



TRAFIKKTRYGGLEIKSPLAN 2020-2023

Hemsedal kommune



K-Sak 08-2020
30.01.2020

INNHOLD

INNHOLD	2
1 INNLEIING	3
2 ORGANISERING AV PLANARBEIDET/PLANPROSESENSEN	5
3 NOSITUASJON OG UTFORDRINGAR	6
3.1 Vegsystemet.....	6
3.2 Ulukker/uhell- Statistikk.....	9
3.3 Utfordringar.....	16
4 TRAFIKKTRYGGLEIKSARBEIDET	17
5 VISJON OG MÅL.....	19
6 BETRAKTNINGAR RUNDT KONKRETE VERKEMIDLAR/TILTAK.....	21
7 UTARBEIDE ÅRLEGE SØKNADER OM TRAFIKKTRYGGLEIKSMIDLAR	23
7.1 Statlege tilskotsordningar til trafikktryggingstiltak på riksveger.....	23
8 FØREBYGGJANDE OG HALDNINGSSKAPANDE TILTAK.....	23
8.1 Trafikkopplæring i barnehagen	23
8.2 Trafikkopplæring i skulen	24
9 TILTAK.....	24
9.1 Prioritering av haldningsskapande tiltak.....	24
9.2 Prioritering av fysiske tiltak	27
Gang- og sykkelsti	27
10 KJELDER OG VEDLEGG	36
10.1 Kjelder	36
10.2 Trafikkfarlege punkt og strekningar i Hemsedal kommune.....	36
10.3 Kart	38

1 INNLEIING

Kvifor trafikktryggleiksplan?

Trafikktryggleisplanen skal legge grunnlaget for å utvikle systematisk og målretta trafikktryggleiks - arbeid i Hemsedal. Som vegeigar har Hemsedal kommune ansvar for trafikktryggleiken langs kommunale vegar, og vidare at det aktivt blir jobba for å betre trafikktryggleiken i kommunen også langs fylkes- og riksvegar. Skule, barnehage, helseteneste, miljøretta helsevern og gjennom areal og transportplanlegging skal det arbeidast systematisk og målretta med trafikktryggleik i kommunen. Fokus er trafikktryggleksarbeid i skulenære område. Plan for trafikktryggleik for Hemsedal er laga med utgangspunkt i mål og strategiar i Nasjonal transportplan (NTP for 2014-2023) og framlegg til «Strategi for trafikksikkerhetsarbeid i Buskerud, 2014-2023»

NTP byggjer på ein visjon om at det ikkje skal førekome ulykker med døde eller hardt skadde i transportsektoren. For å nå denne visjonen er det fastsett mål for trafikktryggleksarbeidet både på nasjonalt og kommunalt nivå. Vidare er det eit mål at trafikkauken skal skje i form av kollektiv og gang- og sykkeltransport.

Visjon og mål med trafikktryggleiksplan

Visjon: Ingen døde eller hardt skadde i trafikkulykker i Hemsedal

Hovudmålet: Å førebyggje trafikkulykker i Hemsedal og Hallingdal.

Delmål:

1. Hemsedal kommune skal re godkjennast som trafikksikker kommune innan 1.1.2020 (Sjå vedlegg)
2. Det skal være trygt for fotgjengarar og syklistar og ferdast i Hemsedal
3. Hemsedal kommune skal saman med foreldre, lag og organisasjonar arbeide for haldningars som gjer at fleire brukar kroppen mellom heim og skule, fritidsarbeid og arbeid.
4. Kunnskapen om trafikktryggleik hos ungar, ungdom og vaksne skal betras
5. Prioritere utbygging av gangvegar og trygge skulenære områder
6. Redusere lokaltrafikken i Hemsedal ved å styrke tilbodet for miljøvennlege internbusser for turistar og lokalbefolkning
7. Vegane i og til Hemsedal skal ha god standard.

Kommunen skal arbeide for utvikling av effektiv, trygg, miljøvennlig infrastruktur som sikrar næringslivet og innbyggjarane sine behov for transport og kommunikasjon. I tillegg har kommunen gjennom folkehelselova ansvar for å fremje folket sin helse og bida til førebygging av sjukdom og ulykker.

Kommunen skal legge til rette for at born og unge får kunnskap og ferdigheter slik at dei kan bevege seg trygt på kommunens sine areal i frid og på skuleveg. Det er viktig at kommunen legg til rette for trygg tilkomst til barnehagar, skuler og fritidsaktiviteter.

Formål:

Planen skal definere status i trafikktryggleiksarbeidet og vise utfordringane kommunen står overfor. Formålet med planen er delt:

- Synleggjere trafikkbilete i Hemsedal kommune
- Synleggjere kor og kva som skapar ulykker
- Få ein plan som er i samsvar med trafikktryggleiksarbeidet i Buskerud som skal være grunnlag for søknader og trafikktryggleksmidlar
- Få ein plan som gir grunnlag for prioritering av kommunens egne midlar til trafikktryggleik
- Vere grunnlag for prioriteringar for utbetring av vegar
- Plassere ansvaret for trafikktryggleik i Hemsedal.

Planstatus

Trafikktryggleisplanen har status som temaplan og skal rullerast i kvar valperiode. Ein har etter samtaler med andre kommunar valt å la trafikktryggleisplanen være ein temaplan. Dette valet er tatt for å få til ein smidigare og meir dynamisk prosess. Handlingsplanen skal rullerart kvar haust. Den vil vere styringsverktøy for prioritering og tiltak.

Kommunens ansvar administrativt og politisk

Kommunen har i fyrste rekke ansvar for trafikktryggleiken i kommunen og hovudutval for Plan og Ressurs har det formelle ansvaret for trafikktryggleikssaker. Hovudutval for Livsløp har ansvar for den ikkje fysiske delen av trafikktryggleiksarbeidet. Teknisk etat v/trafikktryggleiksansvarleg er administrativt ansvarlege for planarbeidet.

Kommunestyret er løvvingsmyndighet for kommunale vegar etter veglova. Hovudutval for Plan – og Ressurs er vegmyndighet for gjennomføring av tiltak på kommunale vegar.

Kommunen har gjennom Plan- og Bygningslovens formålsbestemmelse § 3-1 tredje ledd ansvar for å "etablere en særskilt ordning for å ivareta barn og unges interesser i planleggingen".

Barn og unges representant i Hemsedal kommune v/Mette Manseng har blitt hørt i arbeidet med denne planen og har gjett sine attendemeldingar.

Prosjektmål

Revidere communal trafikktryggleisplan for Hemsedal. Planen skal vera ei samanstilling i dialog med dei to utvala.

Planen omfattar:

- Alle kommunale og fylkeskommunale vegar
- Rv52. Denne går gjennom heile kommunen og er sterkt prega av både trailer- og turisttrafikk. Ulykkene er mange og alvorlege.

- Haldningsskapande arbeid med alle innbyggjarane som målgruppe, men med særleg vekt på skule og barnehage.

Tidsperspektiv

Arbeidet med revidering av trafikktryggleiksplanen blei starta opp i 2019 og framdrifta har vore at den skal vere klar til politisk behandling i januar 2020.

Godkjend plan skal så vera grunnlagsdokumentet for søknader til fylkets trafikksikkerhetsutvalg om midlar til konkrete trafikktryggleikstiltak i Hemsedal i perioden 2020 til 2023.

Marknadsføring

Prosjektleiinga legg sterk vekt på at alle i Hemsedal, både fastbuande og tilreisande, skal bli kjende med Hemsedal trafikktryggleiksplan og identifisere seg med han. Ein ynskjer og marknadsføre planen gjennom heimesida til kommunen samt Facebooksida.

2 ORGANISERING AV PLANARBEIDET/PLANPROSESSEN

Finansiering og gjennomføring av planen

Godkjend trafikktryggleiksplan er ein føresetnad for å söke om midlar til tiltak. Vel kommunen å setje i gang tiltak, blir det eit spleiselag mellom kommunen og sentral eining som tildeler midlane.

Utgangspunktet er 40 % eigenfinansiering og 60 % statleg tilskott. Kriteria som vert lagt til grunn for tildeling av midlar for utbetringar av trafikkfarlege strekningar, punkt og andre tilhøve i trafikken, gjeld i forhold til kommunale og fylkeskommunale vegar.

Prosessen bak,- og organisering av planarbeidet.

Hausten 2019 tok tekniske etat initiativ til ein kartlegging av punkt og strekningar i Hemsedal som vert vurdert eller opplevd som trafikkfarlege. Fokus var på utfordringane i nærmiljøet. Vurderingane og opplevingane av kva som er trafikkfarleg er basert på personlege erfaringar og med menneske sine erfaringar, i tillegg til kjennskap til ulukker blant anna gjennom media.

Skule, barnehage med tilsette og foreldreutval, kommunelege, teknisk drift, busselskap og Hemsedal skisenter kom med innspel på punkt og strekningar brukargruppene vurderer som trafikkfarlege. Arbeidet har resultert i ei liste over punkt og strekningar som er utgangspunktet for den vidare prioriteringa.

Dei innkome innspela samt innspel etter dette dannar grunnlaget for dokumentet som skal bli diskutert i dei to ulike utvala og ein skal i saman jobbe fram handlingsplanen. Tiltak og samanhengen mellom fysiske og haldningsskapande arbeid skal bli diskutert. Prosjektleiinga skal ta del i arbeidsgruppene sitt arbeid, og har som oppgåve å finne frem til gode prioriteringar og ein fullverdig trafikktryggleiksplan.

Modell for organisering av planarbeidet

Det er kommunestyret som er politisk ansvarleg for kva tiltak som skal gjennomførast.

Kommunestyret løyver midlar gjennom budsjettet. Administrasjonen, ved teknisk etat har ansvaret for gjennomføring av fysiske tiltak.

Rv52 er hovudfartsåre og den mest ulykkes belasta strekninga i Hemsedal. Samarbeid med vegeigar Statens Vegvesen er derfor viktig. Gjennom arbeide med trafikktryggleiksplanen har kommunen sin administrasjon og politikarar lagt ned mykje ressursar i konstruktivt samarbeid med Statens

Vegvesen. Det har også vore lagt press på Statens Vegvesen, for å få gjennomført dei tiltaka som synes nødvendig til ein kvar tid.

Organiseringa av arbeidet har i hovudsak fylgd tilrådingar frå rettleatingsheftet "Kommunale Trafikktryggleiksplanar" frå Statens Vegvesen.

3 NOSITUASJON OG UTFORDRINGAR

3.1 Vegsystemet

Veger og trafikkmønster:

Rv52 går frå Gol til Borlaug, gjennom Hemsedal kommune. Denne er klassifisert som stamveg. Ein stamveg er en veg som inngår i det definerte overordna gjennomgåande riksvegnettet i landet. Rv52 er ein av hovudvegane mellom Oslo og Bergen. Gjennom Hemsedal kommune er vegstrekninga 46 km lang. Riksvegen går gjennom sentrumet Trøim og grendene Ulsåk og Tuv.

Riksvegen har avgreiningar til fylkesvegane FV 224 (Ulsåk- Eikre), FV 231 (Båstø- Lykkja), FV 232 (Mytevegen) og FV 233 (Torsetvegen). Det er til saman 34 km fylkesveg i kommunen. Kommunale vegar er fordelt på bustadområda, sentrum og i grendene utgjer omlag 33 km veg.

Vegstandard/ fartsgrenser

Rv52 har 80 km/t som fartsgrense gjennom store delar av kommunen. På Ulsåk er fartsgrensa 40 km/t og 50 km/t, i Trøim er fartsgrensa 40 km/t, med opphøgde gangfelt. Mellom Trøim og Holde bru er fartsgrensa 60 km/t . Gjennom Tuv er fartsgrensa 40 km/t.

