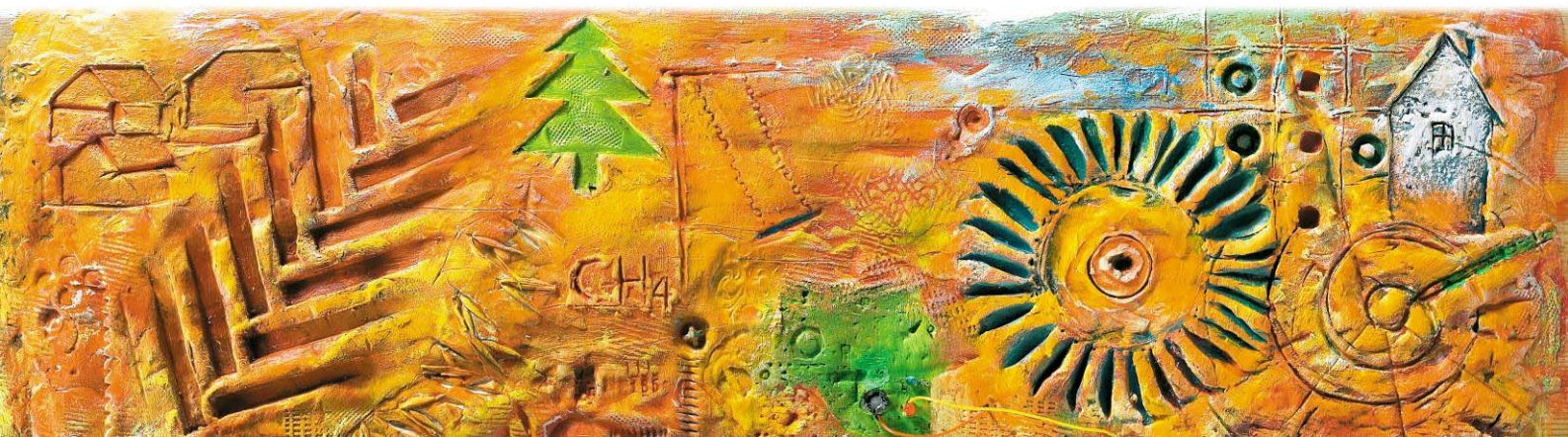


GRAN KOMMUNE



Temaplan for trafikksikkerhet 2019-2022

Vedtatt av Gran kommunestyre sak 40/19, 25.04.2019



Gran kommune

Adresse Rådhusvegen 39, 2770 Jaren

Telefon 61 33 84 00

Telefaks 61 33 85 74

E-post postmottak@gran.kommune.no

Internett www.gran.kommune.no

INNHOLDSFORTEGNELSE

INNHOLDSFORTEGNELSE	3
1. INNLEDNING	4
2. VISJON OG MÅL.....	5
3. BAKGRUNN FOR PLANEN	6
3.1 Organisering av trafikksikkerhetsarbeidet i kommunen	6
3.2 PLANPROSESS.....	7
3.3 FORHOLD TIL ANDRE PLANER	7
4. UTFORDRINGER OG UTVIKLINGSTREKK	7
4.1 TRAFIKKSIKKERHET OG ULYKKESSTATISTIKK.....	7
4.2 FYSISK AKTIV I HVERDAGEN.....	11
4.3 KLIMA	12
4.5 TRAFIKKSIKKER KOMMUNE	13
4.6 STATUS GRAN KOMMUNE	14
5.0 STRATEGIER FOR Å MØTE UTFORDRINGER OG UTVIKLINGSTREKK	15
6. HANDLINGSPLAN	18
6.1 FYSISKE TRAFIKKSIKKERHETSTILTAK	18
6.2 Trafikkantiltak	20
6.3 ORGANISATORISKE TILTAK	21

1. INNLEDNING

Temaplan for trafikksikkerhet er en oppdatering av temaplan for turveger og trafikksikkerhet. I arbeidet med oppdateringen ble det tydelig at turveger er et av flere middel i arbeidet med økt trafikksikkerhet og en har derfor valgt å endre navnet på planen. Turveger i seg selv blir ivaretatt gjennom kommunedelplan for idrett og fysisk aktivitet.

Tradisjonelt har fysisk trafikksikkerhetstiltak preget trafikksikkerhetsarbeidet. Tiltak som redusert fart, fotgjengeroverganger, busslommer mm. I 2014 søkte Gran kommune om å bli godkjent som trafikksikker kommune og vi ble godkjent for 2016-2018. Formålet med trafikksikker kommune er blant annet å samordne og systematisere trafikksikkerhetsarbeidet i kommunale virksomheter og sikre forankring. For å bli godkjent som trafikksikker kommune skal et sett med kriterier følges. Kriteriene følges opp i handlingsdelen i denne planen med fysiske tiltak, trafikant tiltak og organisatoriske tiltak. Vi er nå i gang med å revidere trafikksikker kommune for 2019-2021.

Den viktigste endringen med å være en trafikksikker kommune er større fokus på det systematiske trafikksikkerhetsarbeidet i alle virksomheter. Retningslinjer for tjenestereiser, bestemmelser for adferd i trafikken på tur i skole eller barnehage, rutiner for bestilling av transport (bilbelte), bruk av sykkelhjelme, påvirke frivillig lag og foreninger er eksempler på tiltak i et systematisk trafikksikkerhetsarbeid.

Formålet er videreført fra forrige plan med å se flere hensikter i sammenheng. Redusert biltrafikk, økt fysisk aktivitet, trafikksikkerhet for alle innbyggere, redusert klimautslipp, nettverk av gang og sykkelveger, tilgang til turveger er tema som er forsøkt belyst og se i sammenheng også i denne planen.

2. VISJON OG MÅL

Regjeringen har besluttet at trafikksikkerhetsarbeidet i Norge skal være basert på visjonen om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte og hardt skadde i vegtrafikken.

Ved stortingets behandling av stortingsmelding nr 26 (2012-2023) ble det besluttet et etappemål: ”at antall drepte og hardt skadde innen vegtrafikken skal halveres”.

Etappe-målet innebærer at antall drepte og hardt skadde skal reduseres fra om lag 1 000 per år, som er gjennomsnittet for perioden 2008–2011, til maksimalt 500 innen 2024. Målet er svært ambisiøst. Samtidig ble målet for 2020 justert fra 775 til maksimalt 600 drepte og hardt skadde.

