



GJØVIK KOMMUNE

TRAFIKKSIKKERHETSPLAN 2019 - 2021



Gjøvik kommune

Vedtatt 14.02.2019



Innholdsfortegnelse

TRAFIKKSIKKERHETSPLAN 2019 - 2021	1
1. Innledning	3
1.1 Bakgrunn og innhold	3
1.2 Oppbygning, forankring og mandat	4
2. Målsettinger	4
- Visjon	4
- Konkrete mål	4
3. Organisering av trafikksikkerhetsarbeidet i kommunen	5
4. Registreringer og problemanalyse	6
4.1 Ulykker med drepte i Norge og i Oppland	6
4.2 Ulykker med drepte og skadde i Gjøvik kommune	8
4.3 Personskadeulykker etter vegkategori	9
4.4 Ulykketyper	10
4.5 Personer drept eller skadd etter alder	10
4.6 Skoleskyss, trafikkfarlig skoleveg	11
5. Innsatsområder, tiltak og ansvarlig	12
5.1. Trafikksikkerhetsarbeid/opplæring i barnehage	12
5.2. Trafikksikkerhetsarbeid/opplæring i Grunnskolen	12
5.3. Trafikksikkerhetsarbeid i andre kommunale enheter.	13
5.4. Spesielle fokusområder	14
6. Prioritering av trafikksikkerhetstiltak	15

Vedlegg:

1. Oversikt over aktuelle trafikksikkerhetstiltak.

1. Innledning

1.1 Bakgrunn og innhold

I forbindelse med behandlingen av Nasjonal Transportplan (NTP) har Stortinget fattet vedtak om kommunalt trafikksikkerhetsarbeid: "Stortinget ber regjeringen stimulere flere kommuner til å utarbeide handlingsplaner som en forutsetning for å få midler til trafikksikkerhetstiltak".

Samferdselsdepartementet har gjennom Vegdirektoratet fulgt opp vedtaket ved å lage et veiledningshefte for utarbeidelse av kommunale trafikksikkerhetsplaner og gjennom Nasjonal Transportplan med midler til fylkeskommunenes trafikksikkerhetsutvalg.

Denne trafikksikkerhetsplanen er utarbeidet etter innspill fra foreldreutvalg ved skoler, kommunale tjenesteområder, velforeninger og enkeltpersoner.

Gjøvik kommune har også tidligere, sammen med skolene Vindingstad, Kopperud og Fredheim, gjennomført en kartlegging av skolebarnas skoleveg. Prosjekt kalles for "Barnetråkkregistrering". Mange av tiltakene som foreslås, er derfor naturlig knyttet opp til barnas skoleveg. Slike tiltak ble det også fokusert på i forbindelse med 6-årsreformen.

Gjøvik kommune har et spredt bosettingsmønster utenfor bykjernen. De større skolene ligger i sentrumsområdet, med grendeskoler ute i distriktet. Mange av skolene ligger ved fylkesveg og ønskede tiltak berører i stor grad også disse vegene.

I trafikksikkerhetsplanen er kriteriene for «trafikksikker kommune» hensyntatt. Gjøvik kommune skal fortsatt tilfredsstille kravene som «trafikksikker kommune». Prosjektet som er satt i gang av Trygg Trafikk og Oppland fylkes trafikksikkerhetsutvalg (FTU), har bidratt til å løfte det kommunale trafikksikkerhetsarbeidet.

I Gjøvik kommune arbeides det også med gåstrategi, sykkelby og gatebruksplan for sentrum. Arbeidet med trafikksikkerhet er et naturlig element også i disse planene og strategiene.

1.2 Oppbygning, forankring og mandat

Gjøvik kommunes trafikkssikkerhetsplan er forankret i FTU's Handlingsplan for trafikkssikkerhet 2018 - 2021 som igjen er forankret i Nasjonal tiltaksplan for trafikkssikkerhet på veg 2018 - 2021.

Som de andre planene, har kommunens trafikkssikkerhetsplan en årlig rullerings- og rapporteringsrutine. Dette fører til et systematisk og helhetlig trafikkssikkerhetsarbeid fra nasjonalt nivå ned til kommunalt nivå.

Hovedansvaret for trafikkssikkerhetsarbeidet i Gjøvik kommune er forankret hos ordfører og rådmann, mens den enkelte kommunalsjef har delansvar innenfor sitt område.

Ansvar for prioritering av fysiske og holdningsskapende trafikkssikkerhetstiltak for søknader om trafikkssikkerhetsmidler, er lagt til politisk utvalg for Kultur og teknisk.

2. Målsettinger

- Visjon

Gjøvik kommune har en 0-visjon med ulykker på skoleveg.

Målet med planen er derfor å legge retningslinjer for arbeidet med å forebygge ulykker og sikre tryggere ferdsel. Denne målsettingen innebærer både fysiske og holdningsskapende tiltak.