Belastning

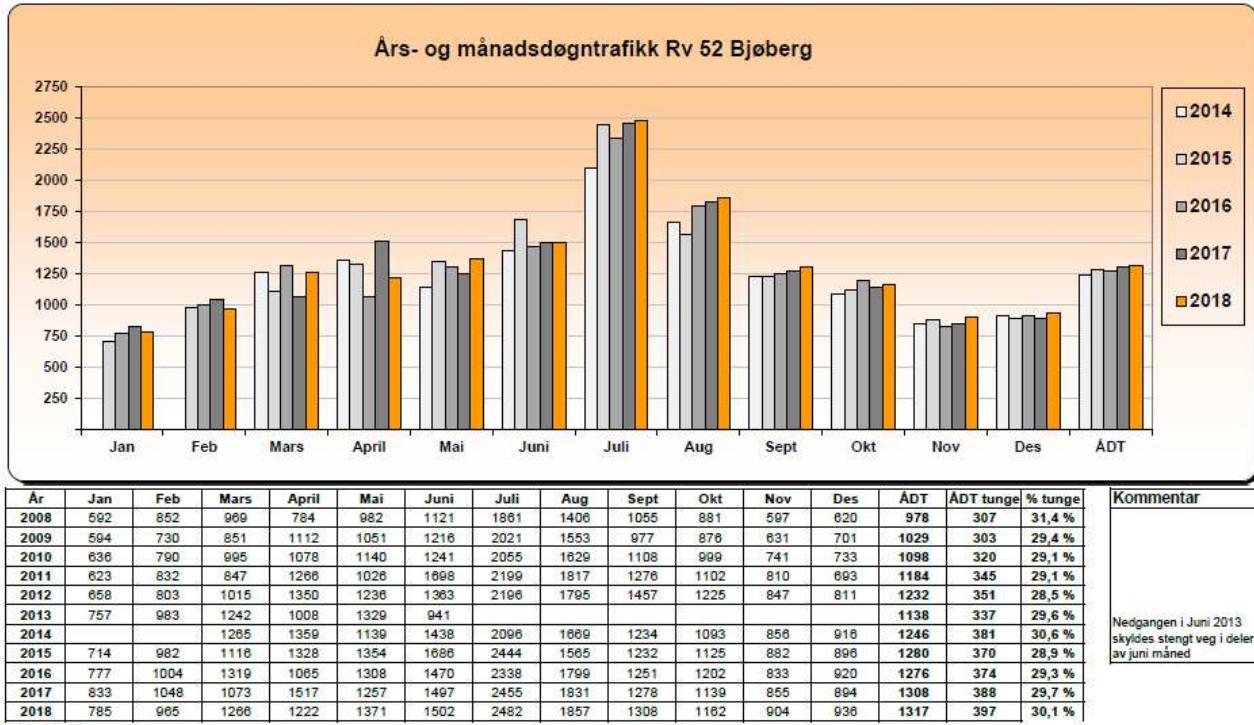
Kombinasjon av ein sterke auke i tungtrafikken og stadig aukande turisttrafikk, gjer at hovudferdselsåra RV 52 er ein utfordring, ikkje minst i høve til trafikktryggleik. Langs etter Rv52 er det berre strekninga Ulsåk-Trøim som har gang- og sykkelveg langs vegen. Den nye gangvegen mellom Tuv og Holdebakken ligg på den andre sida av elva. Skibuss, som er eit gratis tilbod internt i bygda mellom tettstadene og skisenteret har ført til reduksjon av den interne trafikken. Dette er eit godt kollektivtilbod for både fastbuande og turistar i skisesongen. Utan om ski sesongen er tilbodet om kollektivtransport dårlig. Dette fører til ein auke i bruk av person transport.

RV52 utanom Trøym sentrum

Det er ein brei politisk semje om at ein ynskja omlegging av RV52 trase utanom Trøym sentrum. Trøym sentrum er bygd tett kring RV52 og mange turistar ferdas til og frå dei ulike servicefunksjonane og restaurantane. Ein sterke auke av tungtrafikk og en auke i talet på turistar og innbyggjarar er ein stor utfordring som skapar trafikkfarlege situasjonar.

Årsdøgntrafikk (ÅDT) og ÅDT-T

Belastning på vegen og trafikkettleiken vert målt i årsdøgntrafikk- ÅDT årsdøgntrafikk er definert som det samla talet kjøretøy som passerer eit snitt på vegen i løpet av eit år, dividert med 365. ÅDT-T er årsdøgntrafikk for tunge kjøretøy (registrert/tillat totalvekt > 3,5 tonn).



År	Jan	Feb	Mars	April	Mai	Juni	Juli	Aug	Sept	Okt	Nov	Des	ÅDT	ÅDT tungte	% tungte	Kommentar
2008	592	852	969	784	982	1121	1881	1408	1055	881	597	820	978	307	31,4 %	
2009	594	730	851	1112	1051	1216	2021	1553	977	876	631	701	1029	303	29,4 %	
2010	636	790	995	1078	1140	1241	2055	1629	1108	999	741	733	1098	320	29,1 %	
2011	623	832	847	1268	1028	1698	2199	1817	1276	1102	810	693	1184	345	29,1 %	
2012	658	803	1015	1350	1238	1363	2196	1795	1457	1225	847	811	1232	351	28,5 %	
2013	757	983	1242	1008	1329	941							1138	337	29,6 %	
2014		1285	1359	1139	1438	2096	1669	1234	1093	856	916	1246	381	30,6 %		
2015	714	982	1118	1328	1354	1688	2444	1568	1232	1125	882	898	1280	370	28,9 %	
2016	777	1004	1319	1085	1308	1470	2338	1799	1251	1202	833	920	1276	374	29,3 %	
2017	833	1048	1073	1517	1257	1497	2455	1831	1278	1139	855	894	1308	388	29,7 %	
2018	785	965	1268	1222	1371	1502	2482	1857	1308	1162	904	936	1317	397	30,1 %	

Tpknr. 000033

Fra og med januar 2019 henviser vi til ny lesning for visning av trafikkall [følg link](#)

Merk:

Data fra de enkelte registreringspunktene er kun representativt for den plass registreringen ble foretatt
For trafikkutviklingen for et større geografisk område henvises det til vegtrafikkindeksen.



Rv 52 hp 4 km 19,560
SVV, Region Sør www.trafikkdata.no

Nedgangen i Juni 2013 skyldes stengt veg i deler av juni måned

ÅDT for 2018 er på 1317 kjøretøy ved Bjøberg, medan andel lange kjøretøy er på 30.1%

ÅDT og ÅDT-T i Hemsedal er målt ved Bjøberg, og fangar opp trafikken som passerer Hemsedalsfjellet. Denne målinga viser ikkje trafikken som Hemsedal har som destinasjon, då det er stor interntrafikk i ulike delar av bygda.

Trafikken over Hemsedalsfjellet har etter opninga av Lærdalstunnelen (nov. 2000) hatt ei sterk auke, der det i 2008 var ein ÅDT på 978 var det i 2018 en ÅDT på 1317 en auke på heile 34%. I same periode var det ein auke i tungtrafikken på 29 %. Av dette utgjorde tungtrafikk så mykje som om lag 30%, noko som er svært høgt samanlikna med tilsvarande stamvegar. Trafikkauken skuldast i det vesentlege to forhold:

- Ein større del av aust-vest trafikken (spesielt tungtrafikk) vel Rv52.
- Hemsedal har fått ein større marknadsdel frå Vestlandet.” (Kommuneplanens samfunnsdel 2009-2021)

Salting av vegar

Salting av veg skal hindre at fallende snø fester seg til kjørebanen, hindre at underkjølt regn fryser på vegbanen, hindre rimdannelse og løse opp tynnere islag. Salting kan ha positiv eller negativ trafiksikkerhetseffekt alt etter vær og føreforhold. I tillegg utgjør saltet et miljømessig aspekt i forhold til vegetasjon og dyreliv. Salting av veg har vore og er mykje diskutert i Hemsedal.

Kretsar og skuleskyssordning

Busetjinga i Hemsedal er spreidd, og for mange elevar er skuleskyss nødvendig. Det er to skulekrinsar i bygda. Elevar som bur vest for Trøymsåne sokner til Tuv og elevane aust for Trøymsåne og Trøym sør soknar til Ulsåk. Frå 5. klassesetrinn startar elevane på Hemsedal Barne- og Ungdomsskule i Trøym.

Kommunen er ansvarleg for skuleskyss for grunnskuleelevane. Skyssordninga er organisert slik at alle elevar som bur meir enn 4 km frå skulen (2 km for elevane på 1. trinn) får tilbod om skuleskyss. Det vil seie skuleskyss for elevar frå 1. til 10. trinn til og frå skulen.

For elevar med skuleveg som vert vurdert som særleg farleg eller vanskeleg, får elevane tilbod om skuleskyss. Det er i Hemsedal pr. d.d. 26 elevar som får skyss på grunn av ikkje trygg skuleveg. Med 10 som soknar til Hemsedal Barne og ungdomsskule, 8 sokner frå Tuv og 8 frå Ulsåk. Det er trafikkfarleg når grunnskuleelevar må ferdast langs veg utan eigen gang- og sykkelveg i kommunen, eller langs riksvegen og fylkesvegane over lengre strekning.

Talet på elevar som får tilbod om skulebuss på grunn av farleg skuleveg viser behovet for utbygging av gang- og sykkelveg- nett i Hemsedal. Når elevar kan ta seg fram til skulen på gang- og sykkelsti, vert skulevegen vurdert som trafikksikker og trygg. Store deler av Tuv skulekrets, området på Torset og Lykkjavegen manglar gang- og sykkelveg.

I samband med vedtak av sentralisering av barne og ungdomsskule frå 1-10 kl i Trøym sentrum vert spørsmål i samband med gang og sykkelveg vurdert i neste planperiode.

Det finns ingen statistikk for Hemsedal som viser ulukker og uhell i forbindelse med skuleveg spesielt.

Lag og organisasjoner

Barn og unge i Hemsedal er aktive brukarar av fritidstilbod av ulik karakter. Dei fleste fritidstilboda er i Trøym, og mange blir avhengige av transport til og frå fritidsaktiviteten. I mangel på gang- og sykkelstiar er foreldre ofte flinke til å organisere kjøring, men ser at det med fordel kunne vere organisert eit taxi eller busstilbod på kveldstid for å transportere barn rundt i bygda. Dette behovet har ungdommen rapportert om ynskje om ved fleire høve.

Folketal

Innbyggartal i Hemsedal var 28 september på 2495 personar. Talet på innbyggjarar aukar i turistsesongen med rundt 400 utanlandske sesongarbeidarar. Gjennom året er det, medrekna bruk av private hytter, hotell, overnatting om lag 1,5 mill. gjestedøgn. (2011) Tala viser at det i periodar på året er stor trafikk(I høgtider kan det vere så mange som 20 000 menneske i bygda), som er ei utfordring for trafikktryggleiken. Kryssløysingar og andre trafikkløysingar i sentrumsområda og elles i kommunen er ikkje dimensjonert for trafikkauken i høgsesongane.

Folkehelseperspektivet

Det er ikkje mange kilometerne mellom bygdesentra i Hemsedal. Eit betre utbygd nett av gang- og sykkelvegar kan gi lokalbefolkinga betre muligkeit til å gå eller bruke sykkel som transport. For både barn, vaksne og eldre vil det ikkje bare gje miljøgevinst, men også vere ei kjelde til helse, trivsel og livskvalitet. Det er eit mål å redusere behovet for køyring, mellom anna redusere foreldrekjøring og skulebuss køyring til og frå skulen. Ein har ferdigstilt ein 4,2 km sykkel- og gangveg frå Tuv til Holdebakken (Skisenteret) som ein vil koble saman med eksisterande sykkel- og gangveg fram til Trøym sentrum og deretter vidare til Ulsåk.

Om en evner og forbetra det totale miljøbildet vil ein kunne påverke kommande generasjonar til meir bevegelse og mindre bilbruk.

3.2 Ulukker/uhell- Statistikk

Statistikkmaterialet på ulykker i Hemsedal er henta frå Statens Vegevesen. Tala er frå perioden 2009 til 2018.

Statistikk vert brukt til å få eit betre avgjerdsgrunnlag og som er viktig bakgrunn for prioriteringane i tiltaksplanen for trafikktryggleiksarbeidet. Det er viktig å sjå på kva for tal vi kan påverke, - og kor vi får mest mogeleg igjen for innsatsen.

Kva kan gjerast i Hemsedal for å unngå dødsulukker og alvorlege ulukker?

I statistikken ønskjer vi derfor svar på:

- Kva slags ulykker skjer? (uhellskode)
- Kor det er viktig å sette inn tiltak? (punkt strekningar, områder)
- Når er det viktig å sette inn tiltak? (tidsvariasjon)
- Kva for dagar skjer ulukkene på, og kan ulukkene vere relatert til turismen?
- Kven er det viktig å sette inn tiltak for? (aldersgrupper, trafikantkategori mm.)