Vi har en visjon



For å nå målet er det behov for et målrettet arbeid fra alle aktører i trafikksikkerhetsarbeidet med å hindre alvorlige ulykker og redusere skadene i de ulykkene som skjer.

MÅL FOR GRAN KOMMUNE:

Gran kommune skal legge til rette for trygg og trafikksikker ferdsel for alle og øke andelen av reiser utført med sykkel eller som gående.

For å få til trygg og trafikksikker ferdsel for alle skal vi:

- Arbeide for økt trafikksikker ferdsel gjennom både fysiske tiltak og holdningsskapende arbeid
- Arbeide for et sammenhengende sykkel og gangvegnett der folk bor, oppholder seg og ferdes. Ved realisering av et slikt nett skal strekninger som gir størst brukseffekt prioriteres
- Arbeide for trygge skoleveger

Nasjonal sykkelstrategi

Hovedmål:

- 🚲 Sykkeltrafikken i Norge utgjør 8 prosent av alle reiser innen 2023

Delmål:

- 🚲 Fremme sykkel som transportform
- 🚲 Sykkeltrafikken i byer og tettsteder er minst doblet
- 🚲 Bedre framkommelighet og trafikksikkerhet for syklistene
- 🚲 80 prosent av barn og unge går eller sykler til skolen

Nasjonal sykkelstrategi 2014-2023

3. BAKGRUNN FOR PLANEN

Gran kommune vedtok i februar 2014 å etablere et eget trafikkikkerhetsutvalg. I samme sak ble det også vedtatt at Gran kommune skulle søke om å bli godkjent som Trafikkikker kommune. Trafikkikker kommuner er beskrevet i et eget kapittel i denne planen. En revidering av gjeldene trafikkikkerhetsplan var naturlig å gjøre for det nye trafikkikkerhetsutvalget, og fordi dette er en del av re sertifisering av trafikkikker kommune

3.1 ORGANISERING AV TRAFIKKIKKERHETSARBEIDET I KOMMUNEN

Trafikkikkerhetsutvalget består av administrativt oppnevnte medlemmer fra kultur, skole, barnehage, helse og omsorg, teknisk og samfunnsutvikling. I tillegg er det med en representant fra transportnæringen, politi og kommunalt foreldreutvalg.

Mandatet til trafikkikkerhetsutvalget er følgende:

Trafikkikkerhetsutvalget skal:

- a. Samordne trafikkikkerhetsarbeidet i kommunen samt fungere som bindeledd mellom publikum, administrasjon og politikere i trafikkikkerhetssaker.*
- b. Utarbeide forslag til revisjon av kommunens trafikkikkerhetsplan hvert 4. år.*
- c. Utarbeide forslag til revisjon av trafikkikkerhetsplanens handlingsprogram hvert år.*
- d. Oppdatere oversikt over ulykkessituasjonen i kommunen.*
- e. Gjennomgå arealplaner med hensyn til trafikkikkerhetsmessige forhold.*
- f. Stimulerer til, arrangere og delta i holdningskampanjer for bruk av refleks, bilbelte, sykkelhjelm m.v.*
- g. Utarbeide forslag på trafikkikkerhetstiltak der det skal søkes om tilskuddsmidler fra FTU.*
- h. Komme med forslag til skilting ut fra et forebyggende trafikkikkerhetshensyn.*
- i. Være pådriver overfor alle kommunale enheter i forhold omkring trafikkikkerhet.*
- j. Arbeide for å stimulere foreninger og organisasjoner i kommunen til å drive med trafikkikkerhetsarbeid.*
- k. Fremme forslag om nødvendige budsjettmidler til gjennomføring av trafikkikkerhetstiltak.*

Handlingsplanen for fysiske trafikkikkerhetstiltak legges frem til politisk behandling og rulleres årlig.

Gran kommune har det øverste ansvaret for innbyggernes helse, miljø og sikkerhet. Trafikkikkerhet kommer inn under dette ansvaret, først og fremst på egne veger.

Trafikkikkerhetsarbeidet på den enkelte skole og i barnehage er viktig og følger sentrale føringer samt egne planer og regler.

3.2 PLANPROSESS

Arbeidet med Temaplan for trafikksikkerhet startet med å invitere til innspill via skriftlig invitasjon til alle skoler og barnehager.

Råd for funksjonshemmede, elderrådet og ungdomsrådet, de får revidert planforslag til behandling før kommunestyrets behandling.

3.3 FORHOLD TIL ANDRE PLANER

Temaplan for trafikksikkerhet er underordnet kommuneplanen og det er naturlig at planen følger forslag til Kommuneplan samfunnsdel slik at visjon, mål og strategier i gjenspeiles.

Handlingsplan for trafikksikkerhet i Oppland 2018 – 2021 lister opp mål for trafikksikkerheten i Oppland. Handlingsplanen inneholder flere oppfølgingspunkt og ett av oppfølgingspunktene er at alle kommuner i fylket skal bli godkjent som trafikksikker kommune.

For å få tildelt fylkeskommunale trafikksikkerhetsmidler er det krav om at tiltakene er forankret i en kommunal trafikksikkerhetsplan. Tiltakene det søkes om skal være tilstrekkelig dokumentert/bekreftet.

Regional plan for Hadeland 2015-2021, ble vedtatt i Fylkestinget i februar 2015. Planen er lagt til grunn for denne planen i tråd med Plan- og bygningsloven § 8-2.

Kommunedelplanen for idrett og fysisk aktivitet 2012 – 2023 vektlegger folkehelseaspektet gjennom å tilrettelegge for organisert og egenorganisert aktivitet. Særlig relevans for denne planen er tilrettelegging av gang- og sykkelstier, turstier, gutuer, skiløyper, nærmiljøanlegg o.a. som er åpent for allmennheten.

Klima og energiplan for Gran kommune 2018 – 2022 viser at vegtrafikken står for 44 % av CO₂-utslippet i Gran kommune (2015). En reduksjon av biltrafikk er et mål i klimasammenheng.

