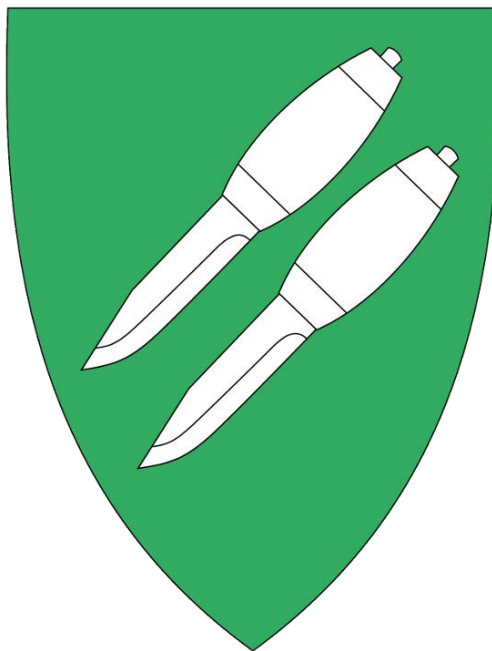


Trafikksikkerhetsplan

Temaplan

2018-2021

Vestre Toten kommune



Innhold

1.	INNLEDNING	4
1.1	Bakgrunnen for planarbeidet.....	4
1.2	Administrativ og politisk forankring	5
1.3	Planområdet	7
1.4	Trafikksikkerhetsarbeid nasjonale og regionale føringer	7
1.5	Om planarbeidet	7
2.	VISJON OG MÅLSETNING	9
2.1	Visjon.....	9
2.2	Hovedmål	9
2.3	Status for delmål fra forrige planperiode	9
2.4	Vestre Toten kommunes delmål.....	12
2.5	Virkemidler	13
3.	DAGENS ORGANISERING AV TRAFIKKSIKKERHETS- ARBEIDET I KOMMUNEN.....	14
3.1	Politisk og administrativt ansvar	14
3.2	Trafikksikkerhetsforum	14
3.3	Trafikksikker kommune	15
3.4	Lokalisering og arealbruk	16
4.	REGISTRERINGER OG PROBLEMANALYSE	17
4.1	Trafikkulykker i Vestre Toten kommune 2012-2016.....	17
4.1.1	Antall ulykker fordelt på årstall	17
4.1.2	Uhellskategori - skadegrad	18
4.1.3	Antall ulykker fordelt på måned	18
4.1.4	Antall ulykker fordelt på ukedag.....	19
4.1.5	Trafikantgruppe – skadegrad	19
4.1.6	Aldersgruppe – skadegrad- trafikantgruppe	20
4.1.7	Veg – skadegrad.....	20
4.1.8	Ulykkeskostnader	20
4.2	Andel skyss elever ved skolene	21
4.3	Særlig farlig/vanskelig skoleveg – rett til skoleskyss	23
4.4	Innspill og vurderinger	23
4.5	Status for tiltak fra forrige planperiode 2014-2017.....	23
5.	TILTAK	24
5.1	Organisatoriske tiltak.....	24
5.1.1	Overordnet ansvar	24
5.1.2	Trafikksikker kommune	25
5.1.3	Rådmannen	26
5.1.4	Leder av trafikksikkerhetsforum	26
5.1.5	Teknisk driftsavdeling	26
5.1.6	Barnehage	27
5.1.7	Skole	28
5.1.8	Planavdelingen	28
5.1.9	Kultur.....	29
5.1.10	Helse	29
5.1.11	Eiendom.....	29
5.2	Kartlegging	30

Temaplan trafikksikkerhet 2018-2021

5.3	Hjertesone	30
5.4	Trafikk som valgfag på ungdomsskolen.....	31
5.5	Aksjoner.....	31
5.6	Vedlikehold av eksisterende gang- og sykkelvegnett/fortau	32
5.7	Tiltak på vegnettet.....	32
5.7.1	Fysiske tiltak/virkemidler i prioritert rekkefølge	32
5.7.2	Trafikksikrende tiltak på strekninger/punkter som berører riksveg, fylkesveg og jernbane32	
5.7.3	Prioriterte tiltak i planperioden som medfører/ kan medføre investeringsbehov34	
5.7.4	Driftstiltak i prioritert rekkefølge.....	37
5.8	Kontroll og overvåking.....	38
5.9	Tiltak utenfor det tradisjonelle trafikksikkerhetsarbeidet.....	38
6.	SAMMENHENG TIL ANDRE PLANER.....	39
7.	KONSEKVENSER BUDSJETT OG ADMINISTRASJON	40

1. INNLEDNING

1.1 Bakgrunnen for planarbeidet

Regjeringen har besluttet at trafikksikkerhetsarbeidet i Norge skal baseres på Nullvisjonen. Nullvisjonen innebærer at det ikke skal forekomme ulykker med drepte og hardt skadde i vegtrafikken, og er førende for alle som jobber med trafikksikkerhet. Ambisjonen i Nasjonal transportplan er at antallet drepte og hardt skadde skal reduseres til maksimalt 500 drepte og hardt skadde på landsbasis og maksimalt 35 drepte og hardt skadde i Oppland innen 2024.

Nasjonal transportplan (NTP) og Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg gir føringer for arbeidet. Det pekes på behov for å trappe opp innsatsen mot møte- og utforkjøringsulykker, fartsrelaterte ulykker, ungdom og unge bilførere, eldre trafikanter, fotgjengere og syklister, trafikksikkerhetsarbeid i virksomheter, bevisstgjøring av kjøpere av transporttjenester og drift og vedlikehold. I tillegg pekes det på et økt behov for samordning av trafikksikkerhetsarbeidet på tvers av sektorer.

I Nasjonal transportplan 2018-2029 er det for første gang et eget kapittel om barns roller og utfordringer i trafikken, og hvordan vi tilrettelegger for dem, kapittel 7 Barnas transportplan. Barn og unge går, sykler og bruker kollektivtransport i større grad enn voksne. Derfor er det spesielt viktig å ta hensyn til barns behov i utformingen av infrastrukturen, og å sørge for en trafikkopplæring som sikrer at barn får gode holdninger til trafikksikkerhet. Fremtidens lokalsamfunn må planlegges med tanke på barn og unges behov, både når det gjelder spillerom, sikkerhet og folkehelse.

Regjeringen vil legge til rette for at åtte av ti barn og unge skal velge å gå eller sykle til skolen, og dette skal kunne skje på trygge skoleveger. Regjeringen viderefører derfor også tilskuddsordningen til gang- og sykkelveger i kommuner og fylker. Regjeringen legger vekt på å skape aktivitetsfremmende omgivelser og trygge nærmiljø. Hverdagsaktiviteten er viktig og barn og unge skal kunne ferdes til fots og på sykkel i sitt nærmiljø. Dagens barn og unge er fremtidens voksne. Dersom barn ikke blir vant til å gå og/eller sykle som unge, kan dette føre til et uheldig mønster i senere alder med fysisk inaktivitet og forhøyet risiko for helseplager og sykdom.

Nasjonale føringer følges opp regionalt av fylkeskommunen, de statlige etatene, offentlige organisasjoner som er gitt et særlig ansvar for trafikksikkerhet og kommunene. Vegtrafikklovens § 40a gir fylkeskommunen et særlig ansvar for å tilrå og samordne tiltak for å fremme trafikksikkerheten i fylket. I Oppland gjøres dette arbeidet gjennom fylkets trafikksikkerhetsutvalg (FTU), som består av medlemmer fra fylkestinget og etatene/organisasjonene som har trafikksikkerhet som ansvarsområde. FTU har som oppgave å medvirke til at det drives et bredt og målrettet trafikksikkerhetsarbeid i fylket, og samordner

Temaplan trafikksikkerhet 2018-2021

innsatsen og gir økonomisk støtte til tiltak. Høringsutkastet til FTUs handlingsprogram for trafikksikkerhet 2018-2021 peker på at forebyggende og holdningsskapende arbeid rettet mot barn og ungdom og initiering av trafikksikkerhetsarbeid i kommunene skal ha høy prioritet. Siden 2001 har det vært en forutsetning at det foreligger en kommunal trafikksikkerhetsplan for å kunne få statlig støtte til planlegging og gjennomføring av tiltak for å sikre barns skoleveg.

Målet med en kommunal trafikksikkerhetsplan er å øke kommunens samlede innsats i trafikksikkerhetsarbeidet. Planen skal være det overordnede styringsverktøyet for trafikksikkerhetstiltak, og sikrer dermed at kommunen kan jobbe langsiktig og enhetlig med trafikksikringstiltak og innarbeide holdningsskapende aktivitet og finansiering av tiltakene i kommunens økonomi og handlingsprogram. Det er et mål at planen skal være et brukervennlig dokument med klare forventninger og ansvarsfordeling. For å sikre gjennomføringsgrad forventes det at tjenestoområdene rapporterer for sine tiltak i aktivitetsoppfølging til rådmann og politikere.

Temaplan for trafikksikkerhet 2014-2017 skal nå rulleres for planperioden 2018-2021. Planperioden er 4 år, og rulleres samtidig som Oppland Fylkes Trafikksikkerhetsplan. Nasjonale og regionale planverk, ulykkesstatistikk for vegtrafikken i Oppland, erfaringer fra forrige planperiode og innspill fra kommunens innbyggere danner grunnlaget for handlingsplanen i planperioden. Det er spesielt bedt om innspill fra skoler og barnehager. Ved utgangen av planperioden 2014-2017 gjenstår utfordringer i trafikksikkerhetsarbeidet som ikke er løst. Ikke gjennomførte tiltak videreføres i neste planperiode.

Det er alltid den mykeste trafikanten som bør ivaretas best. Det er viktig å få på plass gode trafikksikkerhetsplaner som ivaretar de mykeste trafikantene. Dette er spesielt viktig i områder med skoler, barnehager, fritidstilbud og store arbeidsplasser. Visjon og hovedmål videreføres derfor i planperioden 2018-2021. Vestre Toten kommune er godkjent som trafikksikker kommune for perioden 2016-2018. Arbeid med regodkjenning er innarbeidet i handlingsplanen.

Det er en forutsetning for arbeidet at det stilles økonomiske midler til rådighet gjennom årlige bevilgninger.

1.2 Administrativ og politisk forankring

Kommunal planstrategi 2016-2019 Vestre Toten kommune, vedtatt av Formannskapet 12.10.16.

- Kapittel 3 Prioriteringer 2016-2019; det er valgt ut 7 utfordrings- eller politikkområder som er vurdert som førende for Vestre Toten kommunes prioriteringer av planoppgaver i kommunestyreperioden 2016-2019. Trafikksikkerhetsplanen faller vesentlig inn under det 7 området samferdsel og trafikksikkerhet, men har også forankring i område 2

Temaplan trafikksikkerhet 2018-2021

kommunens attraktivitet og vekstkraft, område 4 folkehelse og område 6 miljø, klima og energi.

- Kapittel 4 Vurdering av planbehov; Trafikksikkerhetsplan- det legges opp til en revidering i 2017. Det bør da kjøres en prosess som endrer planens status til kommunedelplan.

Kommuneplan for vestre Toten kommune, langsiktig del 2012-2023, vedtatt av kommunestyret 27.11.14.

- 2.2.5 kommunikasjon og samferdsel: «Det er viktig for Vestre Toten kommunes innbyggere å ha et vegnett som fungerer under alle værforhold og som skaper minst mulig ulempe for de som ferdes på og bor langs det...likeledes må hensynet til myke trafikanter og trafikksikkerhet ivaretas på en god og helhetlig måte.»
- Som fokusområder nevnes bl.a målrettet fokus på utbedring av det kommunale vegnettet, bedre struktur på planlegging og gjennomføring av tiltak som bedrer trafikksikkerheten i kommunen, fokus på trafikksikkerhet, myke trafikanter og gode kommunikasjonsløsninger i all planlegging samt klimavennlig transport.

Ansvar for kommunens samlede trafikksikkerhetsarbeid ligger politisk hos Utvalg for teknisk drift og plansaker.

Ansvar for kommunens samlede trafikksikkerhetsarbeid ligger administrativt hos rådmannen. Rådmannen gir delansvar for trafikksikkerhetsarbeidet innenfor hvert tjenesteområde til tjenesteområdeleder.

