m.	Fortau eller fartshumper	TS-plan for tidligere Drammen kommune
4R		Stubberudveien, mellom Slaggveien og Eikerdelet. 3000 m.	GS-vei	TS-plan for tidligere Drammen kommune
4S		Sveivikveien, mellom Nesbygda kirke og Stomperudveien. 250 m.	Fortau langs nordsiden av veien	TS-plan for tidligere Svelvik kommune

Tabell 1: Forslag til større investeringstiltak på det fylkeskommunale veinettet.

Tiltak 4G og 4H bør ses i sammenheng. Skoleelever som bor langs disse strekningene får per i dag skoleskyss til Skoger pga. «særlig farlig» skolevei. Det bør først prioriteres å bygge langsgående anlegg langs den delen av Fjellsveien som ligger nærmest Skoger skole.



## Forslag til mindre tiltak

Forslag til mindre tiltak (tiltak 5A-5X) omfatter i hovedsak sikring av kryssingspunkter, belysning, redusert fartsgrense og repos/venteareal ved holdeplasser. Tiltakene er ikke satt opp i prioritert rekkefølge.

Tiltak	Sted	Tiltak	Bakgrunn
5A	Kryssingspunkt over Løkkebergveien, ved Tord Pedersens gate	Sikring av kryssingspunkt	Innspill fra skolen/FAU høsten 2020
5B	Kryssingspunkt over Løkkebergveien, ved Tomineborgveien	Sikring av kryssingspunkt, inkludert etablering av repos/fortau på østsiden av Løkkebergveien	Innspill fra skolen/FAU høsten 2020 og TS-plan tidligere Drammen kommune
5C	Undergang (Rosenkrantzgata), ved Vårveien	Opprusting av undergangen, inkludert belysning	Innspill fra skolen/FAU høsten 2020
5D	Fjellsveien, holdeplasser med tilhørende kryssingspunkter	Etablering av repos/venteareal ved holdeplassene, inkludert tilrettelegging for sikker kryssing av veien	Innspill fra skolen/FAU høsten 2020 og TS-plan for tidligere Drammen kommune
5E	Kryssingspunkt over Hans Hansens vei, ved Henrik Ibsens gate	Sikring av kryssingspunkt	Innspill fra skolen/FAU høsten 2020
5F	Vårveien, mellom Buskerudveien og Evald Theies vei	Skilte "stans forbudt" og ev. etablere fortau langs østsiden av Vårveien.	Innspill fra skolen/FAU høsten 2020
5G	Gangfelt over Gml. Sørlandske, ved Gundesølina	Belysning	Innspill fra skolen/FAU høsten 2020
5H	Stubberudveien	Belysning langs veien	Innspill fra skolen/FAU høsten 2020
5I	Gangfelt over Svelvikveien, ved Fyret (sideskifte GS-vei)	Sikring av gangfelt	Innspill fra skolen/FAU høsten 2020
5J	Svelvikveien, Tangensletta forbi Tangen skole	Redusert fartsgrense og tilrettelegging for kryssing av veien	Innspill fra skolen/FAU høsten 2020
5K	Svelvikveien, mellom Hella og Tørkop	Redusert fartsgrense gjennom tettstedene Hella og Nesbygda	Innspill fra skolen/FAU høsten 2020
5L	Øvre Eikervei, kryssingspunkter i tilknytning til holdeplasser (Langum og Gml. Pukerudveien) og Sølfastøya	Tilrettelegge for sikker kryssing av veien	Innspill fra skolen/FAU høsten 2020
5M	Nordbyveien, mellom Solumveien og Olav Mørchsvei, avkjørselen til KIWI	Sikring av kryssingspunktet over avkjørselen	Innspill fra skolen/FAU høsten 2020
5N	Svelvikveien, mellom Knem og Sand	Etablere flere holdeplasser for skolebussen langs strekningen	TS-plan for tidligere Svelvik kommune
5O	Nedbergkollveien, gangfeltet ved krysset med Bråtaveien	Belysning og fartsdempende tiltak	TS-plan for tidligere Nedre Eiker kommune
5P	Styremoes vei, 2. Strøm og 3. Strøm terrasse	Sikring av kryssingspunkter	TS-plan for tidligere Drammen kommune
5Q	Kristian Brenners vei	Sikring av kryssingspunkter	TS-plan for tidligere Drammen kommune
5R	Bergstien	Sikring av kryssingspunkter	TS-plan for tidligere Drammen kommune
5S	Gamborgveien, ved Pettersvollen	Sikring av kryssingspunkt	TS-plan for tidligere Drammen kommune
5T	Bråtan, Jonas Lies vei.	Sikring av kryssingspunkt	TS-plan for tidligere Drammen kommune
5U	Austadveien, gangfelt ved Skogerveien, gangsti og L.Hervigs vei.	Sikring av kryssingspunkt	TS-plan for tidligere Drammen kommune