4. UTFORDRINGER OG UTVIKLINGSTREKK

4.1 TRAFIKKSIKKERHET OG ULYKKESSTATISTIKK

I Oppland fylkeskommunes Handlingsplan for trafikksikkerhet 2018-2021 er trafikksikkerhetssituasjonen i Oppland beskrevet på følgende måte:

«I Oppland bor ca. 45 % av befolkningen utenom byer og større tettsteder. Tilsvarende tall for hele landet er 22 %. For mange av disse er hovedvegnettet eneste transportåre. Vegnettet brukes som arbeidsveg, skoleveg, turveg og til daglig logistikk som besøk til venner og til handleturer.³⁴

Spredt bosetting skaper også mye arbeidspendling. Arbeidsreisene må gjennomføres uansett trafikksituasjon og vær- og føreforhold.

Spredt bosetting medfører i tillegg mye transport av skoleelever, hvor 44 % av grunnskoleelevene og 70 % av elevene i videregående skole i Oppland bruker skolebuss.»

Denne beskrivelsen vil i stor grad være en treffende beskrivelse også for situasjonen i Gran kommune, i hvert fall gjelder dette deler av kommunen. Andelen av befolkningen som bor utenom tettstedene er omtrent som i Oppland.

Tilsvarende er det 43 % av grunnskoleelevene i Gran som har rett til skoleskyss i form av buss eller drosje. 11 % av de som har rett til skoleskyss har det som følge av trafikksikker skoleveg.

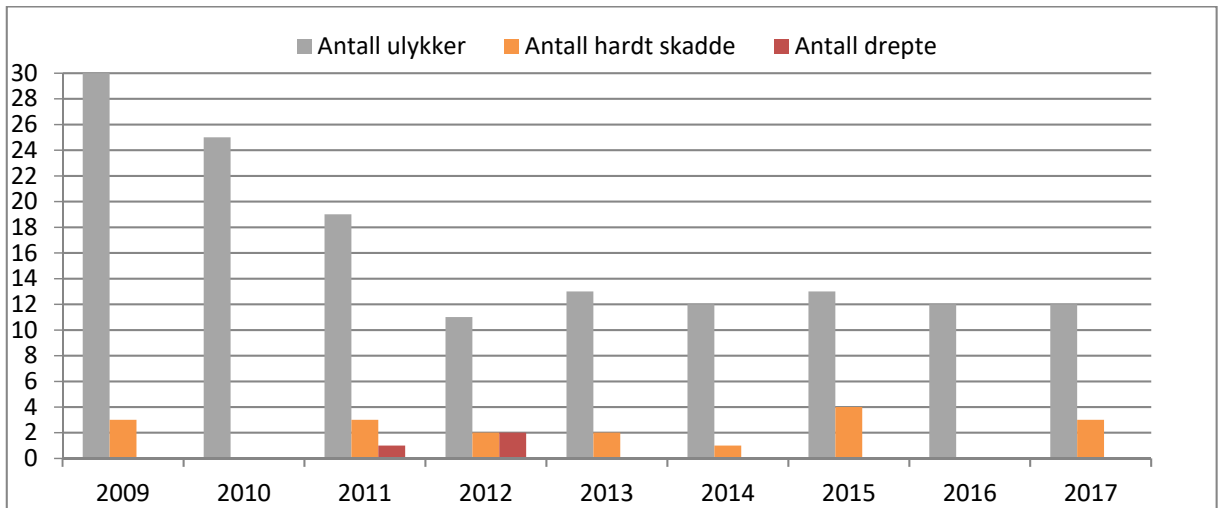
Det høyeste antall personskader ligger i aldersgruppen 16-21 år. De utgjør hele 22 % av alle skadde og drepte men bare 8 % av opplandsbefolkningen. Det er et betydelig skille fra 15 til 16 og fra 17 til 18 år, når de unge begynner å kjøre moped, motorsykkel og bil. Ulykkesrisikoen reduseres med økende erfaring. Det er relativt få personskader blant barn og unge i alderen 0-15 år. 5 % av alle drepte og skadde i perioden er i denne aldersgruppe. Denne aldersgruppen utgjør 17 % av befolkningen.»

Til tross for enkelte år med økning, har antall drepte og hardt skadde blitt betydelig redusert i perioden 2000-2018* (-60 %). Etter en lang periode fra 2008-2016 med stor nedgang, ser vi en økning i antall drepte og hardt skadde i 2017 og 2018*. I 2018* omkom 4 personer i vegtrafikkulykker i Oppland og 44 ble hardt skadd.

I Gran har det vært en positiv utvikling med en nedgang i antall ulykker i perioden 2009-2017. Som det kommer frem av tabellen ble totalt tre drept og atten hardt skadde i samme periode. Antallet drepte og hardt skadde er så små at en alvorlig ulykke kan gi store utslag på statistikken.

Antall ulykker fordelt på årstall i Gran

År	Antall ulykker	Antall drepte/skadde	Antall drepte	Antall hardt skadde	Antall lettere skadde
2009	30	43	0	3	40
2010	25	31	0	0	31
2011	19	28	1	3	24
2012	11	17	2	2	13
2013	13	16	0	2	14
2014	12	15	0	1	14
2015	13	16	0	4	12
2016	12	15	0	0	15
2017	12	14	0	3	11
SUM	147	195	3	18	174