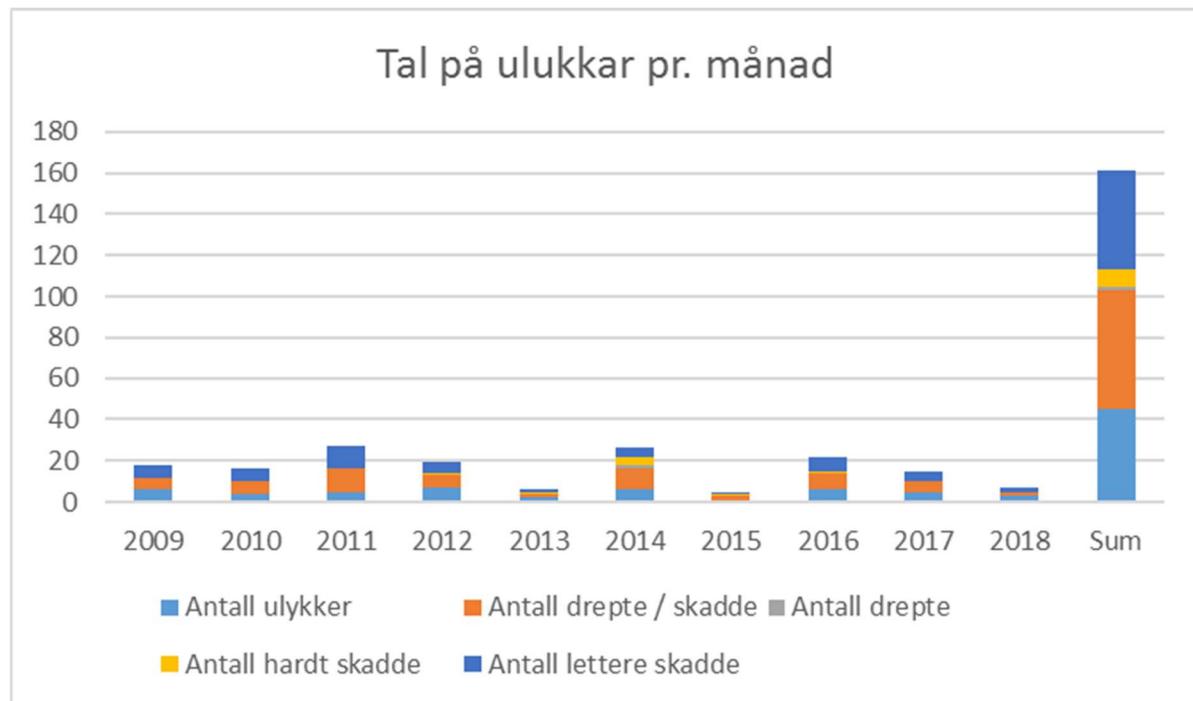
Ut frå statistikken kan vi få nokre generelle svar.

Det skjer i snitt 4 større og mindre ulukker i Hemsedal kvart år. Karakteristikken for ulukkene er:

- Utforkøyringar og møteulukker er dei vanlegaste ulykkestypane, og dei ulukkene som gjer mest alvorlege følgjer. Disse utgjer til saman 66% av ulukkene.
- 55 % av ulykkene i Hemsedal skjer på Rv52.
- Om lag halvparten av ulykkene skjer i vintermånadene. 55%
- Flest ulykker skjer på sundager, og kan i stor grad ha med turisttrafikk å gjere.
- Aldersgruppene 25-34 år er dei som oftast er innblanda i ulykkene, men også 45-54 år er høgt representert.

1. Ulykker i Hemsedal 2009-2018

År	Antall ulykker	Antall drepte / skadde	Antall drepte	Antall hardt skadde	Antall lettere skadde
2009	6	6	0	0	6
2010	4	6	0	0	6
2011	5	11	0	0	11
2012	7	6	0	1	5
2013	2	2	0	1	1
2014	6	10	2	4	4
2015	1	2	0	1	1
2016	6	8	0	1	7
2017	5	5	0	0	5
2018	3	2	0	0	2
SUM	45	58	2	8	48

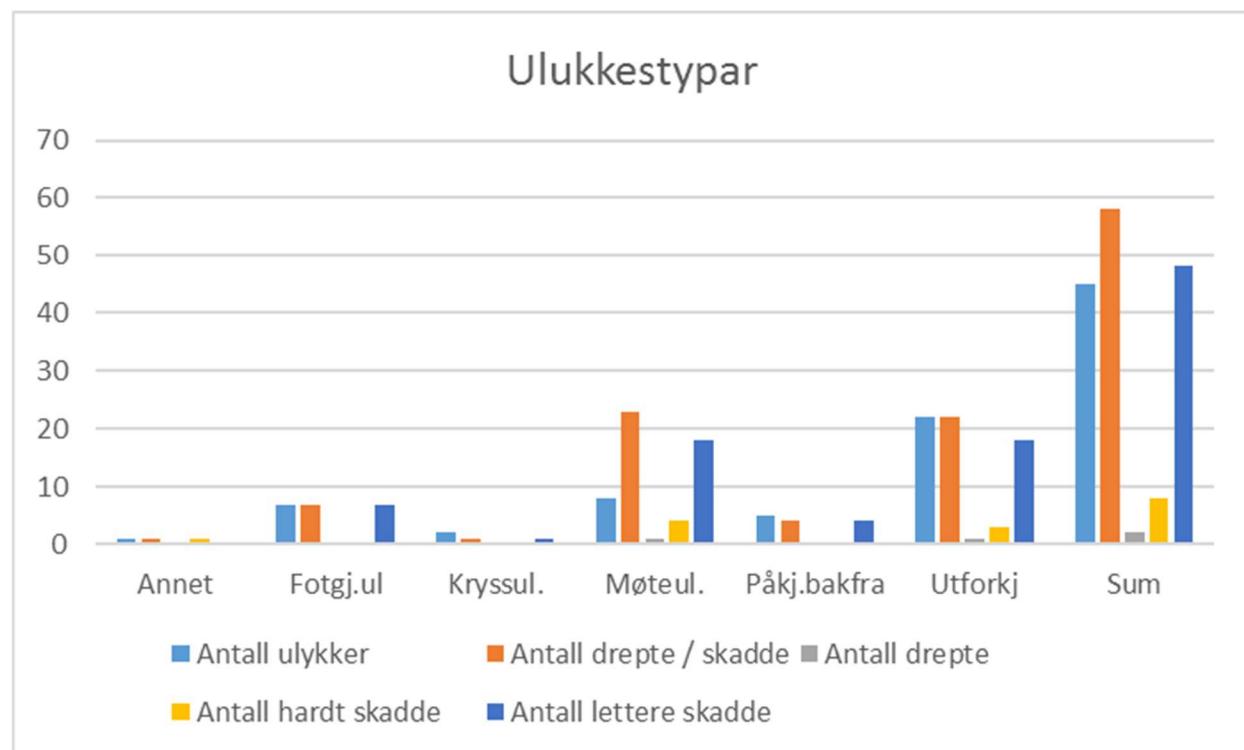


I periode 2005-2014 hadde ein i alt 11 hard skadde og 4 omkomne i trafikken i Hemsedal. I periode 2009-2018 er talet redusert til 8 hardt skadde og 2 omkomne.

Til samanlikning vart det i perioden 2005-2014 totalt 51 ulykker der talet på drepne/skadde på 81. I perioda 2009-2018 er talet på 47 ulykker og talet på drepne/skadde er på 58. Ein prosentvis nedgang på 7,8% og 28,4%

2. Fordeling ulykkestyper i Hemsedal 2009-2018

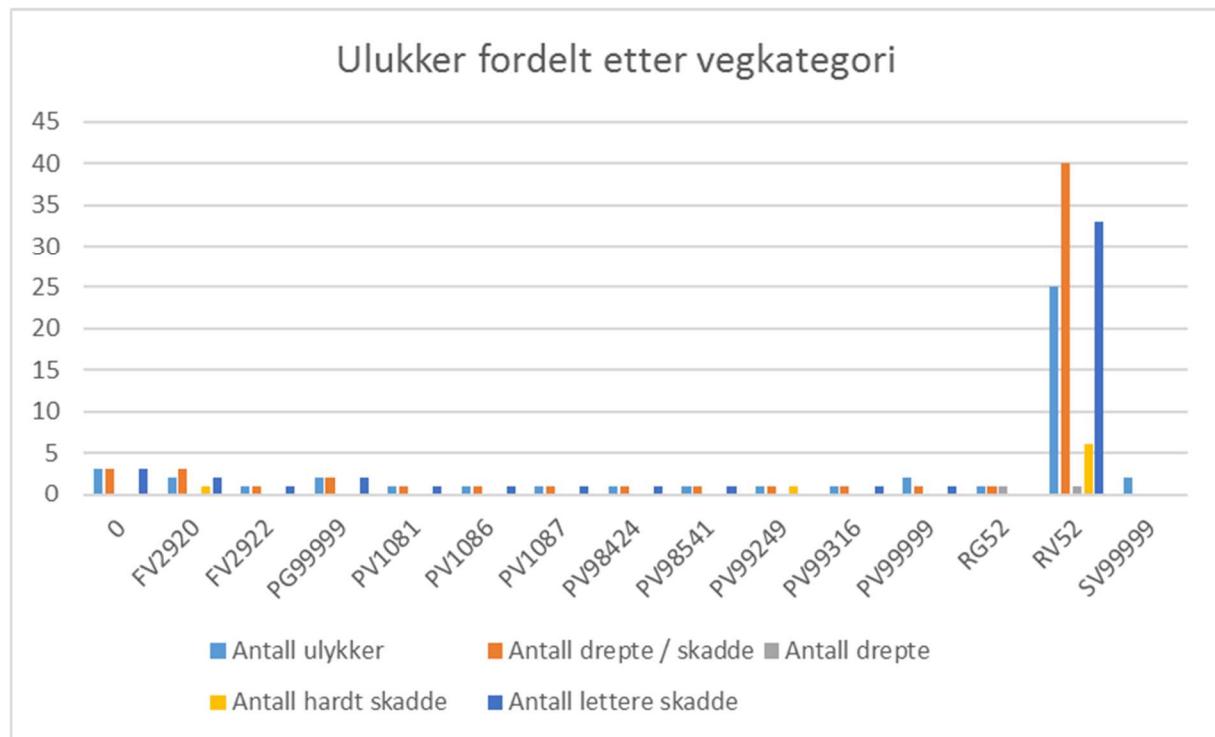
Uhellskode	Antall ulykker	Antall drepte / skadde	Antall drepte	Antall hardt skadde	Antall lettere skadde
Annet	1	1	0	1	0
Fotgj.ul	7	7	0	0	7
Kryssul.	2	1	0	0	1
Møteul.	8	23	1	4	18
Påkj.bakfra	5	4	0	0	4
Utforkj	22	22	1	3	18
SUM	45	58	2	8	48



I perioden 2009-2018 er møteulykker på om lag sama nivå som i perioden 2005-2014. Utforkøyringar har blitt redusert frå 30 tilfelle til 22 tilfelle. Kryssningsulykkar har hatt ein nedgang frå 12 tilfelle i 2005-2014 til ein ulukke i perioda 2009-2018.

3. Ulukker fordelt etter vegkategori 2008-2019

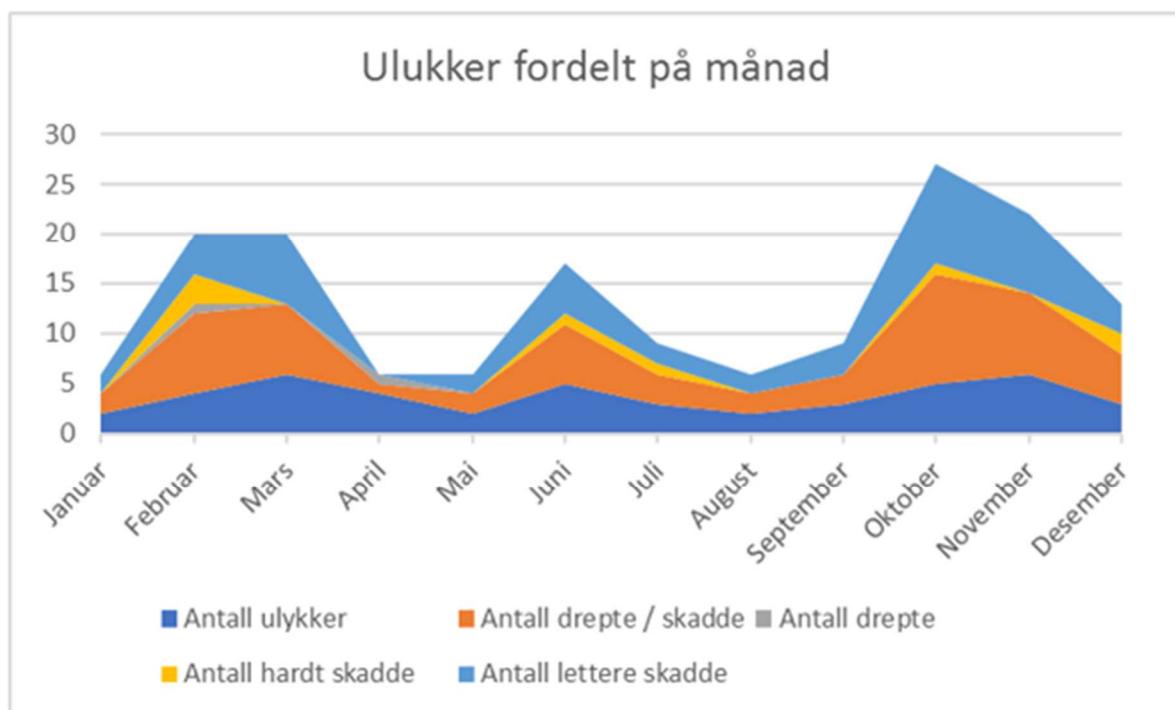
Uhellskode hovedkategori	Antall ulykker	Antall drepte / skadde	Antall drepte	Antall hardt skadde	Antall lettere skadde
0	3	3	0	0	3
FV2920	2	3	0	1	2
FV2922	1	1	0	0	1
PG99999	2	2	0	0	2
PV1081	1	1	0	0	1
PV1086	1	1	0	0	1
PV1087	1	1	0	0	1
PV98424	1	1	0	0	1
PV98541	1	1	0	0	1
PV99249	1	1	0	1	0
PV99316	1	1	0	0	1
PV99999	2	1	0	0	1
RG52	1	1	1	0	0
RV52	25	40	1	6	33
SV99999	2	0	0	0	0
SUM	45	58	2	8	48



Til samanlikning var det i perioden 1998-2007 hele 50 ulukker langs RV52 i perioden 2003-2014 var talet nede i 36 mens ein i perioden 2009-2019 hadde 25 ulukker.

