



EIDSKOG
KOMMUNE

Trafikksikkerhetsplan 2017-2021



Vedtatt i Kommunestyret

Sak: ???/??

Dato: 15.05.2017



Innhold

INNLEDNING	2
DEL 1 – TRAFIKKSIKKERHET I EIDSKOG KOMMUNE	3
1.1 Hvorfor kommunal trafikksikkerhetsplan	3
1.2 Planprosess.....	3
1.3 Dagens organisering.....	5
1.4 Lovgrunnlag	6
1.5 Aktører og ansvarsområder	6
DEL 2 – GENERELT OM EIDSKOG KOMMUNE	8
2.1 Befolkning og bosetting	8
2.3 Vegsystem.....	9
DEL 3 – TRAFIKKFORHOLD I EIDSKOG KOMMUNE	12
3.1 Definisjoner	12
3.2 Ulykkesutvikling	12
3.3 Samfunnsøkonomiske kostnader	16
DEL 4 - STRATEGIDEL	17
4.1 Nullvisjonen	17
4.2 Nasjonale mål	17
4.3 Fylkeskommunale mål	17
4.4 Mål for trafikksikkerhetsarbeidet i Eidskog kommune	18
DEL 5 – SKOLEVEG OG SIKKERHET	19
5.1 Registrerte tiltak.....	19
5.2 Nye innspill til vurdering	24
DEL 6 - HANDLINGSDEL.....	25
6.1 Holdningsskapende tiltak	25
6.2 Fysiske tiltak	27
6.4 Årsplan.....	32
VEDLEGG I - Kartskisser	
VEDLEGG II - Tiltaksplan for trafikksikkerhet i Hedmark 2018-2019	

INNLEDNING

Trafikksikkerhetsplanen 2017-2021 er en revisjon av gjeldende plan fra 2001. Planen starter med å gi en generell oversikt over trafikksikkerhet, utvikling og trafikkforhold i Eidskog kommune. Den etterfølges deretter av en strategidel med mål, og en handlingsdel med holdningsskapende og fysiske tiltak. Handlingsdelen oppdateres kontinuerlig i takt med kommunens arbeid. Hovedfokuset i planen er å sikre trygge skoleveger for barn og unge i kommunen.

DEL 1 – TRAFIKKSIKKERHET I EIDSKOG KOMMUNE

1.1 Hvorfor kommunal trafikksikkerhetsplan

Nasjonal transportplan (NTP) for 2018-2029 er en plan for hvordan man i årene fremover skal arbeide mot det overordnede og langsiktige målet i transportpolitikken, som er:

Et transportsystem som er sikkert, fremmer verdiskaping og bidrar til omstilling til lavutslippssamfunnet.

Stortinget har gjennom vedtatt NTP sagt at grunnlaget for alt trafikksikkerhetsarbeid i Norge er nullvisjonen - en visjon om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller hardt skadd i trafikken. Den forutsetter et langsiktig, systematisk og målrettet arbeid av alle aktører som påvirker sikkerheten i vegsystemet.

Målet med en kommunal trafikksikkerhetsplan er å øke kommunens innsats i trafikksikkerhetsarbeidet for å redusere antall ulykker og utrygghetsfølelsen. Planen vil være en forutsetning for å få statlig støtte til planlegging og gjennomføring av tiltak for å sikre barns skoleveg på fylkesveger og kommunale veger.

Eidskog Kommunen har som andre kommuner ansvar for investeringer, drift og vedlikehold av det kommunale vegnettet. Som vegholder, har kommunen også et spesifikt ansvar for trafikksikkerhetstiltak på kommunale veger. I henhold til folkehelseloven og plan- og bygningsloven, har kommunen et generelt ansvar for å forebygge skader og ulykker lokalt. Kommunene har myndighetsområder og virkemidler som kan bidra til økt innsats i det lokale trafikksikkerhetsarbeidet. De er store arbeidsgivere og kjøpere av transporttjenester. I tillegg er de eiere av barnehager og skoler. Eidskog Kommune har egnet utvalg med politiske representanter.

For å lykkes må alle kommunens etater involveres i arbeidet og den enkelte etatsleder ta sitt delansvar. Arbeidet må forankres i den politiske og administrative ledelsen. Likeledes er det viktig at planen inngår i det kommunale planhierarki. Trafikksikkerhetsplanen i Eidskog kommune skal inngå som en *handlingsplan*.

Kommunen har ansvaret for finansiering og gjennomføring av tiltak på det kommunale vegnettet. Når det gjelder fylkes- og riksvegnettet skal kommunen spille en aktiv rolle ved å fremme forslag til tiltak og påvirke de prioriteringer som gjøres på fylkes - og nasjonalt nivå.

1.2 Planprosess

Medvirkning

Gjennomføring

I Eidskog kommune har det vært fokus på trafikksikkerhet gjennom flere år, og det blir hele tiden gjort fysiske tiltak både i samarbeid med Statens veivesen og gjennom egne kommunale initiativ. Det holdningsskapende arbeidet har pågått både i barnehage og skole. Selv om mye er gjort, står utfordringene der fortsatt, og en

trafikksikkerhetsplan er et nyttig redskap for å kvalitetssikre og skape kontinuitet i det videre arbeidet.

Ny trafikksikkerhetsplan er utarbeidet av Eidskog kommune. I arbeidet med planen er det følger man en Agenda som er satt opp. Denne omhandler

Behandles trafikk saker individuelt etter hvert som de kommer inn. (nye saker/inspill)

Registrere tiltak - vurdering med styringsgruppe – kontakte nødvendige (SVV) –
Sett på hvilke holdningsskapende tiltak skole og barnehage skal gjennomføre
Innspill til SV
Velge tiltak på kommunale veger og kostnadsberegne
Søknader om tilskudd

Utførte fysiske tiltak fra forrige planperiode:

Kommunale veger

- Kv 1043 Fjeld – Rauhella: Bussholdeplass ved Buholtet
- Gml. Rv 2 ved Skubbersenga: Avsperring for biltrafikk, bedre skilting og nedsatt fartsgrense
- Kv 3012 Skubbersenga – Fv 342: Veg stengt for gjennomkjøring
- Kv 2018 Skolevegen Magnor: Etablering av fartshump samt nedsatt fartsgrense til 40 km/t

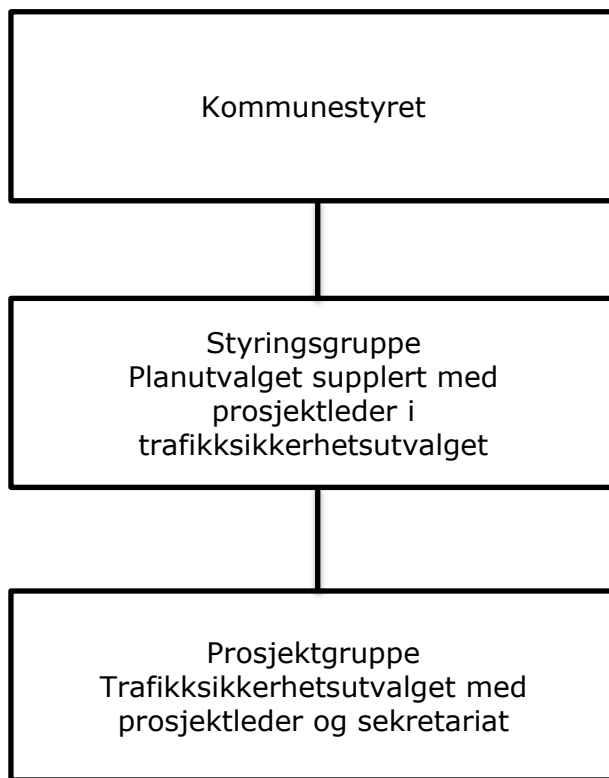
Fylkesveger

- Fv 332 Tuhusporta – Rudberg: Skiltgjennomgang
- Fv 331 Børrud – Matrand: Skiltgjennomgang
- Fv 344 Vestmarka skole: Busslomme samt 40 km/t fartsgrense med fartshumper
- Fv 336 DNB Magnor: Busslomme etablert
- Fv 347 Magnor Mek.: Busslomme etablert
- Fv 343 Eidskog kirke: Busslomme etablert
- Fv 432 Posteringsbrua Åbøgen: Busslomme og gangfelt etablert
- Fv 336 Magnor sentrum – Torpseter bru: G/S-veg etablert

Riksveger

- Rv 21 Tobøl: Forlengelse av 60 km/t sone med 300 m sydover
- Rv 21 Børrud: Forlengelse av 60 km/t sone forbi Garverkrysset
- Krysset Rv 2/Fv 336: Montering av lys

1.3 Dagens organisering



Figur 1: Sammensetning

Prosjektleder: Ole Christian Hanestad – Eidskog kommune

Styringsgruppa har bestått av: Harald Sten Bjerkan - Politiker
Olaf Heggedal - Politiet
Jon Egil Pettersen – Eidskog kommune
Emma Julie Wilsberg – Ungdomsrådet
Jacob Olfen – Ungdomsrådet
Lars Haugen Grenaker – Eidskog kommune

... Ole Petter Forfot – Statens Vegvesen

Organisasjonsplanen ivaretar kravet om politisk og administrativ forankring, og trafikksikkerhetsutvalget har fått en sentral plass i arbeidet. Styringsgruppa har ansvaret for oppfølging av planen (hvordan framdriften er med gjennomføringen av tiltakene) og årlig rapportering til kommunestyret.

1.4 Lovgrunnlag

Som lovgrunnlag benytter kommunen seg av vegtrafikkloven, vegloven, kommune-helsetjenesteloven, plan- og bygningsloven samt folkehelseloven.