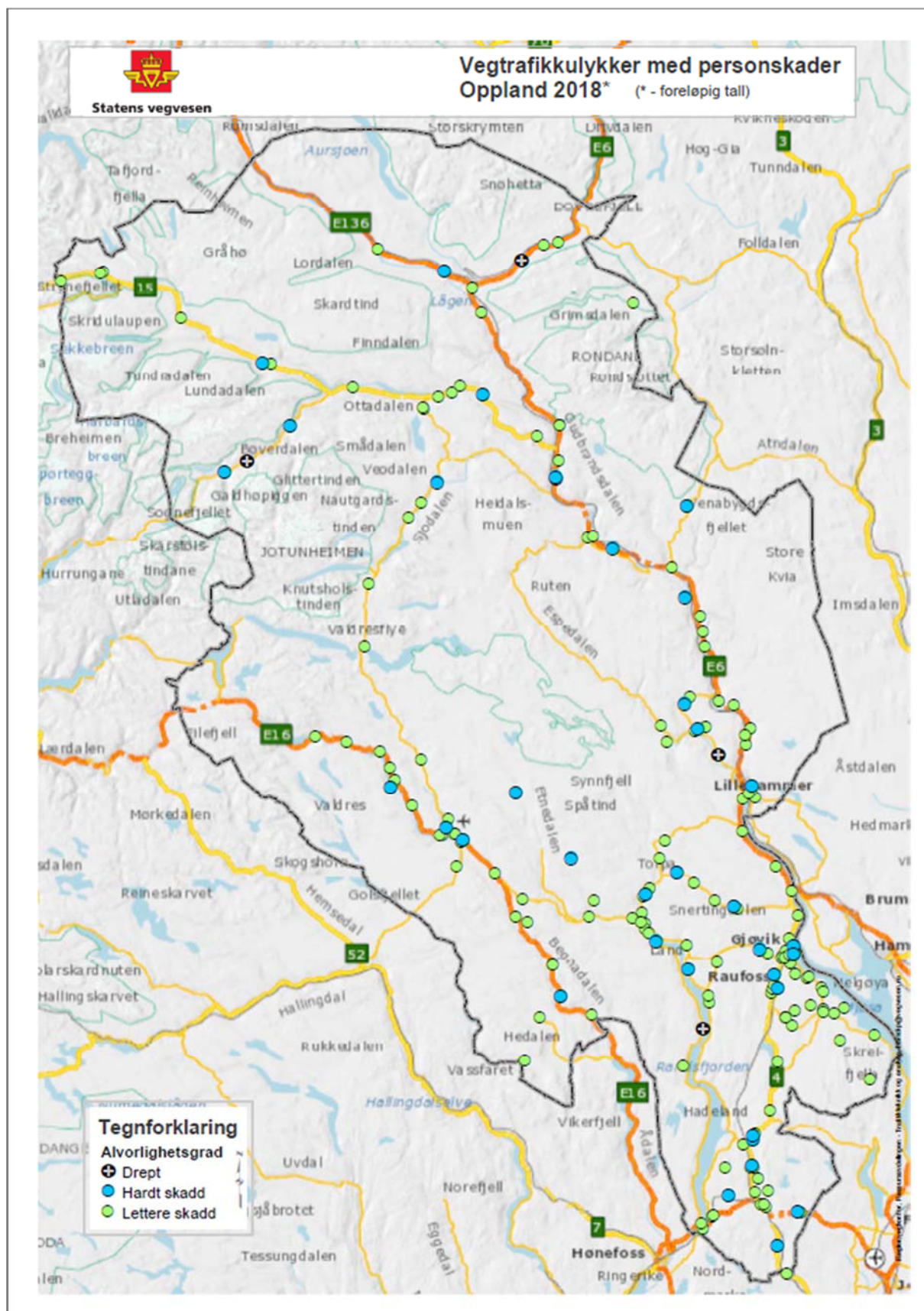


Hvis en ser nærmere på ulykkene i Gran ser vi det med få unntak har skjedd på gjennomfartsvegene Fv. 34, Rv. 4 og Fv. 240.

Utforkjøringer og kryssulykker er den ulykkes kategori som har størst hyppighet og som også slår ut på statistikken for drepte og hardt skadde sammen med møteulykker.

De trafikkgruppene som statistikken viser flest trafikkulykker er bilførere i alder 45-54 og de skjer i månedene juli og august på torsdager og mandager.

Kartet viser alle trafikulykker med personskade i Oppland i 2018.



4.2 FYSISK AKTIV I HVERDAGEN

Fysisk aktivitet er en kilde til trivsel og god helse. Fysisk aktivitet er et overordnet begrep som uttrykker mange former for fysisk utfoldelse. Fysisk aktivitet har en dokumentert effekt både når det gjelder forebygging og behandling av en rekke sykdommer og lidelser.

Den enkelte har et ansvar for egen helse og står ansvarlig for sine valg. Dersom disse valgene var uavhengig av sosiale forhold, ville konsekvensene av helseskadelig livsførsel være likt representert i alle grupper i samfunnet. Dette er ikke tilfelle. Fysiske omgivelser, sosial bakgrunn og politiske valg har stor betydning for befolkningens helse. Samfunnet har mulighet til å påvirke de individuelle valgene gjennom å tilføre kunnskap, påvirke holdninger og legge til rette for å gjøre de sunne valgene enklere og mer attraktive.



Dagens anbefalinger for fysisk aktivitet er minimum 30 minutter moderat fysisk aktivitet for voksne og 60 minutter for barn. Studier viser at 70 % av nordmenn ikke oppfyller anbefalingen om 30 minutter hver dag.

Det er beregnet at ca. 20 % av befolkningen i Gran er helt fysisk inaktive. Dersom denne gruppen blir fysisk aktive i tråd med anbefalingene (minimum 30 minutter moderat fysisk aktivitet daglig), vinner vi 370 kvalitetsjusterte leveår. I helseøkonomiske størrelser utgjør dette kr 185 mill. pr år.

Gran kommune har som et av sine mål i gjeldende Kommunedelplan for idrett og fysisk aktivitet 2012-2023, at det skal legges til rette for fysisk aktivitet ved planlegging og forvaltning av områder og areal - spesielt må friområder og grønne korridorer i sentrumsnære områder sikres. Tiltak som sammenhengende og lyssatte gang/sykkelveger, grønne korridorer og områder for lek og naturopplevelser må iverksettes for å nå disse målene.

Aktiv transport

Aktiv transport handler om å flytte transport fra bil, buss og tog til fysisk aktiv transport ved å gå eller sykle. Bruk av kollektivtransport kombineres ofte med en viss grad av aktiv transport. Det største potensialet for helse- og klimagevinst ligger derfor i å erstatte bruk av bil med fysisk transport.

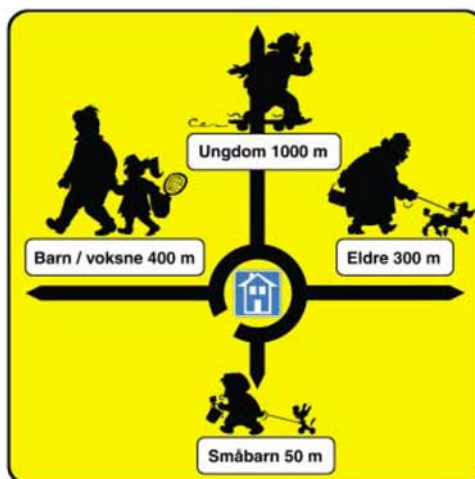
Det først og fremst de korte reisene som kan erstattes med aktiv transport. En tredjedel av alle bilreiser er kortere enn 3 kilometer. Halvparten av reiser under én kilometer foregår med bil.

