



GJØVIK KOMMUNE

TRAFIKKSIKKERHETSPLAN 2016 - 2017



Gjøvik kommune

1

Vedtatt 17.12.2015



Saksprotokoll

Utvalg: Kommunestyret
Møtedato: 17.12.2015

Sak: 132/15
TRAFIKKSIKKERHETSPLAN 2016- 2017

Behandling:

Innstillingen fra Utvalg for Tekniske tjenester, eiendom og kultur ble enstemmig vedtatt.

Vedtak:

Forslag til Trafikksikkerhetsplan 2016 - 2017 for Gjøvik kommune godkjennes.
Trafikksikkerhetsplanen er grunnlaget for kommunens arbeid med trafikksikkerhet og for årlige prioriteringer av søknader om tilskudd til trafikksikkerhetstiltak.

Innholdsfortegnelse

TRAFIKKSIKKERHETSPLAN 2016 - 2017	1
1. Innledning	4
1.1 Bakgrunn og innhold	4
1.2 Oppbygning, forankring og mandat	5
2. Målsettinger	5
- Visjon	5
- Kortsiktig mål	5
- Langsiktig mål	6
3. Organisering av trafikksikkerhetsarbeidet i kommunen	6
4. Registreringer og problemanalyse	7
4.1 Ulykker med drepte i Norge og i Oppland	7
4.2 Ulykker med drepte og skadde i Gjøvik kommune	9
4.3 Personskadeulykker etter vegkategori	10
4.4 Ulykketyper	10
4.5 Personer drept eller skadd etter alder	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:

- Oversikt over aktuelle trafikksikkerhetstiltak.

1. Innledning

1.1 Bakgrunn og innhold

Stortinget har vedtatt følgende knyttet til trafikksikkerhet i forbindelse med behandlingen av NTP, Nasjonal Transportplan: "Stortinget ber regjeringen stimulere flere kommuner til å utarbeide handlingsplaner som en forutsetning for å få midler til trafikksikkerhetstiltak", (tidl. "Aksjon Skoleveg").

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

Denne trafikksikkerhetsplanen er utarbeidet på grunnlag av bl. a. innspill fra foreldreutvalg ved skoler, skoleledelsen, velforeninger og enkeltpersoner. Gjøvik kommune har også tidligere sammen med skolene Vindingstad, Kopperud og Fredheim, gjennomført en kartlegging av skolebarnas skoleveg, gjennom et prosjekt kalt 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.

Ved revideringen av trafikksikkerhetsplanen er Trygg Trafikks kriterier for en trafikksikker kommune medtatt. Dette med tanke på å oppnå en klassifisering som «Trafikksikker kommune» som er et prosjekt satt i gang av Trygg Trafikk og Oppland fylkes trafikksikkerhetsutvalg (FTU) for å styrke det kommunale trafikksikkerhetsarbeidet.

1.2 Oppbygning, forankring og mandat

Gjøvik kommunes trafiksikkerhetsplan er forankret i FTU's Handlingsplan for trafiksikkerhet 2014 - 2017 som igjen er forankret i Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på veg 2014 - 2017. Planen har rullerings- og rapporteringsrutiner som bygger på disse. Dette fører til et systematisk og helhetlig trafiksikkerhetsarbeid fra nasjonalt nivå ned til kommunalt nivå.

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

Ansvar for prioritering av fysiske og holdningsskapende trafiksikkerhetstiltak for søknader om trafiksikkerhetsmidler, er lagt til politisk utvalg for Tekniske tjenester, Eiendom, kultur og idrett (TEKI).

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.

- Kortsiktig mål

Visjonen innebærer mer konkret følgende kortsiktige mål:

1. Fjerne ulykkesbelastede punkter.
2. Utbedre usikre punkter på de skolevegene som ikke har skoleskyss.
3. Sikre av- og påstigningsområdene for skoleelever som har skoleskyss.
4. Sikre gang- og sykkelvegforbindelser mellom boligområder og sentrum.
5. Trygge lekeområder og boligater der barn og unge leker og ferdes.