For å sikre et godt og helhetlig arbeid er det dannet et Trafikksikkerhetsforum for planperioden. Trafikksikkerhetsforumet skal minst bestå av representanter for teknisk drift, planavdelingen, skole, barnehage, kultur (idrett og fritid), barnas talsperson, folkehelse, politi og politikere fra begge utvalg. Leder for Trafikksikkerhetsforum har det overordnede ansvaret for å ivareta forumets oppgaver, og forberede saker til politisk behandling.

Mandatet til Trafikksikkerhetsforumet i planperioden er:

- Følge opp trafikksikkerhetsplanen, og etterspørre resultater.
- Videreutvikle, revidere planen, og lage handlingsplan.
- Jobbe for at Vestre Toten kommune blir re-godkjent som trafikksikker kommune fra 2019.
- Behandle trafikksikkerhetsspørsmål og saker av prinsipiell karakter.
- Fremme saker til politisk behandling ved behov.
- Å avholde minst 4 møter i året etter at kvartalsrapport for økonomi og aktivitet og årsrapport er levert for å følge opp det kontinuerlige trafikksikkerhetsarbeidet.

1.3 Planområdet

Trafikksikkerhetsplanen skal favne tiltak på kommunale veger, arealplanlegging/lokalisering, trafikkopplæring i barnehage, grunnskole og voksenopplæring, trafikantinformasjon og andre tiltak som tradisjonelt har ligget utenfor trafikksikkerhetsarbeidet som for eksempel tiltak mot rusmidler og kriminalitet. Avgrensning: prosjektgruppa har valgt å videreføre prioriteringene fra forrige planperiode til tiltak for å trygge skolevegene i kommunen. Mål og visjon for planen gjenspeiler denne prioriteringen.

1.4 Trafikksikkerhetsarbeid nasjonale og regionale føringer

Planverk som er lagt til grunn for trafikksikkerhetsarbeidet:

- Stortingsmelding 33, Nasjonal transportplan 2018-2029
- Stortingsmelding 40, Trafikksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering
- Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2014-2017, Statens vegvesen, politiet, Trygg trafikk, KS, Helsedirektoratet og Utdanningsdirektoratet.
- Høringsutkast til ny nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet er planlagt lagt ut på høring ca 15. oktober 2017.
- Mulighetenes Oppland, Oppland fylkes trafikksikkerhetsutvalg (FTU), Handlingsplan for trafikksikkerhet 2014-2017.
- Høringsdokument, 19.01.17, Oppland fylkes trafikksikkerhetsutvalg (FTU) Handlingsplan for trafikksikkerhet 2018-2021

Trygg trafikk har utarbeidet kriterier for trafikksikker kommune, trafikksikker skole og trafikksikker barnehage. Disse kriteriene har i planperioden 2014-2017 blitt integrert i kommunens trafikksikkerhetsarbeid, og vil bli lagt til grunn for re-godkjenning i 2019.

1.5 Om planarbeidet

Planoppstart med planprogram ble vedtatt av Utvalg for teknisk drift og plansaker 23.10.2017 i sak 77/17. Vedtaket slo fast at trafikksikkerhetsplanen skulle utarbeides som temaplan. Planoppstart ble kunngjort i Totens Blad, på hjemmesiden og det ble sendt ut brev til alle skoler og barnehager i kommunen med ønske om innspill til planen.

Prosjekteier:	Utvalg for teknisk drift og plansaker
Prosjektansvarlig:	Rådmannen
Styringsgruppe:	Rådmannens ledergruppe
Prosjektleder:	Driftssjef teknisk driftsavdeling
Prosjektgruppe:	Trafikksikkerhetsforum
Prosjektsekretær:	Lisa Engen

Prosjektgruppas sammensetning:

Prosjektleder, Bodil Kristin Evenstad, driftssjef, teknisk driftsavdeling

Temaplan trafikksikkerhet 2018-2021

Prosjektsekretær, Lisa Engen, konsulent, teknisk driftsavdeling
Per Morten Aas Stenberg, driftsenhetsleder veg og park, teknisk driftsavdeling
Geir Sollie, driftsenhetsleder ungdom og fritid, kulturavdelingen
Anne Merethe Andresen, arealplanlegger, planavdelingen
Kari Leander, skolekontoret, skole
Inger Naadland Hensvold, barnas representant og folkehelserepresentant, fysio-ergo
Hanne Gunn van Dijk, barnehage
Erik Hoel, Lensmann i Vestre Toten, politiet
Arve Sørbo, politisk representant fra Utvalg for teknisk drift og plansaker
Stian Pettersbakken, politisk representant fra Utvalg for teknisk drift og plansaker
Kjetil Sangnes, politisk representant fra Utvalg for velferd og opplæring

Prosjektgruppa har hatt 8 arbeidsmøter. Status for planperioden 2014-2017 er gjennomgått og erfaringer fra trafikksikkerhetsarbeidet og uløste utfordringer er vurdert. Det kom inn 23 innspill til planen som prosjektgruppa har behandlet. Sammen med nasjonale og regionale planverk, kriterier for trafikksikker kommune fra Trygg Trafikk og ulykkesstatistikk danner dette grunnlaget for planen. Planutkastet behandles i styringsgruppa i desember 2017 og politisk i løpet av januar 2018.

2. VISJON OG MÅLSETNING

2.1 Visjon

Å bygge en kultur der det er attraktivt og naturlig å gå og sykle i kommunen.

En visjon er et ønsket fremtidsbilde som det er enighet om, og som man skal strekke seg etter. Vestre Toten kommune har valgt å ha en visjon med folkehelseperspektiv, da dette henger godt sammen med de overordnede målsettingene i kommuneplanen, nasjonale og regionale føringer. Når flere korte turer foregår til fots eller på sykkel bidrar dette positivt til den enkeltes helse, livskvalitet, til mer aktivitet i lokalmiljøet, mer miljøvennlig transport og til å gjøre tettsteder mer attraktive og tilgjengelige. Visjonen videreføres fra forrige planperiode.

2.2 Hovedmål

Trygge, sikre og attraktive skoleveger i 2 km radius rundt skoler.

I henhold til gjeldende regelverk har alle elever i 2.-10. trinn som bor mer enn fire kilometer fra skolen rett til gratis skoleskyss. For 1. trinn er skyssgrensa to kilometer. Hovedmålet i planperioden vil bringe kommunen nærmere visjonen. Ved å begynne i 2 km radius rundt skolene vil skolevegen bli tryggere for alle elevene som ikke har rett på skoleskyss. Neste milepæl er å utvide hovedmålet til 4 km radius rundt skoler.

Visjonen videreføres fra forrige planperiode, og henger godt sammen med de overordnede målsettingene i kommuneplanen, nasjonale og regionale føringer. Ved å heve trafikksikkerheten rundt skolene i kommunens tettsteder hever man samtidig trafikksikkerheten for mange trafikantgrupper da skoler som oftest har en sentral plassering i lokalsamfunnet.

2.3 Status for delmål fra forrige planperiode

Delmålene skal være målbare, og brukes til å identifisere om hovedmålene allerede er oppnådd, eller om vi har kommet nærmere hovedmålet.

Delmål 2014-2017	Status 2014-2017	Delmål 2018-2021
Kartlegge bevegelsesmønster til skoleelevene ved barnetråkkregistreringer	For å kunne utføre barnetråkkregistreringer må kommunen ha innført Feide, Felles Elektronisk Identitet, som er	Barnetråkkregistrering innføres i planperioden og gjennomføres på alle barneskoler og på Vestre

Temaplan trafikksikkerhet 2018-2021

eller lignende spørreundersøkelser på skolene for å kartlegge opplevelse av utrygghet på skoleveg.	Kunnskapsdepartementets valgte løsning for sikker identifisering i utdanningssektoren. Vestre Toten kommune hadde ikke denne løsningen, men har implementert Feide i slutten av planperioden. Barnehage og voksenopplæring har ikke innført Feide.	Toten ungdomsskole. Avklare om voksenopplæring og barnehage skal benytte barnetråkkregistrering, eller lignende for eksempel trafikkagenten.
Skolevegen oppleves tryggere ved utgangen av planperioden enn ved inngangen av planperioden.	Generelt: 30-soner innført i boligfelt med blandet trafikk. Godkjent som trafikksikker kommune – kriterier for trafikksikker skole er lagt til grunn for skolenes del av dette. Raufoss: Trafikktelling ved Korta skole viser at trafikkmønsteret har blitt mer oversiktlig etter utførte tiltak, men skolen har fortsatt utfordringer som må løses. Maurstien ved Korta skole er oppgradert. Fortau i Nysethvegen i forbindelse med ny Raufoss barneskole, kiss and ride løsning ved Raufoss stadion. Gang- og sykkelveg mellom FV110 og Prøvenvegen ved ungdomsskolen (Svinestien) er utbedret og bygges som gang- og sykkelveg med fortau. Reinsvoll:	Slutføre arbeid med 30-soner i boligfelt. Arbeid med trafikksikker skole videreføres. Ytterligere trafikksikrende tiltak ved/rundt Korta skole iverksettes. - - Arbeidet i Svinestien og gang- og sykkelveg rundt Vestre Toten ungdomsskole slutføres. Ny gang- og sykkelforbindelse fra Prøvenvegen til Reinsvollvegen (FV110)

Temaplan trafikksikkerhet 2018-2021

	Gang- og sykkelveg ved Reinsvoll skole er utbedret. Siktsone ved kryssing av FV246 ved jernbanevegen er etablert med gang- og sykkelveg. Bøverbru: Strakstiltak er utført, men avklaringer i forhold til plan, kjøremønster og gjennomføring er ikke utført. Eina: Reguleringsplanarbeid for fortau eller gang- og sykkelveg i Fjordgata er iverksatt	Ytteligere tiltak i Svein Erik Strandlies veg iverksettes. - Avklaringsmøter i 2018: Tiltak bestemmes ut fra avklaringsmøter Grunnerverv, prosjektering og gjennomføring.
Å øke andel gående eller syklende/sparkende elever til skolen.	FAU ved Korta skole har jobbet målrettet med å skape gode holdninger - at flere skal gå og sykle til skolen, og derigjennom bedre trafikksikkerheten med færre biler rundt skoleområdet og fremme folkehelse. Korta har og har hatt gå-aksjoner flere år på rad. I 2013 gikk eller syklet 63,8 % i småskolen (1-4 trinn), dette har økt til 76,4 % i 2017. I storskolen (5-7 trinn) økning fra 87,6 i 2013 til 87,9 % i 2017.	Nasjonalt mål er at 8 av 10 elever skal gå eller sykle til skolen. Flere skoler bør innføre gå/sykkelaksjoner.
Slutføre arbeidet med en sykkelplan for Raufoss	Driftsavdelingen og planavdelingen har hatt arbeidsmøter sammen med Statens Vegvesen, men har ikke slutført arbeidet.	Plan for hovednett for sykkel behandles politisk i 2018.
Økt kunnskap og fokus på trafikksikkerhet i alle trafikantgrupper (holdningsskapende arbeid).	Holdningsskapende arbeid i skolene og involvering av FAU. Kriterier for trafikksikker kommune er implementert	Videreføres. Videreføres.
Stimulere til økt bruk av	Trafikkopplæring i skolen	Videreføres

Temaplan trafikksikkerhet 2018-2021

sykkelhjelmer		
Stimulere til økt bruk av refleks og lys i mørket	Trafikkopplæring i skolen. Alle skoleelever på voksenopplæring, barne- og ungdomstrinnene har fått utdelt refleks av kommunen i forbindelse med nasjonal refleksdag.	Videreføres Videreføres
Tilby trafikk som valgfag på ungdomstrinnet	Trafikk som valgfag i ungdomsskolene er implementert. Tilbudet er veldig populært, det er ikke plass til alle elever som ønsker dette på Raufoss ungdomsskole.	Utdanne flere lærere som kan undervise i faget.
Styrke driftsbudsjettet til kommunale veger, miljø og trafikksikkerhetstiltak slik at nødvendig vedlikehold av skoleveger blir gjennomført regelmessig.	Driftsbudsjettet er styrket i planperioden, men økonomisk ramme står ikke i forhold til behovet. Skoleveger prioriteres både på drifts- og investeringsbudsjett innenfor økonomisk ramme.	Slutføre arbeidet med kommunedelplan for veg i 2018. Planen vil gi føringer i forhold til tjenestekvalitet i forhold til økonomisk ramme.