Et viktig virkemiddel for å øke andelen aktiv transport er å utvikle et godt nett av sammenhengende gang- og sykkelveger og turveger slik at det er enkelt å velge aktiv transport som alternativ. Det er viktig at kommunen tar hensyn til dette i fysisk planlegging av områder for boliger, arbeidsplasser og servicetilbud, samt at det etableres god og enkel tilgang til friluft- og rekreasjonsområder.

Figur 1: Figuren viser hvor stor aksjonsradius personer i ulike aldersgrupper har. (Figuren er basert på tall fra "Planlegging av grønnstruktur i byer og tettsteder", Direktoratet for naturforvaltning 6-1994). (hentet fra Handlingsplan for fysisk aktivitet 2005-2009)

Gjennom stortingsmeldinger og statlige planer er tilrettelegging av mulighetene for å kunne være fysisk aktiv i nærmiljøet og i hverdagen et viktig tema. Det legges bl.a. stor vekt på viktigheten av god

tilgang til trygg ferdsel, lek og annen aktivitet, sammenhengende grøntstruktur, aktivitet fremmende nærmiljø og gang/sykkelveger.



Figur 6: Figuren viser hvor stor aksjonsradius personer i ulike aldersgrupper har. (Figuren er basert på tall fra "Planlegging av grønnstruktur i byer og tettsteder", Direktoratet for naturforvaltning 6-1994).

4.3 KLIMA

Gran kommune har prioritert arbeid med reduksjon av klimagassutslipp gjennom flere år. En viktig målsetning har vært å arbeide for å få ned utslippene fra privatbilbruk. Teknologiløsninger vil trolig bli en viktig del av svaret. En annen mulighet er å legge til rette for at en større andel av lokale reiser kan gjøres uten bruk av bil. En viktig forutsetning for å få til dette er et godt og sammenhengende nett av gang- og sykkelveger og turveger som gjør det både enkelt og trygt å erstatte bilbruk med sykkel og gange.

Det er viktig å ha realistiske målsetninger på dette området. I en kommune med stor andel spredt bosetning vil mye transport måtte foregå med bil. Det er også begrenset hvilke investeringer som kan gjøres, av kommunen eller andre, i løsninger for aktiv transport. Kommunen bør derfor gjøre noen strategiske valg for hvordan investeringer kan gi størst mulig utbytte i form av reduserte klimagassutslipp. Samordnet areal og transportplanlegging er et verktøy for å oppnå mål om redusert biltrafikk.

4.4 Universell utforming og tilgjengelighet

Universell utforming er en strategi for planlegging og utforming av omgivelsene for å oppnå et inkluderende samfunn med full likestilling og deltakelse for alle. Universell utforming er også en strategi for å oppnå bedre trafiksikkerhet ved at flere kan ta tiltak i bruk. Omgivelser i trafikksammenheng er krysningsskuddpunkter for mange trafikanter, transportsystemer, reisekjeder, skilting, merking m.m.

Drift vil ha betydning for hvor tilgjengelig omgivelsene oppleves. I trafiksikkerhetssammenheng er både snøbrøyting, strøing, kantklipping eksempler på driftsoppgaver som betyr noe for tilgjengeligheten.

4.5 TRAFIKKSIKKER KOMMUNE

I forbindelse med opprettelsen av kommunalt trafikkikkerhetsutvalg vedtok Gran kommune også å søke om å bli godkjent som *Trafikksikker kommune*. Trafikksikker kommune er en godkjenning som oppnås etter at bestemte kriterier er oppfylt.

Trafikksikker kommune retter fokus mot et systematisk trafikkikkerhetsarbeid og kommunen som skole- og barnehageeier, arbeidsgiver, transportkjøper, ansvarlig for alle beboernes helse, miljø og sikkerhet og veieier.



Kriteriene i trafikksikker kommune er som følger:

- Kommunen har forankret ansvaret for trafikkikkerhetsarbeidet hos ordfører og rådmann. Delansvar kan ligge hos den enkelte etatsleder
- Kommunen har et utvalg med ansvar for trafikkikkerhet.
- Kommunen har innarbeidet trafikkikkerhet i HMS/internkontrollsystemet som inneholder regler for reiser og transport i kommunens regi, og ved kjøp av transporttjenester.
- Kommunen har oppdatert oversikt over trafikkulykker og trafikkuhell (materiellskader) i kommunen.
- Kommunen har en trafikkikkerhetsplan som er forankret i fylkets trafikkikkerhetsplan. Planen har rullerings- og rapporteringsrutiner. Planen ivaretar både holdningsbearbeidende/trafikkantrettede- og fysisk tiltak.
- Kommunen har innarbeidet kriteriene / sjekklistene for kommunens sektorer (HR, barnehage, skole, kultur, helse og vei).
- Kommunen påvirker lag og foreninger til å innarbeide regler for trafikkikkerhet i sin virksomhet.

I handlingsplan følges kriteriene opp med tiltak og frist for gjennomføring.

Planen er gjennomgått og oppdatert i forbindelse med resertifisering som trafikksikker kommune i 2019.

4.6 STATUS GRAN KOMMUNE

I kapittel 4.1 er det påpekt at de aller fleste alvorlige ulykkene i Gran skjer på de vegene som har størst trafikk, nemlig gjennomfartsvegene Rv. 4, Fv. 34 og Fv. 240. Vi har ikke noen fullstendig oversikt over mindre alvorlige ulykker eller ulykker på skoleveg, men det er heldigvis svært sjelden det skades barn og ungdom på vei til og fra skolen.

Sett på bakgrunn av hensynet til trafikksikkerheten er det således positivt at dette utbyggingsprosjektet realiseres.

