



**Øyer  
kommune**

*...den beste  
kommunen  
å leve i...*

## Kommunedelplan

for

## TRAFIKKSIKKERHET

Øyer, den 12.02.2014

Etter vedtak i Øyer kommunestyre,

# TRAFIKKSIKKERHETSPLAN

Øyer kommune

Handlingsprogram 2014 – 2017

## **Innholdsfortegnelse:**

### **1. Innledning**

- 1.1 Generelt
- 1.2 Planprosess

### **2. Rammebetingelser og aktører**

- 2.1 Rammebetingelser

### **3. Ulykkessituasjonen i Øyer**

- 3.1 Ulykkesstatistikken
- 3.2 Utrygghetspunkter

### **4. Visjon og målsetting**

- 4.1 Visjon
- 4.2 Målsetting

### **5. Handlingsprogram**

- 5.1 Opplæring, informasjon og holdningsskapende arbeid, kategori 1
- 5.2 Fysiske tiltak, kategori 1
- 5.3 Kontroll og overvåking, kategori 2
- 5.4 Fysiske tiltak, kategori 2

# 1. Innledning

## 1.1 Generelt

I 2012 var det 148 trafikkdrepte på landsbasis, hvorav 39 myke trafikanter. Trafikkulykkene inntreffer enkeltvis og lokalt, og får som regel store oppslag i lokalpresse og media. På årsbasis adderes tallene opp til statistikk som viser det totale ulykkesomfanget. Foruten de menneskelige tragediene, medfører slike ulykker store samfunnsmessige omkostninger; store verdier som årlig går tapt som følge av trafikkuhell og ulykker.

Det er gjort forsøk på å beregne de *samfunnsøkonomiske* kostnadene (realøkonomiske kostnader + velferdstap) knyttet til skadegradene (2008-prisnivå):

- Et dødsfall: 32,6 mill. kr
- En meget alvorlig skade: 24,7 mill. kr
- En alvorlig skade: 8,8 mill. kr
- En lettere skade: 0,7 mill. kr

Kilde: Statens vegvesen (SVV)

### Hensikt:

Hensikten med en kommunal Trafikksikkerhetsplan (TS-plan) er å øke kommunenes innsats i trafikksikkerhetsarbeidet. Fra og med år 2001 har en slik plan vært en forutsetning for å få statlig støtte til gjennomføring av tiltak for sikring av barns skoleveg på fylkesveger og kommunale veger (tidligere "Aksjon skoleveg"). TS-planen viser de utfordringer som finnes i kommunen når det gjelder trafikksikkerhet.

## 1.2 Planprosess

Øyer kommunes "Handlingsplan 2002-2005" ble utarbeidet på bakgrunn av innsamling og analyse av ulykkes- og "utrygghets"-data. Det ble lagt vekt på å samle inn et bredt grunnlagsmateriale som viste tydelig hvilke punkt og strekninger hvor det følte utrygt å ferdes, samt å få beskrevet hva som er årsaken til evt. utrygghetsfølelse.

Det reviderte Handlingsprogram 2014-2017 tar utgangspunkt i Handlingsplan 2010-2013 med oppdateringer og kompletteringer. Arbeidet med trafikksikkerhet i kommunen må møte den utrygghet som innbyggerne føler og arbeide fram gode løsninger som skaper trygghet for alle som ferdes i trafikken.

Oppstart av revisjon av planen har vært kunngjort i GD. I tillegg har alle skolene og barnehagene, med respektive FAU og SU'er, Eldrerådet i Øyer, Rådet for mennesker med nedsatt funksjonsevne, Statens vegvesen, Oppland fylkes trafikksikkerhetsutvalg (FTU), Lensmannen i Øyer, Trygg Trafikk og Øyer næringsråd blitt spesielt invitert til å komme med tilbakemeldinger. Det har også vært gitt muntlig orientering på møte med virksomhetslederne i kommunen.

## 2. Rammebetingelser

### 2.1 Rammebetingelser

#### Vegnettet

Det offentlige vegnettet i Øyer kommune består av ca 41 km kommunale veger, ca 119 km stamriks- og fylkesveger og ca 11 km gang/sykkelveger. Når det gjelder fysiske tiltak på det offentlige vegnettet har kommunen ansvaret for de kommunale vegene og Statens vegvesen for de øvrige. Kommunen er ansvarlig for å utarbeide reguleringsplaner og å stå for nødvendig grunnverv ifm tiltak på fylkesvegene og de kommunale vegene.

