



VANG KOMMUNE



Kommunedelplan
TRAFIKKTRYGGLEIK
2015-2017





Kommunedelplan Trafikktryggleik - 2015-2017 -

Visjon: Ingen drepne eller alvorleg skadde trafikkantar i Vang kommune.

Vedteken av kommunestyret den 17.12.2015, med heimel i lov om planlegging og byggesaksbehandling (pbl) av 27. juni 2008 nr. 71, kapittel 11.

(sist revidert 4.1.2016)



Innhald

Innhald.....	3
Innleiing	4
Visjon for trafikktryggleik	4
Delmål.....	4
Organisering av trafikktryggleiksarbeidet	5
Kommunens ansvar og rolle	5
Planprosessen.....	5
Vegen vidare.....	6
Ulykkessituasjonen.....	6
Ulykker med drepne i Norge og Oppland.....	6
Ulykker med drepne og skadde.....	6
Situasjonen i Vang	7
Omfang av ulykker.....	7
Kor skjer ulykkene?.....	9
Fokus.....	9
Tiltak	9
Organisatoriske tiltak	9
Barn og unge	10
Haldningsskapande arbeid	10
Ein sikker veg til skulen.....	10
Helse og eldre.....	11
Flyktningar	12
Retningsliner for kommunale medarbeidere	12
Tiltak på vegnettet.....	13
Pågåande og planlagde tiltak	13
Større fysiske tiltak	13
Mindre tiltak.....	13
Administrative og budsjettmessige konsekvensar av planen	15



Innleiing

Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet 2014-2017, Handlingsprogram for fylkesveger 2014-2017 og Handlingsplan for trafikksikkerhet – Oppland fylkeskommune 2014-2017 er overordna planar som arbeider for auka trafikktryggleik.

Kommuneplanen til Vang (2015-2027) seier at:

Vang kommune skal vera ein god kommune å bu og vekse opp i, med gode tenestetilbod og aktive lokalsamfunn der kultur, nærleik, tradisjonar, mangfald og samarbeid står i fokus. Innbyggjarar og tilreisande skal oppleve trivsel og ei kjensle av å høyre til.

Vi skal vera aktive i høve til endringar i samfunnet, ta grep om eiga utvikling og ha tru på framtida.

I planstrategien til Vang kommune for perioden 2012-2016 står ein revisjon av trafikksikringsplanen (no kalla «Trafikktryggleiksplan») som ein av sektorplanane som ein skal prioritere. Kvifor ein kommunal trafikktryggleiksplan? Å ferdast i trafikken kan vera farleg, og vi har ingen å miste til trafikken. Med 'trafikkantar' meiner man i denne planen både dei mjuke og dei harde. For det er ei kjennsgjerning at bil er eit «nødvendig onde» i Distrikts-Norge. Men det er ikkje berre bilar langs vegane våre. Vi ferdast der både til fots, som elevar på veg til skulen på gangvegane, som syklistar osv. .

For å nå målsettinga som Vang kommune har satt seg føre i kommuneplanen er det viktig å ha fokus på trafikktryggleik. Tryggleik i trafikken – for alle. Det er òg eit folkehelseperspektiv i dette arbeidet. Kommunen har nyleg, 24.9.2015, vedteke ny Folkehelseplan for 2015-2018.

Målet med trafikktryggleiksplanen er å oppretthalde og styrke innsatsen til kommunen i trafikktryggleiksarbeidet. Spesielt viktig er det å førebygge med høgt fokus på haldningsskapande trafikkopplæring til barn og unge.

Visjon for trafikktryggleik

Vang kommune sin visjon: «Ingen drepne eller alvorleg skadde trafikkantar i Vang kommune.» Visjonen, delmåla og det systematiske arbeidet som denne trafikktryggleiksplanen legg opp til skal vere med på å gje kommunen eit godt omdøme, eit trygt lokalmiljø i Vang, mindre skadar og meir tilfredse og fornøgde innbyggjarar.

Delmål

Med følgjande delmål skal trafikktryggleiksplanen bidra til å innfri visjonen:

- Ei betre trafikktryggleik for alle – både mjuke og harde – trafikkantar som skal ferdast i kommunen.
 - Arbeide for ei generell forbetring av vegstandarden, til dømes få rette ut svingar og betre sikt.
- Alle skuleungar skal kunne ferdast trygt til skulen.
 - Få bygd gang- og sykkelvegar langs kommune-, riks- og fylkesvegar i område der det er nødvendig.
- Prioritere førebyggjande og haldningsskapande trafikkopplæring, spesielt retta mot barn og unge.
- Bygge busslommer der det er behov.

Dette arbeidet må skje kontinuerleg: Ein kan alltid bli betre!



Organisering av trafikktryggleiksarbeidet

Kommunens ansvar og rolle

Kommunens ansvar i spørsmål knytt til trafikktryggleik er mangesidig; innsatsen frå kommunen skal skje i form av tverrfagleg samarbeid mellom helse/sosial, barnehage/skule, brann- og redningsetaten samt kommunalteknisk drift.

Både i barnehage og skule drivast det grunnleggjande opplæring i trafikktryggleik og eit haldningsskapande arbeid knytt til det å ferdast i trafikken. Òg i det kommunale ungdomsarbeidet blir det fokusert på haldningsskapande arbeid knytt til trafikktryggleik og å det å gjere ungdommane bevisste på ansvaret ein har som trafikkant.