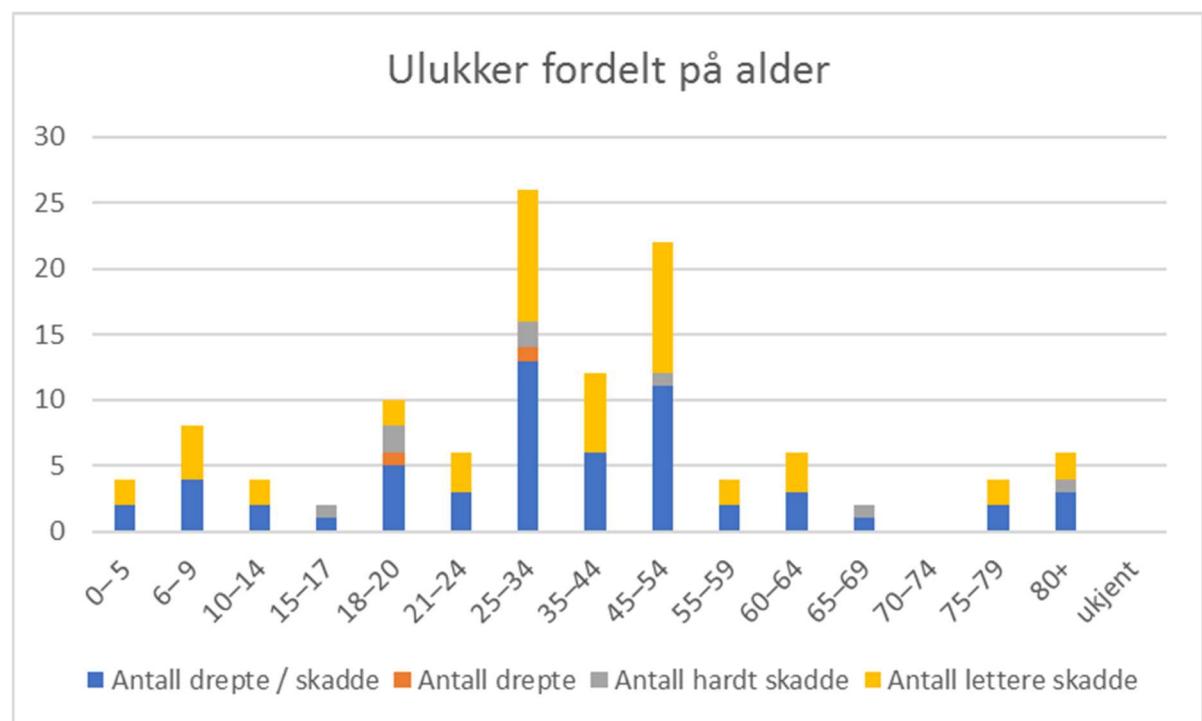
4. Ulukker fordelt på månad 2009-2018

Måned	Antall ulykker	Antall drepte / skadde	Antall drepte	Antall hardt skadde	Antall lettere skadde
Januar	2	2	0	0	2
Februar	4	8	1	3	4
Mars	6	7	0	0	7
April	4	1	1	0	0
Mai	2	2	0	0	2
Juni	5	6	0	1	5
Juli	3	3	0	1	2
August	2	2	0	0	2
September	3	3	0	0	3
Oktober	5	11	0	1	10
November	6	8	0	0	8
Desember	3	5	0	2	3
SUM	45	58	2	8	48



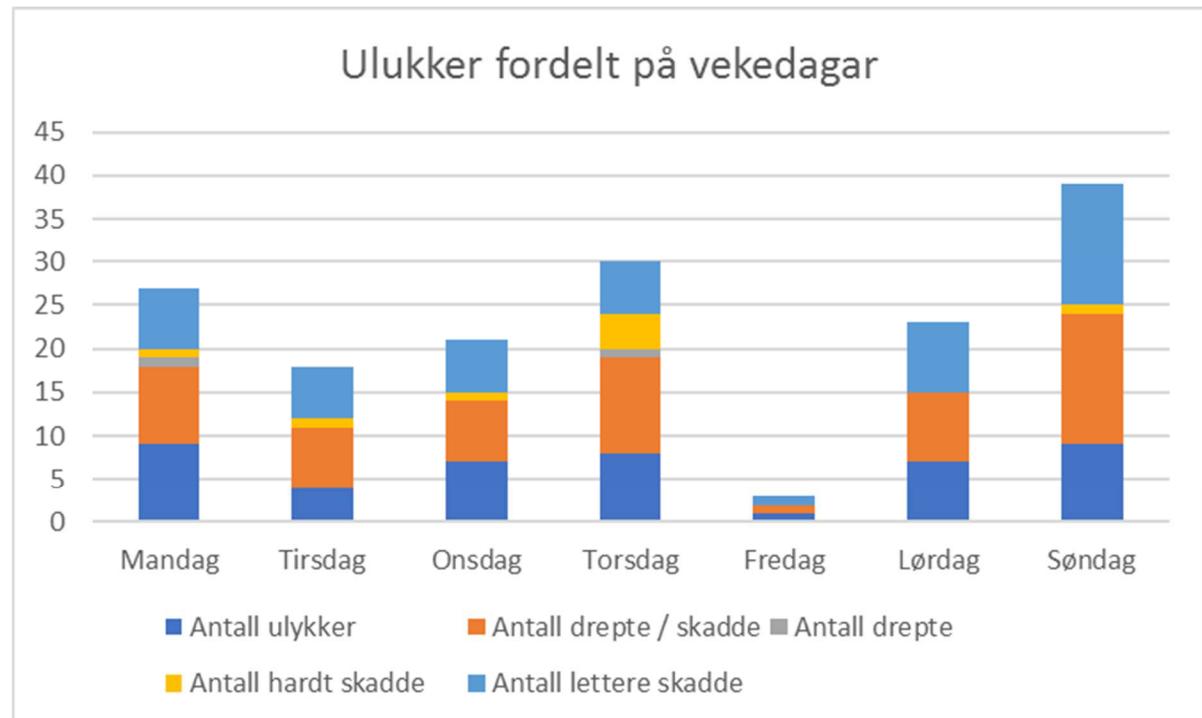
5. Ulukker fordelt på alder

Uhellskode hovedkategori	Antall drepte / skadde	Antall drepte	Antall hardt skadde	Antall lettere skadde
0–5	2	0	0	2
6–9	4	0	0	4
10–14	2	0	0	2
15–17	1	0	1	0
18–20	5	1	2	2
21–24	3	0	0	3
25–34	13	1	2	10
35–44	6	0	0	6
45–54	11	0	1	10
55–59	2	0	0	2
60–64	3	0	0	3
65–69	1	0	1	0
70–74	0	0	0	0
75–79	2	0	0	2
80+	3	0	1	2
ukjent	0	0	0	0
SUM	58	2	8	48



6. Ulukker fordelt på dagar 2009-2018

Måned	Antall ulykker	Antall drepte / skadde	Antall drepte	Antall hardt skadde	Antall lettere skadde
Mandag	9	9	1	1	7
Tirsdag	4	7	0	1	6
Onsdag	7	7	0	1	6
Torsdag	8	11	1	4	6
Fredag	1	1	0	0	1
Lørdag	7	8	0	0	8
Søndag	9	15	0	1	14
SUM	45	58	2	8	48



3.3 Utfordringar

Turisme og belastning

Innbyggjartalet i Hemsedal er 28.9.2019 på 2495 personar. I turistsesongen aukar talet på innbyggjarar med rundt 400 utanlandske sesongarbeidrar. Gjennom året er det, medrekna bruk av private hytter, hotell, overnatting om lag 1,5 mill. gjestedøgn. (2011) Desse tala og statistikk over ulukker i Hemsedal viser at Hemsedal har utfordringar fordi det i periodar på året er stor trafikk i ei lita bygd. I høgsesong vinterstid kan det vere opp mot 20 000 gjestar pr dag. Auking av trafikk på vegar som er dimensjonert for eit lite innbyggjartal er ei utfordring for trafikktryggleiken. I tillegg aukar talet på myke trafikantar vinterstid.

I helgar og høgtider aukar også aktiviteten på ute stadane i turistbygda. Fleire skjenkestader ligg tett inntil riksvegen. Kombinasjonen av rusa folk, stor trafikk og tungtrafikk på riksvegen, kan føre til at det oppstår trafikkfarlege situasjoner.

I 2008 gjorde Norsk Institutt for By- og Regionsforskning ei undersøking blant bygdas unge innbyggjarar. ("Attraktive turistdestinasjoner- gode oppvekstmiljøer?, Geilo og Hemsedal for lokalungdom" - NIBR-rapport 2008:17) Fylgjande sitat er henta frå rapporten: "Særlig er det ein stor risiko som oppstår med mengde av rusa tilreisande ungdom i vintersesongen og store vogntog som skal passere. De unge synes det er et under at det ikkje har skjedd alvorlige ulykker."

Vinterføre og vegstandard

Hovudtyngda av turisttrafikken er på vinteren, med varierande vinterføre og for turistar som ikkje er vant med vinterføre kan det vere problematisk. Det kan oppstå uheldige situasjoner. Spesielt i sentrumskryssa i Trøym arbeidast det bevisst med å fjerne høge brøytekantar som hindrar sikt inn mot kryss, men mykje snø kan skape vanskelege siktforhold.

I Hemsedal er vegstandarden varierande. Det er fleire strekningar med därleg veg, som er sporete og har sprekker og hol i vegdekke. Nokon plassar er det smalt for to bilar å passere kvarandre. Därleg vegstandard kan vere ein medverkande årsak til ulukkene som skjer.

Stamveg og Tungtransport

Hemsedal som turistdestinasjon har med åra fått ein større marknadsdel frå Vestlandet. Dette er med å auke trafikken på Rv 52 over Hemsedalsfjellet. Redusert køyretid og betre vegar med blant anna Lærdalstunellen som kom i 2000, har gjort at Rv52 over Hemsedalsfjellet har blitt ein viktig vegkorridor aust- vest, med ei sterkt auke i trafikken. Ein betydeleg del av trafikken er tungtrafikk som vel å køyre Rv52.

I 2018 gjekk det i snitt 1317 kjøretøy i døgnet på Rv52. ÅDT over Hemsedalsfjellet har blitt meir enn dobla på 15 år, og er nå den mest trafikkerte fjellovergangen mellom Aust- og Vestlandet.



Figur 1 Tungtransport over Hemsedalsfjellet

Tungtransporten passerer gjennom grepene, bygdesentrum og turistdestinasjonen Hemsedal. I samband med ny samfunnsplan for Hemsedal kommune og dei ulike grepene møta som vart arrangert kom det ofte opp utfordringar knytt til tungtrafikken gjennom bygda. Dette være seg støy, fare for påkjørslar, svevestøv m.m.