I tillegg er det ca 369 km private veger i kommunen, disse omfattes ikke av TS-planen.

Forutsetningen for å få statlige midler til trafikksikkerhetstiltak (inntil 50% tilskudd) er at kommunen har en godkjent Trafikksikkerhetsplan samt at kommunen har budsjettmessig dekning for sin del av kostnadene.

Like viktig som å sikre økonomi til å gjennomføre kostnadskrevenne tiltak, er det å innarbeide hensynet til trafikksikring i areal- og reguleringsplanene.

Trafikksikring må inn i diskusjonen tidlig i planprosessene ved lokalisering av nye tiltak, og i konkrete areal- og reguleringsplaner må dette underlegges en grundig vurdering ut fra hensynet til gode, trafikksikre løsninger (søke å skille myke og harde trafikanter, unngå å skape unødig transportbehov)

Trafikksikkerhet må også være tema i virksomhetsplanene for skolene og barnehagene.

Lag og foreninger må også oppfordres til å ha fokus på trafikksikkerhet i forbindelse med trafikk til og fra sine aktiviteter.

#### Trafikksikkerhetsplanens status

Trafikksikkerhetsplan for Øyer 2014-2017 har status som kommunedelplan, med politisk behandling og offentlig medvirkning i samsvar med Plan- og bygningslovens bestemmelser. TS-planen inneholder et fireårig handlingsprogram, som skal rulleres årlig for å fange opp nye forslag til tiltak.

## 3. Ulykkessituasjonen i Øyer

### 3.1 Ulykkesstatistikken

Fra ulykkesstatistikken 2009-2012 går det fram at det i Øyer kommune har vært 2 dødsulykker og 8 hardt skadde i perioden.

### 3.2 Utrygghetspunkter

I arbeidet med Handlingsprogram 2002-2005 kom det mange innspill fra skoler, lag og foreninger m.fl. Det er først og fremst situasjonen i de tettbygde områdene i Tretten sentrum og på Granrudmoen, og skolevegen til barneskolene som opptar befolkningen når de peker på steder de føler seg utrygge i trafikken. Både barn og voksne føler at det er farlige konflikter mellom bilister og syklende/gående i bolig- og sentrumsområdene, til/fra og ved skolene. Det er også mange som er bekymret for skolebusstransporten på til dels svingete og smale fylkes- og kommunale veger rundt omkring i kommunen.

Handlingsprogram 2014-2017 tar utgangspunkt i tidligere innsamlet materiale komplettert med nye innspill, senest medtatt innspill våren/sommeren 2013.

## 4. Visjon og målsetting

### 4.1 Visjon

Den nasjonale "0-visjonen" er et bilde av en ønsket framtid hvor ingen blir drept eller livsvarig skadd i trafikken. Vi kan ikke akseptere et trafikksystem som krever anslagsvis 150 menneskeliv hvert år på våre veier.

Kjernen i nullvisjonen er at vegsystemet må utformes ut fra menneskets forutsetninger. Vi har en begrenset tåleevne og mestringsevne i trafikken. Vi må erkjenne at det er menneskelig å gjøre feil, og at alle ulykker ikke kan forhindres. Selv de dyktigste sjåførere gjør feil. Ofte er det bare et øyeblikks uoppmerksomhet som utløser en ulykke. Men det skal ikke være dødsstraff for å gjøre en feil i trafikken. Vi må utforme kjøretøyene, vegen og vegens omgivelser slik at de hjelper trafikantene til riktig atferd og beskytter mot at en menneskelig feilhandling får fatale konsekvenser. Menneskekroppen må ikke utsettes for sterkere kollisjonskrefter enn den kan tåle. Farten avgjør i stor grad hvor sterke kollisjonskreftene og skadene blir i en ulykke. På denne bakgrunn er det viktig å se på fartsgrensene på skoleveier. Det er ønskelig at flest mulig barn går til skolen, og reduksjon av fartsgrensene på skoleveier er et lite kostnadskrevenne tiltak for å sikre trygghet, og dessuten medfører det liten ulempe for den generelle trafikkavviklingen.

Nullvisjonen betyr at vi må forebygge tap av liv og helse gjennom å begrense skadene i de ulykkene vi ikke klarer å forhindre

Øyer kommunes trafikksikkerhetsplan bygger også på denne visjonen.