Ein stor del av den offentlege transporten er knytt til den daglege skuleskyssen. Å bidra til at det er fokus på tryggleik i samband med planlegging og gjennomføring av skuleskyssen er opplagt òg eit kommunalt ansvar i samarbeid med Fylkeskommunen, transportørane og vegmyndigheiter.

Vidare har kommunen eit ansvar som veghaldar for kommunale vegar. Gjennom si arealplanlegging har òg kommunen innverknad på trafikktryggleika. Når det kjem til fylkes- og riksvegnettet kan kommunen vere aktiv med på å fremme forslag til tiltak og påverke prioriteringane som blir gjort på desse nivåa.

OPPFØLGING:

- Fram mot revisjon av denne planen skal kommunen vurdere korleis ein på den best mogelege måten skal innarbeide omsynet til trafikktryggleik i organisasjonen. Eit tverrfagleg samansett utval skal vurderast. I denne vurderinga skal òg utvalets samansetning inngå.

Planprosessen

Trafikktryggleiksplanen er ein kommunedelplan. Planen er politisk forankra.. Planarbeidet vart meldt med oppstartsvarsel i form av artikkel på kommunens heimeside, brev til aktuelle interesser og regionale myndigheter den 28.12.2012. Det kom innspel frå foreldregrupper i barnehagane og grunnskulane, samt frå JVB og Statens vegvesen.

Det er òg halde møter der ulike sektorar vurderte korleis arbeidet med trafikktryggleik best muleg kan ivareta frå deira side.

Innspela til arbeidet er i stor grad knytt til konkrete punkt og tiltak for å betre desse. Det kan vere punkt som vert oppfatta som trafikkfarlege og ofte knytt opp mot områder der mjuke trafikantar ferdast. Dei innkomne merknadane gir uttrykk for kva stader trafikantane eller foreldre til skuleelevar føler seg utrygge; ein reduksjon av utryggleik kan i seg sjølv vere eit mål.

Det første utkastet til planen vart lagt ut på offentleg ettersyn den 18.4.2013; brev vart sendt til aktuelle interesser og regionale myndigheiter, annonse vart trykkt i avisa Valdres den same veka og høyringsdokumenta vart lagt ut på kommunens heimeside. Det kom inn fire utsegn til høyringa. Desse er forsøkt tatt omsyn til i det vidare arbeidet.

Planen ble behandla på nytt i hovudutval for utvikling den 18.11.2014. Då det var gjort større endringar vart planen lagt ut på nytt offentleg ettersyn og høyring den 8.1.2015. Annonse vart trykt i avisa Valdres i uke 2. Høyringsfrista var 23.2.2015. Det kom inn fire uttaler: FAU på VBU, FAU på Høre skule, Statens vegvesen og Oppland fylkes trafiksikkerhetsutvalg. Høyringsuttalene var i stor grad konstruktive innspel til planen, og er i det store og heile innarbeid i planen.



Vegen vidare

Det er viktig at trafikktryggleiksplanen er godt forankra både politisk og i kommunens administrasjon. Framtidig oppfølging av trafikktryggleiksarbeidet bør vere i samsvar med denne planen. Planen bør reviderast kvart fjerde år – med årleg rullering etter behov. Det er ein fordel at planen kjem i takt med øvrig planverk på området, til dømes Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet 2014-2017, Handlingsprogram for fylkesveger 2014-2017 og Handlingsplan for trafikksikkerhet – Oppland fylkeskommune 2014-2017. Difor blir planperioden for denne planen avslutta i 2017, og ein starter ny revidering for perioden 2018-2021.

Mange av dei ynskja tiltaka er enkle og krev små ressursar for å gjennomføre. Andre tiltak er av meir langsiktig karakter og krev større ressursar; desse må ein òg ha eit langsiktig perspektiv på. For desse tiltaka er ein òg avhengig av offentleg finansiering. Store inngrep, som til dømes gang- og sykkelvegar, krev reguleringsplanar og dermed ei meir formell behandling.