Vegtrafikkloven

Vegtrafikkloven med tilhørende forskrifter og utfyllende bestemmelser danner grunnlaget for trafikksikkerhetstiltak som skilt, trafikkopplæring, trafikkregler, krav til kjøretøy osv. Loven slår også fast at fylkeskommunen har ansvar for å tilrå og samordne tiltak for å fremme trafikksikkerhet i fylket.

Vegloven

Vegloven omfatter mange generelle forhold som er knyttet til trafikksikkerhet, og gir hjemmel for å fastsette vegnettets standard, både på hovedveger og lokalveger. Loven pålegger bl.a. kommunen å bære utgiftene til planlegging, bygging og vedlikehold av kommunale veger.

Kommunehelsetjenesteloven

Loven pålegger kommunen å holde oversikt over helseskadelige forhold i kommunen, og gi råd og opplysninger til andre offentlige etater om forhold som kan bedre helsetilstanden.

Plan- og bygningsloven

Loven er viktig for å kunne gjennomføre fysiske tiltak i kommunen. Loven inneholder et generelt pålegg til kommunene om å lage planer for en fremtidsrettet arealbruk. Plan- og bygningsloven legger sterk vekt på barns interesser og muligheten for påvirkning. Plan- og bygningslovens § 9-1 stiller for eksempel krav om at kommunestyret peker ut en representant som skal ha særlig ansvar for å ivareta barns interesser når det faste utvalget etter denne paragraf utarbeider og behandler forslag til planer.

Folkehelseloven

Kommunen skal fremme befolkningens helse, trivsel, gode sosiale og miljømessige forhold og bidra til å forebygge psykisk og somatisk sykdom, skade eller lidelse, bidra til utjevning av sosiale helseforskjeller og bidra til å beskytte befolkningen mot faktorer som kan ha negativ innvirkning på helsen.

Kommunen skal fremme folkehelse innen de oppgaver og med de virkemidler kommunen er tillagt, herunder ved lokal utvikling og planlegging, forvaltning og tjenesteyting.

1.5 Aktører og ansvarsområder

I trafikksikkerhetsarbeidet er det mange aktører med samme mål – å redusere antallet skadde og drepte personer i trafikken. Godt samarbeid er et kriterium for å lykkes. Her beskrives kort de viktigste samarbeidspartnerne i trafikksikkerhetsarbeidet.

Statens vegvesen

Statens vegvesen har ansvaret for planlegging, bygging, samt drift og vedlikehold av europa- og riksvegnettet i fylket. Statens vegvesen har stor veg- og trafikkfaglig kompetanse, og forvalter de fylkeskommunale vegene på vegne av

fylkeskommunen. De har også ansvaret for informasjon og opplæring for å bedre adferden hos trafikantene, samt førerprøve og kontroll av kjøretøy.

Trygg trafikk

Trygg Trafikk er en landsdekkende organisasjon som jobber for at færrest mulig skal bli alvorlig skadet eller drept i trafikken. De gjennomfører kampanjer og prosjekter, og gir opplæring og informasjon om trafikksikkerhet til barnehager, skoler, bedrifter, kommuner og myndigheter.

Hedmark fylkeskommune

I følge vegtrafikkloven har fylkeskommunen "et ansvar for å tilrå og samordne tiltak for å fremme trafikksikkerheten i fylket". I Hedmark fylke er ansvaret delegert til *Hedmark trafikksikkerhetsutvalg* (HTU). HTU er nedsatt som et utvalg under Fylkestinget. Utvalget består av fem politisk valgte representanter og fire rådgivende representanter fra etater og organisasjoner som arbeider med trafikksikkerhet. HTU fungerer som et partnerskap der representanter og aktører ut over de som er valgt deltar i møtene med talerett. Statens vegvesen ivaretar sekretariatsfunksjonen.

Hedmark Trafikk?

Hedmark Trafikk skal i all sin virksomhet bidra til trygg og tilgjengelig transport. Foretaket skal aktivt ta del i prosjekter og samarbeide med eksterne aktører for å sikre dette.

Politiet

Politiets ansvar er i første rekke kontroll og overvåkning av trafikken. Overvåkning på spesielt ulykkesbelastete strekninger prioriteres. Kontroll av fart, rus og aggressiv kjøring er viktige områder for å redusere antall drepte og hardt skadde. I tillegg er politiet aktive i det forebyggende trafikksikkerhetsarbeidet.

Kommunen

Kommunen har ansvaret for de kommunale vegene både når det gjelder planlegging, bygging, utbedring og vedlikehold. I tillegg skal kommunen ta initiativ og gjennomføre «Aksjon skolevei»- tiltak på kommunale-, fylkeskommunale-, og private veger. Kommunen rår over mange virkemidler, og spiller en viktig rolle i trafikksikkerhetsarbeidet. Kommunen som planmyndighet er gjennom arealplanlegging med på å bestemme hvordan lokalsamfunnet utvikles. Viktige aktører i trafikksikkerhetsarbeidet kan være aktive innbyggere, barnehager, skoler, kultur og helsesektoren.

DEL 2 – GENERELT OM EIDSKOG KOMMUNE

2.1 Befolkning og bosetting



Folketall (per 4. kvartal 2016)

6127 innbyggere

Forventet utvikling (SSB)



Befolkning i 2030

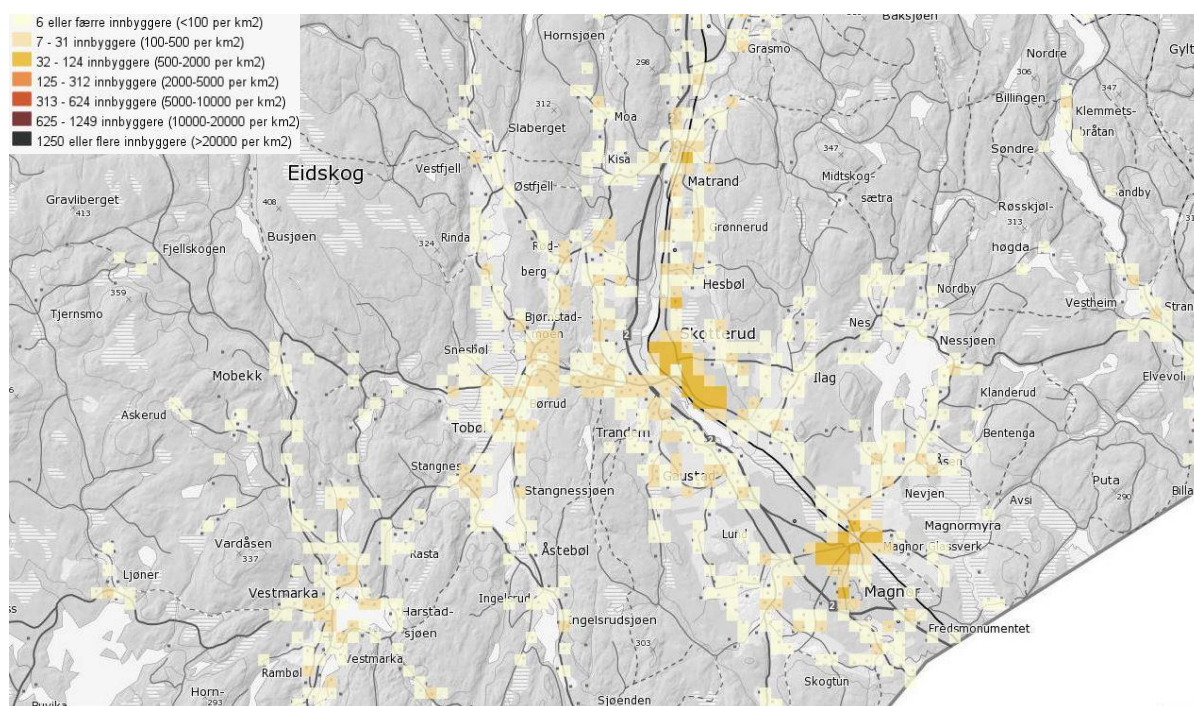
6170 innbyggere


Befolkning i 2040

6309 innbyggere

Per 4. kvartal 2016 hadde Eidskog kommune 6127 innbyggere. Det er i følge SSB forventet at tallet skal stige til 6170 innen 2030. Det vil si en økning på 0,7 prosent. Til sammenlikning har Hedmark fylke en forventet økning på 7 prosent innen 2030. Mye av grunnen er at de fleste velger å bosette seg i større byer.

Eidskog kommunen er en bo – og oppvekstkommune. Bosettingsmønsteret er preget av små tettsteder og spredt bosetting. 36,3 prosent av befolkningen bor i tettbygde strøk (SSB). Gjennomsnittlig bor det 1947 innbyggere pr km² i tettsteder i Norge. På Skotterud og Magnor er det henholdsvis 862 og 686 innbyggere pr km². Det vil si relativ lav tetthet i forhold til andre tettsteder i landet. Dette medfører mye privatbilisme på høyt trafikkerte riks- og fylkesveger til arbeid, skole og fritidsaktiviteter. Bilen er en nødvendighet samtidig som den belaster samfunnet.



Figur 2 Befolkning og areal pr. 1. januar 2016

Eidskog kommune har gjennom kommuneplanens arealdel gitt en viss frihet til spredt bosetting. Dette genererer økt transportbehov som skoleskyss, lengre arbeidsreiser osv. Derfor dukker det også opp flere krav om sikrere skoleveg, busstopp og andre tiltak.