### 4.2 Målsetting

Øyer kommunens mål med trafikksikkerhetsarbeidet er at alle skal kunne ferdes trygt i trafikken. Ved å tilrettelegge skoleveger med f.eks. gang- og sykkelveger (G/S-veger) slik at barna trygt kan gå/sykle til og fra skolen vil en oppnå følgende positive bieffekter:

- behovet for at foreldre kjører barna til skole/barnehage blir redusert, noe som fører til mindre trafikk og redusert utslipp av klimagasser.
- redusert biltrafikk i skolenes/barnehagenes nærområder vil i seg selv også redusere faren for trafikkulykker.
- sikre skoleveger vil redusere Øyer kommunes utgifter til skolebarnkjøring på strekninger som er definert som trafikkfarlige. Det vil si at investeringer i f.eks. G/S-veger kan bety innsparinger på andre budsjettposter.
- det vil oppnås en gevinst i forhold til fysisk fostring på grunn av at barna vil bevege seg mer ute i friluft. Dette vil igjen i følge fagfolk føre til bedre læring hos elevene.
- en utbedring av G/S-vegnettet i kommunen vil også kunne medføre øket fysisk aktivitet, som bl. a. bruk av sykkel som framkomstmiddel. Den fysiske aktivitet dette ville medføre må antas å ha en positiv effekt sett i et folkehelseperspektiv.

På sikt er visjonen at ingen skal bli drept eller alvorlig skadet i trafikken i Øyer, og de ulykker som likevel måtte inntreffe må søkes redusert til et minimum.

Mål og virkemidler bør kunne *etterprøves*, dvs. hvilken effekt de ulike tiltakene har i forhold til ulykker eller utrygghet i trafikken.

Trafikksikkerhetsplanens handlingsprogram skal derfor være konkret, og det skal legges vekt på opplæring og holdningsskapende arbeid så vel som fysiske tiltak på vegnettet.

Holdninger og mestring i forhold til trafikksikkerhet handler om *livslang læring*, og må gjenspeiles i tiltak overfor alle aldersgrupper.

## 5. Handlingsprogram 2014-2017

Handlingsprogrammet skal være en systematisk oversikt over hvilke tiltak som det satses på for å møte de målene kommunen setter seg.

### **Rullering av handlingsprogrammet:**

Hvert år skal TS-planens handlingsprogram rulleres, og eventuelle nye forslag til trafikksikkerhetstiltak innarbeides. Dette vil skje i sammenheng med de årlige budsjettbehandlinger og de årlige søknadene om statlige TS-midler.

Hvert fjerde år skal TS-planen revideres, og mål/virkemidler tas opp til ny politisk vurdering.

### **Begrunnelse for forslag til prioritering av tiltak**

Handlingsprogrammet tar for seg tiltak som Øyer kommune har ansvar og myndighet til å planlegge og gjennomføre, disse er benevnt "Kategori 1" Tiltakene er satt opp i prioritert rekkefølge.

Programmet nevner også tiltak som kommer inn under andre etaters (fylke/stat) ansvars- og myndighetsområder, og hvor kommunen ikke har vedtaksrett, men må søke å påvirke de eksterne etater via politiske kanaler til å prioritere og gjennomføre tiltak kommunen mener er nødvendig.

Disse er benevnt som "Kategori 2", og er listet i ønsket rekkefølge.

Handlingsprogrammet tar for seg de viktigste tiltakene innen kategori 1 og 2.

Tiltakene i handlingsprogrammet er delt i tre grupper:

1. Opplæring, informasjon og holdningsskapende arbeid
2. Kontroll og overvåking
3. Fysiske tiltak

### **Kortsiktige tiltak**

#### **Fysiske tiltak**

Reduksjon av fart på skoleveier er et kortsiktig og relativt lite kostnadskrevende tiltak. I de tilfellene det ikke dreier seg om kommunale veier, må kommunen arbeide for å påvirke vegeier.

Andre kortsiktige tiltak som krever forholdsvis små kostnader, er skilting, merking av fotgjengerfelt og rydding i uoversiktlige kryss.

#### **Kontroll og overvåking**

Dette er tiltak som ivaretas av andre enn kommunen. Kommunen bør arbeide for at eksterne aktører ivaretar det sikkerhetsarbeidet som kontroll og overvåking utgjør.

