

Skoleveg i Gran

En steds- og mulighetsstudie

STATENS VEGVESENS RAPPORTER

Nr. 243



Tittel

Skoleveg i Gran

Undertittel

En steds- og mulighetsstudie

Forfatter

Lone Kjersheim og Mari Olimstad

Avdeling

Trafikksikkerhet, miljø- og teknologiavdelingen

Seksjon

Transportplanlegging

Prosjektnummer

603406

Rapportnummer

Nr. 243

Prosjektleder

Ida Stenbråten Harildstad

Godkjent av

Anne Ogner

Emneord

Skoleveg, gåing, fotgjengere, stedsutvikling, reisevaner.

Sammendrag

Å bevege seg er en viktig del av barndommen. Fra barna tar sine første steg, er det å gå for egen maskin en viktig måte å utforske verden rundt seg på, og et sentralt element i utviklingen til å bli et selvstendig individ.

Denne rapporten beskriver et pilotprosjekt på Gran der kommunen, Norsk Form og Statens vegvesen sammen jobber med spørsmål som forener reisevaner og omgivelser. Prosjektet undersøker reisevaner, motivasjon for valg av reisemiddel, og hva som skal til for å få flere til å velge å gå og sykle til skolen.

Title

On the Way to School

Subtitle

A study of place and feasibility in Gran municipality

Author

Lone Kjersheim and Mari Olimstad

Department

Traffic Safety, Environment and Technology Department

Section

Transport Planning

Project number

603406

Report number

No. 243

Project manager

Ida Stenbråten Harildstad

Approved by

Anne Ogner

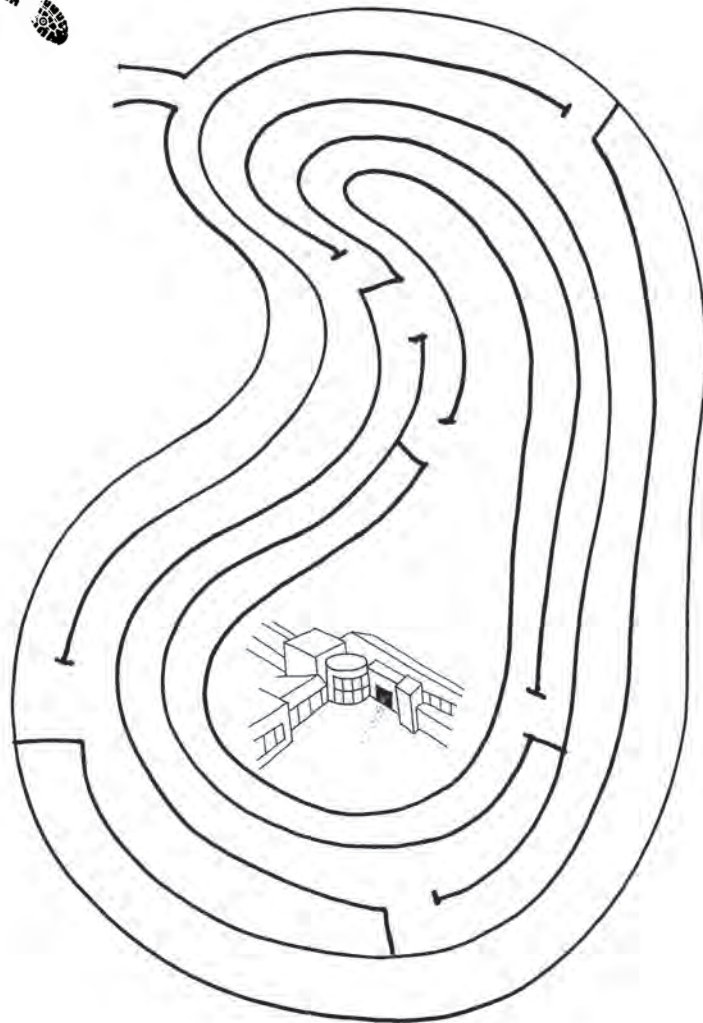
Key words

Walking to school, walking, pedestrians, local development, travel behaviour.

Summary

Learning to move around is an important part of growing up. From the moment that children take their first step, walking around is an important way to explore the world around them, and a key element in the development to be an independent individual.

This report describes a pilot project in Gran municipality where the municipality, the Norwegian Public Roads Administration and The Foundation for Design and Architecture in Norway, Norsk Form, work together on issues that unite travel habits and surroundings. The project examines travel behavior, choice of travel mode, and what it takes to get more children to walk and cycle to school.



SKOLEVEG I GRAN

en steds- og mulighetsstudie

Mari Olimstad (UIO) og Lone Kjersheim (AHO)
Sommerprosjekt i Statens Vegvesen 2013

Introduksjon

Forord fra veileder	s. 6
Om prosjektet	s. 8
Harde fakta!	s. 10

Del 1

Gran

Gran kommune	s. 14
Gran tettsted	s. 16
Geografi	s. 17
Kommunikasjon	s. 18
Trafikk ÅDT	s. 20
Trafikkulykker	s. 21
Kommuneplan sentrum	s. 22
Miljøgata	s. 23
Kulturminner og historie	s. 24
Arkitektur og byggeskikk	s. 26
Gule trær	s. 28

Del 2

Skolekrets og skolevei

Skolekrets	s. 32
Grupperinger	s. 33
Skolebuss	s. 34
Barnetråkk (1) - skoleveg	s. 36
Barnetråkk (2) - favorittsteder	s. 37
Barnetråkk (3) - problemsteder	s. 38
Barnetråkk (4) - vil jeg endre	s. 39
Tid og avstander	s. 40

Del 3

Punkter og strekninger

Utvalgte strekninger	s. 42
Utvalgte punkter	s. 43
Tegnforklaringer	s. 44
Strekning 1 Trintom - Sykehjemsvegen	s. 46
Punkt 1A Skjervum	s. 48
Punkt 1B Avkjøring til Ringstad	s. 50
Punkt 1C Krysset Hovsvn. / Sykehjemsvn.	s. 52
Strekning 2 Trintom - Vennolumsvegen	s. 54
Punkt 2A Myrabakkryset	s. 56
Strekning 3 Storgata - Skiakergutua	s. 58
Punkt 3A Kjærlighetsstien	s. 60
Strekning 4 RV4 - Trintom	s. 62
Strekning 5 RV4 - Øgaardsbakkan	s. 64
Strekning 6 Hadeland VGS - Trintom	s. 66
Punkt 6A Bussholdplassen	s. 68
Strekning 7 Gutu i Gislebergrunden	s. 70

Avslutning

Etterord	s. 74
Kilder	s. 76



A photograph showing the lower half of a person standing on a gravel path. The person is wearing a grey, textured sweater, maroon tights, and maroon boots. The ground is covered with small grey gravel and scattered autumn leaves in shades of yellow, orange, and red. The text "introduksjon" is centered at the bottom of the image.

introduksjon



forord fra veileder

Å bevege seg er en viktig del av barndommen. Fra barna tar sine første steg, er det å gå en viktig måte å utforske verden rundt seg på. Senere introduseres barna for sykkel, et transportmiddel som både krever motoriske og trafikale ferdigheter, og som bidrar til fysisk aktivitet. For et barn er det å mestre og ta seg fram for egen maskin et viktig element i den personlige utviklingen for å bli et selvstendig individ.

Gode vaner kan etableres tidlig. Barn reiser i forbindelse med daglige gjøremål, som til og fra barnehage og skole, til fritidsaktiviteter, til venner og på tur. I hverdagstransporten ligger det et enormt potensiale for aktivitet og selvstendig mobilitet. Gode vaner tas med videre i livet, og erfaring kan bidra til at dagens unge blir både smarte og dyktige trafikanter.

Statens vegvesen la i 2012 fram en ny Nasjonal gåstrategi, en revidert sykkelstrategi, og en egen Arkitekturstrategi. Mål satt i Nasjonal transportplan er at 80 % av alle barn og unge skal gå eller sykle til skolen. For å nå målet må vi bidra til at skoleveier og nærmiljø tilrettelegges slik at disse hverdagslige turene er trafikksikre og trygge. I tillegg må vi jobbe for å tilrettelegge attraktive skoleveger, slik at barn og unge også har lyst til å velge disse transportformene.

På Gran jobber kommunen, Norsk Form og Statens vegvesen sammen i et pilotprosjekt som forener spørsmål om reisevaner og omgivelser. Strategiene som er nevnt ovenfor, og de mål som er satt i dem, er viktige grunnlag for pilotprosjektet - et prosjekt som ønsker å utfordre og teste ut nye løsninger og metoder for å nå vedtatte mål. Målet med prosjektet er å involvere og engasjere barn og unge, og deres foreldre, til å diskutere og utfordre disse temaene. Prosjektet undersøker reisevaner, motivasjon for å valg av reisemiddelvalg, og hva som skal til for å få flere til å velge å gå og sykle til skolen. På Trintom barneskole og Gran

ungdomsskole har elevene registrert reisevaner og gjennomført digitale barnetråkk, samt at foreldre har blitt involvert.

Høsten 2013 er arkitektkontorene Rintala/Eggertsson arkitekter og Tyin Tegnastue engasjert for å jobbe med barna og omgivelsene til de utvalgte skolene på Gran. Hvordan kan arkitektur bidra til at skolevegen blir mer attraktiv? Denne rapporten oppsummerer noe av funnene fra vårens undersøkelser på skolene, samt beskriver stedet, de mest brukte skolevegene og egnede punkter for å møtes langs skolevegen. Rapporten er en forstudie til høstens workshop og byggearbeid på Gran, og en ressurs for kommunen aller andre i videre arbeid med skoleveg og reisevaner i området.

Mari Olimstad, mastergradstudent i geografi ved Universitetet i Oslo, og Lone Kjersheim, mastergradstudent i arkitektur ved Arkitektur- og designhøgskolen i Oslo, har gjennomført undersøkelsene og skrevet rapporten. De har gjort flere befaringer og gjort seg godt kjent med Gran og noen av menneskene på stedet. Prosjektet er i sin helhet gjennomført av studentene selv, og de har vist grad stor grad av selvstendighet og ansvar i dette arbeidet. Rapporten er laget i løpet av seks uker sommeren 2013. Parallellt har de jobbet med en digital kunnskapsoversikt om temaet Barn og unge og transport og vært involvert i forarbeid til Europeisk mobilitetsuke 2013.

Vi takker Mari og Lone for et nyttig og interessant bidrag i diskusjonen om skoleveg, reisevaner og arkitektur på Gran.

Brynseng, 23. august 2013

Ida Stenbråten Harildstad

Seksjon for transportplanlegging
Veileder

om prosjektet

Hva er egentlig skoleveg i Gran? Hvor går den? Hva kjennetegner veien og hva kan man oppleve langs den? Denne rapporten presenterer stedet Gran og Trintom skolekrets. Gjennom studier av utvalgte strekninger og punkter sier vi noe om skolevegens trafikkbilde, egenart og byggepotensiale.

Rapporten tar som utgangspunkt at barns opplevelse av skolevegen har betydning for hvorvidt de ønsker å gå eller sykle til skolen. Faktorer som trygghet og trafikksikkerhet, avstand og fysisk utforming, opplevelse av dyreliv og flora, samt det sosiale som utspiller seg underveis, er med på å bidra til en attraktiv ferdselsåre - noe man gleder seg til. Noen minutters aktivitet på skoleveien kan dessuten utgjøre en stor forskjell i barns daglige, fysiske aktivitetsnivå.

Gran er på mange måter en typisk norsk bygd med spredt bebyggelse i åpne kulturlandskap kombinert med nyere boligfelt. Standarden på tilrettelegging for gående og syklende langs bilvegene varierer. Langs noen strekninger er det helt fraværende. I Gran kjøres relativt mange barn til og fra skolen, samtidig som det er stort potensiale for mange til å gå og sykle. Nærstudier av situasjoner på Gran kan dermed ha stor overføringsverdi til andre steder og prosjekter med skolevei som tema. Målet for vårt arbeid har vært å beskrive trafikksituasjonen for skolebarn i Gran. Derfor har vi ønsket å si noe om skolevegene rundt Trintom barneskole slik de er utformet og kan oppleves i dag.

Fokus for studiene våre er i særlig grad basert på byggeprosjektet som skal igangsettes i Gran høsten 2013. Rapporten består av 3 hoveddeler, hvor materialet som presenteres består av innhentet råmateriale, bearbejdede data og egne analysearbeider presentert i tekst, bilder og grafiske fremstillinger. Første del av rapporten

er bakgrunnsinformasjon om Gran som sted. Kommunikasjon- og trafikksituasjon, utvikling og historie presenteres. Del 2 inneholder mer spesifikk informasjon om Trintom skolekrets, samt hva elevene som er spurt liker og ikke liker langs skoleveien sin og hvor barna går eller blir kjørt til skolen i dag. Denne delen er i stor grad basert på utførte barnetråkkregistreringer våren 2013.

Del 3 er en nærstudie av de mest brukte skolevegene til Trintom barneskole. Vi har sett på 6 ulike strekninger, og 6 punkter langs disse strekningene. Punktene vi har valgt ut er alle aktuelle knutepunkt for gående og syklende skolebarn. De kan egne seg som møteplass for felles «gåbusser» eller «sykkelbusser» til skolen, og de er mulige lokasjoner for høstens planlagte byggeprosjekt(er). Punktene er plukket ut etter befaringer med lokale beboere, som har kjennskap til området, skolekretsene og temaet. Alle punktene ligger i 15-30 minutters barnegange til/fra skolen, en avstand vi tror er realistisk at skolebarna kan gå og sykle med tanke på vilje, tidsbruk og effekt. Tidsbruken dekker en betydelig del av de anbefalinger som offentlige helsemyndigheter gir om fysisk aktivitet for barn per dag. Til slutt gis en oppsummering av funn i datamaterialet.

Analyser av strekninger og punkter har vært gjort med forhåndsutarbejdede skjema for tekst og visuell gjengivelse. Disse er bearbejdet digitalt i etterkant. Frie rammer fra vår veileder har gjort at prosjektet i stor grad har blitt til mens vi har



gått og syklet i Gran. Analysene har vært gjort i tidsrommet juni til august 2013 mens skolene har hatt ferie. Dette har ikke gitt oss muligheten til å studere barnas egne opplevelser av skoleveien. Barns medvirkning og eierskap i slike arbeid er viktig, og vi tror at dette vil være bli dekket gjennom høstens workshoparbeid på Gran. En må også ta høyde for at analysene er påvirket av tidsrommet og årstiden de ble gjort i.

Analysen danner videre grunnlag for et kart over Gran som viser avstander og aktiviteter langs skolevegene supplert med relevant informasjon. Kartet er myntet på skolebarna selv, deres lærere og foresatte. Kartet skal være et bidrag i arbeidet med å øke andelen gående og syklende barn i Gran.


Takk til vår alltid blide veileder Ida Harildstad, og til Sven Sandvik, Harald Hvattum og Kari Wøien som velvillig har informert oss om Gran og guidet oss rundt på stedet. Takk også til personale internt på huset og til Norsk Form som har bidratt med informasjon og kompetanse i ferietiden.

Mari Olimstad og Lone Kjerseim
Sommerstudenter i Statens Vegvesen,
Vegdirektoratet, 2013




harde fakta!

Barn som går eller sykler til skolen har høyere konsentrasjonsevne opptil fire timer senere på dagen enn barn som blir kjørt

 Masseeksperimentet 2012


Barn som går til skolen opplever mindre stress gjennom skoledagen enn barn som kjøres

 Lambiase m.fl. 2011

Barn som kjøres til de fleste aktiviteter utvikler i liten grad stedsforståelse og forståelse for geografiske sammenhenger. De lærer ikke å ta seg frem på egenhånd

 Preiss 1989


Barn som kjøres til skole og fritidstilbud lærer ikke trafikkforståelse i praksis, og kan bli mer sårbare i trafikken

 Bergens Tidende 2013


Det er påvist en sammenheng mellom bruk av skoleskyss og nedsatt bevegelighet i rygg og hofter, samt nedsatt balanse. Barn som ikke går eller sykler til skolen må ha et høyere aktivitetsnivå resten av dagen for å unngå reduksjon i funksjonsevne

 Sjølie i Samferdesel 2002


Barn som kjøres til skolen har høyere hjerterytme og blodtrykk under prøver enn barn som går. 1,6 km aktiv skolevei kan senke stressnivået og dermed forebygge hjerte- og karsykdommer senere i livet

 Lambiase m.fl. 2011


**15-åringer sitter i gjennomsnitt 40 timer
i uka foran en TV- eller PC-skjerm**

 Helsedirektoratet


**En 6-åring sitter i gjennomsnitt stille
halvparten av dagen**

 Helsedirektoratet


**Barn som sykler hver dag til skolen kan øke
kondisjonen med 7,9% i løpet av de første 12 ukene**

 Børrestad i Sykkelglede 2012

**78% av barna til gående foreldre går til skolen,
mens bare 40% av barna til kjørende foreldre
gjør det samme**

 TØI, 2006

**Barn beveger seg dobbelt så mye
uten voksne til stedet**

 Folkehelseinstituttet

**Barn som går til skolen har et høyere
gjennomsnittlig aktivitetsnivå enn barn
som kjøres**

 Mc Millan 2009

**For hver kilometer barn og ungdom går eller sykler
til skolen hver vei, halveres risikoen for ryggplager**

 Sjølie i Samferdsel 2002

**En majoritet av rektorene ved svenske
grunnskoler mener at foreldres
skolebarnkjøring er en av de største
farene for barna på skoleveien...**

 Dagens Nyheter 2013



X coop extra

7-23 (23)

BILTEMA

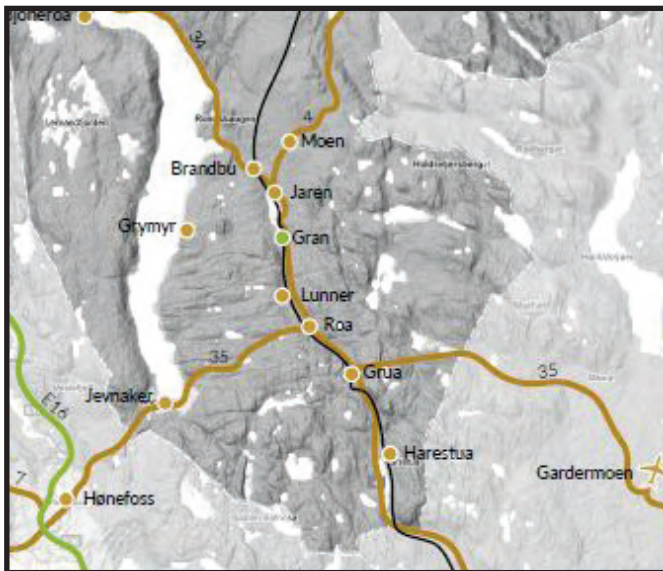
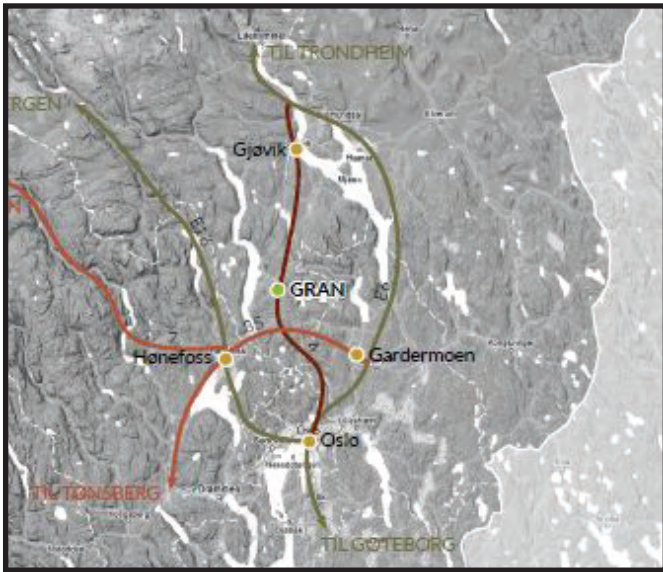
X coop extra

7-23 (23)



del 1
gran

gran kommune



Illustrasjoner hentet fra Henning Aschim Wien sin diplomoppgave i arkitektur, 2011.

Kommunikasjon

Gran kommune ligger i Oppland fylke, rundt sju mil nord for Oslo. Kjøretid til Oslo er cirka en time, mens kjøretid til Gardermoen er omtrent 45 minutter. Store deler av strekningene mot Oslo og Gardermoen er av ny og høy veistandard. Toget (Gjøvikbanen) mellom Gran og Oslo tar cirka en time og 15 minutter og farer gjennom flott natur- og kulturlandskap. Avganger om lag en gang i timen.

Befolkning og sysselsetting

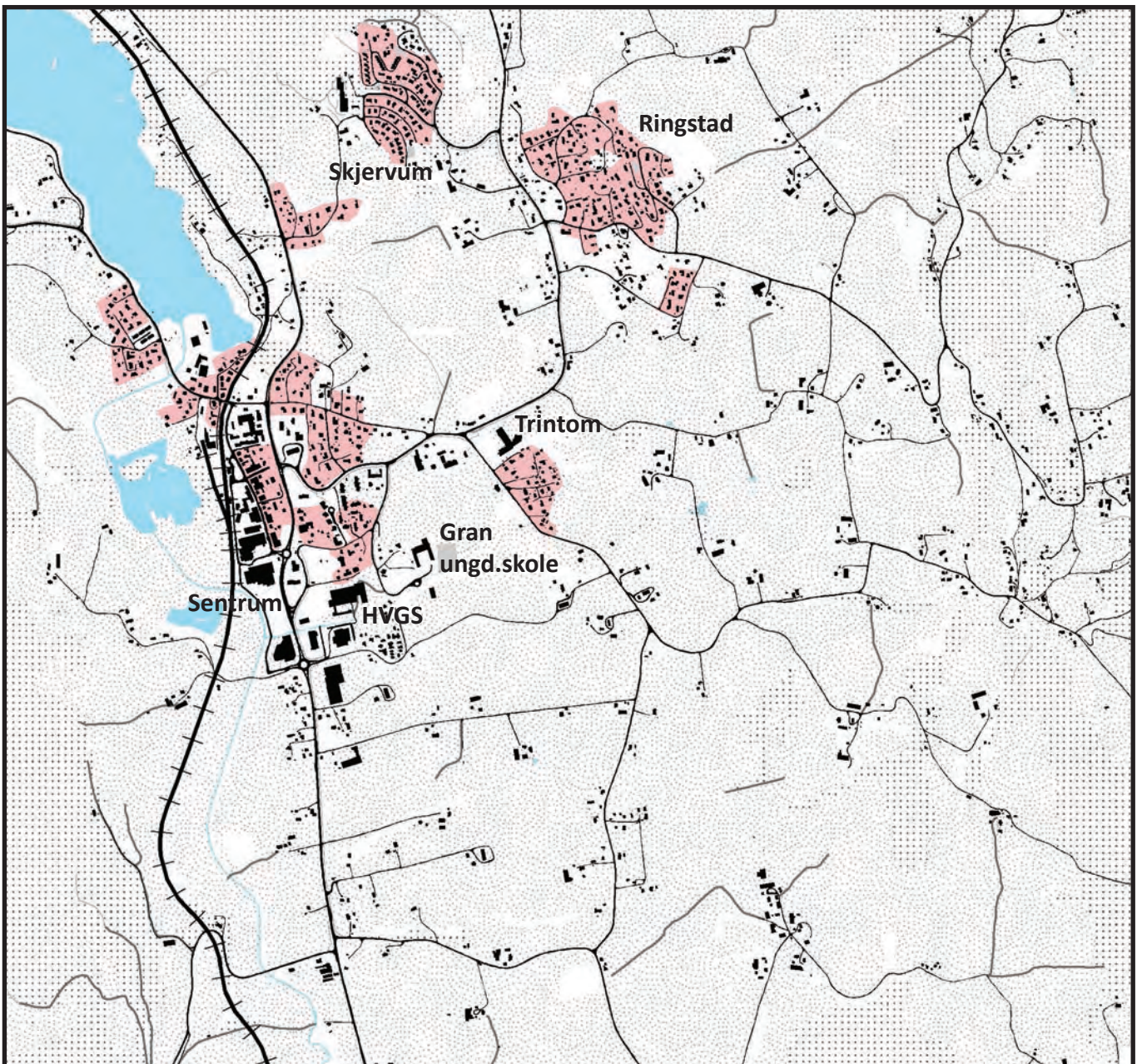
Gran kommune hadde 13 542 innbyggere i starten av 2013. De fleste av disse bor i tettstedene Gran, Brandbu og Jaren og en del bor i Grymyr. Kommunen regner med befolkningsvekst i årene som kommer. Tre av fire yrkesaktive innbyggere i Gran arbeider innen servicenæringen (78 prosent), mens industri, bygg og anlegg sysselsetter 16 prosent av den yrkesaktive befolkningen. Et viktig industriområde i kommunen er Mohagen på Jaren. Her sysselsettes i dag mellom 900 og 1000 ansatte, og kommunen legger opp til at disse tallene kan dobles i årene framover. I fjerde kvartal 2002 hadde 2306 personer sitt arbeid utenfor kommunens grenser. Det er i følge kommuneplanen et ønske om å redusere byrdefull pendling fra kommunen. Kommunens administrasjon ligger på Jaren. Gran kommune er den største enkeltarbeidsgiveren. Hapro er trolig den største private arbeidsgiveren. PDMT, Politiets data og materielltjeneste og Aditro er også store arbeidsgivere.