2.4 Vestre Toten kommunes delmål

Handlingsplanen er førende for det samlede trafikksikkerhetsarbeidet, og skal legges inn i tjenesteområdenes målepunkter i kommunens økonomi og handlingsprogram.

Tjenesteområdene rapporterer for sine tiltak i økonomi og aktivitetsrapportering til rådmann og politikere.

- Barnetråkkregistreringer innføres, for å kartlegge opplevelse av utrygghet på skoleveg.
- Skolevegen oppleves tryggere ved utgangen av planperioden enn ved inngangen av planperioden.
- Å øke andel gående eller syklende elever til skolen.
- Slutføre arbeidet med plan for hovednett for sykkel i Raufoss
- Økt kunnskap og fokus på trafikksikkerhet i alle trafikantgrupper.
- Spesielt fokus på bruk av sykkelhjelmer, bruk av refleks/lys i mørket
- Fortsette å tilby trafikk som valgfag på ungdomstrinnet, og gi tilbudet til flere elever.
- Utarbeide kommunedelplan for veg og derigjennom å styrke drifts-, vedlikeholds-, fornyings-, og investeringsbehov slik at dette ivaretas på en mer bærekraftig måte.

Temaplan trafikksikkerhet 2018-2021

- Begrense tungtransport gjennom Raufoss sentrum, gjennom å delta aktivt i ATP-prosessen i samarbeid med fylkeskommunen, Statens vegvesen, Jernbaneverket og næringslivet.

2.5 Virkemidler

I planperioden vil stedsutvikling, planlegging, fysiske tiltak og holdningsskapende arbeid være hovedvirkemidlene for å komme nærmere visjonen.

3. DAGENS ORGANISERING AV TRAFIKKSIKKERHETS- ARBEIDET I KOMMUNEN

Selv om en trafikkulykke ikke nødvendigvis skjer på det kommunale vegnettet, rammer ulykkene kommunens innbyggere. Kommunens innbyggere tar også med seg risikoen for ulykker når de reiser ut av egen kommune. Tiltak mot de største problemene på trafikksikkerhetsområdet må derfor også prioriteres i kommunene på samme måte som på nasjonalt og fylkeskommunalt nivå.

Kommunen har flere roller og oppgaver som innebærer at den direkte eller indirekte har mulighet til å påvirke trafikksikkerheten for sine innbyggere. Det er kommunestyret som har det øverste ansvaret for innbyggernes helse, miljø og sikkerhet i kommunen, og trafikksikkerhet er en del av dette ansvaret.

Før planperioden 2014- 2017 hadde Vestre Toten kommune ikke samordnet trafikksikkerhetsarbeidet. Trafikksikkerhetsplanen 2014-2017 tok tak i dette og satte trafikksikkerhetsarbeidet i system. Erfaringer fra planperioden gjør at det for planperioden 2018-2021 gjøres noen endringer i mandatet til, og sammensetningen av Trafikksikkerhetsforum. Handlingsplanen tydeliggjøres ved at ansvar for tiltak beskrives for hvert tjenesteområde. For å sikre gjennomføringsgrad forventes det at tjenesteområdeledere rapporterer for sine tiltak i aktivitetsoppfølging til rådmann og politikere.

3.1 Politisk og administrativt ansvar

Ansvaret for kommunens samlede trafikksikkerhetsarbeid skal ligge politisk hos Utvalg for teknisk drift og plansaker og administrativt hos rådmannen. Utvalg for teknisk drift og plansaker og Utvalg for velferd og opplæring forestår politisk saksbehandling av trafikksikkerhetssaker innenfor sine områder. Rådmannen gir delansvar for trafikksikkerhetsarbeidet innenfor hvert tjenesteområde til tjenesteområdeleder.

3.2 Trafikksikkerhetsforum

For å sikre et godt og helhetlig arbeid skal rådmannen oppnevne et Trafikksikkerhetsforum for planperioden. Trafikksikkerhetsforumet skal minst bestå av representanter for teknisk drift, planavdelingen, skole, barnehage, kultur (idrett og fritid), barnas talsperson og folkehelse. Det velges politikere fra begge utvalg for hver kommunestyreperiode. Politiet har også en representant i forumet. Det velges en leder for forumet som har det overordnede ansvaret for å ivareta forumets oppgaver, og forberede saker til politisk behandling

Erfaringer fra planperioden gjør at prosjektgruppa anbefaler noen endringer i sammensetningen av gruppa. Voksenopplæring bør ha en representant med i forumet for å ivareta innvandrere som trafikantgruppe. Eldrerådet og ungdomsrådet bør involveres mer i

Temaplan trafikksikkerhet 2018-2021

arbeidet. Det foreslås at lederne for rådene får valgfri innkalling til møtene i Trafikksikkerhetsforum. Det foreslås at alle tjenesteområdeledere, eldrerådet og ungdomsrådet får kopi av møtereferat fra møter i forumet.

Mandatet til Trafikksikkerhetsforumet har i planperioden 2014-2017 vært å:

- Følge opp trafikksikkerhetsplanen, og etterspørre resultater fra tjenesteområdene.
- Videreutvikle, revidere planen, og lage handlingsplan for hvert år
- Iverksette aksjoner i samarbeid med naturlige samarbeidspartnere.
- Skrive årsrapport for kommunens samlede innsats i trafikksikkerhetsarbeidet.
- Sette seg inn i Trygg Trafikks kriterier for trafikksikker kommune og legge kriteriene til grunn for videre trafikksikkerhetsarbeid.

Erfaringer fra planperioden er at Trafikksikkerhetsforum ikke har et naturlig sted å skrive årsrapporten. Årsrapporten skrives av tjenesteområdelederne. Siden rådmannen har gitt delansvar for trafikksikkerhetsarbeidet innenfor hvert tjenesteområde til tjenesteområdeleder, er det naturlig at det opprettes målepunkter for trafikksikkerhet i økonomi og aktivitetsrapportene som også videreføres i årsrapporter. Aksjoner bør også iverksettes av organisasjonen og ikke Trafikksikkerhetsforum.

Mandat for Trafikksikkerhetsforum i planperioden 2018-2021 er:

- Å følge opp trafikksikkerhetsplanen, og etterspørre resultater.
- Å videreutvikle, revidere trafikksikkerhetsplanen, og lage handlingsplan.
- Å jobbe for at Vestre Toten kommune blir re-godkjent som trafikksikker kommune fra 2019.
- Å behandle trafikksikkerhetsspørsmål og saker av prinsipiell karakter.
- Fremme saker til politisk behandling ved behov.
- Å avholde minst 4 møter i året etter at kvartalsrapporter for økonomi og aktivitet og årsrapport er levert for å følge opp det kontinuerlige trafikksikkerhetsarbeidet.
- Orienterer arbeidsmiljøutvalget minst en gang i året om trafikksikkerhet.
- Være en pådriver i arbeidet for trafikksikrende tiltak på strekninger/punkter som berører riksveg, fylkesveg og jernbane.

3.3 Trafikksikker kommune

Kommunen er en viktig aktør i trafikksikkerhetsarbeidet. Som vegeier, barnehage- og skoleeier, arbeidsgiver, kjøper av transporttjenester og ansvarlig for innbyggernes helse og trivsel, har kommunen et stort ansvar for å forebygge ulykker. Gjennom lover og forskrifter har kommunen plikt til å arbeide systematisk med ulykkesforebyggende arbeid i alle sektorer. Trafikksikker kommune bygger på en godkjenningsordning. Å bli godkjent betyr ikke at det ikke skjer trafikkuulykker, men godkjenningen er et kvalitetsstempel for godt, målbevisst og helhetlig arbeid med trafikksikkerhet. Vestre Toten kommune er godkjent som trafikksikker

Temaplan trafiksikkerhet 2018-2021

kommune for perioden 2016-2018. På nettsiden www.trafikksikkerkommune.no finnes mer informasjon om kriteriene, gode eksempler og de ulike lover og forskrifter som gjelder kommunens ansvar.

Det er en forutsetning at alle tjenesteområder oppfyller alle kriteriene, og at dokumentasjonen på dette finnes i kommunens internkontrollsystem Compilo. Arbeid med regodkjenning i 2019 er innarbeidet i handlingsplanen.

3.4 Lokalisering og arealbruk

Trafikksikkerhetsarbeidet er forankret i de overordnede målsetningene i kommuneplanens arealdel, og planavdelingen har innarbeidet dette i sitt arbeid. Alle planer som blir lagt fram for politisk behandling skal ha en vurdering av trafiksikkerheten. Kommunens areal- og reguleringsplaner skal legges fram for barnas talsperson.

4. REGISTRERINGER OG PROBLEMANALYSE

For å oppnå en målrettet innsats i trafikksikkerhetsarbeidet er det nødvendig med en god oversikt over trafikksituasjonen i kommunen. Ulykkesstatistikk, erfaringer fra forrige planperiode, andel skysslever ved skolene, innspill til trafikksikkerhetsplanen fra skoler, barnehager, foreninger, og innbyggere er benyttet for å skaffe oversikt over hvordan trafikksituasjonen er og hvordan den oppleves.

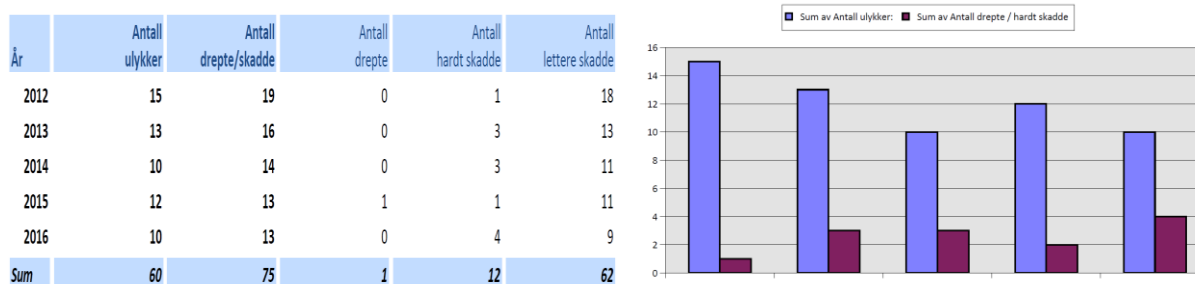
4.1 Trafikkulykker i Vestre Toten kommune 2012-2016

Vestre Toten kommune plikter etter kriterier for trafikksikker kommune å ha oppdatert oversikt over trafikkulykker og trafikkuhell (matriellskader) i kommunen. Oppland fylkes trafikksikkerhetsutvalg har oppdaterte ulykkesstatistikker på <https://www.oppland.no/politikk/politisk-organisasjon/rad-og-utvalg/trafikksikkerhetsutvalg/ulykkesrapporter>

Dette materialet er utarbeidet på grunnlag av politiets rapporter om vegtrafikkulykker med personskader, som er hentet fra Vegvesenets ulykkesregister (STRAKS). I tillegg er data hentet fra Statistisk sentralbyrås ulykkesstatistikk (SSB), Statens vegvesens ulykkesanalysegruppe (UAG), Trafikkforsikringsforeningen (TRAST) samt andre tilgjengelige kilder. Statistikken omfatter bare ulykker med personskader som er meldt til politiet, og er begrenset til ulykker som har skjedd på offentlig eller privat veg, gate eller plass som er åpen for alminnelig trafikk.

Tabeller og figurer i kapittel 4.1.1 – 4.1.8 er hentet fra rapporten fra 2017, og tar for seg hovedtrekkene i ulykkesituasjonen i Vestre Toten kommune. Målet med ulykkesstatistikken er å kunne peke på sammenhenger og fellestrekk som grunnlag for effektive tiltak som kan redusere antall drepte og skadde.

4.1.1 Antall ulykker fordelt på årstall



Det er registrert 15 ulykker i 2012 og 10 i 2016. Ulykkestallet er dermed nesten halvert siden 2008 da vi hadde 19 ulykker.

