



TRAFIKKTRYGGLEIKSPLAN 2026-2030

Hemsedal kommune



Vedtatt i Kommunestyre

10.12.2025

INNHALD

INNHALD	1
1 Om planen	2
2 Formål med planen	3
3 Overordna føringar og kommunen si rolle i trafikktryggleiksarbeidet.....	4
3.1 FNs berekraftsmål	4
3.2 Meld. St. 40 (2015-2016) Trafikksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering	4
3.3 Meld. St. 20 (2020-2021) Nasjonal transportplan 2022-2033	4
3.4 Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei (2022-2025).....	5
3.5 Regional plan for areal og transport i Buskerud 2018-20.....	5
3.6 Trafikksikker kommune.....	6
3.7 Mobilitetsnettverket for Buskerud, Akershus og Østfold fylkeskommune	6
4 Forankring, organisering og planprosess	7
4.1 Forankring og organisering	7
4.2 Planprosess	9
5 Trafikktryggleiks situasjonen i kommunen.....	10
5.1 Ulykkesdata.....	10
5.2 Vurdering av skulevegane i Trøim sentrum 2022: Rapport Norconsult	10
5.3 Årleg skulevegs undersøking – fylkeskommunen	11
5.4 Endringar frå 2022 til 2025 - tilsette i Hemsedal kommune: Spørjeundersøking– Trafikktryggleik.....	11
5.5 Hjertesone – Hemsedal skule	12
5.6 Medvirkning barn og unge i forbindelse med revidering av arealdelen.....	12
5.7 Oppsummering medverking i planen.....	13
6 Innsatsområde.....	14
6.1 Kommuneplanens samfunnsdel og arealdel.....	14
6.2 Andre relevante planar og strategiar.....	14
6.3 Innsatsområde Trafikktryggleiksplanen perioden 2026-2030	15

1 Om planen

Trafikktryggleiksplanen for Hemsedal kommune 2026–2030 er eit strategisk verktøy for å styrke trafikksikkerheita lokalt. Planen er utarbeidd med bakgrunn i nasjonale føringar og lokale behov, og bygger på [mal frå Trygg Trafikk for kommunal sikkerheitsplan](#) og [Statens vegvesen sin norm for trafikksikkerheitsplanlegging \(V722\)](#).

Planen gjev oversikt over status og utfordringar i Hemsedal, og peikar ut innsatsområde som skal ha særleg fokus i planperioden. Barn og unge, eldre og personar med nedsett funksjonsevne er prioriterte målgrupper. Det blir lagt vekt på trygg skuleveg, universell utforming, opplæring og haldningsskapande arbeid.

Planen er forankra i kommunens planverk og skal vere eit praktisk og operativt dokument for gjennomføring av tiltak. Den skal også vere eit grunnlag for prioritering av ressursar og søknad om eksterne midlar, og bidra til vidare utvikling av Hemsedal som godkjent Trafikksikker kommune.

Trygg Trafikk er ein uavhengig organisasjon som er representert i alle fylke. Trygg Trafikk si rolle for kommunar er å bistå og veilede i trafikktryggleiksarbeidet, og dei har utvikla ei godkjenningsordning kalla "[Trafikksikker kommune](#)" for å hjelpe kommunar med å systematisere arbeidet. Dette inneberer å jobbe tverrfagleg på tvers av ulike sektorar i kommunen, og fokusere på både trafikantretta og fysiske tiltak for å redusere tal ulykker. Trygg Trafikk har eigne områderepresentantar som rettleiar kommunane i arbeidet med trafikktryggleik. Denne rolla utgjer ein viktig funksjon for Hemsedal kommune, med god rettleiing inn i Trafikktryggleiksarbeidet.



Figur 1 Illustrasjon er henta frå:

https://www.tryggtrafikk.no/content/uploads/sites/3/2024/07/tryggtrafikk_skolestart_web.pdf

2 Formål med planen

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

Kapittel 3 Overordna føringar og kommunen si rolle i trafikktryggleiksarbeidet

- Bidra til systematisk og langsiktig arbeid med trafiksikkerheit i kommunen
- Knytte det kommunale trafiksikkerheitsarbeidet til nasjonale mål for trafiksikkerheit
- Bidra til å nå nasjonale og regionale mål for trafiksikkerheit gjennom å gjennomføre tiltak innanfor kommunens ansvarsområde
- Kople trafikktryggleiksarbeidet til andre nasjonale, regionale og lokale mål og føringar, som folkehelse, berekraft m.m.

Kapittel 4 Forankring, organisering og planprosess

- Bidra til at trafiksikkerheit løftast som tema i kommunen
- Plassere ansvaret for trafikktryggleik i Hemsedal
- Bidra til at trafiksikkerheitstiltak innan alle relevante kommunale sektorar gjennomførast
- Vise bredda i trafiksikkerheitsarbeidet gjennom organisatoriske-, fysiske- og trafikantretta tiltak
- Bidra til å forankre trafiksikkerheitsarbeidet i kommunens sektorar og til tverrsektorielt samarbeid internt i kommunen
- Bidra til at trafiksikkerheitsarbeidet forankrast politisk i kommunen

Kapittel 5 Trafikktryggleiks situasjonen i kommunen

- Synleggjere trafikkbilete i Hemsedal kommune
- Synleggjere kor og kva som skapar ulykker

Kapittel 6 Prioriterte områder og handlingsdel (dokument 2)

- Få ein plan som skal vere grunnlag for søknadar og trafikktryggleiksmidlar
- Få ein plan som gjev grunnlag for prioritering av kommunens egne midlar til trafikktryggleik
- Særleg utsette grupper; barn, eldre, nedsett funksjonsevne
- Kommunen skal leggje til rette for at born og unge får kunnskap og ferdigheiter slik at dei kan bevege seg trygt på kommunens sine areal i fritid og på skuleveg. Det er viktig at kommunen legg til rette for trygg tilkomst til barnehagar, skular og fritidsaktivitetar.
- Prioritere utbygging av gangvegar og trygge skulenære områder
- Vere grunnlag for prioriteringar for utbetring av vegar

3 Overordna føringar og kommunen si rolle i trafikktryggleiksarbeidet

3.1 FNs berekraftsmål

FNs berekraftsmål er ein felles arbeidsplan for heile verda som skal bidra til å utrydde fattigdom, motverke ulikskap og stoppe klimaendringane innan 2030.