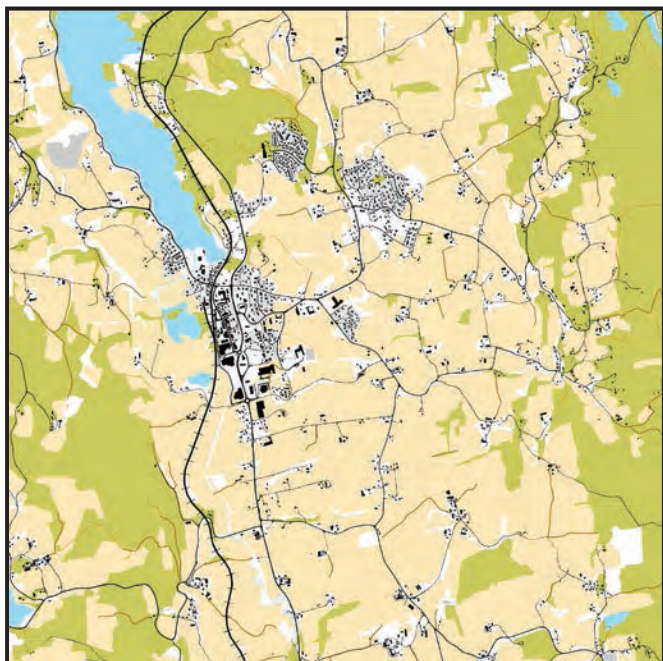
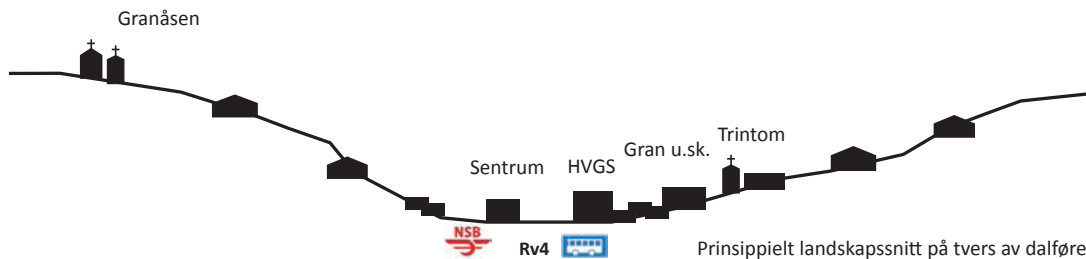
tettstedet gran

Befolkning og næringsliv

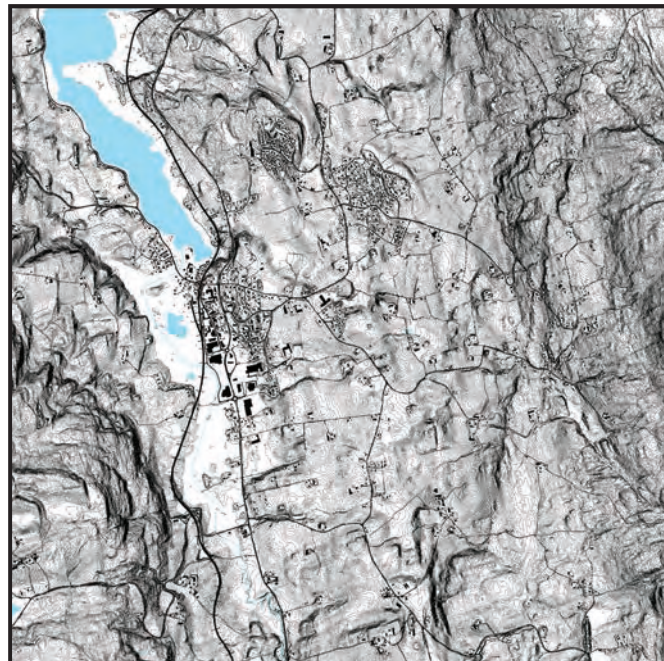
Tettstedet Gran, også kalt Vassenden og Hadelandsbyen, ligger i Viggadalen ved sørenden av Jarevatnet, øst for elva Vigga. Gran har 1 512 innbyggere (januar 2012), og ligger fem kilometer sør for kommunesenteret Jaren. Sentrum er tettstedets laveste punkt, mens de største boligområdene, Ringstad og Skjervum, ligger i østre dalside. Tettstedet har både sterk befolkningsvekst og handelsvekst. Her finnes to kjøpesentre på tettstedet, Granstunet og Smietorget. Avisen Hadeland utgis på Gran, med et opplag på cirka 7 300, og Oppland Arbeiderblad har lokalkontor her. Tre tidligere videregående skoler på Hadeland er nå samlet nye Hadeland Videregående i Gran sentrum (2012). Det er sagt at det jobber i overkant av 1000 personer i Gran sentrum - og det var før nye Hadeland vgs var bygget. De største arbeidsgiverne er Hadelands vgs (ca 200 ansatte), Skjærvum omsorgssenter, Trintom skole, Gran ungdomsskole, Granstunet kjøpesenter, Smietorget kjøpesenter, Maxbo butikken og Nødetatsbygget som huser, politi, brann, ambulanse og legevakt.



De største boligfeltene i Gran (rosa)



Skog (grønt)- og jordbruksfordeling



Topografi, 1-meters-koter

Arealfordeling

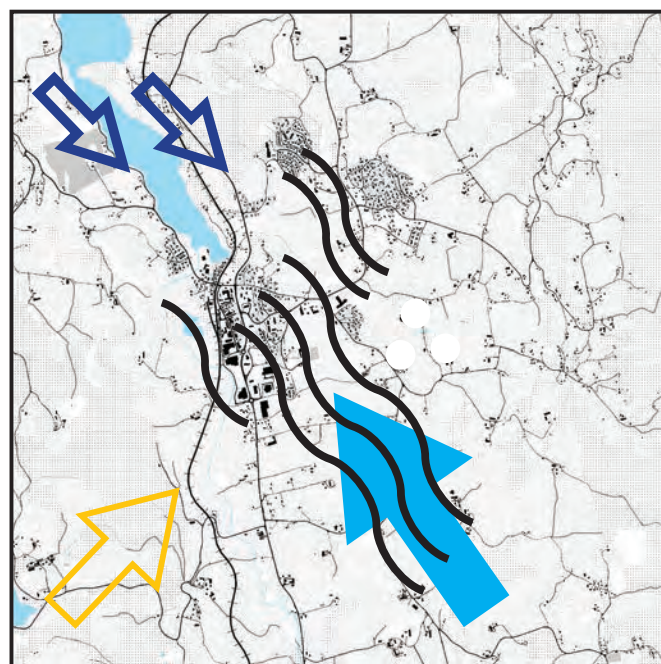
Gran kommune deles i to av Randsfjorden, med den største arealdelen på østsiden av fjorden. Totalt areal er 760 kvadratkilometer. 63 prosent er skogsareal, 27 prosent er vann eller annet areal og 10 prosent er jordbruksareal. Gran er tradisjonelt en landbrukskommune med dyrking av korn, poteter, grønnsaker, frukt og lignende, samt mye dyrehold. Gran var tidligere størst i landet innen svinehold og har vært en betydelig hestebygd.

Klima

Gran har innlandsklima. Det er ofte vind med nedbør fra sørøst. Sommervind kommer mest fra sørvest, mens kalde nordvestvinder kan dukke opp på våren. Det er stadig luftstrøm gjennom dalen, en er særlig utsatt for vind i åpne områder. Det kan gjerne komme fukk på "høysletta", Morstadsletta, hvor fonder snøen seg. Det blåser godt på Skjervumslettene. Det er kaldest i dalbunnen.

Topografi

Dalføre i retning nord-sør med gårdsvirksomhet i dalsidene og sentrum i dalbunn. Gran har gode muligheter for friluftsliv, med fiskevann, skiløyper og flere topper over 700 meter.

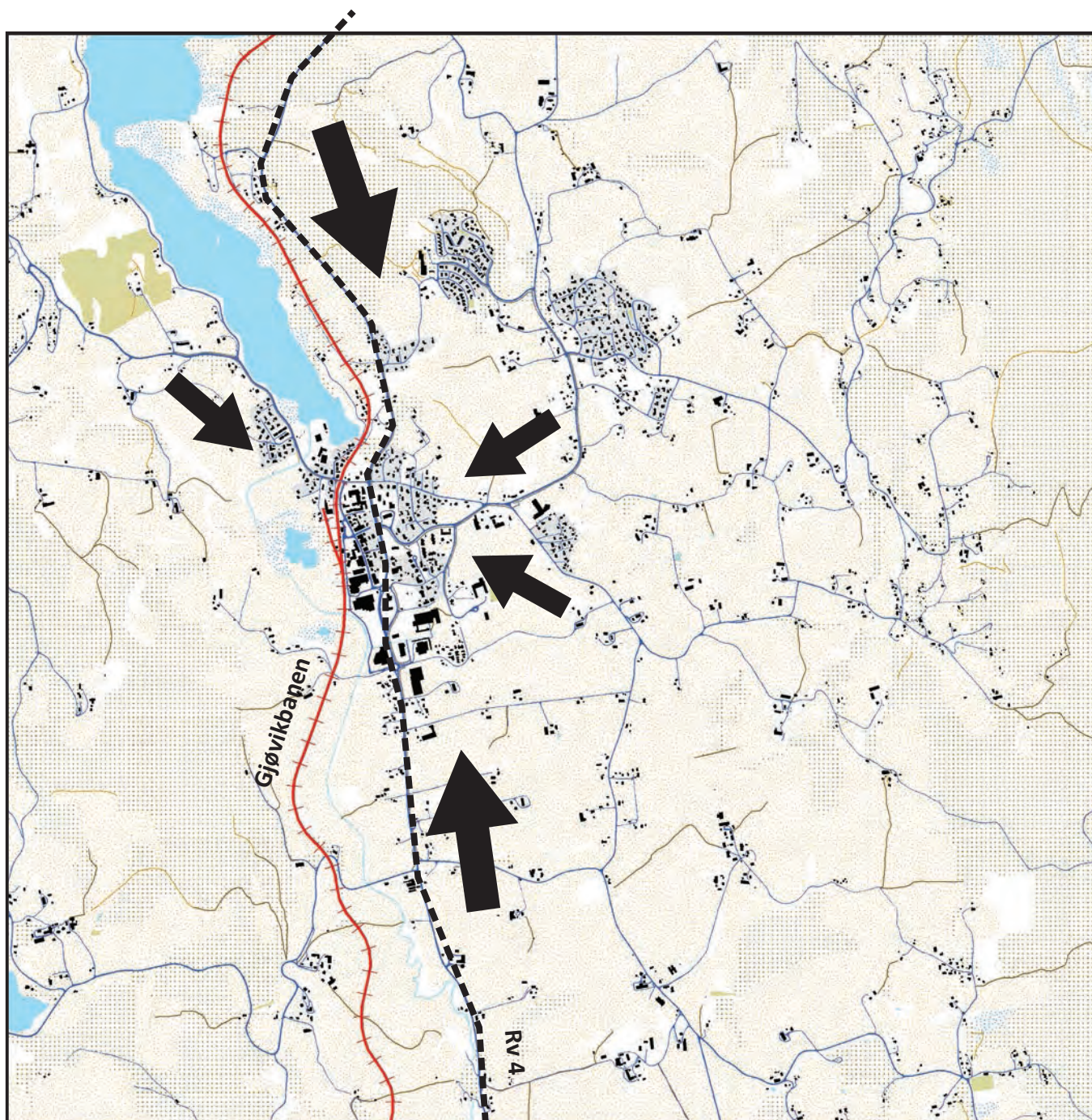


Vindforhold

kommunikasjon

Transport

Riksvei 4 går i dag tvers igjennom Gran sentrum. Denne vil i løpet av de neste årene legges utenfor sentrum, hvor det i stedet vil bygges en miljøgate (se side 22). Gran Stasjon ble åpnet i 1900 og er en del av Gjøvikbanen. Transportstrømmene går tvers gjennom sentrum i retning nord/sør, samt fra boligfelt og gårder som ligger i dalsidene.



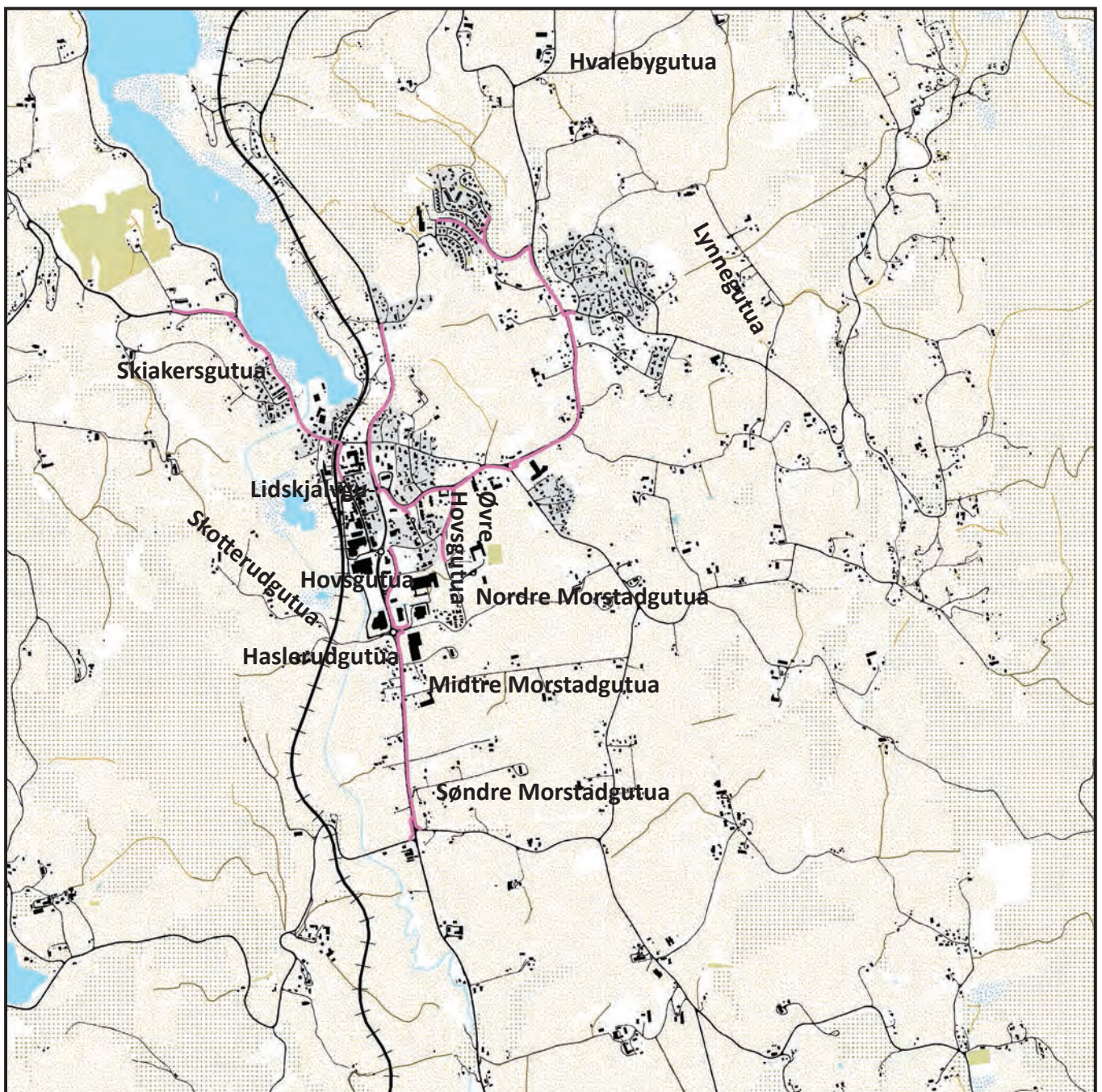
- Jernbanen
- - - Riksveg 4
- ➔ Transportstrømmer mot sentrum

Veger og gutuer

Gutu er en betegnelse som brukes om smale veger som går fra hovedveg og opp til gårder, men også noen ganger om andre småveger. Viktige gutuer i Gran er Lynnegutua, Søndre og Nordre Morstadgutua, Hovsgutua og Skiakergutua. Det er trolig mange opprinnelige gutuer, eller linner, som i dag har ordentlige vegnavn, her er listet opp noen av de mest brukte gutuene som fortsatt har gutu-navn.

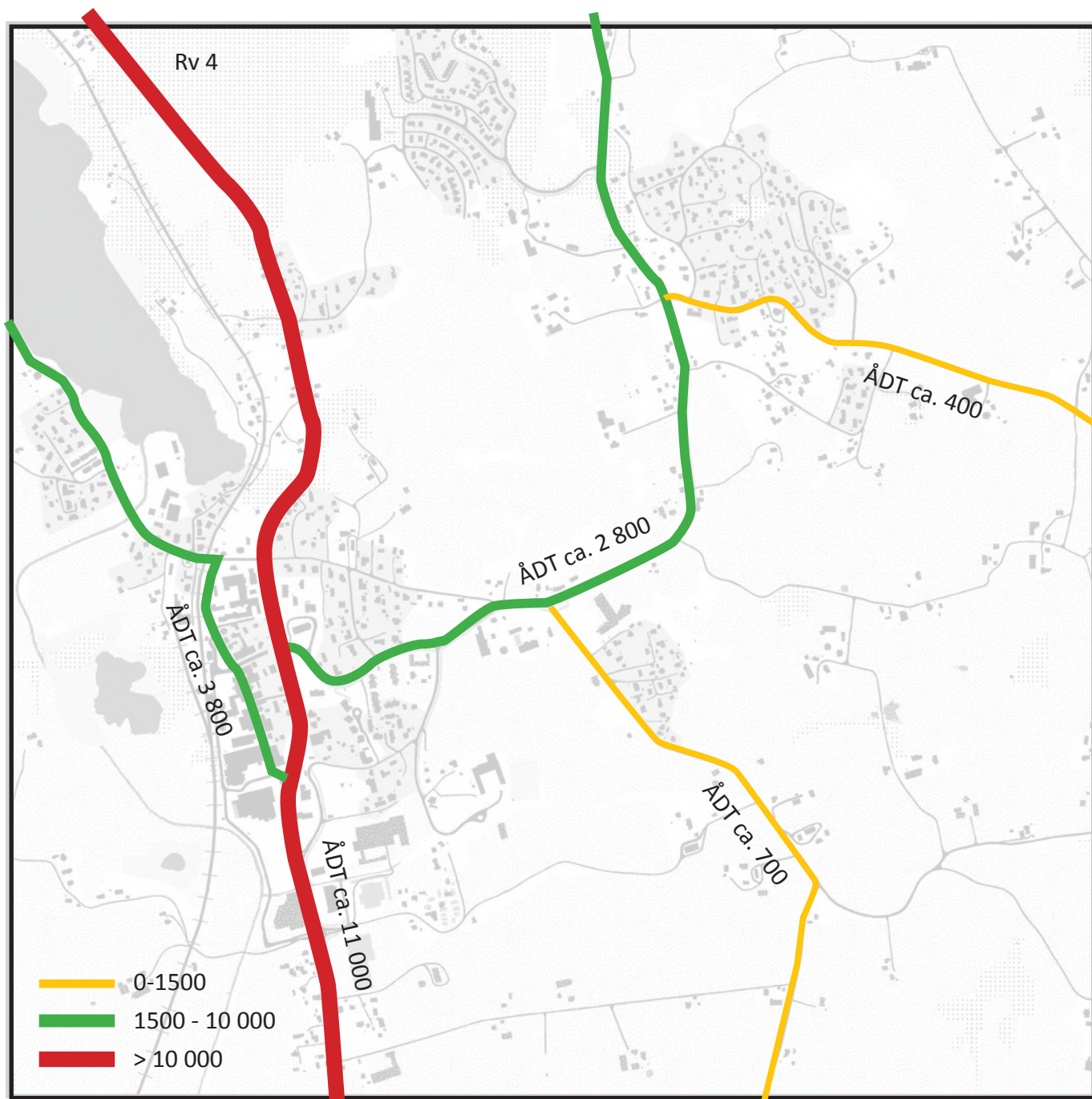
Gang-/og sykkelveger

Det finnes egne gang- og sykkelveier i sentrum og til de største boligområdene. Ellers består vegnettet for det meste av relativt smale, asfalterte "bygdeveger" og gruslagte traktorveger.



Egen gang-/sykkelveg eller fortau

trafikk - ÅDT



ÅDT på Rv 4 gjennom Gran sentrum er cirka 12 000. Tungtrafikkdelen ligger på ca 10%. I søndre del av storgata er ÅDT ca 5500, Hovsvegen 3000 og Jarenstranda 3000. Det er ikke registrert sykkelmengder.

Tall fra NVDB (13. mai 2013)

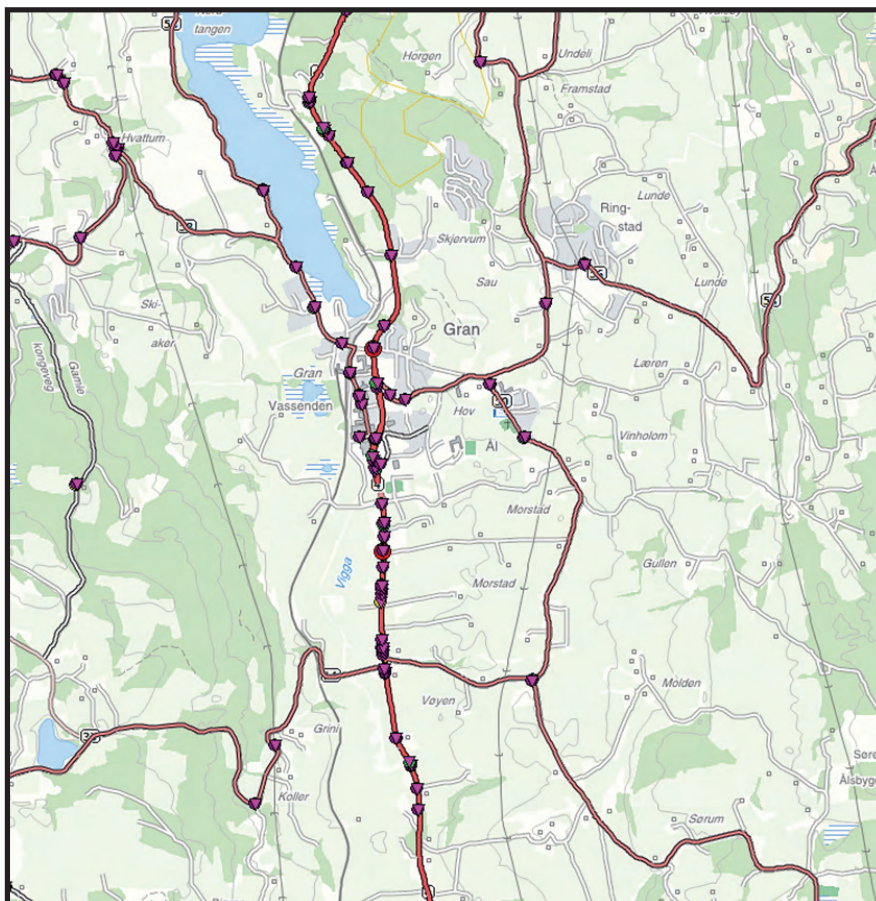
Årsdøgntrafikk, ÅDT, er i prinsippet summen av antall kjøretøy som passerer et punkt på en vegstrekning (for begge retninger sammenlagt) gjennom året, dividert på årets dager, altså et gjennomsnittstall for trafikkmengde. ÅDT beregnes normalt ut fra trafikktellinger på ulike dager gjennom året. Tellepunkt med automatiske telleapparater beregner nøyaktig ÅDT. Tellinger kan også foretas på basis av antall plasseringer av bomstasjoner. www.vegvesen.no

Den vonde trafikksirkelen



Trygg Trafikk

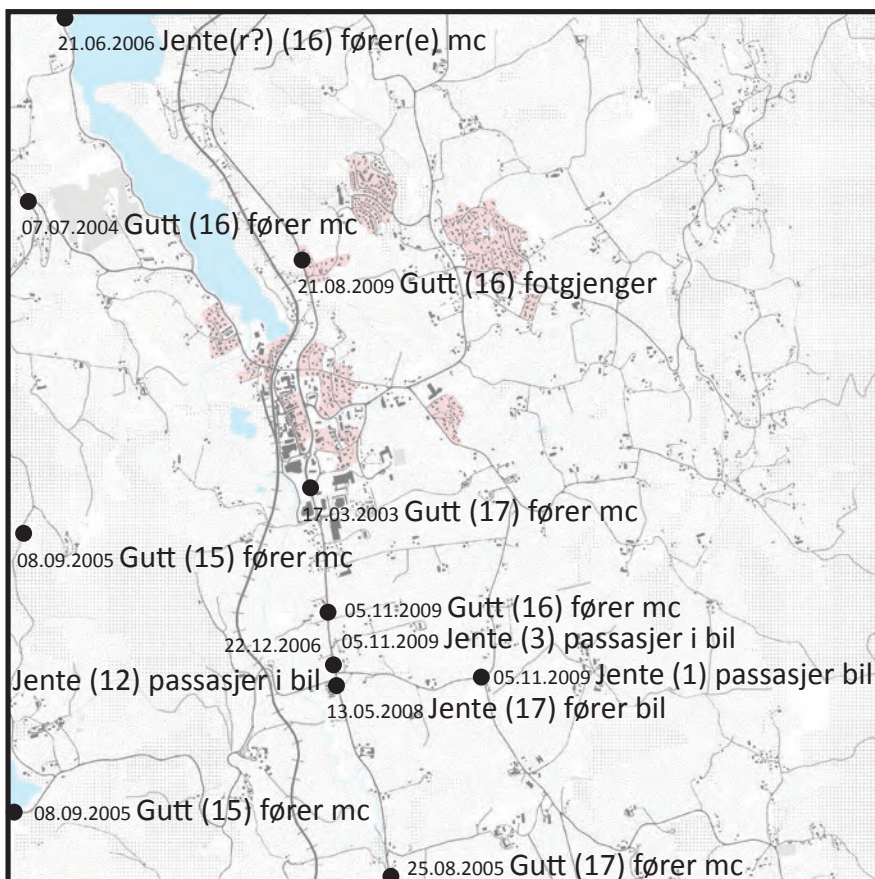
trafikkulykker



Det har vært registrert totalt 13 trafikkulykker med personskade på R4 i Gran sentrum i perioden 2003 - 2010. 2 av disse har vært dødsulykker, 11 ulykker har endt med hardt skadde. Fotgjengere har vært involvert i tre av disse ulykkene, motorsyssel og moped i en, bil i de resterende 9. Det er ikke registrert sykkelulykker på strekningen. 4 av ulykkene har skjedd på Rr 4 ved Shell-stasjonen, 6 ulykker på strekningen Hovsvegen og Jarenstranda (kryssene nord for rundkjøringa i Gran sentrum, hvorav 1 drept).