Elgpåkjørslar

I Hemsedal er det mykje elg, og på fleire plassar har elgen trekk som kryssar riksvegen og fylkesvegane. Stor snømengde og vegsalt på småskog og lauvkratt langs vegen, gjør at elgen trekk mot vegen. Det skjer derfor fleire elgpåkjørslar som har alvorlege følgjer både for bilførarar og for elg.

Det vart i 2010 etablert eit forum som arbeider for å redusere viltpåkjørslar og ivareta tryggleiken til billister og dyr. Tiltak kan få ned talet på viltpåkjørslar. Tiltak som kan virke er viltgjerder, rydding langs vei, merking av elg, store skilt med elgfare og fartsreduksjon med hyppige kontroller i elgtrekka, fôring, avskyting og så vidare.

4 TRAFIKKTRYGGLEIKSARBEIDET

I tråd med rutine for trafikktryggleiksarbeid

- Årleg evaluering av arbeidet med trafikktryggleiksplanen og behandling i kommunestyret av handlingsplandelen.
- Innarbeide tiltak i det årlege arbeidet med økonomiplan og årsbudsjett.
- Utarbeide årlege søknader om trafikktryggingsmidlar frå Buskerud fylkeskommune.
(1 november kvart år)

- Gjennomføre tiltak i prioritert rekkjefølgje.
- Utarbeide årleg statusrapport til kommunestyret.
- Rullering av planen kvart 4. år, i forbindelse med kommuneplanen for å kunne evaluere planens aktualitet.

Hovudutvalet for Plan og Ressurs skal ha det løypande ansvaret for revidering av planen, i samarbeid med teknisk etat og kultur og oppvekstetaten. Tekniske etat og kultur og oppvekstetaten har ansvaret for å gjennomføre tiltaka i planen. Teknisk etat har ansvar for gjennomføringa av fysiske trafikktryggleikstiltak i kommunane ved teknisk sjef. Sjå punkt 9.1 prioritering av haldningsskapande tiltak for meir informasjon om dei ulike etatares kriterier og ansvar.

Trafikktryggleiksarbeidet organisering og ansvar.

Trafikktryggleiksplanen sin handlingsdel/ tiltaksdel skal som sagt rullerast kvart år gjennom handlingsprogrammet og evaluerast i samband med årsmeldinga. Prioriterte trafikktryggingstiltak skal leggjast inn i planen for politisk prioritering. Administrasjonen ved Teknisk etat skal ha ansvaret for gjennomføring av trafikktryggingstiltak, og for å fange opp eventuelle nye behov for tiltak.

Etaten for Kultur og Oppvekst skal være pådrivar for integrering av trafikktryggleik i alle fag og har ansvar for at skulane utviklar og gjennomfører eit heilskafeleg opplæringsprogram for trafikktryggleik som går frå barnehage til vidaregåande skule. Etaten skal også bidra til å definere og vere pådrivar for fysiske trafikktryggingstiltak på og ved skulane.

Trafikkopplæringsplan skal utarbeidast og integrerast i skulen sin verksem.dsplan som punkt under tema ”lokale planar”.

Administrasjon/Teknisk etat har den daglege leiinga av trafikktryggleiksspørsmål, og har derfor ansvar for å arbeide førebyggande mot framtidige alvorlege ulykker.

Trafiksikker kommune

Hemsedal kommune ble i 2017 godkjent som ein trafiksikker kommune av Buskerud fylkeskommune og Trygg Trafikk. Det er lagt opp til ulike rutinar kommunen må følgje og gjennomføre i kvar etat for at ein skal kunne kalle seg ein trafiksikker kommune. Ein blir prioritert med tanke på FTU midlar (Fylkes trafikktryggleiksmidlar) når ein er godkjent som trafiksikker kommune. Ein skal re sertifiserast innan januar 2020.

5 VISJON OG MÅL

Visjon:

Hemsedal kommune ynskjer å følgje opp Nasjonal transportplans (2014-2023) sin nullvisjon.

Null-visjonen:

"0 drepne og 0 alvorleg skadde"

Hovedmål:

Hemsedal kommune skal:

1. Arbeide for markert nedgang i talet på ulukker og omfanget av ulukkene, der ein tek sikte på å halvere talet på drepne og hardt skadde i Hemsedal innan 2023 (Same etappemål som Buskerud fylkeskommune).

Delmål:

1. Hemsedal kommune ynskjar å jobbe for å få RV52 utanfor Trøim sentrum
2. Hemsedal kommune skal re sertifiserast som ein trafikksikker kommune innan januar 2020
3. Det skal være trygt for fotgjengarar og syklistar og ferdast i Hemsedal
4. Hemsedal kommune skal saman med foreldre, lag og organisasjonar arbeide for haldningarsom gjer at fleire brukar kroppen mellom heim og sule, fritidsarbeid og arbeid.
5. Kunnskapen om trafikktryggleik hos ungar, ungdom og vaksne skal betras.
6. Prioritere utbygging av gangvegar og trygge skulenære områder
7. Redusere lokaltrafikken i Hemsedal ved å styrke tilbodet for internbusser for turistar og lokalbefolkning
8. Vegane i og til Hemsedal skal ha god standard.

Delmål 1 og tiltak:

Hemsedal kommune skal jobbe kontinuerleg for å synliggjøre og påverke overfor dei styrande organa kva for utfordringar det er å ha RV52 gjennom ein stor turistbygd.

Delmål 2 og tiltak:

Hemsedal kommune re sertifiserast som en trafikksikker kommune innan januar 2020

Delmål 3 og tiltak:

Det skal vere trygt for fotgjengarar og syklistar og ferdast i Hemsedal

Tiltak:

- Systematisk fokus på utrygge overgangar og uoversiktlig trafikkbilde.
- Betre skilting til gangveger

Delmål 4 og 5 og tiltak:

Befolkinga i Hemsedal skal utvikle haldning og åtferd med fokus på trafikktryggleik.

Tiltak:

- Systematisk trafikkopplæring og haldningsskapande arbeid i barnehage og skule. Jf Trafikkplan for barnehage og skule
- Aktivt bruke instansar, som Trygg Trafikk, Politiet, Statens Vegvesen, busselskapet, NAF, forsikringsselskap og liknande i arbeidet med trafikktryggleik.
- Førebyggjande arbeid retta mot foreldre, som førebileta for sine barn. Jf Trafikkplan for barnehage og skule
- Informasjon til alle husstandar, hytteeigarar, hotellgjester osv. i byrjinga av kvar skisesong. Statens Vegvesen gjennomfør ein eiga kontroll med tanke på fart og rus.
- Samarbeid om ulike tiltak med utelivsbransjen og Hemsedal Turisttrafikklag før dei store ferieinnrykka.
- Oppførde til å lære seg grunnleggjande livreddande fyrstehjelp og korleis ein opptrer på skadestaden.
- Fokus på kriminalitetsførebyggjande arbeid; som å overhalde aldersgrensa for ulike motorkjøretøy. (Moped, ATV, traktor, bil, snøscooter).
- Respekt for regler om motorisert ferdsel i utmark.
- Fokus på bruk av tryggingsutstyr: bilbelte, sykkelhjelm, hjelm og refleks Jf. Trafikkplan for barnehage og skule.

Delmål 6 og tiltak:

Prioritere utbygging av gangvegar og trygge skulenære områder.

Tiltak:

- Prioritere barn og unge sin skuleveg, utbygging av gangvegar, belysning ved busstoppar og trygge skulenære område.
- Jobbe for å bygge/utbetre minst 5 km gangveg, stig eller rækkeste i nærleik til skule i kvar Trafikktryggleiksperiode.
- Målet er å få til enklare og meir fleksible løysingar enn tradisjonell gang- og sykkelvegutbygging” (Kommuneplanen 2009-2021).
- Leggje til rette og arbeide for redusert foreldrekjøring til og frå skulen.
- Organisering av trafikk i forbindelse med henting i barnehage.
- Utarbeide TS rapportar på enkelte vegstrekningar og skulenære områder.

Delmål 7 og tiltak:

Redusere lokaltrafikken i Hemsedal ved å styrke tilbodet om internbuss for turister og lokalbefolking.

Tiltak:

- Haldeplassar bør plasserast slik at dei har tilknyting til gangvegar, bustadområde, skular og institusjonar og at trafikantane unngår kryssing av veg som ikkje er naudsynt.
- Ryddig og sikkert busstilbod ved hjelp av nye og utbetra busslommer. Som hovudregel skal haldeplassar utformast som busslomme.
- Lett tilgjengelig informasjon om internbusstilbodet og auke tal på avgangar.
- Arbeide for utvikling av effektiv, trygg og miljøvenleg infrastruktur som sikrar næringslivet og innbyggjarane sine behov for transport og kommunikasjon.
- Saman med resten av Hallingdal arbeide for eit best mogeleg kollektivtilbod til/frå Hallingdal/Hemsedal.
- Høg sikkerheit ved kjøp av transporttenester (bla. skulebuss) og påverke politikarane i Viken fylke til å velje bruk av miljøvennlege bussar.

- Leggje til rette for at utbygging i sentrale områder skapar minst mogeleg intern trafikk, og at nye ts- tiltak skal ha universal utforming.
- Vera ein pådrivar for at arbeidet med å føre Rv52 utanom sentrum blir prioritert av regionale og statlege styresmakter.
- Internbuss
- Sykle til jobben aksjon

Delmål 8 og tiltak:

Vegane i og til Hemsedal skal ha god standard.

Tiltak:

- Syte for at kommunale vegar har standard som er førebyggjande for ulykker.
- Arbeide for ei betring av standard og vedlikehald på fylkes- og riksvegnettet generelt, og spesielt riksveg 52 mellom Gol - Borlaug. (Politisk og Staten Vegvesen)
- Saman med resten av Hallingdal, arbeide for ei generell standardheving av Rv7/Rv52, i tillegg til prioriterte investeringstiltak.
- Skiheisområde/ Hemsedal Fjellandsby

6 BETRAKTNINGAR RUNDT KONKRETE VERKEMIDLAR/TILTAK

Gangfelt

Oppmerka felt på tvers av vegen for fotgjengarar til bruk ved kryssing av veg.

Gangfelt krev god oppmerking, vedlikehald og redusert fart for å virke etter sin hensikt. Dårlege gangfelt aukar risikoen for ulykker. Blant dei viktigaste tiltaka er opphøgde gangfelt, utviding av fortauet for å gi kortare kryssing, refuge i midten og betre belysning.

Opphøgde gangfelt får ned farten, og vil derfor vere eit godt verkemiddel for å trygge gangfeltet. Etablering av opphøgde gangfelt kan også ha nokre minussider ved at det hindrar flyt i trafikken på hovudferdselsårer, og det kan auke mengda av støy. Bruk av opphøgde gangfelt må vurderast i kvart enkelt tilfelle.

Det bør vere eit mål å hindre kryssing av veg ved så langt det let seg gjere å leggje gang- og sykkelvegen på same side av vegen.

Forenkla standard på gang og sykkelvegar

I kommuneplanen ønskjer Hemsedal kommune å ”byggje/ utbetre minst 5 km gangveg, stig eller rækkeste (barnetråkk) rundt kvar skule. Målet er å få til enklare og meir fleksible løysingar enn tradisjonell gang- og sykkelvegutbygging.”

Å byggje ut eller betre gangvegar, stig og rækkeste (barnetråkk) kan gje mange føremålstenlege løysingar. Løysingane og konsekvensane må vurderast i kvart enkelt tilfelle. Behovet for vedlikehald og snøbrøyting må vurderast. Kostnadene ved forenkla gangvegar/ stiger er lågare enn ved ordinære g/s- vegar der breidda på vegen er opp mot 3,5 meter.

Fotgjengarundergangar/ Planfri undergang

Planskild løysing hindrar fotgjengarar i å krysse vegen. Fotgjengarundergang gjer at fotgjengarane kan ferdast trygt og det gir gevinst i form av færre ulukker. Kostnaden med fotgjengarundergang er stor, og krev ei vurdering basert på tal på forgjengarar som kryssar og ÅDT på vegen.

Veglys

Veglys er all kunstig belysning av vegar, gater, vegkryss og gangfelt. Det meste av den informasjonen omkring trafikantane motteke og utnyttar i trafikken, vert motteke gjennom synet. Synsbetingelsene kan derfor ha mykje å seie for moglegheitene for sikker ferdsel. Ulykkes risikoen er høgare i mørke enn i dagslys for alle trafikantgrupper. Vegbelysning skal redusere ulykkes risikoen i mørke ved å gjere det lettare å oppfatte vegen, andre trafikantar og vegens nærmeste omgjevnader.

Busslommer

Haldeplassar bør plasserast slik at dei har tilknyting til gangvegar, bustadområde, skular og institusjonar og at trafikantane unngår kryssing av veg som ikkje er naudsynt. Som hovudregel skal haldeplassar utformast som busslomme.