- Langsiktig mål

1. Gjøre utbedringer og være pådriver for utbedringer av vegnettet slik at ingen skoleelever har behov for skoleskysst 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)

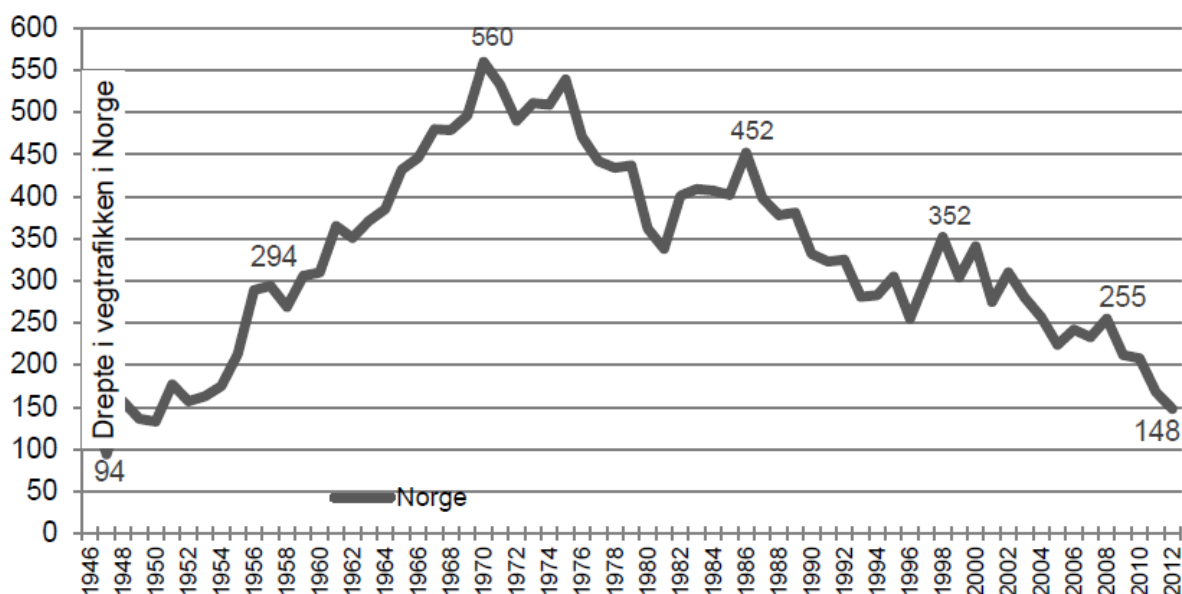
Kommunens ansvar for trafikksikkerhet er først og fremst knyttet til ansvaret som vegeier for de kommunale vegene. Kommunen har også en rolle som eier og ansvarlig for drift av grunnskoler og kommunale barnehager, noe som har stor betydning i det trafikantrettede og holdningsskapende trafikksikkerhetsarbeidet. 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.

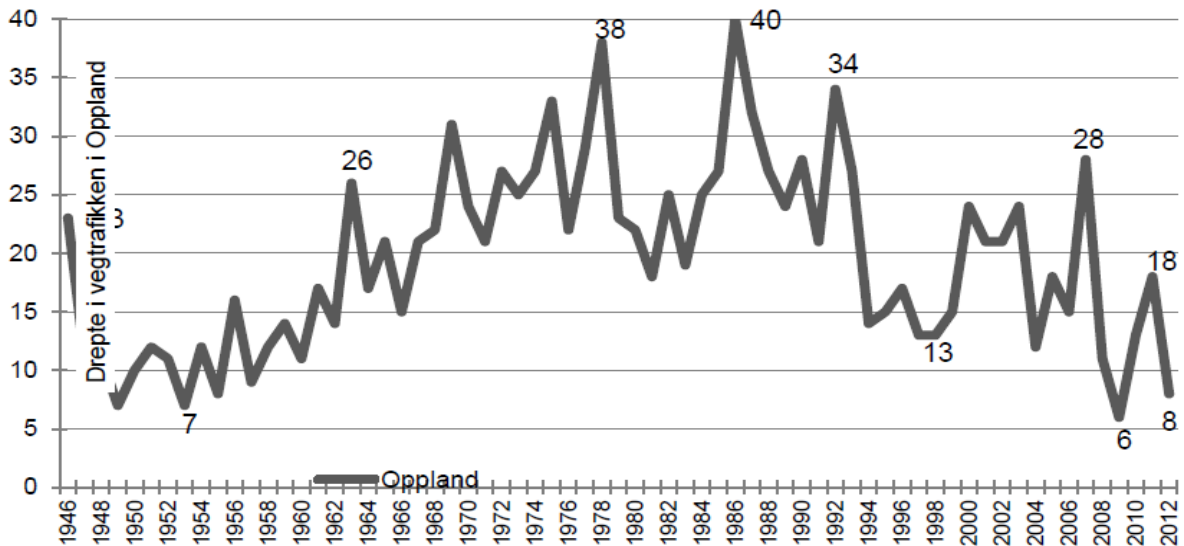
4.1 Ulykker med drepte i Norge og i Oppland

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 2012 var 148. I perioden fra 1970 til 2012 er antall drepte redusert til en tredjedel samtidig som trafikkvolumet er tredoblet. I 1970 omkom 94 barn i alderen 0-14 år, mens tilsvarende tall i 2012 var fire.



