



Ål kommune



Foto: Vegard Breie

PLAN FOR TRAFIKKTRYGGLEIK 2023-2027

Vedtatt i Kommunestyret 15.06.2023

Innhold

Forord	4
1. INNLEIING	5
1.2 Bakgrunn	5
2. FORANKRING OG ORGANISERING AV TRAFIKKTRYGGLEIKSARBEIDET	6
2.1 Ansvar for trafikktryggleik i Ål	6
2.2. Nasjonale og regionale føringar	6
2.1.1 FNs berekraftsmål	6
2.1.2 Meld. St. 40 (2015-2016) Trafikktryggleiksarbeidet – samordning og organisering	6
2.1.3 Meld. St. 20 (2020-2021) Nasjonal transportplan 2022-2033	7
2.1.4 Barnas transportplan	7
2.1.5 Nasjonal tiltaksplan for trafikktryggleik på veg (2022-2025)	8
2.1.6 Regional transportplan	8
2.1.7 Tilhøve til kommuneplanen i Ål	8
2.1.8 Folkehelse og trafikktryggleik	9
2.1.9 Trafikksikker kommune	9
3. FORMÅL, VISJON OG MÅL	10
3.1 Formål	10
3.2 Visjon	10
3.3 Mål	10
3.4 Delmål	10
4. TRANSPORT I ÅL KOMMUNE	11
4.1. Kjøretøy	11
4.2 Skuleskyss	11
5. SKADER OG ULYKKER I ÅL	12
5.1 Ulykkesstatistikk	12
5.2 Lokale erfaringar	15
6. OVERSIKT OVER VEGANE I ÅL MED STATUS OG FORSLAG TIL TILTAK	15
6.1. Riksveg 7	15
6.2. Gjennomfartsveg utanfor tettstad	16
6.3 Samleveg i tettstad	16
6.4 Tilkomstvegar i bustadområde	17
6.5 Skuleområda i Ål kommune	17
6.5.1 Nedre-Ål og Ål ungdomsskule	17
6.5.2 Torpo skule	17
6.6 Barnehegeområda i Ål kommune	17

6.7 Gang- og sykkelveggar.....	18
6.8 Sundre	19
7. DRIFTSTILTAK KNYTT TIL GANGVEGAR OG VEGAR.....	19
7.1 Stig og snarveggar	20
7.1.1 Barnetråkk	20
8. SKILTPLAN FOR ÅL	20
9. HALDNINGSSKAPANDE ARBEID	20
10. ØKONOMI	21
11. EVALUERING, RULLERING	21

Forord

Denne planen er ei revidering av Ål kommune sin «Plan for trafikktryggleik 2019-2022». Ein tiltaksdel med årleg rullering følgjer denne firårige planen. For å kunne søke fylkeskommunen om trafikktryggleiksmidlar er det krav om ein godkjent plan for trafikktryggleik.

I perioden 2019-2022 har fleire av dei meldte fysiske tiltaka knytt til sikker skuleveg og barnehage blitt utført. Ål kommune var først ute i Hallingdal med midlar frå fylkeskommunen til nettopp sikring av skulevegar. Det er viktig å fortsatt jobbe med trafikktryggleik i samband med frivillige lag, FAU og eldsjeler, til det beste for trafikktryggleiken i Ål kommune. Dei vert oppmoda om å søke frå årleg tilskotspott i fylket til større og mindre tiltak.

Andre tiltak som har vorte utførte i førre periode er mellom anna:

- Parkeringsplass på Ål stasjon
- Ny utforming av drop-sona ved Nedre-Ål skule og Ål ungdomsskule
- Fortau langs Sundrejordet i kulturhusområdet
- Gang- og sykkelveg i Prestegardsjordet og Gartnarvegen
- Breiare veg og autovern i Liagardsvegen
- Turveg frå Samhald til Hagaleet
- Reguleringsplan for gangveg Torpovegen fv 240, vest
- Ferdigstilling av Elvelangs med gang- og sykkelveg langs Rv 7 som brukast både som turstig, tilkomst til Bråta og skuleveg
- Fartshumpar på alle foreslåtte tiltak i førre plan er imøtekomme, samt ei rekke andre plassar

Ål kommune blei re-godkjent som trafikksikker kommune i 2021. For å oppretthalde status som trafikksikker kommune må mellom anna det systematiske arbeid med trafikktryggleik i alle sektorar fortsette.

1. INNLEIING

Visjonen om null drap og hardt skadde ligg til grunn for trafikktryggleiksarbeidet i Noreg. Sidan 2010 er det sett etappemål for arbeidet mot nullvisjonen, og i Nasjonal Transportplan (NTP) 2022-2033 heiter det: «Innan 2030 skal det maksimalt vera 350 drepne og hardt skadde i vegtrafikken, og mellom dei maksimalt 50 drepne. Ingen skal omkomma i vegtrafikken i 2050.»

Trafikktryggleiksarbeid handlar om å redusera risikoen for skadar og ulykker blant alle trafikantgrupper i alle aldrar. Trafikktryggleiksplanen skal ta vare på dei viktigaste prioriteringane for å auka trafikktryggleiken i Ål kommune, og arbeidet skal vera eit bidrag for å nå dei nasjonale måla. Kommunen har fleire roller og oppgåver som inneber at ein direkte eller indirekte har mange moglegheiter til å betra trafikktryggleiken, som:

- planstyresmakt
- skule- og barnehageeigar
- arbeidsgivar
- transportkjøpar
- folkehelseaktør (ved å førebyggja sjukdom og skada hos innbyggjarane)
- vegeigar

Trafikktryggleiksarbeidet til kommunen omfattar alle desse områda.