Dei mest relevante punkta for det kommunale trafikktryggingsarbeidet i samband med berekraftsmåla er:

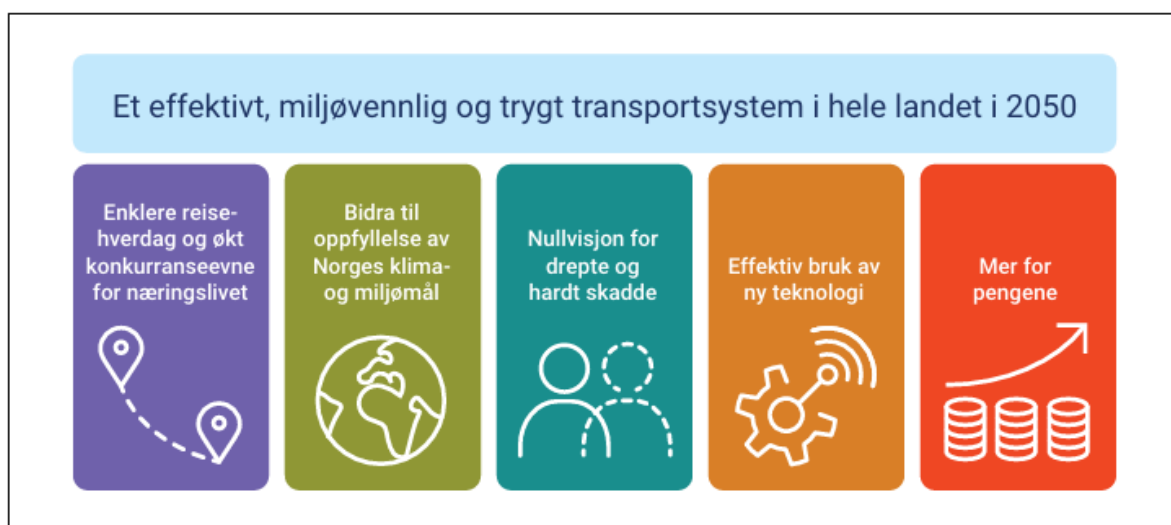
- Mål 3 God helse:
 - Delmål 3.6) Innan 2030 halvere talet på dødsfall og skadar i verda som skriv seg frå trafikkulykker
- Mål 4 God utdanning:
 - Delmål 4.7) Innan 2030 sikre at alle elevar og studentar tileignar seg den kompetansen som er nødvendig for å fremje berekraftig utvikling [...]
- Mål 11 Berekraftige byar og samfunn:
 - Delmål 11.2) Innan 2030 sørge for at alle har tilgang til trygge, tilgjengelege og berekraftige transportsystem til ein overkomeleg pris og betre tryggleiken på vegane [...] med særleg vekt på behova til [...] barn
- Mål 17 Samarbeid for å nå måla
 - Stimulere til og fremje velfungerande partnerskap i det offentlege, mellom det offentlege og det private og i det sivile samfunnet [...].

3.2 Meld. St. 40 (2015-2016) Trafikksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering

Generelt vil regjeringa vidareføre ei brei tilnærming i trafikktryggingsarbeidet, ein målretta innsats mot dei alvorlegaste ulykkestypene og ein målretta innsats overfor risikogrupper. Det trafikantretta trafikktryggingsarbeidet skal vektleggjast.

3.3 Meld. St. 20 (2020-2021) Nasjonal transportplan 2022-2033

Regjeringa sine overordna mål for transportpolitikken er eit effektivt, miljøvennleg og trygt transportsystem i heile landet.



Figur 2 Mål for transportpolitikken (Nasjonal transportplan)

Utforminga av transportsystemet skal bidra til at Norge er ein god stad å leve og bu, samtidig som vi reduserer klimagassutslepp og tek vare på naturen. For å unngå unødige nedbygging av naturområde og redusere transportomfanget er det også viktig å legge til rette for mindre bilavhengigheit, betre kollektivtilbod, fortetting ved kollektivknutepunkt og meir sykkel og gange. Regjeringa vil intensivere arbeidet for visjonen om null drepne og hardt skadde i transportsektoren.

I Nasjonal transportplan er det satt mål at 80 prosent av barn og unge skal gå eller sykle til skulen. Barn og unge sine skule- og fritidsvegar skal vere trafikksikre, trygge og attraktive.

Målet er at 8 prosent av alle reiser i Norge skal skje med sykkel (i byene er målet 20 prosent). Dette er et nasjonalt mål, og det jobbast for å legge til rette for at fleire skal velje sykkel som transportmiddel.

3.3.1 Barnas transportplan

Barn og unge er både dagens og morgondagens trafikantar. Eit godt transportsystem skal vere trafikksikkert og tilpassa alle, og det skal la barn og unge leve eit aktivt liv i bygd og by. God trafikk og arealplanlegging tek omsyn til dei yngste og deira behov. Barn og unge er sårbare, og målretta tiltak er påkravd for at dei skal kunne ferdast trygt i trafikken.