2.3 Vegsystem

Eidskog kommune har følgende fordeling av vegnettet:

Vegtype	Lengde i km	Prosent
Riksveg	25,3	7,7 %
Fylkesveg	163,1	49,7 %
Kommunal veg	139,7	42,6 %
SUM	328,2	100 %

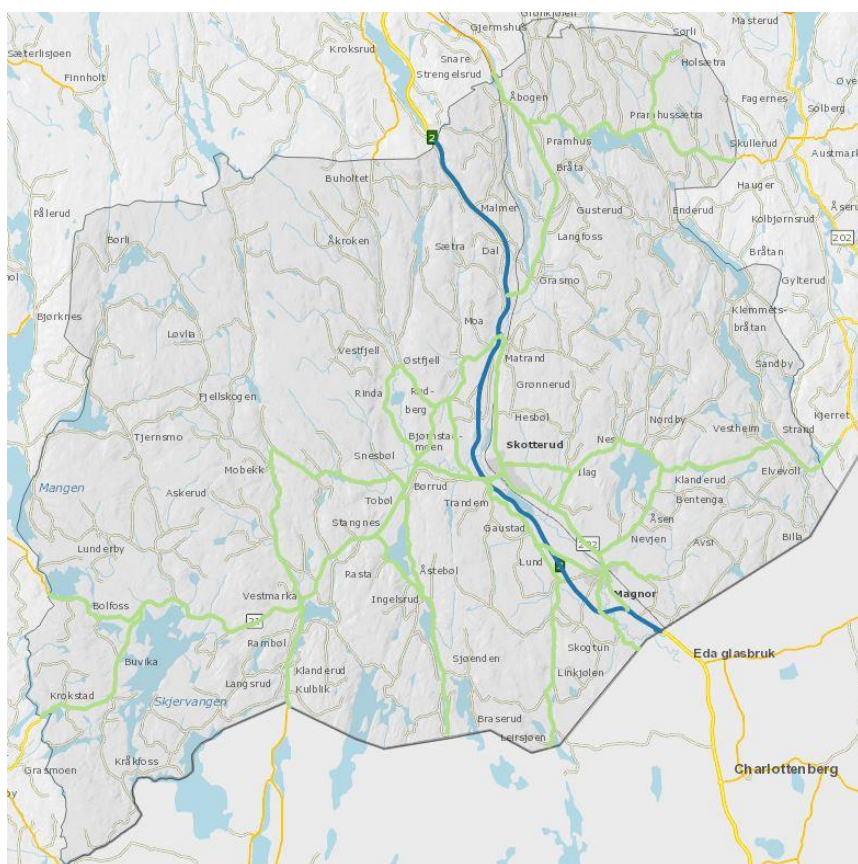
Private veger har i tillegg en total lengde på 385,5 km, mens skogsbilveger står for 444,8 km av det totale vegsystemet.

Riksveg 2 er hovedvegen gjennom Eidskog og forbinder Kongsvinger i nord og Sverige i sør. Vegen preges av å være hovedveg og har mye langtransport og fritidstrafikk, samt trafikk fra lokalt næringsliv og lokal persontransport. Trafikkmengden varierer fra 5400 ÅDT til 7600 ÅDT, og har en gjennomsnitt på 6500 ÅDT for hele strekningen.

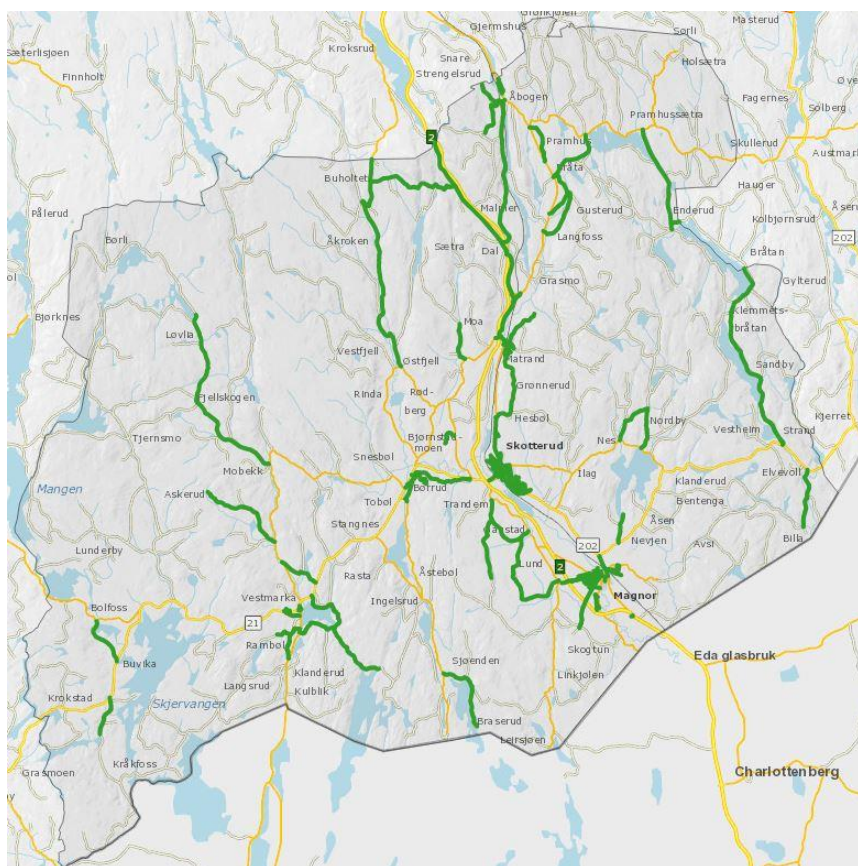
I handlingsprogram for riksveger 2010-2013 var det satt av midler til trafikksikkerhetstiltak på Rv 2 Lier - Magnormoen. Midlene var forutsatt brukt til å begrense skadeomfanget ved utforkjøringsulykker samt redusere antallet møteulykker på strekningen. I den forbindelse ble det besluttet å legge til rette for framtidig bygging av møtefri veg, en U-H5-veg i henhold til daværende håndbok 017.

Fylkesvegnettet i Eidskog kommune består i hovedsak av tofeltsveger uten fysisk midtdeler. Fylkesveg 21 er den viktigste traséen vestover og strekker seg helt fra Skotterud til Halden. 25 km av vegen ligger i Eidskog kommune. ÅDT for Fv 21 varierer fra 3100 nærmest Skotterud til 1650 på grensen til Akershus. Dette er en økning fra tidligere år.

Kommunevegene utgjør i likhet med fylkesvegene en stor andel av vegnettet i kommunen. Eidskog kommune har forvaltningsansvaret for det kommunale vegnettet. I dag finnes det i underkant av 140 km kommunale veger.



Figur 3 Riksveg og fylkesveg



Figur 4 Kommunal veg

[illegible]

Figur 5 Illustrasjon over årstdøgntrafikk på hovedveger i Eidskog 2016

DEL 3 – TRAFIKKFORHOLD I EIDSKOG KOMMUNE

3.1 Definisjoner

Ulykkes alvorlighetsgrad er definert slik:

Drept – død inntreffer innen 30 dager på grunn av skader ved ulykken

Meget alvorlig skadd – skade som en tid truer pasientens liv eller fører til varige mén av betydelig omfang (30-100 prosent medisinsk invaliditet)

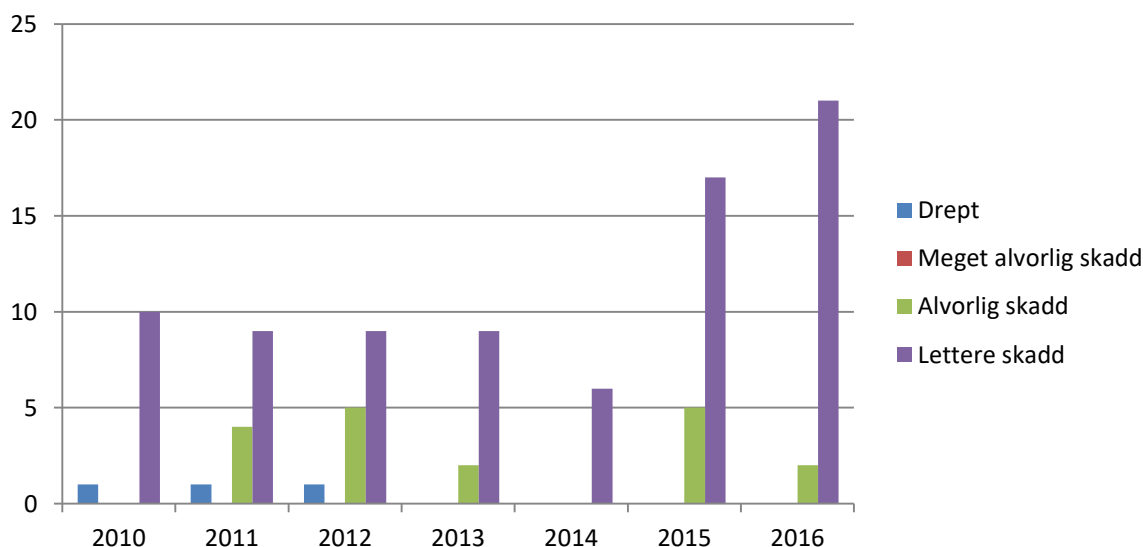
Alvorlig skadd – skade som krever innleggelse og lengre behandling, men ikke gir varige mén av betydelig omfang (mindre enn 30 prosent medisinsk invaliditet)

Lettere skadd – mindre småskader og brudd som krever legebehandling, men som ikke medfører innleggelse

3.2 Ulykkesutvikling

Ulykkesstatistikken viser at tallet på drepte og alvorlig skadde i Hedmark er redusert, men trenden er ikke like klar som for landet totalt. Dersom vi sammenlikner periodene 2000–2003 og 2009–2012 var reduksjonen i Hedmark på 24 prosent, mens den samlede reduksjonen for landet var på 37 prosent.