I samsvar med folkehelselova og plan- og bygningslova har kommunen eit generelt ansvar for å førebyggja skadar og ulykker. Kommunen har ansvar for investeringar, drift og vedlikehald av det kommunale vegnettet. Som vegeigar har kommunen eit spesifikt ansvar for trafikktryggleikstiltak på kommunale vegar iht veglova.

1.2 Bakgrunn

Trafikktryggleiksplan for Ål kommune er eit styringsverktøy for eit målretta arbeid med trafikktryggleik i kommunen.

Kommunane har eit stort ansvar for trafikktryggleiksarbeidet både som vegmynde, gjennom sitt ansvar for arealplanlegging, som skule- og barnehageeigar, som transportør, transportkjøpar og som arbeidsgjevar. I tillegg har kommunen gjennom folkehelselova ansvar for å fremje folk si helse, og bidra til førebygging av sjukdom og ulykker.

Kommunens oppvekss sektor har ansvar for borna sine oppvekstvilkår. Kommunen må difor mellom anna leggje til rette for at born og unge får kunnskap og ferdigheiter slik at dei kan bevege seg trygt på kommunen sine areal i fritid og på skuleveg. Det er viktig at kommunen legg til rette for trygg tilkomst til barnehagar, skuler og fritidsaktiviteter.

Kommunen har også ei rolle som samfunnsutviklar og ansvar for å samhandle med lag og foreiningar, frivillige lag, næringsliv og andre offentlege aktørar, mellom anna Politiet, Trygg trafikk, Statens vegvesen og fylkeskommunen. Gjennom samarbeid med desse vil ein i større grad kunne oppnå måla i arbeidet med trafikktryggleik, og oppretthalde status som trafikksikker kommune. Ål kommune blei godkjent som trafikksikker kommune fyrste gong i 2015. For å vere trafikksikker kommune er det krav om systematisk og kontinuerleg innsats. Plan for trafikktryggleik 2023-2027 skal bidra til at dette kravet vert følgt opp. Planen er ein temaplan med rullering kvart fjerde år. Ein tilhøyrande tiltaksdel vert rullert årleg i samband med budsjett.

2. FORANKRING OG ORGANISERING AV TRAFIKKTRYGGLEIKSARBEIDET

2.1 Ansvar for trafikktryggleik i Ål

Ål kommunestyret har det øvste ansvaret for trafikktryggleik i Ål. Det utøvande ansvaret for gjennomføring ligg hos rådmann, der delområda av trafikktryggleiksplanen ligg til kommunalsjef og tilhøyrande sektorutval. Rådmannsteam utvida med arealplanleggar og folkehelsekoordinator utgjer trafikktryggleiksgruppa i Ål kommune.

2.2. Nasjonale og regionale føringar

For å sikre ein raud tråd i arbeidet, frå nasjonalt til lokalt nivå, er følgjande styringsdokument vektlagde:

- FNs berekraftsmål
- Meld. St. 40 (2015-2016) Trafikktryggleiksarbeidet – samordning og organisering
- Nasjonal transportplan (NTP)
 - Transportplanen til barna
- Nasjonal tiltaksplan for trafikktryggleik på veg 2022-2025
- Regional transportplan eller tilsvarande

2.1.1 FNs berekraftsmål

FNs berekraftsmål er den felles arbeidsplanen i verda for å utrydde fattigdom, kjempa mot forskjell og stoppa klimaendringane innan 2030.

Dei mest relevante punkta for trafikktryggleiksarbeidet til kommunen innan berekraftsmåla er:

- **Mål 3. God helse:**
Delmål 3.6) Innan 2030 halvare talet på dødsfall og skadar i verda forårsaka av 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 fremja berekraftig utvikling [...].
- **Mål 11. Berekraftige byar og samfunn:**
Delmål 11.2) Innan 2030 sørgja for at alle har tilgang til trygge, lett tilgjengelege og berekraftige transportsystem til ein overkommeleg pris, og betre tryggleiken på vegane [...] med særleg vekt på behova til [...] barn [...].
- **Mål 17. Samarbeid for å nå måla:**
Delmål 17.17) Stimulera til og framme velfungerande partnerskap i det offentlege, mellom det offentlege og private og i det sivile samfunnet [...].

2.1.2 Meld. St. 40 (2015-2016) Trafikktryggleiksarbeidet – samordning og organisering

Regjeringa legg til grunn at Noreg er verdslende innan trafikktryggleik på veg, som følgje av målretta, tverrsektoriell, kunnskapsbasert og langsiktig innsats. Trafikkulykker utgjer likevel eit betydeleg samfunnsproblem, og omfanget av tapte liv er uakseptabelt. Trafikktryggleik må derfor framleis ha høg prioritet, med nullvisjonen som eit av hovudmåla for transportpolitikken.

I stortingsmeldinga presenterer regjeringa seks satsingsområde kor eitt omhandlar forankring av tverrsektorielt trafikktryggleiksarbeid på overordna nivå.

Generelt vil regjeringa vidareføra ei brei tilnærming i trafikktryggleiksarbeidet, ein målretta inn sats mot dei alvorlegaste ulykkestypene og ein målretta innsats mot risikogrupper. Det trafikantrettede trafikktryggleiksarbeidet skal vektleggjast.

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

Det overordna målet for Nasjonal transportplan 2022–2033 er: «Eit effektivt, miljøvennleg og trygt transportsystem i 2050.»



Nullvisjonen, visjonen om null drepne og hardt skadde i norske vegtrafikkulykker, er eitt av dei fem likestilte handlingsstrategiane i Nasjonal transportplan, og ligg til grunn for trafikksikker hetsarbeidet i Noreg.

Etappe mål fram til 2030 er maksimalt 350 hardt skadde og drap i vegtrafikkulykker, og maksimalt 50 drap, samtidig som det er eit mål om 0 drepne i vegtrafikken innan 2050.