● Rv. 4, Miljøgate Gran, Planbeskrivelse, Statens Vegvesen, mars 2013 s. 10
 Se også Ulykkesrapport Oppland 2012
 < Alle registrerte ulykker 2003 - 2013 (NVDB)

Ser en utelukkende på ulykker som involverer barn (< 18 år) i Gran kommune i samme tidsperiode finner vi klart flest mc-/moped-ulykker. Omtrent halvparten av de 48 registrerte ulykkene gjelder 16- og 17-åringer, og over 70% av ulykkene til disse har vært med moped- eller/motorsyssel. Det er også registrert 2 sykkelulykker, begge møteulykker henholdsvis på rett strekning og i kurve. Dette gjelder en 11- og en 12-åring. Det er også registrert 8 ulykker som involverer gående/akende barn, de fleste i alderen 9-16 år. Mest interessant er det kanskje at over 40% av de registrerte under 18, har vært involvert som passasjer bil.



● Ulykkespunkt for ulykker som involverer barn i tidsrommet 2003-2013. Alle er registrert som lettere skadd. (NVDB)

● Data fra NVDB

miljøgata

Med mål om å få ned mengde trafikk og hastighet gjennom Gran sentrum legges ny Riksveg 4 i tunnel utenom sentrum. Dagens riksveg blir gjort om til fylkesveg og bygges om til miljøgate gjennom sentrum. Tre nye rundkjøringer erstatter dagens krysninger og trafikken legges om i ny "sløyfe" ved Shell-stasjonen. Arbeidet er planlagt påbegynt høsten 2013. Arbeidet med midlertidige gang- og sykkeløsninger vil bli fulgt opp når planarbeidet starter.



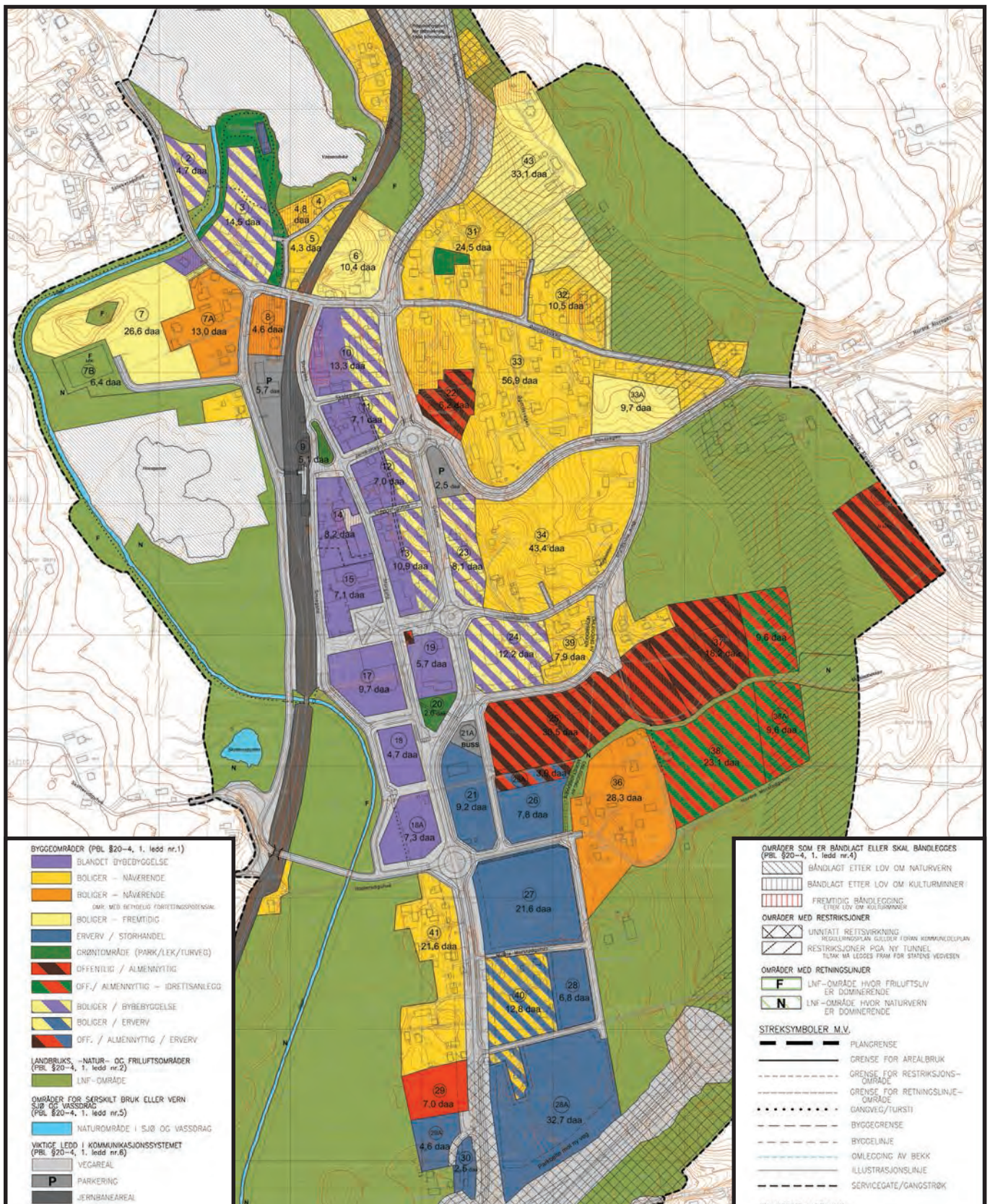
--- Gangfelt

Alf Anders Langhelle, prosjektleder for miljøgata i Gran, Statens Vegvesen
www.vegvesen.no

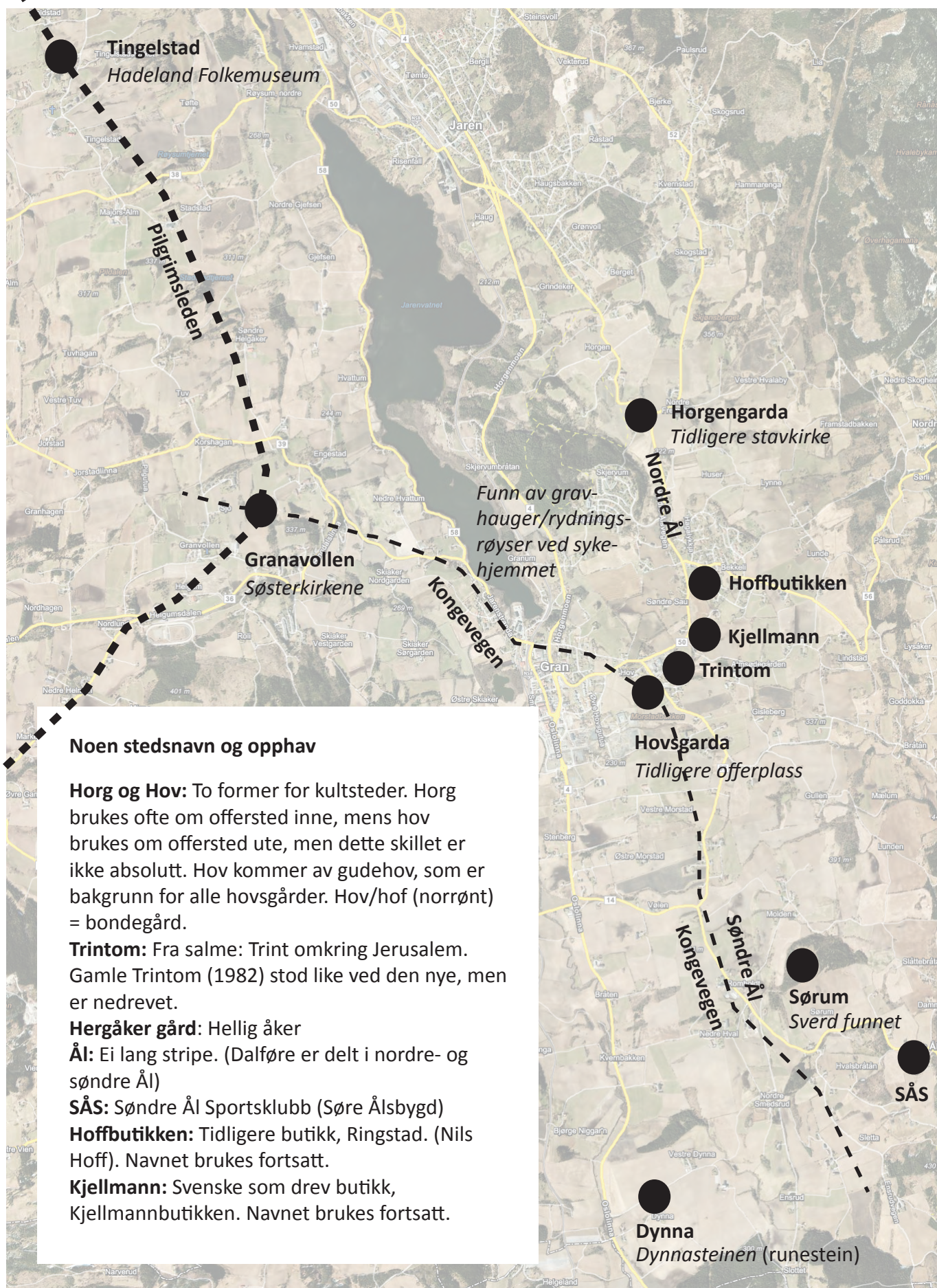
Omlegging av Rv 4

kommuneplan - sentrum

Sentrumsutviklingen i Gran er størst i området omkring ny bussholdplass, lengst sør i dagens sentrum. Det er også planlagt nytt boligfelt på vestsiden av elva. (Feltet vil ikke høre med til Trintom skolekrets.)



kulturminner / historie



Noen stedsnavn og opphav

Horg og Hov: To former for kultsteder. Horg brukes ofte om offersted inne, mens hov brukes om offersted ute, men dette skillet er ikke absolutt. Hov kommer av gudehov, som er bakgrunn for alle hovsgårder. Hov/hof (norrønt) = bondegård.

Trintom: Fra salme: Trint omkring Jerusalem. Gamle Trintom (1982) stod like ved den nye, men er nedrevet.

Hergåker gård: Hellig åker

Ål: Ei lang stripe. (Dalføre er delt i nordre- og søndre Ål)

SÅS: Søndre Ål Sportsklubb (Søre Ålsbygd)

Hoffbutikken: Tidligere butikk, Ringstad. (Nils Hoff). Navnet brukes fortsatt.

Kjellmann: Svenske som drev butikk, Kjellmannbutikken. Navnet brukes fortsatt.

Granavollen

Granavollen ligger på vestsida av Viggadalen og var tidligere sentrum i Gran. Sentrum flyttet til Vassenden da jernbanen kom (1900). På Granavollen krysses pilegrimsleden til Nidaros og Kongevegen til Bergen. På Granavollen ligger to kirker fra 1100-tallet side om side, og sagnet sier at to søstre bygde hver sin kirke fordi de var uvenner. I virkeligheten er det 70-80 år i mellom når de ble bygget. Den største kirken heter Nikolaikirken og den minste heter Mariakirken. Aasmund Olavsson Vinje er begravet på kirkegården til Søsterkirkene. I 1873 ble det reist et monument over Vinje på kirkegården. Steinhuset på Granavollen er en bygning fra 1200-tallet og er den eldste steinbygningen i Norge som fortsatt er i bruk. Bygningen ligger 300 meter vest for søsterkirkene. Husets opprinnelige funksjon er omdiskutert, men mange mener det har vært et resultat av et mektig kannikersamfunn ved Hamar domkirke. I dag fungerer Steinhuset som en kulturell møteplass for Hadeland. Her finnes også det gamle kommunehuset og Gran prestegårdshus.

Kongevegen og pilgrimsleden

Den bergenske kongeveg, også kjent som den bergenske hovedveg (fra 1824), er den første kjørevegen mellom Christiania (Oslo) og Bergen. Kongevegen ble åpnet i 1793, og gikk tvers igjennom det som i dag er Gran sentrum, fra Søndre Ålsvegen til Granavollen. Kongeveg er betegnelsen på den høyeste vegstandarden en veg kunne ha før 1824. Pilegrimsleden er et fellesnavn på flere turveier, som fører fra forskjellige deler av Norge til Trondheim og enkelte andre hellige steder. Man tenker seg at pilgrimer kan ha brukt disse vegene da de skulle til Nidaros. Gudbrandsdalsleden går vest for Jarenvatnet og Gran sentrum, over Granavollen.

Dynnasteinen fra Dynna gård

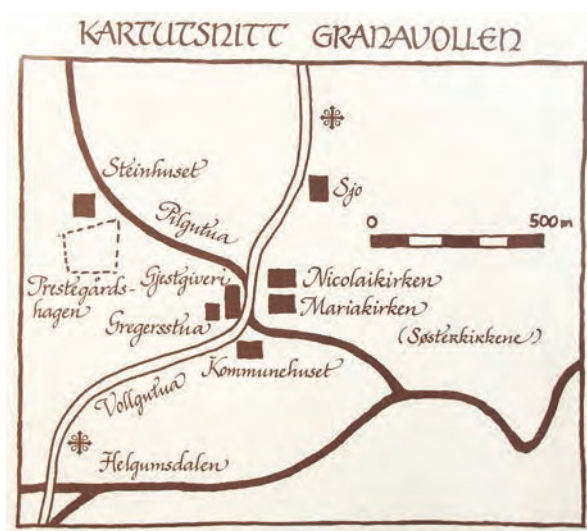
Dynnasteinen er en runestein som regnes for å være et av Norges tidligste kristne minnesmerker og Norges første billedmonument. Den er om lag tre meter høy og har bibelske motiver som er datert til om lag år 1050. Motivene på steinens forside forestiller Betlehemsstjernen, de tre vise menn, Jesusbarnet og gaveoverrekkelsen i stallen. En kopi av steinen finns på Hadeland Folkemuseum.

Sørumsverdet fra Østre Sørum gård

Sørumsverdet er fra bronsealderen og ble funnet i 1948 i et skogholt på gården Østre Sørum i Gran kommune. Sverdet er ca. 90 cm langt, og er et av Skandinavias lengste sverd fra denne perioden. Sverdet er et såkalt Auverniersverd med klare paralleller i Sør-Europa, spesielt i Sveits. Det er imidlertid unikt i Norge. Sverdet er datert til ca. 500 f.Kr., altså Hallstatt-perioden. Sverdet finnes på Hadeland Folkemuseum.

Horgengarda

Tidligere har det stått en stavkirke fra mellomalderen her.



Granavollen, kartutsnitt hentet fra kommunehuset på Jaren

arkitektur og byggeskikk

Noen utvalgte bygninger...



Søsterkirkene. Mariakirken (før 1150)
og Nikolaikirken (mot nord, før 1200).
Tårn fra middelalder.



Bygninger fra middelalder,
Hadeland Folkemuseum



Gran stasjon, arkitekt Paul Due, cirka 1400



Lagerskur på Saga (Maxbo),
ukjent opprinnelse



Gammel skolebygning, ukjent årstall



Eldre bebyggelse i sentrum,
ukjent opprinnelse



Coop-bygget, 2012 (?)



Hov-gaarden, ukjent årstall



Granvang (Kulturhuset), satt opp av Gran allmenning, 1960-tallet



Ål kapell/kirke, Magnus Poulsson, 1930



Trintom barneskole, utvidet/nybygd 2011



Hadeland Videregående skole, Arkitektgruppen Lille Frøen AS, 2012

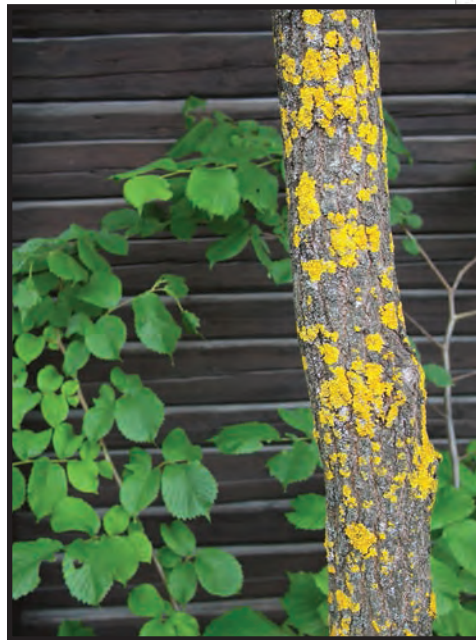


Kiwi, et forsøk på å fremstille et mykere uttrykk med trevirke... :-)



Gule trær...

På søken etter stedets egenart fant vi blant annet disse trærne, angrepet av messinglav (eller svovellav.) Dette synet er karakteristisk for mange av trærne vi fant ved de aktuelle punktene vi har undersøkt, et slags gjentakende element i ellers så ulike områder. Svovellavet holder seg normalt i samme farge året rundt og er særlig vanlig på ospetrær. (Se referanse til kart på side 42-43).







