

TRAFIKKSIKKERHETSPLAN FOR MODUM 2022 – 2032 MED SØKELYS PÅ BARN OG UNGDOM



VEDTAK: Kommunestyret 06.02.2023, sak 11/23, Arkivsak 22/35550

Innhold

I. BAKGRUNN MÅL OG STRATEGI.....	3
Mål	3
Strategi.....	3
II. HØRINGSUTTALELSER VED PLANOPPSTART	3
III. TILTAK I HENHOLD TIL VEDTATT SYKKELSTRATEGI, KOMMUNEPLAN OG REGULERINGSPLANER.....	7
Kommunal sykkelstrategi.....	7
Tiltak i henhold til kommuneplanens arealdel og nyere reguleringsplaner	8
Nye tiltak etter høring av planforslaget.....	9
IV. TRAFIKKBELASTNING OG RAMMEBETINGELSER	9
Trafikksikre gang- og sykkelveier for blandet trafikk	9
Trafikksikre skolenære strekninger	9
Trafikksikre gang- og sykkelveier for blandet trafikk	10
V. ULYKKESSTATISTIKK	11
Regional og lokal statistikk.....	12
VI. REISEVANER I MODUM KOMMUNE – STATUS OG POTENSIALE	15
Foreldre og barns reisevaner	15
Voksnes reisevaner	17
Forbedringspotensial for voksne gående og syklende?.....	20
VII FORSLAG TIL TILTAK	22
Informasjons- kampanje- og undervisningstiltak.....	22
Kommunale infrastrukturtiltak, budsjettskisse.....	23
Fylkeskommunale tiltak, primærkategori.....	24
Fylkeskommunale tiltak, sekundærkategori	25
Tiltak på Jernbanenettet	25
VIII. HOVEDINTENSJONER/OPPSUMMERING	25
VEDLEGG	26

Forsidebilder: Gang- og sykkelveier: Langs Industriveien i Geithus og Åmot sentrum
Fra TØI-rapport Sykling på mindre steder, foto: Oddrun Helen Hagen

I. BAKGRUNN MÅL OG STRATEGI

Modum kommune er fortsatt formelt en Sykkelbygd. Modum sykkelbygd har målsettinger om bedret folkehelse, reduserte klimautslipp, redusert økning i biltrafikken og økt attraktivitet. En økt andel gående og syklende i trafikken, hvor spesielt barn og unge gis prioritet bygger opp omkring disse målene.

Mål

Trafikksikkerhetsplaner for Modum Modums trafikksikkerhetsplan for 2012 – 2018 hadde en målsetting om at Modum kommune skal ha en større andel gående og syklende enn landsgjennomsnittet. Denne målsettingen er det holdt fast ved i kommunens vedtatte sykkelstrategi.

I kommende femårsperiode satses det i Nasjonal Transportplan spesielt på tryggere skoleveier og nærmiljøer hvor barn og unge ferdes. Som et ledd i dette er det nå etablert en egen tilskuddsordning til denne typen tiltak, kalt «Barns transportplan». Dette følges opp som fokus-problemområde i Modums kommunes kommende trafikksikkerhetsplan.

Trafikksikkerhetsplanen for Modum har som tidligere planer trafikksikkerhet som hovedfokus. Planen for 2022 – 2032 har i tillegg barn og unge som fokus Følgende målsettinger settes for planperioden:

- 1. Gang- og sykkel- og kollektivandel på skolereiser på 80 %**
- 2. Gang- sykkel- og kollektivandel på 30 % i sommerhalvåret og 20 % i vinterhalvåret på jobbreiser siste år i perioden.**
- 3. Reduksjon i antall drepte skadde barn og yngre ungdom på 30 % i perioden**
- 4. Reduksjon i antall drepte og skadde ungdom mellom 16 og 19 år på 30 % i perioden**
- 5. Tilrettelegging for økt persontogtransport for å oppnå en økt kollektivtransportandel i Modum**

Strategi

Modum kommune som Sykkelbygd for perioden 2018 – 2022 har vedtatt vedlagte sykkelstrategi for perioden 2019 – 2028. Denne strategien danner basis, disposisjonen for foreliggende trafikksikkerhetsplan. Sykkelstrategien har et solid vitenskapelig grunnlag i Transportøkonomisk Instituttts rapport Sykling på mindre steder. hvor Modum deltok her som en av to forsøkskommuner på landsbasis. Dette er anvendt i Trafikksikkerhetsplanen som vi nå foreligger.

II. HØRINGSUTTALELSER VED PLANOPPSTART

Hvem forespørres i planarbeidet for trafikksikkerhet? Det kommer an på planens målsettinger. I den sammenhengen må man skue videre til nasjonale forventninger. I henhold til Nasjonal Transportplans nasjonale forventningene så har man lansert et søkelys på barns trafikksikkerhet. Tilstrekkelig sikre skoleveier skal gi trafikksikkerhet, redusert biltransport, reduserte utslipp, økt folkehelse og redusert behov for bilveiutbygging. Varsel om oppstart på ny/revidert trafikksikkerhetsplan ble derfor sendt til Modums to største velforeninger, til FAU ved våre barne- og ungdomsskoler og til vår videregående skole og til regionale myndigheter. I tillegg ble planforslaget lagt ut på Kommunens nettside med oppfordring til å gi innspill/høringsuttalelser.

Det kom inn noe sparsomt med høringsuttalelser ved planoppstart. Det har imidlertid blitt arbeidet med «Hjertesoner» ved Modums barneskoler. Arbeidet med Hjertesoner er beskrevet i avsnittet om «Barnas transportplan» i gjeldende Nasjonal Transportplan:

Boks 9.5 Hjertesone – tryggere skolevei

Hjertesoner har utviklet seg til å bli et viktig verktøy for bedre trafiksikkerhet rundt skolene. Gjennom prosjektet *Hjertesone – tryggere skolevei* er målet at flere barn skal sykle og gå trygt til skolen. Med hjertesone menes en mest mulig bilfri sone rundt skolen. Hjertesonen og tiltakene tilpasses trafikken og forholdene ved den enkelte skole. Lokalt utformes felles regler for følgegrupper og andre tiltak som bidrar til mindre foreldrekjøring i skolens nærområder. Erfaringer viser at resultatet blir best der foreldre (gjennom foreldrenes arbeidsutvalg), skoleledelsen og kommunen sammen ser behovet for og tar eierskap til hjertesonen. Siden starten i 2016 har stadig flere skoler rundt om i landet etablert hjertesoner. I flere kommuner, blant annet Oslo og Bergen, er det fattet politiske vedtak om at alle skoler skal ha en hjertesone. Involverte aktører i prosjektet er Trygg Trafikk, Helsedirektoratet, Statens vegvesen, politiet,

Syklistenes Landsforening, Miljøagentene og Foreldreutvalget for grunnopplæringen.



Figur 9.12 Hjertesone

Følgende tiltak innen **infrastruktur (IS)** ble foreslått for å oppnå økt trafiksikkerhet og økt sykling og gange for barn og unge, her listet opp geografisk etter tettstedsskolekrets:

TILTAKS FORSLAG	OPPRINNELIG PLANTILTAK	TILTAKSBESKRIVELSE
SY IS A		Ny bussholdeplass og droppsoner mot Røsteveien fra Krøderveien
SY IS B		Ny bussholdeplass ved Fv 280 Krøderveien på Kløttefoss
SY IS C		Flytte bussholdeplass ved Fv 280 Krøderveien på Morud
SY IS D		60 kilometers fartsgrense på Fv 280 Krøderveien ved Snarum
SY IS E		Gang- og sykkelvei langs Rv 350 Ringeriksveien
SY IS F		Fortau/gangvei langs Fv 2840 Sysleveien, Snarumselva – Sysle Torg
VI IS A		Fornytt bro over Krøderbanen fra Bokfinkveien med droppsoner på skoleområdet og stenging av småveiene mot barneskolen
VI IS B		Fotgjengerfelt ved Solstadbakken
VI IS C		Forbedret kryssing av jernbanen i Vikersund sentrum
VI IS D	VS 2	Forbedret trafiksikkerhet i Øvregata
V IS E	TU 5.3 og 6	Fortau langs Jarenveien
VI IS F		Krysningspunkt fra Skolegatas fortau mot skolen
GH IS A		Forbedret droppsoner og krysningspunkt ved Fv 2834 Stalsbergveien
GH IS B		Økt sykkelparkering på Stalsberg skole
GH IS C		Gang- og sykkelvei langs 2832 Heggenveien (søndre del)
ÅØ IS A		Fortau langs Jellumveien
ÅØ IS B		Forbedret krysningspunkt over RV 350 ved Enger
ÅØ IS C		Oppgradert skyssstasjon til universell utforming med mer
ÅØ IS D		Oppgradert sykkelparkering ved Enger barneskole
ÅV IS A		« « « Buskerud «

Tabell: Forslag til nye Infrastrukturtiltak, IS for trafiksikkerhet for SYsle, Vikersund, GeitHus, Åmot Øst og Åmot Vest

Ett av tiltakene, **GH IS B Økt sykkelparkering ved Stalsberg skole** ble **gjennomført** i år. Her ble det også anlagt handicapparkering og droppsone for henting og bringing av elever med personbil. Det skal kunne overflødiggjøre det foreslåtte tiltaket GH IS A, forbedret droppsone ved Stalsbergveien.

Fire av tiltakene er *under planlegging*, VI IS A Fornyet bro over Krøderbanen fra Bokfinkveien med droppsone på skoleområdet og stenging av småveiene mot barneskolen, VI IS C, Forbedret kryssing av jernbanen i Vikersund sentrum, VI IS D, Forbedret trafiksikkerhet i Øvregata og V IS E Fortau langs Jarenveien. Alle disse tiltakene ligger i Vikersund tettsted, og alle har en tilknytning til jernbanekryssing. De har alle vært under planlegging i lengere tid, og alle tiltakene er kostbare. Dette knippet av tiltak innenfor Vikersund tettsted ansees å utgjøre hoveddelen av kostnadene i kommende trafiksikkerhetsplan. Men tiltakene er også samarbeidsprosjekter med BaneNor og Fylkeskommunen, og er avhengig av både samarbeidsvilje og økonomisk støtte fra disse partene.

Følgende tiltak innen **informasjons- kampanje- og undervisningstiltak (IKU)** ble foreslått, eller de er *delvis under gjennomføring*:

TILTAKS FORSLAG	OPPRINNELIG PLANTILTAK	TILTAKSBESKRIVELSE
IKU A		Hjertesoner opprettes for alle Modums barneskoler
IKU B		Trafikksikker skole i henhold til Trygg Trafikks retningslinjer
IKU C	KP 12	Gå og sykle til skolen konkurranse

Tabell: Forslag til Informasjons- kampanje og undervisningstiltak, *allerede under delvis praktisering*

De tre barneskolene Sysle, Vikersund og Stalsberg har alle opprettet hjertesoner. Skolenes FAU og lærerne samarbeider her om å gjennomføre trafiksikkerhetstiltak for skolens elever, foreldre og i samarbeid med kommunens tekniske etat. Dette bør etableres for alle kommunens barneskoler.