I Nasjonal transportplan 2022–2033 har regjeringa lagt vekt på å utvikle eit godt transportsystem som gir fridommar og moglegheiter for alle, aukar livskvaliteten, bidreg til verdiskaping, vernar og reddar liv, og bidreg til betre helse, miljø og klima.

2.1.4 Barnas transportplan

Barn og unge er både trafikkantane i dagen og framtida. Eit godt transportsystem skal vera trafikksikkert og tilpassa alle, og lèt barn og unge leva aktive liv i bygd og by. God trafikk- og arealplanlegging tek omsyn til dei yngste og behova deira. Barn og unge er sårbare, og ferdselen deira i trafikken krev målretta tiltak.

Regjeringa vil (utdrag frå Barnas transportplan):

- gi barn gode moglegheiter til å vera aktive og sjølvstendige trafikkantar
- ta omsyn til behovet til barn og unge i areal- og transportplanlegginga
- prioritere ei ramme på 500 mill. kroner i første seksårsperiode til tiltak som betrar trafikktryggleiken for barn og unge, herunder etablera ei tilskotsordning for å stimulera til lokalt arbeid for trygge skuleveggar og nærmiljø
- jobba for nullvisjonen, det vil seia at inga menneske skal bli hardt skadd eller drepe i trafikken.

2.1.5 Nasjonal tiltaksplan for trafikktryggleik på veg (2022-2025)

Nasjonal tiltaksplan for trafikktryggleik på veg 2022-2025 er utarbeidd av Statens vegvesen, politiet, Helsedirektoratet, Utdanningsdirektoratet, Trygg Trafikk, fylkeskommunane og åtte storby kommunar. I tillegg har ei rekkje andre aktørar gitt innspel til planen.

Planen byggjer på Meld. St. 20 (2020-2021) Nasjonal transportplan 2022-2033 (NTP) og Meld. St. 40 (2015-2016) Trafikktryggleiksarbeidet – samordning og organisering. Ambisjonsnivå og prioritering er i tiltaksplanen er i samsvar med Statens vegvesens handlingsprogram 2018-2023 (2029), Strategiplan for polititeneste på veg 2016-2019, Trygg Trafikks strategi 2018-2025, fylkeskommunenenes planar for prioritering innanfor trafikktryggleiksarbeidet og trafikktryggleiksplanane til dei åtte storbykommunane.

Formålet med tiltaksplanen er å presentere eit omforent og breitt spekter av fagleg forankra tiltak, i tillegg til å styrkje samarbeidet mellom dei sentrale trafikktryggleiksaktørane. Tiltaka i tiltak planen skal sikra at me har stø kurs mot etappemålet i NTP.

2.1.6 Regional transportplan

Ei av hovudoppgåvene til fylkeskommunen er samferdselsplanlegging. *Samferdselsstrategi for Viken fylkeskommune 2022-2033* er ein temastrategi som samlar og samordnar dei gjeldande overordna føringane for bruk av fylkeskommunen sine eigne verkemiddel. Formålet er at prioriteringar for fylkesveg, kollektivtransport og andre samferdselsoppgåver, herunder òg bruk av fagressursane frå fylkeskommunen, skal bidra til å nå Vikens overordna mål. Samferdselsstrategien skal følgjast opp gjennom *handlingsprogram for samferdsel 2022-2025*, der dei konkrete prioriteringane på samferdselsområdet vil skje.

2.1.7 Tilhøve til kommuneplanen i Ål

Kommuneplan for Ål (2015-2027), er den overordna planen for Ål, og har fleire punkt som omhandlar trafikktryggleik. Punkta under er henta frå planen og er førande for planarbeidet.

Overordna mål: I Ål skal det vera godt å bu og leva

- 4.1.10 Leggje til rette for at flest mogleg kan gå/sykle/sparke trygt mellom heim, skule og fritidsaktivitetar, mellom anna med vidare utbygging av gang- og snarveggar.
- 4.4.11 Arbeide for trafikktryggleik gjennom fysiske tiltak og haldningsarbeid.
- 4.5.2 Utvikle Sundre som eit tilgjengeleg, trygt og triveleg sentrum, med grønne lungar, nærfriluftsliv og trivelege møteplassar
- 4.5.3 Leggje til rette for å binde saman viktige sentrumsnære område med stigar, skiløyper, gang-, spark- og sykkelveggar
- 4.8.8 At utbygging av infrastruktur skal takast med i overordna planlegging
- 4.9.8 Arbeide for trafikktryggleik i kommunen gjennom fysiske tiltak og haldningsarbeid
- 4.9.9 Trafikksikre løysingar må vere ein føresetnad for all areal- og samfunnsutvikling
- 4.10.5 Samordne areal- og transportpolitikken for å redusere transportbehovet og trafikkveksten
- 4.10.8 Ha fleire gang-, spark- og sykkelveggar
- 4.10.10 Legge til rette for bruk av elbil

2.1.8 Folkehelse og trafikktryggleik

Trass i ein markant reduksjon av talet på alvorlege trafikkulykker sidan 1970 blir trafikkulykker vurdert som eit betydeleg folkehelseproblem. Det er spesielt for unge menneske at trafikkulykker utgjer ei viktig årsak til tidleg død, helsetap og redusert livskvalitet.

Regjeringa vil i tråd med Meld. St. 19 (2014-2015) Folkehelsemeldinga meistring og moglegheiter, forsterka det tversektorielle samarbeidet for å førebyggja ulykker. Det er viktig at kommunen integrerer det ulykkesforebyggjende arbeidet generelt, og trafikktryggleiksarbeidet spesielt i folkehelsearbeidet sitt.

Jf. folkehelselovas § 4 skal kommunen bidra til å førebyggja skade og liding innan dei oppgåvene og med dei verkemidla kommunen er tillagde.