Skulestart- skilting

Skilting og merking av skulenære område i samband med skulestart. Med skilting ynskjer ein å oppnå at bilistane senkar farten og er ekstra merksame i skulenære område.

Hindre løypekryssing/ skilte for løypekryssing

Skiløyper kryssar trafikkerte vegar fleire plassar, utan nokon form for varsling eller gangfelt som markerer kryssingspunktta. I vintersesongen vert det på nokre stader satt opp mellombelse skilt. Kryssingspunktta bør vere på oversiktelege plassar, eller unngåast så langt det lar seg gjere.

Kryss

Eldre kryss som er etablerte i vanskeleg terrenget kan ha ei uheldig geometrisk utforming spesielt i høve til sekundærvegen. (Bratt innpå hovudveg som er primærvegen).

Ein vanleg utløysande faktor ved trafikkulukker, er at trafikantane ikkje har sett kvarandre i tide eller ikkje i det heile har sett kvarandre. Kryss med därleg sikt har høgare ulykkes risiko enn kryss som oppfyller krav til god sikt og normale stigningstilhøve. Endring av den geometriske utforminga av kryss skal betre siktforholda i krysset, forenkle svingebevegelsane og gjere krysset meir synleg for trafikantar som nærmar seg.

Interntrafikk

Avklart og systematisk avvikling av trafikk og oversiktlig parkering rundt oppvekstsentera, i samanheng med køyring og henting av barn i barnehage og skule. Området rundt Tuv skule ble i førre periode utbedra med kiss and ride sone, busshaldeplass og nytt køyremønster for å betre trafikktryggleiken ved å forhindre ryggeulykker og gi meir parkeringsplasser.

Fartsdempande tiltak

Humper, dumper eller innsnevringar er etterspurt i mange bustadområde. Bebuarane føler seg utrygge eller plaga med tanke på høg fart, eller dei ynskjer å beskytte barn som leikar i nærlieken av vegen. Fordelane av tiltaket blir vurdert som større enn ulempene. Ei fartsdump er som regel støygjenvande.

Fartsdempande tiltak bør på førehand avklarast med bebuarar, etatar som nytter utrykkingskjøretøy, vedlikehaldsavdeling, busselskap og andre som nyttar vegen. Kommunen må i kvart enkelt tilfelle vurdere behovet for fartshumper eller andre fartsregulerande tiltak.

7 UTARBEIDE ÅRLEGE SØKNADER OM TRAFIKKTRYGGLEIKSMIDLAR

Hemsedal kommune kan søke tilskott for finansiering av tiltaka i trafikktryggleiksplanen. Søknaden gjeld enkeltprosjekt og enkelttiltak.

Kostnadene for kvar enkelt tiltak er rekna som stipulert totalkostnad for kvart enkelt tiltak. Den stipulerte kostnaden dekker prosessen frå planlegging til og med gjennomføring. Kostnadene er gjennomsnittstal henta frå offentleg budsjett og rekneskap.

7.1 Statlege tilskotsordningar til trafikktryggingstiltak på riksveger

Prosjekt	Statleg støtte	Krav til kommunen
Bygging av gang- og sykkelvegar langs riksvegar	Fullfinansierast av Staten. Prioritering i hht vegplan kvart 4. år.	Finansiering og gjennomføring på det vilkår at kommunen har tiltaket innarbeida i vedteken reguleringsplan/ utbyggingsplan.
Tunge trafikktryggleikstiltak som omlegging av vegnettet med mer.	Fullfinansierast av Staten. Prioritering i hht vegplan kvart 4. år.	Finansiering og gjennomføring føreset at kommunen har tiltaket innarbeid i vedtatt reguleringsplan/ utbyggingsplan.
Mindre trafikktryggingstiltak.	Fullfinansierast av Staten. Årleg prioritering i hht vegplan kvart 4. år.	Finansiering og gjennomføring føreset at kommunen har tiltaket innarbeid i vedteken reguleringsplan/ utbyggingsplan.

8 FØREBYGGJANDE OG HALDNINGSSKAPANDE TILTAK

Trafikk er ein del av barna sin kvardag. Det er eit ynskje å skjerme barn for trafikk, for det å ferdast i trafikken kan vere problematisk og farefullt. Vi kan ikkje skjerme dei fullt og heilt, derfor er det viktig å drive opplæring og haldningsskapande arbeid, så barna kan bli gode trafikantar. Dei treng haldningar, rettleiing, kunnskap, gode vaner. Barnehagen og skule er viktige arenaer for barna sin trafikkopplæring.

8.1 Trafikkopplæring i barnehagen

Rammeplan for barnehagane kom i 1996, skal vere rettleiande for barnehagen sin verksemrd. Trafikktryggleik er ikkje nemnt spesifikt i rammeplanen, men trafikkopplæring og trafikktryggleik kan lett bli tema i barnehagen. Rammeplanen seier at ”Barn skal medverke i å utforske og oppdage nærmiljøet sitt.” I nærmiljøet er det trafikk.

Rammeplanen seier også at ”...vert enkelt barn får opplevelsar og erfaringer som støtte for sin utvikling av kunnskaper, ferdigheter og holdningar.”

Trafikktryggleik kan naturleg integrerast i arbeidet som barnehagen gjer.

8.2 Trafikkopplæring i skulen

Kunnskapsløftet kom i 2006 og i læreplanen for grunnskulen er trafikktryggleik eit forpliktande tema med klare kompetanseomål etter 4., 7. og 10. trinn:

- Etter 4. trinn i Kroppsøving: Elevane skal kunne fylge trafikkregler for fotgengarar og syklistar.
- Etter 7. trinn i Kroppsøving: Elevane skal kunne praktisere trygg bruk av sykkel som framkomstmiddel.
- Etter 10. trinn i Naturfag: Elevane skal kunne gjere greie for korleis trafikktryggleiksutstyr hindrar og minskar skader ved uhell og ulukker.

I skulen blir trafikkopplæringa meir teoretisk, og elevane får ettersom dei blir eldre, meir praktisk erfaring med trafikk. Læreplanen forpliktar skulen til å fylge opp trafikk som tema i arbeidet med lokalt lærestoff på alle klassetrinn.

Ungdom er den aldersgruppa med desidert høgast risiko for ulukker i trafikken, og er overrepresentert på statistikken over drepne og skadde. Dei er i stor grad mjuke trafikantar på sykkel, moped, ATV, snøscooter, og dei er nyuttanna og uerfarne som sjåførar. Det er viktig at denne aldersgruppa også får jobbe med tema trafikktryggleik, og at det blir på ein måte som appelerar.

For kommunen er det viktig å vidareutvikle samarbeid med ulike instansar som arbeider med trafikktryggleik. Organisering av trafikktryggleikarbeidet kan gjerast tverrfagleg og spennande for alle aldersgrupper. Vi er trafikantar heile livslaupet.

9 TILTAK

9.1 Prioritering av haldningsskapande tiltak

Trafikktryggleik skal innarbeidast i kommunale verksemder sine internkontrollsysteem, med årleg revidering og informasjon til alle.

Definisjon av kortsiktig/ langsiktig:

- Kortsiktig tiltak er tiltak ein kan leggja tiltrette og gjennomførast med relativt enkel planlegging i økonomiperioden ved hjelp av trafikktryggleiksmidlar.
- Langsiktige tiltak krev nærmere planlegging, avklaringar og prioriteringar.

PRIORITET	MÅLGRUPPE	NÅR/ KOR OFTE	TILTAK	KORT-/ LANG SIKTIG	ANSVAR	KOSTNAD
1.	Skule, barnehage	Årleg	Skulen og barnehagane har trafikktryggleik som ein synleg del av årsplanen. Skulene og barnehagane har rutinar for turar. Skulene og barnehagane har trafikktryggleik som årleg tema på foreldremøter.	K/ L	Oppvekstsjef	Ikkje kostnadsrekna
2.	Barn og unge	Årleg	Helsestasjonstenesta og skolehelsetenesta har trafikktryggleik som ein synleg del av årsplanen for foreldre og til barn i dei ulike alderstrinna	K/L	Helsestasjon	Ikkje kostnadsrekna
3.	Vaksne og barn	Årleg	Personalavdelinga i Hemsedal kommune omtalar kriterier og ansvar for eit trafikksikkert arbeidsmiljø i Hemsedal kommunes HMS hovudbok.	K	Personal-ansvarleg	
4.	Barn/Ungdom	Årleg	Politiet tar kontroll av belte i buss blant skulebarn.	K/L	Oppvekstsjef/ Politiet	Ikkje kostnadsberekna
5.	Vaksne	Årlig	Haldningar hjå vaksne fht rus, sikkerhetsbelte og hjelmbruk	K	Skule/barnehage	Ikkje kostnadsrekna
6.	Skule, barnehage	Årleg	Markering av nasjonal refleksdag.	K/ L	Skule og barnehage	Ikkje kostnadsrekna
7.	Turistar og lokalbefolking	Årleg	Arrangere møte med politi og Statens Vegvesen for å auke fokus på promille, fart- og tekniske kontrollar på kommunale- og fylkesvegar.	K	Hemsedal kommune	Kr 30 000 Søkt FTU midlar 2020.
8.	Turistar og lokalbefolking	Vinter-sesongen	Internbuss	K/ L	Hemsedal Turisttrafikklag, Skistar, Hemsedal kommune.	Ikkje kostnadsrekna.
9.	Serveringsstader, hotell, taxi, buss	Før ferier og høgtider vinter	Utelivsbransjen og riksvegen. Strakstiltak for betring av trafikktryggleik. Organisering og haldning til drosjehaldeplass.	K/ L	Hemsedal kommune med samarbeids-partnar	Ikkje kostnadsrekna.
10.	Trafikkantar og skiløparar	Vintersesongen	Markering av løypekryssing i vintersesongen.	K/ L	Statens Vegvesen, Hemsedal kommune, HUS	Ikkje kostnadsrekna.
11.	Foreldre og barn		Fare ved bruk av moped og ATV (firehjuling) og snøscooter	K/L	Skule	Ikkje kostnadsrekna.

12.	Trafikantar	Skulestart	Skulestart skilting	K/L	Skule	Ikkje kostnadsberkna.
13.	Syklande		Skilt med automatisk telling ved Lauparvegen for å motivere fleire til å sykle.	L	Hemsedal kommune	Ikkje kostnadsberekna.
14.	Lokalbefolkning		Sykle til jobben kampanje	K/L	Hemsedal kommune	Ikkje kostnadsrekna.
15.	Vidaregåande elevar		2VGS. Kampanje med fokus på hvordan tørre å si ifra som passasjer. 3VGS. Gratis russebilkontroll, temadager og kåring av årets russebil	K	SVV	

9.2 Prioritering av fysiske tiltak

Det er behov for mange fysiske tiltak for å betre sikkerheten langs vegane. For å gi betre oversikt har fysiske tiltak blitt delt inn i ulike tema, som gang- og sykkelveg, kollektivtrafikk, riksveg og fylkesveg, kommunale vegar og anna. Kvart av tiltaka er prioritert innafor tema.

Tiltaka under er delt opp med 6 tiltak der Statens Vegvesen har ansvar og 4 tiltak der Hemsedal kommune har ansvar.