Regjeringa vil (utdrag frå Barnas transportplan)

- gi barn gode moglegheiter til å vere aktive og sjølvstendige trafikantar
- ta omsyn til barn og unges behov i areal- og transportplanlegginga
- prioritere ei ramme på 500 millionar kroner i første seksårsperiode til tiltak som betrar trafikktryggleiken for barn og unge, mellom anna etablere ei tilskotsordning for å stimulere til lokalt arbeid for trygge skulevegar og nærmiljø
- jobbe for nullvisjonen, det vil seie at ingen skal bli hardt skadde eller drepne i trafikken

3.4 Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei (2022-2025)

Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei er en fireårig plan (2022-2025) for å redusere antall drepne og hardt skadde i vegtrafikken i Norge. Planen er eit samarbeid mellom ulike aktørar, inkludert Statens vegvesen, politiet, Helsedirektoratet, Trygg Trafikk, fylkeskommunane og storkommunar. Planen bygger på [Nasjonal transportplan](#) (NTP) og har som mål å styrke samarbeidet mellom aktørane og realisere [Nullvisjonen](#). Ny Nasjonal tiltaksplan 2026–2029 er på høyring.

3.5 Regional plan for areal og transport i Buskerud 2018-20

Regional plan for areal og transport i Buskerud 2018-2035 er eit verktøy for planlegging knytt til aktivitet i byar og distrikta, effektiv arealbruk og transport. Fylkestinget for Buskerud fylkeskommune vedtok 17.06.2025 «[Handlingsprogram for samferdsel 2026-2029](#)».

HOVEDMÅL			
Et sterkt og bærekraftig Buskerud med • byer og tettsteder med gode levekår • reduserte klimagassutslipp • mindre transportbehov			
INNSATSOMRÅDER MED DELMÅL			
By- og stedsutvikling Attraktive, levende, miljøvennlige og kompakte byer og tettsteder der mennesker trives	Arealbruk Arealbruk som reduserer transportbehovet og styrker byer og tettsteder.	Transport Et trafikksikkert, effektivt og miljøvennlig transportsystem. I byområdene skal veksten i persontransport tas med gange, sykkel og kollektiv.	Arealvern Areal-, natur- og kulturressurser forvaltet i et langsiktig bærekraftig perspektiv.

I den regionale planen visast det til ein reisevaneundersøkelse for tidlegare Buskerud. Reisevaneundersøkinga seier at 71% av reiser i Buskerud skjer med bil, 19% gange, 7% kollektivt og 3% sykkel. Sykkelandelen i tidlegare Buskerud er under landsgjennomsnittet. Sykkel og gange nyttast mest på reiser under 1 km, men bilen blir mest brukt på reiser frå 1 km og oppover.

For at vi skal kunne nå måla om reduserte klimagassutslepp i transportsektoren, må både arealbruk og transport spele på lag. Konsentrert arealbruk redusera behovet for å bruke bil, og deretter må alternativa til bil styrkast (sykkel, gange, kollektivtransport), og først på dette grunnlaget kan personbiltrafikken reduserast og nødvendig trafikk gjerast meir miljøvennleg.

3.6 Trafikksikker kommune

[Trafikksikker kommune](#) er eit organisatorisk trafikktryggingstiltak og ei nasjonal godkjenningsordning i regi av Trygg Trafikk. For å bli godkjend som trafikksikker kommune skal kommunen ha innarbeidd rutinar og system for å kvalitetssikre trafikktryggingsarbeidet i heile verksemda. Godkjenninga inneber at kommunen forpliktar seg til å arbeide systematisk med trafikktryggleik i alle relevante sektorar innanfor sitt ansvarsområde, og byggjer mellom anna på desse kriteria:

- Kommunen har forankra ansvaret for trafikktryggingsarbeidet hos ordførar og kommunedirektør.
- Kommunen har innarbeidd trafikktryggleik i HMS-/internkontrollsystemet som gir reglar for
- reiser og transport i kommunens regi og ved kjøp av transporttenester.
- Kommunen har ei oppdatert oversikt over trafikkulykker i kommunen.
- Kommunen har ein trafikktryggingsplan med rullerings- og rapporteringsrutinar og som tek vare på både *organisatoriske*-, *fysiske*- og *trafikantrretta tiltak*
- Kommunen har oppfylt kriteria for den enkelte sektor (oppvekst, kultur, helse, teknisk, plan, HR).



Figur 3 Trykk på logo for å sjå film om Trafikksikker kommune

Godkjenninga gjeld i tre år, og deretter kan kommunen bli godkjend på nytt. Hemsedal kommune blei i 2017 for første gong godkjent som trafikksikker kommune av Buskerud fylkeskommune og Trygg Trafikk. Det blei i den samanheng utarbeida rutinedokument for dei ulike einingane i kommunen for trafikktryggleik. Kommunen blei resertifisert i 2020, og parallelt med revidering av denne Trafikktryggleiksplanen i 2025.

3.7 Mobilitetsnettverket for Buskerud, Akershus og Østfold fylkeskommune

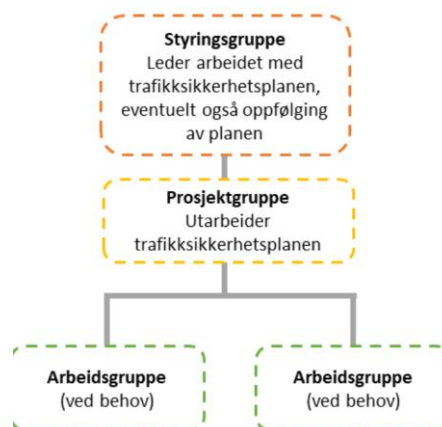
Buskerud fylkeskommune samarbeida med fylkeskommunane Akershus og Østfold om eit fagnettverk for mobilitet. Nettverket er ein arena for formidling av nyheiter innan forskning, innovasjon og regelverk, samtidig som det er ein møteplass for å utveksle erfaringar, dele kompetanse og knytte kontaktar på tvers av fagmiljø. Målgruppa er tilsette i kommunar, fylkeskommunar og organisasjonar. Trafikksikkerheit, sykkel og gange er sentrale tema.