Aktiv transport, som gange og sykling er helsefremjande. Det bidreg til mindre støy- og luftforureining, meir fysisk aktivitet i befolkninga, og kan gi fleire leveår og fleire år med auka kvalitet for den einskilde. I folkehelseperspektiv, og i tråd med både nullvisjonen og nullvekstmålet, er det viktig med tverrsektoriell innsats for å fremme trygg og aktiv transport (Meld. St. 40 (2015-2016) Trafikksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering).

2.1.9 Trafikksikker kommune

Trafikksikker kommune er eit organisatorisk trafikktryggleikstiltak og ei nasjonal godkjenningsordning i regi av Trygg Trafikk. For å bli godkjent som Trafikksikker kommune skal kommunen ha innarbeidd rutinar og system for å kvalitetssikre trafikktryggleiksarbeidet i heile verksemda.



Ål kommune fikk status som trafikksikker kommune i 2015, og blei re-godkjent i desember 2018 og i desember 2021. Å vere trafikksikker kommune inneber at:

- ✓ Kommunen har forankra ansvaret for trafikktryggleiksarbeidet hos ordføraren og rådmannen. Den enkelte etatsleiaren kan ha delansvar.
- ✓ Kommunen har eit utval som har ansvar for trafikktryggleik.
- ✓ Kommunen har innarbeidd trafikktryggleik i HMS-/internkontrollsystemet sitt. Det inneheld reglar for reiser og transport i regi av kommunen og reglar ved kjøp av transporttenester.
- ✓ Trafikktryggleik er eit årleg tema i arbeidsmiljøutvalet (AMU) til kommunen.
- ✓ Kommunen har oppdatert oversikt over trafikkulykker og trafikkuhell (materiellskadar) i kommunen.
- ✓ Trafikktryggleik er ein del av folkehelsearbeidet til kommunen.
- ✓ Kommunen har ein trafikktryggleiksplan. Planen har rullerings- og rapporteringsrutinar. Inkludert i planen er både trafikantretta og fysiske tiltak.
- ✓ Kommunen har eit godt system for å behandle søknader om skyss på grunn av særleg farleg skuleveg.
- ✓ Kommunen har oppfylt kriteria for den enkelte sektoren.

3. FORMÅL, VISJON OG MÅL

3.1 Formål

Formålet med planen er delt:

- Synleggjere trafikkbiletet i Ål kommune
- Synleggjere kor og kva som forårsakar ulykker
- Ha ein plan som er i samsvar med trafikktryggleiksarbeidet i fylket, og som skal vere grunnlag for søknadar om trafikktryggleiksmidlar
- Få ein plan som grunnlag for prioritering av kommunen sine eigne midlar til trafikktryggleik
- Vere grunnlag for drift og utvikling sine prioriteringar for utbetring av vegar
- Plassere ansvaret for trafikktryggleik i Ål

3.2 Visjon

Den lokale visjonen følgjer av den nasjonale null-visjonen:

Ingen døde eller hardt skadde i trafikkulykker i Ål.

3.3 Mål

Hovudmålet med planen er å prioritere tiltak for å førebygge trafikkulykker i Ål. Vidare er det mål om å fremme gode haldningar i trafikken, og samarbeide om å få fleire til å nytte aktiv transport i kvardagen. Basert på nasjonal og regionalt mål om halvering av tal drepne og hardt skadde, er arbeidet med trafikktryggleik i Ål ein del av Viken fylkeskommune sitt mål om at det i 2030 er maksimalt 70 drepne og hardt skadde i Viken.

3.4 Delmål

For planperioden er det sett følgande delmål:

- Ål kommune blir re-godkjend, og oppretthald status som trafikksikker kommune
- Det skal vere trygt for fotgjengarar og syklistar å ferdast i Ål
- Ål kommune i eigen organisasjon, og saman med både næringsliv, føresette, lag og organisasjonar skal arbeide for at fleire nyttar aktiv transport (går/syklar/sparkar) mellom heim og skule, arbeid og fritidsaktivitetar
- Kontinuerleg arbeid med haldningsarbeid, kompetanse og kunnskap om trafikktryggleik hjå barn, ungdom og vaksne i samarbeid med frivillige lag og offentlege instansar, mellom anna Trygg trafikk, Politiet og NAF

4. TRANSPORT I ÅL KOMMUNE

4.1. Kjøretøy

Det er eit nasjonalt mål at auke i transport skal skje ved sykkel og kollektivtransport. Som bygdekommune er det avgrensa kor hyppig ein kan få avgangar med kollektivtransport mellom sentrum og grendene, og mellom kommunane i Hallingdal. Personbil er naudsynt for dei aller fleste.

El-sykkel kan vere eit alternativ til bil for mange. Rekkevidda er stor, og med bratte bakkar i Ål er det el-sykkel eit godt miljøvenleg framkomstmiddel. Det har vore stor auke i sal og bruk av el-syklar siste åra.

Mange ungdommar køyrer moped, motorsykkel eller ATV/UTV. Det har generelt vore ei auke i tal ATV på landsbasis dei siste år. i Ål er UTV spesielt populært hos dei yngre, og det har vore fleire alvorlege ulykker i nyare tid.

4.2 Skuleskyss

Sikker skuleveg er satsingsområde både nasjonalt, regionalt og lokalt. I Ål kommune er det mange elevar som treng skuleskyss grunna avstand. For skuleåret 2022-2023 var det 221 elevar med heilårsskyss. Fire elevar har skyss grunna farleg skuleveg, og fire elevar har vinterskyss. Av dei totalt nesten 526 elevane i grunnskulen i Ål kommune er det 38 % som etter regel for skuleskyss kan gå eller sykle til skulen store delar av året. I tabell nedanfor ser ein at Leveld er skulen med høgast andel skuleskyss, etterfølgd av Ål ungdomsskule og Torpo.