Noen skoler i Modum er sertifisert som trafikksikker skole. Om de er det forespørres det faktisk om i Vikens søknadsskjemaer for tilskudd til trafiksikkerhetstiltak. Dette tiltaket bør følgelig ikke omgås.

Som hjertesonetiltak for Vikersund skole foreslås gå- og sykle til skolen- konkurranse. Dette ble også gjennomført for mange skoler i Ringeriksregionen som en del av prosjektet Barnas sykkelverksted i 2021. Østre Åmot vel etterlyser med god grunn sykkelkampanje som tiltak for bedret trafiksikkerhet i Åmot sentrum. Buskerudbyen og flere hjertesoner rundt skoler har erfaring med at sykkelkonkurranser er blant de mest effektive sykkelkampanjer og motivasjonstiltak for barn. Beskrivelsen av sykkelkonkurransen «Beintøft» er sakset fra Nasjonal Transportplan:

Boks 9.4 Eksempler på tiltak for økt sikkerhet for barn og unge

Barnas trafikklubb

Trygg Trafikk startet verdens første trafikklubb for barn i 1966. Gjennom deltakelse i Barnas trafikklubb får barn opplæring i hvordan de skal bli trygge og gode trafikanter. Læringen er lagt opp på barns premisser og viser hvordan de kan bevege seg sikkert i trafikken. Klubbens undervisningsverktøy er gratis å bruke for barnehager og foreldre. Barnas trafikklubb legger opp til at foreldrene går foran og viser barna hvordan en oppfører seg i trafikken. Nytt er at barnehagen er hovedarena, fordi barna nås best gjennom de barnehageansatte. Formålet er at barna lærer hva som er trygt og hva som er farlig i trafikken, slik at vi får færre trafikkulykker både på kort og lang sikt.



Figur 9.8 Barnas trafikklubb

Kampanjen «Beintøft»

Miljøagentene er barnas miljøvernorganisasjon. Med deres kampanje *Beintøft* er målet å skape et varig og løsningsorientert engasjement for natur og miljøvern hos barna. Miljøagentene samarbeider med Statens vegvesen, Helsedirektoratet, Foreldreutvalget i grunnskolen, politiet, Trygg Trafikk, Syklistenes landsforbund og Loop – Stiftelsen for kildesortering og gjenvinning. *Beintøft* er en konkurranse der klasser konkurrerer mot hverandre og hvor vinneren er den klassen som har gått, syklet eller reist mest kollektivt til skolen. Undervisningsopplegget om trafikksikkerhet, natur og miljø gjennomføres samtidig med gå- og syklekampanjen. *Beintøft* er et godt eksempel på hvordan det norske trafikksikkerhetsarbeidet tuftes på tverrfaglig arbeid og frivillig innsats. Samferdselsdepartementet har tidligere bidratt til finansiering av kampanjen gjennom tilskuddsordningen til trafikksikkerhetstiltak.



Figur 9.9 Beintøft

III. TILTAK I HENHOLD TIL VEDTATT SYKKELSTRATEGI, KOMMUNEPLAN OG REGULERINGSPLANER

Modum kommune ble Sykkelbygd i 2018. Ett av resultatene her var utarbeidelsen av rapporten Sykling på mindre steder av Transportøkonomisk Institutt i regi av Statens Vegvesen og Hordaland og Buskerud fylkeskommuner. Suda og Modum ble brukt som eksempler i rapporten, som på vitenskapelig grunnlag la opp en systematikk for arbeidet på slike steder for å oppnå en større sykkelandel på våre reiser. På dette grunnlaget vedtok Modum kommune en Sykkelstrategi i 2019, og et nasjonalt Webinar om rapporten ble avholdt fra Modum kommune i 2020.

Kommunal sykkelstrategi

Kommunen har en vedtatt sykkelstrategi Ikke alle trafiksikkerhetstiltakene i Modum kommunes sykkelstrategi skal omfattes av kommunens trafiksikkerhetsplan. Sykkelstrategien er inndelt i fire hovedsatsingsområder. Ett av dem er forbedret drift og vedlikehold av kommunens infrastruktur. Forbedret vedlikehold, brøyting, oppgradering av belysning, bedret sikt i kryss og hovedbestemmelse av fartsgrenser kommer inn under dette. Kommunen har en egen veiplan, som for tiden er under utarbeidelse, som skal inneholde denne typen tiltak.

Ett av de tilrådde tiltakene som ble iverksatt på basis av Sykkelrapporten var *utlån av El-sykler* til kommunens innbyggere. Utlånet startet våren 2019, som et klimatilak støttet av Miljødepartementet. Det pågikk gjennom året 2020 og det meste av 2021. Ideen bak tiltaket var at «Modumbyen» var relativt langstrakt, med litt lange sykkelavstander fra nord til sør. Sykler med elektrisk hjelpemotor kunne gjøre denne sykkelavstanden mindre avskrekkende. Nå er syklene fordelt, blant annet til fire skoler, men også til BUA til videre utlån. Målet er å få overført flere reiser fra bilbruk til sykkel og gange. Kommende trafiksikkerhetsplan har denne gangen spesielt fokus på sykkel og gange i henhold til Nasjonale forventninger nedfelt i Nasjonal Transportplan med Barns trafiksikkerhetsplan. Utlån av El-sykler til lærere, turnert på både fritid og i arbeidstid som gode rollemodeller er viktig i den sammenhengen.

Modum kommune er en pendlerkommune, både or inn- og utpendling. Men avstanden til de nærmeste byene, Drammen, Hønefoss, Kongsberg og Oslo har noe lengde. Det er derfor et potensial for effektiv kollektivtransport og pendlerparkeringer for bil og sykkel tilknyttet dette. I kommunens sykkelstrategi er derfor arbeidet med forbedret jernbanetransport med flere togstopp i Modum sett på som et viktig trafiksikkerhetstiltak for å kunne få flere gående, syklende og kollektivreisende framfor økt biltransport.

Gode kart over hvor gang- og sykkelveier finnes gir gode *forutsetninger for økt sykkelbruk*. Dette vil være en del av arbeidet med denne planen. Digitalt kart over kommunens sykkelveinett planlegges lagt ut på kommunens nettside. Kommunen i gang med digitalisering av friluftslivets ferdselsårer. Disse to tiltakssettene sett i sammenheng bør kunne gi økt sykkelbruk for både jobb- og fritidssyklister. En komplett skilting av kommunens kartlagte hoved- og sekundær sykkelveinett er også ført opp som tiltak som et ledd i dette, begge tiltak i henhold til kommunens sykkelstrategi. Spesielt gang- og sykkelveier av nyere dato mangler i dag skilting i Modum. Modums sykkelveinett omfatter imidlertid også Fylkesveier og Riksvei. Skiltplan og gjennomføringen av denne planen må derfor utarbeides og gjennomføres som et samarbeid med alle veieiere. 50 eller 60 kilometer i timen bør vurderes som øvre fartsgrense utenom tettsteder på Modums framtidige kartfestede og skiltede sykkelveiruter utenom tettstedene, med jevnlig trafikkovervåking. Sistnevnte ble foreslått i planens høringsrunde.

Kommunen har nylig vedtatt en Arealstrategi i tilknytning til arbeidet med Kommuneplanens samfunnsdel. I henhold til vedtatt sykkelstrategi er det i Arealstrategien formulert *rekkefølgekrav om at alle nye boligfelt i kommunens tettsteder om tilrettelagt gang- og sykkeladkomst før tillatelse til bygging av første hus kan gis*. Dette er egentlig en stadfesting og oppfølging av både gjeldende kommuneplans arealdels bestemmelser og vedtatt sykkelstrategi. Dette gir følgende tilleggstiltak til informasjons- kampanje- og undervisningstiltak for økt sykkelbruk i Modum:

TILTAKS FORSLAG	OPPRINNELIG PLANTILTAK	TILTAKSBESKRIVELSE
IKU D		<i>Fortsatt utlån av El-sykler til kommunens innbyggere</i>
IKU E	KT 20	Sykkelveinett i kommunen tilgjengelig på kommunens kartnettside med vurdering av 50 eller 60 kilometer/time som fartsgrense utenfor tettbygd strøk ved blandet trafikk
IKU F	KT 19	Skilting av kommunens kartfestede sykkelveinett
IKU G		<i>Gang- og sykkelveitilknytning for nye boligfelt i tettsteder, rekkefølgekrav i kommuneplan og reguleringsbestemmelser</i>

Tabell: Informasjons- kampanje- og undervisningstiltak etter kommunens sykkelstrategi

Tiltak i henhold til kommuneplanens arealdel og nyere reguleringsplaner

I tillegg til de nevnte tiltakene/strategiene over er infrastrukturtiltak foreslått, men ikke gjennomført i kommuneplanens arealdel eller i gjeldende reguleringsplaner listet opp som tiltak i tabellen under:

TILTAKS FORSLAG	OPPRINNELIGPLANTILTAK	TILTAKSBESKRIVELSE
VI IS G	VS 1	<i>Planskilt jernbanekryssing mot Tyriffjorden i Sand i Vikersund</i>
ÅV IS B	ÅVS 1	<i>Fv 149 Refsalveien/ gang og sykkelvei til Buskerud barneskole</i>
ÅV IS C	ÅVS 2	<i>Fv 148 Vestre Sponevei « « Strandgata - Steinroa</i>
SY IS H	VS 4	<i>Fv 280 Krøderveien/ « « Vikersund – Holemoen på Sysle</i>
ÅV IS D	ÅS 2	<i>Flataveien, forlenget veitrase og gang og sykkelvei</i>
VI IS H		<i>Turvei mot Øya fra Vikersund sentrum</i>
VI IS I		<i>Fv 284 Krysningpunkt mot Vikersund bru</i>
VI IS J		<i>Turvei og økt sykkelparkering Vikersund barneskole</i>

Tabell: Nye Infrastrukturtiltak for trafiksikkerhet foreslått i kommuneplanens arealdel samt nyere vedtatte reguleringsplaner. vedtatt etter denne. Opprinnelig plantiltak refereres til Kommuneplanens arealdels konsekvensutredning.

Kommunen har utarbeidet reguleringsplan for gang- og sykkelvei langs Fv 280 Krøderveien, tiltak SY IS H, og fått utarbeidet tilsvarende langs Fv 149 Refsalveien, tiltak ÅV IS B. Men Fylkeskommunen har ikke fått gjennomført disse planlagte tiltakene. Men Fylkeskommunen har selv tiltak VI IS I, Fv 284 krysningpunkt mot Vikersund bru, under planlegging. Med unntak av tiltak ÅV IS C har kommunen planlagt eller under planlegging alle de øvrige tiltakene i tabellen.

Nye tiltak etter høring av planforslaget

Fra Sysle skole kom det inn et nytt forslag om å knytte sammen Sysles veiknutepunkt ved skolen med et nytt forta/gang og sykkelvei opp til Krøderveien. Det kom også inn et forslag om gang- og sykkelvei langs Vestre Sponevei med en lenger strekning enn det som opprinnelig er foreslått.