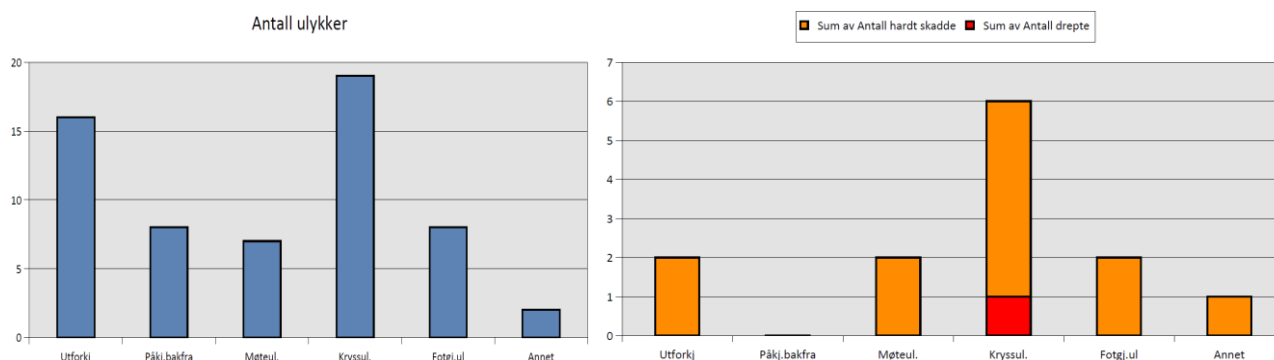
Temaplan trafikksikkerhet 2018-2021

Antallet drepte/skadde har også gått ned i perioden fra 19 i 2012 til 13 i 2016. Antallet drepte/hardt skadde er redusert til ca 1/3 siden 2008 med 37 drepte/skadde.

Kommunen har i perioden en positiv utvikling mht ulykkesstatistikk.

4.1.2 Uhellskategori - skadegrad

Uhellskode hovedkategori	Antall ulykker	Antall drepte/skadde	Antall drepte	Antall hardt skadde	Antall lettere skadde
Annet	2	2	0	1	1
Fotgj.ul	8	8	0	2	6
Kryssul.	19	21	1	5	15
Møteul.	7	13	0	2	11
Påkj.bakfra	8	11	0	0	11
Utforkj	16	20	0	2	18
Sum alle	60	75	1	12	62

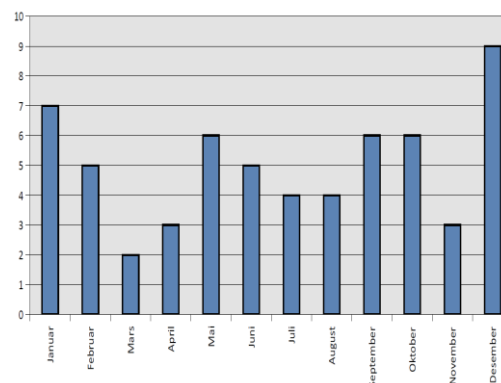


Kryssulykker er den mest vanlige ulykkestypen i Vestre Toten kommune. Kryssulykker skyldes relativt ofte brudd på vikeplikt eller stopplikt. Uoppmersomhet, distraksjon, feilvurdering av avstand og fart er oppgitt som mulige årsaker til disse ulykkene.

Utforskjøringsulykker er også høyt representert og har nesten like mange drepte/skadde. En utforskjøringsulykke er en typisk sommerulykke (mai-september), og skyldes ofte høy fart.

4.1.3 Antall ulykker fordelt på måned

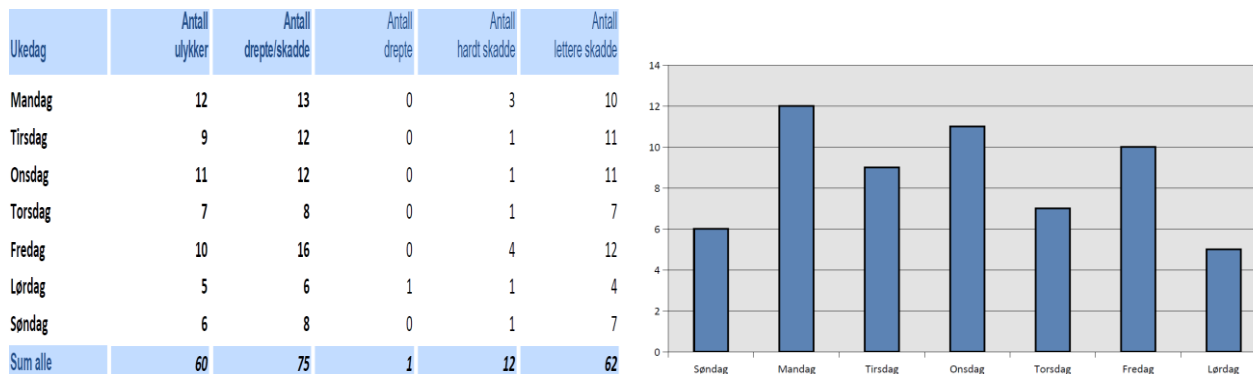
Måned	Antall ulykker	Antall drepte/skadde	Antall drepte	Antall hardt skadde	Antall lettere skadde
Januar	7	11	0	0	11
Februar	5	6	0	0	6
Mars	2	3	0	0	3
April	3	3	0	0	3
Mai	6	11	0	3	8
Juni	5	5	1	1	3
Juli	4	4	0	0	4
August	4	7	0	0	7
September	6	6	0	3	3
Oktober	6	6	0	2	4
November	3	4	0	1	3
Desember	9	9	0	2	7
Sum alle	60	75	1	12	62



Temaplan trafikksikkerhet 2018-2021

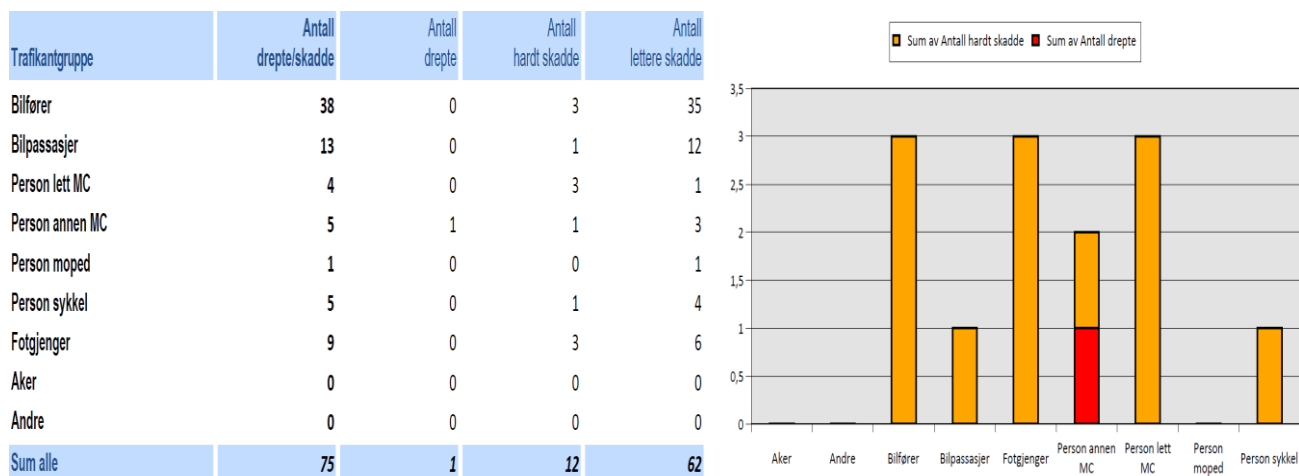
I Vestre Toten kommune skjer det oftest ulykker i vintermånedene desember og januar. Mai, september og oktober har også høye ulykkestall. Trafikkmengden over året vil variere, og vil innvirke på denne statistikken.

4.1.4 Antall ulykker fordelt på ukedag



Her ser vi en dreining fra forrige statistikkperiode 2008-2012 der helgedagene fra fredag til søndag hadde en noe dårligere statistikk enn ukedagene. I perioden 2012-2016 er det mandag, onsdag og fredag det skjer flest ulykker, og færrest på lørdag og søndag.

4.1.5 Trafikantgruppe – skadegrad



Når vi ser på skadegrad er det bil og bilrelaterte hendelser som dominerer. Det er bilførere, fotgjengere og personskade på lett MC som utgjør flest hardt skadde. Det har skjedd en dødsulykke på MC.

Temaplan trafikksikkerhet 2018-2021

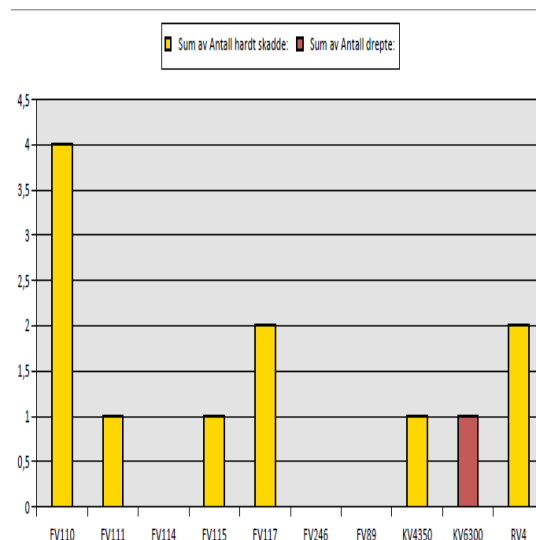
4.1.6 Aldersgruppe – skadegrad- trafikantgruppe

Aldersgruppe	Antall drepte/skadde	Antall drepte	Antall hardt skadde	Antall lettere skadde	Alders gruppe	Sum totalt	Bil fører	Bil passasjer	Person lett MC	Person annen MC	Person moped	Person sykkel	Fotgjenger	Aker	Andre
0-5	0	0	0	0	0-5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
6-9	0	0	0	0	6-9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10-14	4	0	0	4	10-14	4	0	1	0	0	0	2	1	0	0
15-17	4	0	1	3	15-17	4	0	0	2	0	1	1	0	0	0
18-20	13	1	2	10	18-20	13	6	5	1	1	0	0	0	0	0
21-24	5	0	0	5	21-24	5	2	1	0	0	0	0	2	0	0
25-34	12	0	0	12	25-34	12	9	3	0	0	0	0	0	0	0
35-44	7	0	2	5	35-44	7	2	2	1	1	0	1	0	0	0
45-54	7	0	1	6	45-54	7	6	0	0	0	0	0	1	0	0
55-59	3	0	0	3	55-59	3	1	0	0	1	0	0	1	0	0
60-64	6	0	3	3	60-64	6	3	1	0	2	0	0	0	0	0
65-69	5	0	0	5	65-69	5	4	0	0	0	0	1	0	0	0
70-74	3	0	0	3	70-74	3	1	0	0	0	0	0	2	0	0
75-79	2	0	1	1	75-79	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0
80+	4	0	2	2	80+	4	2	0	0	0	0	0	2	0	0
ukjent	0	0	0	0	ukjent	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Sum alle	75	1	12	62	Sum	75	38	13	4	5	1	5	9	0	0

Det er fortsatt de unge som er mest utsatt i vegtrafikken med hensyn til drepte og skadde etter alder og skadegrad. Aldersgruppen 18-20 har høyest antall drepte/hardt skadde. Ulykkesrisikoen reduseres med økende erfaring med motoriserte kjøretøy.

4.1.7 Veg – skadegrad

Veg	Antall ulykker	Antall drepte/skadde	Antall drepte	Antall hardt skadde	Antall lettere skadde
FV110	16	22	0	4	18
FV111	3	5	0	1	4
FV114	4	4	0	0	4
FV115	2	2	0	1	1
FV117	3	5	0	2	3
FV246	3	3	0	0	3
FV89	2	3	0	0	3
KV1065	1	1	0	0	1
KV1120	1	1	0	1	0
KV2700	1	1	0	0	1
KV4350	2	2	0	1	1
KV5200	1	1	0	0	1
KV6300	2	2	1	0	1
PV5185	1	1	0	0	1
RV4	18	22	0	2	20
Sum alle	60	75	1	12	62



Det skjer flest ulykker i Vestre Toten kommune på RV4 og FV110, som er de mest trafikkerte vegstrekingene i kommunen. Det er gjort en rekke ulykkesforebyggende tiltak på disse vegene i ulykkesperioden; ny rundkjøring på FV 110, ny gang og sykkelsti langs deler av FV110, gjennomsnittsmåling på Rv 4 Eina – Bruflat, utbedret avkjøring til Eina sentrum på RV 4 og veglys RV 4 Eina østsiden.

4.1.8 Ulykkeskostnader

Trafikkulykker medfører store lidelser for den som rammes og de nærmeste pårørende. I tillegg kommer store økonomiske konsekvenser for samfunnet. For å få et begrep om hvilken samfunnsøkonomisk nytte man har av å unngå skader i trafikken, er tabellen nedenfor

Temaplan trafikk sikkerhet 2018-2021

beskrivende. Tabellen og teksten er hentet fra «Vegtrafikkulykker i Oppland 2014», Statens Vegvesen, Region Øst, Ressursavdelingen, Trafikkteknikk og analyse.