Ål kommune har følgande reglar for skuleskyssordninga:

- 1. årsteg har rett på fri skuleskyss dersom skulevegen er over 2 km
- 2.-10. årsteg har rett på fri skuleskyss dersom skulevegen er over 4 km.
- Elevar som har særleg farleg eller vanskeleg skuleveg har rett til gratis skyss utan omsyn til veglengda.
- Rv. 7, der det ikkje er gangveg, vert rekna som særleg farleg skuleveg, og gir rett til skuleskyss.

Skule	Tal elevar ved skulen per 2022	Skyss	Tal (andel) som kan gå/sykle
Leveld	45	29	16 (35,5 %)
Torpo	43	20 (1 m/farlig veg)	23 (53,5 %)
Skattebøl	41	8 (1 m/farlig veg og 1 m/vinterskyss)	33 (80,5 %)
Nedre Ål	214	62 (2 m/farlig veg og 3 m/vinterskyss)	152 (71 %)
Ål ungdomsskule	200	102	98 (49 %)
SUM	543	221	322 (59,5 %)

Tabell 1. Tal Elevar ved skulane i Ål, per 2022

5. SKADER OG ULYKKER I ÅL

Tal hardt skadde og drepne har gått ned. I følge Statistisk Sentralbyrå mista 80 personar livet på Norske vegar i 2021. Det var 13 færre omkomne enn i 2020. For andre gong sidan 1947 omkom under 100 personar på eitt år. 2022 ser dessverre ikkje like bra ut. Første halvår i 2022 har dobbelt så mange mista livet i trafikken, samanlikna med same periode i 2021, 63 personar (2022), mot 31 personar (2021).

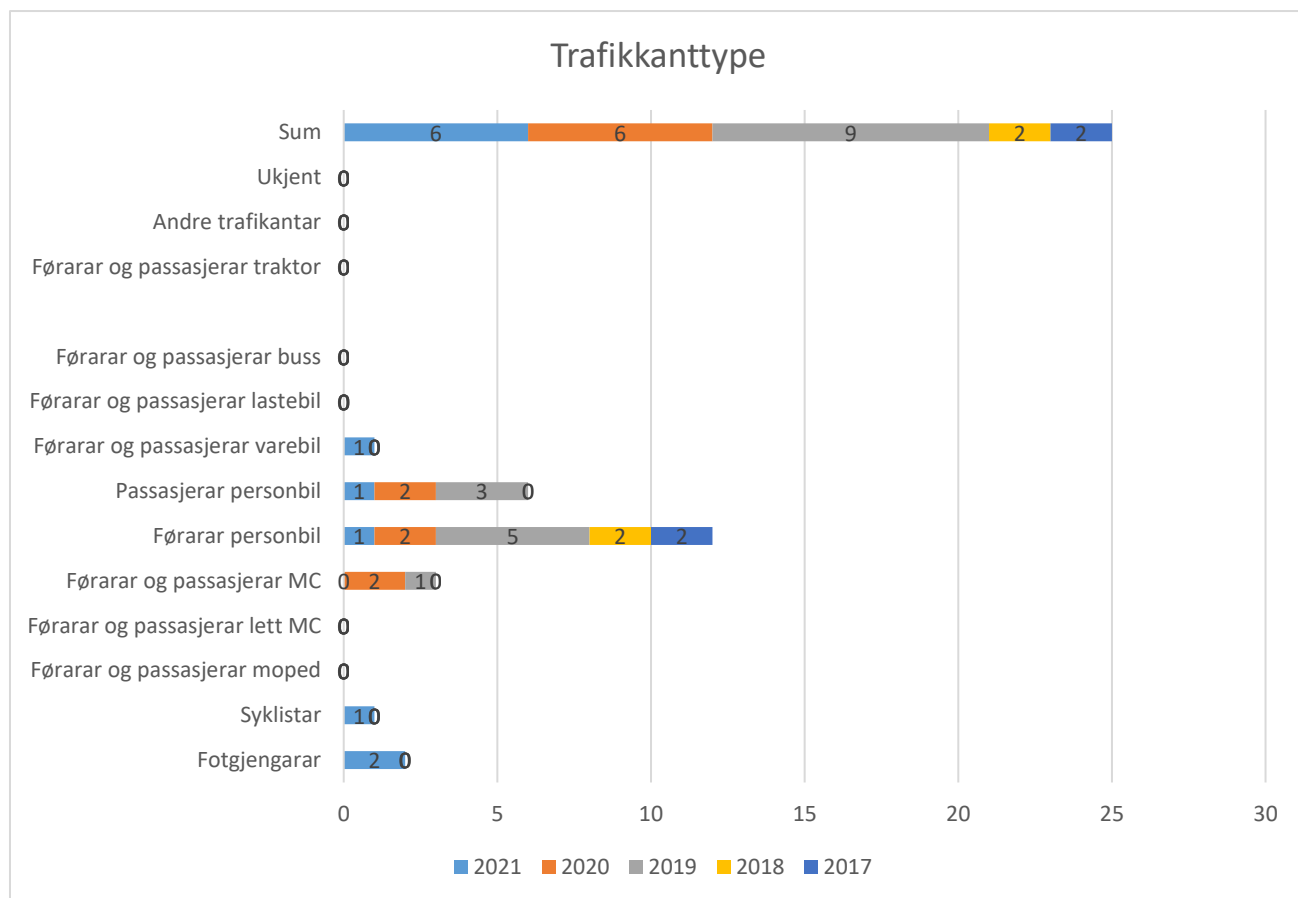
Unge bilførarar, eldre trafikantar, fotgjengarar, syklistar og trafikantar med anna trafikkforståing og trafikkultur er i NTP framheva som spesielt utsette grupper i trafikken. I følge Trafikksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering (Meld. St. 40 (2015-2016)) er det relativt sett høgare tal drepne og hardt skadde på kommunale veger samanlikna med riksvegar. Unge menn utgjør størst andel av ulykkesstatistikken. Det krev fortsatt innsats for å nå mål om bilbeltebruk, bruk av sykkelhjelm og refleks.