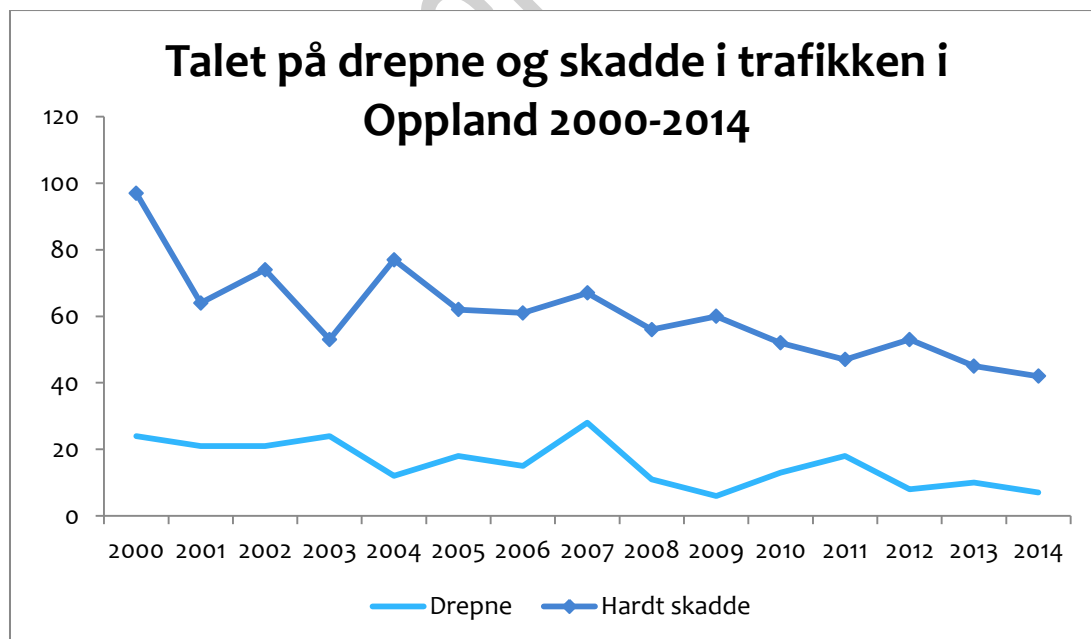
Ulykkesituasjonen

Ulykker med drepne i Norge og Oppland

Med auka i trafikken steig talet over drepne i Norge fram til 1970. Trafikken aukar framleis, men talet for drepne er gradvis redusert. Sjølv om det er store variasjonar mellom år, har det i perioden 1986 til 2014 skjedd ein reduksjon på over 80 % i talet for trafikkdrepne i Oppland (frå 40 drepne i 1986 til sju i 2014). Dette til tross for at trafikkmengden har auka med 24 % både i Oppland og på landsbasis sidan år 2000.

Ulykker med drepne og skadde

Det er små marginar som avgjør om menneske blir drepne eller hardt skadd i alvorlege ulykker. Talet for ulykker varierer mellom år. I Oppland, som elles i Norge, går talet nedover (sjå figur 1). I tillegg til kva ulykker påfører den enkelte og deira nære, kostar vegtrafikkulykkene i Oppland samfunnet om lag ein milliard kroner årleg.



Figur 1: Utviklinga i talet for drepne og hardt skadde i vegtrafikkulykker i Oppland i perioden 2000-2014 (kjelde: FTU Oppland).



Til tross for at riksvegnettet berre utgjør 13 % av vegane i Oppland, dør 61 % av dei som blir drept i trafikken her. Samstundes er andelen av dei skadde høg her; 40 % og 57 % av dei som blir høvesvis lettare og hardt skadd blir det nettopp på riksvegnettet. Dette synar den nære samanhengen mellom trafikkmengde og tal på ulykker.

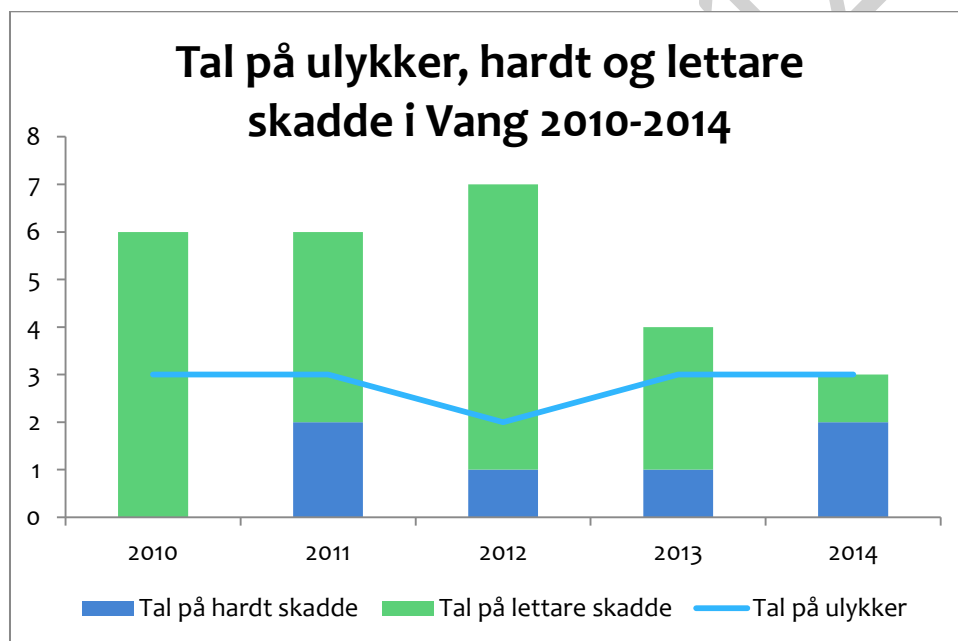
Det er dei unge som er mest representert i statistikken over hardt skadde og drept. Det høgaste talet er i aldersgruppa 16-24 år; desse utgjør 26 % av dei skadde og drept – til samanlikning utgjør dei 12 % av befolkninga i Oppland.

Møte- og utforkjøringsulykker er dei mest dominerande i Oppland – uansett grad av skade. Nesten 90 % av alle ulykker med drept eller hardt skadde er slike ulykker, og dei skjer utanfor tettbygde strøk. To tredjedelar av alle personulykker skjer på vegstrekningar utanfor vegkryss eller avkjørsler.