Oversikten nedenfor viser samfunnsøkonomisk nytte av å unngå skader i trafikken (Den norske verdsettingsstudien, TØI rapport 1053/2010) oppdatert til 2014-priser. Tallene inneholder både realøkonomiske kostnader (administrasjonskostnader, produksjonsbortfall, materielle kostnader og medisinske kostnader) og velferdstap.

Skadetilfelle	Kostnad pr. tilfelle
Et dødsfall	36 006 000
En meget alvorlig skade	27 336 000
En alvorlig skade	9 690 000
En lettere skade	714 000

Tabell 8: Kostnader ved trafikkulykker pr. skadetilfelle etter skadegrad, kroner i 2014 nivå

Ut fra en slik beregningsmodell kostet vegtrafikkulykkene med personskaade i Vestre Toten kommune i 2014 vel 37 millioner kroner.

4.2 Andel skyss elever ved skolene

I følge Opplæringsloven § 7-1 har alle elever på 2.-10. trinn som bor mer enn fire kilometer fra skolen rett til gratis skoleskyss. For elever på 1. trinn er skyssgrensa to kilometer. I tillegg har elever som har særlig farlig eller vanskelig skoleveg rett til fri skyss uavhengig av veglengde.

Minsteavstanden mellom hjem og skole innebærer ikke transport fra dør til dør. Det kreves at eleven går fram til nærmeste holdeplass. Skyss elever på 1. trinn skal likevel maksimalt ha en gangavstand på 1 km til holdeplass, mens øvrige trinn har en maksgrense på 2 km.

Fylkeskommunen v/Opplandstrafikk har ansvaret for å organisere og tilrettelegge skoleskyssen, herunder trafikkfarlig veg mellom hjem og holdeplass.

Ved et eventuelt bytte av transportmiddel, f.eks. drosjeskyss mellom hjem og holdeplass og videretransport med buss, skal dette foregå på egnet holdeplass.

Når fylkeskommunen har skyssopplegget klart for neste skoleår, skal skolekontoret (og aktuelle samarbeidspartnere) kvalitetssikre omstigningsplassene før oppstart av nytt skoleår for å ivareta en trygg skoleveg.

Det er viktig at holdeplasser som brukes ved skoleskyss og lokalisering av parkeringsområder ved skoler er utformet slik at trafikkmiljøet er trygt og oversiktlig.

Temaplan trafikksikkerhet 2018-2021

Tabellen under viser andelen av elever som har skoleskyss skoleåret 2017/18 pr 29.11.17.

Skole	Totalt elevtall	Skyss elever	%
Bøverbru	119	48	40,5
Korta	340	13	3,8
Raufoss	281	23	8,2
Reinsvoll	147	44	30,0
Thune	105	55	52,4
Raufoss ungdomsskole	259	13	5,0
Reinsvoll ungdomsskole	180	132	73,3
Sum	1431	328	22,9

Tallene viser at 1103 elever i utgangspunktet kan gå eller sykle til skolen. Hver dag blir likevel mange barn kjørt til skolene. Flere steder skaper dette kaos, stress og farlige trafikksituasjoner. Kjøring av barn til skolen bidrar til å øke trafikken i nærheten av skolen og langs skolevegen, og kan bidra til utrygghet hos de som går og sykler. Dette bør så langt som mulig unngås både med hensyn til trafikksikkerhet, nærmiljø og folkehelse.

I følge rapport 1413/2015 fra TØI (Transportøkonomisk institutt) oppgis det at hovedårsaken til at barn blir kjørt til skolen er at skolen ligger på vegen til foreldrenes arbeidsplass eller at det oppleves farlig å gå eller sykle. Tett trafikk/høy hastighet langs vegen, eller manglende gang/sykkelveg/fortau er vanligste grunn til at skolevegen oppleves som farlig.

I Nasjonal transportplan, kapittel 7 Barnas transportplan, er det lansert HJERTESONE, en felles dugnad for å skape sikrere skoleveger, bedre helse og styrke miljøet. Sentrale elementer i denne dugnaden er:

- Elever oppfordres i størst mulig grad til å gå eller sykle til skolen
- Et markert område rundt skolen (HJERTESONE) skal være bilfritt før, under og etter skoletid
- Det lages trygge stoppesteder utenfor HJERTESONEN for barn som må ha transport
- Foreldre, skole og elever samarbeider om dugnaden

Begrepet hjertesone er ikke tatt i bruk i Vestre Toten kommune, men flere skoler har godt definerte soner med trygge stoppesteder. Elever som har skoleskyss til skolene på Reinsvoll slippes av i busslomme i Svein Erik Strandlies veg og går på gang- og sykkelveg opp til skolen, ca 200 meter til ungdomsskolen og 300 meter til barneskolen. Ved Korta skole skal skyss elever slippes av på fortau ved parkeringsplassen og gå gangstien opp til skolen, ca 200 meter. På Raufoss skole er det etablert kiss and ride løsning ved Raufoss stadion, og elevene går ca 300 meter opp til skolen.

Thune, Bøverbru og Reinsvoll skoler har en stor andel skyss elever, disse skolene har utfordringer. Korta skole har også utfordringer i forhold til hjertesone.

Temaplan trafiksikkerhet 2018-2021

I planperioden skal det defineres hjertesoner for hver skole, og det skal ha høy prioritet å gjøre nødvendige fysiske og holdningsskapende tiltak for å trafikksikre hjertesonene.

4.3 Særlig farlig/vanskelig skoleveg – rett til skoleskyss

I henhold til Opplæringsloven § 7-1 har elever som har særlig farlig eller vanskelig skoleveg rett til gratis skyss uavhengig av veglengden. Tilstanden på skolevegen, klima, trafikkforholdene på vegen og forhold knyttet til den enkelte elev er viktig når kommunen skal vurdere om vegen er særlig farlig eller vanskelig. Loven krever at eleven utsettes for en fare som er utenom det vanlige. Den risiko skoleelever til vanlig utsettes for når de ferdes i trafikken er ikke tilstrekkelig.

Av totalt 328 skyss elever (pr. 01.12.17) har 24 elever skyss på grunn av særlig farlig skoleveg. (6 elever er innvilget skoleskyss ut 4. trinn, 15 elever er innvilget ut 7. trinn, og 3 elever har vinterskyss).

Elever som har sin skoleveg langs RV4 og FV246, der det ikke er gang- og sykkelveg, har automatisk krav på fri skoleskyss (skolestyrevedtak 23/92). Vedtak om skyss på grunn av særlig trafikkfarlig skoleveg på andre vegstrekninger fattes av kommunen på bakgrunn av skjønn.

Trafiksikkerhetsforum har i 2017 kartlagt aktuelle vegstrekninger rundt grendeskolene og laget forslag til nytt vedtak. Saken blir lagt fram til politisk behandling i Utvalg for velferd og opplæring og Kommunestyret innen utgangen av februar 2018.

4.4 Innspill og vurderinger

Det kom inn 23 innspill til planen som prosjektgruppa har behandlet. Kapittel 5 beskriver hvilke tiltak som skal gjennomføres i planperioden.

4.5 Status for tiltak fra forrige planperiode 2014-2017

Alle tiltak er gjennomgått og ført opp status på. Kapittel 5 beskriver tiltak som videreføres til planperioden 2018-2021.

5. TILTAK

5.1 Organisatoriske tiltak

5.1.1 Overordnet ansvar

Ansvar for kommunens samlede trafikksikkerhetsarbeid ligger politisk hos Utvalg for teknisk drift og plansaker og administrativt hos rådmannen. Utvalg for teknisk drift og plansaker og Utvalg for velferd og opplæring forestår politiske saksbehandling av trafikksikkerhetssaker innenfor sine områder. Rådmannen gir delansvar for trafikksikkerhetsarbeidet innenfor hvert tjenesteområde til tjenesteområdeleder.

For å sikre et godt og helhetlig arbeid skal rådmannen oppnevne et Trafikksikkerhetsforum for planperioden. Trafikksikkerhetsforumet skal minst bestå av representanter for teknisk drift, planavdelingen, skole, barnehage, kultur (idrett og fritid), barnas talsperson og folkehelse. Det velges politikere fra begge utvalg for hver kommunestyreperiode. Politiet har også en representant i forumet. Det velges en leder for forumet som har det overordnede ansvaret for å ivareta forumets oppgaver, og forberede saker til politisk behandling

Erfaringer fra planperioden gjør at prosjektgruppa anbefaler noen endringer i sammensetningen av trafikksikkerhetsforum. Voksenopplæring bør ha en representant med i forumet for å ivareta innvandrere som trafikantgruppe. Det er også formålstjenlig at det velges vararepresentant for politiske representanter. Eldrerådet, Råd for funksjonshemmede og Ungdomsrådet bør involveres mer i arbeidet. Det foreslås at lederne for rådene får valgfri innkalling til møtene i trafikksikkerhetsforum. Det foreslås at alle tjenesteområdeledere, Eldrerådet, Råd for funksjonshemmede og Ungdomsrådet får kopi av møtereferat fra møter i forumet.

Erfaringer fra planperioden er at trafikksikkerhetsforum ikke har et naturlig sted å skrive årsrapporten. Årsrapporten skrives av tjenesteområdelederne. Siden rådmannen har gitt delansvar for trafikksikkerhetsarbeidet innenfor hvert tjenesteområde til tjenesteområdeleder, er det naturlig at det opprettes målepunkter for trafikksikkerhet i økonomi og aktivitetsrapportene som også videreføres i årsrapporter. Handlingsplanen tydeliggjøres ved at ansvar for tiltak beskrives for hvert tjenesteområde. For å sikre gjennomføringsgrad forventes det at tjenesteområdeledere rapporterer for sine tiltak i aktivitetsoppfølging til rådmann og politikere. Aksjoner skal iverksettes av organisasjonen og ikke trafikksikkerhetsforum.

Nytt mandat for trafikksikkerhetsforum i planperioden 2018-2021:

- Å følge opp trafikksikkerhetsplanen, og etterspørre resultater.
- Å videreutvikle, revidere trafikksikkerhetsplanen, og lage handlingsplan.
- Å jobbe for at Vestre Toten kommune blir re-godkjent som trafikksikker kommune fra 2019.
- Å behandle trafikksikkerhetsspørsmål og saker av prinsipiell karakter.

Temaplan trafikksikkerhet 2018-2021

- Fremme saker til politisk behandling ved behov.
- Å avholde minst 4 møter i året etter at kvartalsrapporter for økonomi og aktivitet og årsrapport er levert for å følge opp det kontinuerlige trafikksikkerhetsarbeidet.
- Orienterer arbeidsmiljøutvalget minst en gang i året om trafikksikkerhet.
- Være en pådriver i arbeidet for trafikksikrende tiltak på strekninger/punkter som berører riksveg, fylkesveg og jernbane.

5.1.2 Trafikksikker kommune

Trafikksikker kommune bygger på en godkjenningsordning. Å bli godkjent betyr ikke at det ikke skjer ulykker men godkjenningen er et kvalitetsstempel for god, målbevisst og helhetlig arbeid med trafikksikkerhet. Vestre Toten kommune er godkjent som trafikksikker kommune for perioden 2014-2017. I løpet av 2018 må kommunen være klar til ny godkjenning for perioden 2019-2021. Dette betinger at kommunen har oppfylt kriteriene for det enkelte tjenesteområde, og at rådmannen kan gi skriftlig dokumentasjon på at alle kriteriene er oppfylt.

Det er en rekke dokumentasjonskrav som skal oppfylles. Det opprettes et dokument i Compilo med tittelen «trafikksikker kommune» der all dokumentasjonen samles. Tiltakslisten nedenfor beskriver hvilken dokumentasjon som skal skaffes, og hvem som har ansvaret.

Dokumentasjonen skal sendes til tjenesteområder og til leder av trafikksikkerhetsforum. Fristen settes til utgangen av august 2018.