Tabellen nedenfor viser registrert trafikkuulykkesstatistikk for Eidskog kommune fra januar 2010 til desember 2016. Tallene er hentet fra Statens Vegvesens Vegkart.

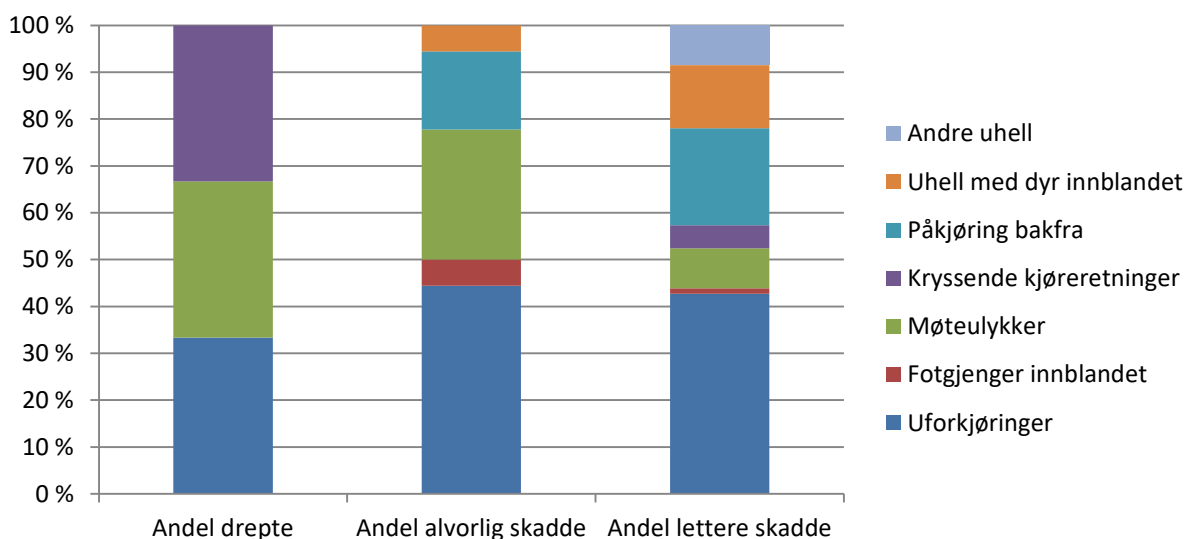


Figur 6 Utvikling av registrert trafikkuulykkesstatistikk januar 2010 – desember 2016

Det er i tidsrommet 2010 - 2016 registrert 75 trafikkuulykker i kommunen, herav 3 drepte, 0 meget alvorlig skadd, 18 alvorlig skadd, 81 lettere skadd og 2 uskadd. Siden 2012 er det ikke registrert meget alvorlig skadde eller drepte i trafikken i Eidskog kommune.

Traffikkulykker fordelt på uhellstyper

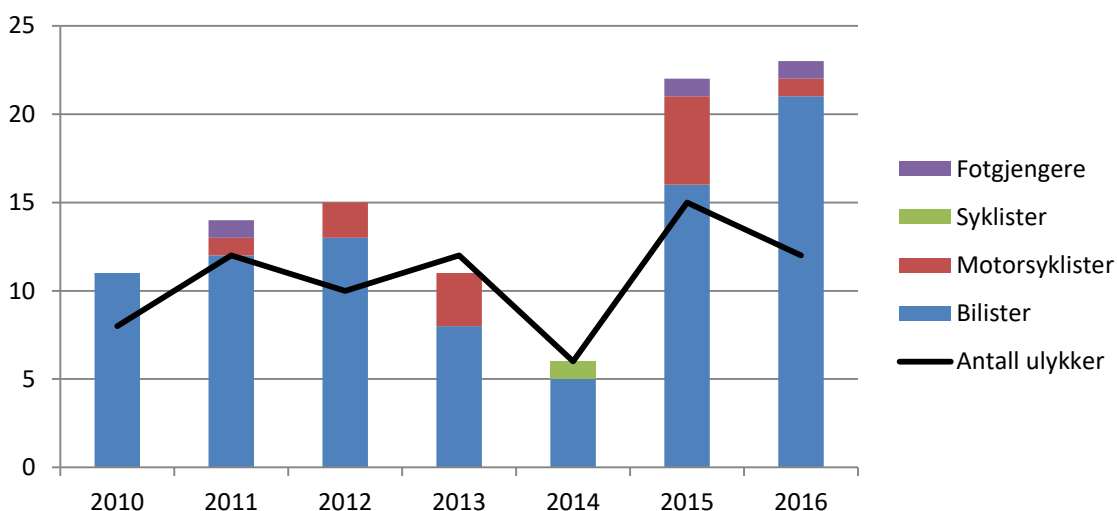
Med en visjon om null drepte og hardt skadde er det nødvendig å rette oppmerksomheten mot de alvorligste ulykkene. Figur 7 viser at utforkjøringer og møteulykker dominerer de alvorligste ulykkene. Påkjøring bakfra, uhell med dyr innblandet samt utforkjøringer, står bak mye av andelen lettere skadde. Ulykker med påkjørsel av fotgjengere har relativt liten alvorlighet.



Figur 7 Drepte, alvorlig skadde og lettere skadde fordelt på uhellstyper 2010-2016

Traffikkulykker fordelt på trafikantgrupper

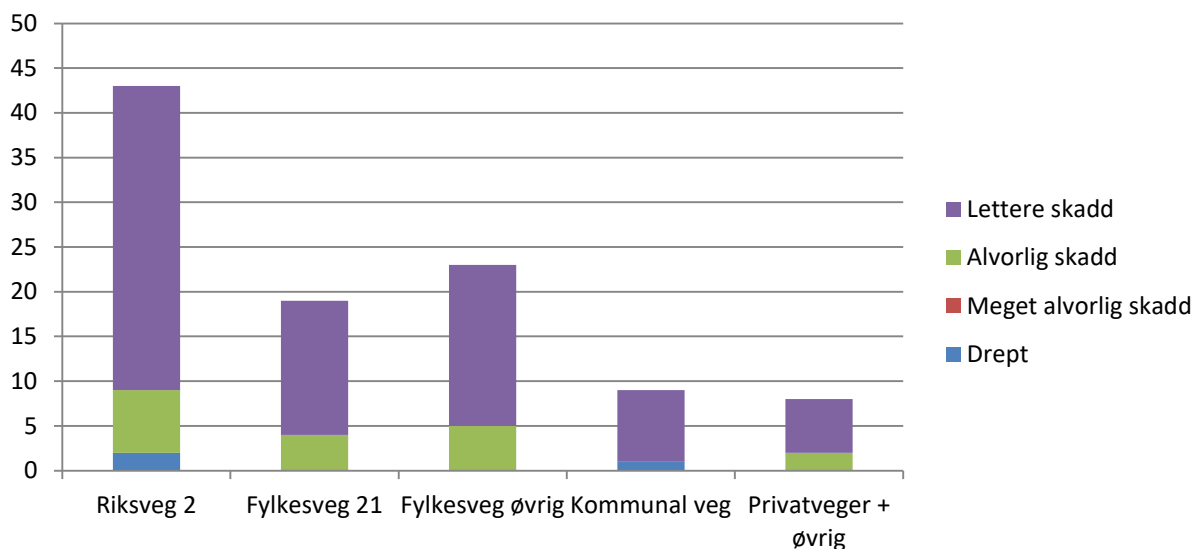
Det er i løpet av perioden 2010-2016 registrert 63 bilulykker, 8 MC ulykker, 1 sykkelulykke og 3 ulykker hvor fotgjengere eller akende er involvert. 100 prosent av dødsulykkene og 75 prosent av ulykkene med alvorlig skadde skjedde i bil. I følge NTP 2018-2029 er risikoen for å bli drept eller hardt skadd per transportert kilometer betydelig høyere som fotgjenger, syklist eller motorsyklist enn i bil. I et helhetlig perspektiv er det likevel viktig å tilrettelegge for at en større andel av transportarbeidet utføres av gående og syklende. Dette gir viktige utfordringer i trafikksikkerhetsarbeidet.



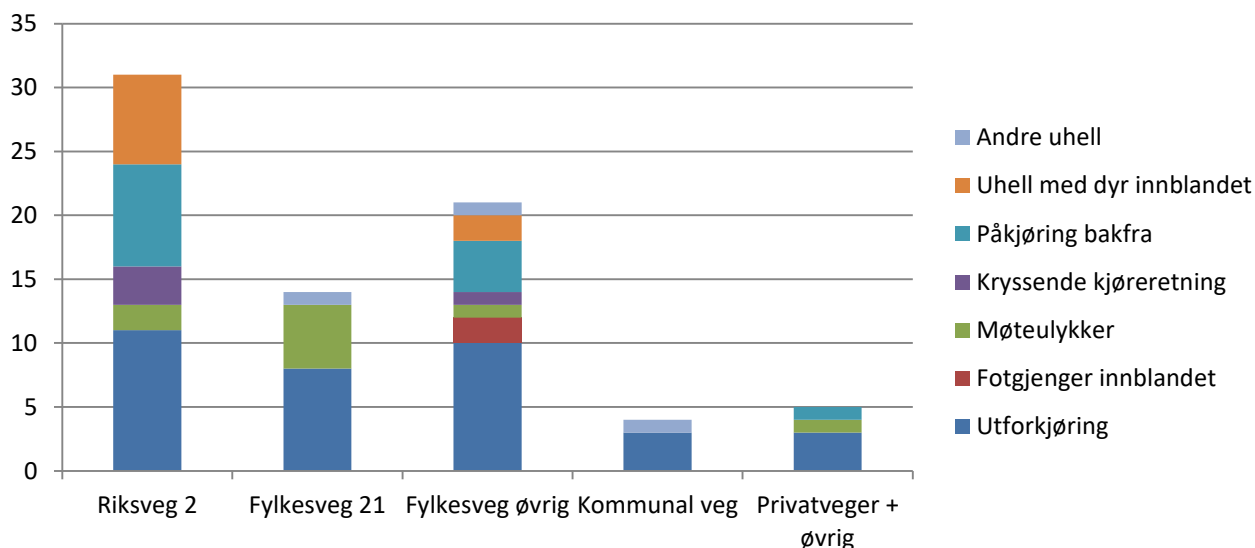
Figur 8 Fordeling av traffikkulykker på trafikantgruppe i perioden 2010-2016

Trafikkulykker fordelt på vegkategori og uhellstyper

Store deler av ulykkene skjer på Riksveg 2 og Fylkesveg 21. Riksveg 2 står for 31 av de registrerte trafikkulykkene, herav 2 drepte, 0 meget alvorlig skadd, 7 alvorlig skadd og 34 lettere skadd. Fylkesveg 21 har henholdsvis 4 alvorlig skadd og 15 lettere skadd. Disse vegene utgjør rundt 60 prosent av de registrerte ulykkene.