5.1 Ulykkesstatistikk

Oversikt over ulykker i Ål kommune dei siste fem åra, frå 2017-2021 er hentet ut fra statistikkbanken TRINE (<https://trine.atlas.vegvesen.no/>) i september 2022.

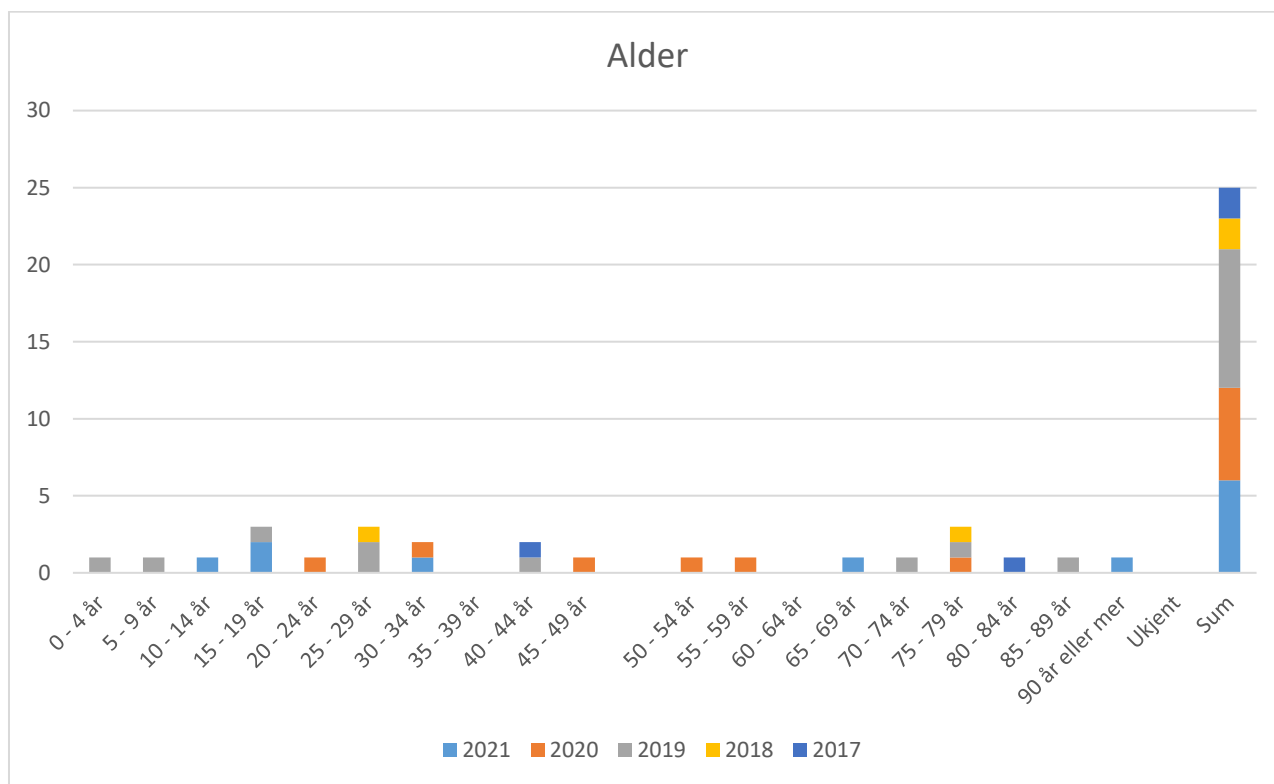
Databasen viser desse hovudutfordringane for Ål:

- **Dei siste fem åra er bilførarar og bilpassasjerar dei som oftast er skada i ei ulykke**