Rådmannen	Ansvar
Skriftlig dokumentasjon fra rådmannen om at alle kriteriene er oppfylt	Rådmannen
Teknisk drift	
Opprette dokumentet Trafikksikker kommune i Compilo og vedlikeholde det	Konsulent
Skriftlig bekreftelse fra driftssjef på at alle kriterier er oppfylt for teknisk driftsavdeling	Driftssjef
Skriftlige rutiner for hvordan trafikksikkerheten ivaretas i forbindelse med kommunens drift og vedlikehold på vegnettet	Driftsenhetsleder veg og park
Barnehage	
Skriftlig bekreftelse fra barnehagestyrer på at alle kriterier er oppfylt	Barnehagestyrere
Årsplan hvor trafikk er integrert	Barnehagestyrere
Rutiner for turer til fots, med bil eller kollektivtransport	Barnehagestyrere
Oversikt som viser at trafikk er et tema på foreldremøter	Barnehagestyrere
Skole	
Skriftlig bekreftelse fra rektor på at alle kriteriene er oppfylt	Rektorer
Årsplan hvor trafikk er integrert	Rektorer
Rutiner for turer til fots, med sykkel, bil og kollektivtransport	Rektorer
Oversikt som viser at trafikk er et tema på foreldremøter	Rektorer
Planavdelingen	
Skriftlige rutiner for hvordan trafikksikkerhet ivaretas i arbeidet med kommuneplanenes arealdel og ved behandling av reguleringsplaner	Plansjef

Temaplan trafikksikkerhet 2018-2021

Kultur	
Skriftlig oversikt for hvordan kommunen skal påvirke lag og foreninger til å integrere trafikksikkerheten i virksomheten	Kultursjef
Helse	
Skriftlig dokumentasjon på hvordan kommunelegen medvirker til at fastlegene får tilstrekkelig kjennskap til vegtrafikklovens § 34	Kommuneoverlege
Skriftlig oversikt over hvordan helsestasjonene integrerer trafikksikkerhet i sitt arbeid	Ledende helsesøster

5.1.3 Rådmannen

- Oppnevner trafikksikkerhetsforum for planperioden 2018-2021, med nytt mandat. Trafikksikkerhetsforumet skal minst bestå av representanter for teknisk drift, planavdelingen, skole, barnehage, kultur (idrett og fritid), barnas talsperson, voksenopplæring og folkehelse. (2018)
- Etterspør aktivitetsoppfølging for målepunkter for trafikksikkerhet i økonomi og aktivitetsrapporter fra tjenesteområdelederne (2018-2021).
- Sørge for at det blir oppnevnt politikere til trafikksikkerhetsforum etter kommunevalget 2019, minst en politiker fra begge utvalg med vararepresentant.
- Sørge for at barnas talsperson blir valgt etter kommunestyevalget 2019.
- Gjennomfører strategimøter årlig vår og høst for å samordne planarbeid og investeringsbehov mellom tjenesteområdene. Det gis ikke tilskudd til trafikksikkerhetstiltak dersom godkjent reguleringsplan eller grunnerverv mangler.
- Sørge for at Vestre Toten kommune har oppfylt kriteriene for trafikksikker kommune innenfor hvert enkelte tjenesteområde i løpet av 2018.

5.1.4 Leder av trafikksikkerhetsforum

- Følger opp mandatet til trafikksikkerhetsforum i planperioden, og er ansvarlig for å kalle inn til møter.
- Legger trafikksikkerhetsplan 2018-2021 fram for politisk behandling (januar 2018)
- Legger fram forslag til nytt vedtak for rett til skoleskyss for særlig farlig/vanskelig skoleveg til politisk behandling i UVO januar 2018.
- Orienterer AMU om trafikksikkerhetsplanen i 2018.
- Orienterer AMU om tjenesteområdenes oppfølging av planen i 2019-2021.
- 2018 søker regodkjenning som trafikksikker kommune for 2019-2021.
- Jobbe for å få på plass kommunens trafikksikkerhetspris.
- Følge opp innspill fra ungdomsrådet, markedsføre innlandskortet bedre for ungdom, og henvende oss til Gjøvikbanen for å prøve å få til lignende løsning for tog.

5.1.5 Teknisk driftsavdeling

2018

Kriterier som driftssjef må bekrefte oppfylt før søknad om trafikksikker kommune, frist utgangen av august 2018:

Temaplan trafikksikkerhet 2018-2021

- Utarbeide rutine i Compilo for å søke fylkeskommunale midler til fysiske trafikksikkerhetstiltak.
- Utarbeide rutine i Compilo for snørydding på skoleveger.
- Utarbeide rutine i Compilo for å kvalitetssikre trafikksikkerheten i forbindelse med anleggsvirksomhet i kommunen.
- Utarbeide rutine for håndtering av innspill på trafikksikkerhetstiltak fra andre etater, organisasjoner og publikum.

Øvrige tiltak i 2018:

- Arbeid med plan for hovednett for sykkel i Raufoss slutføres og legges fram for politisk behandling.
- Arbeid med kommunedelplan for veg slutføres og legges fram for politisk behandling.
- Legger dokumentet «Trafikksikker kommune» inn i Compilo, og sørger for å lenke opp dokumentene fra organisasjonen etter hvert som de produseres.

2018-2021

- Tjenestoområdeleder orienterer om «retningslinje – ansatte i et trafikksikkert arbeidsmiljø» på et personalmøte årlig.
- Oppfordring om å klippe hekken i august, før skolestart – på kommunens hjemmeside og facebook.
- Bestiller reflekser til alle elever på voksenopplæring, barne- og ungdomsskole årlig – fordeler og leverer til skolekontoret for utdeling. Dette skjer årlig i oktober i forbindelse med nasjonal refleksdag.
- Søker om tilskudd for trafikksikkerhetstiltak fra Oppland Fylkes trafikksikkerhetsutvalg i januar årlig.

5.1.6 Barnehage

2018

Kriterier som barnehagestyrere må bekrefte oppfylt før søknad om trafikksikker kommune, frist utgangen av august 2018:

- Barnehagens trafikkopplæring integreres som en del av omsorgs- og opplæringsarbeidet og nedfelles i barnehagens årsplan.
- Barnehagen stiller krav til busselskap og drosjer om belter og trafikksikker adferd ved kjøp av transporttjenester.
- Barnehagens ansatte kjenner rutiner for håndtering av uforutsette faresituasjoner og hendelser på turer.
- Barnehagen har utarbeidet rutiner for å ivareta sikkerheten på turer til fots, med bil eller kollektivtransport.
- Barna lærer trafikkregler for fotgjengere
- Barna lærer om bruk av sansene sine i trafikken.
- Barna lærer om bruk av bilbelte, sykkelhjelmer og reflekser.
- Barnehagen har rutiner for å ivareta barnas sikkerhet ved barnehagens parkeringsplass og port. Disse gjennomgås årlig med foreldre og ansatte.
- Barnehagen påvirker foreldrene til å sikre barna på vei til og fra barnehagen.
- Trafikksikkerhet og trafikkopplæring er et årlig tema på foreldremøter

2018-2021

Temaplan trafikksikkerhet 2018-2021

- Barnehagestyrer har ansvar for å skaffe refleksvester ved behov. Kommunens forsikringsselskap Gjensidige ønsker å bidra til økt trafikksikkerhet for barn og unge og sponser derfor gratis refleksvester til barnehager og skoler så langt det lar seg gjøre. De har to søknadsperioder i året: 1. januar -1. mars og 1. august -1. oktober. Bestillingsskjema finnes [her](#).
- Årsplan hvor trafikk er integrert skal sendes leder av trafikksikkerhetsforum årlig.
- Oversikt som viser at trafikk er et tema på foreldremøter skal sendes leder av trafikksikkerhetsforum årlig.

5.1.7 Skole

2018

Kriterier som rektorer må bekrefte oppfylt før søknad om trafikksikker kommune, frist utgangen av august 2018:

- Skolen gir, i samarbeid med FAU, anbefalinger til foresatte om sykling til skolen.
- Skolen har utarbeidet rutiner for å ivareta sikkerheten på turer til fots, på sykkel, i bil og med kollektivtrafikk i skolens regi. Bruk av sykkelhjelme, lys og refleks i mørket er en naturlig del av dette.
- Skolen har gode rutiner for at planene blir fulgt av de ansatte
- Skolen har integrert trafikkopplæring i lokal læreplan/årsplan i tråd med Kunnskapsløftets kompetansemål
- Skolens læreplan for trafikk er årlig tema på foreldremøte.
- Foreldre blir involvert i skolens trafikksikkerhetsarbeid for eksempel gjennom Foreldrenes arbeidsutvalg (FAU)

2018-2021

- Når fylkeskommunen har skyssopplegget klart for neste skoleår, skal skolekontoret (og aktuelle samarbeidspartnere) kvalitetssikre omstigningsplassene før oppstart av nytt skoleår for å ivareta en trygg skoleveg.
- Årsplan hvor trafikk er integrert sendes leder i Trafikksikkerhetsforum
- Oversikt som viser at trafikk er et tema på foreldremøter sendes leder av trafikksikkerhetsforum årlig.
- Skolesjefen har ansvar for å sette ned en arbeidsgruppe med deltagere fra skolene og planavdelingen som sørger for handlingsplan og gjennomføring av barnetråkkregistrering ved alle barneskoler og Vestre Toten ungdomsskole i planperioden.
- Minst to skoler skal gjennomføre gå/sykkelaksjon minst 2 ganger i planperioden for å se om vi nærmer oss nasjonalt mål på at 8 av 10 skal gå eller sykle til skolen. Skolesjefen avklarer dette med rektorer.
- Skolesjefen må i samråd med rektorer ta stilling til om det er behov for å utdanne flere lærere til å ha trafikk som valgfag, eller om andre tiltak kan gjøres for å utvide tilbudet.

5.1.8 Planavdelingen

2018

Kriterier som plansjefen må bekrefte oppfylt før søknad om trafikksikker kommune, frist utgangen av august 2018:

- Trafikksikkerheten skal vurderes og vektlegges for alle nye byggeområder ved utarbeidelse av kommuneplanens arealdel.

Temaplan trafikksikkerhet 2018-2021

- Trafikksikkerhet skal vurderes og vektlegges ved behandling av reguleringsplaner.

2018-2021

- Plansjefen melder deltagere til skolesjefen for arbeidsgruppe som skal jobbe med barnetråkkregistreringer i planperioden.
- Barnetråkkregistreringer skal brukes aktivt i arealplanlegging etter hvert som de kommer inn i kartlaget.
- Plansjef har ansvar for å nedsette en arbeidsgruppe som skal søke å finne gode løsninger for uoversiktlig trafikkbilde ved Bøverbru skole, og kalle inn til første møte i 2018. Arbeidsgruppen skal minst bestå av representanter fra Bøverbru skole, Bøverbru barnehage, planavdelingen (arealplanlegger), Opplandstrafikk, barnas representant og teknisk driftsavdeling.
- Grunnerverv Fjordgata 2018- plansjef.
- Reguleringsplan Svein Erik Strandlies veg 2018 - plansjef.
- Grunnerverv Svein Erik Strandlies veg 2019 - plansjef.
- Reguleringsplan Korta skole parkering 2019 – plansjef.
- Reguleringsplan G/S-veg Grimsrudvegen 2019 - plansjef
- Grunnerverv Korta skole parkering 2020 - plansjef
- Grunnerverv G/S-veg Grimsrudvegen 2020 - plansjef
- Reguleringsplan Nils Juelsgate 2020 – plansjef.
- Grunnerverv Nils Juelsgate 2021 - plansjef

5.1.9 Kultur

2018

Kriterier som kultursjefen må bekrefte oppfylt før søknad om trafikksikker kommune, frist utgangen av august 2018:

- Kommunen stimulerer frivillige lag og foreninger til å innarbeide retningslinjer for sikker transport innenfor egen virksomhet

2.1.10 Helse

2018

Kriterier som helsesjefen må bekrefte oppfylt før søknad om trafikksikker kommune, frist utgangen av august 2018:

- Kommunelegen er kjent med kommunens trafikksikkerhetsarbeid
- Kommunelegen medvirker til at kommunens fastleger har tilstrekkelig kjennskap til vegtrafikklovens § 34 (Tilbakekall av retten til å føre motorvogn mv. på grunn av særlige forhold) og hvordan denne kan anvendes for å redusere risiko for trafikkulykker.
- Helsestasjonene har utarbeidet dokumentasjon for når og hvordan trafikksikkerhet integreres i møte mellom foreldre og barn.

2.1.11 Eiendom

2018: Starte arbeidet med situasjonsplan for Thune skole som beskrevet i punkt 11 i kapittel 5.7.3.