Figur 1: Utvikling i antall drepte i vegtrafikken i Norge i perioden 1946-2012. (Kilde: Statens vegvesen)

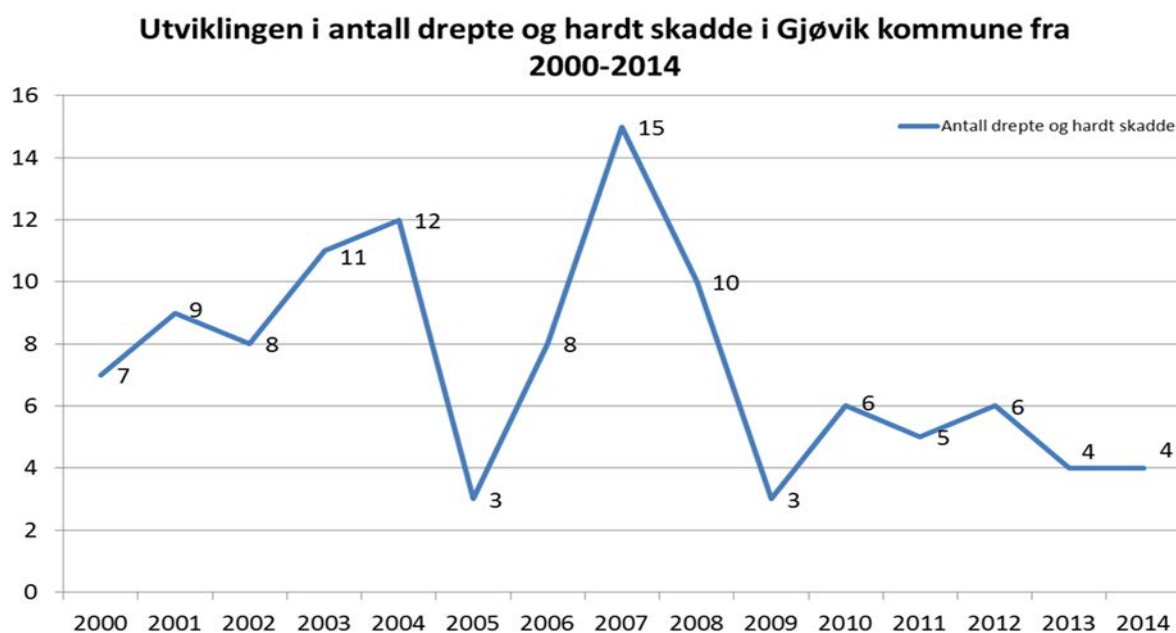
I 1986 ble det registrert 40 drepte i vegtrafikken i Oppland. Siden da har trenden vært positiv. Antall drepte i 2012 var 8. I perioden fra 1986 til 2012 har det vært en reduksjon på vel 77 % av antall drepte. Vi ser en langsiktig nedgang i antall drepte, selv om det er store variasjoner fra år til år. Antall drepte i vegtrafikken i Oppland er halvert i 2012 i forhold til året før.



Figur 2: Utvikling i antall drepte i vegtrafikken i Oppland i perioden 1946-2012. (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 tilfeldigheter 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 blitt betydelig redusert i Gjøvik kommune i perioden 2000-2014..



Nedgangen i antall ulykker totalt sett er så stor, særlig de siste seks 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. 20 %. Reduksjon i antall drepte og hardt skadde i samme periode er 56 %.