4 Forankring, organisering og planprosess

4.1 Forankring og organisering

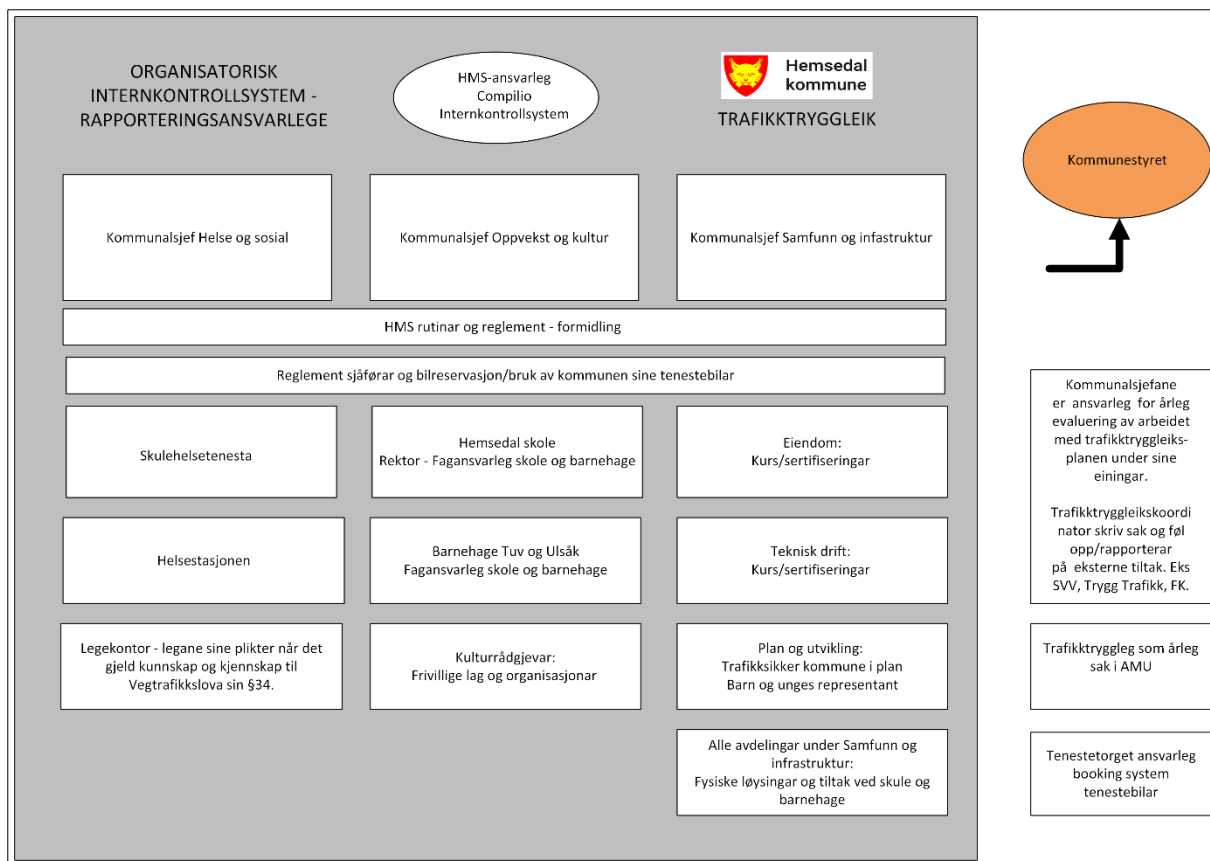
For å sikre at trafikktryggleiksplanen blir følgt opp, og at tiltaka blir gjennomført, er det viktig at planen er godt forankra i kommunen sine politiske og administrative system. Dette inneberer at både den politiske og den administrative leiinga bør spele ei aktiv rolle ved utarbeidinga, gjerne gjennom deltaking i ei styringsgruppe. Hovudutval for Plan og Ressurs behandlar planforslaget. Hovudutval for Livsløp har vore med i planprosessen.

- Styringsgruppe: Styringsgruppa leiar arbeidet med trafikkssikkerheitsplanen. Styringsgruppa har fått eit ansvar for oppfølging av planen med omsyn til framdrift/gjennomføring av tiltaka i planen, og med årleg rapportering til kommunestyret. Erfaringa på nasjonalt plan, viser at klare ansvarsforhold har stor betydning for gjennomføring av kommunale trafikkssikkerheitsplanar.
- Prosjektgruppe: Prosjektgruppa utfører det praktiske planarbeidet i planprosessen. Det er ein fordel om prosjektgruppa er breitt samansett av personar som representera dei ulike sektorane som planen vil omfatte.
- Arbeidsgruppe: Arbeidsgruppene kan avgrensast til konkrete innsatsområde der det er behov for ekstra innsats for å få oversikt over aktuelle tiltak.