2018-2021: Ivareta hjertesone i alle prosjekter som involverer skole.

5.2 Kartlegging

Et av delmålene i planen er å kartlegge bevegelsesmønster til skoleelevene for å kartlegge opplevelse av utrygghet på kommunens skoleveger. Ut fra opplysninger om steder med stor følt utrygghet kombinert med faglig vurdering (befaring) vil man kunne få avdekket steder med reell høy ulykkesrisiko, men hvor det enda ikke har blitt registrert ulykker. På denne måten vil våre yngste trafikantgrupper komme med i planleggingen av eget oppvekstmiljø.

Barnetråkkregistrering innføres i planperioden og gjennomføres på alle barneskoler og på Vestre Toten ungdomsskole. Skolesjefen har ansvar for å sette ned en arbeidsgruppe med deltagere fra skolene og planavdelingen som sørger for handlingsplan og gjennomføring.

Resultatet av kartleggingen blir et nyttig verktøy for arealplanlegging, og skal brukes til å prioritere mellom fysiske og holdningsskapende tiltak.

5.3 Hjertesone

I Nasjonal transportplan, kapittel 7 Barnas transportplan, er det lansert HJERTESONE, en felles dugnad for å skape sikrere skoleveger, bedre helse og styrke miljøet. Sentrale elementer i denne dugnaden er:

- Elever oppfordres i størst mulig grad til å gå eller sykle til skolen
- Et markert område rundt skolen (HJERTESONE) skal være bilfritt før, under og etter skoletid
- Det lages trygge stoppesteder utenfor HJERTESONEN for barn som må ha transport
- Foreldre, skole og elever samarbeider om dugnaden

Begrepet hjertesone er ikke tatt i bruk i Vestre Toten kommune, men flere skoler har godt definerte soner med trygge stoppesteder. Elever som har skoleskyss til skolene på Reinsvoll slippes av i busslomme i Svein Erik Strandlies veg og går på gang- og sykkelveg opp til skolen, ca 200 meter til ungdomsskolen og 300 meter til barneskolen. Ved Korta skole skal skyss elever slippes av på fortau ved parkeringsplassen og gå gangstien opp til skolen, ca 200 meter. På Raufoss skole er det etablert kiss and ride løsning ved Raufoss stadion, og elevene går ca 300 meter opp til skolen.

Thune, Bøverbru og Reinsvoll skoler har en stor andel skyss elever, disse skolene har utfordringer. Korta skole har også utfordringer i forhold til hjertesone.

I planperioden skal det defineres hjertesoner for hver skole, og det skal ha høy prioritet å gjøre nødvendige fysiske og holdningsskapende tiltak for å trafikksikre hjertesonene.

Skolesjefen har ansvar for å iverksette arbeid med opprettelse av Hjertesoner rundt alle skolene. Planavdelingen, Eiendomsavdelingen og Teknisk drift kobles inn i arbeidet etter behov.

5.4 Trafikk som valgfag på ungdomsskolen

I planperioden 2014-2017 ble det utdannet lærere i faget trafikk, og det er tilbud om dette på begge ungdomsskolene. På Reinsvoll ungdomsskole får alle elever som ønsker trafikk som valgfag tilbud om dette. På Raufoss ungdomsskole er det ikke tilbud til alle elevene som ønsker trafikk som valgfag. Trafikk som valgfag er et viktig tiltak for ungdom som er en særlig utsatt gruppe i trafikken.

Det er ønskelig at alle som vil ha trafikk som valgfag gis mulighet for dette. Ungdomsskolene skal slå sammen til Vestre Toten ungdomsskole i løpet av planperioden 2018-2021.

Skolesjefen må i samråd med rektorer ta stilling til om det er behov for å utdanne flere lærere til å ha trafikk som valgfag, eller om andre tiltak kan gjøres for å utvide tilbudet. Dersom det evt er behov for å utdanne flere lærere meldes dette inn til leder av Trafikksikkerhetsforum, og det vil søkes tilskudd for dette i Oppland Fylkes Trafikksikkerhetsutvalg.

Det er ønskelig å ha undervisningsmateriell som førstehjelpsdukke til førstehjelpskurset, hjelmer for å øve på kameratredning og kjegler til bruk i praktisk undervisning. Det vil søkes om tilskudd til dette av Oppland Fylkes Trafikksikkerhetsutvalg i 2018.

5.5 Aksjoner

FAU ved Korta skole har jobbet målrettet med å skape gode holdninger - at flere skal gå og sykle til skolen, og derigjennom bedre trafiksikkerheten med færre biler rundt skoleområdet og fremme folkehelse. Korta har hatt gå-aksjoner flere år på rad. Flere skoler bør innføre gå/sykelaksjoner for å jobbe mot målet at 8 av 10 elever skal gå eller sykle til skolen. Thune skole har arrangert refleksjakt. Oppfordring til å klippe hekken før skolestart er innarbeidet.

Trafikksikkerhetsforum ser nytte av alle aksjoner som kan fremme trafiksikkerheten, og ønsker å motivere barnehager og skoler til kreative tiltak. Det vil i planperioden jobbes med å få på plass en trafiksikkerhetspris som deles ut til skoler og barnehager etter bestemte kriterier. For å finansiere denne prisen ønsker Trafikksikkerhetsforum å spørre lokalt næringsliv.

5.6 Vedlikehold av eksisterende gang- og sykkelvegnett/fortau

Drift, vedlikehold og fornyelsesbehov av kommunens gang/sykkelveger, fortau, skiltpark, siktrydding, veglys osv er viktige virkemidler i forhold til trafikksikkerhet. Standard for brøyting er også avgjørende for om det er lystbetont å gå/sykle/sparke vinterstid.

Utkast til kommunedelplan for veg er under utarbeidelse og i forbindelse med denne planprosessen vil kommunen måtte ta noen valg i forhold til økonomi og tjenestekvalitet. Det er viktig at trafikksikkerheten ivaretas på en betryggende måte slik at et akseptabelt tjenestenivå kan leveres innenfor tildelte økonomiske rammer.

I forslaget til kommunedelplan for veg er det for å ivareta trafikksikkerhetsplanens visjon tatt inn forslag til en kvalitetsheving fra dagens nivå. Det lagt inn gang- og sykkelveginspeksjoner med driftstiltak 2 ganger i året, vår og høst, i stedet for bare vår. Dette for å sikre at gang- og sykkelvegene er klare for et nytt skoleår, og fremme visjonen om at det skal være attraktivt å gå og sykle.

5.7 Tiltak på vegnettet

5.7.1 Fysiske tiltak/virkemidler i prioritert rekkefølge

- Universell utforming skal ivaretas så langt som mulig
- Kjente risikopunkter utbedres.
- Tiltak som fysisk tilrettelegger for bilfrie skolegårder - hjertesoner
- Reduksjon av sikthindre i tråd med vegnormalens krav.
- Fjerne gamle løsninger som skaper forvirring i trafikkbildet
- Vedlikehold/rehabilitering/gjenoppbygging av eksisterende gang og sykkelstier
- Etablering av gang og sykkelsti evt fortau
- Fartsreducerende tiltak
- Særskilte fartsgrenser
- Vegbelysning
- Variable fartsgrenser

5.7.2 Trafikksikrende tiltak på strekninger/punkter som berører riksveg, fylkesveg og jernbane

Det har kommet innspill på strekninger og punkter i kommunens trafikkbilde som ikke kan løses av kommunen alene, men der kommunen må være aktiv pådriver for å finne løsninger i samarbeid med andre aktører. Det er satt opp en liste over punkter/strekninger kommunen bør jobbe videre med å finne gode trafikksikre løsninger på.

Temaplan trafikksikkerhet 2018-2021

Handlingsplan for fylkesveger 2018-2021 er vedtatt. Det er satt av fylkeskommunal pott for mindre tiltak der noen av midlene er fordelt, mens andre blir fordelt etter innspill. Større tiltak må kommunen jobbe videre for å få med i neste planperiode.

Nr	Strekning/ punkt
Punkter/strekninger forbundet med høy risiko for ulykker	
1	Uoversiktlig trafikksituasjon i krysset ved Knut Hamsuns veg og Østvollvegen. Fortau går langs Østvollvegen ned en bratt bakke, og rett ut i Knut Hamsunsveg. Risikopunkt da bilister som kommer sørover på Knut Hamsunsveg mot Østvollvegen ikke har god sikt før de er helt ute i krysset. Fotgjengere skal over Østvollvegen til fortau på andre siden. Det er malt opp fotgjengerkryssing men skilting er tatt ned. Fotgjengerkryssing går rett over i et autovern på andre siden av Østvollvegen. Her må det finnes nye løsninger for å rydde opp i trafikkbildet.
Punkter/strekninger som er med i handlingsprogram for fylkesveger 2018-2021	
•	Miljøgate Raufoss sentrum fra rundkjøring til rundkjøring. Punktet var satt opp som første prioritet i innspill fra kommunen til handlingsprogrammet. Det er satt av 35 millioner kroner i perioden til miljøgater på Raufoss, Gran og Lena, men det må foretas en nærmere vurdering av hvilke områder som prioriteres. Det legges opp til at slike tiltak må/bør være spleiselag mellom fylkeskommunen og kommunen. Det har vært innledende møter mellom Vestre Toten kommune, fylkeskommunen og Statens vegvesen for å starte ATP-prosess (Samordnet areal- og transportplanlegging) for Raufoss. Prosessene ender i strategier som vedtas i kommunestyret, og det inngås forpliktende avtaler mellom partene for videre arbeid. ATP-prosjektet innebærer en tilrettelegging og prioritering for gange, sykling og kollektivtransport. Kommunen har en forventning om at miljøgate i Raufoss blir en del av strategien.
•	Gang og sykkelveg langs FV 111 Bøverbru sentrum – Nærstein (2018)
Andre punkter/strekninger det bør jobbes videre med i planperioden	
1	Sørlig avkjøring fra RV4 til FV 115 (Sentrumsgata) gjennom jernbaneundergangen på Reinsvoll. Er tatt opp i alle møter med Statens Vegvesen i alle samarbeidsmøter som er naturlig, men ingen tiltak er iverksatt. Det er et ønske fra kommunen at undergangen blir stengt for kjørende, og blir en ren fotgjengerundergang.
2	FV 246 Bøverbruvegen forbi bensinstasjonen og under Gjøvikbanen (Både nord- og sørsiden av vegbanen). Det forventes økt gang og sykkeltrafikk her i forbindelse med nedleggelse av Reinsvoll ungdomsskole og framtidig fortetting i Reinsvoll sentrum. Trafikkbildet er noe uklart og trenger oppstramming. Det er regulert fortau på sørsiden som ikke er bygd. Bussholdeplassen flyter over i gangveg uten skiller. Det må se på helhetlig løsning for hele området slik at gang og sykkelssystemet henger sammen.
3	Strekningen fra Eina grendehus til bebyggelsen slutter i Hågårvegen (Pluggeroa) mangler godt tilbud for myke trafikanter. Dette er skoleveg og elever fra 2. trinn har ikke krav på skoleskyss.
4	FV 246 fra Bøverbru mot Reinsvoll. Fartsgrense inn mot krysset Nils Julsgate/Svein Erik Strandlies veg er 40 km/t, men bilene holder høy fart.

Temaplan trafikksikkerhet 2018-2021

5	Gang og sykkelveg langs RV 4 på strekningen Bruflat – Eina
6	Gang og sykkelsti langs FV 246 mellom Bøverbru og Reinsvoll. Punktet ble rangert som nummer 4 i kommunens prioriteringsliste over innspill til handlingsprogram for fylkesveger, men nådde ikke opp i fylkeskommunens prioriteringer.
7	Fjernet gangfelt over FV 246 ved Bøverbru Kiosk oppleves som utrygt for fotgjengere. Dette er tatt opp med Statens Vegvesen flere ganger, og de ønsker ikke å innføre fotgjengerkryssing igjen nettopp på grunn av trafikksikkerhet. I planperioden bør det jobbes videre med dette punktet, spesielt siden det nå bygges gang og sykkelveg på andre siden av FV 246 langs FV 111. Det bør jobbes i retning av lavere fartsgrense (særskilt fartsgrense) på stedet og opphøyd fotgjengerovergang da tettstedet er delt i to.
8	Forlengelse av gang og sykkelveg langs FV 111 fra avkjøring til Holetjernet til Bøverbrukrysset, ca 460 meter. Punktet ble diskutert tatt med ved innspill til handlingsprogram for fylkesveger i 2016, men nådde ikke opp på prioriteringslista.
9	Miljøgate Fjordgata Eina
10	X FV111-F82 Nærsteinkrysset og videre inn Nærsteinvegen. Skoleveg, det er ønskelig å skille myke trafikanter og kjørende med gang og sykkelveg, ca 700 meter.