Gang- og sykkelveg

UTRYGG SONE/ KART	PRIORITET	STREKNING/ PUNKT	FARLEGE MOMENT	TIKTAK	KORT-/ LANG SIKTIG	ANSVAR	KOSTNAD
1.	1.	Trøim- Holde bru	Ikkje gangveg etter Rv52. Mange vandrande langs vegen	Bygge gangveg	L (uppstart tidligast 2022)	Statens vegvesen	Ikkje kostnadsrekna.
2.	2.	Tuv-Venås	Skuleveg	Bygge gangveg	L	Statens vegvesen	Ikkje kostnadsrekna.
3.	3.	Gang og sykkelveg fra Fiskum til Trøim	Trafikkert fylkesveg	Bygge gangveg	L	Statens vegvesen	Ikkje kostnadsrekna
4.	4.	Ulsåk- Langehaugkrysset (Evt. Husta) FV231	Skuleveg	Strekninga Ulsåk- Langehaugkrysset bør ha GS- vei. Det skal prioriterast lys på strekninga.	L	Statens vegvesen	Ikkje kostnadsrekna
5.	5.	Holde bru - Tuv	Det er ikkje gangveg langs RV52	Byggje gangveg langs RV52	L	Statens Vegvesen	Ikkje kostnadsberekna

				Tiltakene under er Hemsedal kommunes eller næringens ansvar		Hemsedal kommune	
6.	1.	Kyrkjebøvegen/RV52	Kryssing Kyrkjebøvegen v/Skogstad	Vurdere overgang/gangvei ved siden av Skogstad samt fotgjengerfelt ved kryssing rundkjøring ved Skadvinvegen (Er lagt inn i Trøim Vest planen) I tillegg fotgjengarovergang ved innkjøringa til Skogvegen,Seljevegen og Stupulvegen.	L	Hemsedal kommune	Ikkje kostnadsrekna
7.	2.	Holdeskarsvegen	Mange gående frå Holdebru til Lodgen	Gangveg langs Holdeskarsvegen frå Moavegen til Lodgen	L	Næringa	Ikkje kostnadsrekna
8.	3.	Skiheisvegen/ Tindenbyggene	Skiturister sklir ut i vegen	Bedre sperre fra Tindenhusene og ned på Skiheisvegen.	K	Næringa	Ikkje kostnadsrekna
9.	4.	Gangveg frå Skadvinvegen til Bekkedalen	Bratt kurve i bakke som har ført til fleire kollisjoner mellom syklistar og gåande	Speil i kurve	K	Hemsedal kommune	Ikkje kostnadsrekna
10.	5.	Skiheisvegen	Ferdigstille gangveg langs Skiheisvegen. Mange gående i vegen	Legge til rette for gangveg	L	Næringa/ Hemsedal kommune	Ikkje kostnadsrekna

Kollektivtrafikk og drosje

UTRYGG SONE/ KART	PRIORITET	STREKNING/ PUNKT	FARLEGE MOMENT	TILTAK	KORT-/ LANG SIKTIG	ANSVAR	KOSTNAD
1.	1.	Busstopp mellom Ulsåk og Trøim	Bussen stopper i RV52, ikke skulder å stå på. Farlege situasjoner med skulebuss og internbuss.	Lage busstopp ved Mølla for både aust og vestgående. Alternativt at elevane må gå anten til Trøim eller Ulsåk. Informasjon til brukarane.	K	Statens vegvesen	Ikkje kostnadsrekna
2.	2.	Busslomme ved Svø lang RV52	Uoversiktleg da vogntog ofte er plassert på busslommen	Tydeligere skilting og oppfølging av politiet	K	Statens Vegvesen/politiet	Ikkje kostnadsrekna
3.	3.	Holdeskarvegen/Lodgen	Mykje inn og utkjøring frå parkeringsplassane. Fleire bussar trafikkfarleg å svinge i vegen. Mykje myke trafikkantar.	Leggje til rette for ein rundkøyring i området ved Lodgen.	L	Kommunen/Grunneigaran	Ikkje kostnadsrekna
4.	4.	Utanfor Fyri	Vanskeleg å snu bussar	Legg til rette for ein rundkøyring utanfor inngangspartiet med et skilt der ein kan stoppe. Hemsedal kommune søker Staten Vegvesen om busstopp skilt.	K	Fyri/Hemsedal kommune søker om skilt	Ikkje kostnadsberkna
5.	5.	Langs RV52	Lite lys på mange busshaldeplassar som fører til farlege situasjoner	Belysning ved felles busstopp langs RV52 der skulebussen stoppar for grunnskulelevar og elevar ved VGS. Bekkedalen og Svø prioriterast først.	K	Statens vegvesen	Ikkje kostnadsrekna
6.	6.	Liovegen/RV52	Farlig utkjøring	Grusas betre i den bratte bakken heile vinteren. Treng spegl. Vegen vil bli utbedra i samband med ny Skøytebrue over Mørkedøla.	K	Statens Vegvesen/Kommunen	Ikkje kostnadsrekna

7.	7.	Busslommer KRIK (Lio fjellstue)	Bussen stopper i vegen.	Busslommer både i austgående og vestgående retning	L	Statens vegvesen	Ikkje kostnadsrekna
8.	8.	Busslomme mellom Hemsilbru og Hjelmen	Bussen stopper i vegen		L	Statens Vegvesen	Ikkje kostnadsrekna
9.	9.	Rv 52 ved Mythevegen	Bussen stopper i vegen.	Busslomme på Rv 52 ved Mythevegen	L	Statens vegvesen	Ikkje kostnadsrekna
10.	10.	RV52 ved Harahaug	Bussen stopper i vegen	Busslomme på RV52 ved Harahaug, østgående.	L	Statens vegvesen	Ikkje kostnadsrekna
11.	11.	Hulbak krysset	Bussen stoppar i vegen	Buss stopp skilt	K	Staten Vegvesen/kommunen	Ikkje kostnadsrekna
12.	12.	Rv52 ved Eikredammen	Bussen stopper i vegen.	Busslomme ved Eikredammen/ avkøyring til hyttefeltet (Golf- Alpin).	L	Statens vegvesen	Ikkje kostnadsrekna
13.	13.	Trøym sentrum		Trafikktrygging og betre tilrettelegging av kollektivtilbodet, miljøhensyn i høve til mindre biltrafikk.	L	Statens vegvesen/kommunen	Ikkje kostnadsrekna

Riksveg og fylkesveg

UTTRYGG SONE/ KART	PRIORITET	STREKNING/ PUNKT	FARLEGE MOMENT	TILTAK	KORT-/ LANG SIKTIG	ANSVAR	KOSTNAD
1.	1.	Moen bru	Smal bru, manglar bru for gående.	Gangbru på sida av den smale brua og opparbeiding av gangveg til påkobling av gangveg langs Torsetvegen.	L	Statens Vegvesen	Kr 5 000 000 Søkt FTU midlar 2020.
2.	2.	Lykkjavegen	For høg fart langs FV224 fra Mythevegen til Ulsåk oppvekstsenter	Fire fartshumper på denne vegen og nedsatt hastighet til 40km opp til Mythekrysset.	K	Statens Vegvesen	Kr 120 000 Søkt FTU midlar 2020.
3.	3.	FV233/Fløgovegen	Høg fart i kurve	Fartshump	K	Statens Vegvesen	Kr 30 000 Søkt FTU midlar 2020.
4.	4.	RV52/Bekkedalen	Mørkt og smalt busstopp	Sette opp et gatelys	K	Statens vegvesen	Ikkje kostnadsberekna.
5.	5.	RV52/ved Storehorn	Gangvegen går over busshaldeplassen	Smale inn busshaldeplassen og gjere skille mellom gangveg og busshaldeplass tydeligare.	L	Statens Vegvesen	Ikkje kostnadsberekna.
6.	6.	RV52	For høg fart ved Ulsåk oppvekstsenter	40 km sone frå avkjøring Svø til Kiwi.	K	Statens Vegvesen	Ikkje kostnadsrekna
7.	7.	FV 233 Moen Bru-Torset	Stor fart og fare for ulykker med gående i vegen. Skuleveg.	60 km/t på heile strekninga. 40 km enkelte steder. Analyser behovet for trafikktryggleikstiltak.	K	Statens Vegvesen	Ikkje kostnadsrekna
8.	8.	RV52	Smalt gangfelt over bru i sentrum	Skjøte på ein ny gangbru på yttersiden mellom Fanitullen og Hemsedal Kafe	L	Statens Vegvesen	Prosjektering om lag kr 200 000
9.	9.	Skøyten –Venås, Venås bru og påkoping Liovegen	Skiløype kryssar Rv52 på ei side av bruva, og fortsett på andre.	Finne løysingar for kor ein best mogleg kan krysse RV52 ved Venås bru.	K	Hemsedal kommune	300 000

10.	10.	Rv52	Utforkøyringar	Redusere skadeomfang ved utforkøyringar. Trafikktryggleiks-revisjon, Statens Vegvesen	L	Statens Vegvesen	Ikkje kostnadsrekna.
11.	11.	Skogstad bru til Bru Haug camping	Manglar fortau	Etter at man krysser gangfelt over FV233 mangler det fortau inn til Bruhaug camping. Ein optimalisering av løysinga vert avklart gjennom pågåande områderegulering av området.	L	Statens Vegvesen	Ikkje kostnadsberekna
12.	12.	Trøimshallen	Uoversiktleg for skulebussane fare for påkjørslar	Foreldre leverer ungane der bussen stopper og spesielt ved skuleslutt. Skiltet satt opp av Staten Vegvesen er fjerna. Ein ynskjer eit nytt skilt for busshaldeplass med underskilt «Ikkje tillat med personbilar på busshaldeplassen».	K	Statens Vegvesen	Ikkje kostnadsberekna
13.	13.	Lykkjavegen	Kryssing med hest	Sette opp skilt ved krysningane	K	Statens Vegvesen	Ikkje kostnadsberekna
14.	14.	RV52 Svøo-Robru	Dårleg sikt for vilt	Hugge ned trær nære vegen for å betre sikten.	K	Statens Vegvesen	Ikkje kostnadsberekna
15.	15.	RV52	Salting oppheva	Sette opp skilt der salting er oppheva	K	Statens Vegvesen	Ikkje kostnadberekna

Kommunale vegar

UTTRYGG SONE/ KART	PRIORITET	STREKNING/ PUNKT	FARLEGE MOMENT	TILTAK	KORT-/ LANG SIKTIG	ANSVAR	KOSTNAD
1.	1.	Svøovegen/Elgvegen	Uoversiktlig stoppeplass for buss	Etablere ein busshaldeplass som skiljar mjuke og harde trafikantar på ein god måte med lyssetting og buss skur.	K	Hemsedal kommune	Kr 100 000 Søkt prosjektmidlar FTU 2020 . Gjennomføring 2021.
2.	2.	Imrevegen/RV52	Dårleg sikt	Høgst av trær og buskar og høgda på jordvollen må reduserast.	K	Hemsedal kommune	Kr 100 000 Søkt midlar gjennom FTU 2020.
3.	3.	Fra Svøovegen til busshaldeplassen ved RV52	Mørkt og uoversiktleg	To gatelyktar ved snarveg frå Svøovegen til RV52 for dei vidaregåande elevane som brukar denne vegen. Vansklig å sjå ungdommen og dei følar sjølv det er eit mørkt område.	K	Hemsedal kommune	Kr 60 000 Søkt midlar gjennom FTU 2020.
4.	4.	Interntrafikk Ulsåk oppvekstsenter	Interntrafikk- til/ frå barnehage og skulebuss	Stenge Bedhusvegen for gjennomgangstrafikk for persontrafikk med bom. Bussar kan hente/bringe som vanleg.	K	Hemsedal kommune	Ikkje kostnadsrekna
5.	5.	Skiheisvegen/Totteskogen	Fare for møteulykker ved høg fart ut frå Totteskogen	Skiheisvegen må bli forkjørsveg.	K	Næringa/ Hemsedal kommune/ Statens Vegvesen	Ikkje kostnadsberekna
6.	6.	Svøovegen/Granvegen Svøovegen/Furuvegen Svøovegen/Elgvegen	Høg fart	Forkjørsveg på Svøovegen med vikeplikt frå Granvegen, Furuvegen og Elgvegen.	K	Statens Vegvesen	Ikkje kostnadsberekna
7.	7.	Grøndalsvegen 40-85	For høg fart	Nedsatt hastighet frå 50 km til 40 km To nye skilt for smal bru.	K	Hemsedal kommune	Ikkje kostnadsberekna

8.	8.	Haugabakken/ Familien Halbjørhus	Uoversiktleg kryss	Setter opp spegl.	K	Hemsedal kommune	Ikkje kostnadsberekna
9.	9.	Granvegen og Furuvegen	Sikker kryssing	Manglar fotgjengarfelt i børjinga av Granvegen og Furuvegen.	K	Hemsedal kommune	Ikkje kostnadsberekna
10.	10.	Tuv busshaldeplass	Fare fortakras	Buss skur.	L	Hemsedal kommune	Ikkje kostnadsberekna
11.	11.	FV233 v/Skogstad bru	Ikkje naturlig overgang frå gangveg	Legge til rette for å forlenge fortau frå krysset ved Lauparvegen og bort til fotgjengerovergangen.	K	Statens Vegvesen	Ikkje kostnadsberkna
12.	12.	Oppvekstsentrer	Fare for ulykker	Entreprenørane må brøyte utanfor tidspunkt der barn vert køyrt til og henta på skule, barnehage og SFO.	K	Hemsedal kommune	Ikkje kostnadsberekna
13.	13.	Busshaldeplassane	Fare for ulykker	Brøyteentreprenør som brøytar at det må brøyta betre spesielt på busshalde- plassane.	K	Hemsedal kommune	Ikkje kostnadsberekna