### **Langsiktige tiltak**

#### **Opplæring, informasjon og holdningsskapende arbeid**

Foresatte har ansvar for å lære barn gode vaner i trafikken. Barnehage og skole er viktige medaktører i dette. Det bør utarbeides en plan for dette arbeidet i barnehage og skole. Dette er særdeles viktig fordi trafikk ikke lenger er tema i det sentrale læreplanverket. I skolens plan bør tiltakene ses inn mot satsningen på fysiske aktiviteter.

#### **Fysiske tiltak**

Utbedring av veier og bygging av G/S-veier er viktige tiltak i trafikksikkerhetsarbeidet. Kostnader gjør dette til langsiktige tiltak. **Spesielt når det gjelder planlegging av slike tiltak må kommunens folkehelse rådsgiver involveres.**

Et samspill mellom disse tiltaksgruppene er nødvendig for å få et tryggere trafikkmiljø. Med kunnskapen om at hele 95% av alle ulykker skyldes **menneskelige feil**, legges det i handlingsprogrammet vekt på tiltak av både holdningsskapende og fysisk art. Dette samsvarer godt med vår visjon og målsetting (pkt.4.1, Visjon) der det bl.a. vektlegges at den fysiske utformingen av vegen og vegens omgivelser må være slik at skadeomfang som følge av menneskelige feil begrenses.



## 5. Handlingsprogram 2014-2017

### 5.1 Opplæring, informasjon og holdningsskapende arbeid, Kategori 1-tiltak

Tiltak/aktivitet	Når	Ansvar	Samarbeidspartnere
Plan for opplæring om trafiksikkerhet i barnehagene, kunnskap/holdninger/mestring.	Årlig	Virksomhetsleder (styret)	Foreldre, Trygg Trafikk.
Plan for opplæring/undervisningsopplegg om trafiksikkerhet i grunnskolen, kunnskap, holdninger og mestring, f. eks. gåbuss. God atferd som gående og syklende. Forberede ungdom på det å ferdes trygt i trafikken som fører av motorkjøretøy. Trafiksikkerhet skal være et tema på foreldremøter.	Årlig	Virksomhetsleder (rektor)	Foreldre, Trygg Trafikk, Ungdomsrådet, Politiet
Ungdom etter grunnskole, trafiksikkerhet i organiserte og uorganiserte ungdomsmiljøer (Møte ungdom i utemiljøene). Et eksempel er isbanen på Losna som kommunen er positiv til, men hvor kommunen gjerne ser en mer aktiv medvirkning fra politiet og SVV.	Årlig	Ungdomskonsulent Virksomhet Kultur	Foreldre, Trygg Trafikk, Ungdomsrådet, Politiet, SVV
HMS, sikring av barn ved privat transport	Årlig	Helsetjenesten	Trygg Trafikk
Skoleskyss i buss/innleie av transport: <ul style="list-style-type: none"> <li>Ferdse og oppførsel ved på- og avstigning</li> <li>Oppførsel i bussen</li> <li>Stille krav om HMS-plan hos transportør (setebelter i buss)</li> </ul>	Årlig	Rektorer ved skolene, ansvarlige for innleie av transport	Foreldre, transportører
Rollemodellens betydning/eksemplets makt: En korrekt framferd i trafikken påvirker, og er med på å skape en god trafikkultur. Ledere/aktive i frivillige organisasjoner, samt førere av kommunale tjenestekjøretøyer må gå foran med et godt eksempel.	Årlig	Virksomhetsledere i kommunen	Ledere i frivillige organisasjoner
Tiltak overfor ruspåvirkede trafikanter, orientere om virkningen av medisinerbruk.	Årlig	Helsetjenesten, Eldrerådet	Politiet, ved kontrollvirksomhet
Areal/reguleringsplanarbeid, ta hensyn til en god og sikker trafikkavvikling ifm alt planarbeid	Årlig	Virksomhetsleder BAG	Barnas talsperson, Ungdomsrådet
Tiltak overfor innvandrere, skape forståelse for vår trafikkultur som et ledd i integreringsprogrammet	Årlig	Flyktningekonsulent	Utlendingsdirektoratet (UDI), SVV, Politiet
Tiltak overfor eldre motorvognførere, eksempel på tiltak er oppfriskningskurset 65+	Årlig	Den enkelte Motorvognfører, Eldrerådet	Trafikkskolene, Eldrerådet, SVV