I perioden fra 2010-2014 har vi gjennomført følgende fysiske trafikksikkerhetstiltak:

- Gang og sykkelveg Sannesvingen – Sanne skole
- Gang- og sykkelveg Kjølvegen (fullføre til Torstein Treholts veg)
- Busstopp i Dales veg
- Fortau fra Trintom til Ål kirke
- Gangveg fra Steinerudsvingen til Rognstadvegen
- Fortau langs Skolebakken til Grymyr skole
- Parkeringsplass ved Solheim barnehage
- Bussholdeplass Gran rådhus

I perioden fra 2015-2018 har vi gjennomført følgende fysiske trafikksikkerhetstiltak:

- Etablert fortau langs Nobels gate
- Bygd om parkeringsplassen og etablert sikker adkomst for buss ved Fredheim skole
- Innført Sone 30 i Brandbu sentrum
- Etablert fortau i deler av Granumsvegen
- Gjerdet inn parkering og kjøreareal ved Trintom skole
- Skiltet og etablert fartsdempere over gårdstunet i Lauvstua i Kjølvegen
- Lagt om Kjørkevegen og flyttet avkjøringen slik at den ble trafikksikker
- Flyttet renovasjonspunktene ved alle skolene slik at renovasjonsbilen ikke må rygge og kjøre inne på skoleområdet for å hente søppel
- Satt opp et større antal meter med autovern på trafikkfarlige punkter
- Bytte ut et stort antall mørke gatelyspunkter langs skoleveg

Utbedring av gutuer som kan være alternativ til farlige skoleveger er ikke gjennomført. Et nytt forslag til tiltak om vurdering av strekninger som anses som trafikkfarlige er foreslått i denne planen.

5.0 STRATEGIER FOR Å MØTE UTFORDRINGER OG UTVIKLINGSTREKK

Det er naturlig å dele arbeidet med trafikksikkerhet i Gran kommune i 4 deler:

- Arbeidet for å få gjennomført store vegprosjekter, spesielt Rv. 4. Dette er viktig, fordi nesten alle alvorlige ulykker i Gran skjer langs de vegene med størst trafikk.
- Gjennomføre en del mindre tiltak for å bedre trafikksikkerheten, spesielt langs skolevegene.
- Arbeide for et systematisk trafikksikkerhetsarbeid gjennom kommunens ulike roller som samfunnsutvikler, arbeidsgiver, forvaltningsorgan mm. Tiltaket trafikksikker kommunen er utgangspunkt for dette arbeidet. Samarbeid med fylkets trafikksikkerhetsutvalg, Trygg Trafikk, frivillige lag og foreninger og næringsliv blir viktig.

«Flere ville ha syklet hvis infrastrukturen var bedre»

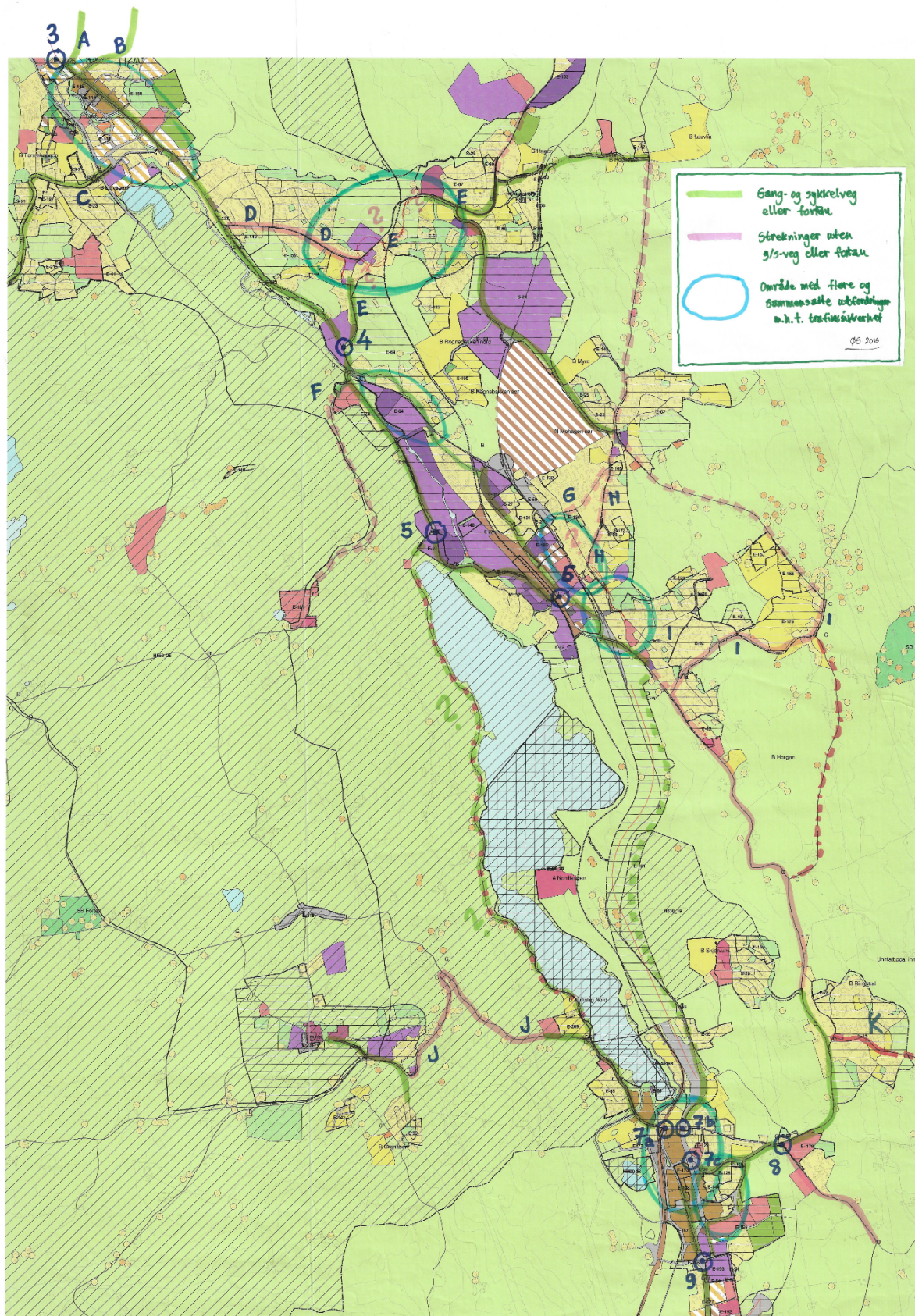
Holdningsundersøkelser viser at flere ville ha syklet dersom tilrettelegging av de fysiske omgivelsene hadde vært bedre. Utbygging av nye sykkelanlegg, tilrettelegging for sykling på eksisterende trafikkarealer og bedre drift og vedlikehold i samarbeid mellom stat, fylkeskommuner og kommuner er pekt på som de viktigste virkemidlene for økt sykling i Nasjonal sykkelstrategi. Vinterdriften er særlig viktig. Kompetanseutvikling, lokale og regionale påvirkningsaksjoner og kunnskapsformidling er også viktige tiltak. (*Nasjonal sykkelstrategi - Sats på sykkel! 2014-2023*)

I Norge har vi tradisjonelt bygget egne gang- og sykkelveger ved siden av bilveg. I fremtiden vil vi trolig se nye former for tilrettelegging for sykkel på eksisterende trafikkarealer. Deling av vegbane på eksisterende vegstrekning er lite utbredt i Norge enda.