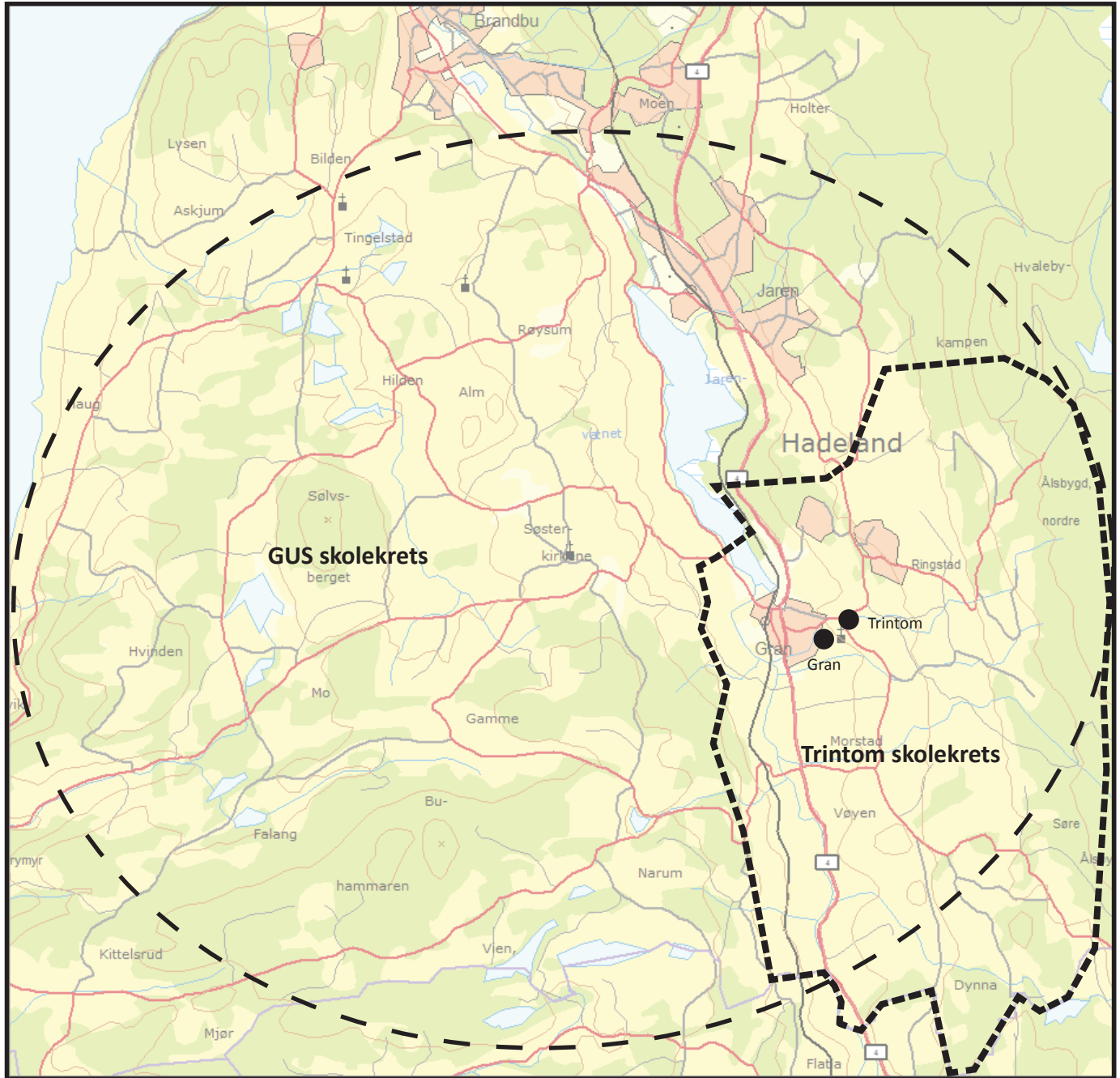
del 2
skolekrets og skolevei

1 Vøien Volla 3

5 Svingen

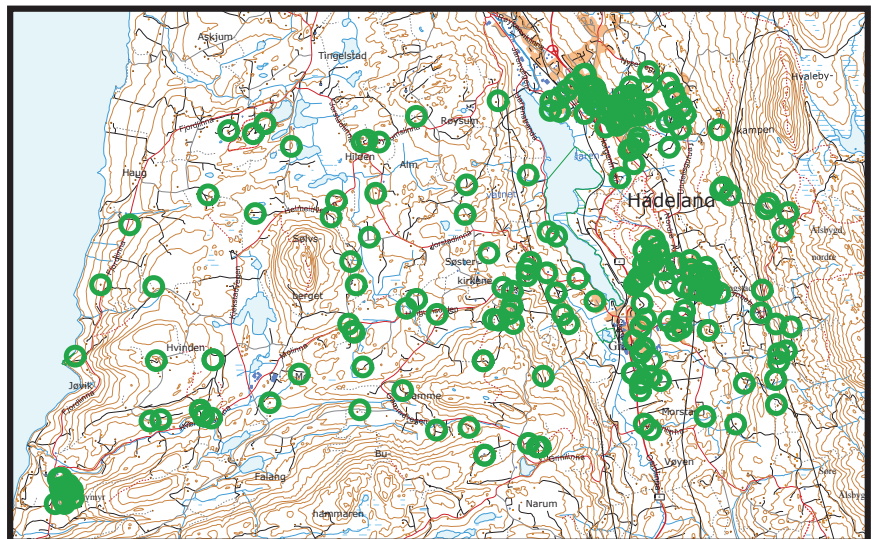


skolekretser

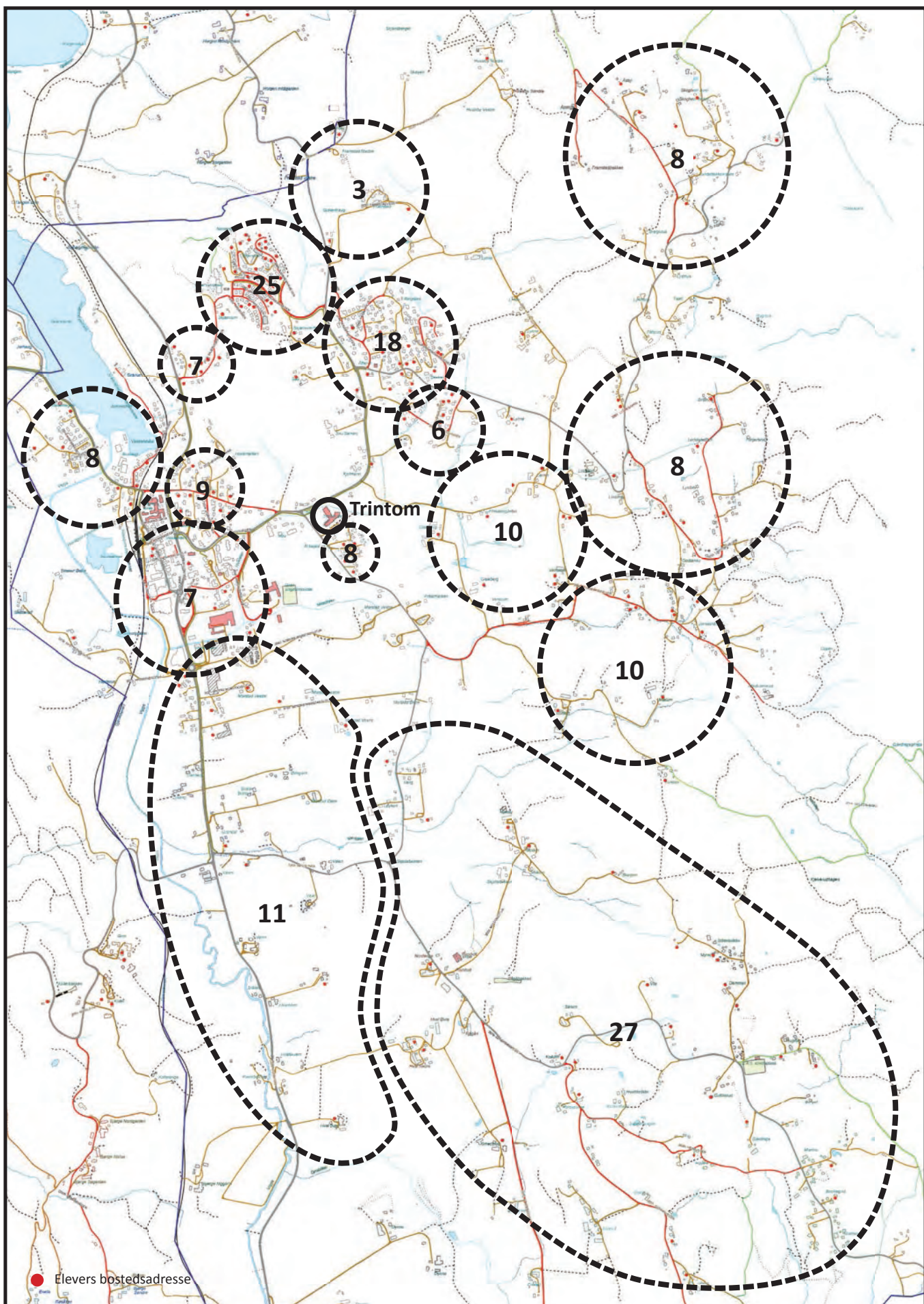


Kartet (over) viser skolekretsen til Trintom barneskole sammen med kretsen til Gran ungdomsskole. Det er ni rene barneskoler i Gran kommune, en skole med kombinert 1.-10. trinn, og to rene ungdomsskoler.

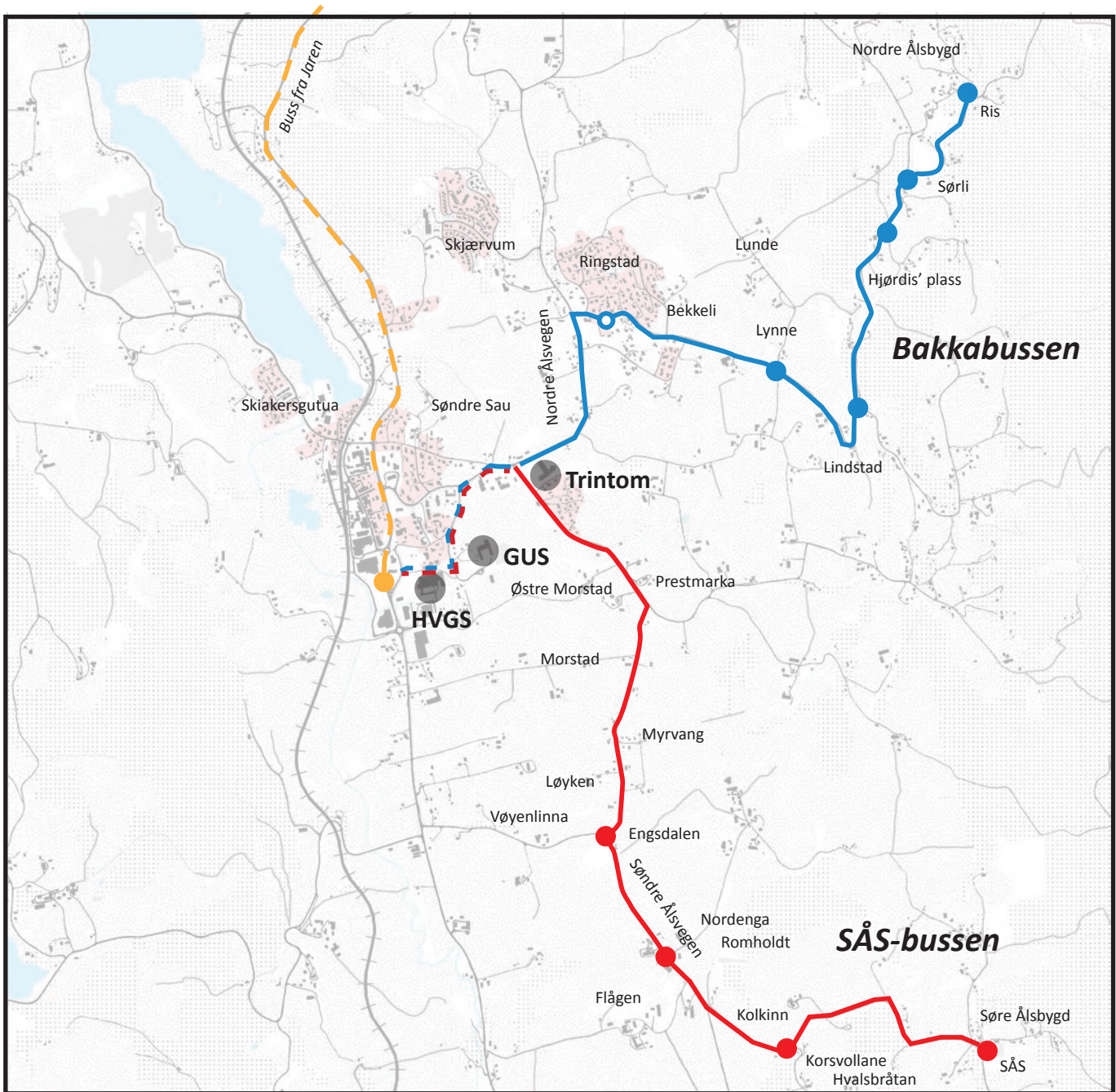
● Bostedsadresser for Gran Ungdomsskole (GUS) skolekrets



Kartet viser Trintom skolekrets, barn født i 2000 - 2008. Sirklene antyder grupperinger for elever (cirka antall) med samme skolevei. Det refereres til disse tallene i analysene av punkter og strekninger.



skolebuss



Det er to skolebusser som betjener Trintom skole. **Bakkabussen** går fra heiene i øst, ned bratte, smale veier mot skolen. Ruta er ofte utsatt for glatt føre og dermed forsinkelser. **SÅS-bussen** går mellom SÅS og Trintom, gjennom kupert kulturlandskap på asfaltert, smal bygdevei uten fortau.

Disse rutene er kombinert skolebuss og vanlig rutebuss. Det er derfor mulig å bli sluppet av for å handle ved Ringstad, men bussen tar ikke opp nye passasjerer her. I tillegg tar enkelte barn som

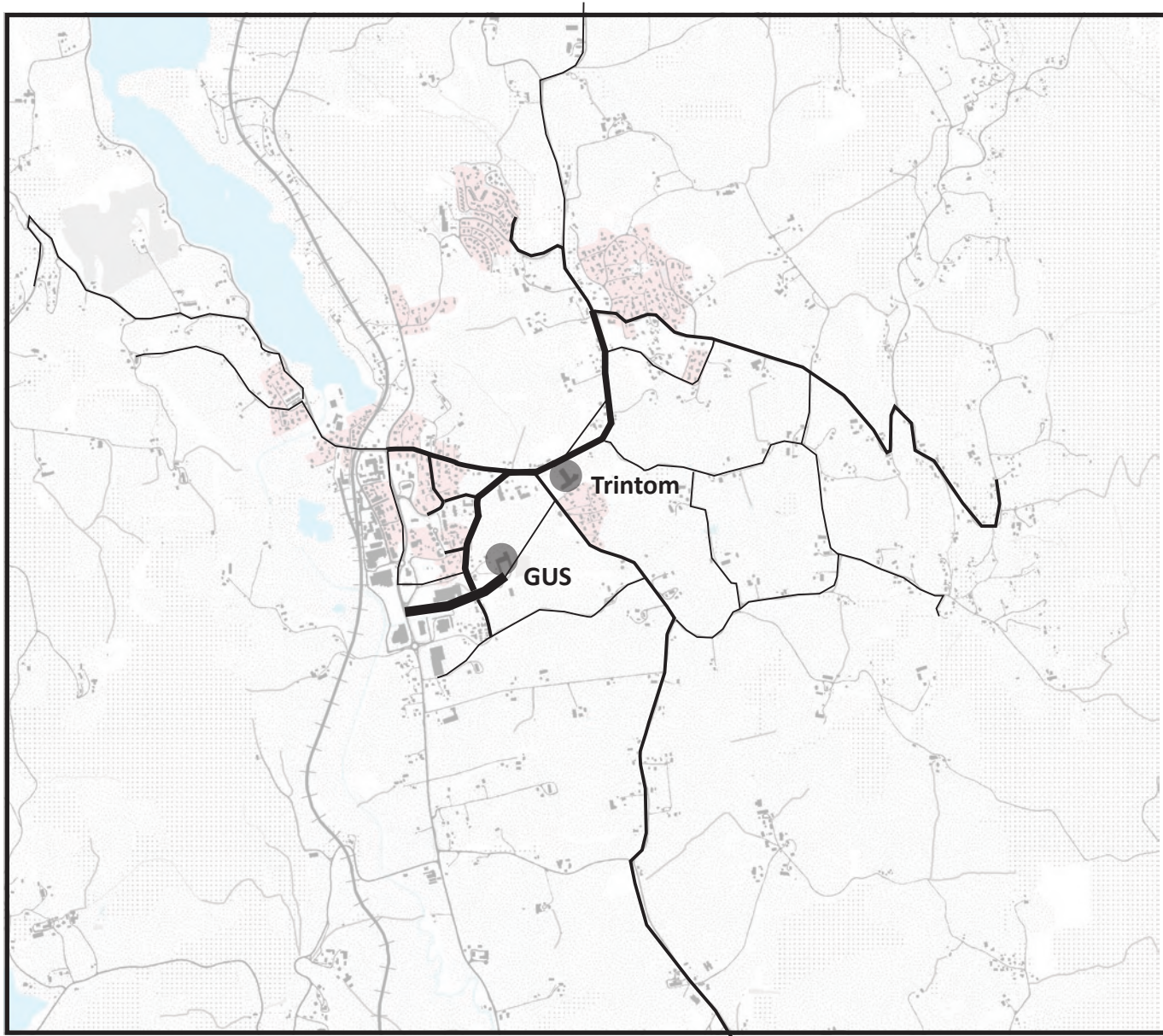
kommer utenfra skolekretsen bussen som kommer fra Jaren, som hovedsaklig tjener ungdomsskole og videregående. Bussen stopper ved riksveg 4 ved Gran videregående skole. Det går egne drosjer til de gårdene som ligger utenfor skolebussruta.

Førsteklassinger har rett på gratis skolebuss dersom skoleveien er over 2 km, mens andre elever har denne retten dersom veien er over 4 km lang.




Kari Wøien / Anne Berit Holden

barnetråkk (1)- skoleveg



Tykkelse på vei tilsvarer i grove trekk hvor stor andel av barna som går eller sykler denne ruta i dag. Jo tykkere strek, jo flere benytter dette som skolevei. Dette er en samlet visualisering for Trintom og Gran ungdomsskole.

Rapporten om reisevaner ved Trintom barneskole viser at det er nesten 60% som blir kjørt eller busset til skolen, selv om bare 40% er skyssberettiget. Cirka 60% har mindre enn 20 minutter gangavstand til skolen. Cirka 40% går/sykler eller går på ski til skolen vinter/vår. Nesten 60% går/sykler hjem fra skolen om våren. Av de som kjører oppgir kun 11-17% farlig veg som årsak til at de blir kjørt og 20-25% oppgir lang veg. Cirka 50% sier de kjører fordi det er behagelig eller de sitter på med mor og far. 40% av de som har farlig veg sier de kan bruke en gutu istedenfor den farlige vegen.

 I undersøkelsen har elever både svart på og stilt alle spørsmålene. Cirka 40% sier de bruker over 20 minutter på å gå, mens flere sier de bruker over 20 minutter på å sykle samme strekning. Det ser dermed ut til at mange barn ikke har en korrekt oppfatning av lengden på skolevegen.

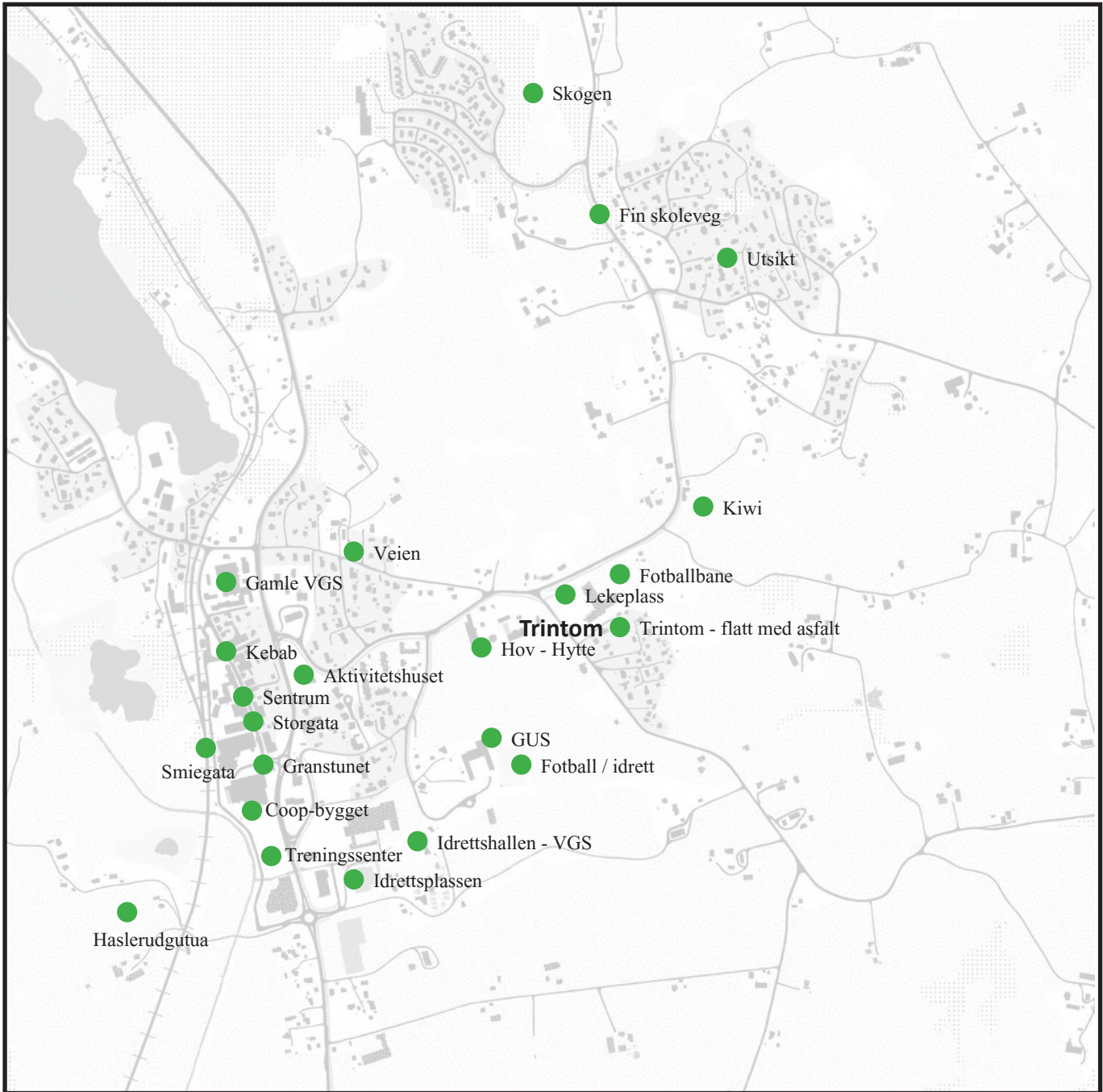
Ved et FAU-møte i 8. klasse kom det fram oppfatninger om at årsaker til ikke gå/sykle blant annet skyldes tunge sekker, gymsaker o.l., bratt vei, dvs. mye oppoverbakker eller glatt når det regner, spesielt der det er bratt. Mange kjører fordi det er praktisk og har foreldre som skal samme veg. Det er ofte mørkt på vinteren, men bedre om våren. Skilte foreldre fører til økt logistikk og mye utstyr som skal fraktes på skoleveien. Mange opplever dessuten skolevegen som trafikkfarlig. Foreldrene oppgav også noen tanker om hva som skal til for å få barna til å gå og sykle til skolen, slik som trygg veg, tydelig og direkte kommunikasjon om fordelene ved å gå og sykle, samt gågrupper (vissheten om at barna er trygge sammen med andre). Det kom også frem tanker omkring konkurranser og kampanjer, om at det riktige valget må være kult for å nå ungdommene. Foreldrene mener at det er viktig å satse tidlig og at voksne er forbilder.

Alle oppsummeringer av barnetråkkregistreingene er gjort av av Marianne Rye Beck, Norsk Form, august 2013.

Barnetråkk: <http://www.kartiskolen.no/innhold/barnetrakk/>

barnetråkk (2)

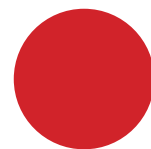
- favorittsteder



Idrettsbanen, innendørshallen på videregående og andre steder der barna driver med idrett scorer høyt på listen over barnas favorittsteder. Det samme gjør sentrum.

barnetråkk (3)

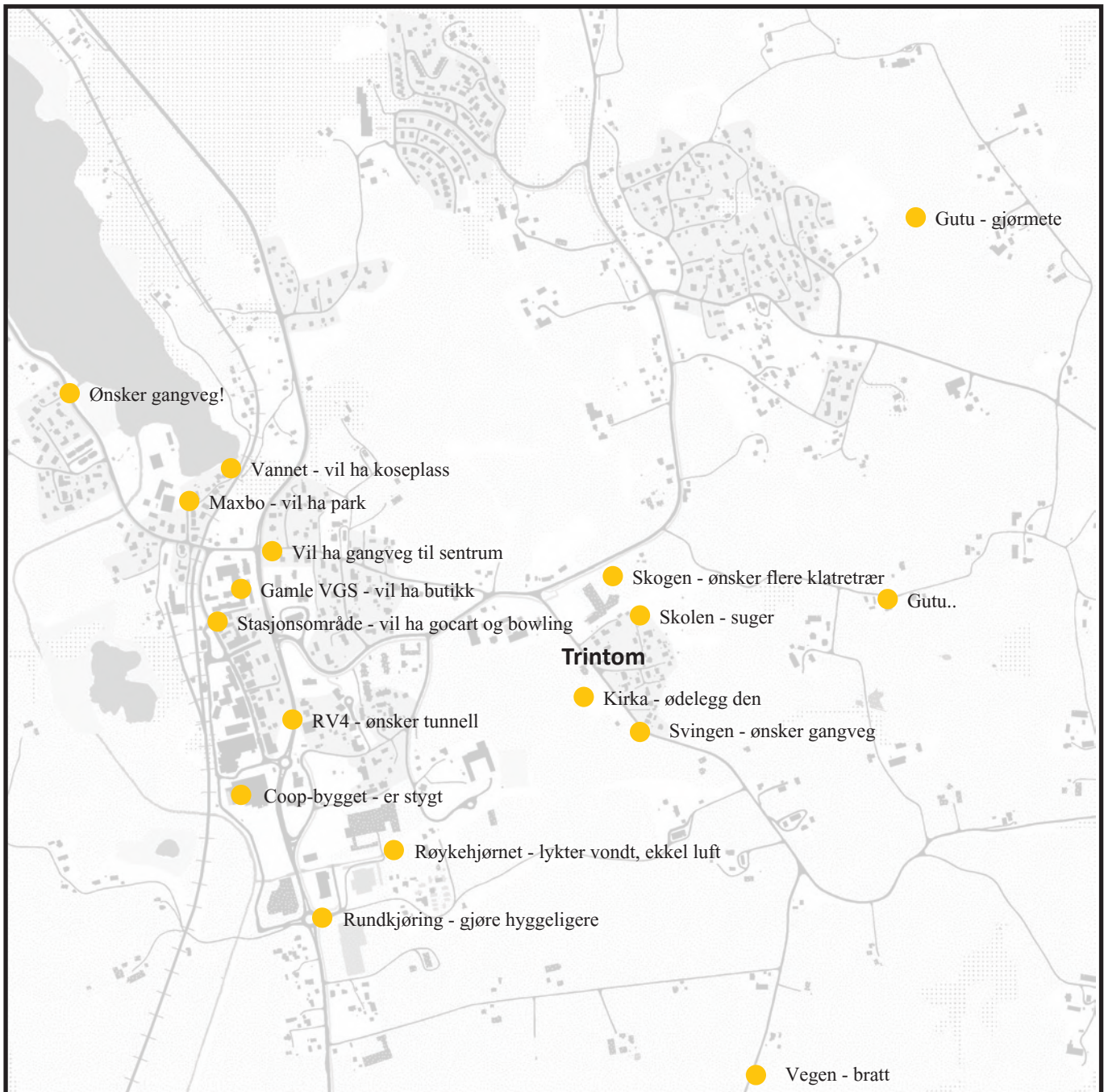
- problemsteder



Mange barn synes enkelte veger og eldre ungdommer er skumle. Det er ikke nødvendigvis en sammenheng mellom opplevd fare og faktisk sikkerhet.

barnetråkk (4)

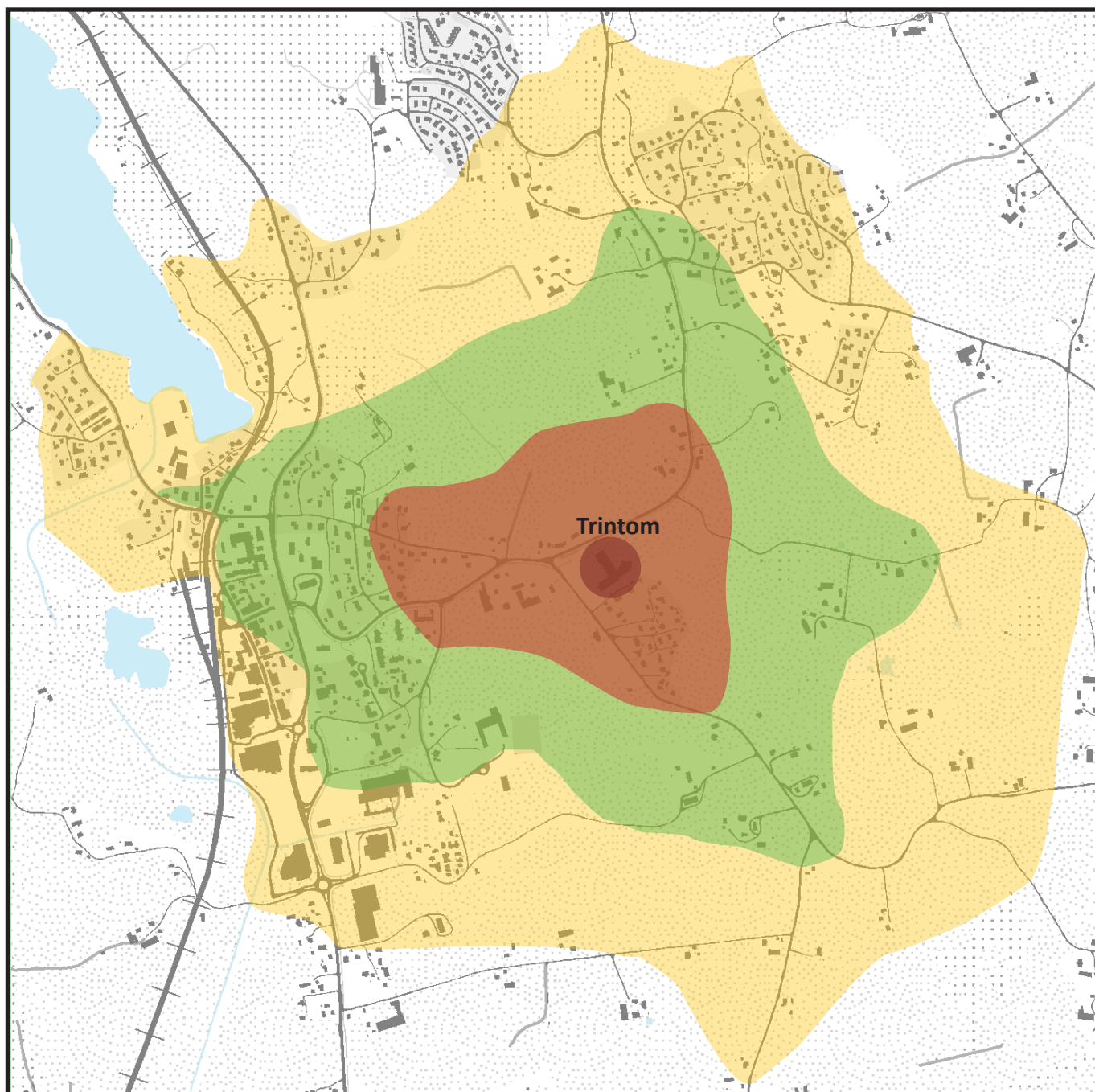
- vil jeg endre...