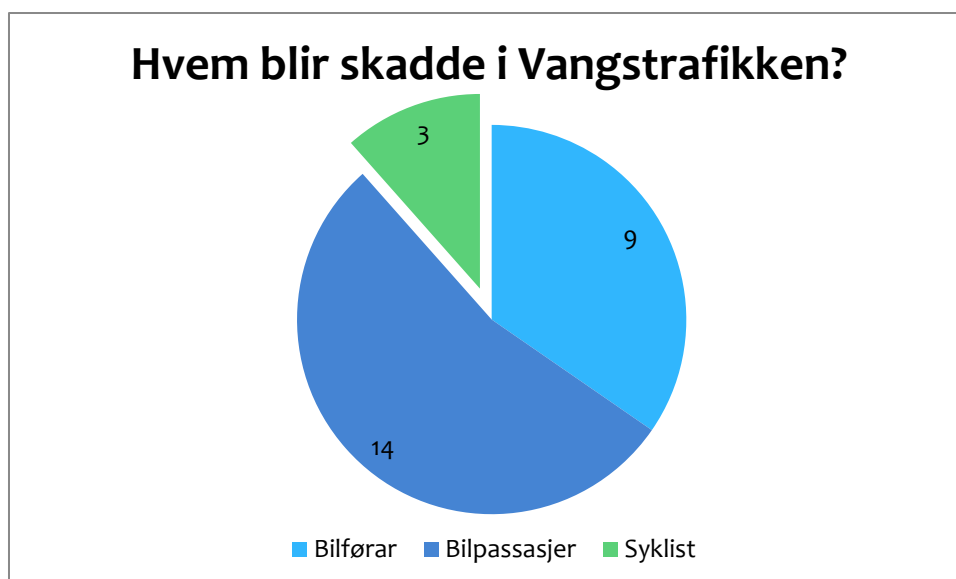
Situasjonen i Vang

Omfang av ulykker

Trafikken langs E16 har auka som følge av stamvegstatusen og utbygginga av Lærdalstunnelen. I perioden 2010 til 2014 er det ingen som er omkomme i trafikken i Vang. Det har skjedd 14 trafikkulykker i same periode (sjå figur 2). I desse har til saman seks personar blitt påført harde skadar. Både 85 % av ulykkene og personskadane har i denne perioden skjedd på E16. Det er flest passasjerar som blir skadde, men tre syklistar er òg inne i skadestatistikken (sjå figur 3).



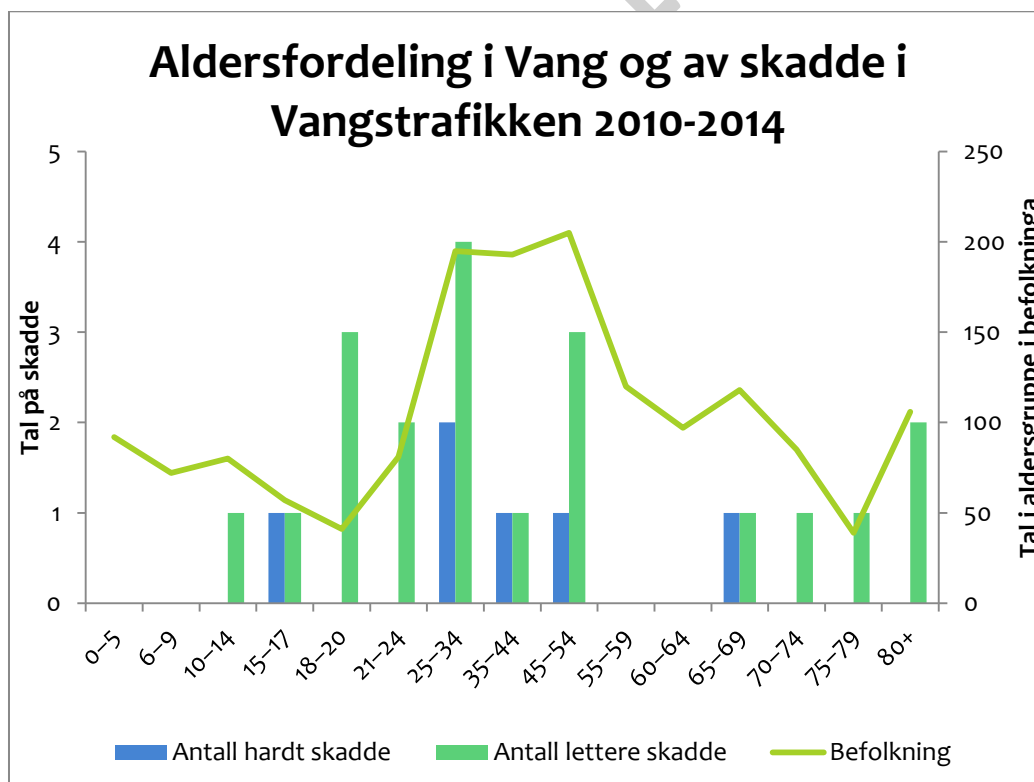
Figur 2: Tal på ulykker, skadde – lettare og harde personskadar – i Vang i perioden 2010-2014 (kjelde: FTU Oppland).