Kart over gang- og sykkelveger i Gran.

Vedlegg:

Beskrivelse - Gang- og sykkelveger i Gran



Redusert biltrafikk

Det er flere virkemidler for å redusere biltrafikk. Dersom flere benytter buss og tog vil også det øke andelen personer som går og sykler. Flere elever som sykler til skolen vil redusere antall privatbiler rundt skolen som igjen vil øke sikkerheten. I Gran vil arbeidet med sikker skoleveg fortsatt ha prioritet.

Gjennomføring av fysiske trafikksikkerhetstiltak

Gjennomføring av store fysiske trafikksikkerhetstiltak er kostnadskrevenende. Utbygging av gang og sykkelveg er store tiltak og en del av infrastrukturen på veg. De fylkeskommunale trafikksikkerhetsmidlene er ikke dimensjonert for store gang og sykkelvegprosjekt. I Gran kommune har vi en stor andel fylkesveger og tiltak på disse vegene bestemmes i handlingsplan for fylkesvegnett. Plansyklusen for handlingsplanen for fylkesvegnett er fire år.

Trafikantrettede tiltak

I nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018 – 2021 vises det til at nullvisjonen forutsetter at trafikantene skal ta ansvar for egen atferd, gjennom å være aktsomme og unngå bevisste regelbrudd. Tall fra Statens vegvesens ulykkesanalysegrupper, basert på dødsulykker i perioden 2005-2016, viser at:

- For høy fart har vært en sannsynlig medvirkende faktor i 42 prosent av dødsulykkene.
- Rus har vært en sannsynlig medvirkende faktor i minst 21 prosent av dødsulykkene.
- 40 prosent av de drepte i bil brukte ikke bilbelte eller var feilsikret.

Transportøkonomisk institutt (TØI) har gjort beregninger som viser at dersom alle førere fulgte fartsgrensene, kjørte uten påvirkning av rus og brukte bilbelte, ville tallet på drepte vært redusert med 47 prosent og antall hardt skadde med 41 prosent. Ut fra dette vil innsatsen for bedre trafikantatferd bli konsentrert innenfor tre områder, fart, rus og bruk av bilbelte.

I lys av den teknologiske utviklingen innenfor informasjon-, kommunikasjon- og underholdningsenheter, har uoppmerksomhet blitt en økende risikofaktor i vegtrafikken.

Et systematisk trafikksikkerhetsarbeid som også omfatter og påvirker vår adferd i trafikken er nødvendig for å redusere antall hardt skadde og drepte i trafikken fremover. Både offentlig, frivillig og privat sektor er bidragsytere i dette arbeidet.

6. HANDLINGSPLAN

Handlingsplanen er delt i tre kategorier,- fysiske tiltak, trafikkant tiltak og organisatoriske tiltak.

6.1 FYSISKE TRAFIKKSIKKERHETSTILTAK

Listen for fysiske trafiksikkerhetstiltak rulleres hvert år i november eller desember. Listen nedenfor er forslag til politiskbehandling 21.02.2019

Godkjent 21.02.2019

HANDLINGSPLAN FOR FYSISKE TRAFIKKSIKKERHETSTILTAK - 2019

**Prioriterte tiltak kommunalt vegnett
Vedtatt i kommunestyret sak 5/19, 21.02.2019
GRAN KOMMUNE**

1. Store prosjekter Ansvar: Gran kommune	1 2 Behov	Fortau langs Dales veg fra Storlinna til Amundrudvegen Fortau/Gang- og sykkelveg Risbakkvegen (Haugsbakkvegen – Undeliggutua) Fortau/Gang- og sykkelveg Kjølvegen (Torstein Treholts veg - Gjøvikbanen) Ny adkomstveg til Jaren skole Fortau Haugsbakkvegen (Råstadvegen – Risbakkvegen)
2. Mindre prosjekter Ansvar: Gran kommune	1 2 3 4 5 6 7 Upri.	Endret kjøremønster ved parkeringsplassen til Brandbu ungdomsskole (Blir ferdig våren 2019) Redusere fart og etablere fartsdempere ved Rakalauv barnehage Merke fotgjengerfelt Etablere fartsdempere i Stensrudhavna og Granumsvegen Merke oppstillingsplasser for forflyttningshemmede Bytte ut gamle defekte gatelys i forbindelse med skoleveg Utbedring av kryss mellom fv.240 og Skutelandet Busslommer, fotgjengerfelt, sikring mot utforkjøringer, fartsdempende tiltak, gatelys, tiltak ved parkeringsplasser, punktutbedringer på vegnettet, oppgradering av gutuer, møteplasser Kulturstien Marka-Tingelstad kirke (opprusting, adkomst Markafeltet) Holdningsskapende arbeid, evt. støtte til slikt

**Prioritering av innspill til tiltak på riks- og fylkesveger til
NTP og handlingsplan for fylkesveger,
Vedtatt i kommunestyret sak 5/19, 21.02.2019
GRAN KOMMUNE**