Det er viktig å være oppmerksom på at tiltakene skal gi en reell trygghet. Hvis tiltaket gir en falsk trygghetsfølelse, så kan det være verre enn å la være å iverksette tiltak i det hele tatt.

- Konkrete mål

Visjonen understøttes av konkrete mål:

- Fjerne ulykkesbelastete punkter, særlig langs skoleveger.
- Sikre gang- og sykkelvegforbindelser mellom boligområder og sentrum.
- Trygge lekeområder og boliggate der barn og unge leker og ferdes.
- Gjøre utbedringer og være pådriver for utbedringer av vegnettet slik at ingen skoleelever har behov for skoleskyss pga. utrygg skoleveg.

3. Organisering av trafikksikkerhetsarbeidet i kommunen

Trafikksikkerhetsarbeidet er organisert på nasjonalt, regionalt og kommunalt nivå. Samferdselsdepartementet styrer det nasjonale trafikksikkerhetsarbeidet gjennom Nasjonal transportplan (NTP)

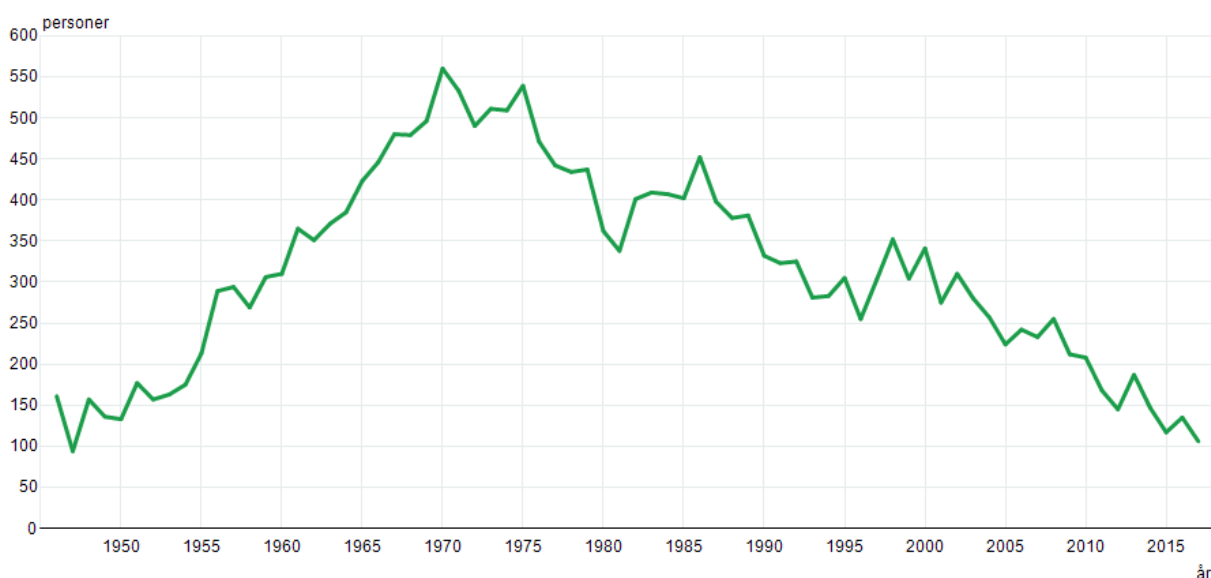
Kommunens ansvar for trafikksikkerhet er først og fremst knyttet til ansvaret som vegeier for de kommunale vegene. Kommunen har også en rolle som eier og ansvarlig for drift av grunnskoler og kommunale barnehager, noe som har stor betydning i det trafikanterrettede og holdningsskapende trafikksikkerhetsarbeidet. Dette ansvaret er nedfelt i opplæringsloven, rammeplanen for barnehagene og læreplaner for grunnskolen, og omfatter både sikkerhet i skoletransport og barnas sikkerhet i barnehage- og skoletiden. Videre har skolene et ansvar for trafikkopplæringen i henhold til kompetansemålene i kunnskapsløftet.

4. Registreringer og problemanalyse

Politiet registrerer alle trafikkulykker med personskade. Dette legges så inn i en tilgjengelig database til Statens vegvesen. Skolekontoret har oversikt over elever med skoleskyss på grunnlag av særlig trafikkfarlig skoleveg.