Statens Vegvesen foreslår at tar i bruk nettstedet Sykkeldyktig.no i undervisningen i storskolen. Dette tas inn i planen. De tilrår også trafikalt grunnkurs som valgfag i skolen. Dette har Modum allerede innført, men det må settes opp som tiltak i trafikksikkerhetsplanen. Noe avhengig av kapasitet og interesse kan dette også være en oppgave for kjøreskoler. Dette gir følgende nye tiltak i trafikksikkerhetsplanen:

TILTAKS FORSLAG	OPPRINNELIG PLANTILTAK	TILTAKSBESKRIVELSE
IKU H		Bruk av Sykkeldyktig.no i 4-7 klasse i alle Modums barneskoler
IKU I		Fortsatt tilby Trafikalt grunnkurs som valgfag i ungdomsskolene
SY IS G		Fortau/gangvei langs Fv 2840 Sysleveien, Sysle Torg - Krøderveien

IV. TRAFIKKBELASTNING OG RAMMEBETINGELSER

Hvor er det behov for gang- og sykkelveier, rene gangveier, rene sykkelveier, snarveier, og hvilke veier er framkommelige for blandet trafikk i dag? Modum kommune har allerede, til forskjell fra de fleste kommuner et gjennomgående gang- og sykkelveinett. Det betyr at de viktigste ferdselsårene faktisk har skilt myke trafikanter fra kjørende trafikanter. Vi er med det i en slags 2. generasjons trafikksikkerhetsplan. Nå må vi i større grad legge vekt på tiltak som fremmer bruken av gang- og sykkelveiene langs våre hovedferdselsårer og bruken av kollektivtrafikken som også går langs disse. Med en annen-generasjons trafikksikkerhetsplan må det sees mer kritisk på hvilke fysiske trafikksikkerhetstiltak det nå faktisk er behov for. Hvilke småveier er tilstrekkelig trafikksikre for blandet trafikk i dag? Og finnes det strekninger hvor det er behov for å separere syklistene og gående?

Trafikksikre skolenære strekninger

Kommende trafikksikkerhetsplan har barn og unge i fokus. Med det er det naturlig å ta utgangspunkt i hvilke strekninger som skolebarn får gratis skyss grunnet trafikksikkerhet. Modum kommune tilbyr gratis skyss for barn større enn 2.klasse for de som bare har mer enn 4 kilometer skolevei. Følgende veier har flest vedtatte søknader om gratis skyss på tross av kort skolevei grunnet trafikksikkerhet:

Skole med innvilgete søknader for gratis skoleskyss	Barneskole totalantall	Betydelig vei Totalantall	Veinummer Veinavn
Åmot vest/Søndre Modum ungdomsskole	15	14	Fv 2840 Vestre Sponevei
Geithus/Stalsberg	16	12	Fv 2832 Heggenveien, søndre del
Vikersund/Nordre Modum ungdomsskole	24	2 13 25	Fv 2832 « nordre del Vikerkleiva/Vikerbakken « /Fv 284 Østmodumveien
Sysle	11	6	Fv 2840 Sysleveien, Snarumselva - Bøensveien

Enger skolekrets i Åmot øst har ingen innvilgete søknader om gratis skoleskyss. I Åmot er det kun i Vestre Åmot den problematikken er tilstede. Her ligger allerede gang- og sykkelvei langs Vestre

Sponevei inne, både som gammelt tiltak og foreslått i ny trafikksikkerhetsplan. Blant de allerede foreslåtte trafikksikkerhetstiltakene innenfor Geithus tettsted skolekrets ligger også gang- og sykkelvei langs Heggenveiens søndre del allerede inne.

Vikersund tettsted har mange søknader om gratis skoleskyss grunnet farlig skolevei for både barneskolen og deres nærliggende ungdomsskole. Det er mange som får gratis skyss, på tross av kort vei til skole, som sokner til Øst-Modumveien. Gang- og sykkelvei langs Øst-Modumveien fram til nedgangen mot Idrettsveien på Tangen foreslås med dette som et nytt tiltak.

Heggenveiens nordre del, samt den historiske Vikerbakken er et hodebry i trafikksammenheng. Det har nylig blitt anlagt ny bussholdeplass i møtet Vikerkleiva/Gamle Kirkevei /Heggenveien. Skal man utføre flere tiltak? Skal man utbedre Vikerbakken, eller bygge gang- og sykkelvei langs Heggenveien? Vikerbakken er foreslått som et tiltak for istandsetting i kommunens Kulturminneplan, som historisk monument. Heggenveien er foreslått med gang- og sykkelvei finansiert av Fylkeskommunen av Modum kommune i et kommunalt budsjettvedtak om «bevilgning» til kommunal planlegging av dette tiltaket. Denne «bevilgningen» besto likevel ikke av annet enn at det måtte bevilges penger innenfor de allerede bevilgede budsjetttrammer. Det sistnevnte vedtaket kan likevel synes å være det mest forpliktende. Det har blitt gjort forpostfektninger på hvordan et så stort trafikksikkerhetstiltak skal kunne planlegges av Kommunen på vegne av Fylkeskommunen.

Seks elever med kort vei til Sysle skole tilknyttet Sysleveien på strekningen Bønsveien - Snarumselva blir også tilbudt gratis skoleskyss. Trafikksikkerhetstiltak for denne delen av Bønsveien, i form av gang- og sykkelvei eller nedsatt hastighet for kjørende trafikk, må også vurderes. Dette gir følgende suppleringer av trafikksikkerhetstiltak:

TILTAKS FORSLAG	OPPRINNELIG PLANTILTAK	TILTAKSBEKRIVELSE
VI IS L	TU 3.2.1	Heggenveien, nordre del
VI IS M	TU 3.4	Fv 2832 Østmodumveien, Gang/sykkelvei, Tyrifjord hotell - Idrettsveien
GH IS D		Fv 2832 Heggenveien, søndre del
SY IS H		Fv 2840 Sysleveien, Snarumselva - Bønsveien

Trafikksikre gang- og sykkelveier for blandet trafikk

Modum kommune planlegger kommunale veier og gang- og sykkelveier etter egne vedtatte kommunale veinormaler. I kommunens veinormaler skilles det mellom adkomstveier og samleveier. Det er kun samleveier, hvor flere adkomster er samlet hvor det er behov for gang- og sykkelveier. For samleveier med mer enn 250 boenheter er det krav om gang- og sykkelvei. For mindre samleveier enn dette kan gang- og sykkelvei/fortau vurderes.

I kommunens veinormaler er det kun angitt normer for veier og kombinerte gang- og sykkelveier. En kommunal vei kan være frittliggende med et grøntbelte mellom veien og gang- og sykkelveien eller den kan ligge inn imot den kommunale veien med kantstein. Kommunen har ikke egne normaler for fortau for gående eller turveier primært for gående.

Statens Vegvesen setter krav til skille mellom gående og syklende ved større trafikk av den ene eller andre typen. Tabellen under angir hvor dette skillet skal settes.

Tabell 3.3: Bredder på gang- og sykkelveg og sykkelveg med fortau (eksklusive skuldre) avhengig av antall gående og syklende (mål i m)

Gående/time ¹⁾	< 15	15-50	50-100	100-200	> 200
Syklende/time ²⁾					
< 15	Gang- og sykkelveg = 2,5	Gang- og sykkelveg = 3	Gang- og sykkelveg = 3	Gang- og sykkelveg = 3	Gang- og sykkelveg = 3,5
15-50	Gang- og sykkelveg = 3	Gang- og sykkelveg = 3	Sykelveg = 2 Fortau = 1,5	Sykelveg = 2,5 Fortau = 1,5	Sykelveg = 2,5 Fortau = 2,5
50-100	Gang- og sykkelveg = 3	Sykelveg = 2,5 Fortau = 1,5	Sykelveg = 2,5 Fortau = 1,5	Sykelveg = 2,5 Fortau = 1,5	Sykelveg = 2,5 Fortau = 2,5
100-300	Gang- og sykkelveg = 3	Sykelveg = 2,5 Fortau = 1,5	Sykelveg = 2,5 Fortau = 1,5	Sykelveg = 2,5 Fortau = 2	Sykelveg = 2,5 Fortau = 2,5
300-750	Gang- og sykkelveg = 3,5	Sykelveg = 3 Fortau = 1,5	Sykelveg = 3 Fortau = 2	Sykelveg = 3 Fortau = 2	Sykelveg = 3 Fortau = 2,5
750-1500	Sykelveg = 3,5 Fortau = 1,5	Sykelveg = 3,5 Fortau = 1,5	Sykelveg = 3,5 Fortau = 2	Sykelveg = 3,5 Fortau = 2	Sykelveg = 3,5 Fortau = 2,5
> 1500	Sykelveg = 4 Fortau = 1,5	Sykelveg = 4 Fortau = 1,5	Sykelveg = 4 Fortau = 2	Sykelveg = 4 Fortau = 2	Sykelveg = 4 Fortau = 2,5

¹⁾ Antall gående og syklende gjelder for maksimaltiden.

Siste gang- og sykkelvei planlagt av Statens Vegvesen er langs den relativt tett befolkede Eikerveien mellom søndre Geithus og nordre Åmot. Her ble det ikke planlagt skille mellom syklende og gående.

Etter Statens Vegvesens retningslinjer så bør syklister og gående skilles fysisk når det blir fler enn 50 syklister pr. time eller fler enn 750 gående pr time som maksimalgrenser for de to kategoriene. Dette må sees på som veiledning for trafikk i begge retninger. Dersom «alle» skal i samme retning morgen og kveld bør det kunne vurderes visuelle skiller for tabellens mellomliggende kategorier mellom maksimalgrensene i form av malte linjer og piktogrammer.

Hva så med å blande trafikk for både gående, syklende og biler? Det kommer vi heller ikke utenom i en trafikksikkerhetsplan. Det kan ikke bygges gang- og sykkelveier over alt! Det må også satses på snarveier for kun gående eller gående og syklende, og en veis trafikksikkerhet må vurderes i forhold til den faktiske biltrafikken og fartsgrensen på veien. Følgende tommelfingerregel kan benyttes vedrørende forsvarlighet for blandet trafikk for normalt oversiktlig vei utformet etter veinormalene

Trafikkmengde i ÅDT	Fartsgrense
1000	50
2000	40
3000	30

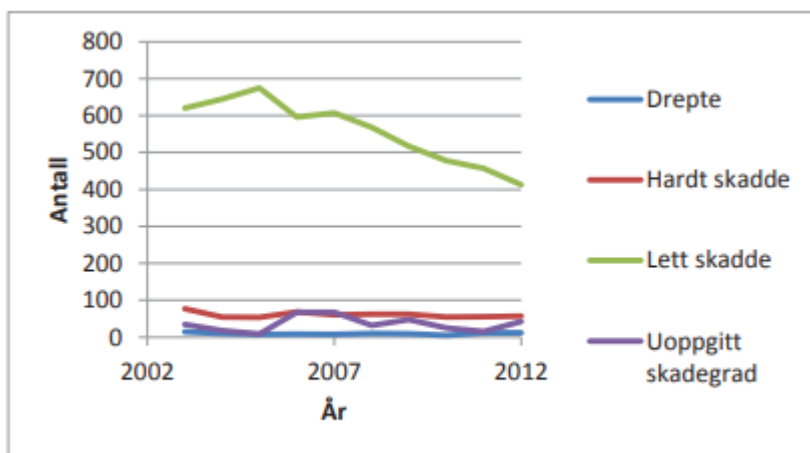
Denne dimensjonen må legges til grunn for kommunens utforming av et forsvarlig sykkelrutenett. Den må videre legges til grunn for hvordan dette sykkelrutenettet skal skiltes, inkludert skilting av fartsgrenser på gang- og sykkelrutenettet. Det må videre legges til grunn for prioritering av trafikksikkerhetstiltak, valg av løsning for trafikksikkerhetstiltak, og bedømmelsen av hvor trafikksikker en skolevei faktisk er.