5V	Gamle Kongevei, mellom Tangenveien og Kirkebakken. 160 m	Utbedre/ breddeutvide fortauet	TS-plan for tidligere Drammen kommune
5W	Stubberudveien, mellom Konnerud skole og Eikerdelet	Etablere repos/venteareal ved holdeplassene (Slaggveien, Grinderudbakken, Eikerdelet).	TS-plan for tidligere Drammen kommune
5X	Gangfelt over Fjellsveien, ved Mælen	Belysning	TS-plan for tidligere Drammen kommune

Tabell 2: Forslag til mindre tiltak på det fylkeskommunale veinettet.

## Saksprotokoll

Arkivsak-dok. 20/50894  
Saksbehandler Vibeke Schau

Behandlet av	Møtedato	Saknr
1 Hovedutvalg for tekniske tjenester	09.03.2021	40/21
2 Kommunestyret	23.03.2021	

### Trafikksikkerhetsplan for Drammen kommune

---

**Hovedutvalg for tekniske tjenester har behandlet saken i møte 09.03.2021 sak 40/21**

#### Møtebehandling

**Thor Sigurd Syvaldsen (AP) fremmet følgende forslag til tilleggspunkt på vegne av AP:**

Alle gangfelt skal ha fartsdempende tiltak som f. eks. opphøyd gangfelt. I tillegg skal alle gangfelt ha forsterket eller intensiv belysning. Dette for å sikre kryssinger av kjørebanelen.

**Kari Palm (MDG) fremmet følgende forslag:**

Forslag til trafikksikkerhetsplan for Drammen kommune 2021-2024 sendes ut på ekstern høring.

**Tonje Enersen (AP) fremmet følgende forslag til tilleggspunkt:**

Nytt fortau på nordsiden av Drammensveien, strekningen mellom Fjerdingsgen og Munkhaughjørnet, flyttes til høyeste prioritet i innspill til tiltak på fylkesveier.

#### Votering

Rådmannens forslag til vedtak ble vedtatt med 7 stemmer (4 AP, 2 FRP, 1 SP) mot 6 stemmer (3 H, 1 MDG, 1 R, 1 SV) avgitt for forslaget fremmet av Kari Palm (MDG).

Tilleggspunktet fremmet av Thor Sigurd Syvaldsen (AP) på vegne av AP ble vedtatt med 10 stemmer (4 AP, 2 FRP, 1 MDG, 1 R, 1 SP, 1 SV) mot 3 stemmer (3 H).

Tilleggspunktet fremmet av Tonje Enersen (AP) ble vedtatt med 12 stemmer (4 AP, 1 FRP – Øystein Lauritzen, 3 H, 1 MDG, 1 R, 1 SP, 1 SV) mot 1 stemme (1 FRP – Knut Gjerde).

#### Innstilling fra Hovedutvalg for tekniske tjenester

1. Forslag til trafikksikkerhetsplan for Drammen 2021-2024 vedtas, og skal danne grunnlag for kommunens trafikksikkerhetsarbeid.

2. Trafikksikkerhetsplanens vurderingskriterier skal legges til grunn for prioritering av fysiske trafikksikkerhetstiltak på det kommunale veinettet i tillegg til nytte/kostnadsvurderinger.