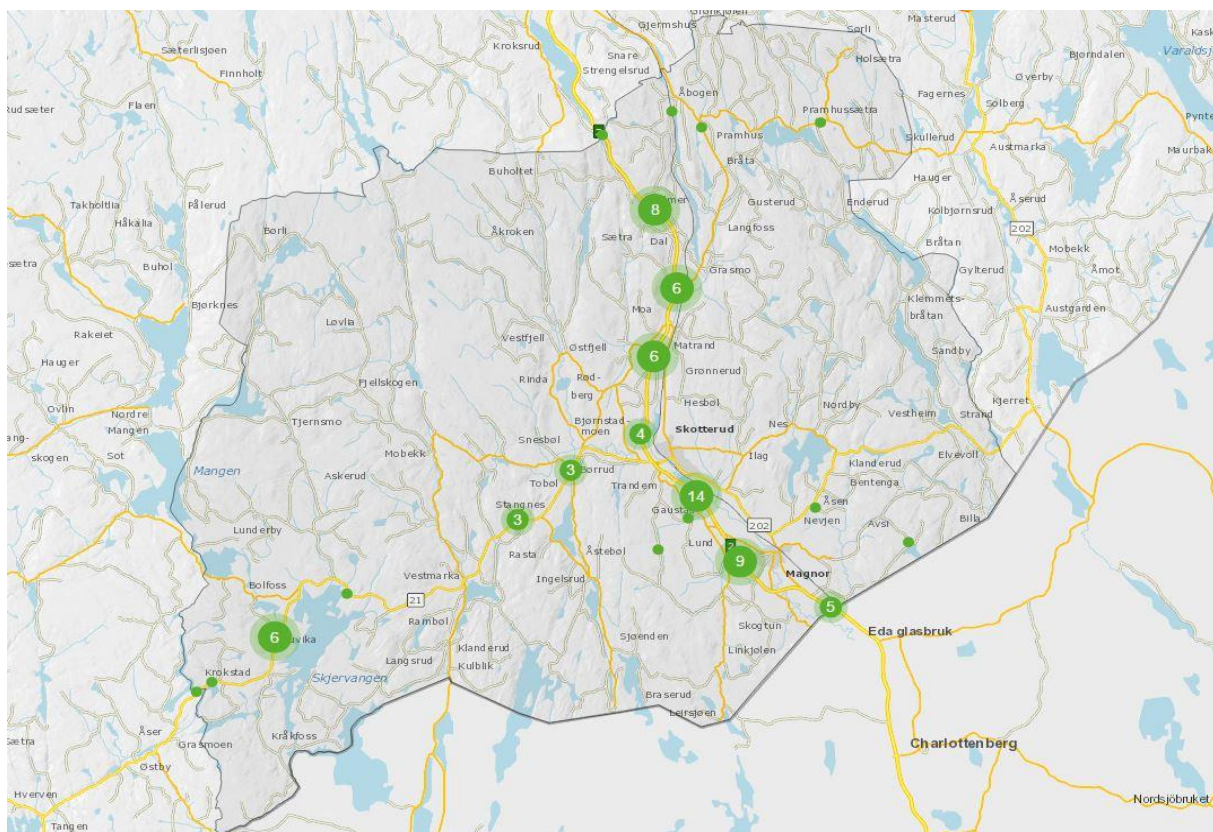
Figur 9 Vegkategori og skadegrad i perioden 2010-2016



Figur 10 Vegkategori og uhellstyper i perioden 2010-2016

Det er også verdt å merke seg at flertallet av trafikkulykkene i Eidskog kommune har skjedd på vegstrekninger utenfor kryss/avkjørsel (83 prosent), utenfor tettbebyggelse (88 prosent), på tørr/bar vegbane (53 prosent), ved fartsgrense 80 km/t (57 prosent) og under gode siktforhold med oppholdsvær (88 prosent). Trafikkulykker fordelt på alder er ikke registrert.

Figur 11 Grafisk fremstilling av trafikkulykker i perioden 1977-2016



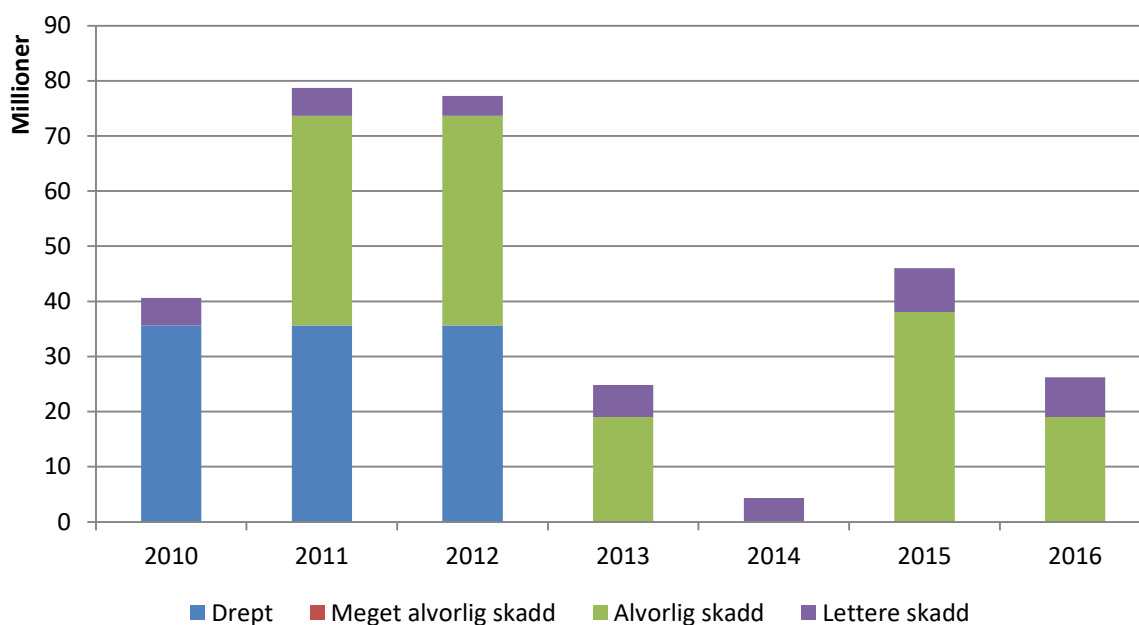
Figur 12 Grafisk fremstilling av trafikkulykker i perioden 1977-2016

3.3 Samfunnsøkonomiske kostnader

De ulykkeskostnadene som i dag brukes i blant annet nytte-/kostnadsanalyser er beregnet av Transportøkonomisk institutt (TØI) og omfatter medisinske kostnader, produksjonsbortfall, materielle kostnader, administrative kostnader og verdsetting av velferdstap ved trafikkulykker. Kostnadene ved vegtrafikkskader i 2014-priser, regnet pr. skadet person, er vist nedenfor. Kostnadstallene for personskader gjelder pr. politirapporterte skadet person. Ved beregning av kostnadene er det tatt utgangspunkt i de politirapporterte ulykkene. Kostnadene er imidlertid justert opp på bakgrunn av underrapportering slik at enhetskostnadene gjelder for alle skader, både de politirapporterte og de urapporterte.

Skadetilfelle	Kostnader i 2014-kr
Drept	35 600 000,-
Meget alvorlig skadd	26 830 000,-
Alvorlig skadd	9 520 000,-
Lettere skadd	720 000,-

Om vi tar utgangspunkt i at trafikkulykkene i Eidskog kommune skjer i samme omfang som tidligere (sjuårsperiode), vil de samfunnsøkonomiske kostnadene beløpe seg på ca. 41,4 millioner kr pr år. For Eidskog kommune vil dette blant annet bli gjenspeilet i økte utgifter til rehabilitering samt økte ressurser til pleie og omsorg.



Figur 13 Samfunnsøkonomiske kostnader i kr pr. år i Eidskog kommune

DEL 4 - STRATEGIDEL

4.1 Nullvisjonen

Eidskog kommune legger nullvisjonen til grunn for trafikksikkerhetsarbeidet – en visjon om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller hardt skadde i trafikken. Trafikantene og myndighetene har et delt ansvar for trafikksikkerheten. Myndigheter på kommunalt, fylkeskommunalt og statlig nivå skal sørge for at veisystemene våre er sikrest mulig. Trafikantene har ansvar for sin egen atferd – et ansvar for å holde seg til trafikkregler og god atferd.