Ting barna ønsker seg i Gran er blant annet badeplass, fortau, belysning og park.

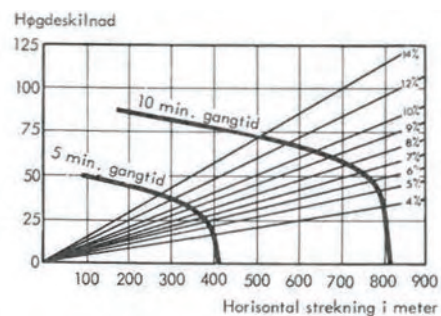
tid og avstander

Kartet viser omtrentlig rekkevidde for barn som går i 10, 20 og 30 minutter, eller sykler i henholdsvis 3, 6 og 10 minutter.



- 10 min - gå = cirka 3 min sykle
- 20 min - gå = cirka 6 min sykle
- 30 min - gå = cirka 10 min sykle

NIBR 1973

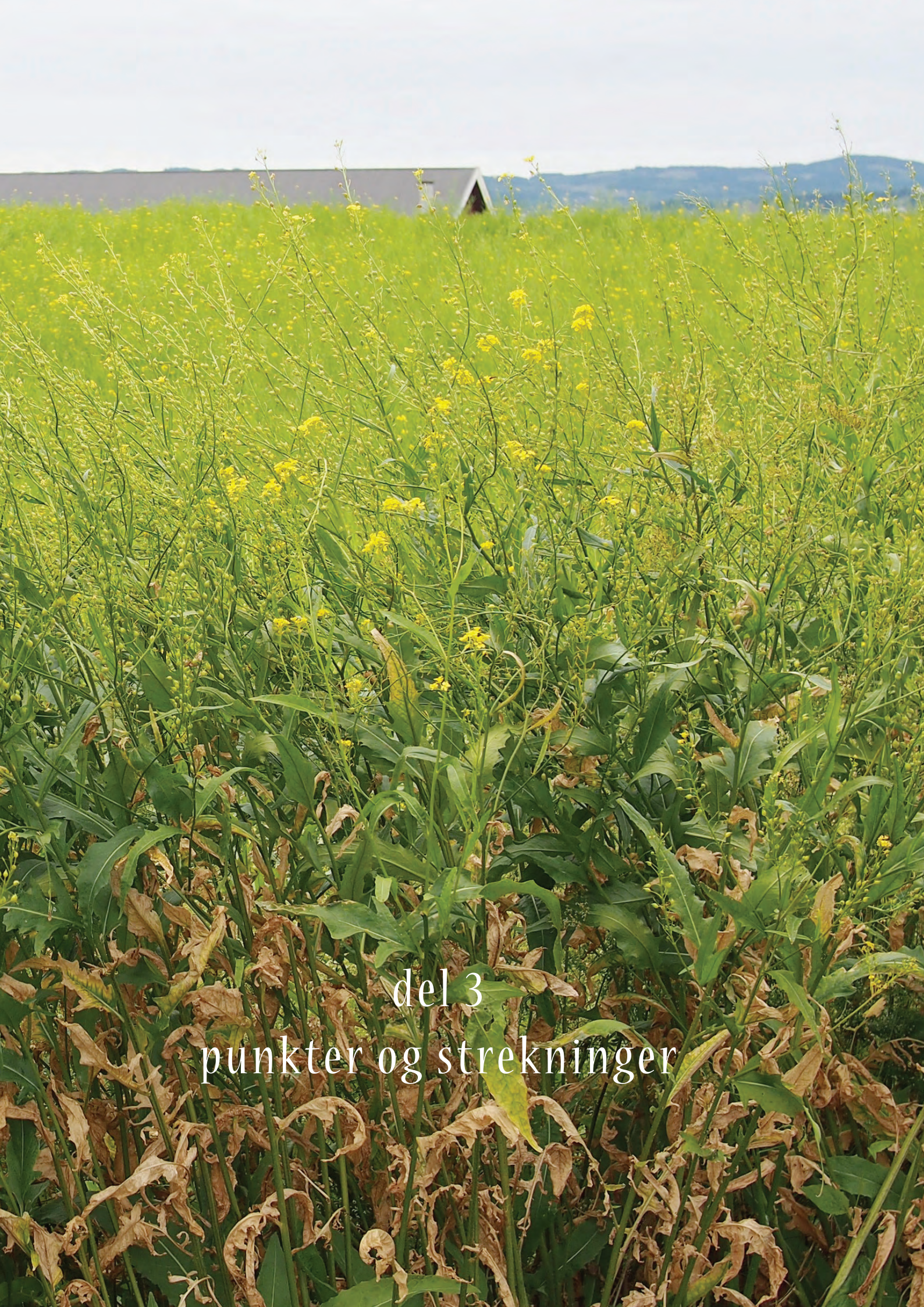


Det er svært individuelt hvor langt et barn går og sykler på et gitt tidsrom. Her har vi tatt utgangspunkt i at et barn går ca 500 meter på 10 minutter. Dette tilsvarer sakte gange. Vi anslår at en sykler cirka tre ganger så raskt som en går en gitt strekning.

Det finnes ingen konkluderende tall for hvor fort et barn går, men en NIBR-undersøkelse fra 1973 anslår at barn mellom 6 og 10 år går rundt 66 m/min. Andre undersøkelser plasserer dette tallet mellom 40 og 70 m/min (Rødseth 1973, Lusardi 2010). Det antas som regel at ungdom går rundt dobbelt så fort som de yngste barna.

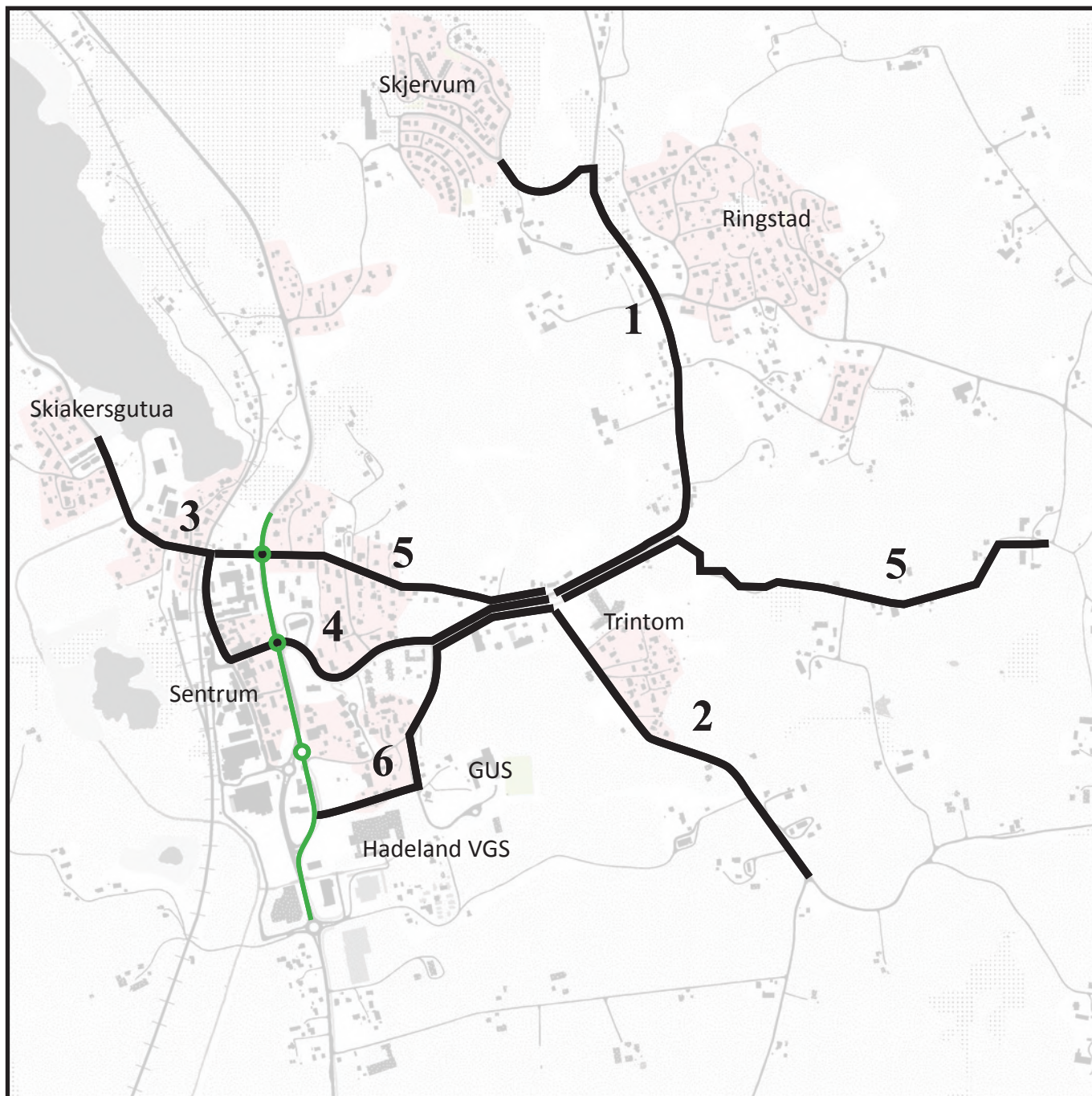
I registreringen har vi ikke tatt hensyn til stigning, da elevene går både frem og tilbake samme strekning. En kan slik tenke seg en slags gjennomsnittsfart. Det man taper av tid i oppoverbakke, vinnes i nedoverbakke.





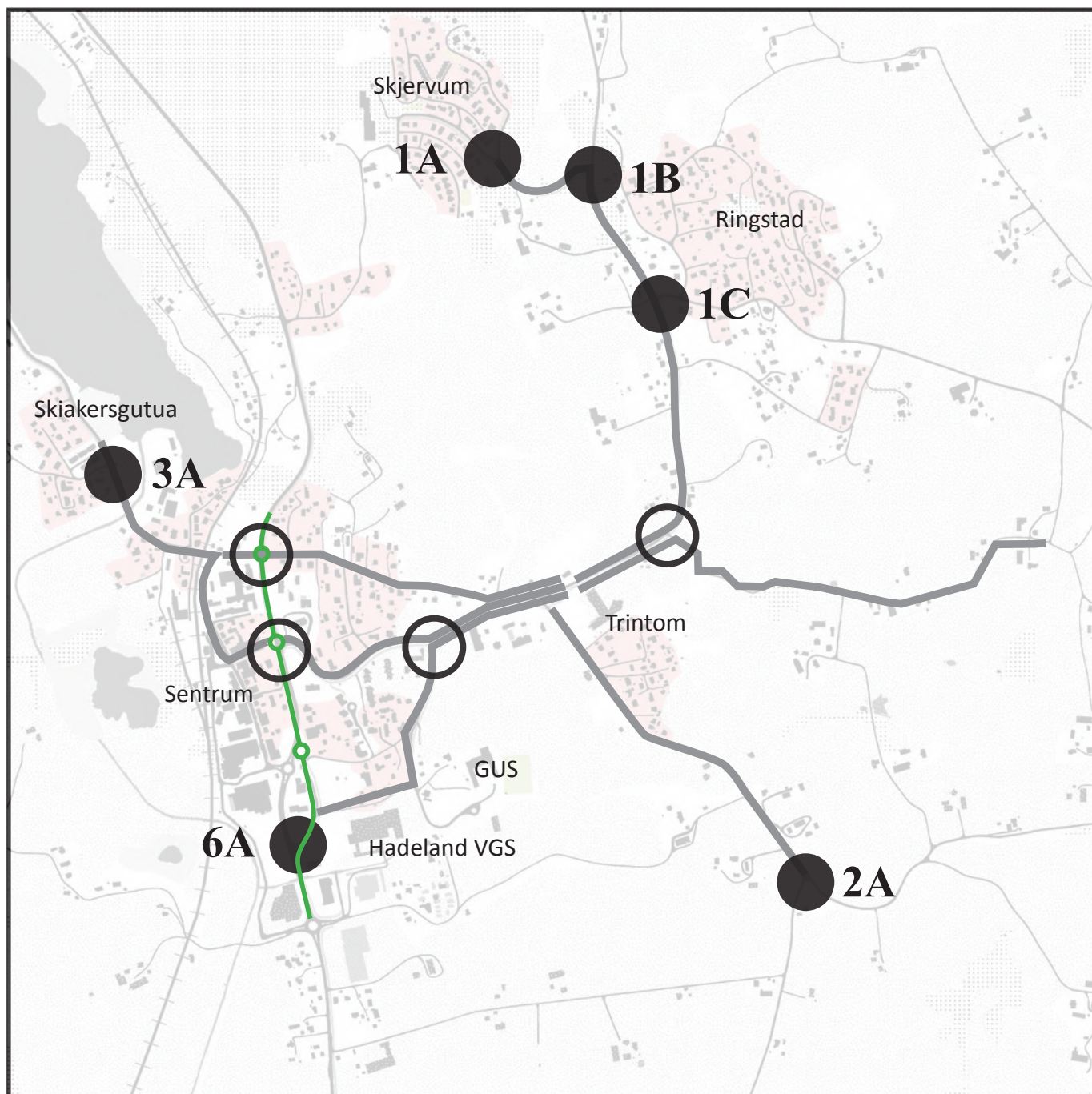
del 3
punkter og strekninger

utvalgte strekninger



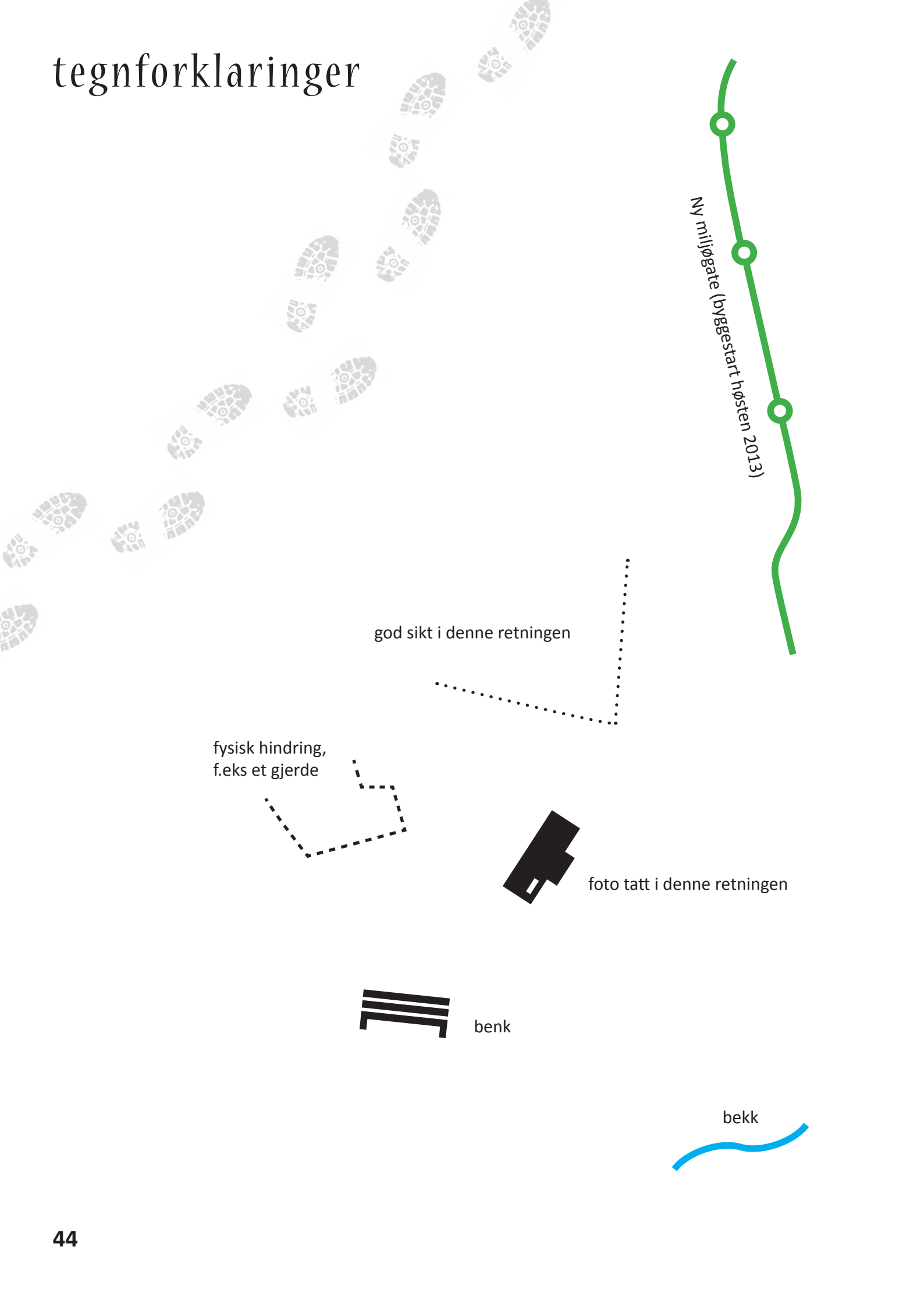
Rutene som er studert er valgt på bakgrunn av registreringer fra Barnetråkk 2013, som viser de mest brukte skoleveiene mot Trintom. Hver analyse består av en kort redegjørelse for trafikk og bebyggelse, tilrettelegging for ulike trafikantergrupper, sikkerhet og trygghet, formasjoner i terreng, vegetasjon og fauna, samt historiske referanser eller aktuelle kommentarer fra barnetråkk der dette kan være av interesse. Til slutt følger en kort oppsummering med positive og negative aspekter ved strekningen. Hver strekning er illustrert i diagram med tilhørende fotografier.

utvalgte punkter

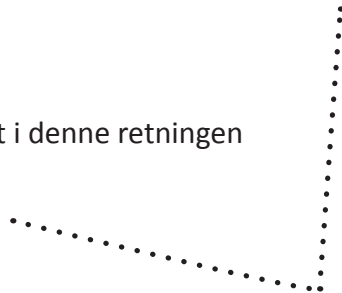


Dette er punkter på de utvalgte strekningene hvor vi ser muligheten for å etablere møtesteder eller drop-punkter. Noen av punktene har allerede en slik funksjon. Punktanalysene er plassert etter tilhørende strekningsanalyse i rapporten og består av tekst i tilsvarende kateogrier som strekningsanalysene. Grafikk er konsentrert om trafikksituasjon, terreng, sikt og markering av potensielle byggeområder. Panoramabildet dreier omtrentlig 360 grader rundt det aktuelle punktet. De fire "tomme" sirkelene på kartet viser andre mulige møteplasser som vi i denne omgang ikke har tatt for oss. Dette fordi de enten ligger tett inntil skolen eller fordi de vil gjennomgå vesentlig endring som del av ny miljøgate.

tegnforklaringer



god sikt i denne retningen



fysisk hindring,
f.eks et gjerde

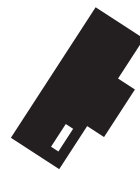
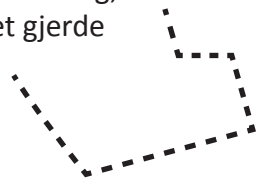


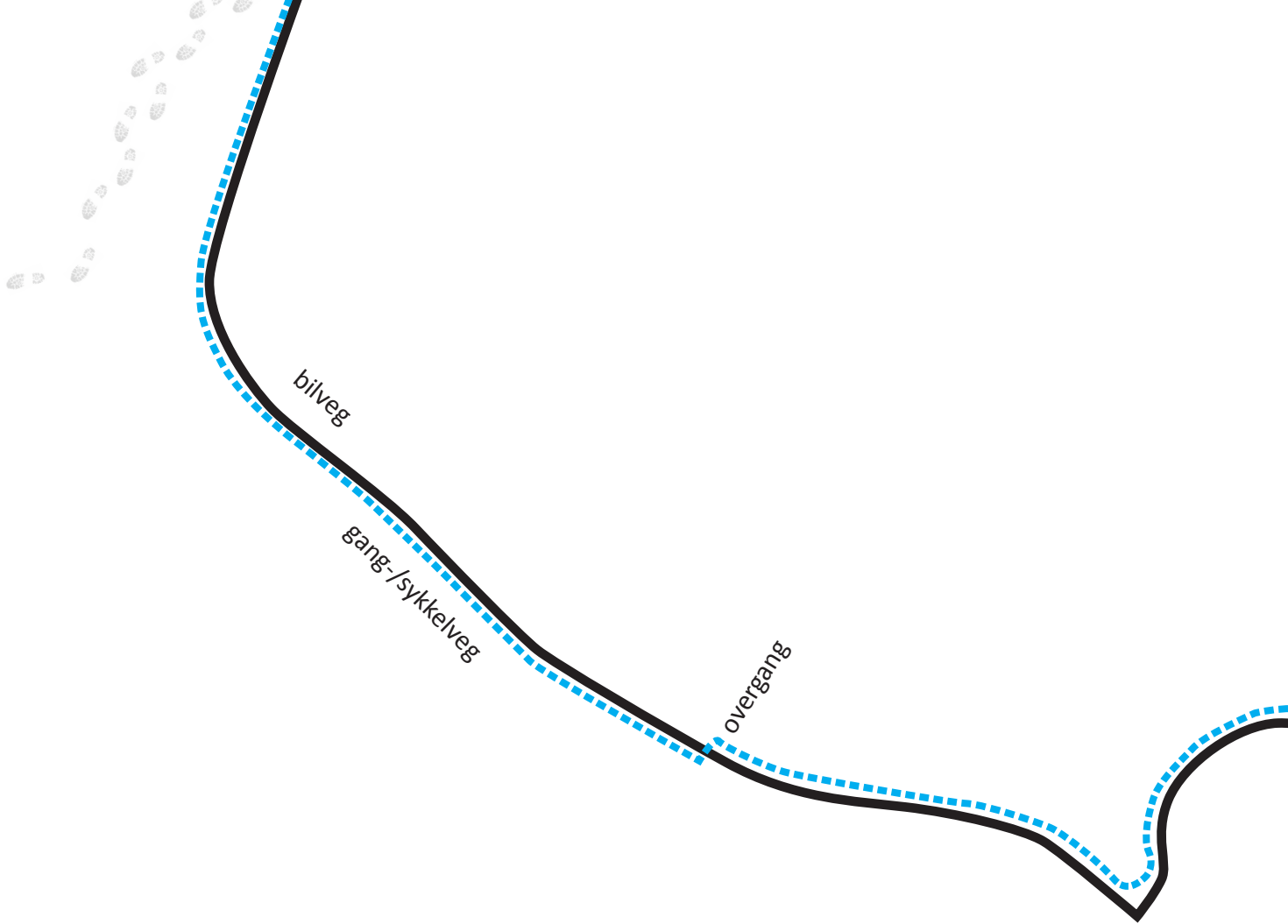
foto tatt i denne retningen



benk

bekk





- tre / vegetasjon
- treklynge med gult lav
- egen analyse på dette punktet
- forslag til plassering av installasjon

bratt terreng / skrent

god sikt

lite sikt

delvis sikt

formasjon i landskap

Strekning 1

trintom - sykehjemsvegen

Denne ruta går mellom skolen og de to største boligfeltene i skolekretsen. 70-80 barneskolebarn har strekningen eller deler av den som skolevei. Flere punkter på ruta kan være interessante som drop-off /møtested. Dette er en slak og oversiktlig strekning med egen gang-/sykkelvei omgitt av flott landskap.