V. ULYKESSTATISTIKK

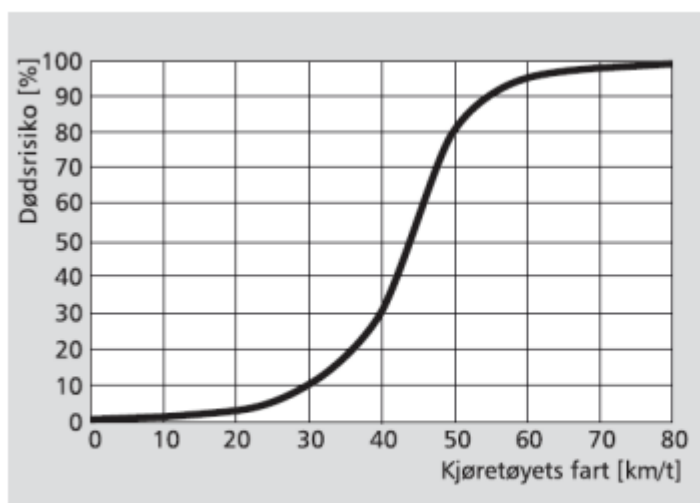
Den nasjonale trenden, grovt sett er at antallet trafikkulykker går ned på tross av økt befolkning og større biltetthet pr person. Internasjonalt er Norge verdens sikreste land trafikkmessig. Men det finnes like fullt betydelige forbedringspotensialer. Størst nedgang i trafikkulykker er det på dødsulykker. Hovedårsaken til dette er mer trafikksikre biler. Men antall ulykker har ikke gått så mye

ned. Det er fortsatt mange personskader og materielle skader i trafikken. Følgende bilde kan gis av en av våre minst beskyttede trafikanter, syklistene:

Først litt enkel, overordnet nasjonal statistikk:



Figur 1.1: Antall skadde og drepte syklist i perioden 2003-2012



Figur 1.2: Prinsippskisse for dødsrisiko for gående og syklende ved påkjørsel av motorkjøretøy

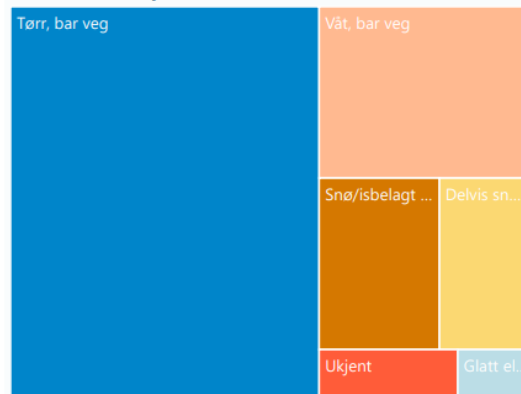
Nasjonal statistikk og nærmeste figur over viser at dødsraten stiger for syklist med økende fart over 30 kilometer i timen. Likevel er det ikke fler enn cirka 10 døde syklist i trafikken pr år, og tallet er stabilt. Det gledelige er at antallet syklist med lettere skader er synkende.

Regional og lokal statistikk

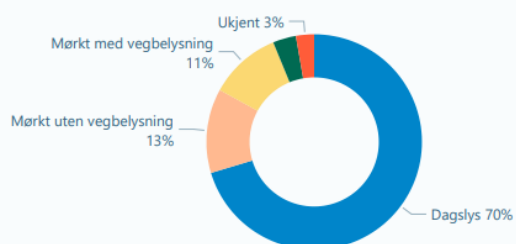
Det kan synes vanskelig å etterspore flere ulykker grunnet dårlig vær å føre, antakelig fordi vi kjører mest under gode lys- og værforhold, se figur under, her igjen for regionale forhold:

Stedsforhold	Antall ulykker	Dødsulykker	Ulykker med hardt skadde
Vegstrekning utenfor kryss/avkjørsel	563	26	102
3-armet kryss (T-kryss, Y-kryss)	131	5	16
Avkjørsel	25	1	2
4-armet kryss (X-kryss)	24	0	1
Ukjent	19	0	7
Annet (P-plass, torg o.l.)	18	1	2
Annet kryss (inkludert avkjøring/påkjøring til rampe)	11	0	2
Bru	11	0	1
Rundkjøring	3	0	1
Planovergang	1	1	0
Totalt	806	34	134

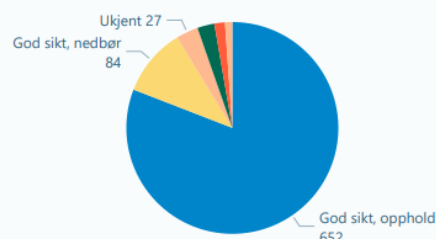
Førerforhold ulykker



Lysforhold ulykker



Værforhold ulykker

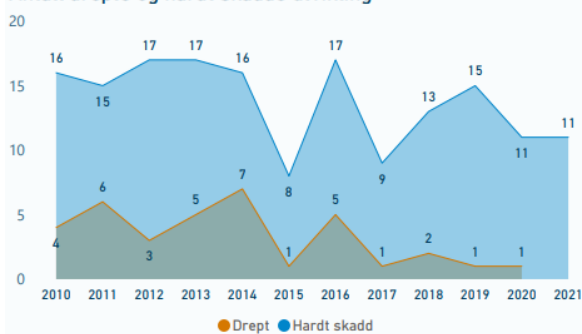


Kjøring i kryss stiller krav til den kjørende. Likevel skjer de fleste ulykkene utenom kryss. Det utslagsgivende her må være at største delen av kjøringen tidsmessig foregår utenom kryss. Middeler og autovern er med det etterspurte trafikksikkerhetstiltak. Men 75% av de politirapporterte ulykkene skjer i kryss, hvor flere personer er involvert. Man bør også merke seg få ulykker i rundkjøringer mot mange i T-kryss og Y-kryss, på tross av antakelig sammenliknbar trafikkmengde. Dette er regional statistikk, som nok har store likheter med den nasjonale.

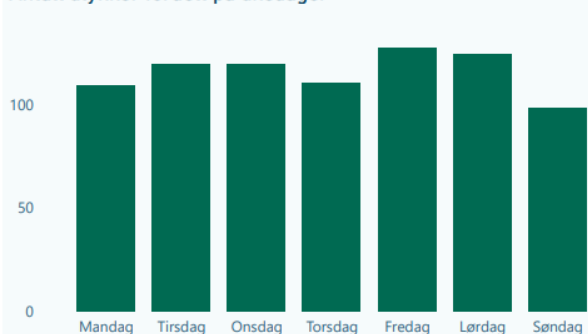
Viken fylkeskommune har gitt oss et bilde av ulykkesomfanget i trafikken utefra tematikk, og derved hvilke problemstillinger som det bør arbeides med. For Ringeriksregionen kan følgende bilde gis for de siste 10 år:

806	36	165	915	1116
Antall ulykker	Antall drepte	Antall hardt skadde	Antall lettere skadde	Sum personskader

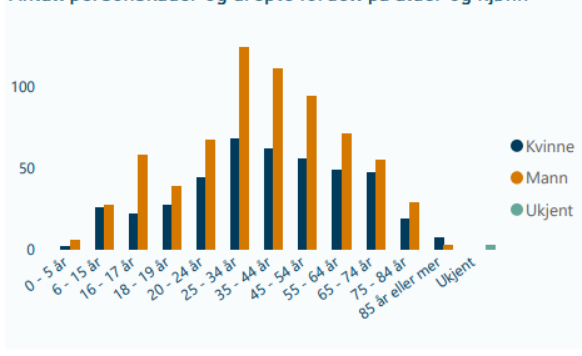
Antall drepte og hardt skadde utvikling



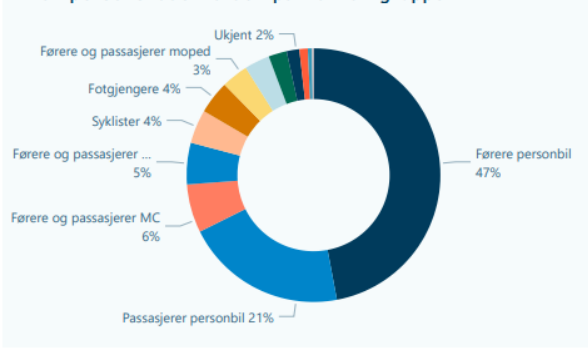
Antall ulykker fordelt på ukedager



Antall personskader og drepte fordelt på alder og kjønn



Antall personskader fordelt på trafikantgruppe



Det er mye å merke seg i dette bildet. Noe av det som framgår er at syklister er en noe utsatt trafikkgruppe. Bilførere med medpassasjer utgjør 68 prosent av de ulykkeskadede, men deres reiseandel ligger over dette. Det motsatte forholdet er tilfellet med MC-syklister med fører, som nok er den mest ulykkesbelastede gruppen. Begge disse gruppene kan videre forårsake ulykker på andre trafikkaktører. På tross av dette synes de gående å være den minst belastede ulykkesgruppen. Vedrørende fartsgrenser er det verdt å merke seg at dødsrisiko for påkjørsel for syklende og gående øker bratt når farten overstiger 30 kilometer i timen.

Dersom man ser på Modum kommune spesifikt, kan Vegvesenets ulykkesregister Trine gi et bilde av situasjonen for barn og ungdom, i forhold til øvrig befolkning i de siste 20 årene:

Aldersgruppe	Lettere skadde	Hardt skadde	Døde	Sum
0 – 5 år	9	1	0	10
6 – 15 år	53	7	0	60
16 – 19 år	105	22	1	128
Øvrige aldersgrupper	400	71	30	501
Total	567	101	31	699

Grovt sett kan skadegraden for Modum, som i perioden har hatt knappe 30% av befolkningen i Ringeriksregionen, se ut til å ligge litt i overkant av regionens gjennomsnittlige skadegrad. En må her ta et forbehold ved at perioden, som tabellen viser for Modum, er dobbelt så lang som tallene vist for regionen. Det var også flere ulykker i den første delen av perioden. Det går med andre ord riktig vei. Trafikkdød er heldigvis sjelden vare blant Modum og Ringeriksregionens barn og ungdom. Men skadegraden er høy blant distriktets eldre ungdom.