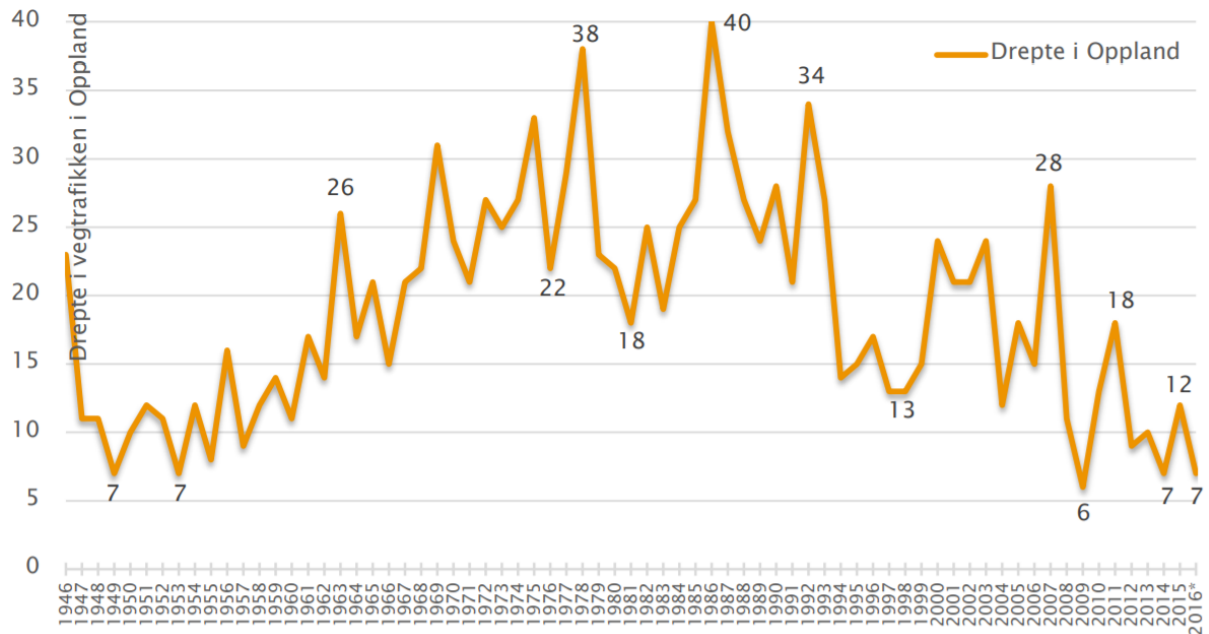
4.1 Ulykker med drepte i Norge og i Oppland

Antall drepte i vegtrafikkulykker i Norge økte i takt med trafikkøkningen fram til 1970. Trafikkveksten fortsatte etter 1970, men tallet på omkomne ble gradvis redusert. I 1970 ble det registrert 560 drepte i vegtrafikken, mens antallet i 2017 var 106. I perioden fra 1970 til 2017 er antall drepte redusert til en femtedel samtidig som trafikkvolumet er tredoblet. I 1970 omkom 94 barn i alderen 0-14 år, mens tilsvarende tall i 2017 var fire.



Figur 1: Utvikling i antall drepte i vegtrafikken i Norge i perioden 1946-2017. (Kilde: Statistisk sentralbyrå)

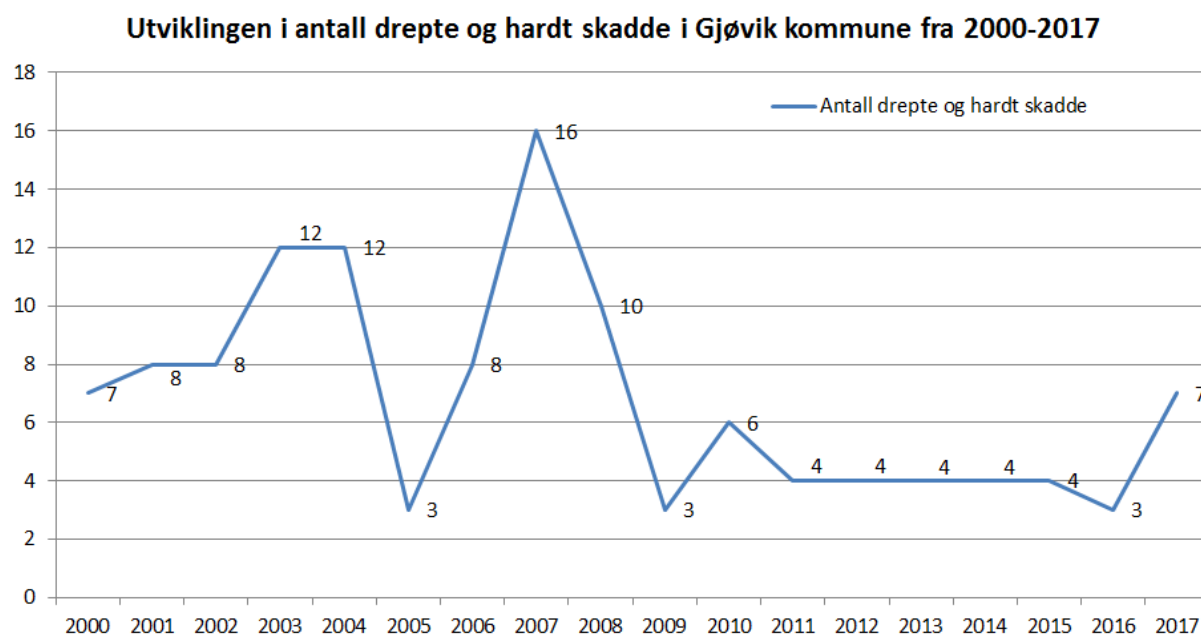
I 1986 ble det registrert 40 drepte i vegtrafikken i Oppland. Siden da har trenden vært positiv. Antall drepte i 2016 var 7. I perioden fra 1986 til 2016 har det vært en reduksjon på vel 82 % av antall drepte. Vi ser en langsiktig nedgang i antall drepte, selv om det er store variasjoner fra år til år. Antall drepte i vegtrafikken i Oppland var 8 i 2017, noe som er én mer enn året før.