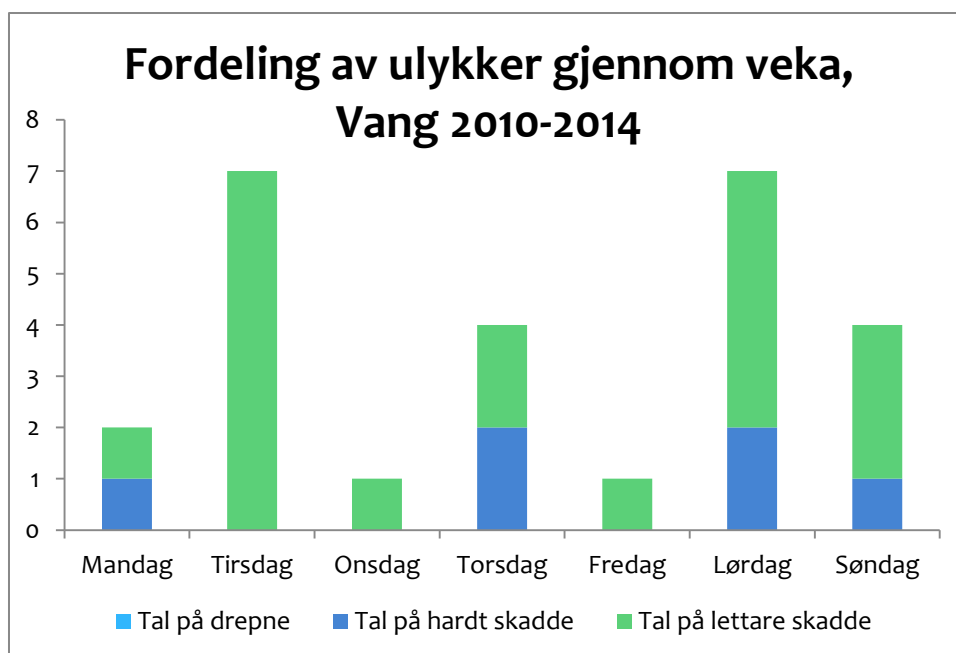
Figur 3: Kven og kor mange blir skadd i trafikken i Vang i perioden 2010-2014 (kjelde: FTU Oppland).

Mørketala er store; Vangsgutadn seier at kanskje meir enn halvparten av alle utforkjøringar ikkje blir registrerte. Til dømes blir som oftast ulykke utan personskade, bil utan kasko, eller der det ikkje er påført person eller skade på bil til tredjepart ikkje ført inn i statistikken.

Skadde i aldersgruppa 18 til 20 er overrepresentert i skadestatistikken òg i Vang. Samanhengen mellom talet i skadde og aldersgruppa i befolkninga synas i (sjå figur 4). Sidan dei fleste ulykkene skjer på E16 må ein rekne med at folk på gjennomreise utgjer ein del av desse skadde. Figur 5 synar fordelinga av ulykker på vekedagar; tysdag og laurdag er dagane då flest ulykker skjer.



Figur 4: Aldersfordelinga i Vang si befolkning (2014) og til dei som er skadde i trafikken i Vang i perioden 2010-2014 (NB! Ulike aldersgrupper) (kjelde: FTU Oppland).



Figur 5: Fordelinga av ulykker på ukedagar i Vang i perioden 2010-2014 (kjelde: FTU Oppland).

Kor skjer ulykkene?

Med auka trafikk, som når andre fjellovergangar er stengte, aukar òg talet ulykker i Vang. Utforkjøringar skjer spesielt der vegane er smale og dårlege, som ved Øylo, Vangsnes, Thomleøygarden og mot Ryfoss. I Øye, ved Krokasvingane og kjettingplassen, blir det opplyst frå Vangsgutadn at det skjer spesielt mange utforkjøringar. Etter kommunale og fylkesveger er det lite ulykker og berging.

Fokus

Ut i frå dette kunnskapsgrunnlaget er det E16 som er den vegen i kommunen som er mest utsett for ulykker, spesielt utsette er dei smale partia av vegen.

Tiltak

Organisatoriske tiltak

Kommunen har forankra ansvaret for kommunens trafikktryggleiksarbeid hos ordfører og rådmann. At denne trafikktryggleiksplanen blir utforma ihht. plan- og bygningslova sine reglar som ein kommunedelplan, jf. loven kapittel 11, sikrar den politiske forankra.

Alle planar som blir lagt fram for politikarane skal ha vurdert omsynet til trafikktryggleik. Alle kommunale areal- og reguleringsplanar skal og leggjast fram for barnas talskvinne/-mann, råd for menneske med nedsatt funksjonsevne og elderrådet, jamfør plan- og bygningslova §§ 5-1 og 3-3. Trafikktryggleik skal inngå i kommunens arbeid med HMS og internkontroll.

Sektorar i kommunen som har eit særleg fokus i arbeidet med trafikktryggleik er:

- Barnehage og skule
- Ungdom/kultur og fritid
- Helse/eldre
- Flyktingar

Den enkelte etatsleiar har eit delansvar for sitt virkeområde.



Barn og unge

Haldningsskapande arbeid

Opplæring i trafikktryggleik for barn og unge er eit viktig arbeid. Rammeplan for barnehagen og kunnskapsløftet i grunnskulen er retningsgivande for dette arbeidet. Det bør leggjast vekt på grunnleggjande samtalar og haldningsskapande opplæring med omsyn til trafikkopplæring. For å hindre ulykker er det viktig med haldningsskapande arbeid for å gjera ungdommane bevisste på ansvaret ein har som trafikkant.