På nasjonalt nivå eksisterer det en «nullvisjon» for drepte i trafikken. Ingen skal drepes i trafikken. Det er en vakker tanke, men likevel en urealistisk visjon for en befolkning på mange millioner og en

altfor høy biltetthet både klima-avtrykksmessig og trafikkmessig. Det blir derfor en desto større utfordring å finne fram til mer realistiske målbare mål å strekke seg etter i regionale og lokale trafikksikkerhetsplaner.

På nasjonalt nivå har man likevel heldigvis ikke bare visjoner, men også mål å holde seg til. Det finnes målsettinger for reduksjon av hardt skadde og drepte mål i Nasjonal *tiltaksplan* for trafikksikkerhet på vei 2022-2025, også kalt «På vei mot null-visjonen» og «Barnas trafikksikkerhetsplan». Dette er en del av de overordnede målsettingene i den kommende Nasjonal *transportplan*.

I Nasjonal tiltaksplan er det satt et mål om en reduksjon i antall skadde og drepte på 25 % for barn og ungdom. Den nasjonale planperioden går imidlertid bare fram til 2026. Denne trafikksikkerhetsplanens planperiode har en lenger varighet, fram til 2030. Målet for reduksjon i antall skadde og drepte i Modum kommune settes derved til 30% reduksjon for begge grupper i løpet av planperioden. ***Dette tilsvarer ingen drepte barn og ungdom i Modum i trafikken i planperioden***, og følgende maksimalantall skadde i trafikken i kommende planperiode

- 1. Reduksjon i skadde barn og yngre ungdom på 30 %, tilsvarende ikke fler enn 25 skadde***
- 2. Reduksjon i antall skadde eldre ungdom mellom 16 og 19 år på 30 %, tilsvarende ikke fler enn 50 skadde***

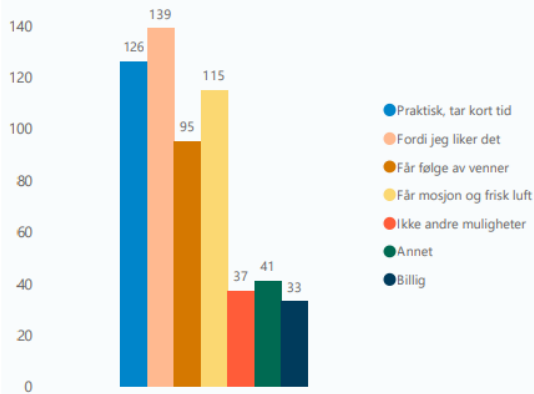
VI. REISEVANER I MODUM KOMMUNE – STATUS OG POTENSIALE

Registrering av reisevaner i Modum bør gjennomføres med jevne mellomrom, både som motivasjonstiltak og som en sjekk på fungerende og eventuelle nye trafikksikkerhetstiltak.

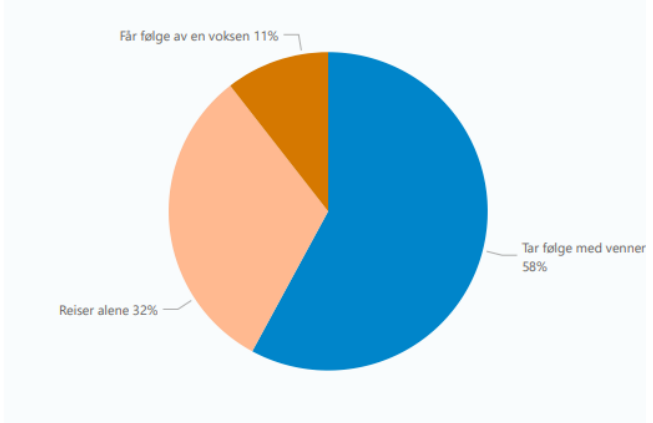
Foreldre og barns reisevaner

Ringeriksregionen har gjort en undersøkelse om barn og foreldres reisevaner som her framstilles i figurform:

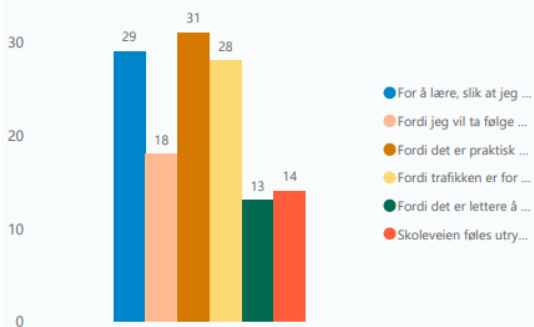
For deg som går eller sykler/sparkesykler. Hvorfor går, sykler eller sparkesykler du til skolen?



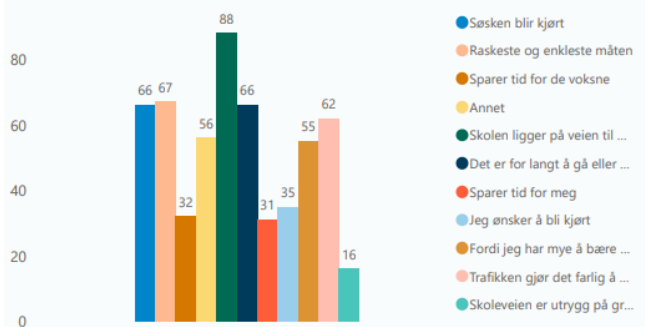
For deg som går eller sykler/sparkesykler. Hvem tar du følge med?



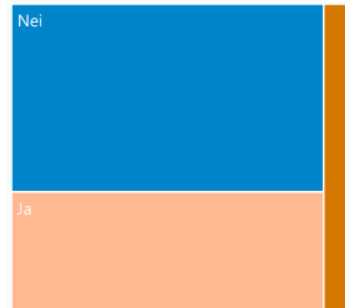
For deg som får følge av en voksen. Hva er grunnene til at du får følge av en voksen?



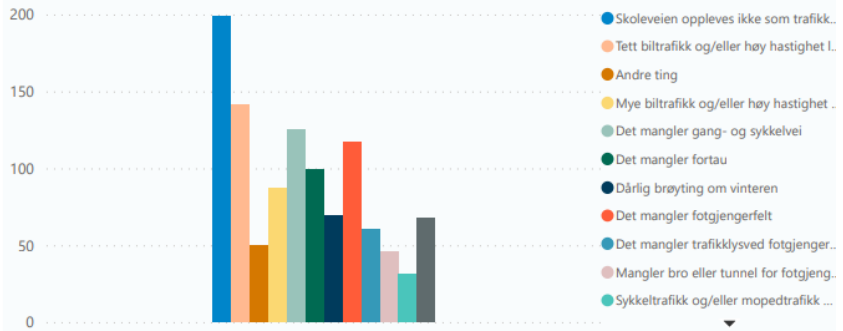
For deg som blir kjørt med bil. Hva er grunnene til at du blir kjørt til skolen?



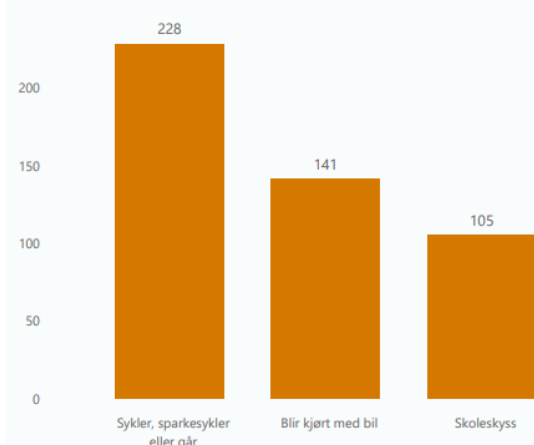
Synes du at skoleveien er trafikkfarlig?



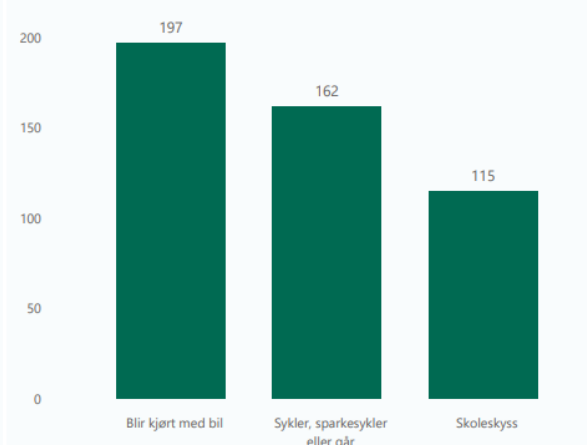
Hva er det som gjør at skoleveien oppleves trafikkfarlig?

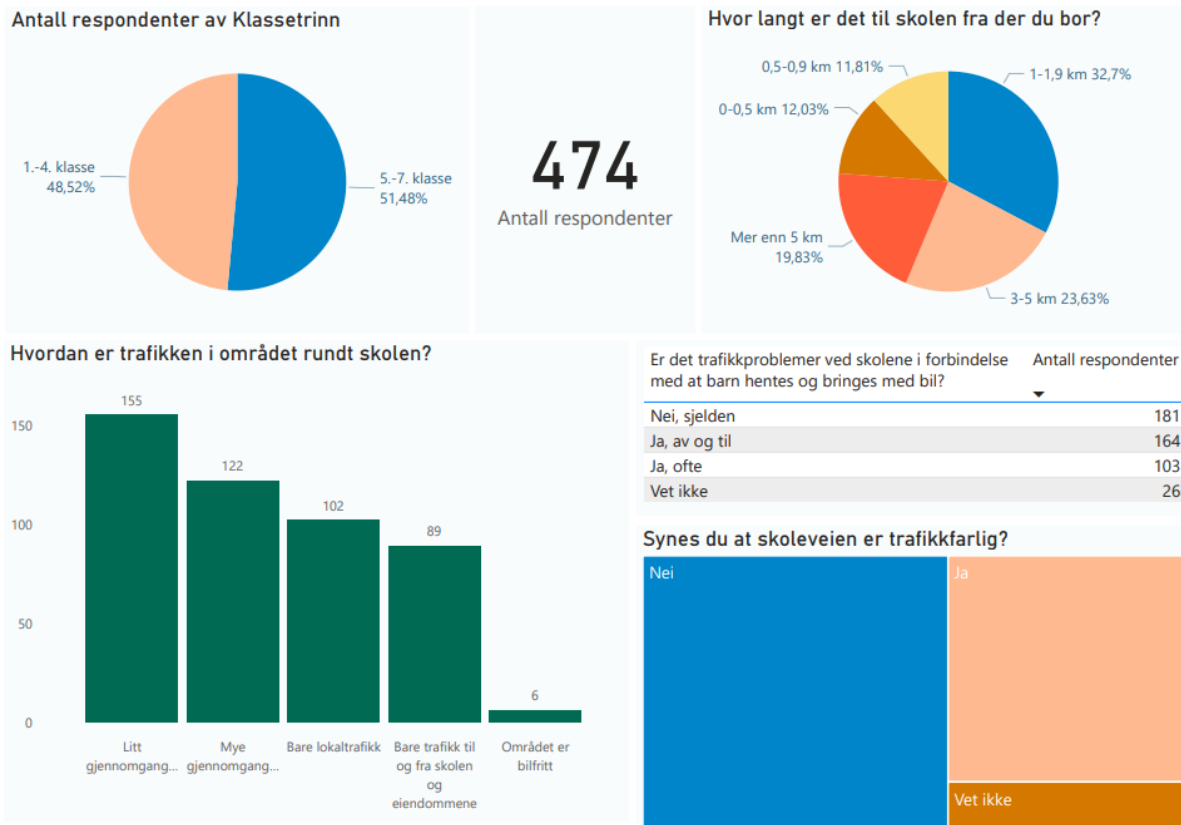


Hvordan pleier du å komme deg til skolen april til september?