Trafikk og bebyggelse

Relativt trafikert veg. Biler kan komme i høy hastighet fra Jaren. Søndre del består av fint, åpent, ruralt landskap. Midtre del noe mer urbant. Nordre del ruralt.

Tilrettelegging for ulike trafikanter

1 = dårlig 2 = middels 3 = god

Gående: 3. Godt adskilt gang/sykkelveg.

Syklende: 3. Godt adskilt gang/sykkelveg.

Kjørende: 2/3. Litt smal veg, ikke midtstripe.

Sikkerhet og trygghet

Strekningen har godt sikkerhet da gang/sykkelveg er adskilt fra bilvei med hindring. Kan oppleves som utrygg grunnet høy trafikk, jmf. barnetråkkundersøkelsen.

Formasjon i terreng, åpent/lukket, sikt

Slakt / middels bratt i retning Jaren. Varierende høyde mellom bil- og gangvei i nordre del gir inntrykk av skjermet gangsti med utsikt over flott kulturlandskap. Også flott og åpent åkerlandskap i søndre del av strekningen.

Vegetasjon, vann og fauna

Mangfoldig vegetasjon mellom gang- og sykkelveg og bilveg. Mye vegetasjon og trær i nordre del. Kyr langs veien i Ringstadkrysset. Synlig svalebestand.

Historiske / kulturelle referanser

Gammelt arbeiderlokale ved Ringstad. Hoff-butikken, tidligere butikk i Ringstad boligfelt. Stedsnavnet brukes fortsatt, selv om butikken er nedlagt. Gravrøyser ved sykehjemmet i Skjervum boligfelt.

Barnetråkk-observasjoner og

Fin skoleveg (nordre del). Liker Kiwi (nedlagt?). Hovsvegen (søndre del av strekningen) kan oppleves som farlig grunnet stor trafikk. Ønsker flere trær å klatre i rundt skolen. Liker fotballbanen og lekeplassen rundt skolen. Liker skogen ved Skjervum boligfelt og utsikten fra Ringstad boligfelt.

Annet

Krysning for gående/syklende i punkt 1C. Overgangen er godt oppmerket.

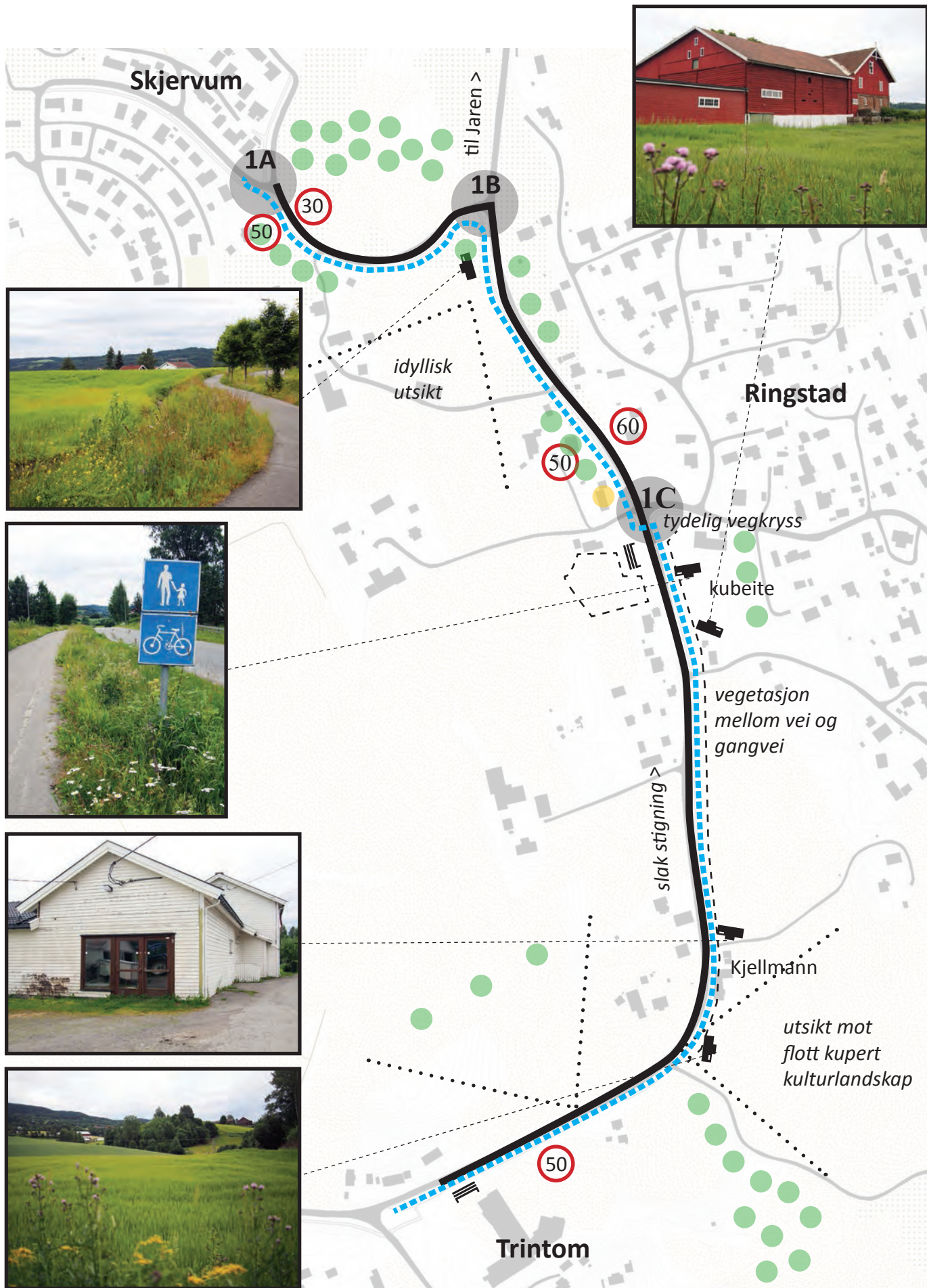


Pluss/minus med strekning



Svært mye brukt skoleveg. Dekker de to største boligområdene i Trintom skolekrets. 2-3 naturlige møtesteder på strekningen. Fin gangavstand til skolen. God utsikt, pent og oversiktlig område. Godt tilrettelagt veg for gående og syklende. Godt skjerming mot veg.

Ett kryssningspunkt hvor biler kan komme i høy hastighet.





Punkt 1A

skjervum

Punktet ligger ved grensen til boligområdet Skjervum. Det er et naturlig møtested for 20-30 barn fra samme boligfelt og ligger i en halvtimes barnegange fra skolen. Punktet har adskilt gang-/sykkelveg.

Trafikk og bebyggelse

Opplevs som et sted i bevegelse, en slak sving og samtidig et kryss der det kan skje mange ting samtidig. Oversiktlig i tre retninger, ser 50-100 meter i hver retning. Kraftig gangvei godt adskilt fra bilvei med vegetasjonsfelt mellom.

Tilrettelegging for ulike trafikanter

1 = dårlig 2 = middels 3 = god

Gående: 3. Gangvei adskilt fra bilvei. Ulike terrenghøyder tilrettelagt med rampe.

Syklende: 3. Bred gang-/sykkelvei.

Kjørende: 2. Sving, kryss og helning samtidig. Litt smalt.

Formasjon i terreng, åpent/lukket, sikt

Sving og veiplatå mellom to skråninger. Tettvokst skog i skråning øst for bilveg, bratt terreng mot bebyggelse og sentrum sørvestover. Åpent mot boligfelt, allé-aktig og intimt preg i retning

Trintom. "Artig" sted, møtet mellom ulike veinøyder knyttes sammen av trapp og rampe.

Vegetasjon, vann og fauna

Mye vekster av ulikt slag i grøftkant. Barskog i nordøstlig helling, markblomster og beplantning mellom veg og gangveg. Brått skråning med løvtrær langs gangsti retning øst.

Historiske / kulturelle referanser

Nært gravrøyser funnet ved gamlehjem.

Barnetråkk-observasjoner

Mange som går og sykler herfra allerede. Liker skogen. Fin skoleveg.

Annet / observasjoner o.l.

Generelt et litt mystisk og allerede flott sted. Mangler et overgangsfelt mot nord. Synlig fra store deler av boligfeltet.



Pluss/minus med tanke på bygging

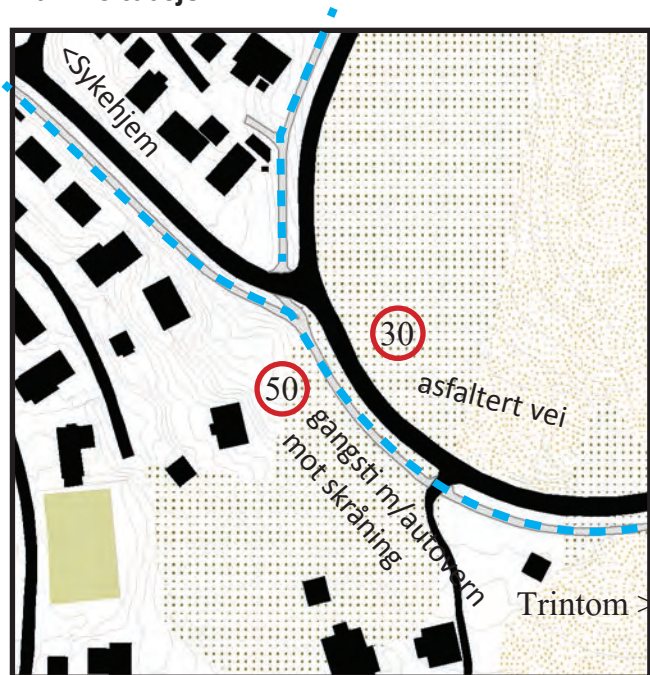


Berører mange barn. Artig område hvor det skjer mye, men samtidig plass til installasjon i gangveibane. Kan utnytte høydeterreng i retning øst, som kan gi utsikt mot sentrum. Allerede skjermet område, installasjon vil kunne være usjenerende for trafikk. Vil kunne settes på offentlig grunn.

Allerede et fint etablert sted hvor det er naturlig å møtes. Omfatter kun ett boligfelt kontra punkt 1B. Relativt langt unna skole i gåavstand. Vanskelig for biler å stoppe i punktet, men behøves kanskje ikke fordi allerede nært boligfelt. Litt trangt.



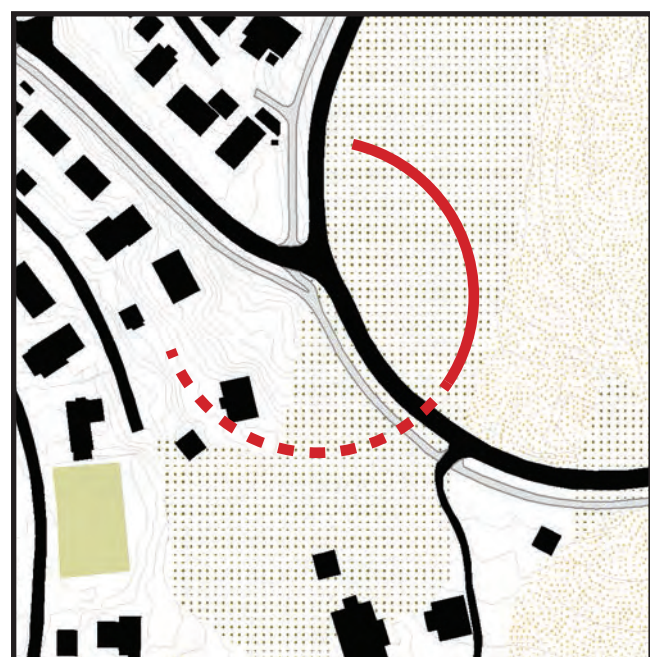
Trafikksituasjon



Vegetasjon, terreng



Målestokk 1:2500



Sikt



Egnede områder for bygging



Punkt 1B

krysset hovsvegen / sykehjemsvegen

Avkjøring til Skjervum fra gamle hovedveg til Jaren. Adskilt gang og sykkelvei. Er i dag allerede møteplass for barn som går og sykler sammen til skolen. Hovedsaklig er det barn fra Skjervum som går forbi her, til sammen rundt 20-30 stykker, samt noen få enkeltpersoner som ikke omfattes av punkt 1A. Cirka 20-25 minutters barnegange til Trintom.

Trafikk og bebyggelse

Relativt stor trafikk på Hovsvegen. Tydelig adskilt og bred gang-/sykkelveg. Oversiktlig område.

Tilrettelegging for ulike trafikanter

1 = dårlig 2 = middels 3 = god

Gående: 3. Gangvei adskilt fra bilvei.

Syklende: 3. Bred gang-/sykkelvei.

Kjørende: 3

Formasjon i terreng, åpent/lukket, sikt

Ulike terrenghøyder på bilveg og gang-/sykkelveg; sykkelveg ligger en god meter lavere enn bilveg. God sikt i retning sentrum over jordbruksområde. Landskap lukket av skråning og vegetasjon mot øst.

Vegetasjon, vann og fauna

En slags allè langs gangveg retning Skjervum. Tett skog øst for hovedveg.

Barnetråkk-observasjoner

Hovsvegen; fin skoleveg, men mye trafikk.

Annet / observasjoner o.l.

Punktet ble nevnt av en lokalkjent som allerede brukt møteplass.



Pluss/minus med tanke på bygging



Omfatter mange barn. Nydelig natur og kulturlandskap. Tydelig adskilt gang-/sykkelveg. Sannsynligvis ingen interessekonflikter med naboer. Byggverk vil kunne bli synlig fra hovedvegen.

Omfatter kun ett boligfelt, samt noen få enkeltpersoner. Per i dag ingen gode stoppesteder for bil.



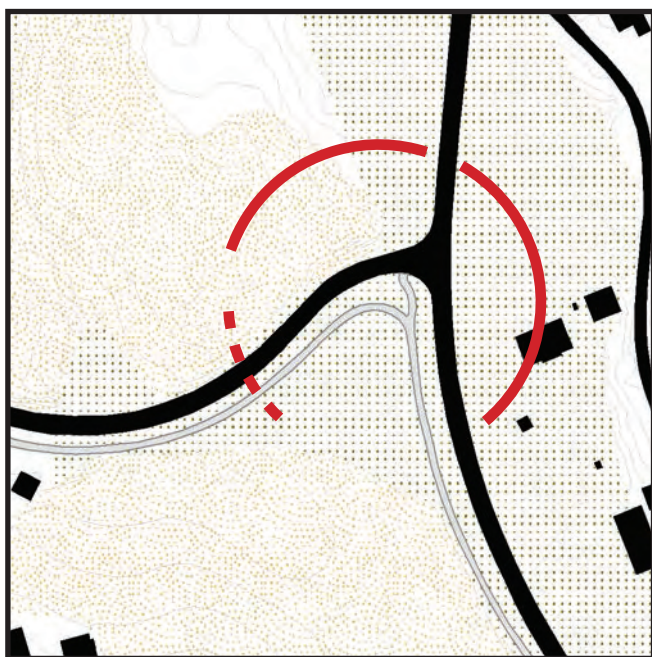
Trafikksituasjon



Vegetasjon, terreng



Målestokk 1:2500



Sikt



Egnede områder for bygging



Punkt 1C

avkjøring til ringstad

Punktet ligger langs den gamle hovedveien mellom Gran og Jaren ved avkjøringen til boligområdet Ringstad. Punktet har potensiale som «opsamlingsplass» for to store boligfelt, Skjervum og Ringstad, samt fra omkringliggende gårder via gutuer. Kan dekke så mye som 70 barn. Cirka 15-20 minutters barnegange til Trintom.

Trafikk og bebyggelse

Stjernekruss, avkjørsel til boligfeltet Ringstad østover, samt traktorveg mot gård vestover. Overgangsfelt mellom gangsti nordover på vestsiden av veg og gangsti på østsiden av veien sørover. Gjerne høy hastighet på biler som kommer fra retning Jaren. Gangsti adskilt fra veg med vegetasjonsstripe eller annen hindring.

Tilrettelegging for ulike trafikanter

1 = dårlig 2 = middels 3 = god

Gående: 3. Godt gangfelt, men må krysse vei her og biler kan ha høy hastighet.

Syklende: 3. Samme som over.

Kjørende: 2. Kryss med overgangsfelt, litt smal vei, ingen midtstripe.

Formasjon i terreng, åpent/lukket, sikt

Ligger i et skjæringspunkt mellom kulturlandskap og nyere boligfelt. Kupert landskap, samtidig åpent og lite beskyttet mot vær og vind. Ser maks 50 meter av vei i alle retninger.

Vegetasjon, vann og fauna

Trær i klynger enkelte steder og markplanter i grøftekanter, åker og hager. Beite ved gangsti.

Barnetråkk-observasjoner

Veldig mange barn går forbi dette punktet!

Annet / observasjoner o.l.

Må ta overgangsfeltet alvorlig da biler kan komme i høy hastighet.



Pluss/ minus med tanke på bygging

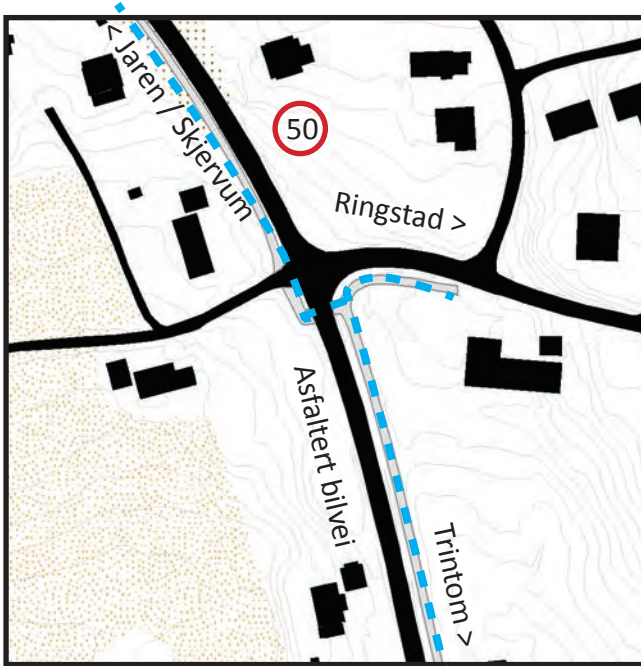


Dekker i prinsippet to boligområder, og mulig droppunkt for barn som kommer med Bakkabussen. Kan også fungere som drop-off for de fra retning Jaren (Skjervum). Krysningspunkt for gående/syklende kan trenge oppmerksomhet og opprustning. Flere gode egnede områder for bygging og utforming av drop-off-soner. Variert landskap og potensielt mye "å se" på. Fin gåavstand herfra til skolen for de minste.

Relativt stor trafikk og litt komplisert trafikkbilde. Biler kan ha høy hastighet.



Trafikksituasjon



Vegetasjon, terreng



Målestokk 1:2500



Sikt



Egnede områder for bygging

trintom - vennolumsvegen

Denne ruta som går fra Trintom ned Søndre Ålsveg til kryss ved Vennolumsvegen er valgt fordi den dekker en viktig innfartsåre til Trintom skole. Blir i dag lite brukt som skoleveg for gående og syklende grunnet manglende fortau og farlig sving. Potensiell skolestrekning for rundt 40 barneskolebarn.

Trafikk og bebyggelse

Smal veg uten gang-/sykkelfelt. Fotgjengerfeltet avsluttes kort etter skolen. Relativt høy fart. Lite trafikk midt på dagen, men skal være mer trafikkert i rushtiden. Spredt bebyggelse. Nært boligfelt. Tett på hager og bolighus nordvestre del av strekningen. Gårdsbebyggelse sørøstre del.

Tilrettelegging for ulike trafikanter

1 = dårlig 2 = middels 3 = god

Gående: 1. Ingen tilrettelegging.

Syklende: 1. Ingen tilrettelegging.

Kjørende: 2. Smal veg.

Sikkerhet og trygghet

Vegen karakteriseres som farlig for skolebarn, og disse er dermed skyssberettiget på strekningen. Vegen oppleves som veldig utrygg i rushtiden, og foreldre er dermed svært skeptiske til å sende barna alene her.

Formasjon i terreng, åpent/lukket, sikt

Flatt, ruralt landskap med litt stigning siste del. Åpent, med mye utsikt nedover og oppover dalen. Vakkert jordbrukslandskap.

Vegetasjon, vann og fauna

Mye åker.

Historiske / kulturelle referanser

Kongevegen gikk omtrent her.

Barnetråkk-observasjoner

Liker ikke kirka. Farlig Sving. Ønsker gangveg.

Få barn går her i dag til skolen, men flere benytter vegen på fritida.

Annet / observasjoner o.l.

Vegen krysses av flere gutuer til gårder og ned mot sentrum. Ønske fra flere hold om forlengelse av fortau forbi krapp og uoversiktlig sving på fylkesveg. Det har det vært jobbet med dette i 20 år, og blir trolig prioritert med penger i 2015. Dette blir Området brukes mye, også til andre turaktiviteter/veldedighetsløp.

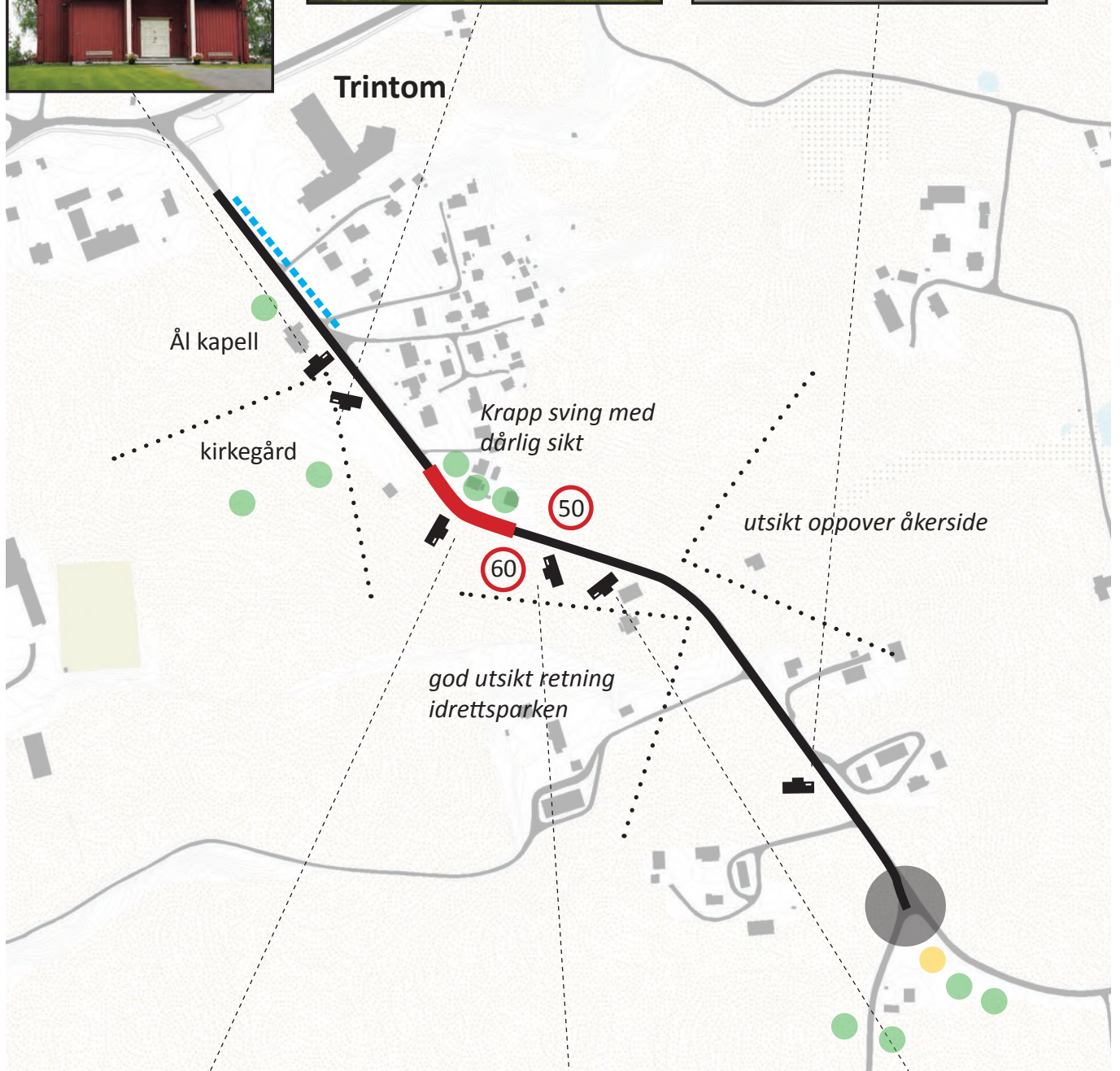


Pluss/minus med strekning



Skolevegen kan bli en aktuell gåstrekning dersom fortau bygges i svingen. Mange barn bor her.