4.2 Nasjonale mål

Regjeringens hovedmål innebærer en visjon om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller hardt skadde i transportsektoren (nullvisjonen). Innen 2030 skal antall drepte og hardt skadde i vegtrafikken reduseres til maksimalt 350, mens det høye sikkerhetsnivået innen øvrige transportformer skal opprettholdes og styrkes. Samfunnsutviklingen og teknologiske fremskritt vil i planperioden og utover 2030 ha stor innvirkning på transportsikkerheten.

4.3 Fylkeskommunale mål

Nullvisjonen og nasjonale mål er utgangspunkt for trafikksikkerhetsarbeidet i Hedmark.

4.4 Mål for trafikksikkerhetsarbeidet i Eidskog kommune

Visjon

- Vår visjon er ingen drepte og ingen skadde

Hovedmål

- Senke tallet på drepte og skadde i trafikken så langt ned mot nullvisjonen som mulig
- Øke trygghets – og trivselsfølelsen ved ferdsel i trafikken
- Sikre trygg ferdsel og opphold mellom boligområder, sentrumsområder, aktivitetsområder og skoleveger

Delmål

- Sikre skoleveger og utbedre utrygge og trafikkfarlige punkter
- Bedre fremkommeligheten for myke trafikanter
- Hindre uønsket og unødvendig trafikk
- Legge til rette for og påvirke til god trafikkoppdragelse, trafikksikkerhetskampanjer og holdningsskapende arbeid
- Innarbeide tiltak i kommunens budsjett
- Samarbeide med og påvirke andre myndigheter
- Rullere trafikksikkerhetsplanen

DEL 5 – SKOLEVEG OG SIKKERHET

5.1 Registrerte tiltak

Situasjons-rapport pr. 13.08.2018. Se kartskisser i vedlegg.

Fri skoleskyss ved lengre skoleveg enn 4 km (2 km for 1.klasse) "Særs trafikkfarlig skoleveg" tilsier fri skoleskyss uansett veglengde (Jfr. Opplæringsloven § 7). Trafikksikkerhetsutvalget (TSU) har etter møte 17.04.2018 kommet fram tilfølgende bestemmelser:

Skotterud

Vegtype	Strekning til skolen Beskrivelse / Tilstand	Særs trafikkfarlig	Utbedrings- planer
Kv 1011	Halbekken Bom har vært ute av drift i lengre tid og er tagget ned. Det er skiltet motorfedsel forbudt på gangvegen, men benyttes av postbil og brøytebil. Bom i Halbekken byttes.		Utført 2018
	Skotterud barneskole Ønske om fartshum i innkjøringen pga høy hastighet hos noen besøkende, evt skilte med 3 km/t.		Tilstand ok for fartshump
Fv 343	Matrandvegen (Sjøli – Stansberg) Etablering av G/S-veg fra Sjøli til parken på Matrand. Ønske om å sette ned fartsgrensen fra 70 km/t pga farlig skoleveg mellom Sjøli og Stansberg. Hedmark trafikk stopper ikke med buss. Får ikke gratis buss. Evt. anlegge sti.	Ja 1.-4. års-trinn	Brev sendes Statens vegvesen 2017
Fv 346	Ilagsvegen ved Amundtunet Farlig skoleveg. Fartsgrense 50 km/t. Mange skolebarn. Høy hastighet pga. god oversikt og rett strekning. Ønsker nedsatt hastighet, fartsdempere, gangfelt og skilting. SVV vurderer dempere/opphøyd gangfelt (3 stk.).	Nei	Brev sendes Statens vegvesen 2017
Fv 331	Rødbergvegen ved Bjørnstadmoen Farlig kryssing til busstopp (80 km/t). Overgangen fra Bjørnstadmoen boligfelt oppleves som uoversiktlig og mørk. Mange barn i området. Etablere busslommer overfor hverandre, samt gangfelt og belysningspunkt for bussholdeplass. Redusere fartsgrense.	Over 4 km Alle har skyss	Brev sendes Statens vegvesen 2017

Fv 21	Vestmarkavegen ved Tuhusporta Uoversiktlig, mørkt og svært trafikkert strekning. ÅDT=4000. Fotgjengere fra Børud må krysse Fv 21 to ganger uten gangfelt. SVV skal vurdere gangfelt (krever 20 fotgjengere pr time. For fartshump kreves 50 km/t fartsgrense). Farlig overgang ved idrettsplassen. Ønske om flere gangfelt (ved Rønning Ski og idrettsplassen), G/S-veg, samt redusert hastighet til 50 km/t mellom avkjøringa til Børud og Fv 202. Etablere belysning på begge sider av vegen ved gangfelt + skilting. Forslag om parkeringsforbud for lastebilhengere og annet redskap som settes langs vegbane mot idrettsplassen.	Ja 1.-4. års-trinn	Reg-plan Statens vegvesen for omlegging Fv 21. <i>Brev sendt Statens vegvesen 2016</i> <i>SVV – belysning B. P. Hoels veg</i> <i>Oppstart reguleringsplan 2018. SVV planlagt bygget 2021.</i>
Fv 332	Bergervegen Utbedre farlig og svært smal bru ved Tuhus. Etablere busslomme i nordgående retning for sikker avstigning og kryssing. Farlig overgang ved Idrettsplassen.	Ja 1.-4. års-trinn	Reg-plan Statens vegvesen for omlegging Fv 21. Utbedre bru
Fv 346	Ilagsvegen ved Åsmoen Fullføre G/S-veg frem til barneskole, samt etablere gatelys frem til Elgåsen. Rette ut svinger. Vegen benyttes i undervisning og gymtimer ved skolen Oljegrus og svingete ved Åsmoen. <i>Ref. gjennomføring av Hardhausen, Ilagsrunden mv.</i>	Ja 1.-4. års-trinn	Generell utbedr. (TS-plan)
Kv 1027	Børudvegen Svingete veg, dårlig dekke. Kantklippe hele strekningen minimum tre bredder årlig.	Ja 1.-4. års-trinn	Reg-plan Statens vegvesen for omlegging Fv 21. Utbedre bru
Kv 1018	Lokalbakken ved Tuhusporta Stor trafikk. Beboere langs kommunal veg Lokalbakken har trafikkfarlig gang – og sykkeladkomst.	Ja 1.-4. års-trinn	G/S-veg langs Fv 21 (TS-og K-plan)
Kv 1035	Trandembakken Flere gangfelt, G/S-veg, sikret jernbaneovergang. Rett, opplyst og lite trafikkert. Lav ÅDT.	Nei	

Fv 334	Repsetvegen 2 farlige svinger, grusveg. Gjeldene ovenfor Repsetvegen 20-21.	Ja 1.-4. års-trinn	Ingen
Fv 345 Fv 342	Bråtavegen ved Pramhusgutua (ferist) Trafikkfarlig strekning/bussrute. Bussen har sluttet å kjøre Pramhusgutua hvor elevene bor (hvorfor?). De må nå stå langs Fv 342 Bråtavegen og krysse på farlig sted.	Over 4 km Alle har skyss	Ta kontakt med Nettbuss for rute (2 år til) <i>Brev sendes Statens vegvesen 2017</i>

Magnor

Vegtype	Strekning til skolen Beskrivelse / Tilstand	Særs trafikkfarlig	Utbedringsplaner
Kv 2007	Kapellvegen Ønske om å etablere 2 stk fartshumper mellom kirken og krysset til Vilsbergvegen. Må skiltes.		Tilstand ok for fartshumper
Kv 2010	Markvegen Ønske om å stenge vegen for gjennomkjøring fra oppsittere. Benyttes også av gående/syklende. Skiltes gjennomkjøring forbudt.		Skiltes
Kv 2026	Wiktor Svans veg Ønsker fartshump fra oppsittere pga høy hastighet og små barn i vegen. Skiltes ned til 30 km/t.		Skiltes
Fv 202	Nessjøvegen ved Jøvika (Kv) Fast dekke, bred, en uoversiktlig bakketopp. Ønske om 60 km/t og etablering av busslommer i tilknytning til Jøvikavegen. Evt. fotgjengerfelt og belysning.	Ja 1.-4. års-trinn	Ny busslomme
Fv 334 Fv 336	Gaustadvegen/Veibyvegen Grusveg, lite trafikk	Nei	
Fv 334	Leirsjøvegen Grusveg, lite trafikk	Nei	
Kv 2028 Fv 334	Mastadvegen Grusveg, lite trafikk	Nei	

Fv 335	Vilsbergvegen ved Kustås Grusveg/asfalt, muligheter for å benytte snarveg/sti. Smal/trafikkert veg fram til Vilsbergfeltet. Mot Kustås ingen belysning.	Ja 1.-4. års-trinn	Ruste opp sti Vilsbergfeltet – skolen. Fartsred til 40 og etablert fartshumper
Fv 337	Svensrudvegen Belyst og oversiktlig. Flere avkjørsler direkte på Fv. G/S-veg, flere gangfelt og jernbane-overgang ønskes.	Nei	Stoppskilt ved utkj. fra Glassverket
Fv 347	Grensevegen ved Maridal Gml. Rv 2 stor trafikk fra Maridal til Magnor sentrum. Ikke G/S-veg. Endre fartsgrense til 50 km/t forbi tett bebyggelse. Fartsdempere er spilt inn til SVV.	Ja 1.-4. års-trinn	G/s-veg ønskes. (Både TS- og K-plan). Bygge ut G/S-veg iht. Kommuneplan i samarbeid med Eidskog kommune.
Rv 2 Kv 2018	Skolevegen over Rv 2 Magnor skole Bakketun bru oppleves farlig å sykle over. Rekkverket er 113 cm over nivå på asfalt. Brua er bygd iht. SVV sine krav og følger alle retningslinjer for G/S-veg.	Nei	I henhold til SVV

Vestmarka (Eidskog Montessori-skole)