Figur 2: Utvikling i antall drepte i vegtrafikken i Oppland i perioden 1946-2016. (Kilde: Statens vegvesen)

4.2 Ulykker med drepte og skadde i Gjøvik kommune

Med nullvisjonen som utgangspunkt er det naturlig å rette oppmerksomheten spesielt mot de alvorligste ulykkene. Det er ofte tilfældigheter som avgjør om mennesker blir drept eller hardt skadd i alvorlige ulykker. Til tross for enkelte år med store variasjoner, har antall drepte og hardt skadde en nedadgående trend i Gjøvik kommune i perioden 2000-2017.



Figur 3: Utvikling i antall drepte og hardt skadde i vegtrafikken i Gjøvik kommune i perioden 2000-2017. (Kilde: Statistisk sentralbyrå)

Nedgangen i antall ulykker totalt sett er så stor, særlig de siste ti årene, at det er grunn til å håpe på at dette er mer enn en tilfeldig variasjon. Siden 2000 har det vært en vekst i trafikken for hele Oppland på ca. 25 %. Reduksjon i antall drepte og hardt skadde i samme periode er 69 %.

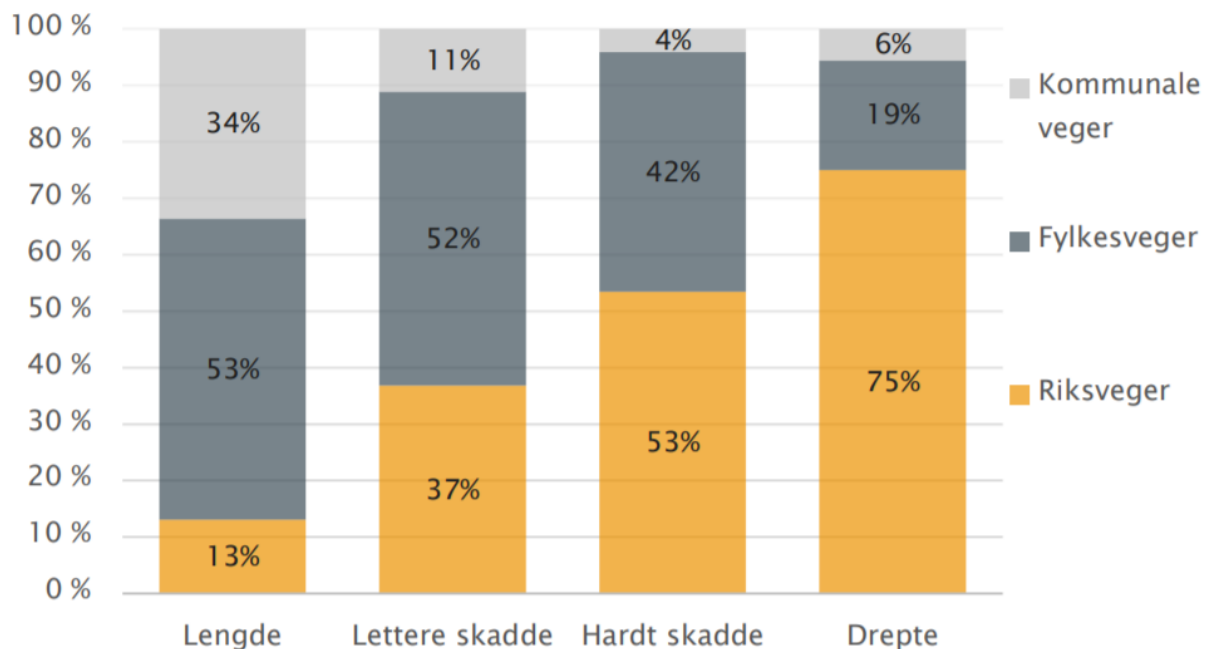
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016*
Drepte	24	21	21	24	12	18	15	28	11	6	13	18	8	10	7	12	7
Hardt skadde	97	64	74	53	77	62	61	67	56	60	52	47	53	45	43	37	27
Lettere skadde	473	448	491	359	403	424	351	454	368	363	348	291	253	193	231	226	207
Drepte og skadde	594	533	586	436	492	504	427	549	435	429	413	356	314	248	281	275	241

Tabell 1: Antall drepte og skadde Oppland i perioden 2000-2017. (Kilde: Statens vegvesen)

Vegtrafikkulykkene med drepte og skadde i Oppland er beregnet til å koste samfunnet ca. 714 millioner kroner årlig. I tillegg kommer sorg, savn og lidelser for de nærmeste pårørende.