Planavdelinga vart tidleg i prosessen sett til å vere styringsgruppe for planen. Ettersom ein kom lenger arbeidet med revideringa av Trafikktryggleiksplanen, såg ein behovet for å forankre arbeidet på tvers av organisasjonen. Hemsedal kommunen vart godkjent som Trafikksikker kommune for første gong i 2017. Det vart den gong utarbeida rutinar for dei relevante einingane og avdelingane for trafikktryggleik. Desse er dokumenta er utdaterte, og er ikkje forankra hos leiing eller tilsette i organisasjonen lenger. Ny organisering:

- Styringsgruppe: HMS ansvarleg, Kommunalsjef Helse og sosial, Kommunalsjef Oppvekst og kultur og Kommunalsjef Samfunn og infrastruktur.
- Prosjektgruppe: Leiar Teknisk drift, Trafikktryggleikskoordinator, HMS-ansvarleg, Fagansvarleg skule og barnehage, planavdelinga.
- Arbeidsgruppe: Hjertesone prosjektgruppe (skule)



Kommunens ansvar administrativt og politisk

Tabell 2.2—1 — Rolledelingen mellom kommuner, fylkeskommuner og Statens vegvesen i trafikk sikkerhetsarbeidet		
Kommunens rolle	Fylkeskommunens rolle	Statens vegvesen sin rolle
—Arealmyndighet —Investering, drift og vedlikehold av det kommunale vegnettet —Behandling av søknader om skoleskyss på grunn av særlig farlig skoleveg —Trafikkopplæring for barnehage og grunnskole —Rutiner for turer til fots, sykkel, bil og buss for barnehage og grunnskole —Folkehelsearbeid —Arbeidsgiver og ansvar for rutiner for tjenestereiser, samt kjøp transporttjenester —Lokale forskrifter for utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn (elsparkesykkel m.m.)	—Tilrå og samordne tiltak for å fremme trafikk sikkerhet i fylket —Investering, drift og vedlikehold av fylkesvegnettet —Regional planmyndighet —Skoleeier og ansvarlig for fysiske forhold rundt videregående skoler —Trafikkopplæring i videregående skole —Folkehelsearbeid —Kollektivtransport og skoleskyss —Arbeidsgiver og ansvar for rutiner for tjenestereiser —Tildeling av økonomisk støtte til trafikk sikkerhets tiltak	—Sektoransvar for trafikk sikkerhet —Være Samferdselsdepartementets fagorgan når det gjelder trafikk sikkerhet —Planlegge, bygge, vedlikeholde og drifte riksvegnettet —Ivareta forvaltningssaker på riksvegnettet, og innenfor noen forvaltningsområder også saker på fylkes-, kommunalt- og privat vegnett —Nasjonale trafikk sikkerhetskampanjer —Gjennomføre verkstedkontroll, ulike former for kjøretøykontroll, kontroll av kjøre- og hviletid og bilbeltekontroll —Gjennomføre førerprøver og kjøreskoletilsyn —Utarbeide bestemmelser og retningslinjer for vegutforming, skilting, oppmerking, trafikk signal, vegtrafikk, føreropplæring og kjøretøy m.m. —Registrering av ulykkesdata og ulykkesundersøkelser

Rutine for trafikktryggleiksarbeid

- Årleg innspelsmøte i mai (for aktørliste sjå vedlegg «planprosess»).
- Kommunsjefar utarbeidar årleg statusrapport til kommunestyre-sak – frist 15.september
- Trafikktryggleik sak i kommunestyret i november: Årleg evaluering av arbeidet med trafikktryggleiksplanen og behandling av handlingsdelen
- Innarbeide tiltak i det årlege arbeidet med økonomiplan og årsbudsjett
- Rullering av planen kvart 4. år, i forbindelse med planstrategi for å kunne evaluere planens aktualitet
- Årlege tilskotssøknadar:
 - ✓ **SVV - Tilskudd til tryggere skoleveier og nærmiljø** (frist 2025: 15.desember). Sentralt i denne satsinga er ei tilskotsordning til tryggare skuleveggar og nærmiljø, som vil støtte opp under det nasjonale målet om at fleire barn skal sykle eller gå til skulen. Tilskotsordninga omfattar både trafikantretta og fysiske tiltak langs skuleveggar og nærmiljø der barn og unge ferdast. Fylkeskommunane har frå 2025 fått ei meir aktiv rolle i oppfølging av tilskotsordninga og vil vere kontaktleddet mot kommunane. Fylkeskommunen kan fremme søknad til trafikktryggleikstiltak som fylkeskommunen har ansvar for. (Blant tiltaka som fekk tilskot var blant anna: belysning, fortau, sykkelparkering, droppsoner, fartsreducerande tiltak).
 - ✓ **Tilskot Samferdselsdepartementet** (frist 2025 1.mars). Formålet med tilskotet er å støtte initiativ og engasjement i arbeidet med auka trafikktryggleik, og i tråd med det overordna målet om et transportsystem der ingen blir drepne eller hardt skadd – nullvisjonen. <https://tilskudd.lottstift.no/ordning/DT-0343/2025/tilskuddsordningen-til-trafikksikkerhetstiltak>

4.2 Planprosess

Planen er ein temaplan. Det forenkla planprosessen. Alle kommunale etatar og organisasjonar/verksemder som har eller bør ha ei sentral rolle i kommunen sitt trafikkssikkerheitsarbeid bør delta aktivt ved utarbeidinga av planen. Dette gjeld også politisk representasjon frå kommunestyre/formannskap og aktuelle sektorutval. Medverking og involvering av lokale lag, foreiningar og innbyggjar er ein viktig del av planprosessen. Dette vil kunne gi verdifulle innspel, særleg i forhold til ei kartlegging av trafikkssikkerheitsutfordringar i kommunen. Det er også viktig med omsyn til å etablere ein felles situasjonsforståing, målbare mål og konkrete tiltak som alle kan slutte opp om. Involveringa bør leggjast opp slik at relevante partar får gjeve sine innspel, og at dei føler at dei bidreg inn i arbeidet. Relevante partar kan for eksempel vere ungdomsråd, eldreråd, utrykkingsetatar osv. (sjå vedlegg «Planprosess» for meir detaljert info om planprosessen).