Det er viktig å ha fokus på å bruke kompetanse frå fleire sektorar og faggrupper i trafikk-tryggings arbeidet – til dømes kan politi, helsesøster og bergingsmannskap bidra med kunnskap frå sine felt. Rusgruppa i kommunen har arbeidd godt gjennom mange år, her får både foreldre og barn opplæring. Trafikktryggleiksarbeidet kan òg trekke parallellar frå dette arbeidet.

Det er tradisjon for at det kvart år blir delt ut refleksvestar til 1. klasse frå Vang Sparebank samtidig som haldningsskapande opplæring om skulevegen blir gjennomført. På mellomsteget er sykkel og haldningsskapande arbeid tema. I 10. klasse kan generell opplæring om haldningsskapande trafikkåtferd vere aktuelt tema. I ungdomsskulen er det frå skuleåret 2015-2016 tilbod om valfag «Trafikk» med dei to hovudområda «Mennesket i trafikken» og «Risiko og tryggleik». Fyrste året har over 70 % av elevane i 9. klasse faget.

TILTAK

- Temaet «haldningar i trafikken» skal takast opp minst ein gong i året.
- Politiet mfl. bør inviterast til å prate om haldningar i trafikken.
- Organisert utdeling av refleksvestar til alle barn som starter i skulen.
- Sikringskontroll av politiet ved barnehage og skule.
- Alle 5/6 åringar som skal byrje på skulen tek eit «trafikksikkerheitskurs»,
- «Tarkus» kjem jamleg innom i barnehagen og har trafikkopplæring gjennom barnehageåret
- Oppfordre foreldra til å:
 - Ikkje ha bilen ståande på tomgang ved barnehagen og/eller skulen
 - Alltid ryggje inn før ei parkerer. Spesielt viktig er dette ved barnehagen og/eller skulen.

SPESIELT OPPFØLGINGSANSVAR

- Helsesøster
- Barnehagestyrar
- Rektor ved VBU

Ein sikker veg til skulen

Kommunen skal ha fokus på å legge til rette for sikker skuleveg for alle barn og ungdom i kommunen, både dei som blir transportert med buss, taxi og privatbil og dei som sykklar og går. Alle barn og unge i kommunen er på skuleveg to gonger kvar skuledag gjennom eit 10-årig skuleløp, så trygg skuleveg er eit vesentlig bidrag i trafikktryggingsarbeidet. Skuleanlegget er òg reisemål i samband med dagleg arbeid og fritidsaktivitet for mange.

For å skape ein sikrast mogleg skulevegen er disse punkta/områda viktig å ha ekstra fokus på:

- Alle trafikale forhold ved VBU. Fysisk utforming og gode rutinar for vedlikehald og dagleg trafikkavvikling.
 - Av- og påstigingsplass for buss og drosje.
 - P-plass ved VBU
 - Forhold for syklistar og gåande. Gangveg, sykkelparkering, gangfelt.



- Av- og påkøyring frå/til E16 ved VBU for bussar- og bilar
- Haldeplassar og alle stader for å gå av og på buss/taxi og tilkomst til desse.
- Gang- og sykkelvegen til VBU og forhold langs denne.

Inneverande år har ca. 70 % av skuleelevane skyss til skulen med buss eller taxi. Opplandstrafikk organiserer og planlegger skuleskyssen i tett dialog med kommunen og transportørar for å få til ein trygg transport. Det er krav om at alle skulebussar har sitteplass med setebelte til alle elevane. Oppfølging for å sikre at belta til ei kvar tid fungerer og blir brukt er eit felles ansvar som transportørar og skule/elevlar har. Det er òg viktig at det er ro og orden og eit godt miljø på skulebussen/taxi for at barna skal ha ein bra skyss-situasjonen og for at sjåførane skal ha fokus på trygg køyring.

Det skal vere møte og dialog mellom skuleeigar, skule og transportørar om framferd og rutinar knytt til skuleskyssen. I Opplandstrafikk sin «Håndbok for grunnskuleskyssen i Oppland» går det fram at det ved starten av nytt skuleår blir forventat at skulene går gjennom skyssreglement og ordensreglar i skuleskyssen med elevane, m.a. opptreden på haldeplass, ved av- og påstiging på skulen, undervegs i køyretøy. I «Handlingsplan for trivsel for skulen i Vang» er òg "ordenselev-gruppe" på skulebussane og buss-fadrar for enkelte elevlar (1.klassingar) nemnt som aktuelle tiltak ved behov

Foreldre har òg eit ansvar for at eigne barn blir førebudd og trena på å klare eigen skuleveg så sikkert som mogleg. Det kan innebere at barn i småskulen må følgjast til skulen eller haldeplass i den perioden som er nødvendig for at dei skal klare å gå til skule/haldeplass på eigenhand. Foreldre som følgjer barna for å lære dei å reise med buss, reiser gratis i 3 veker etter skulestart.