4.3 Personskadeulykker etter vegkategori

Antall ulykker har sammenheng med trafikkmengden, og hovedvegnettet har størst trafikk og de fleste ulykkene. I perioden 2013-2016 var 6 % av de drepte og 4 % av de hardt skadde med i ulykker på dagens kommunale veger. Når det gjelder kun drepte i vegtrafikken, viser figur 4 at 75 % er drept på dagens riksvegnett, til tross for at disse vegene bare utgjør 13 % av den samlede lengden av offentlige veger.



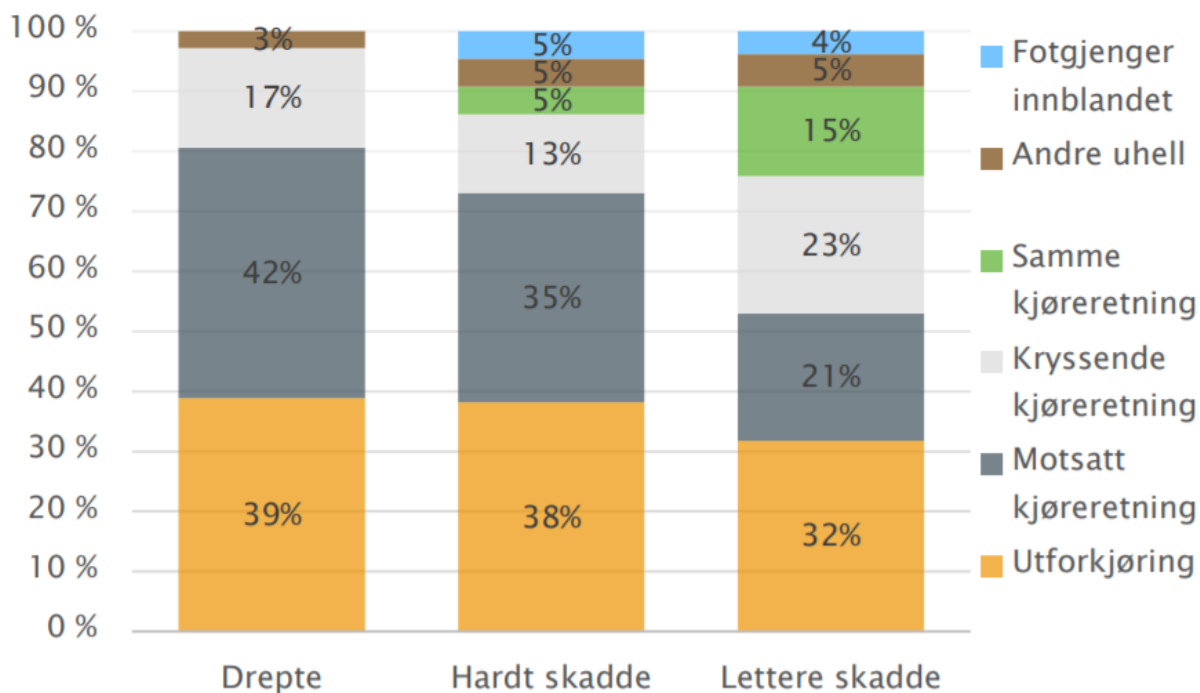
Figur 4: Fordeling av skadegrad på vegkategori, gjennomsnitt for perioden 2013-2016 basert på vegklassifiseringen gjeldende fra 2010. (Kilde: Statens vegvesen)

Det finnes også registreringer over spesielt utsatte vegstrekninger med ulykkespunkt i fylket.

I Gjøvik gjelder dette strekningen på Rv4 ved Smedmoen i krysset med Fv164. Det er ikke registrert spesielle ulykkespunkt på kommunale veger.