5 Trafikktryggleiks situasjonen i kommunen

5.1 Ulykkesdata

Frå [TRINE](#) (trafikkulykkeregisteret-SVV) er det henta fram ulykkesstatistikk for Hemsedal kommune, som vidare er filtrert på ulike underkategoriar. Gjennom løysinga [Vegkart](#) får ein opp stadfesting av ulykkene. For detaljerte data sjå vedlegg «Ulykkesdata».

Oppsummert viser dataa null drepne, ein alvorleg skadd, og 14 lettare skadd i trafikken (2018-2023). 13 av 15 ulykker skjedde på RV52. To stykk på fylkesveg. Det er fartsgrense frå 60-80 km/t på ulykkesstadane. Ulykkene skjer på ulike punkt, til ulike tidspunkt og ved ulike årstider; bortsett frå ved Holde bru, der det har vore to ulykker i same kryss. 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.

Vurdering ved Holde bru (skiheisbrua): Dette krysset er einaste staden det er registrert 2 stykk ulykker på same stad i statistikken. Det er i tillegg sidan ulykkene inntreff, ein auke i trafikk av mjuke trafikkantar etter at gangveg vart ferdig stilt (2023). Det gjer at dette krysset i Trafikktryggleiksplanen trekkast fram som meir utsett.

Det kan elles i statistikken ikkje lesast noko samanheng i ulykkene, og kommunen anser ikkje tiltak som nødvendig. Det er SVV og fylkeskommunen som har ansvar for dei aktuelle vegane der ulykkene er registrert.

5.2 Vurdering av skulevegane i Trøim sentrum 2022: Rapport Norconsult

Norconsult har i forbindelse med samanslåing til ein sentralskule, på oppdrag frå Hemsedal kommune vurdert skulevegane i Trøim sentrum og peika på naudsynte tiltak for å auke tryggleik til barn på skuleveg.

1. Manglande lyssetting av gangfelt: Etablere intensiv eller forsterka belysning ved alle gangfelt og tilrettelagde kryssingspunkt. Som minimum bør dette etablerast der gangfelt er del av skuleveg.
2. Sikthindrande og farlege element langs overgangsfelt i Trøym sentrum: Fjerne alle stabbesteinar langs gatene i sentrum og erstatte dei med løysingar som er oppfyllar krav til sikring
3. For smalt fortau på rv-brua mellom Fanitullen og Hemsedal Cafè: Bygge fortauet i full bredde i tråd med vedteken reguleringsplan.
4. Utflytande kryss mellom Fløgovegen og Fiskumvegen: Stramme opp krysset, etablere fartshumpar og skilte forkøyrsvog. Langsiktig: Legge om gs-vegen slik at den får eit definert kryssingspunkt

Punkt 2 og 3 er inkludert i SVV sin TS-rapport datert 07.05.2025 (sjå vedlegg). Under punkt 2 anbefalast det at alle granittblokkene blir fjerna, både ved gangfelt og dei som er plassert i trafikkdelar. Under punkt 3 er vurderinga til Hemsedal kommune at SVV opparbeider sikring av fortau i forhold til gjeldande vegnorm.

5.3 Årleg skulevegs undersøking – fylkeskommunen

Viken fylkeskommune arrangerte digital undersøking på skuleveg i 2022. Denne vil bli teken opp igjen hausten 2025 (pause p.g.a. oppløysing av Viken).

Målet i Nasjonal transportplan er at 80% av barn og unge skal gå eller sykle til skulen, og det gjeld barn og unge opp til 15 år som har ein skuleveg på opptil 4 km. Dette er eit mål for å auke fysisk aktivitet, redusere klimagassutslepp og fremje trygge og attraktive skuleveggar, [ifølge Statens vegvesen](#). I 2024 var det 59 % av elevane i Hemsedal som fekk skuleskyss.

Undersøkinga viser at 55% av elevane har ein skuleveg mellom 1-4 km. Av desse går eller sykklar 50% til skulen i sommarhalvåret (vinter 35% av 55%). Det vil seie at 91% av skuleborna går eller sykklar til skulen. I undersøkinga frå 2022 var det berre 5-7.klasse som deltok, då Tuv og Ulsåk barneskule skulle samlast til ein sentralskule i 2023. Ein vil frå 2025 få meir fullstendig data.

Undersøkinga viser at ein større del av elevane i Hemsedal har skuleveg med gangveg/fortau samanlikna med svar elles i fylket. Likevel opplevast skulevegen som meir uttrygg enn i fylket for øvrig. Undersøkinga seier ingen ting om kvifor, men det kjem fram på eit av spørsmåla at ein i Hemsedal opplev i mindre grad at det er trygt å krysse vegar og gater i området rundt skulen, enn elles i fylket. Det er lagt inn ønske hos Buskerud fylkeskommune om å utdjupe *kvifor* skulevegen opplevast som farleg i komande spørjeundersøking. Sjå vedlegg «skulevegsundersøkelsen 2022» for å sjå heile undersøkinga.

5.4 Endringar frå 2022 til 2025 - tilsette i Hemsedal kommune: Spørjeundersøking-Trafikktryggleik

Ei spørjeundersøking hos dei ulike avdelingane og leiarane i kommunen, er eit av krava for å re-sertifiserast som Trafikksikker kommune. Her er eit utdrag på svar med størst endringar:

Barnehage:

- "Barna har fått opplæring i viktigheten av bilbelte, sykkelhjelm og refleks det siste året"
 - 2022: 31.3% → 2025: 50.0% (+18.7)
- "Jeg kjenner rutinene for å ivareta sikkerheten på turer til fots, med bil eller kollektivtransport i barnehagens regi"
 - 2022: 37.5% → 2025: 50.0% (+12.5)

Skule:

- "Skolen inviterer hvert år FAU til å gi tilbakemeldinger på skolens trafikk sikkerhetsarbeid"
 - 2022: 50.0% → 2025: 33.3% (-16.7)
- "Jeg opplever at elevenes sikkerhet ved skolens parkeringsplass og i trafikkerte områder ved skolen er ivaretatt"
 - 2022: 50.0% → 2025: 33.3% (-16.7)

- **"Jeg har fått opplæring/kurs i sikker kjøring i kommunens regi"**
 - 2022: 0.0% → 2025: 30.0% **(+30.0)**
- **"Jeg kjører alltid etter forholdene og aldri over fartsgrensen"**
 - 2022: 13.3% → 2025: 26.3% **(+13.0)**

- **"Jeg har fått opplæring/kurs i sikker kjøring i kommunens regi"**
 - 2022: 25.0% → 2025: 40.0% **(+15.0)**
- **"Jeg bruker alltid handsfree dersom jeg må benytte mobiltelefon under kjøring"**
 - 2022: 0.0% → 2025: 60.0% **(+60.0)**

Det er positive endringer å registrere på trafikktryggleik i dei ulike etatane, og særleg når det kjem til bruk av handsfree under kjøring. I skulesektoren er det registrert to negative trendar (signifikante endringar (≥ 10 prosentpoeng) i svarfordelinga mellom dei to åra.

5.5 Hjertesone – Hemsedal skule

Hjertesone er eit nasjonalt tiltak som er forankra i eit samarbeid mellom Trygg Trafikk, Statens vegvesen, politiet, Helsedirektoratet, Miljøagentane, Syklistenes landsforening og Foreldreutvalget for grunnopplæringen. Det finns i dag 352 Hjertesone skular i Norge i følge Trygg Trafikk. Hemsedal innfører gjennom denne planen konseptet «Hjertesone» for Hemsedal skule. Ei Hjertesone er eit avgrensa geografisk område rundt ein skule der biltrafikken skal reduserast i størst mogeleg grad. Det handlar om å bidra til mindre foreldrekjøring, og gjere det tryggare og meir attraktivt å gå eller sykle til skulen. Det betyr ei trafikkssikker sone rundt skulen med lite biltrafikk, kor dei barna som blir køyrt sleppast av i droppsoner utanfor hjertesona. Det kan også innebære følge gruppe, foreldre som står hjertesonevakt på utsette stader eller betre sykkelparkering. I tillegg arbeidast det systematisk med haldningsskapande tiltak. Det er viktig å sikre et velfungerande samarbeid mellom skule, foreldre og elevar. TØI har på oppdrag frå Trygg Trafikk utarbeida rapporten «Kunnskapsgrunnlag om virkninger av Hjertesone» (2024) som viser at over halvparten av skulene rapporterer at Hjertesone har bidrege til meir systematisk trafikkssikkerheitsarbeid, og større bevisstheit rundt trafikkssikkerheit blant føresette, tilsette og elevar.

For Hemsedal skule har det vore utfordringar med Kiss'n ride løysinga. Det er i forbindelse med planprosessen for revidering av planen, vore arrangert møte med ulike aktørar for å implementere Hjertesone konseptet. Det vil før skulestart bli sett opp nye skilt ved Kiss'n ride løysinga, i tillegg til haldningsskapande tiltak. Tiltak som omhandlar skule og skuleveg har i handlingsdelen til Trafikktryggleiksplanen fått eit eige avsnitt kalla «Hjertesone».

5.6 Medvirkning barn og unge i forbindelse med revidering av arealdelen

Ut i frå kva barn og unge har skreve og teikna ned på kart, så ser vi at mange er opptatt av følgande:

- Fleire snarvegar, betre tilrettelegging for mjuke trafikantar (særleg mellom skule og idrettsplass)
- Sterkt ønske om fleire bruer rundt om (for eksempel ved Peppes, Øya og Trøimsåne)
- Tryggare fotgjengar-overganger, ikkje berre ved riksvegen, men også i nabolaga

5.7 Oppsummering medverking i planen

Eldrerådet, Råd for menneske med nedsett funksjonsevne, Livsløp og Ungdomsrådet

Tryggleik for mjuke trafikkantar:

- **Haugavegen** ved er mørk og utrygg – spesielt for barn som går der. Det manglar gatelys.
- **Haugavegen** - folk har begynt å køyre der for å levere barn på skulen
- **Bru på Kirkebøen over Trøimsåni**: Vil gje tryggare ferdsel og redusere behovet for å gå langs riksvegen
- **30 km/t gjennom sentrum**, særleg ved skuleområdet blir foreslått grunna høg fart.
- **Fartsdumpar ved skulen** manglar ved overgangsfelt mellom skulen og kommunehuset – viktig for barn som skal til kulturskulen. Arbeidsbilar køyrer i høg hastigheit mellom kl. 07–09.

Tilrettelegging for eldre og personar med nedsett funksjonsevne:

- **Gang- og sykkelveg**ar manglar rasteplassar og benkar – viktig for rullator- og rullestolbrukarar. For eksempel saknast dette på den nye gangveg mellom sentrum og skiheisbrua (Holde bru).
- **Stiane i Høyt og Lavt-parken** bør tilretteleggast betre – breiare og med flisdekke.
- **Bruøyne–Thorset**: Dårleg kryssing av fylkesveg – forslag om hull i autovern og betre sikt linjer.

Utvikling av sentrum og trafikkflyt:

- **Ulsåk sentrum**: Dårleg kryss ved Kiwi/Bear House – behov for betre trafikkflyt og meir logisk tilrettelegging for mjuke trafikkantar.

Brøyting:

- **Svøo/Hemsedal Energi**: Brøyting blir ikkje gjennomført skikkeleg grunna bom
 - Store brøytekanter og manglande gatelys.
 - Gangvegen ned til busshaldeplassen er dårleg brøyta.
- **Kiss'n ride**: Dårleg brøyting frå riksvegen og opp til skulen.