3. Trafikksikkerhetsplanen omfatter forslag til fysiske tiltak på det fylkeskommunale veinettet og er kommunens innspill til Viken fylkeskommunes handlingsprogram for investeringstiltak på det fylkeskommunale veinettet.

4. Trafikksikkerhetsplanen skal rulleres hvert fjerde år og minst én gang per valgperiode.

5. Alle gangfelt skal ha fartsdempende tiltak som f. eks. opphøyd gangfelt. I tillegg skal alle gangfelt ha forsterket eller intensiv belysning. Dette for å sikre kryssinger av kjørebane.

6. Nytt fortau på nordsiden av Drammensveien, strekningen mellom Fjerdingen og Munkhaughjørnet, flyttes til høyeste prioritet i innspill til tiltak på fylkesveier.



## Saksprotokoll

Arkivsak-dok. 20/50894  
Saksbehandler Vibeke Schau

Behandlet av	Møtedato	Saknr
1 Hovedutvalg for tekniske tjenester	09.03.2021	40/21
2 Kommunestyret	23.03.2021	38/21

### Trafikksikkerhetsplan for Drammen kommune

---

**Kommunestyret har behandlet saken i møte 23.03.2021 sak 38/21**

#### Møtebehandling

**Herman Ekle Lund (V) fremmet følgende forslag på vegne av posisjonen:**

Det legges til et nytt effektmål 4:

Drammen kommune har som mål at alle grunnskoleelever skal ha mulighet til å gå eller sykle trygt til skolen innen 2030.

**Jørn Gjennestad (H) fremmet følgende endringsforslag til pkt 5 i innstillingen:**

Alle gangfelt bør ha fartsdempende tiltak som f.eks opphøyd gangfelt. I tillegg bør alle gangfelt ha forsterket eller intensiv belysning. Dette for å sikre krysninger av kjørebanelen.

#### Votering

Innstillingen fra hovedutvalg for tekniske tjenester med endringsforslagene i punkt 5 fremmet av Jørn Gjennestad (H) ble enstemmig vedtatt.

Forslaget fra Herman Ekle Lund (V) fremmet på vegne av posisjonen ble vedtatt med 37 stemmer (2 V, 16 AP, 3 FrP (Randi Eng, Kristin Løvaas Gjerde, Knut Gjerde), 1 KRF, 2 MDG, 2 NTB, 1 Rødt, 5 SP, 3 SV, 2 Uavhengige) mot 20 stemmer (15 H, 5 FrP (Øystein Lauritzen, Ulf Erik Knudsen, Harald Wessel-Berg, Lavrans Kierulf, Hilde Hovengen)).

#### Vedtak i Kommunestyret

1. Forslag til trafikksikkerhetsplan for Drammen 2021-2024 vedtas, og skal danne grunnlag for kommunens trafikksikkerhetsarbeid.

2. Trafikksikkerhetsplanens vurderingskriterier skal legges til grunn for prioritering av fysiske trafikksikkerhetstiltak på det kommunale veinettet i tillegg til nytte/kostnadsvurderinger.
3. Trafikksikkerhetsplanen omfatter forslag til fysiske tiltak på det fylkeskommunale veinettet og er kommunens innspill til Viken fylkeskommunes handlingsprogram for investeringstiltak på det fylkeskommunale veinettet.
4. Trafikksikkerhetsplanen skal rulleres hvert fjerde år og minst én gang per valgperiode.
5. Alle gangfelt bør ha fartsdempende tiltak som f. eks. opphøyd gangfelt. I tillegg bør alle gangfelt ha forsterket eller intensiv belysning. Dette for å sikre kryssinger av kjørebane.
6. Nytt fortau på nordsiden av Drammensveien, strekningen mellom Fjerdingsgen og Munkhaughjørnet, flyttes til høyeste prioritet i innspill til tiltak på fylkesveier.

Det legges til et nytt effektmål 4:

Drammen kommune har som mål at alle grunnskoleelever skal ha mulighet til å gå eller sykle trygt til skolen innen 2030.