4.4 Ulykkestyper

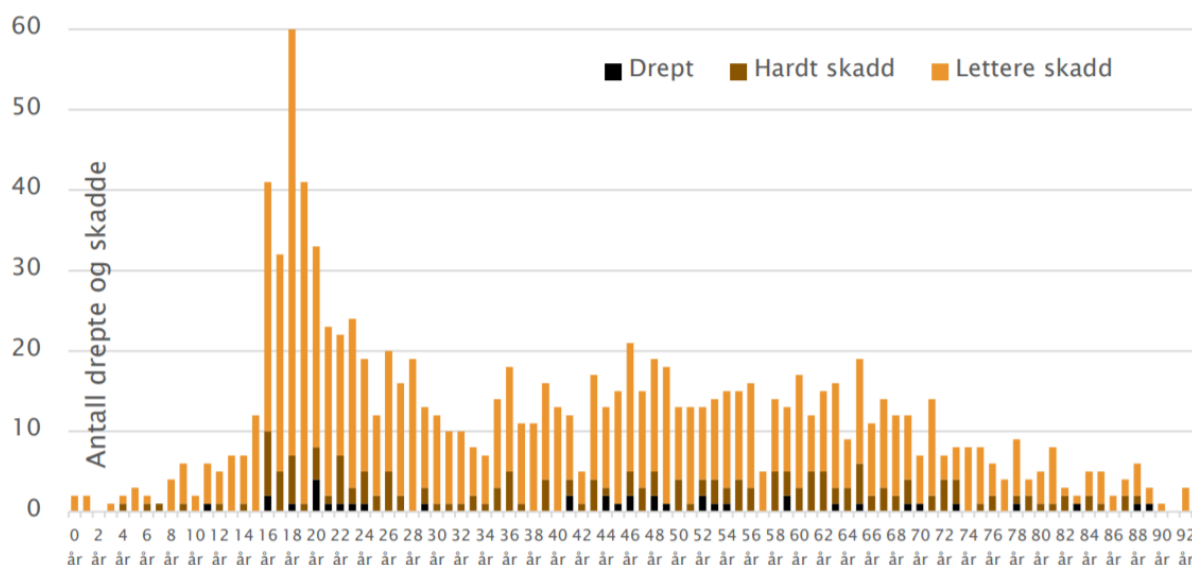
Møte- og utforkjøringsulykker er de mest dominerende ulykkestypene i Oppland både når det gjelder drepte og hardt skadde og lettere skadde. I Oppland skjer 80 % av ulykkene med drepte og hardt skadde utenfor tettbygd strøk, hvor utforkjørings- og møteulykkene dominerer. I tettbygde strøk er det flest kryss- og fotgjengerulykker.



Figur 5: Drepte, hardt skadde og lettere skadde fordelt på ulykkestyper. Oppland 2013-2016.
(Kilde: Statens vegvesen)

4.5 Personer drept eller skadd etter alder

Det er fortsatt de unge som er mest utsatte i vegtrafikken med hensyn til fordeling av drepte og skadde etter alder og skadegrad. De høyeste antall personskader ligger i aldersgruppen 16-24 år. De utgjør hele 21 % av alle skadde og drepte, men bare 8 % av opplandsbefolkningen. Det er vel 3,5 ganger så mange drepte og skadde 18-åringer som 60-åringer (sammenlignbare tall). Det er to til tre ganger så mange drepte og skadde menn som kvinner i yngre aldersgrupper.



Figur 6: Personskader fordelt på alder. Oppland 2013-2016. (Kilde: Statens vegvesen)

4.6 Skoleskyss, trafikkfarlig skoleveg

En del skoleelever i Gjøvik har tilbud om skoleskyss på grunnlag av svært trafikkfarlig skoleveg. Noen elever har tilbud om helårsskyss, og andre har tilbud om vinterskyss.

Skole	Vinterskyss	Helårsskyss	Antall elever
Birstrand skole	-	1	1
Biri ungdomsskole	5	3	8
Bjørnsveen ungdomsskole	-	1	1
Blomhaug skole	-	-	-
Fredheim skole	-	2	2
Gjøvik International School	-	3	3
Gjøvik skole	-	-	-
Grande skole	18	29	47
Kopperud skole	-	-	-
Lundstein skole	7	6	13
Redalen skole	-	26	26
Skrinhagen skole	14	8	22
Snertingdal skole	-	21	21
Steinerskolen Gjøvik-Toten	-	-	-
Vardal ungdomsskole	-	-	-
Vindingstad skole	-	-	-
Totalt i Gjøvik kommune	44	100	144

Figur 7: Elever med skoleskyss på grunnlag av svært trafikkfarlig skoleveg, skoleåret 2018-2019. (Kilde: Gjøvik kommune, skolekontoret)

5. Innsatsområder, tiltak og ansvarlig

5. 1. Trafikksikkerhetsarbeid/opplæring i barnehage

Trafikkarbeidet/opplæringen er en naturlig del av barnehagens virkefelt og skal nedfelles i barnehagenes årsplaner. I barnehagenes årshjul skal temaer som transport i barnehagens regi, voksne som rollemodeller, sikring av barn i bil og forberedelse til skolestart være med.

Oppgaver:

- Det skal stilles krav til busselskap og drosjer om belter og trafikksikker atferd ved kjøp av transporttjenester.
- Alle ansatte skal kjenne rutiner for håndtering av uforutsette faresituasjoner og hendelser på turer. Rutiner for å ivareta sikkerheten på turer til fots, med bil eller buss er utarbeidet.
- Barna skal lære enkle trafikkregler for fotgjengere.
- Barna skal lære om sikring i bil, sykkelhjelmer og refleks.
- Gode rutiner for å ivareta barnas sikkerhet ved barnehagens parkeringsplass og port skal gjennomgås årlig med foreldre og ansatte.
- «Krav» skal stilles til foreldre om å sikre barn på vei til og fra barnehagen.
- Trafikksikkerhet og trafikkopplæring skal årlig tas opp som tema på foreldremøte. Foreldre skal involveres i barnehagenes trafikksikkerhetsarbeid.