Farlig sving og ikke tilrettelagt veg. Barna her har rett på skoleskys.





Punkt 2a

myrabakkrysset

Punktet ligger i flott kulturlandskap i passelige 15 minutters barnegange fra Trintom. Punktet synes å være en naturlig møteplass som favner flere gårdsområder. Representerer det typiske bygde-Norge med sine smale veier uten sikker gang-/sykkelsti og er derfor interessant som tilfelle (case).

Trafikk og bebyggelse

Slags trearmet stjernekruss, men strengt tatt en grusvei som kommer inn på en asfaltert vei, ingen gang- og sykkelveier. Møtepunktet kan ligne en åpen asfaltert trekant med en vei i hvert hjørne. 60-sone, biler kommer relativt fort. Ett nærliggende hus på tilstøtende eiendom og ellers gårder spredt omkring.

Tilrettelegging for ulike trafikanter

1 = dårlig 2 = middels 3 = god

Gående: 1. Smal vei, ingen gangsti, sikt på vei 50-100 m

Syklende: 1. Smal vei, ingen sykkelsti, sikt 50-100 m

Kjørende: 2. Ingen midtstripe, smal vei. Ikke et tydelig kryss

Trygghet - faktisk og opplevd

Biler kan komme i høy hastighet. Litt uklart krysningspunkt. Ikke fortau.

Formasjon i terreng, åpent/lukket, sikt

Kupert kulturlandskap, omgitt av gårdsbruk. Intimt fordi skjermet av vegetasjon i veikant mot eiendom og samtidig åpent nordover retning Trintom. Sikt 50-100 meter i hver av de tre veiretningene.

Vegetasjon, vann, vind og fauna

Løvtrær langs veg, en slags tett og lav allè på begge sider av grusveg sørøstover. Åkerlandskap og åpent mot nord. Større løvtrær langs veg mot sørvest. Forfallent hus med sporadisk beplantet hage på eiendom mot sør. Eiendommen er skjermet fra kryss med en lett vegg av spredte trær og buskas. Sauebeite i nærheten.

Historiske / kulturelle referanser

Kongevegen passerte omtrent her.

Barnetråkk-observasjoner

Allerede en del som går og sykler forbi her, men ikke de minste da veien er for farlig. En elev har ytret at veien blir bratt i retning sør.

Annet / observasjoner o.l.

Et sted hvor folk stopper opp med biler midt i krysset for en prat. Brukes også som snuplass. Krysset inngår som en del av skolens veldedighetsjoggerute. Fra krysset til Trintom må en passere den omdiskuterte og "farlige" svingen hvor mange ønsker seg en forlengelse av fortau.



Pluss/minus med tanke på bygging

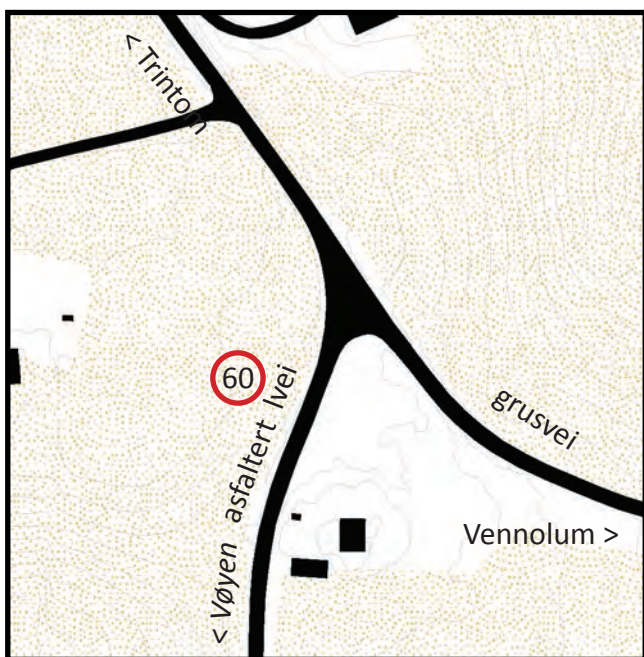


Kan enkelt tilrettelegges for «drop-off-sone». Har trolig godt med areal egnet for bygging. Passe gå-/ og sykkelavstand fra/til skole. Bred veikant med en skjermende vegetasjonsrygg mot eiendom. Skolebussen går forbi her. Følger den gamle Kongevegen. Området blir også brukt under det årlig veldedighetsløpet på Trintom og kan slik få flere funksjoner.

Usikker på hvor privat eiendom slutter mot kryss. Biler kan komme i høy fart i kryss med relativt smale veier. Skolebussruta går forbi her. Farlig veg, ingen vil gå her i dag. Ingen fortau. Favner ikke veldig mange.



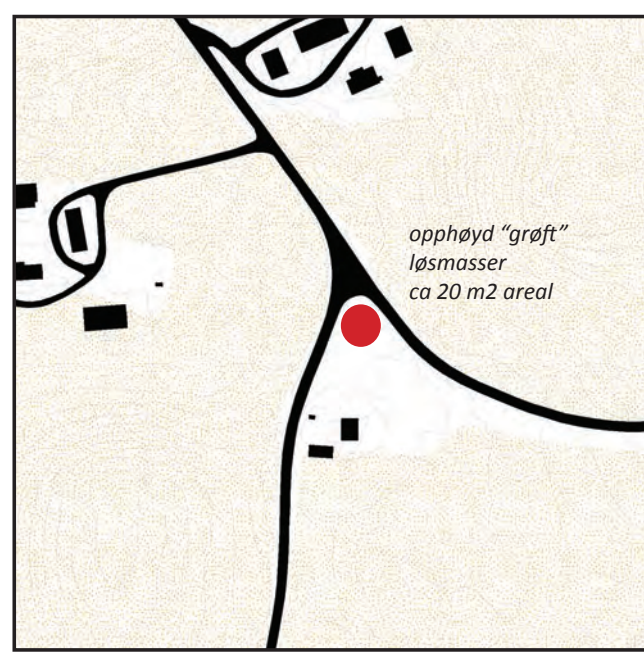
Trafikksituasjon



Vegetasjon, terreng



Sikt



Egnede områder for bygging

Målestokk 1:2500

Strekning 3

storgata - skiakergutua

Denne ruta er valgt fordi den dekker de viktigste boligområdene på vestsiden av sentrum. Er også interessant med tanke på bygging av miljøgata og den midlertidige situasjonen som vil oppstå. Favner potensielt 16 barn i dag, inklusiv de som bor i sentrum, men med ny miljøgate og overgang på ny fylkesvei, vil ruta kunne fortsette opp Øgardsbakka og ta opp ytterligere 9 barn.

Trafikk og bebyggelse

Bra fortau, men tett på bilveg. Sterkere adskilt før sving. 50-sone i sving, 60-sone etter sving. Industriområde mot vannet (Jarevatnet): Maxbo/«saga». Lite innsyn. Spredt bygd.

Tilrettelegging for ulike trafikanter

1 = dårlig 2 = middels 3 = god

Gående: 2. Ingen hinder mellom gang- og bilveg.

Syklende: 2. Mulig sykle på vei.

Kjørende: 2-3. Litt smal veg i sving.

Sikkerhet og trygghet

Eget fortau, men fortau tett inntil trafikkert veg. Kan derfor føles noe utrygt.

Formasjon i terreng, åpent/lukket, sikt

Mye vekster langs veg vestover, lukket preg mot saga. Åpner seg delvis mot sentrum.

Lite utsikt, vannet kan ikke sees fra vegen.

Slak helling fra elv mot sentrum.

Vegetasjon, vann og fauna

Elv med tursti, fint område. Mye vegetasjon av ulikt slag.

Historiske / kulturelle referanser

Veg mot søsterkirkene og steinhuset.

«Kjærlighetsstien»: Tursti ved elva 1,2 km til Gran sentrum. Vassenden/"Vassend": Gammelt navn på Gran sentrum.

Barnetråkk-observasjoner

Ønsker lengre gangveg. Ønsker Maxbo omgjort til park og koseplass ved vannet. Mange liker å oppholde seg i sentrum.

Annet / observasjoner o.l.

Mange treningssyklister og rulleskigåere her som benytter seg av vei rundt Jarevatnet eller bratt stigning på Granåsen. Stort potensiale for flott naturområde der hvor Maxbo / saga holder til idag.

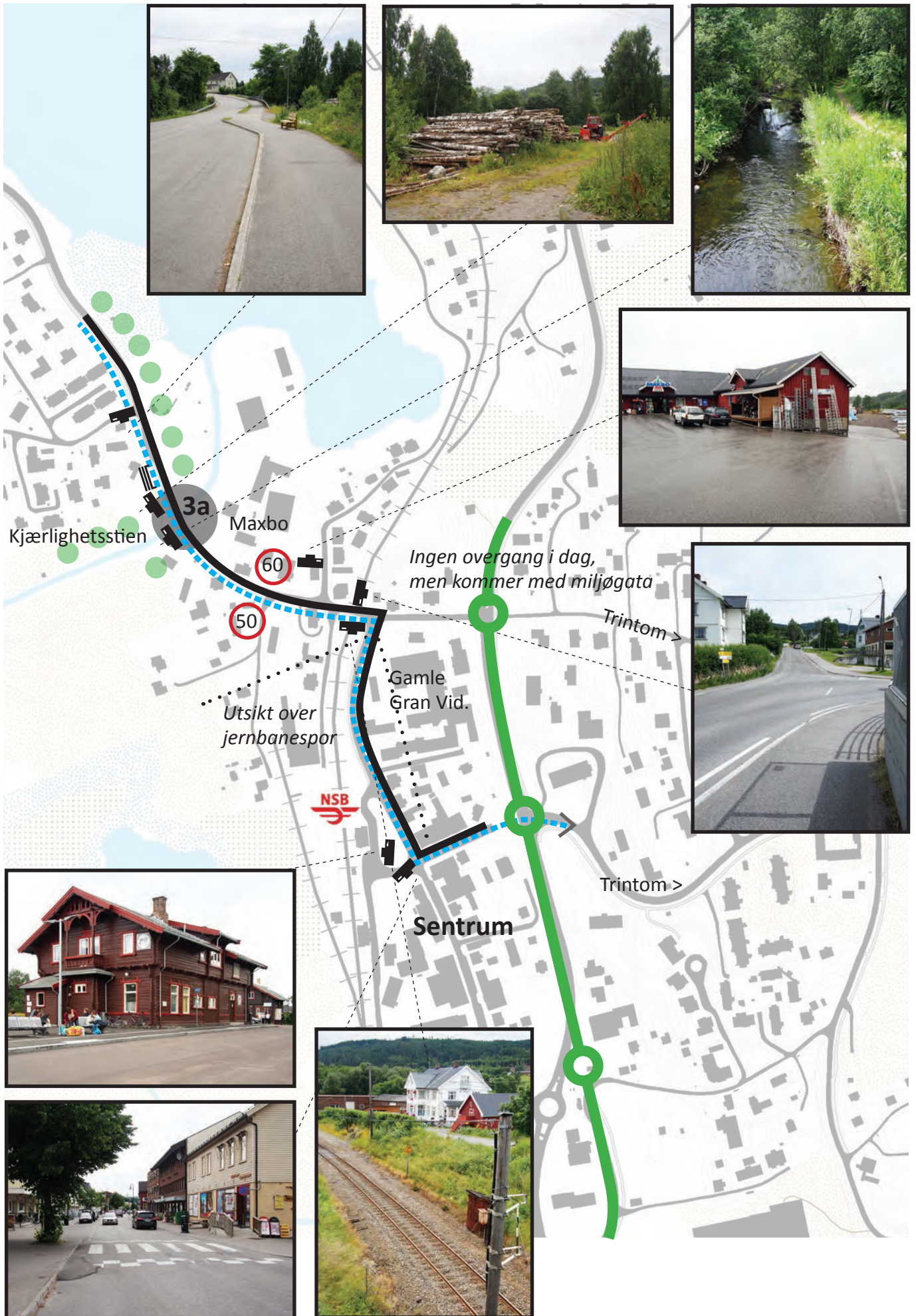


Pluss/minus med strekning



Nært sentrum og på veg til viktige kulturminner: Et eventuelt byggverket vil bli godt synlig. Skoleveg vil endre seg med miljøgata.

Skolekretsen stopper rett etter strekningens slutt, omfatter ikke mange barn. Skoleveg vil endre seg med miljøgata.





Punkt E

kjærlighetsstien

Aktuelt samlingspunkt for barn fra boligfelt på østsiden av dalen og sagbruket. Fin gangavstand fra skolen, ca 25 minutter barnegange.

Trafikk og bebyggelse

Bussholdeplasslomme med en åpen plass trolig tilhørende et gårdsbruk. Kjærlighetsstien går herifra og videre langs elva. Hovedvei retning Granåsen dominerer punktets karakter. Fortau på en side som er opphøyet fra veg. Småveger til boligfelt.

Tilrettelegging for ulike trafikanter

1 = dårlig 2 = middels 3 = god

Gående: 3/2. Godt fortau, men hovedveien dominerer og fortau ikke adskilt fra hovedveg
Syklende: 3/2. Veien så bred at naturlig å sykle på veg for voksne.

Kjørende: 3/2. Fin vei. Slak sving.

Formasjon i terreng, åpent/lukket, sikt

Vegen sløyfer seg i bunnen av et dalføre, samtidig som den krysser elva. Lite utsikt, vegetasjon langs vegkant hindrer innsyn til saga. Glimt ned til kjærlighetsstien. Ser maks 50 meter av vei i alle retninger.

Vegetasjon, vann, vind og fauna

Blanding av vegetasjon fra boligfelt og naturlig skog. Elva går her gjennom en flott passasje i skogen før den går under bro og mot sagbruksområde. Kaldere her i dalbunnen med elva enn lengre opp i åsene.

Historiske / kulturelle referanser

Gamle kongevei krysset også dalføre her. Dette er også veien opp til Granåsen og Søsterkirkene. Kjærlighetsstien starter her.

Barnetråkk-observasjoner

En god del barn fra boligfelt tilhørende Trintom.

Annet / observasjoner o.l.

Mye rulleskigåere og sportssyklister på veien her.
Hva er potensiale for å offentliggjøre elveleie ned mot Jarevatnet?



Pluss/minus med tanke på bygging



Godt punkt for å samle et boligfelt. Området har godt av noe nytt og spennende. Mulighet for å ta tak i to søsterkirkene på Granåsen, kjærlighetsstien og/eller Kongevegen. Enkelt å legge til rette for drop-punkt. Kan i prinsippet bruke buss-lomme. God plass til byggverk litt skjermet fra hovedveg mot kjærlighetsstien.

Ikke veldig mange som bor på denne siden av dalen, kun ett boligfelt, resten hører til andre skolekretser. Lite spennende å se på denne strekningen.



Trafikksituasjon



Vegetasjon, terreng



Målestokk 1:2500



Sikt



Egnede områder for bygging

Strekning 4

rv4 - trintom

Ruta er en forlengelse av rute 3. De som kommer fra vestsiden av dalen må i dag krysse her, men kan etter Miljøgatas inntreden krysse som i 3b.

Trafikk og bebyggelse

Fin, godt adskilt gang-/sykkelveg, gress i midten. Ganske bratt, variert strekning (3-delt): 1: sving i boligområde. 2: åpent kulturlandskap. 3: intimt område med skog og bekk ved skole. Granvang aktivitetshus og parkeringsplasser nede ved RV4. Bor lite barn her. Mye eldreboliger. Hyggelig område. Åpent i sving. Høy hastighet i RV4-krysset. Flere biler stoppet ikke når vi skulle over.

Tilrettelegging for ulike trafikanter

1 = dårlig 2 = middels 3 = god

Gående: 3. Bra, godt adskilt g/s-veg. 2 benker.

Syklende: 3

Kjørende: 3

Sikkerhet og trygghet

Adskilt gang/sykkelveg gjør strekningen svært sikker for gående. Krysningen over Rv4 kan oppleves som utrygg da vegen har stor trafikk og høy hastighet. Miljøgata som skal bygges her vil i fremtiden senke hastigheten på vegen.

Formasjon i terreng, åpent/lukket, sikt

Ganske bratt oppover.

God utsikt til sentrum i nedre del av sving. Utsikt til åkerlandskap øvre del.

Vegetasjon, vann og fauna

Høye trær. Mye åker. Bekk i skog nær Trintom. Idyllisk hvis skogen ryddes!

Historiske / kulturelle referanser

Hov-gården. Gammel gård nær Trintom.

Barnetråkk-observasjoner

Liker aktivitetshuset og Hov-gården.

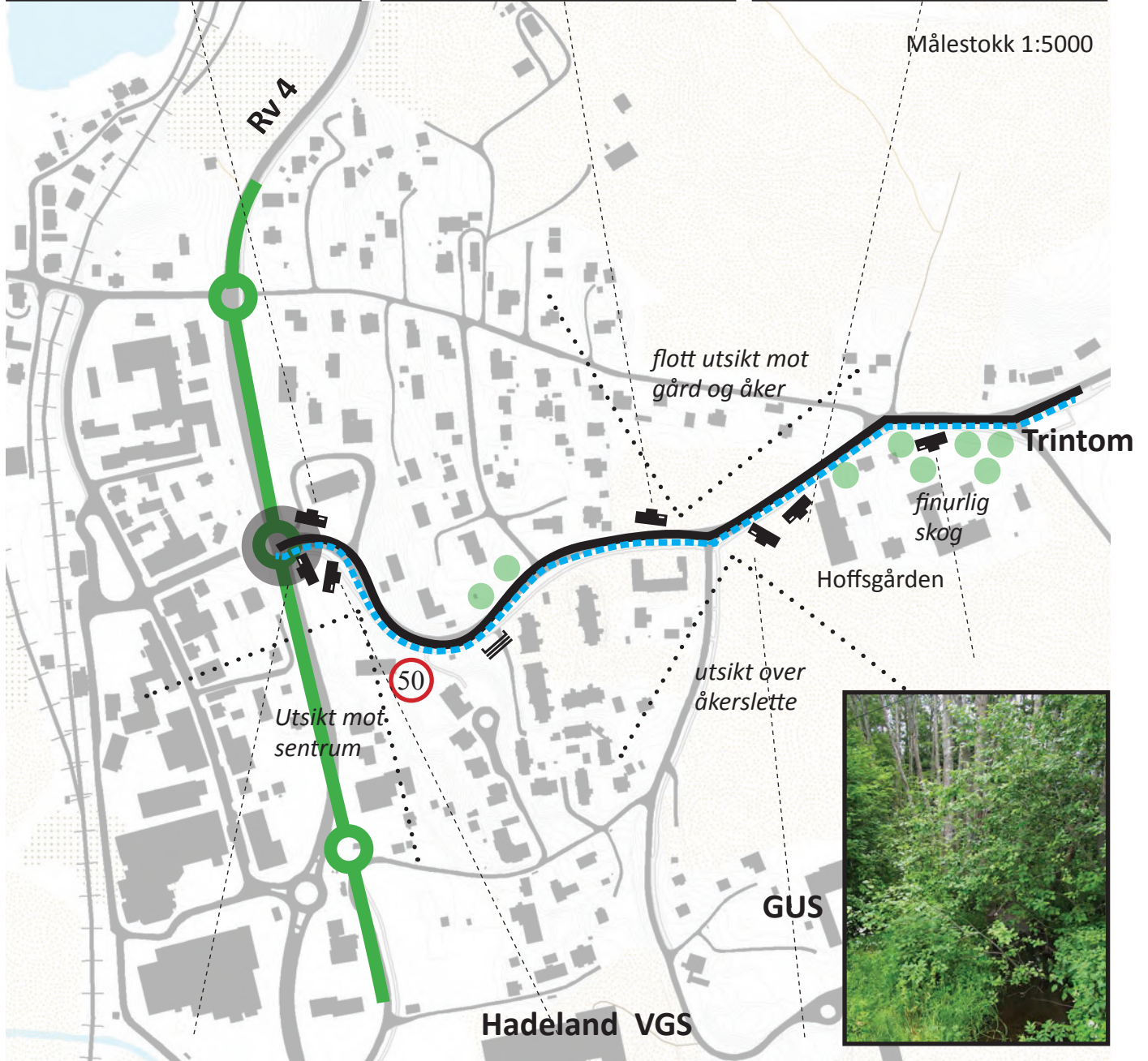


Pluss/minus med strekning



Bygging i sving kan sees fra hovedvegen (RV4, nye miljøgata). Fin skog øverst med mye potensiale.

Ikke et naturlig sted å stoppe. Allerede fin strekning med benker.



rv4 - øgardsbakka

Denne ruta går gjennom et boligfelt og vil kunne ta over som skoleveg for strekning 4 når miljøgata er på plass.

Trafikk og bebyggelse

Boligområde, villastrøk med hager. 30-sone. Lite trafikk. Blindveg (ingen avkjøring fra Rv 4) og ingen overgang.

Tilrettelegging for ulike trafikanter

1 = dårlig 2 = middels 3 = god

Gående: 2. Ikke fortau. Lav fart og lite trafikk. Dels dårlig sikt.

Syklende: 2 (se over)

Kjørende: 2 (smal vei, boliger og vegetasjon tett på vei.

Sikkerhet og trygghet

Ikke tilrettelagt for gående med fortau, men farten er lav og det er lite trafikk.

Formasjon i terreng, åpent/lukket, sikt

Ganske bratt stigning mot Trintom. Tett bebyggelse og lukket landskap vestre del, mer åpent med utsikt over åkerlandskap østre del (mot Trintom).

Vegetasjon, vann og fauna

Store hager og åkerlandskap mot øst.

Historiske / kulturelle referanser

Mulig sammenfallende med Kongevegen.

Barnetråkk-observasjoner

En god del barn går denne vegen til skolen. Vegen er godt likt. Overgang til sentrum ønskes.

Annet / observasjoner o.l.

Krysser til Hovsvegen (strekning 4).



Pluss/minus med strekning



Intim, koselig, rolig strekning. Trafikk lav hastighet.

Bratt i østre del av strekning mot Rv4. Innkjøringer til eiendommer kommer brått på. Vegetasjon sperrer delvis sikt. Ikke egen gang-/sykkelvei.



Strekning 4

hadeland vgs - trintom

Denne ruta er valgt fordi bussen til ungdomskolen/vgs stopper her. Mange ungdomskoleelever går fra bussen til GUS. Færre Trintom-elever går strekningen.

Trafikk og bebyggelse

Spredt boligbebyggelse, litt mindre urbant mot toppen.

Fin gang-/sykkelveg ved bekk.

Tilrettelegging for ulike trafikanter

1 = dårlig 2 = middels 3 = god

Gående: 3.

Syklende: 3

Kjørende: 3

Sikkerhet og trygghet

Svært trafikksikker veg grunnet adskilt gang-/sykkelfelt. Strekningen kan oppleves som utrygg for de aller minste hvis de er redde for ungdommene som går her.

Formasjon i terreng, åpent/lukket, sikt

Ganske bratt opp fra VGS.

Vegetasjon, vann og fauna

Planlagt bekk (?) ved VGS. Ikke vann her i dag. En del åkerlandskap øvre del av ruta.

Barnetråkk-observasjoner

Mange liker seg ved idrettsplassen/idrettshallen rundt VGS og GUS.

VGS-bygningene kan oppfattes som store og skumle, og røykerne her er upopulære.

De minste kan også oppfatte GUS-ungdommen som skumle.

Annet / observasjoner o.l.

Krysser til Hovsvegen (strekning 3).