Anna

UTTRYGG SONE/ KART	PRIORITET	STREKNING/ PUNKT	FARLEGE MOMENT	TIKTAK	KORT-/ LANG SIKTIG	ANSVAR	KOSTNAD
1.	1.	Gol - Hemsedal		Trygg transport. Tilbod om hjem kjøring av ungdom til faste tider.	K	Hemsedal kommune	Ikkje kostnadsrekna
2.	2.	HBU ved biblioteket	Uoversiktlig trafikksituasjon	Et eget område for å slippe av elever. Køyremønster.	L	Hemsedal kommune	Ikkje kostnadsrekna
3.	3.	Alle strekningar	Kartlegge trafikktryggleiken i kommunen.	Trafiksikkerhetsrapport for forskjellige områder i kommunen. Skulenære områder bør prioriterast.	L	Hemsedal kommune	Ikkje kostnadsrekna
4.	4.	Merkede sykkelturer krysser RV og fylkesvei	Sykkelveg kryssar RV, fylkesveg og kommunal veg.	Lage en kartlegging der merkede sykkelruter krysser RV, fylkesvei og kommunal veg.	K/L	Hemsedal kommune	Ikkje kostnadsrekna
5.	5.	Plassen utenfor apoteket	Uoversiktlig	Kartlegge plassen og komme med forslag til tiltak.	K	Hemsedal Kommune	Ikkje kostnadsrekna
6.	6.	På kommunale vegar/Fylkesvegar /Riksvegar	Brøytekantar/ Brøyting	Brøyte betre/fjerne brøytekantar oftare omsyn til rullestol/rullator/barnevogn m.m.	K	Hemsedal kommune	Ikkje kostnadsrekna
7.	7.	Alle strekningar	Auka trafikk i skisesongen.	Måling av interntrafikk i bygdesentra i Hemsedal.	L	Hemsedal kommune	Ikkje kostnadsrekna

10 KJELDER OG VEDLEGG

10.1 Kjelder

Trafikksikkerhetshåndboka, <http://tsh.toi.no>

NIBR-rapport 2008: 17, Attraktive turistdestinasjoner- gode oppvekstmiljøer?, Geilo og Hemsedal for lokalungdom, Guri Mette Vestby og Marit Ekne Ruud

Kommuneplanen 2009-2021 Samfunnssdelen, Hemsedal kommune

10.2 Trafikkfarlege punkt og strekningar i Hemsedal kommune

ULSÅK - LYKKJA	STREKNING/ PUNKT	FARLEGE MOMENT
	Fv 231 Ulsåk- Lykkja	Ikkje g/s-veg (tidlegare plan opp til Grøv) Ikkje veglys Skiløype kryssar på fleire stader
ULSÅK		
Ulsåk Oppvekstsenter og Svø		Uoversiktleg parkering ved levering/ henting Mykje trafikk ved levering/henting Uoversiktleg/opent ved busstopp ved Storehorn Sykkelparkering ved Engene Bilverkstad Skuleborn som kryssar Lykkjavegen Uoversiktleg busstopp ved Elgvegen

TORSET

Torsetvegen i dårlig stand, for høg hastighet.
FV233/Flagetvegen uoversiktleg kryss

TRØIM

Trøim Sør

Fløgovegen smal/bratt/uoversiktleg
Bru mellom Hemsedal Cafe og Fanitullen, Smal
Kyrkjebøvegen nær RV52, Uoversektleg trafikksituasjon for
gåande.

Sentrum

Imrevegen/RV52, uoversektleg ved gangveg
Biblioteket, uoversektleg trafikksituasjon
Ikkje gangveg etter Rv52
Stor trafikk/ tungtrafikk

Mellan Trøim og Holdebakken og Tuv

TUV og omegn

Holdebakken - Venås

Ikkje gangveg
Opne plassar og Rv52 går i eitt ved innkøyring til Tuv skule
Skiløypekryssing både Rv52 og dei kommunale vegane

Tuv sentrum

Skiløypekryssing

TUV- VENÅS- LIO

Busstopp Lio

Er ikkje etablert busstopp, KRIK høgfjellsenter.
Bussstrekninga Tuv skule Lio. Smalt.

GRØNDALEN

Grøndalsvegen

Ikkje gangveg
Autovern manglar mange plasser
Stor trafikk til tider, mange avkjørslar, uoversiktleg
Der Hustadvegen kryssar Grøndalsvegen. Uoversiktleg
For stor fart ved Grøndalsvegen 40-85

SKIHEISEN

Skiheisbrua- Skisenteret

Manglar g/s deler av strekninga
Turistar kryssar vegen v Stavkroa
Uoversiktleg trafikksituasjon ved Lodgen
Høg fart frå Tottenskogen og inn på Skiheisvegen

10.3 Kart

Kart vil bli lagt ut etter første gangs handsaming i utvala

Kart 1, Trøim

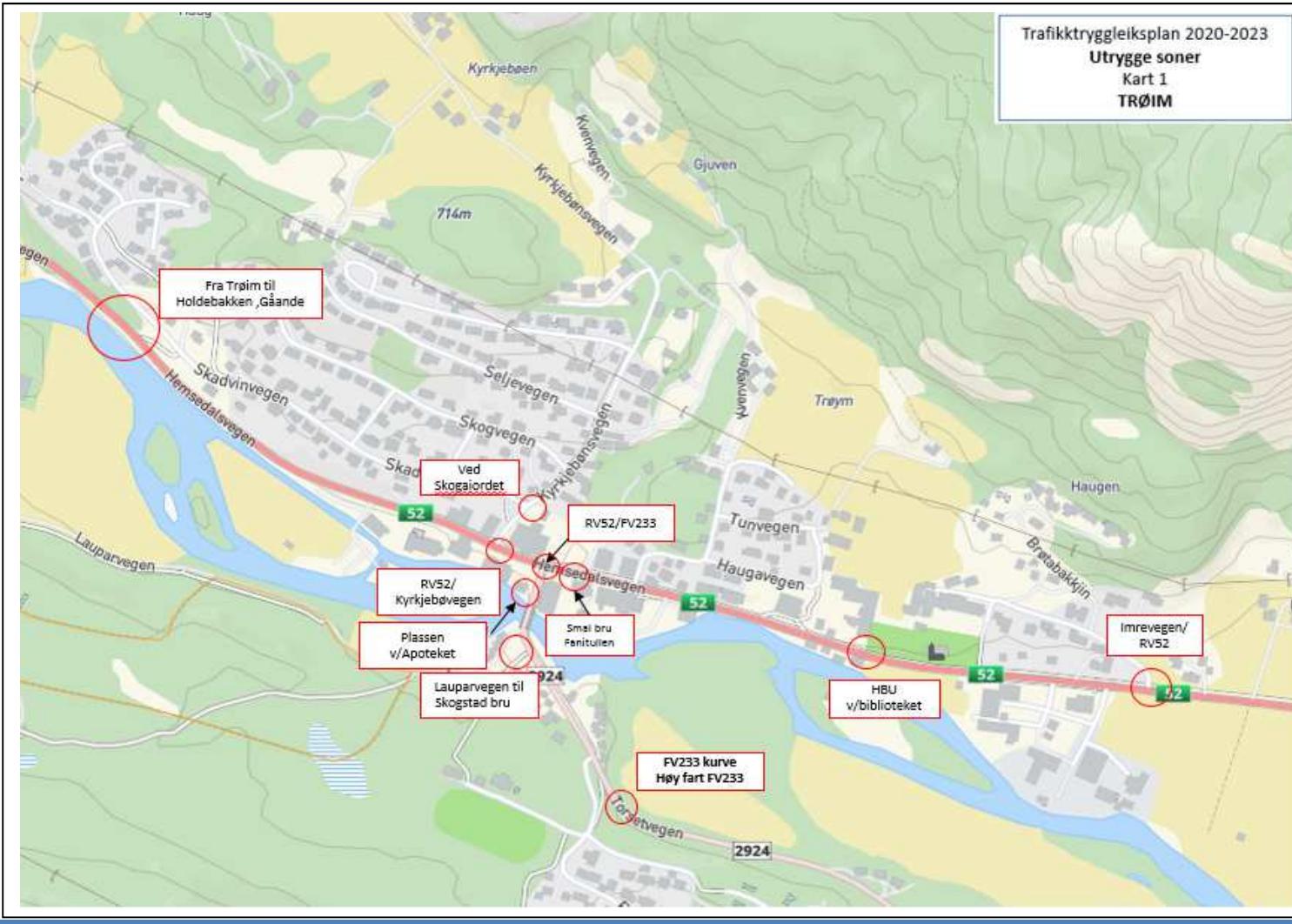
Kart 2, Tuv

Kart 3, Lio

Kart 4, Ulsåk/Svø

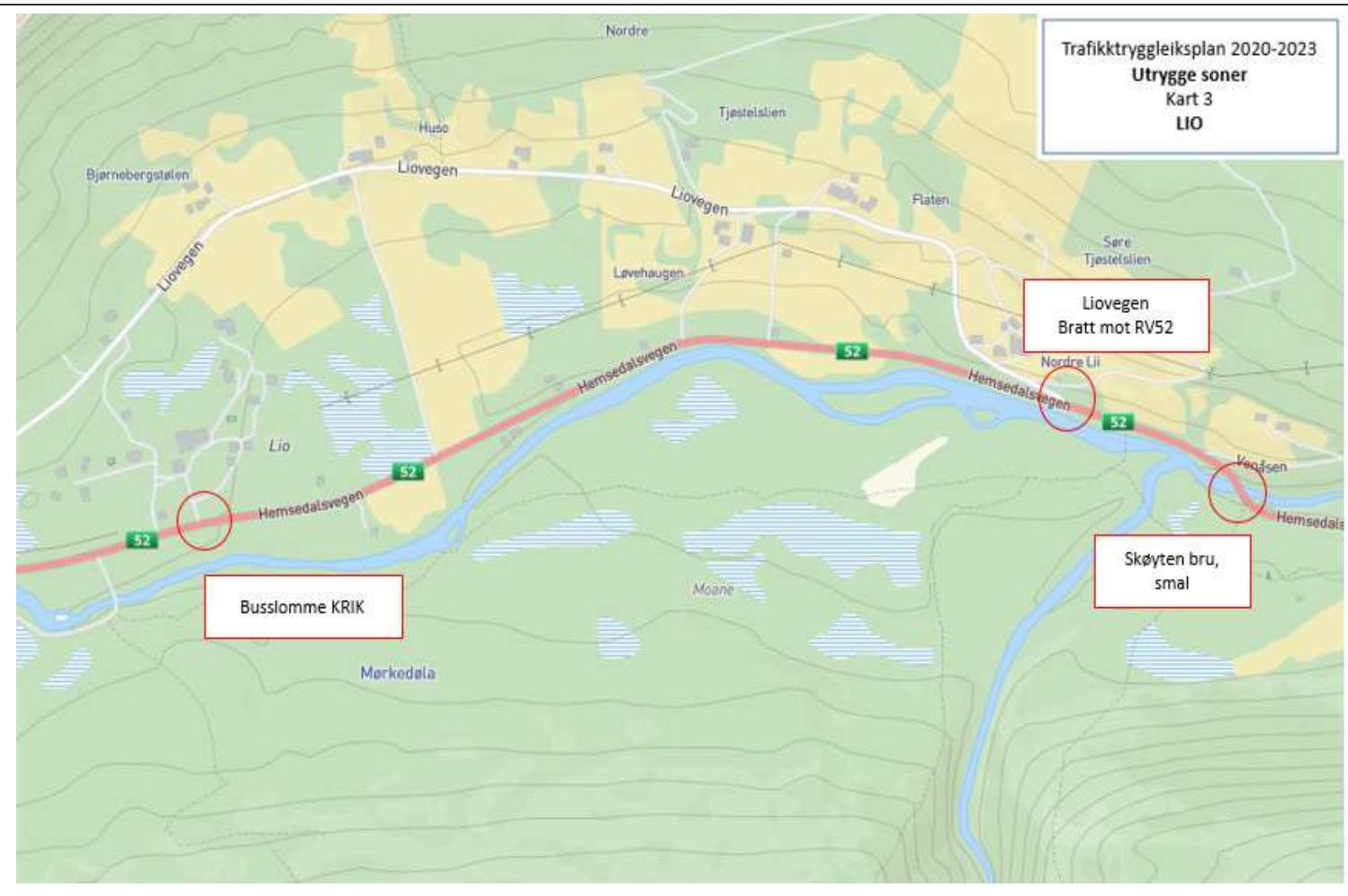
Kart 5, Holdebakken

Trafikktryggleiksplan 2020-2023
Utrygge soner
Kart 1
TRØIM



Trafikktryggleiksplan 2020-2023
Utrygge soner
Kart 2
TUV





Trafikktryggleiksplan 2020-2023
Utrygge soner
Kart 4
ULSÅK/SVØ