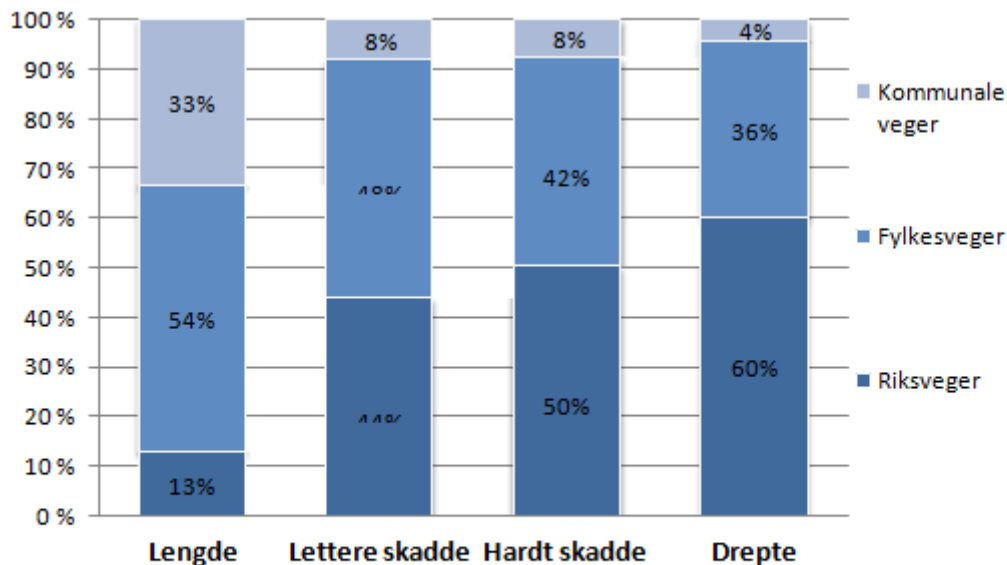
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Drepte	24	21	21	24	12	18	15	28	11	6	13	18	8
Hardt skadde	97	64	74	53	77	62	61	67	56	60	52	47	48
Lettere skadde	473	448	491	359	403	424	351	454	368	363	348	291	241
Drepte og skadde	594	533	586	436	492	504	427	549	435	429	413	356	297

Tabell 1: Antall drepte, hardt skadde og lettere skadde i Oppland fra 2000-2012. (Kilde: Statens vegvesen)

Vegtrafikkulykkene med drepte og skadde i Oppland koster årlig samfunnet ca. 1 milliard kroner. 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 2009-2012 ble 4 % drept og 8 % hardt skadd i ulykker på dagens kommunale veger. Når det gjelder kun drepte i vegtrafikken, viser figur 4 at 60 % er drept på dagens riksvegnett, til tross for at disse vegene bare utgjør 13 % av den samlede lengden av offentlige veger.



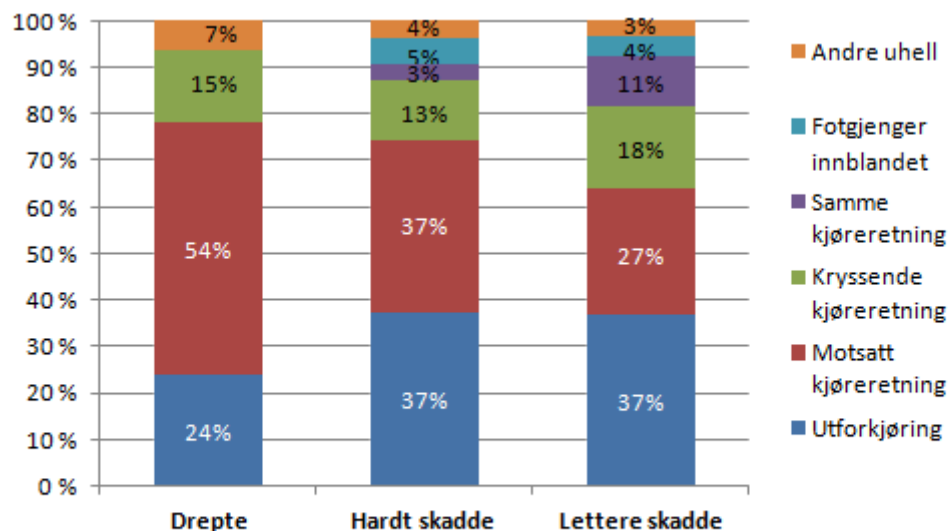
Figur 4: Fordeling av skadegrad på vegkategori, gjennomsnitt for perioden 2009-2012 basert på vegklassifiseringen gjeldende fra 2010. (Kilde: Statens vegvesen)

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

I Gjøvik gjelder dette strekningen på E6 mellom Mjøsbrua og Vingrom, og Fylkesveg 33 i kryss ved Kaspergården. Det er ikke registrert spesielle ulykkespunkt på kommunale veger. På den ulykkesbelastede strekningen av E6 er det i nå, i 2015, bygd midtdeler.