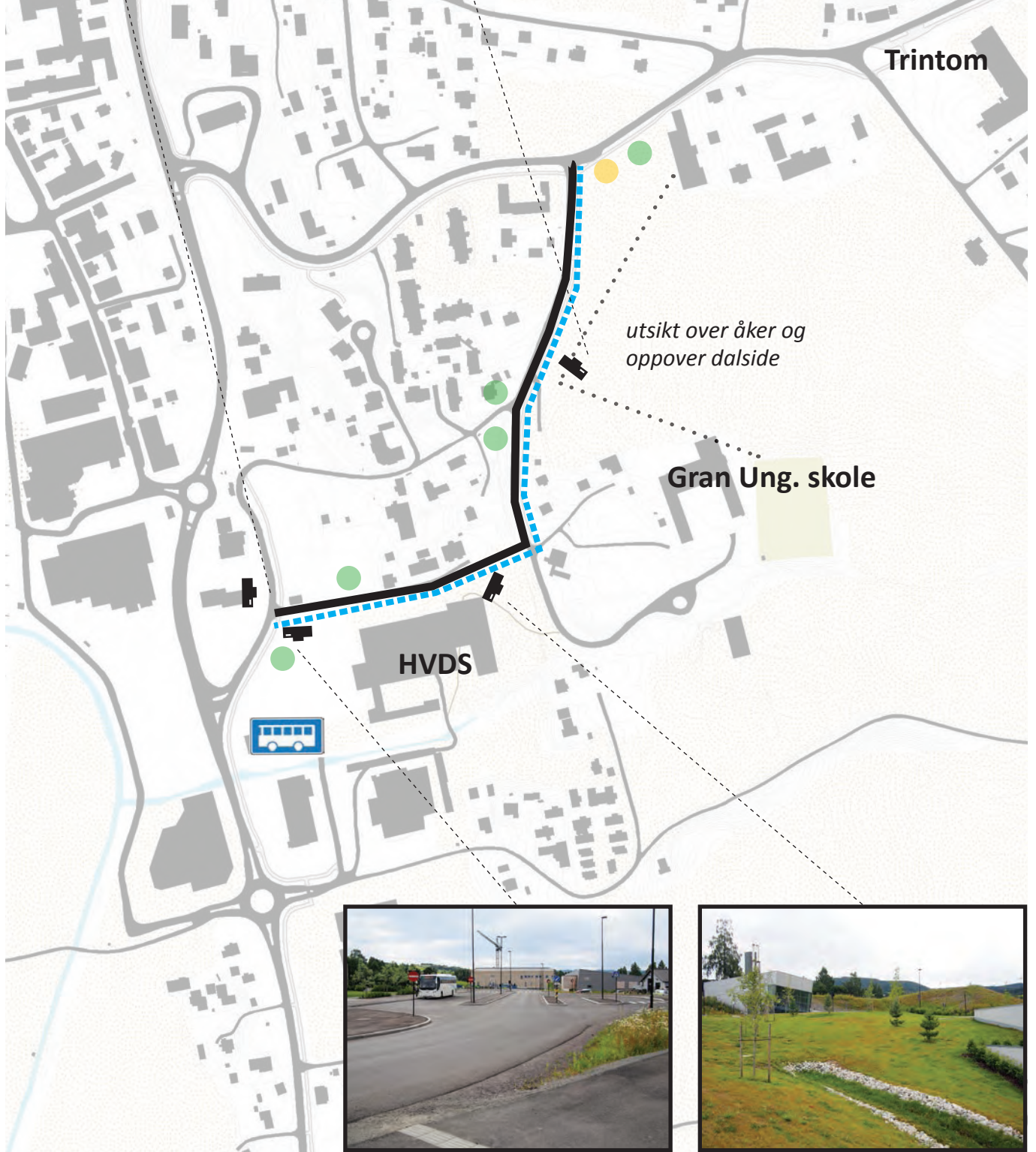


Pluss/minus med strekning



Område i endring. Flotte anlegg. Potensielt godt drop-off sted. Mange barn i omløp.

Relativt bratt stigning opp mot Trintom. Område hvor mange eldre barn. Mye som skjer i trafikkbildet.





Punkt 5a

bussholdplassen

Valg av punkt innfrir ønsket om å studere potensialer rundt ny bussholdeplass for sentrum ved Gran Videregående skole. RV4 legges i ny sløyfe her. Her oppstår møter mellom barn fra ulike trinn og skoler.

Trafikk og bebyggelse

Åpent område, i dag gresslette/parkeringsareal til Shell. Spredt næringsbebyggelse. Den mest urbane delen av Gran. Et område under bearbeiding, i dag et noe virvar av veier å forholde seg til, uoversiktlig trafikkbilde. Mye asfalt.

Tilrettelegging for ulike trafikanter

1 = dårlig 2 = middels 3 = god

Gående: 2. Lav fart, men i dag forvirrende og utydelig trafikkbilde.

Syklende: 2 (gang/sykkelvei ikke ferdigbygget)

Kjørende: 2. Trolig litt forvirrende.

Formasjon i terreng, åpent/lukket, sikt

I bunnen av et dalføre. Rett veg med stor, flat «slette» rundt. Ser flere hundre meter i alle retninger. God utsikt på alle kanter av Shell-stasjon, over åker, shoppingssentrum og skoler.

Vegetasjon, vann, vind og fauna



Pluss/minus med tanke på bygging

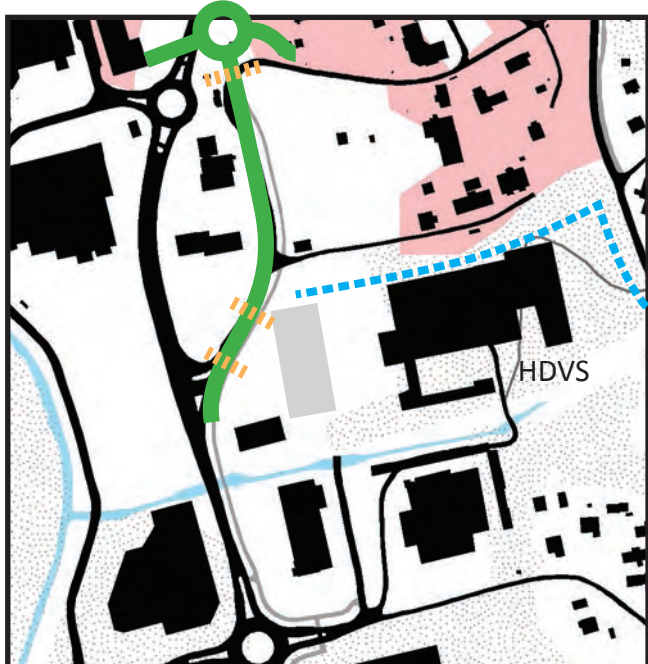


Hovedstopp for buss. Både store og små barn i omløp her. Uansett et området i endring, kan derfor benytte sjansen til å virkelig integrere installasjon. Installasjon blir godt synlig fra R4 (ny fylkesveg). Naturlig drop-off-sted for foreldre som pendler ut av byen.

For kort veg opp til ungd.skolen at naturlig å vente, men ca 15-20 min. barnegange til Trintom. Området er dominert av videregående skoleelever, vanskelig med tanke på opplevd trygghet, konflikter. Mulige konflikter med pågående byggearbeid. Nær stor-trafikk og det urbane sentrum, ikke nødvendigvis den problematikken en ønsker at prosjektet skal ta i seg.



Trafikksituasjon



Vegetasjon, terreng



Målestokk 1:2500



Sikt



Egnede områder for bygging

gutua i gislebergrunden

Strekningen er med fordi den er et eksempel på en gutua / traktorveier, som kan brukes som skoleveg. Vi har selv kun gått halve strekningen, men mener at diskusjonen om gutuer kan brukes som skolevei, er viktig for prosjektet.

Trafikk og bebyggelse

Lite bebyggelse, sogner til noen få gårdsbruk. Trolig mye brukt som vei for jordbruksmaskiner og traktorer.

Tilrettelegging for ulike trafikanter

Gående: 2

Syklende: 1

Kjørende: 1-2

Sikkerhet og trygghet

Kan være farlig, spesielt for syklende. Store opphopninger av grus. Smalt, bratte svinger. Vei for store jordbruksmaskiner. Biler kan komme i stor fart.

Formasjon i terreng, åpent/lukket, sikt

Kupert, delvis bratt, omgitt av åker og hei. Svingete, dårlig sikt. Variere mellom å være åpent

og lukket.

Vegetasjon, vann, og fauna

Åkerlandskap. Frodig. Markblomster, løvtrær.

Historiske / kulturelle referanser

-

Barnetråkk-observasjoner

Noen bruker dette som skolevei. Gutua ønskes endret.

Annet / observasjoner o.l.

Trolig brøytet på vinterstid. Observert som turvei / jogge-/sykkelrute.

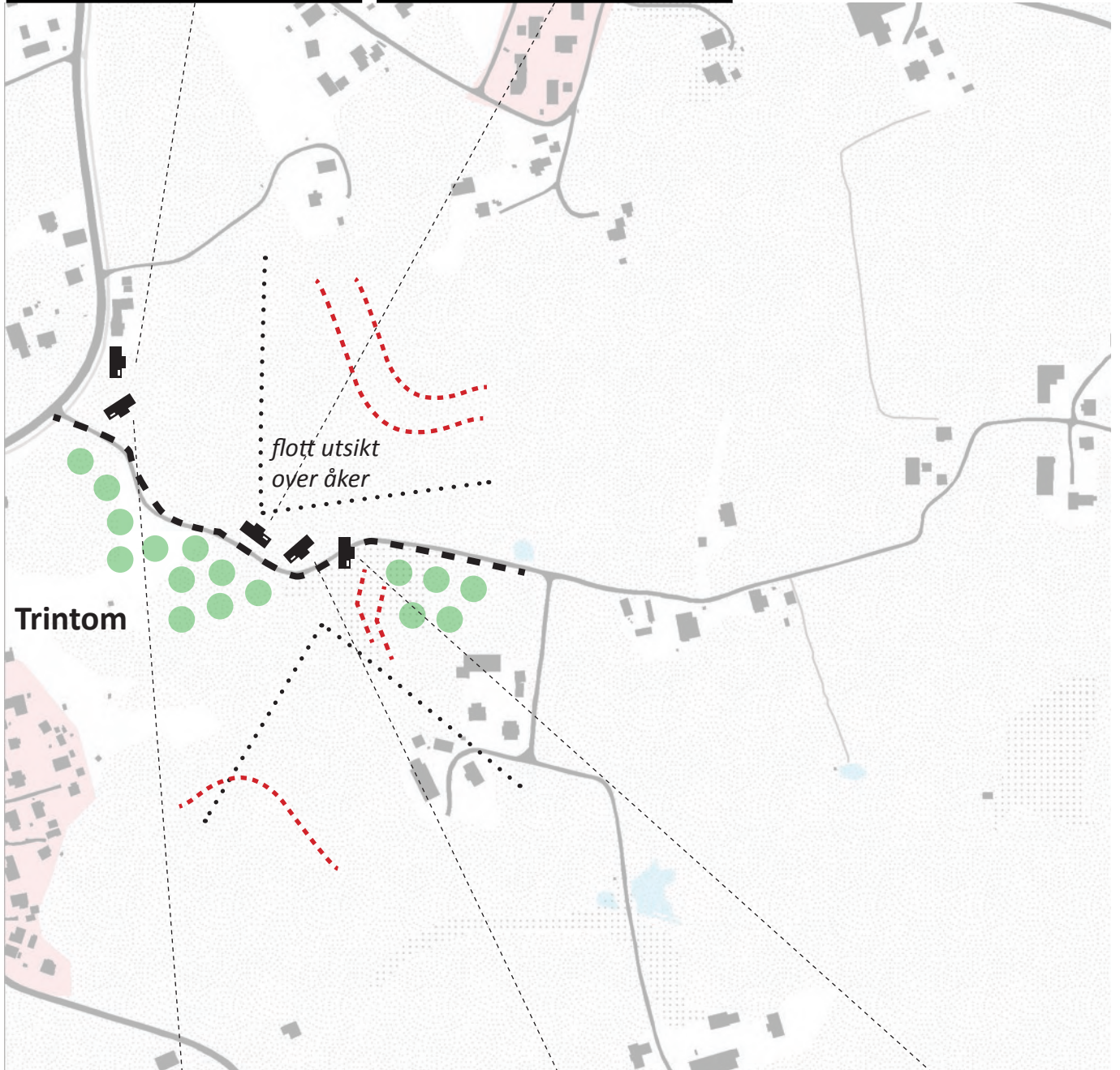


Pluss/minus med strekning



Lite trafikkert. Flott kulturlandskap. Mye vegetasjon og flora. Favner potensielt mange barn.

Grusoppnopninger. Svingete. Bratt. Dårlig sikt. Vei for store jordbrukskjøretøy.





del 4
avslutning



etterord

«Harde fakta»

At små endringer kan ha store konsekvenser, gjelder også for barn. Det danske masseeksperimentet som i 2012 handlet om spisevaner hos barn, viste at fysisk aktivitet og frisk luft om morgenen hadde minst like mye å si for barnas konsentrasjonsevne utover skoledagen som inntaket av frokost.

I tillegg til at skolevegen er en kilde til fysisk aktivitet og god helse, er den også et utmerket arena for å tilegne seg trafikkforståelse. Skolevegen er ikke minst en strekning for sosialt samvær, en strekning som krever utforskning og interaksjon med omgivelser, et sted for overraskelser og utfordringer, et sted for mestring. Hvorfor ikke se den som en viktig del av barnas skolehverdag?

Det er foreldre og foresatte som må være forbilder gjennom egne holdninger og tiltak. Barn er svært tilpasningsdyktige, vaner kan lett skapes og endres, og barn identifiserer seg i stor grad med sine nærmeste jevngamle. Dersom nabogutten går en halvtime hver morgen for å komme til skolen, ja så er det ikke noe å si på den saken!

Trygg skoleveg

Det er registrert få gå- og sykkelulykker i Gran. Trafikkbildet i Gran kan ikke karakteriseres som spesielt farlig. De fleste skolevegene har moderat eller liten trafikkmengde, og av strekningene vi har analysert er det kun riksveg 4 i sentrum som kan vise til flere registrerte trafikkulykker i samme område. Med ny riksveg lagt i tunell utenom sentrum og ombyggingen av eksisterende riksveg 4 i sentrum til miljøgate, vil en trolig få et langt roligere trafikkbilde.

Kommunal vekst og fulle barneskoler viser at Gran vil fortsette å fostre generasjoner med barn, viktige barn! Flere tomter står regulert og klare for nye boligprosjekter. Gran ligger i pendleravstand til Oslo og Gardermoen og bør slik sett være et attraktivt bo-område i framtida. Det må fortsettes å jobbe for sikre skoleveier både på eksisterende strekninger og på nye ettersom boligbyggingen fortsetter. Det er dessuten viktig å tenke sikkerhet når midlertidige vegomlegginger og nye utbyggingsprosjekter skaper endrede trafikksituasjoner som barna må forholde

seg til. Nettopp slike endringssituasjoner er utmerkete tidspunkt for å tilrettelegge for, og tillegge seg nye, gode vaner som kan opprettholdes også etter at anleggsperioden er over. Vi oppfordrer Gran kommune, skolene og utbyggere til å ta dette på alvor når arbeidet med ny miljøgate igangsettes.

I rapporten har vi ønsket å sette myter opp mot faktiske tall for å fortelle noe om trafikksituasjonen på Gran. Hver ulykke er en ulykke for mye, enten den rammer liten eller stor. Sikkerhet er Statens vegvesens viktigste fokusområde. I den sammenheng er det interessant å reflektere over at *faktisk sikkerhet og opplevd trygghet* ikke nødvendigvis sammenfaller. Foreldres forestilling om farlig skoleveg kan føre til at mange barn kjøres, og paradoksalt nok gjøre skolens nærområde mer utrygt. Faktiske dataregistreringer fra Gran viser at når barn og unge har vært involvert i trafikkulykker, har de som regel vært passasjerer i bil eller førere av MC. Det første datafunnet kan slik sett underbygge at den største trafikkbaren på vegen er foreldrenes egen kjøring.

Når det gjelder ulykker knyttet til 16- og 17-årige førere av MC, tror vi på en helt annen type holdningsskapende tiltak for en målgruppe vi ikke har tatt for oss her. Vi tror det kan være både problematisk og uheldig å jobbe med felles tiltak rettet mot barn fra 6 - 18 år. Kombinasjonen små barn og eldre barn i samme område, kan være krevende. Barnetråkkregistreringene våren 2013 beskriver noe av denne situasjonen.

Barnetråkk

Utvalget og sammenstillingen av datamateriale i rapporten har som hensikt å gi et mangesidig perspektiv på barn og skoleveg i Gran. Barns egne uttalelser om nærmiljøet kan gi verdifull informasjon om hvordan omgivelser oppleves av en gruppe mennesker som er relativt ferske i møte med verden. Slike registreringer kan avdekke situasjoner som vi voksne tar for gitt eller overser. Vi skulle likevel sett at barnetråkkregistreringene ble supplert med mer objektiv, kvantitativ data, slik at de fikk større slagkraft. Det finnes for eksempel ikke en eneste faktisk sykkel telling å oppdrive i Gran!

Vi har hatt vanskelig for å skille registreringer for henholdsvis Trintom barneskole og Gran ungdomsskole. Disse gruppene vil gjerne oppleve og bruke steder svært forskjellig og ha vanskelig for å identifisere seg med hverandre. Registreringene kan gi inntrykk av de mindre barna viser redsel for de store, og at de store ikke har særlig interesse av de yngre. Registreringer som tilfellet er her, hvor eldre barn har registrert de yngres informasjon, er i seg selv en aktivitet som bidrar til å knytte ulike aldersgrupper sammen. Vi vil likevel benytte anledningen til å stille spørsmålsteget ved reliabiliteten i disse registreringene, da det nettopp er barna selv som registrerer informasjonen i databasen. Der barn har angitt tidsrom har vi oppdaget sprikende data det har vært vanskelig å forholde seg til. På den annen side har verktøyet stort potensial, og vi tror at det kan bli et viktig redskap i skolen og for offentlige tiltaksorganer.

Vi har om sommeren begrenset oss til å studere skolevegene til Trintom barneskole, men et lignende arbeid basert på ungdomsskolekretsen ville vært interessant. Gran ungdomsskolekrets dekker et betydelig større område, og forutsetter derfor en annen transportmiddelbruk. Vi tror det finnes stort forbedringspotensial i transportmiddelbruk blant ungdom. Gjennom sommeren har vi ikke kunnet unngå å spørre oss om det ikke burde anlegges sammenhengende sykkelveg langs dagens cirka fire kilometer lange riksveg mellom Gran og Jaren? Vi tror at bruk av sykkel fremfor kollektivt transportmiddel kan gjøre ungdom mer mobile og selvstendige. Kan økt sykkelbruk føre til sikrere bil- og mc-sjåfører på sikt?

Punkter og strekninger

Gran er et tettsted med spredt bebyggelse, store avstander og bratte stigninger. En utfordring er å finne tilfredsstillende skoleveg fra de mest perifere boligene. Her er vegene ofte smale og uten egen gang- og sykkelveg. I barnetråkkregistreringene oppgir 40% at de kan bruke en gutu til skolen i stedet for en hovedveg. Hvorvidt dette faktisk er tilfellet burde undersøkes nærmere. Vi er overbevist om at noen gutuer kan være spennende og sikre alternativer til ferdsel langs hovedvei. Andre kan derimot være både uoversiktlige, smale og svingete strekninger trafikkert av større landbruksmaskiner. Å bedømme sikkerhet langs de aktuelle gutuene er en oppgave som foreldre

må gjøre sammen med barna. Her må en lære sitt nærmiljø å kjenne, gjennom alle de ulike årstidene.

Samtidig som at skoleveger må sikres på best mulig måte, er det viktig å jobbe med tiltak som øker opplevelsen av trygghet. Her har planleggere og formgivere som arkitekter og landskapsarkitekter mye å utforske og bidra med. Vi har stor tro på barns medvirkning i utformingsprosjekter som handler om deres egen hverdag. Analysene av punkter og strekninger i rapporten er ment som et hjelpemiddel for arkitektene som skal gjennomføre workshop med barna og deretter bygge på Gran høsten 2013. Analysene er basert på ønsker fra arkitektene selv. Vi har forsøkt å gi et bilde av stedet og skolevegens kvaliteter, men vi har ikke ønsket å legge noen føringer for høstens arkitekturprosjekt.

Fordi Trintom skole ligger ved en viktig fartsåre til sentrum, vil nærområdet neppe kunne skjermes helt for biltrafikk. Et mål bør derfor være å redusere så mye kjøring og henting av skolebarn som mulig, da denne kan skape uoversiktlige situasjoner og slik sett være en reell sikkerhetstrussel for barna. Faste drop-off-punkter i en viss avstand fra skolen, hvorfra barn kan ta følge, kan være et slikt mulig tiltak for sikrere skoleveg, og det er med tanke på dette at vi har valgt å studere et utvalg potensielle "knutepunkter". Vi har valgt å se bort fra mulige møtepunkter langs dagens riksveg 4, som uansett vil få ny karakter med miljøgata, men det er selvsagt mulig å gjøre dette ved et senere tidspunkt.

Vegen videre

Vi vil avslutte med å oppfordre Gran kommune til å utrede for og teste ut en slik drop-off-ordning, og dessuten se på muligheten for å inkludere skolebussene i ordningen. Et annet mulig tiltak i denne kategorien er å arrangere følgegrupper, slik at barna alltid har en voksen til stedet på skolevegen. Dette er enkle tiltak som kan favne mange barn og som kan bidra til en bedre skolehverdag.

Vi gleder oss til å se hva høstens workshop bringer, i god tro på at arkitektur kan gjøre en forskjell. Vi håper at rapporten kan være en ressurs i arbeidet på Gran og at den kan være et eksempel til inspirasjon for andre som vil arbeide med tiltak rettet mot barn og skolevei.

kilder

Bergens Tidende. 2013. *Sykling er perfekt trafikkopplæring for barn*. Tilgjengelig på: <http://www.bt.no/familie-og-oppvekst/--Sykling-er-perfekt-trafikkopplaring-for-barn-2891546.html>.

Chui, K. K. & Lusardi, M. M. 2010. Spatial and temporal parameters of self-selected and fast walking speeds in healthy community-living adults aged 72-98 years. *Journal of Geriatric Physical Therapy*, 33, 4, 173-183.

Dagens Nyheter. 2013. *Föräldrarna största trafikfaran vid skolor*. Tilgjengelig på: <http://www.dn.se/nyheter/sverige/foraldrarna-storsta-trafikfaran-vid-skolor/>

Dansk naturvidenskabsformidling. 2012. *Masseeksperiment 12. Koncentration og smag – resultater*. Tilgjengelig på: http://www.formidling.dk/graphics/DNF/skole/Festival/Masseeksperiment/2012/Resultatrapporten_final.pdf

Fyhri, A. & Hjorthol, R. 2006. *Barns fysiske bomiljø, aktiviteter og daglige reiser*. TØI rapport 869/2006.

Lambiase, M. J. m.fl. 2010. Effect of a simulated active commute to school on cardiovascular stress reactivity. *Medicine & Science in Sports & Exercise*, 42, 8, 1609–1616.

McMillan, T. E. 2009. *Walking and Biking to School, Physical Activity and Health Outcomes. A Research Brief*. Tilgjengelig på: <http://activelivingresearch.org/walking-and-biking-school-physical-activity-and-health-outcomes>

NIBR. 1973. *Til Fots: Planlegging med hensyn til fotgjengeren*. Rapport 29.

Rødseth, J. 1973. *Kollektivsystemets transportstandard – Reisetidsfaktorer*. Bergen kommune, generalplanavdelingen.

Samferdsel. 2002. *Skoleskyss svekker barns helse*. Tilgjengelig på: <http://samferdsel.toi.no/article11728-322.html>

Sykkelglede – offentlig informasjon. 2012. *Spesielt gunstig å sykle*. 9-11. Tilgjengelig på: <http://www.vegvesen.no/s/pdf/sykkel/Sykkelglede2012//files/assets/seo/page9.html>

Preiss, D. 1989. *Frauen – Kinder – Auto – Träume*. Wien, H. A. 2011. *Urbane bønder: Omforming av området rundt Gran stasjon*. Masteroppgave, Fakultet for arkitektur og billedkunst, Norges teknisk-naturvitenskapelige universitet.

<http://www.aftenposten.no/nyheter/iriks/article3773989.ece>







Statens vegvesen
Vegdirektoratet
Publikasjonsekspedisjonen
Postboks 8142 Dep 0033 OSLO
Tlf: (+47 915) 02030
publvd@vegvesen.no

ISSN: 1893-1162

vegvesen.no

Trygt fram sammen