Hovedgruppe tiltak / gruppert etter ansvar	Prio- ritet	Forslag til trafikksikkerhetstiltak
1. Store prosjekter på Riksvegnettet Ansvar: Statens Vegvesen	1	Gang- og sykkelveg langs rv. 4 fra Badstuvegen til Lygna – del av rv prosjektet sandvoll - Lygnebakken
	2	Utbedring av rv. 4 Almenningsdele – Lygnabakka (Lygna nord) - del av rv prosjektet sandvoll - Lygnebakken
	3	Utbedring av kryss rv. 4 ved Amundrud - del av rv prosjektet sandvoll - Lygnebakken
2. Mindre prosjekter på Riksvegnettet Ansvar: Statens Vegvesen	1	Utbedring av kryss rv. 4 ved Lygna skytebane / skisenter - del av rv prosjektet sandvoll - Lygnebakken
3. Store prosjekter på Fylkevegnettet Ansvar: Oppland Fylkeskommune	1	Fv.57 Søndre Ålsvegen, gang-/sykkelveg Ål kirke – Vennolumsvegen – er regulert og ligger i fylkekommunens handlingsprogram i 2020
	2	Fv.240 Fjordlinna, gang-/sykkelveg Skutelandet – Fjordvang
	3	Fv.56 Lynnebakka, fortau Ringstad – Saugssvingen er regulert og ligger i fylkekommunens handlingsprogram i 2023
	4	Fv.50 Movegen, gang-/sykkelveg Rognstadvegen – Solbakken
	5	Fv.36 Ringdalslinna, gang-/sykkelveg Hjertebo - Gransbråten
	Behov for gang- / sykkeli-veg	Fv.14 Søndre Ålsvegen, gang-/sykkelveg Skjollabakken – SÅS-plassen Fv.34 Røykenviklinna, gang-/sykkelveg Røken – Råssumsgutua Fv.36 Kverndalslinna, gang-/sykkelveg Hvindenvegen – Mo Fv.36 Kverndalslinna, gang-/sykkelveg el. Fortau Grymyr – Hvindenvegen Fv.38 Røysumlinna, generell utbedring og gang- og sykkelveg Fagerlund - Røysumtunet Fv.40 Aschimlinna, gang-/sykkelveg Grinaker - Julibakka Fv.40 Julibakka, gang-/sykkelveg Aschimlinna – Tomtebråten Fv.50 Nordre Ålsvegen, gang-/sykkelveg Haugsbakkli – Skjervum Fv.52 Nysetvegen, gang-/sykkelveg Nyset – Risbakkvegen Fv.52 Risbakkvegen, gang-/sykkelveg Nysetvegen - Undeligutua Fv.52 Undeligutua, gang-/sykkelveg Risbakkvegen – Roos Fv.56 Lynnebakka, gang-/sykkelveg Saugssvingen – Lynnebakka 383 Fv.57 Søndre Ålsvegen, gang-/sykkelveg Vennolumsvegen – Skjollabakken Fv.240 Fjordlinna, gang-/sykkelveg Fjordvang – Johnsrud Fv.240 Grinakerlinna, gatelys fra Marka til Gubberud Fv.245 Vestsidevegen, gang-/sykkelveg Bølvika – Søndre Land grense (- strekningen fra skolevegen til kvernhaugvegen)

4. Mindre prosjekter Ansvar: Oppland Fylkeskommune	1	Fv.14 Søndre Ålsvegen, busslommer/ventelomme i Søndre Ål, særlig v/idrettsplassen
	2	Fv.52 Movegen, busslomme/ventelomme ved Rognstadvegen og tilrettelagt krysningspunkt (oppheyd gangfelt/belysning)
	3	Fv.240 Grinakerlinna, tilrettelagt krysningspunkt ved Marka bussholdeplass
	4	Fv.52 Movegen, busslomme/ventelomme ved Emsevegen
	5	Fv.14 Vienlinna, fartsdempende tiltak ved Gagnumsvegen
	6	Fv.50 Nordre Ålsvegen, busslomme ved Sykehjemsvegen
5. Fartsvurderinger	Behov	Fartsgrensene reduseres i skoletiden i nærheten av skolene og barnehagene

Kommentarer til prioriteringslisten:

Liste over tiltak på riks- og fylkesvegnettet blir lagt til grunn i forbindelse med kommunens innspill til Statens vegvesen i forbindelse med behandlingen av handlingsprogrammet til Nasjonal transportplan (NTP) og Handlingsplan for fylkesvegnettet.

Gjennomføring av tiltak på kommunale veger er avhengig av bevilgning av midler.

Vedlegg:

1. Trafikksikker skoleveg – hvem som får tilbud om skoleskyss innenfor 2 - 4 km grense for skoleskyss på grunn av trafikksikker skoleveg.

6.2 TRAFIKKANTILTAK

Tiltak	Ansvar	Gjennomføres
Sikring av barn i bil er tema ved hjemmebesøk	Helsestasjon	Kontinuerlig
Gjennomføring av sykkelprøven	Skolene	Årlig
Foredrag om Bil og førerkort for aldersgruppen 65+	Kommuneoverlegen sammen med Hadeland seniorforum	Årlig
Informere og markere aktuelle tema gjennom året som: Refleksdagen Rulleskivetrengene Sykkelhjelmkampanje	Trafikksikkerhetsutvalget sammen med aktuelle samarbeidspartnere (Trygg trafikk, KFU/FAU, Politi, voksenopplæringen, SLT, lag og foreninger, mm)	Årlig
Kurs for elever i voksenopplæringen ifm "veien til førerkortet"	Voksenopplæringen for Lunner og Gran	Årlig

6.3 ORGANISATORISKE TILTAK

Tiltak	Ansvar	Gjennomføres
Oppdatere og innhente statistikk på trafikkulykker i Gran kommune	Samferdsel og park	Årlig
Automatisk trafikk-registrering på veger i Gran kommune	Samferdsel og park	Kontinuerlig
Gjennomgang av strekninger som er definert som trafikkfarlig skoleveg	Trafikksikkerhetsutvalget	Årlig
Trafikksikkerhetsopplæring gjennomføres i tråd med barnehagenes årsplaner	Barnehage	Årlig
Hver skole reviderer egen plan for trafikksikkerhet	Skolene	2019/20
Frivillige lag og foreninger som søker kulturmidler oppfordres til å utarbeide regler for transport og trafikksikkerhet	Kultur	Årlig
Retningslinjer for tjenestereiser revideres av Arbeidsmiljøutvalget	Trafikksikkerhetsutvalget	2019
Rullere prioritierungsliste for fysiske trafikksikkerhetstiltak på alle veger i Gran kommune	Teknisk	Årlig
Kartlegge og få oversikt over strekninger med utilfredstillende og manglende dekning av gang- og sykkelveger. Eksisterende gang- og sykkelveger og fortaug tegnes inn på kart.	Kultur og samfunn/PBO	2019
Informere lag og foreninger om aktuelle tilskuddsmidler til adferdsrettede trafikksikkerhetstiltak	Trafikksikkerhetsutvalget	Kontinuerlig
Vurdere behov for revisjon av retningslinjer for transport av brukere i bil	Helse og omsorg	2019/20