4.4 Ulykkestyper

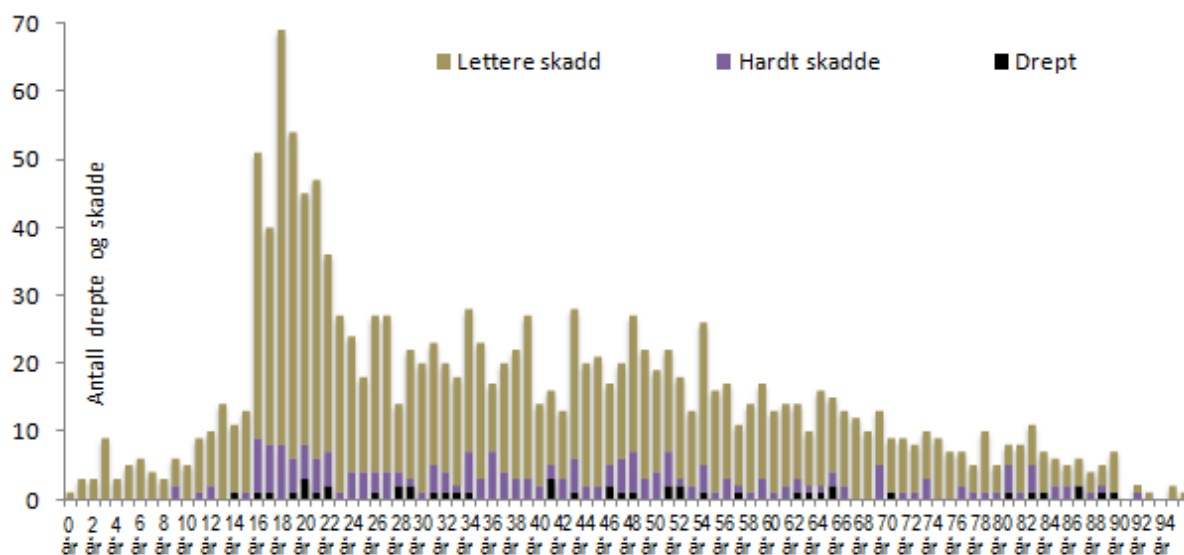
Møte- og utforkjøringsulykker er de mest dominerende ulykkestypene i Oppland både når det gjelder drepte og hardt skadde og lettere skadde. I Oppland skjer 89 % av ulykkene med drepte og hardt skadde utenfor tettbygd strøk, hvor utforkjørings- og møteulykkene dominerer. I tettbygde strøk er det flest kryss- og fotgjengerulykker.



Figur 5: Drepte, hardt skadde og lettere skadde fordelt på ulykkestyper. Oppland 2009-2012. (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 26 % av alle skadde og drepte, men bare 12 % av opplandsbefolkningen. Det er vel fem ganger så mange drepte og skadde 18-åringers som 60-åringers (sammenlignbare tall). Det er to til tre ganger så mange drepte og skadde menn enn kvinner i yngre aldersgrupper.



Figur 6: Personskader fordelt etter alder. Oppland 2009-2012. (Kilde: Statens vegvesen)

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, sykkelhjelm 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. For turer i skolens regi er det utarbeidet rutiner for å ivareta sikkerheten.

Trafikkopplæring er et element i Kunnskapsløftets kompetansemål. Alle skolene skal ha en trafikkansvarlig lærer.

Oppgaver:

- Trafikkopplæring skal være et element i lokal læreplan/årsplan ved den enkelte skole.
- 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.
- Skolens læreplan for trafikk skal årlig være tema på foreldremøte.
- Foreldrene skal involveres i skolens 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, 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 lovbrøttere og omgivelsene.

- Gjennom tilskuddsordninger og samarbeidsprosjekter med lokale lag og foreninger skal disse stimuleres til å ha regler for trafikkisikkerhet i sin virksomhet.

5.4. Spesielle fokusområder

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

Tiltak/aktivitet	Ansvar
- Trafikkisikkerhet skal være et gjennomgående tema for eldrerådet.	Eldrerådet
- Trafikkisikkerhet skal inngå i kommunens arbeid med ungdom og flyktninger.	Kultur/NAV
- Trafikkisikkerhet skal vurderes i tilknytning til russearrangementer på kommunale arealer. -	Teknisk
- 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.	NAV

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

Tiltak/aktivitet	Ansvar
Retningslinjer for tjenestereiser ut fra et trafikkisikkerhetsaspekt skal innarbeides i hele kommuneorganisasjonen.	Personal/De ulike enhetene
Trafikkisikkerhetsvurdering 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:

- Tiltak fra tidligere trafikksikkerhetsplaner som ikke er gjennomført.
- Innspill fra publikum, skoler, barnehager, mv.
- 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.