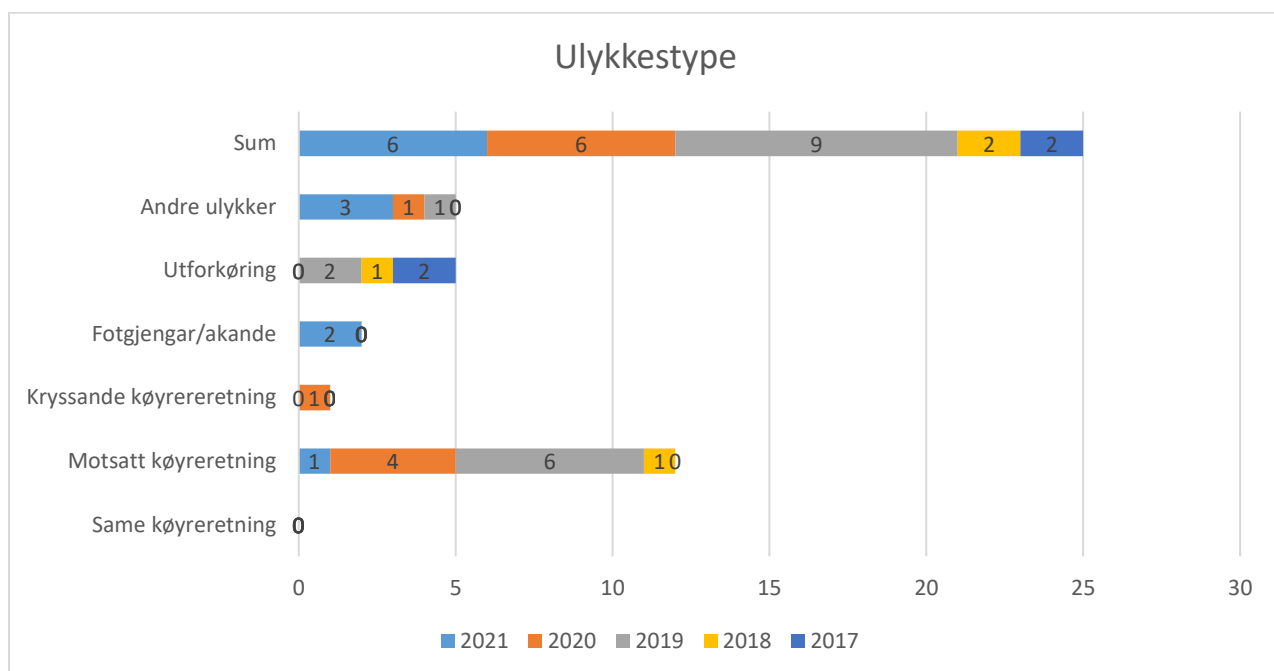


Aldersgruppene 15-19 og 25-29 år, samt 75-79 er oftast blanda inn i ulykke

- Totalt tre ulykker for desse gruppene på fem år, dei andre aldersgruppene har ei eller to ulykker i denne perioden