Vegtype	Strekning til skolen Beskrivelse / Tilstand	Særs trafikkfarlig	Utbedrings- planer
Fv 21	Vestmarkavegen ved Glingeråsen Farlig, mørk og trafikkert overgang. Ønske om å etablere lyspunkter, gangfelt og redusere hastigheten. SVV vil ikke sette ned til 50 km/t fordi det er utenfor tettbebygd strøk. Vil ikke ha gangfelt fordi det ikke er 50 km/t. Mener belysning og gangfelt skaper falsk trygghet. SVV vurderer avskoging. Befaring avtales nærmere. ÅDT = 1700	Nei	Regulering, avkjørsel fra Fv 21 til boligfeltet <i>Brev sendt Statens vegvesen 2016</i>
Fv 324	Mobekkvegen Svingete, smal grusveg, kryssing av Fv 21. Dårlig sikt for gående i krysset. SVV vurderer avskoging. Det bør også etableres et gangfelt med belysning (60 km/t). ÅDT = 2100	Ja 1.-4. års-trinn	G/S-veg langs Fv-21 (TS - og K-plan) <i>Brev sendt Statens vegvesen 2016</i>

Fv 21	Vestmarkavegen Jerpset – Brustad Farlig kryssing av Fv 21 ved avstigning av buss (benytte veg om sagbruk). Det bør etableres bussholdeplass, fotgjengerfelt og belysning. SVV kan ikke belyse kun gangfelt. $\dot{A}DT = 2100$	Nei	<i>Brev sendt Statens vegvesen 2016</i> <i>Befaring med SVV</i>
Fv 344	Skillingmarkvegen Rett og bred veg, mye trafikk. Vurdere å etablere G/S-veg i gammel jernbanetrase. Ønske om lenger 60 km/t sone forbi Allmenninga. Brøyte jernbanetrase om vinteren. Sjekke om grunnnerverv er nødvendig og hvem som er grunneiere. Vestmarka Vel drifter.	Ja 1.-4. års-trinn	<i>G/S-veg fra Allmenningen > skolen</i> <i>Brev sendes Statens vegvesen 2017</i>
Kv 4001	Helgesjøvegen ved Svenby Grusveg, delvis svingete, lite trafikk	Nei	

Generelle merknader fra TSU:

- *Endelig målsetting må være å skape trygg skoleveg ved ALLE skolene, slik at elevene kan gå/sykle innenfor gjeldende skyssgrenser (2 og 4 km fra skolen).*
- *ALLE skoleveger bør ha redusert hastighet (max 60 km/t), fra 4 km inn til skolen.*
- *Ved oppdatering av situasjonsrapport 08.11.16 er det tatt hensyn til at Matrand og Tollefsbøl oppvekstsenter er nedlagt og overført Skotterud.*

5.2 Nye innspill til vurdering

Skotterud

Vegens navn / beskrivelse	Kostnadsoverslag / Regulering
Kv 1011 Halbekken Bom har vært ute av drift i lengre tid og er tagget ned. Det er skiltet motorfedsel forbudt på gangvegen, men benyttes av postbil og brøytebil. Bom i Halbekken byttes.	Kr. 15 000 Utført 2018
Skotterud barneskole Ønske om fartshum i innkjøringen pga høy hastighet hos noen besøkende, evt skilte med 3 km/t.	Kr. 20 000,-

Magnor

Vegens navn / beskrivelse	Kostnadsoverslag / Regulering
Kv 2007 Kapellvegen Ønske om å etablere 2 stk fartshumper mellom kirken og krysset til Vilsbergvegen. Må skiltes.	Kr. 40 000,-
Kv 2010 Markvegen Ønske om å stenge vegen for gjennomkjøring fra oppsittere. Benyttes også av gående/syklende. Skiltes gjennomkjøring forbudt.	Kr. 3 000
Kv 2026 Wiktor Svans veg Ønsker fartshump fra oppsittere pga høy hastighet og små barn i vegen. Skiltes ned til 30 km/t.	Kr. 3 000

Vestmarka (Eidskog Montessori-skole)

Vegtype	Strekning til skolen Beskrivelse / Tilstand
	Ingen nye innspill til vurdering

DEL 6 - HANDLINGSDEL

I denne delen foreslås det trafikksikkerhetstiltak i to hovedgrupper: *Holdningsskapende* og *fysiske* tiltak. Disse skal bidra til å nå ett eller flere av målene satt i strategidelen. Dette gjelder både videreføring av pågående trafikksikkerhetsarbeid og gjennomføring av nye tiltak. Enkelte tiltak er nummerert etter prioriteringsgrad.

6.1 Holdningsskapende tiltak

Trafikksikkerhetsutvalget har ansvar for følgende:

- Samordne trafikksikkerhetsarbeidet i kommunen
- Utarbeide forslag til en kommunal handlingsplan for trafikksikkerhetsarbeidet, med rullering hvert år
- Fungere som bindeledd mellom publikum og administrasjon/politikere i trafikksikkerhetssaker og behandle innspill
- Prioritere trafikksikkerhetstiltak for alle veger sammen med formannskapet
- Arbeide for å redusere trafikkulykkene og øke trygghetsfølelsen på vegnettet i kommunen
- Utarbeide forslag til fysiske og holdningsskapende tiltak og kostnadsberegne tiltak på egne veger
- Arbeide med tanke på å stimulere foreninger og organisasjoner i kommunen til å drive trafikksikkerhetsarbeid
- Holde oversikt over ulykkessituasjonen i kommunen
- Arbeide for at nødvendige midler avsettes til trafikksikkerhetsarbeid i budsjettene
- Være pådriver overfor kommunale etater i trafikksikkerhetssaker
- Informere om mål om Trafikksikker kommune

Trafikksikkerhetsutvalget har i denne runden valgt å satse på tiltakene som ligger under Tiltaksplan for trafikksikkerhet i Hedmark 2016-2017 utarbeidet av Hedmark trafikksikkerhetsutvalg (HTU). Disse tiltakene angir mål og strategier for trafikksikkerhetsarbeidet basert på nasjonale føringer og den reelle ulykkessituasjonen. Oversikten viser konkrete tiltak der ansvar for gjennomføring fordeles mellom aktørene ut fra deres egne aktivitetsplaner. Tiltaksplanen gjelder også for kommunen. Trafikksikkerhetsutvalget vil derfor oversende tiltaksplanen til aktuelle aktører og informere om mål om *Trafikksikker kommune*.

Tiltaksplan for trafikksikkerhet i Hedmark 2016-2017:

<https://www.hedmark.org/globalassets/hedmark/samferdsel/dokumenter/planer-samferdsel/tiltaksplan-trafikksikkerhet-2018---2019-hedmark.pdf>

Trafikksikker kommune

Eidskog kommune ønsker også å se på målene som er leget for å bli en *Trafikksikker kommune*. Trygg Trafikk har utarbeidet kriterier for hva en trafikksikker kommune er, og hvordan kommunene bør jobbe. Å oppnå godkjenning innebærer ikke fravær av trafikkulykker, men at kommunen arbeider målbevisst og helhetlig med trafikksikkerhet. Trafikksikker kommune som begrep skal være et kvalitetsstempel for de kommunene som arbeider langsiktig og systematisk med trafikksikkerhet.

Intensjonen er å komme frem til en avtale med føringer for arbeidet kommunen må gjøre for å oppnå status som Trafikksikker kommune. I avtalen vil det bli gjort lokale tilnærminger for å få et bedre resultat. Frem mot endelig godkjenning, vil Trygg Trafikk gi veiledning og råd til kommunen.

Dette kan gi kommune gode rammer og et godt verktøy for å jobbe konkret og systematisk med trafikksikkerhet. Kommunen gjør allerede mye innen trafikksikkerhet, men gjennom intensjonsavtalen blir arbeidet satt i system.

Trafikksikker kommune veileder:

https://www.tryggtrafikk.no/wp-content/uploads/2013/09/Veileder_mal_trykklar.pdf

Drift og vedlikehold

Tema	Ansvarlig	Tidsperiode
Utføre fysiske tiltak på kommunale veger. Vurdere vegstandarden for å ivareta trafikksikkerheten	Drift – og vedlikehold	Etter planer / ved behov
Utføre sommer – og vintervedlikehold på veger, gang – og sykkelveger, holdeplasser og andre kommunale gang – og kjørearealer	Drift – og vedlikehold	Utføres i henhold til serviceerklæring
Opprettholde friskt i kryss og avkjørsler der pålegg ikke etterkommes	Drift – og vedlikehold	Etter planer
Søke tilskudd og kostnadsberegne tiltak		Økonomiplanen

6.2 Fysiske tiltak

Kommunale veger

	Vegens navn / beskrivelse	Kostnadsoverslag / Regulering
1	Fjerning av sikthindrede busker og kratt manuelt på følgende steder: 1. Krysset Kapellvegen – Skogvegen 2. Krysset Tømmertullen – Vilsbergvegen 3. Kurervegen i kryss Svendsrudvegen og bussholdeplass	Kr. 10 000 Under behandling
2	Kantklipping langs alle kommunale veger og G/S Alle kommunale veger bør kantklippes i to bredder årlig (Vegene blir klippet 1 ½ runde pr år) økt bevilgning for å klippe to hele runder:	Kr. 60 000,- Under behandling
3	Fotgjengerfelt Malt fotgjengerfelt i Skotterud sentrum og Magnor sentrum.	Kr. 25 000,-
4	Kv 1027 Børrudvegen Fast dekke, noe svingete, flere gangfelt, G/S-veg. Uoversiktlig ved Fv 21 Tuhusporta. Svingete veg, årlig dekke. Kantklippe hele strekningen minimum tre bredder årlig.	Kr. 5 000 Under behandling
5	Kv 1018 Lokalbakken ved Tuhusporta Stor trafikk. Beboere langs kommunal veg Lokalbakken har trafikkfarlig gang – og sykkeladkomst.	G/S-veg langs Fv 21 (TS-og K-plan)- SVV skal regulere og bygge
6	Kv 1035 Trandembakken Flere gangfelt, G/S-veg, sikret jernbaneovergang, rett og oversiktlig har gatelys.	Kr. 0,-
7	Kv 2028 Mastadvegen Grusveg, lite trafikk Fartsred. 60 km/t	
8	Kv 2018 Skolevegen over Rv 2 Magnor skole Bakketun bru oppleves farlig å sykle over. Rekkverket er 113 cm over nivå på asfalt. Brua er bygd iht. SVV sine krav og følger alle retningslinjer for G/S-veg.	Kr. 0,- Utført
9	Kv 4001 Helgesjøvegen ved Svenby Grusveg, delvis svingete, lite trafikk, har belysning.	Kr. 0,-