5.7.3 Prioriterte tiltak i planperioden som medfører/ kan medføre investeringsbehov

Nr	Problem	Tiltak
1	Skille syklende og gående på g/s-veg fra FV 110 til vestre Toten Ungdomsskole (Svinestien). Stien var veldig dårlig og smal.	Oppgraderes til fullverdig gang og sykkelveg med fortau. Anleggsfase 2017/2018 teknisk driftsavdeling.
2	Fjordgata på Eina har blandet trafikk, og er skoleveg – gata forbinder Eina sentrum med RV 4. Behov for å skille biltrafikk og gående/syklende	Reguleringsplan 2017- Planavdelingen Grunnerverv 2018 – Planavdelingen Prosjektering 2018 – Teknisk drift Anleggsfase 2019 – Teknisk drift
3	Gang og sykkelveg fra Østvollvegen til Rustadvegen, må reetableres da den er for smal og gatelysanlegget trenger oppgradering. Skoleveg.	Gang og sykkelveg breddes ut og reetableres. Det settes opp nytt og moderne gatelysanlegg. Anleggsfase 2018 Teknisk driftsavdeling.
4	Ny Vestre Toten Ungdomsskole tas i bruk høsten 2019.	Trafikksikrende tiltak på tilførselsveger. Teknisk drift

Temaplan trafikksikkerhet 2018-2021

5	Kryss med 5 armer i S.E.Standlies veg – uoversiktlig trafikkbilde. Det mangler 120 meter med løsning for myke trafikanter.	Reguleringsplan 2018 – Planavdelingen Grunnerverv 2019 – Planavdelingen Prosjektering 2019 – Teknisk drift Anleggsfase 2020 – Teknisk drift
6	Nysethvegen er skoleveg og har ungdomsklubb, kulturskole, tennisbane, bibliotek og kulturhus på andre siden av vegen for gangsti/fortau. Rådhuskvartalet – ny reguleringsplan under arbeid. Det planlegges ny møteplass for ungdom i området.	Det må ryddes opp i skiltpark og fotgjengerkryssinger i Nysethvegen. Det vurderes om det skal etableres fartsreducerende tiltak med opphøyd gangfelt for eksempel ved ungdomsklubben/kulturskolen, evt flere steder. Teknisk drift
7	Innføring av 30-soner	Resterende boligområder på Raufoss skal skiltes ned til fartsgrensesoner 30 km/t. Oppgradering av skilter i eksisterende 30km/t soner. Dette er boligområder med blandet trafikk der skoleelever går. 2018-2021 Teknisk drift
8	Korta: Respekt for forbud mot kjøring i skolegården – Korta skole	Skolen må definere sin hjertesone 2018 Eiendom setter opp bom for å sikre hjertesonen som et strakstiltak i 2018.
9	Noen strekninger innenfor 2 km radius fra skolene mangler veglys der elevene går i blandet trafikk.	Nye gatelysanlegg. 2018-2021 Teknisk drift
10	Uoversiktlig trafikkavvikling ved Bøverbru skole.	Plansjef har ansvar for å nedsette en arbeidsgruppe med representanter fra Bøverbru skole, Bøverbru barnehage, planavdelingen (arealplanlegger), Opplandstrafikk, barnas representant og teknisk driftsavdeling, og kalle inn til første møte i 2018. Gruppen skal avklare problemstillinger, og søke å definere skolens hjertesone. Lage en god situasjonsplan for å sørge for bilfri skolegård, gode parkeringsmuligheter for skole og barnehage, trygg adkomst til og fra skole til fots/med sykkel. Vurdere kjøremønster i forhold til foreslått tiltak om enveiskjøring inn Enggata, opp Skolevegen og ut Giljevegen og evt innskrenke kjørebane. Bøverbru skole må gjøre en risikovurdering i forhold til renovasjon og varetransport som grunnlag for

Temaplan trafikksikkerhet 2018-2021

		arbeidsgruppen. Når det foreligger en godkjent plan og evt grunnerverv er på plass, vil evt fysiske tiltak kunne iverksettes i planperioden.
11	Thune skole uoversiktlig trafikksituasjon	Skolen må definere sin hjertesone. Eiendom og skole må si noe om arealbehov for skolebusser, parkeringsareal for ansatte, varelevering, renovasjon, sykkeplarkering, kiss and ride. Når nødvendige avklaringer er gjort, har eiendomssjef ansvar for å nedsette en arbeidsgruppe med representanter fra Thune skole, planavdelingen (arealplanlegger), Opplandstrafikk, barnas representant og teknisk driftsavdeling, og kalle inn til første møte i 2018. Det lages en situasjonsplan for området. Fysiske tiltak konkretiseres når situasjonsplan foreligger.
12	Korta skole: Kiss and ride løsning ble tilrettelagt innenfor tilgjengelig areal, men løsningen er ikke optimal. For få parkeringsplasser ved Korta skole gjør at skolegården benyttes som parkeringsplass.	Det trengs større arealer for å tilrettelegge dette på en bedre måte. Prosjektgruppa tilrår at nåværende P-plass bør bli kiss and ride løsning dimensjonert med svingradier for busser til skolesvømming og det bygges ny parkeringsplass. Det er ikke ønskelig å styre biltrafikken gjennom boligområder sør for skolen til foreslått P-areal sør for skolen. Prosjektgruppa tilrår at nytt parkeringsareal etableres i der kunstgressbanen er i dag, og at kunstgressbanen flyttes sør for P-areal. Planavdelingen er ansvarlig for utarbeidelse av ny reguleringsplan, og oppretter dialog med nødvendige samarbeidsparter. Oppstart reguleringsplanarbeid tidlig i 2019 – Plansjef. Fysiske tiltak vil komme som følge av reguleringsplanarbeidet.
13	Skogheimstien, må reetableres da den er for smal og gatelysanlegget trenger oppgradering. Skoleveg.	Gang og sykkelveg breddes ut og reetableres. Det settes opp nytt og moderne gatelysanlegg. Anleggsfase 2019 Teknisk driftsavdeling.
14	Gangforbindelse fra Karsrudvegen ned til Norsethvegen. Gangvegen er for smal for brøyting, det er også brukt betongklosser mot fylkesveg. Dårlig sikt. Forventes høyere gang/sykkeltrafikk her da 20-40 nye boenheter skal	Befaring og opprette dialog med Statens Vegvesen. Mulige tiltak: bredde ut gang og sykkelveg, selvluukkende bilsperre, veglys og evt tiltak på bevokst høydedrag på gnr 15/41. Teknisk drift tar befaring vår 2018 og iverksetter dialog med aktuelle samarbeidspartnere.

Temaplan trafikksikkerhet 2018-2021

	oppføres på Skundbergjordet/heimly	
15	Det mangler gang og sykkelveg i Grimsrudvegen hovedåre mellom Korta og Ungdomsskole	Sykkelplass 2018 – Teknisk drift Reguleringsplan 2019 - Grunnerverv 2020 Prosjektering 2020 Anleggsfase 2021
16	Nils Julsgate, skoleveg med blandet trafikk fra X Sagvegen til FV 246. Bilene holder for høy fart i forhold til fartsgrensen på stedet.	Det er ønskelig å finne løsning som skiller myke trafikanter fra biltrafikken fra X Sagvegen i Nils Julsgate til FV 246. Oppstart reguleringsplanarbeid 2020, ansvar plansjef. Fysiske tiltak bestemmes ut fra reguleringsplanarbeidet.
17	Usikkert rekkverk på gang/sykkelveg mellom Håkonshall og Gråstensbakken over Bøvra	Brua blir sannsynligvis fylkeskommunal i løpet av planperioden – nødvendige trafikksikrende oppgraderingsbehov før overtagelse. Befaring vår 2018 kan medføre investeringskostnader.
18	Fartsreducerende tiltak	Tiltak settes i verk ved behov. 2018-2021 Teknisk drift

5.7.4 Driftstiltak i prioritert rekkefølge

Nr	Problem	Tiltak
1	Trollskogen barnehage, dårlig sikt ved fotgjengerkryssing	Siktsonerydding
2	X FV 89 (Øverbyvegen), Rustadvegen, Knut Hamsunsveg. Mye buskas gir dårlig sikt. Ikke oppmerket fotgjengerfelt	Siktsoner ryddes. Befaring vår 2018. Det vurderes hva som skal gjøres med fotgjengerkryssing – maling eller opphøyd? Kan medføre investeringskostnader
3	X Knut Hamsundsveg Rustadvegen – betongkanter hindrer brøyting på fortau.	Betongkanter henger sammen med brufundament. Befaring vår 2018 – evt tiltak kan medføre investeringskostnader.
4	Dårlig sikt	Siktsonetrekanten prioriteres i kryss. Det må sikres driftsmidler for å ivareta denne oppgaven. Kryssulykker er vanligste trafikkulykke i Vestre Toten kommune.

Drift-, vedlikehold og fornyelsesbehov ivaretas på best mulig måte innenfor de budsjetttrammene som er tildelt.

5.8 *Kontroll og overvåking*

Kontroll og overvåking er virkemidler som kommunen ikke rår over, men kommunen har anledning til å anmode politiet om kontrollerende virksomhet.

5.9 *Tiltak utenfor det tradisjonelle trafikksikkerhetsarbeidet*

Trafikk er en integrert del av vårt sosiale liv på godt og vondt. Misbruk av rusmidler får ofte konsekvenser både i arbeidslivet, familielivet og i trafikken. Bilen er ofte brukt i forbindelse med kriminelle handlinger, og da gjerne på en slik måte at det medfører stor risiko for både lovbryster og omgivelsene. Det er derfor viktig at Vestre Toten kommune generelt støtter opp om forebyggende arbeid innenfor rus og kriminalitet.

Rusmiddelpolitisk handlingsplan for Vestre Toten kommune 2016 – 2020 ble vedtatt av kommunestyret 16.06.16. Hovedmålet i planen er at Vestre Toten kommune tilslutter seg regjeringens mål om å redusere de negative konsekvensene som rusmiddelbruk har for enkeltpersoner og for (lokal)samfunnet, og kommunen har lagt opp en strategi for dette.

6. SAMMENHENG TIL ANDRE PLANER

Trafikksikkerhetsplanen er forankret i Kommuneplan for Vestre Toten kommune, langsiktig del 2012-2023, med ikrafttredelse 20.04.2015.

Kommunedelplan for veg er under utarbeidelse, og vil ta opp i seg tiltak fra temaplan for trafikksikkerhet og temaplan for hovednett sykkel Raufoss som er under utarbeidelse.

Trafikksikkerhetsplanen er i tråd med kommunens folkehelsestrategi.

Rusmiddelpolitisk handlingsplan for Vestre Toten kommune 2016-2020, vedtatt av kommunestyret 16.06.2016.

7. KONSEKVENSER BUDSJETT OG ADMINISTRASJON

Det er avgjørende for trafikksikkerhetsarbeidet at administrasjonen innarbeider tiltakene i styringsdokument med økonomi og handlingsprogram, og får budsjettmessig dekning for dette politisk. Aktivitetsoppfølgingen skal være løpende gjennom året.

Oppland fylkeskommune bevilger årlige tilskudd til kommunale trafikksikkerhetstiltak, og det forventes at ordningen videreføres. Tilskuddene fordeles etter søknad fra kommunene, og vedtas av Oppland fylkes trafikksikkerhetsutvalg (FTU). Det er krav om kommunal egenandel på minst 50 %. Det foreslås at det i planperioden videreføres at det avsettes i størrelsesorden 750.000 i investeringsbudsjettet til kommunal andel trafikksikkerhetstiltak.

Det må sikres driftsmidler til innkjøp av reflekser årlig til alle elever – ca 20.000,- kr.

Det er ikke satt av midler til strakstiltaket bom som ønskes ved Korta skole i budsjettet for 2018. Trafikksikkerhetsforum synes det er viktig å få dette tiltaket på plass så raskt som mulig, og ber derfor om at det ses på muligheter for å finansiere dette i 2018.