5.2. Trafikksikkerhetsarbeid/opplæring i Grunnskolen

Alle skolene i Gjøvik har en plan for å ivareta elevenes sikkerhet til og fra skolen, enten de går, sykler eller blir kjørt. Dette plankravet er nedfelt i lovverket, og er rektors ansvar. For turer i skolens regi er det utarbeidet rutiner for å ivareta sikkerheten.

Trafikkopplæring er et element i Kunnskapsløftets kompetansemål.

Oppgaver:

- Trafikkopplæring skal være et element i opplæringen ved den enkelte skole, i tråd med Kunnskapsløftets kompetansemål.

- Skolene skal legge til rette for at det blir gjennomført god trafikkopplæring. I første klasse gis for eksempel opplæring i hvordan en skal gå i kryss, mens sykkelopplæring gis på 4. trinn.
- Skolepatruljer brukes som virkemidler på enkelte skoler i Gjøvik for å trygge krysningspunkt nær opp til skolene. Forutsatt god oppfølging fra voksne er dette et godt tiltak.
- Foreldrekjøring av barn til skolen gir utfordringer på mange av skolene i Gjøvik. Bilkjøring tett opp til skolene gir en usikker trafikksituasjon. Virkemidler som skal tas i bruk er:
 - Holdingskampanjer for å oppfordre til å gå/sykle til skolen. «Beintøft» er en aksjonskampanje som har blitt prøvd på enkelte skoler.
 - Hjertesoner der en avskjermer skoleområdene med avstigningsplasser litt lengre unna. Den siste strekningen fram til den aktuelle skolen må barna gå.
- På ungdomstrinnet kan skolene gjennomføre valgfag trafikk.
- Trafikksikkerhet skal årlig være tema på foreldremøte.
- Foreldrene skal involveres i skolenes trafikksikkerhetsarbeid, bl.a. gjennom Foreldrenes arbeidsutvalg (FAU).

5.3. Trafikksikkerhetsarbeid i andre kommunale enheter.

- Trafikksikkerhet skal være et grunnelement i all arealplanlegging.
- Trafikksikkerhet skal legges til grunn for arbeidet med kommunale veger. Fjerning av sikthindrende vegetasjon, god skilting, vegbelysning, fartsbegrensninger og gode rutiner for rydding av fortau for snø er av noen av mange elementer som bidrar til trafikksikkerhet.
- Årlige forslag til fysiske og holdningsskapende trafikksikkerhetstiltak skal prioriteres for gjennomføring langs det kommunale vegnettet. Oversikt over trafikkulykker skal være en del av prioriteringsgrunnlaget. Det gjelder også gjennomførte og planlagte «Barnetråkk-registreringer».
- Råd om hva innbyggerne selv kan gjøre for å forebygge trafikkskader skal vektlegges i helsefremmende opplysningsarbeid.

- Trafikksikkerhet skal vektlegges innen forebyggende arbeid med rus- og kriminalitet. Mange trafikkulykker har en årsak i misbruk av rusmidler og medikamenter. Bil blir dessuten ofte brukt i forbindelse med kriminelle handlinger, og da gjerne på en slik måte at det fører til stor risiko for både lovbrøyer og omgivelsene.
- Gjennom tilskuddsordninger og samarbeidsprosjekter med lokale lag og foreninger skal disse stimuleres til å ha regler for trafikksikkerhet i sin virksomhet.

5.4. Spesielle fokusområder

Risikogrupper som eldre, ulykkesutsatt ungdom, enkelte innvandrergupper og rusmiddelbrukere må særlig fokuseres i trafikksikkerhetsarbeidet.

Tiltak/aktivitet	Ansvar
- «Kjør for livet», deltagelse i et interkommunalt prosjekt rettet mot spenningssøkende ungdom. -	Oppvekst
- Trafikksikkerhet skal være et gjennomgående tema for eldrerådet.	Eldrerådet
- Trafikksikkerhet skal inngå i kommunens arbeid med ungdom og flyktninger.	Ungdommens hus/NAV
- Trafikksikkerhet skal vurderes i tilknytning til russearrangementer på kommunale arealer. -	Teknisk/Bymiljø
- Videreføre det systematiske arbeidet med rusomsorg. STYRK er en oppfølgingstjeneste for personer over 16 år med rusmiddelmisbruk og psykiske lidelser med ønske og mål om rusfrihet.	Helse og omsorg - tilrettelagte tjenester

Trafikksikkerhet skal være en del av Helse-Miljø-Sikkerhets-arbeidet i kommunen.