Hvordan pleier du å komme deg til skolen oktober til mars?





De viktigste faktaopplysningene kommer i de nederste figurene. Man kan begynne med skoleskyssen. Den er for lite brukt! Det ser ikke ut til å være samsvar med folks generelle ønske om økt busstilbud når skoleskyssen med tilpasset tilkomst til riktig skoletid ikke blir bedre anvendt. Det er drøyt 43 % som bor mer enn 3 kilometer fra skolen. Likevel er det ikke mer enn 25 % som bruker skoleskyss vinterstid! Andelen gående og syklende ser noe bedre ut. Den er på nesten 50% sommerstid, og på nesten 35 % vinterstid. Dette ender opp med en for høy andel biltransport av skolebarn. De øverste figurene viser grunnene til bruk av bil som skoleskyss. Det er her kun et minimum som angir trafikkfarlig vei til bussholdeplassen som grunn til å bli kjørt.

Viken fylkeskommune har høye ambisjoner på dette området med en gange- og sykkelandel på 80% på sikt. Det er neppe mulig å oppnå hverken i Modum eller i Ringeriksregionen. Sykling vinterstid er ingen spøk. Utslagsgivende i disse sammenhengene er avstanden til skolen. I Viken bor 87% av befolkningen nærmere enn 4 kilometer fra skolen. I Ringeriksregionen bor 80 % nærmere enn 5 kilometer fra skolen, og 57 % nærmere enn 3 kilometer fra skolen.

80 % andel med gående og syklende medtatt kollektivreisende til skolen bør være mer realistisk å oppnå i Modum.

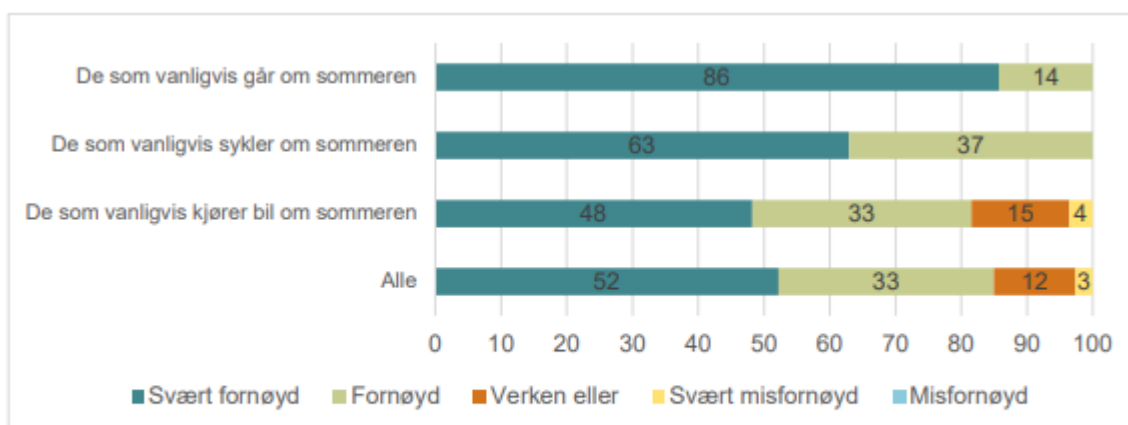
Voksnes reisevaner

Rapporten Sykling på mindre steder gjorde en undersøkelse av reisevanene på den største arbeidsplassen i Modum, som er Modum kommune. Undersøkelsen er spesifisert til spørsmål om jobbreisen. Dette er de voksnes fleste reiser, og samtidig de voksnes fleste faste reiser. Øvrige reiser kan være både lengere og kortere. De kortere reisene bør forventes å ha en mindre andel bilbruk, de lengre reisende forventes å ha en større andel av bilreisen. Det kan man se av tabellen under:

Hvor lang tid bruker du vanligvis på å reise til jobb (minutter)?						
	0-9	10-14	15-19	20-24	25-29	30 eller mer
Totalt (%)	38	29	11	6	5	12
Bilfører-/passasjer (%)	25	23	9	5	3	11
Sykkel (%)	6	3	1	0	1	0
Gange (%)	6	2	0	0	0	0

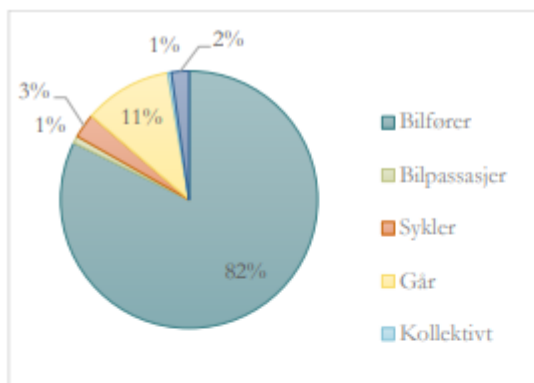
Den største andelen syklende og gående finner man blant de som har kort jobbreise, og bruker kort tid på reisen. To tredjedeler bruker mindre enn et kvarter på jobbreisen. Blant de som bruker mer er det bare 2 % som sykler og 0% som går. En gjennomsnittlig jobbreise for gange på 15 minutter tilsvarer 1.2 kilometer, mens tilsvarende for sykkel er 3.5 kilometer.

Undersøkelsen avslører flere ting, blant annet at «den glade vandrer» slett ikke er noen myte. De som er mest glade i sin arbeidsreise er de som har mulighet og praktiserer å gå. Derne st følger syklisten om nå enn ikke «hakk i hel»:

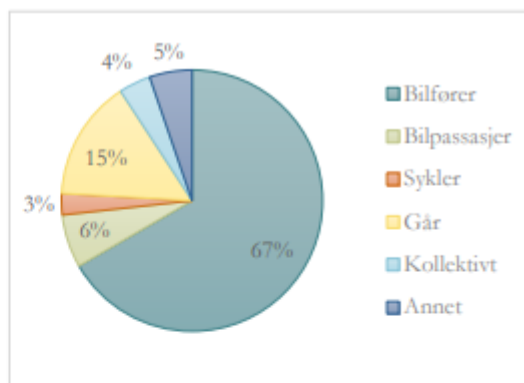


Figur 36: Svarfordeling på spørsmålet 'Hvor fornøyd er du med arbeidsreisen din? Svar ut ifra hvordan du vanligvis reiser om sommeren'. Prosent

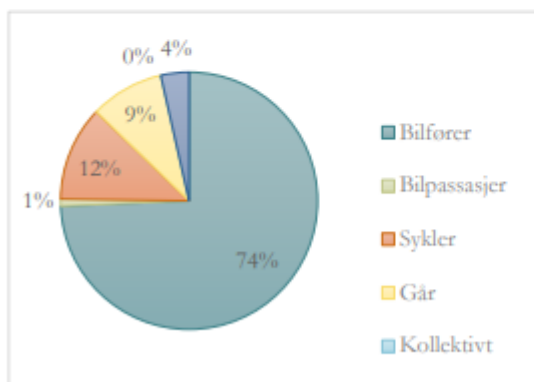
Sansene er i funksjon, og opplevelsene er sterkere når man er fysisk ute og går eller sykler. Kort vei, som gjør gange og sykling mulig uten for stort tidsforbruk, gir opplevelse, overskudd, trim og helse. Blant Modum kommunes responderende arbeidstakere kom sluttresultat ut med 17 % andel for gange, sykkel og kollektivreisende vinterstid, og ikke med mer enn 21 % tilsvarende andel sommerstid. Det er også verdt å merke seg at kollektivandelen faktisk er helt fraværende sommerstid:



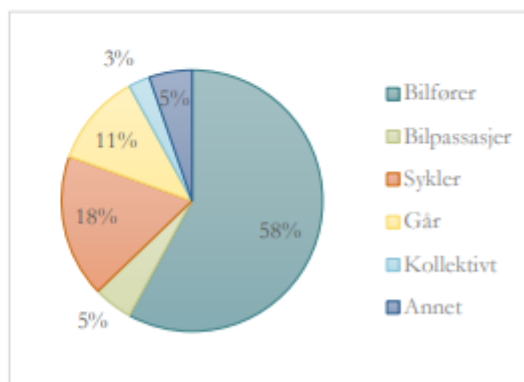
Figur 32: Svarfordeling på spørsmålet 'Hvordan reiser du vanligvis til jobb i vinterhalvåret?'



Figur 33: Svarfordeling på spørsmålet 'Bruker du noen gang andre reisemidler i vinterhalvåret?'



Figur 34: Svarfordeling på spørsmålet 'Hvordan reiser du vanligvis til jobb i sommerhalvåret?'



Figur 35: Svarfordeling på spørsmålet 'Bruker du noen gang andre reisemidler i sommerhalvåret?'

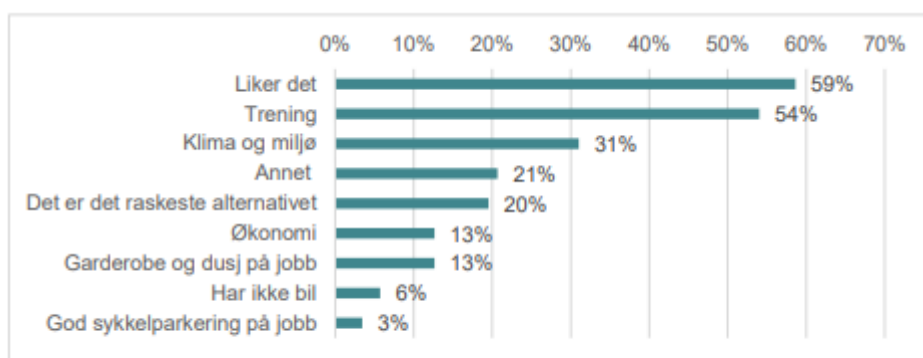
Hvordan spiller dette Modums befolkning? Ifølge Viken fylkeskommune er 18 % av den voksne befolkningen kommunalt ansatt i regionen, tilsvarende en femtedel. Spørreundersøkelser som metodikk gir som regel et noe mer positivt svar enn de reelle fakta Folk ser generelt noe mer positivt på seg selv enn hva som er realiteten. Det er bare jobbreisen som er studert, men det blir antakelig ganske reelt. Flertallet av øvrige reiser er kortere, og med det antakelig mindre bilbasert, men likevel er de mer fåtallige lengre reisene lenger i antall kilometer. Det antas dermed at reisevaneandelen for bil er svakt høyere enn den viste undersøkelsen, mens den samlede sykkel- gange- og kollektivandelen er svakt lavere. Modum antas med det å ligge under landsgjennomsnittet med andelen kollektivreisende og gående, men over landsgjennomsnittet vedrørende sykkelandel. Dette antas igjen å gi en andel kjørende omtrent på landsgjennomsnittet.