TILTAK

- Kommunen arbeider for at alle elevlar har ein trygg veg til skulen
 - Tanken om at elevane skal gå av bussen og gå det siste stykket fram til VBU bør drøftast vidare.
- Kommunen arbeider (saman med fleire) for at alle elevlar skal vite korleis dei bør opptre på skuleveg for å bidra til eigen og andre sin tryggleik i trafikken
- Betring av avkøyring E16/VBU:
 - lys ved avkøyringa
 - Betring av sikt vestover (rekkverk)
 - 60-sone frå 50-sone til Søndrol/E-verk
- 60-sone på strekninga COOP til Søndrol (el. E-verk) vil gi tryggare vegkryssing til gang- og sykkelvegen for alle skulebarn (og andre) som bur nord for E16

Helse og eldre

Helsestasjonen er ein viktig bidragsytar for å informere om riktig sikring både av barn og vaksne i bil (sjå tabell 1). Den kommunale helsetenesta er ein viktig premissleverandør i arbeidet med førebyggjande helsearbeid. Legene har eit ansvar for oppfølging av helsekrava til førarkort for eldre. Eldrerådet i kommunen står sentralt i forhold til informasjonsarbeid for sine medlemmer. Til dømes om medisinbruk og bilkjøring, bruk av refleksvest etc.

**Tabell 1:** Oppfølging av småbarnsforeldre og eldre, med tiltak og hovudansvarleg oppfølgjar.

Målgruppe	Tiltak	Ansvarleg	Når
Småbarnsforeldre	Informasjon om sikring av barn i bil	Helsesøster	Barnekontrollen
Eldre	Stimulere til auka bruk av refleks	Folkehelsekoordinator	Årleg
Eldre	Oppfølging av helsekrav til førarkort	Lege	-
Eldre	Informasjon om medisinbruk, bilkøyring mv.	Eldrerådet	Årleg

Flyktningar

Undersøkingar viser at innvandrarar har ein auka ulykkesrisiko. Skule og barnehage bør ha eit ekstra fokus på trafikkopplæring til flyktningar. Kommunen vil innarbeide trafikktryggleik i sitt introduksjonsprogram der bruk av refleks og sykkelhjelm og bruk av sikringsutstyr i bil for barn og vaksne blir prioritert.

SPESIELT OPPFØLGINGSANSVAR

- Skule- og kulturetaten

Retningsliner for kommunale medarbeidare

Fylgjande retningsliner skal liggja til grunn for kommunale medarbeidarar som er på tenestereise, reiser med bruk av kommunale køyretøy og transporttjenester i kommunal regi:

Medarbeidarar skal:

- Være opplagt, vaken og for øvrig skikka til å køyre bil på ein trygg måte
- Opptre aktpågevent og varsamt både under transport med køyretøy og som fotgjengar
- Køyre etter forholda og ikkje overskride fartsgrensa
- Bruke bilbelte, samt sjå til at passasjerar bruker bilbelte
- Sjå til at barn er riktig sikra i godkjent sikringsutstyr (til dømes ved reiser i regi av barnehage og skule)
- Alltid ryggje bilen på plass før parkering.
- Rutinar for tilstedeværelse av vaksne i buss ved skolereiser
- Bruke "handsfree" ved bruk av mobiltelefon i bil
- Sjå til at køyretøyet ikkje har lause gjenstandar i kupeen som kan forårsake skade ved kollisjon
- Halde køyretøyet rent og ryddig
- Sjå til at last er sikra på en forsvarleg måte

Køyretøyet som brukast i tenesta skal:

- vere i forskriftsmessig stand
- ha beskyttelse ved kollisjonar i tråd med gjeldande EU-direktiv
- ha hjelpeutstyr som førstehjelpspute
- ha brosjyra «Førstehjelp på ulykkesstedet»
- Ha hovudstøtter som er riktig innstilt.

SPESIELT OPPFØLGINGSANSVAR

- Tilsette med leiaransvar



Tiltak på vegnettet

Pågåande og planlagde tiltak

I Handlingsprogram for riks- og fylkesvegnettet 2014-2017 er fylgjande tiltak i Vang kommune med/under utbygging:

- Nasjonal transportplan 2014-2017:
 - E16-prosjektane Varpe bru-Smedalsosen (igangsatt) og Øye-Eidsbru (reguleringsplan er vedteke, planlagt oppstart 2016).
 - E16 Tveit bru (planlagt oppstart 2016)
 - Kvamskleiva (reguleringsplan vedteke, foreslått med midlar i perioden 2018-2023).
 - 2014: Kurvutretning på E16 Kvismo.
- Handlingsprogram for fylkesveg 2014-2017:
 - Snøskredsikring Fv 53 Tyin-Årdal (planlegging pågår, planlagt oppstart i 2016).

Større fysiske tiltak

Vang kommune arbeider aktivt opp mot vegvesenet for å betre hovudferdselsåra, E16, gjennom kommunen. Nå er det konkrete planer om å utbetre vegen (sjå ovanfor). Det arbeidast òg med reguleringsplan for parsellen Turtnes-Øye. Det er òg eit overordna mål for kommunen å få på plass gang- og sykkelveg langsmed E16 i kommunen. Dette er store, kostnadskrevjande, fysiske tiltak som ein må jobb jamt og trutt med opp mot vegmyndighetene for å få på plass.