Tiltak/aktivitet	Ansvar
Kommunens retningslinjer for trafikksikre tjenestereiser skal informeres til nyansatte.	HR/De ulike enhetene
Trafikksikkerhetsvurdering skal være et element ved kjøp av eksterne varer og tjenester	Innkjøp/Anskaffelse

6. Prioritering av trafikksikkerhetstiltak

En oversikt over aktuelle trafikksikkerhetstiltak følger denne planen som et vedlegg. Oversikten er utarbeidet fra:

1. Tiltak fra tidligere trafikksikkerhetsplaner som ikke er gjennomført.
2. Innspill fra publikum, skoler, barnehager, mv.
3. Vurderinger fra kommunens fagfolk innen vegsektoren.

Oversikten blir jevnlig oppdatert med nye tiltak og fjerning av uaktuelle tiltak. Forslag til tiltak som berører fylkes- og riksveg spilles videre til rette instans og er ikke medtatt i denne planen.

Oversikten danner grunnlaget for årlig prioritering av søknader som oversendes Fylkets trafikksikkerhetsutvalg (FTU). Gjøvik kommune har i mange år arbeidet systematisk med trafikksikkerhetstiltak og har fått innvilget mange søknader om tilskudd til konkrete tiltak.

Prioritering av trafikksikkerhetstiltak vurderes først av en tverrsektoriell gruppe der bl.a. skole, barnehage, helse, teknisk mv. er representert. Endelig prioritering av tiltak behandles politisk. Noen momenter knyttet til prioriteringen:

- Farevurderinger knyttet til det aktuelle stedet.
- Om stedet er brukt som skoleveg eller i tilknytning til barns fritidsaktiviteter.
- Effekter som økt trygghetsfølelse og redusert foreldrekjøring.
- Betydning for helse, ungdom, innvandrere og eldre med tanke på det helhetlige trafikksikkerhetsarbeidet i kommunen.

Oversikt, trafiksikkerhetstiltak kommunale veger

Aktuelle tiltak langs kommunale veger er her angitt i stikkordsform. Sett bort fra de 5 første tiltakene, er tiltakene er IKKE prioritert. Oversikten oppdateres årlig i forbindelse med søknad om tilskudd til kommunale trafiksikkerhetstiltak.

Nr.	Kort beskrivelse av tiltaket	Status/kommentar
1.	Parkvegen og nordre del av Mathias Topps veg ved Fastland. Fortau, ekstra lys, opphøyd fotgjengerfelt mv.	Missing link. Økt biltrafikk grunnet H. Mustadsgt.
2.	Hunnsvegen på strekningen Føllingstads veg – Vesleengvegen. Fortau mv. Kryssende skoleveg mellom Prost Bloms gt og Kronprins Olavs veg.	Krevende prosjekt. Private eiendommer tett opptil vegen. Forutsetter reg.plan.
3.	Storgata v. Nybrua, Vestre Totenveg v. Kopperud skole og Øvre Torvgt v. Fjellhallen. Intensivbelysning i fotgjengerfelt.	Utsatte kryss. To er viktige skoleveger, i det siste har det vært påkjørsler av fotgjengere.
4.	Kopperud skole, Fortau ved parkeringsplass	Uheldig blanding av biler og skolebarn.
5.	Balders veg/Rambekkevegen. Fortausløsning/ fotgjengerfelt i overgang ved Sveum fryseri.	Mindre tiltak på skoleveg.
6.	Gml. Vestre Totenveg opp mot Vind. Fortau og lys.	Lys på øvre del er ønskelig. Fortau er en større utfordring.
7.	Huntonstranda. Ny gang/sykelbru.	Ikke skoleveg, beregnet kostnad 6 mill.
8.	Engehaugen, fortau	Krever reguleringsplan, omfattende tiltak. Men mulig med envegsregulering.
9.	Amsrudvegen, gang- og sykkelveg	Forutsetter reguleringsplan.
10.	Nybrua – Hans Mustads gate. Lys, fast dekke, trappeløsning på bratt snarveg.	Mer brukt som skoleveg når H. Mustads gt blir tilrettelagt for myke trafikanter.
11.	Øverbyvegen/Vardalsvegen. Fortau inn mot Øverby Idrettspark.	Ikke skoleveg
12.	Stampevegen. G/S-veg	Ikke skoleveg
13.	Fjellhallen – Gjøvik skole. Lys i snarveg.	Skoleveg
14.	Gimlevegen. 40-sone samt sikthindrende tiltak.	Gimlevegen har egen g/s-veg og må sies å være trafiksikker for myke trafikanter.
15.	Nyvegen, nedre del/Øvre Holmen veg. Ytterligere tiltak med fortau, fartsdemping og belysning.	Forholdene har allerede blitt bedre i nedre del av Nyvegen, med fortau bygd i 2018
16.	Vardalsvegen – Grande skole. Trafiksikker løsning så skolebarn slipper å gå Vardalsvegen.	Løsning ikke funnet
17.	Redalen sentrum – Redalen skole. Ny gangveg utenom Snertingdalsvegen.	Løsning ikke funnet