Det er gjennomgående flere gående og syklende i urbane strøk enn i rurale strøk. Men Modum kommune, med sine tre tettsteder, uten for lang avstand, og med en relativt flat hovedtrase imelom, kan har et potensiale til å ligge over landsgjennomsnittet med antall gående og syklende. Følgende målsetting tillegges planen:

Gang- sykkel- og kollektivandel på økes fra antatt 21 % til 30 % i sommerhalvåret og fra antatt 14 % til 30% i vinterhalvåret i løpet av planperioden.

Forbedringspotensial for voksne gående og syklende?

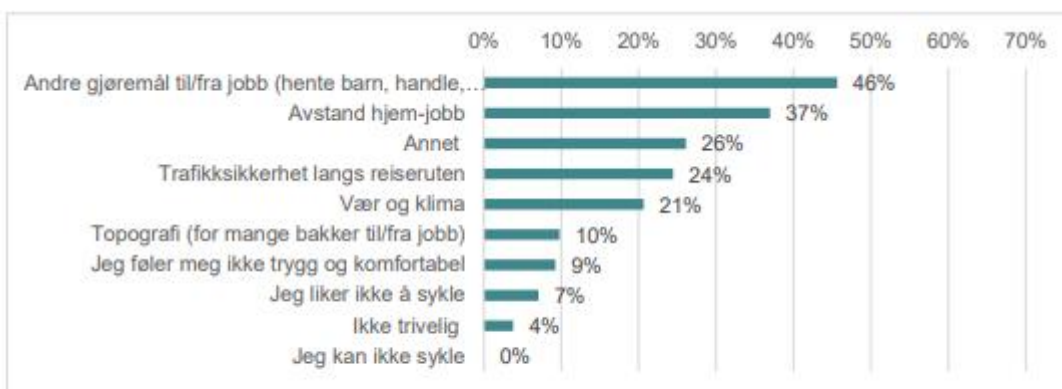
Med satsingen på barn og unge i ny trafiksikkerhetsplan, hvordan faller det ut å se nærmere på de voksnes forbedringspotensial og den generelle Hvordan er så forbedringspotensialet for voksne og kommunens sykkelstrategi om å få generelt flere syklende? Det kan forsvares ved at vi voksne er forbilder for barna. Den høye andelen biltransport av skolebarn kan skyldes i stor grad oss voksne som lite miljøbevisste forbilder. Modum. Transportøkonomisk Instituttts rapport Sykling på mindre steder, en del av arbeidet med Modum som sykkelbygd, gir et godt bilde av spesielt de arbeidsføre voksnes gå- og sykkelvaner. For de voksnes gang- og sykkelvaner i spørreundersøkelsen av kommunalt ansatte må man først og fremst se på se på den positive vinklingen, hvorfor sykler og går de som gjør dette? Hva betyr noe for dem, og hva kan vi gjøre mere av?



Figur 37: Svarfordeling på spørsmålet 'Dersom du sykler til jobb, hvorfor velger du det? Velg inntil fire punkter'. Prosent. N=87

Det er lettest å ta tak i de minst påaktede tiltakene som færrest legger vekt på. *Sykkelparkeringen og garderobeforholdene kan bedres i bygg for arbeidstakere, dette kan inngå i kommunens sjekklister i byggesaksbehandlingen og i reguleringsbestemmelser for næringsbygg.* Syklistenes framkommelighet må også bedres på bekostning av bilens framkommelighet. Det som det likevel legges mest vekt på opplevelse og treningsfaktor og klimaspørsmålet. Optimal tilrettelegging for allsidig trening utendørs i våre nærfriluftsområder, og et økt fokus på vårt ansvar innen overforbruk og ansvar for reduserte utslipp i klimasammenheng kan være de mest effektive virkemidlene for å få til redusert bilbruk og en økt andel myke trafikanter.

For å få et komplett bilde så er det viktig å ta mot til seg og også ta en negativ vinkling og tåle de svarene man da får. Hvorfor sykler ikke folk til jobb?



Figur 38: Svarfordeling på spørsmålet 'Dersom du ikke sykler til jobb, hva er de viktigste grunnene til det? Velg inntil fire punkter'. Prosent. N=184

Et forverret klima med mer ekstremvær kan begrense potensialet for redusert bilbruk ytterligere i forhold til i dag. I Norsk sammenheng skal man likevel merke seg at topografien er lite begrensende for bruken av Modums hovedsykkelveinett. Flere attraktive arbeidsplasser i Modum og med det flere beboere med kortere vei til jobb kan videre ha en betydelig effekt. Det er også grunn til å sette ekstra fokus på sykkelkampanjer i skolesammenheng. «Henting av barn» er forståelig i barnehagesammenheng, men ikke nødvendigvis i skolesammenheng. Med noe mer ansvarsbevissthet, og fokus kan en familie her få to tre flere syklisters dersom bilen ble droppet og både unge og gamle tok sykkelen fatt i stedet. Men når alt kommer til alt så er likevel trafiksikkerhet og opplevelse nøkkelen også her. Med mer trafiksikre separate adkomstmuligheter som i tillegg er anlagt med innslag av opplevelse, som tilliggende grøntområder og ikke alt for trafikkert tilliggende vei så vil Modum kunne få flere fornøyde arbeidstakere med fysisk og mentalt overskudd på vei til og fra jobb og skole.

Jevnlig sjekk på Modums befolknings reisevaner er svært nyttig. Hvordan kan dette sjekkes ut mer nøyaktig enn bare ved spørreundersøkelser? Her svarer folk gjennomgående optimistisk, og har lett for å gi et bedre inntrykk av sine reisevaner, mere idealisert enn de i realiteten har endt opp. En mye brukt metode er å sette opp tellepunkter for gående og syklende.

Brakerundersøkelse ble gjennomført som et ledd i TØI-prosjektet Sykling på små steder foreslår sykkelteiling som virkemiddel for økt sykkelbruk. Oppsetting av tellepunkter koster en del. Dette tiltaket passer best for kommuner med et godt definert sentrum midt i kommunen. Modum kommune har imidlertid to nesten like store tettsteder, Åmot og Vikersund, hvorav det ene ligger nesten helt sør i kommunen. TØI har imidlertid nylig gjennomført tellinger av syklende og gående over en kort periode med mobilt digitalt telleutstyr på den nye sykkelveien fra Geithus til Åmot på oppdrag fra Statens Vegvesen. Dette skal gjentas, og foreløpige resultater kan tyde på å gi nyttig informasjon. Fortsatte brukerundersøkelser kombinert med fysiske enkelttellinger av syklende og gående synes med det å være det mest hensiktsmessige i Modum kommune. Dette foreslås som informasjons- og kampanjetiltak, samt til bruk i undervisningen. I tillegg er tilrettelegging for sykkel

TILTAKS FORSLAG	OPPRINNELIG PLANTILTAK	TILTAKSBESKRIVELSE
IKU J		<i>Jevnlige Brukerundersøkelser med tellinger av syklende og gående</i>
IKU K		Krav til plan garderober dusj og sykkelparkering for alle nye næringsbygg i sjekklister ved plan- og byggesaksbehandling

Undersøkelsen viser at kollektivtrafikk i liten grad brukes av voksne i Modum. I henhold til brukerundersøkelsen er det flere grunner til dette. En av dem er lang reisevei for mange. Modum er en pendlerkommune, men både inn- og utpendling Mange pendler inn til spesialiserte arbeidsplasser, spesielt innen helsesektoren. Følgende forslag ansees som det mest lovende for å øke kollektivandelen for Modums reisende, et tiltak som også framgår av kommunens sykkelstrategi:

TILTAKS FORSLAG	OPPRINNELIG TILTAK	BESKRIVELSE
IKU L		<i>Informere om og arbeide for flere togstopp i Modum og tilrettelegge for sykkel på tog</i>

VII FORSLAG TIL TILTAK

Nasjonal Transportplan gir følgende oversikt over barnehagene og skolens rammer og forventninger til trafikkopplæring:

Boks 9.6 Trafikkopplæring i barnehagen og grunnskolen	
<p>I Rammeplanen for barnehagen (2017) står det: <i>Gjennom arbeid med nærmiljø og samfunn skal barnehagen bidra til at barna utforsker ulike landskap, blir kjent med institusjoner og steder i nærmiljøet og lærer å orientere seg og ferdes trygt.</i></p> <p>De nye kompetansemålene for grunnskolen er gitt i Læreplanverket fra Utdanningsdirektoratet:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Etter 2. trinn: <i>Øve på trygg ferdsel i trafikken.</i> – Etter 4. trinn: <i>Forstå og følge regler i trafikken.</i> – Etter 10. trinn: <i>Vurdere risiko og sikkerhet ved ulike uteaktiviteter, forstå og gjennomføre spørsmål og trygg ferdsel.</i> 	<p>I tillegg gir det nye læreplanverket samlet sett muligheter for en bredere måte å drive trafikkopplæring på, knyttet til skolens verdigrunnlag og nye tverrfaglige temaer som blant annet folkehelse, livsmestring og bærekraftig utvikling.</p> <p>Ny læreplan i valgfaget trafikk for ungdomstrinnet trådte i kraft fra skoleåret 2020–2021. Valgfaget er et selvstendig fag, men for elever på 9. og 10. trinn kan skolen tilrettelegge for trafikkalt grunnkurs innenfor rammen av valgfaget. Uavhengig av trafikkalt grunnkurs kan alle skoler tilby valgfaget, men undervisning i trafikkalt grunnkurs krever videreutdanning.</p>

Informasjons- kampanje- og undervisningstiltak

TILTAKS FORSLAG	OPPRINNELIG PLANTILTAK	Tiltaksbeskrivelse	Ansvarlig
IKU A		Hjertesoner opprettes for alle Modums barneskoler	Alle barneskoler
IKU B		Sertifisering som Trafikksikker skole i henhold til Trygg Trafikks retningslinjer	«
IKU C		Gjennomføre Sykle til skolen-kampanje, eks. Beintøft, årlig	Undervisningsetat og barneskoler
IKU D		Fortsatt tilby utlån av El-sykler til kommunens innbyggere	BUA
IKU E	KT 20	Sykelveinett i kommunen tilgjengelig på kommunens kartnettside	Kommunen ved Teknisk etat
IKU G		Gang- og sykkelveitilknytning for nye boligfelt i tettsteder, rekkefølgekrav i reguleringsbestemmelser	Kommuneadministrasjon
IKU H		Bruk av Sykkeldyktig.no i 4-7 klasse i alle Modums barneskoler	Kommunens storskoler
IKU I		Fortsatt tilby Trafikkalt grunnkurs som valgfag i ungdomsskolene	Ungdomsskoler/ Kjøreskoler
IKU J		Fortsatt brukerundersøkelser og sykkeltellinger	Kommunen ved Teknisk etat
IKU K		Bruk av sjekklister for sikring av garderobes, dusj og sykkelparkering for nye næringsbygg i bygge- og reguleringsplanbehandling	Kommunen ved Teknisk etat
IKU L		Informere om og arbeide for flere togstopp i Modum og tilrettelegge for sykkel på tog	Kommunen ved sentraladministrasjonen Jernbaneverket

Tabell: Informasjons- kampanje- og undervisningstiltak, nye tiltak, tiltak delvis under gjennomføring og tiltak under gjennomføring

Tiltak med undervisningstilknypning må gjennomarbeides og tilpasses undervisningsopplegget og inngå i arbeidet med planleggingsdager for skolene med sikte på tidfesting av gjennomføring. Men også foreldrene gjennom FAU blir tilknyttet et ansvar her. For gjennomføring av trafiksikkerhetsdag, sykkelverksted og sertifisering har de enkelte skoler/barnehager ved rektor/barnehageleder primæransvaret. Kommunens Tekniske etat har et hovedansvar å ivareta gang- og sykkelveimulighet for nye boligfelt, sjekklister for sykkeltilrettelegging for servicebygg, samt utarbeidelse og oppdatere kart over gang- og sykkelveier på kommunens nettside.