Fylkesveger

	Vegens navn / beskrivelse	Regulering
1	Fv 343 Matrandvegen (Sjøli – Stansberg) Etablering av G/S-veg fra Sjøli til parken på Matrand. Ønske om å sette den fartsgrensen fra 70 km/t pga. farlig skoleveg mellom Sjøli og Stansberg.	<i>Brev sendes Statens vegvesen 2017</i>
2	Fv 346 Ilagsvegen ved Amundtunet Farlig skoleveg. Fartsgrense 50 km/t. Mange skolebarn. Høy hastighet pga. god oversikt og rett strekning. Ønsker nedsatt hastighet, fartsdempere, gangfelt og skilting. SVV vurderer dempere/opphøyd gangfelt (3 stk.).	<i>Brev sendes Statens vegvesen 2017</i>
3	Fv 331 Rødbergvegen ved Bjørnstadmoen Farlig kryssing til bussholdeplass. Overgangen fra Bjørnstadmoen boligfelt oppleves som uoversiktlig og mørk. Mange barn i området. Etablere busslomme samt gangfelt og belysningspunkt for bussholdeplass. Redusere fartsgrense til 60 km/t.	<i>Brev sendes Statens vegvesen 2017</i>
4	Fv 21 Vestmarkavegen ved Tuhusporta Sette ned fartsgrense til 50 km/t før avkjøringen mot Børrud til Rv 2. Etablere markerte fotgjengeroverganger ved Rønning Ski og Idrettsplassen. Etablere belysning på begge sider av vegen ved fotgjengeroverganger. Fotgjengere fra Børrud må krysse Fv 21 to ganger uten overgangsfelt i fartsgrense 60 km/t. Området er svært trafikkert og mørkt. ÅDT = 4000	Bygge ut området iht. reguleringsplan. <i>Brev sendt Statens vegvesen 2016</i>
5	Fv 343 Matrandvegen (Skotterudberget/Dalåsen) Farlig kryssing. Økende behov ut fra at trafikk over Skotterudberget er blitt et aktivt turområde for den eldre del av befolkningen som bor i området Helsetunet/DES – boligene.	<i>Brev sendes Statens vegvesen 2017</i>
6	Fv 202 Grensevegen (Sagavegen) Farlig kryssing. Vektervegen er en godt merket og markedsført turistveg, hvor kryssing av hovedvegen kommer brått på, spesielt for terrengsyklistene.	
7	Fv 332 Bergervegen Fast dekke, noe svingete, flere gangfelt, G/S-veg. Uoversiktlig ved Fv 21 Tuhusporta. Utbedre farlig og svært smal bru ved Tuhus. Etablere busslomme i nordgående retning for sikker avstigning og kryssing.	
8	Fv 202 Nessjøvegen ved Jøvika Fast dekke, bred, en uoversiktlig bakketopp. 60 km/t. Etablere busslommer i tilknytning til Jøvikavegen. Eventuelt fotgjengerfelt og belysning.	

9	Fv 21 Vestmarkavegen – Garversvingen Fjerne eksisterende 80 km/t sone mellom to 60 km/t soner ved Garversvingen. 80 km/t sonen gjør at hastigheten på trafikken økes betraktelig inn og ut av 60 km/t sonen. Utkjøring Mobekkevegen og Børrud. <i>Høy fart – ÅDT = 2600</i>	<i>Brev sendt Statens vegvesen 2016</i>
10	Fv 346 Ilagsvegen ved Åsmoen Fullføre G/S-veg frem til barneskole, samt etablere gatelys frem til Elgåsen. Rette ut svinger. Veggen benyttes i undervisning og gymtimer ved skolen Oljegrus og svingete ved Åsmoen <i>Ref. gjennomføring av Hardhausen, Ilagsrunden mv.</i>	
11	Fv 334 Repsetvegen 2 farlige svinger, grusveg. Gjeldene ovenfor Repsetvegen 20-21	
12	Fv 342 Bråtavegen ved Pramhusgutua (ferist) Trafikkfarlig strekning/bussrute. Bussen har sluttet å kjøre Pramhusgutua hvor elevene bor. De må nå stå langs Fv 342 Bråtavegen og krysse på farlig sted.	Ta kontakt med Nettbuss for å endre til opprinnelig rute (2 år til) <i>Brev sendes Statens vegvesen 2017</i>
13	Fv 334/Fv 336/ Gaustadvegen/Veibyvegen Grusveg, lite trafikk	
14	Fv 334 Leirsjøvegen Grusveg, lite trafikk Fartsred. 60 km/t	
15	Fv 335 Vilsbergvegen ved Kustås Grusveg/asfalt, muligheter for å benytte snarveg/sti. Smal/trafikkert veg fram til Vilsbergfeltet. Mot Kustås ingen belysning.	
16	Fv 337 Svensrudvegen G/S-veg, flere fotgjengeroverganger, jernbane-overgang.	
17	Fv 347 Grensevegen mot Marindal Gml. Rv 2 stor trafikk fra Maridal til Magnor sentrum. Ikke G/S-veg. Endre fartsgrænse til 50 km/t forbi tett bebyggelse.	Bygge ut G/S-veg iht. Kommuneplan i samarbeid med Eidskog kommune

18	Fv 21 Vestmarkavegen ved Glingeråsen Farlig, mørk og trafikkert overgang. ÅDT=1600. Ønske om å etablere lyspunkter, gangfelt og redusere hastigheten. Bygging av ny avkjørsel og G/S-veg. Regulering, avkjørsel fra Fv 21 til boligfelt. Brev sendt SVV 2016. SVV vurderer avskoging. Befaring avtaler nærmere. SVV vil ikke sette ned hastigheten til 50 km/t fordi det er utenfor tettbebygd strøk. Vil ikke ha gangfelt fordi det ikke er 50 km/t. Mener belysning og gangfelt skaper falsk trygghet.	<i>Brev sendt Statens vegvesen 2016</i> Regulering: Kr. 50 000 (under behandling/ utf.) Bygging av ny avkjørsel og G/S-veg: Kr. 450 000 (underbehandling/ utf.)
19	Fv 324 Mobekkvegen Svingete, smal grusveg, kryssing av Fv 21. Dårlig sikt for gående i krysset. Det bør avskoges et større område. Det bør også etableres et overgangsfelt med belysning (60 km/t). ÅDT = 2100	<i>Brev sendt Statens vegvesen 2016</i>
20	Fv 21 Vestmarkavegen Jerpset – Brustad Farlig kryssing av Fv 21 ved avstigning buss (benytte veg om sagbruk). Det bør etableres bussholdeplass ved avkjøring til Jerpsetvegen (80 km/t). Det bør også etableres fotgjengerfelt og belysning av nytt overgangsfelt. ÅDT = 2100	<i>Brev sendt Statens vegvesen 2016</i>
21	Fv 344 Skillingmarksvegen Rett og bred veg, mye trafikk. Vurdere å etablere G/S-veg i gammel jernbanetrase. Ønske om lenger 60 km/t sone forbi Allmenninga. Brøyte jernbanetrase om vinteren. Sjekke om grunnerverv er nødvendig og hvem som er grunneiere. Vestmarka Vel drifter.	<i>Brev sendes Statens vegvesen 2017</i>
22	Fv 343 Matrandvegen (Vilja) G/S-veg blir hyppig brukt av personer med nedsatt bevegelighet og nedsatt fysisk evne. Vilja ønsker at det blir etablert gangfelt med belysning og sette ned fartsgrensen til 50 km/t. Vilja er villige til å være med å bekoste store deler av etableringen.	<i>Brev sendes Statens vegvesen 2017</i>

Riksveger

Vegens navn / beskrivelse		
1	Rv 2 Kongsvinger – Sverige Etablere planfrie avkjøringer til Matrand, Skotterud og Magnor	Ikke utført
2	Rv 2 Kongsvinger – Sverige Gjennomføre hovedinspeksjoner av bruer, meddele Eidskog kommune om resultat	Ikke utført

6.4 Årsplan

For å få gjennomført noen av de fysiske tiltak som er prioritert på kommunale veger, er det nødvendig at det i økonomiplanen og de enkelte årsbudsjettene blir avsatt midler øremerket trafikksikkerhetstiltak.

For at trafikksikkerhetsplanen skal ha noen mening, er det nødvendig at det årlig bevilges midler til trafikksikkerhetstiltak. Det råder per i dag en viss usikkerhet om omfanget av behovet, men vi foreslår at det i økonomiplanen avsattes kr. 100 000,- per år.

Forslag til årsplan for fysiske tiltak på kommunale veger i planperioden:

Det vil være nødvendig å få flere innspill på kommunale veger fra oppsittere, beboere og grendelag for å fastsette og prioritere tiltak som kommunen kan utbedre på sine egne veger.