SPESIELT FOKUS

- Det skal arbeidast spesielt for å få etablert gangveg langsmed E 16:
 - Ryfoss og Tveit
 - Tveit til Vangsnes
 - Forlenging frå Søndrol til Synshagen

Mindre tiltak

For fleire av tiltaka er ei gjennomføring avhengig av offentleg finansiering. I 2015 fekk Vang kommune tilskot frå FTU til å gjennomføre rydding av kantvegetasjon langs utsette svingar og kryss i kommunale vegar (sjå Tabell 1).

Tabell 1: Liste over vegar kor det ble gjennomført rydding av utsette svingar og kryss i 2015.

Veg	Veg
Strøndafjordvegen	Syndinvegen
Bøagøta	Vennisvegen
Ellingbøvegen	Gydavegen
Burmavegen	Ryfossvegen
Klukkargardsvegen	Kvednavegen

Tabell 2 synar og prioriterer dei mindre fysiske tiltaka som kommunen vil arbeide med å få utbetra i løpet av planperioden. Planperioden er nå kort, derfor er ein del av tiltaka flytt til Tabell 3, slik at dei kan vurderast og ev. tas med i neste planperiode.



Tabell 2: Liste over mindre fysiske tiltak, og prioritering av desse (dei står ikkje i prioritert rekkefølge), som kan auke trafikktryggleika i kommunen ('SVV' er ei forkorting for Statens vegvesen; 'Ofk' er ei forkorting for Oppland fylkeskommune).

Prioritet	Veg	Sted	Tiltak	Kommentar	Ansvarleg
1		Vang	Gatelys	Gatelysa bør stå på til kl. 02:00	Kommunen
1	E16	Bøafлата	Leskur	Bøflaten retning øst	SVV
1	E16	Vang sentrum	Busshaldeplass	Grindaheim retning vest	SVV
1	E16	Vang sentrum	Leskur	Grindaheim retning øst	SVV
1	E16	Hemsing bru	Spegel		SVV
1	E16	Lundsmarka	Betre sikt	Uoversiktleg kryss E16/Lundsmarka - vanskeleg å sjå om det kjem syklistar/fotgjengarar	Kommunen/ gr.eigar
1	E16	Vangsnes	Spegel		SVV
1	E16	Vang barne og ungdomsskule (VBU)	Betre sikt, redusert fart m.v.	- Rydding av skog (bedring av sikt) ved krysset - Lys ved avkjøring? - 60-sone frå Coop til Søndrol/E-verket?	Kommunen/ gr.eigar/SVV
1	Fv293	Vennisvegen, Liagardsvegen og Hørevegen	Betre sikt	Rydde skog ved kryss og svingar	Ofk/gr.eigar
1		Føssesvingen	Fartsdump		Kommunen
1	E16	Coop-Fredheim barnehage	Fotgjengarfelt		SVV
1	E16	Avkøyrsla til Coop	Tiltak som kan trygge avkøyrsla?	Det er eit trafikkfarleg punkt her, til døme med busslomma aust for avkøyrsla.	SVV



Tabell 3: Liste over mindre fysiske tiltak som er komne inn i denne planprosessen, men som, på grunn av kort planperiode, skal bli vurdert og prioritert i forbindelse med neste revisjon.

Veg	Sted	Tiltak	Kommentar	Ansvarleg
Fv293	Hørevegen	Breidde ut vegen	v/Helle	Ofk
Fv293	Hørevegen ved kyrkja	Autovern	Ved bekken nedanfor kyrkja	Ofk
E16	Vang sentrum	Forlenge 50-sona	Redusert hastighet frå E-verket til Vang Autoservice	SVV
E16	Mjøsvang	Fotgjengarfelt		SVV
E16	Vang Autoservice	Inn-/utkjørsel	Uoversiktleg inn-/utkjørsel (begge avkjøringane)	SVV/gr.eigar
E16	Vang Sparebank	Fotgjengarfelt		SVV
Fv293	Hensåsvegen forbi hus nr 230	Autovern		Ofk
Fv302	Tørpegardsvegen over Rysna	Bredere bru		Ofk
Fv43	Gamle Tyin Hotell (Tyinvegen 7935)	Busshaldeplass	Begge sider	SVV
Fv293	Liagardsvegen 30/31 v/Laglim	Smal veg		Ofk

Der kommunen ikkje er «ansvarleg», kan og skal kommunen arbeide aktivt opp mot riktig myndigheit for å få på plass ei utbetring. Fleire av tiltaka må ein jobbe med i eit større tidsperspektiv. Ansvarsfordelinga når det kjem til riks- og fylkesvegnettet er slik at det er Statens vegvesen som har ansvaret for siktforholda langs desse vegane. Medan det er vegeigar til sekundærvegen som er ansvarleg for siktforholda til kryss og avkjørsler.

Når det kjem til fotgjengarfelt set vegvesenet krav til tal på kryssingar og farta forbi staden.

Administrative og budsjettmessige konsekvensar av planen

Oppland fylkeskommune set årleg av tilskot til kommunale trafikktryggleikstiltak. Midlane skal nyttast til å sikre trafikkmiljø og åtferd der barn/skuleelevar ferdast. Midlane kan berre nyttast til kommunale- og fylkeskommunale vegar.

Kommunen skal ta omsyn til trafikktryggleiksplanen og prioriteringane i denne når budsjettet for det komande året skal vedtakast.