6 Innsatsområde

6.1 Kommuneplanens samfunnsdel og arealdel

Kommuneplanens samfunnsdel er det overordna styringsdokumentet til kommunen, og trafikktryggleiksplanen må gjenspegle dei overordna grepa i samfunnsdelen. Kommuneplanens arealdel fastset framtidig arealutvikling og viser også veg- og trafikksystemet kommunen. Arealdelen er under revidering i Hemsedal kommune. Trafikksikkerheit vil vere en del av vurderinga ved nye byggeområde og framtidig utvikling av veg- og transportsystem.

Utdrag relevante innsatsområde samfunnsdelen:

«Livsløp»

Mål 1 Inkluderande, levande og mangfaldig lokalsamfunn utan sosiale skilnader

- Alle innbyggjarar skal ha like moglegheiter til å bidra og delta i lokalsamfunnet.

Mål 3. Gode rutinar og sunn livsstil med tidleg innsats gjennom heile livsløpet.

- Styrke foreldrefunksjonen gjennom å utvikle støttande arenaer og nettverk.
- Fysisk aktivitet og helsefremmande tiltak ovanfor alle innbyggjarane i samarbeid med friviljug sektor
- Legge til rette for at innbyggjarane kan ivareta eiga helse

Mål 4. Framtidsretta helse- og omsorgstenester samt at eldre bur heime lengre

- Brukartilpassa bomiljø for eldre

«Miljø»

Mål 1. Norges «grønaste» fjellbygd innan 2030 i høve til CO2 utslepp

- Hemsedal sertifisert som berekraftig reisemål
- Fornybare energikjelder som retningslinje ved næring, transport og utvikling
- 40% samla reduksjon i klimagassutslepp i høve 2009-tal, korrigert for innbyggjartal

«Næringsliv»

Mål 1. Heilårleg berekraftig reiselivsutvikling

- Legge til rette for sykkel- og aktivitetstilbod som støtter opp under kjerneverksemd og destinasjon
- Bidra til kompetanseutvikling og fellesgodefinansiering av infrastruktur

Mål 4. Miljøvennleg infrastruktur og kollektivtilbod

- Utbygging tilrettelagt for sykkel og mjuke trafikkantar

6.2 Andre relevante planar og strategiar

Plan for friluftsliv, idrett og fysisk aktivitet, Bustadplan og sentrumsplanar er nokon eksempel på planar med klare grensesnitt mot trafikksikkerheit.

1.1 MÅL 1: GRØN MOBILITET OG TILGJENGELEGE OG ATTRAKTIVE NÆROMRÅDER

Fokusområde:

1. Vidareutvikle infrastruktur og blå-grøne korridorar for gjennomgåande sti- /tur-/sykkel- /ski og løypenett som bind bustadområde, skular, institusjonar, friområde og nærmiljøanlegg saman, tilgjengeleg innanfor 300 meter frå der folk bur
2. Tilrettelegging for sosiale møteplassar i tilknytning til aktiv forflytting via sti- og løypenett/gangveggar (inkl. kulturstiar)
3. Alle som bur i tettstadane har ein heilårs turrute/sti/rundtur tilgjengeleg frå bustadområdet (ca.30-45minutt)
4. Turområde i sentrum som er universelt utforma (blå-grøn struktur)

Figur 4 Mål 1 i temaplan for friluftsliv, idrett og fysisk aktivitet. Gode og trygge nærområde heng nært saman med trygg skuleveg og eit aldersvenleg samfunn, jamfør innsatsområde for trafikktryggleiksplanen

6.3 Innsatsområde Trafikktryggleiksplanen perioden 2026-2030

Basert på kartlegging av ulykkesdata, medverknad frå innbyggjarar og råd, samt vurderingar av skuleveggar og nærområde, er det identifisert fleire innsatsområde som skal ha særleg fokus i planperioden. Desse områda representera både geografiske punkt og målgrupper som krev ekstra innsats for å styrke trafikksikkerheita i Hemsedal kommune.

Organisatoriske tiltak

-  Etablering av Hjertesone-konseptet for Hemsedal skule (haldningsskapande arbeid og opplæring. Samarbeid mellom skule, foreldre og elvar).
-  Oppdatere rutinedokument for trafikktryggleik i dei ulike einingane og implementere desse i Compilo. Rettar seg mot sektorane: barnehage, skule, teknisk, plan, kultur og helse, samt kommunens leing.
-  Forankre trafikktryggleiksarbeidet hos leiarane for relevante einingar
-  Etablere rutinar for oppfølging og rapportering av trafikktryggleiksarbeidet

Fysiske og trafikantretta tiltak

-  Tiltak som betrar trafikktryggleik for gåande og syklende prioriterast.
-  Barn og unge -Tiltak som fremjar tryggleik og sjølvstendig ferdseil – inkludert opplæring i bruk av el-sykkel og sparkesykkel.
-  Prioritere tiltak som bidreg til sikker skuleveg frå bustadområde til skulen.
-  Vurdere blå-grøne ferdselsårer utanom trafikkert veg som skuleveg (fleire snarveggar).
-  Trygg kryssing av veg for mjuke trafikantar (Holde bru utsett kryss).
-  Tilrettelegging for rullestol, barnevogn og eldre – spesielt i sentrumsnære områder. (blå-grøn struktur).
-  Tiltak retta mot personar med nedsett funksjonsevne prioriterast. Fokus på kvileplassar, god brøyting og universell tilrettelegging.
-  Overordna trafikkkløysingar i Ulså sentrum for betre flyt og tryggleik, med tanke på myke trafikantar.
-  Fysisk Hjertesone rundt Hemsedal skule.