## 5.2 Fysiske tiltak, Kategori 1-tiltak

Pri	Tiltak	Ansvarlig	Kommentar/framdrift
1	Forhøyet fotgjengerovergang på gangveg mellom Solvang skole og Øyer ungd.skole	ØK	Kostnad anslått til kr. 100 000,-
2	Kv Bjørnstadvegen, komplettering av autovern, ca 200 m	ØK	Kostnad anslått til kr 120 000,-. Vil bli utført 2014.
3	Tjønnlykkja, Tretten, etablering av ny bussholdeplass	ØK	Provisorisk opparbeidet. Innebærer planering, asfaltering, bygging av leskur og P-plass for pendlere. Kostnad anslått til 3,8 mill, planlegges ferdig til skolestart 2014
4	Fullføring av 30 km/t soneskilting av boligfeltene på Tretten	ØK	ØK må forestå prosjektet, SVV er skiltmyndighet. Inkluderer fartsdempere. Antatt kostnad 62 000,-
5	G/S-veg fra Tjønnlykkja til Øvregate, med arm ned til Tretten S-lag	ØK	Reguleringsplan er under utarbeidelse. Prosjektet er kostnadsberegnet til 4,8 mill
6	Gamlevegen, Trodalskrysset-Granrudmoen, skilting fartsgrense 30 km/t	ØK	SVV er skiltmyndighet. Antatt kostnad 10 000,-
7	Gatelys langs Sør-Trettenvegen fra Tretten kirke til Stalsbergkrysset	ØK	Antatt kostnad 0,9 mill kr.
8	Nytt trafikkanlegg ved ungdomsskolen, inkl rundkjøring i krysset Fv 361/Aaslettvegen	ØK	Kostnad anslått til 4 mill kr.
9	Aurvoll skole, tiltak for å begrense trafikk til skolegården når Trettenhallen ikke er i bruk	ØK	Ikke planlagt i detalj, og følgelig ikke kostnadsberegnet.
10	Gatelys fra X Øyer kirke - Trodal	ØK	2100 m, ikke kostnadsberegnet.

### 5.3 Kontroll og overvåking, Kategori 2-tiltak

Tiltak/aktivitet	Når	Ansvar	Samarbeidspartner
Atferdskontroll av bilister, syklister og fotgjengere spesielt på skolevei.	Årlig, i forb. m. skolest. (aug.)	Politiet	Statens vegvesen
Trafikkontroller <ul style="list-style-type: none"><li>• Atferdskontroller</li><li>• Fartskontroller</li><li>• Kontroll rettett mot bruk av rusmidler</li><li>• Tekniske kjøretøykontroller</li></ul>	Sporadisk, med vekt på kontroll på skolevei	Politiet	Statens vegvesen

#### 5.4 Fysiske tiltak, Kategori 2-tiltak (listet i ønsket rekkefølge)

Ønsket pri	Tiltak	Ansvar	Kommentar/framdrift
1	Fv 319 Rabben-Øyer bru, etablere G/S-veg	SVV	Øyer kommune er ansvarlig for grunnerv. ØK må se på en mulig finansiering gjennom en utbyggingsavtale med utbyggere av nytt nærliggende boligfelt.
2	Fv 254 Wasrud-Lagethon, fartsreduksjon til 50 km/t, og 60 km/t videre til X Bjørnstadvegen	SVV	Øyer kommune må ta dette opp med SVV.
3	Fv 359 X Stalsberg-Kvam, fartsreduksjon til 60 km/t	SVV	Øyer kommune må ta dette opp med SVV på nytt.
4	Tretten sentrum, Kongsvegen (gamle E6) gis status som forkjørsveg	SVV	Øyer kommune må ta dette opp med SVV på nytt.
5	Fv 254 Tretten bru-Øvre Vassrud, etablere G/S-veg	SVV	SVV bygger nå G/S-veg fram til avkjørsel mot Losna. Eventuell videreføring av denne må tas som separat sak med SVV.
6	Kongsvegen X FV 354, forhøyde gangfelt, bedre belysning.	SVV	Øyer kommune må ta denne saken opp med SVV.
7	FV 312 Stenberg – Ensby, etablere G/S-veg	SVV	Øyer kommune må ta dette opp med SVV, lengde ca 4 400 m.
8	Fv 357, Engje, Nord-Tretten, omlegging av fylkesvegen forbi gårdstunet	SVV	Oppsitter har tatt opp saken med SVV, og ØK vil søke å påvirke SVV til en løsning.