Kommunale infrastrukturtiltak, budsjettsskisse

Tiltaks forslag	Opprinnelig plantiltak	Tiltaksbeskrivelse	Tiltak 2022	Tiltak 2023-25	Tiltak 2026-28	Tiltak 2029-31
SY IS A		Ny bussholdeplass og droppsone ved Sysle barneskole		X		
GH IS B		Sykkelparkering og tilkomstvei ved Stalsberg barneskole	X			
	TR 2.3	Gravfossveien/ Geithus bru-Christian Skredsviks alle	X			
VI IS B		Fotgjengerfelt ved Solstadbakken		X		
VI IS F		Krysningspunkt fra Skolegatas fortau mot Nordre Modum ungdomsskole		X		
IKU F	KT 19	Komplett skilting av kommunens sykkelveinett		X	x	x
VI IS C		Forbedret kryssing av jernbanen i Vikersund sentrum			X	x
VI IS D		Øvregata/Gang- og sykkelvei	x	X		
VI IS E	TU 5.3 og 6	Jarenveien, Sandkrysset – Hervikhagan/Gang- og sykkelvei	x	X		
VI IS A		Fornyet bro over Krøderbanen ved Vikersund barneskole	x	X		
ÅV IS D	ÅS 2	Flataveien/forlenget veitrase og gang- og sykkelvei			X	
ÅØ IS C		Oppgradert Åmot skystasjon til universell utforming med mer				X
	TR 2.5	Industriveien/gang- og sykkelvei mot Eikerveien			X	
VI IS I		Vikersund barneskole/turvei og økt sykkelparkering				X
VI IS J		Gangvei mot Øya fra Vikersund sentrum				X

ÅØ IS D		Oppgradert sykkelparkering ved Enger barneskole			X	
ÅV IS D		Oppgradert sykkelparkering ved Buskerud barneskole			X	
		Bidrag til gang- og sykkelveilags eksisterende vei med boliger for nye boligfelt med krav til dette i kommuneplanens arealdel		x	x	X

De fysiske investeringstiltakene er de økonomiske utfordringene i trafiksikkerhetsplanen, og med det kanskje også de største spenningsmomentene. Det mest kostbare informasjonstiltaket er også å finne på denne kista over framtidige trafiksikkerhetstiltak. Det er arbeidet med skilting av vårt gjennomgående sykkelveinett. Sykkelveiene på kommunens nettside skal stemme med de framtidige skiltede sykkelrutene i kommunen. Denne skiltplanen og gjennomføringen av denne må bli et samarbeid mellom de respektive veieiere som er Statens Vegvesen, Fylkeskommunen og Kommunen. Dette er også satt opp som et kontinuerlig tiltak for å kunne følge opp skilting med utvidelsen av gang- og sykkelveinettet i tabellen.

Et spesielt fokus for denne trafiksikkerhetsplanen er som tidligere nevnt de nasjonale føringene for trafiksikkerhetstiltakene, nemlig barns trafiksikkerhet, primært på skoleveien, men også til fritidssystemer og nærlekeplasser, de i barnehagen inkludert. Det gjør at det kun er gjort plass til to turveiltak i planen, den ene til Vikersund barneskole, den andre fra Vikersund sentrum til friområdet Øya ved Vikersund. Dette er begge tiltak innarbeidet i andre helhetlige planer.

En ukjent post i budsjettet er kommunalt bidrag i utbyggingsavtaler for bygging av gang- og sykkelveilangs eksisterende vei til boligområder som ikke er påbegynt, men avsatt som boligområder i kommuneplanens arealdel. Hva er så «eksisterende vei. Det ligger jo i begrepet. Men dette kan og gjelde tiltak hvor en eksisterende vei må legges om som følge av et utbyggingsformål. Et eksempel på det kan være en omlegging av den eksisterende delen av Sagveien for utbygging av boligfeltet Sagstranda. Øvrige tiltak er gjennomgående å regne som skoleveiltak.

Fylkeskommunale tiltak, primærkategori

TILTAKS FORSLAG	OPPRINNELIG TILTAK	TILTAKSBESKRIVELSE
SY IS H	TR 4,3, 4.4 og 4.5	Krøderveien, Haugerudsletta/Gang- og sykkelvei
ÅV IS B	TU 1.1	Refsalveien, Hukadal bru – Lampeveien/gang- og sykkelvei
VI IS I		Fv 284 Øst-Modumveien/Krysningspunkt mot Vikersund bru
VI IS L		« « « Fv 2884 Østmodumveien Tyrifjord hotell – Idrettsveien
SY IS F		Fortau/gangvei langs FV 2840 Sysleveien, Snarumselva – Sysle Torg
SY IS B		Ny bussholdeplass ved Kløftefoss
GB IS C		Gang- og sykkelvei langs Heggveien (søndre del)

Fylkeskommunale tiltak, sekundærkategori

TILTAKS FORSLAG	OPPRINNELIG TILTAK	TILTAKS BESKRIVELSE
SY IS G		Gang og sykkelvei langs Fv 2840 Sysleveien, Krøderveien - Sysle Torg
SY IS H		« « « « « Snarumselva - Bøensveien
ÅV IS C	ÅVS 2	« « Fv 148 Vestre Sponevei, Strandgata - Steinroa
SY IS C		Flytte Morud bussholdeplass
ÅØ IS B		Forbedret krysningspunkt over RV 35 ved Enger
VI IS L	TU 3.2.1	Heggenveien, nordre del

Tiltak på Jernbanenettet

TILTAKS FORSLAG	OPPRINNELIG TILTAK	BESKRIVELSE
VI IS C		<i>Forbedret kryssing av jernbanen i Vikersund sentrum</i>
VI IS G	TU 5.4 & 5.6	<i>Sagveien, jernbaneundergang</i>
IKU L		<i>Informere om og arbeide for flere togstopp i Modum og tilrettelegge for sykkel på tog</i>

Kommunen samarbeider som kjent også med BaneNor om trafikksikkerhetstiltak. Kommunalt bidrag til statlige og fylkeskommunale prosjekter er dermed å anse som en del av denne trafikksikkerhetsplanen.

VIII. HOVEDINTENSJONER/OPPSUMMERING

Kommende trafikksikkerhetsplan foreslås ikke som en ren oppfølger/videreføring av Trafikksikkerhetsplan for Modum 2012-2020. Kommende trafikksikkerhetsplan er en ny generasjon trafikksikkerhetsplan. Hovedgrunnen til det er den store gjennomføringsgraden av tiltak i planen for 2012 - 2020. Ikke alt er gjennomført. Men tiltak er avhengige av hverandre. En sammenhengende gang- og sykkelvei mellom Sysle og Vikersund langs Fv 287 Krøderveien er lettest å få til når nytt kryss i Vikersund Nord bygges. Her er det i gjeldende reguleringsplan planlagt mye gang- og sykkelvei. Men gang- og sykkelvei langs Badeveien er bygget, som via Skinstadveien også er en sykkelrute mellom Sysle og Vikersund. Gang- og sykkelvei langs Jarenveien har ikke blitt bygget. Dette skal være på vei nå, men prosjektet er komplisert. Fylkeskommunen har gjort et stort løft med bygging av gang- og sykkelvei mellom Vassbunn i Geithus og Skalstad i Åmot. Modum kommune er med det en av de få av landets kommuner, muligens den eneste, med mangel på noen hundre meter, har et sammenhengende hovedsykkelveinett på lite trafikkerte småveier og sammenhengende gang- og sykkelveier. Modum kommune er med det i en høy divisjon, med god dekning med gang- og sykkelveier. I denne planen dreies med det fokus mer over fra anlegg til bruk.

Kommunen og Fylkeskommunen har med det gjort store investeringer i gang- og sykkelveier, antakelig det mest effektive kommunale tiltaket for økt trafikksikkerhet. Men hvor mye brukes de, til hva brukes de, hvem, og hva kan gjøres for å oppnå økt bruk. En annen faktor som spiller inn er tematikken. Planen av 2012 – 2018 hadde hovedfokus på økt gange- og sykling i et trafikksikkerhet-

og folkehelseperspektiv for alle. Denne planen har hovedfokus på barns trafiksikkerhet og folkehelse i form av trafiksikre skoleveier for økt sykling, gange og kollektivtransport.

Skilting av gang- og sykkelveier bør være et enkelt tiltak for å oppnå økt sykkelbruk og gange. Det koster likevel så vidt mye at det i tabellform er med i tabellen over investeringstiltak. Tiltaket må gjennomføres i samarbeid med Statens Vegvesen og Fylkeskommunen. Alle kategorier av gang- og sykkelveier, og kommunens gjennomgående hovedsykkelveinett planlegges skiltet planperioden.

Vedlagt følger kart over de største kommunale trafiksikkerhetstiltakene i perioden som planlegges gjennomført fra 2023 og utover. Det er gang- og sykkelveier langs Jarenveien og Øvregata i Vikersund, Industriveien i Geithus og Flataveien i Åmot, og turveier til nye Vikersund skole og Øya i Vikersund.

Sykelkart for Modum planlegges for kommunens kartportal på nettet. Modums sykkelruter skal framstilles som et temakart på kommunens kartnettside ved ferdigstillingen av den endelige trafiksikkerhetsplan. Det er planen å bruke Ålesund kommunes modell for framstillingen av dette. Kartet vil da korrespondere med tilsvarende kart i Norsk Veidatabank NVBD.

VEDLEGG

5 stk. kart over større infrastrukturtiltak
Sykkelstrategi for Modum

Sykling på mindre steder, TØI-rapport:

<https://www.modum.kommune.no/prosjekter-og-tiltak.492783.no.html>