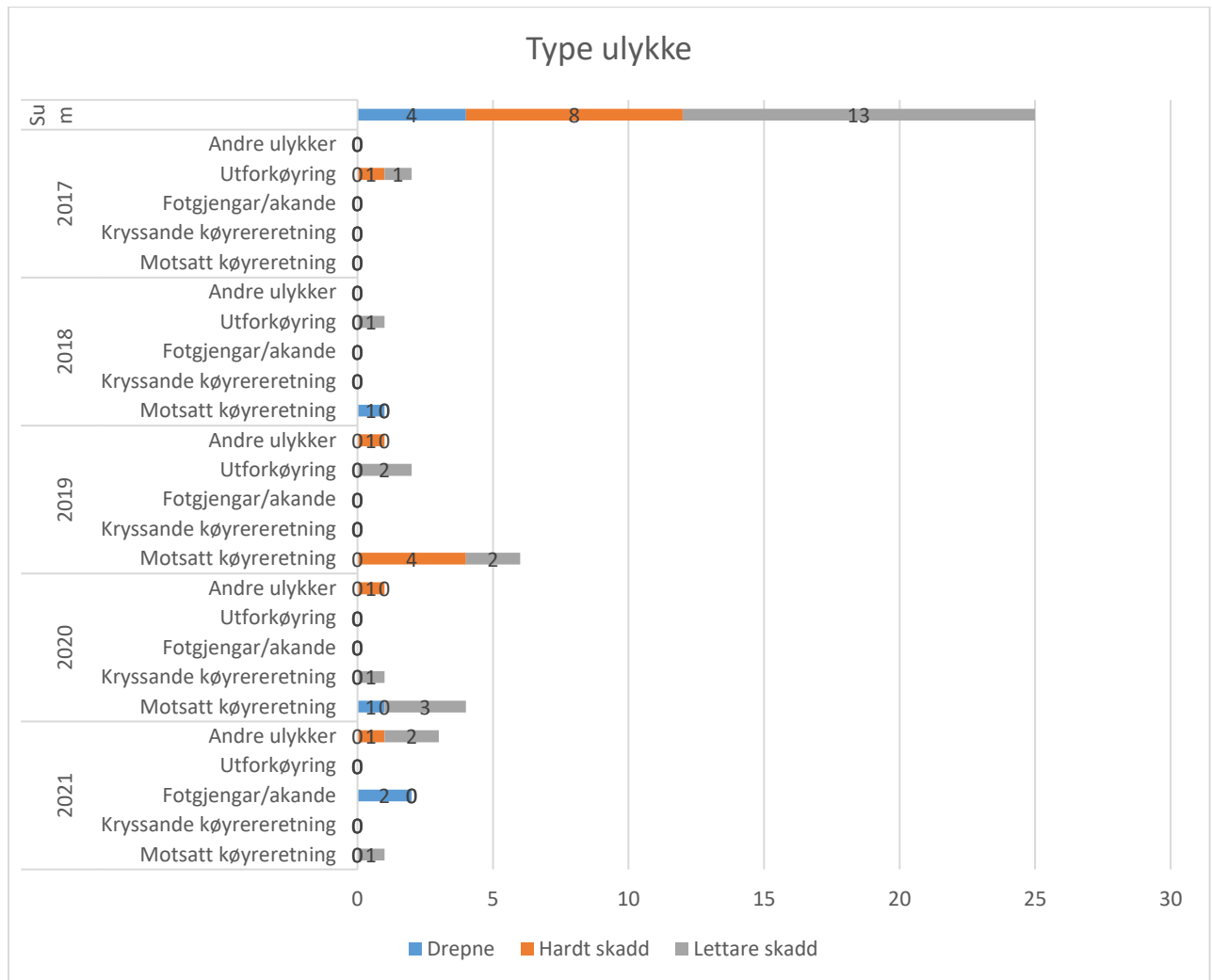


- **Ulykke i motsatt køyreretning er dei mest hyppige av alle ulykker**



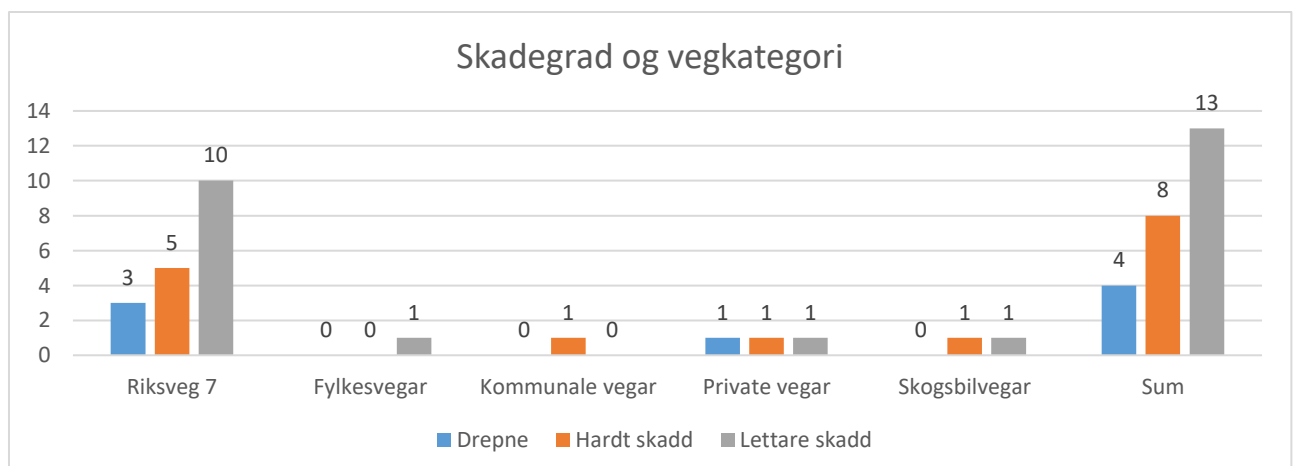
- **Møteulykker gir flest alvorlege skader og døde.**

- Totalt vart 4 drepne, 8 hardt skadd og 13 lettare skadd frå 2017-2021



- **Det var flest ulykker på Rv 7 i perioden. Der skjer som regel òg dei mest alvorlege ulykkene. Av 25 ulykker totalt, skjedde 18 ulykker på Rv 7**

- Dei fire som omkom vart drepne i fire ulike ulykker. Av dei fire dødsulykkene skjedde tre av desse på Rv 7, mens ein person omkom på privat veg. I same periode var det to ulykker med totalt fem hardt skadde på Rv 7.



5.2 Lokale erfaringar

Dialog med utrykkingsetatane i september 2022 gav følgjande innspel:

- Vegen til Bråta idrettsplass er utfordring med mange som sykklar og går langs vegen. Trafikken har ikkje vorte noko mindre sidan anlegget er utbetra og Elvelangs har komme. Delar av denne vegen er utrykningsvei og det kan av og til kan oppstå situasjonar som kan vera uheldig.
- Utkøyning frå Nossvegen på Rv 7 har autovern i ugunstig høgde for sikt.
- Ukultur i parkering i Ål sentrum. Parkering på fortau skaper unødig trafikkfarlege situasjonar. P- soner som ikkje blir overhalde.
- Nossvegen – problem at gangvegen ikkje følgjer vegen – born/ungdom bruker vegen til sykkel.
- Generell utfordring med ungdom og køyring med 4-hjuling (ATV og UTV) og snøscooter. Det kjøyres fort mange stader. Truleg ein del mørketal for ulykker.
- Godt vedlikehald av vegar, særleg vinterstid med brøyting, skraping og strøying, er viktig for å førebygge ulykker.
- Kontinuerleg holdningsskapande arbeid er framleis eitt viktig tiltak. Denne aktiviteten kan gjerne rettast mot risikoutsatte grupper.
- Ved store arrangement i Ål sentrum kan det til tider vera utfordrande tilkomme for brannvesen som følgje av parkerte køyretøy.
- Krysset frå Ål sentrum og ut på Rv 7 skjer det relativt ofte ulykker – òg ganske alvorlege. Dette krysset kan for mange verka litt vanskeleg.
- Siste del av Stasjonsvegen er ikkje den beste då gangvegen stoppar i bunn av bakken.
- Viktig med tydeleg skilting der trafikken kun er regulert med vegoppmerking, tildømes skuleskrysset og Myrovegen der forskjørsvog på fylkesvegen er tydelig, då spesielt i skulekrysset.
- Kontinuerleg haldningsskapande arbeid er også svært viktig i arbeidet med trafikktryggleik.

6. OVERSIKT OVER VEGANE I ÅL MED STATUS OG FORSLAG TIL TILTAK

6.1. Riksveg 7

Riksveg 7 (Rv7) er ein gjennomfartsveg i Ål kommune, der Statens vegvesen er ansvarleg vegmynde. Vegen har både høg fart og til tider mykje trafikk. Årsdøgntrafikk (ÅDT) i 2021 var gjennomsnittleg 3909 bilar på strekninga gjennom Ål kommune. Mykje av trafikken kjem av turisttrafikk og varierer i høve til årstid og vekedag. Fordelt på døgntype hadde yrkesdøgn gjennomsnittleg 4275 bilar og helgedøgn gjennomsnittleg 2975 bilar i 2021. Fartsgrensa på Riksveg 7 gjennom Ål er 70 km/t, forutan strekning forbi Torpo gjestegard der den er 60 km/t.

Fleire av kryssa på Riksveg 7 er lokalt vurdert som trafikkfarlege. Dette gjeld særleg:

- Kryss Rv7 - Sundre sentrum/Fv 245
- Rv7 – Nossvegen
- Rv7 – Fv 246/Myrovegen

I Sundreområdet er Riksveg 7 ei barriere for gangtrafikk på tvers av dalen, då det manglar planfrie gangkryssingar i området. Topcamp Hallingdal si lokalisering mellom Riksveg 7 og Hallingdalselva har skapt behov for fleire gangkryssingar på Riksveg 7.

Mange sykklar runden Sundre – Kleivi rundt Strandafjorden. I vest manglar 1 km sykkelveg. I dag må ein sykle på Riksveg 7.

Forslag til generelle tiltak på Riksveg 7 gjennom Ål:

- Utbetre kryss og avkøyringar mellom riksveg 7 og andre hovudvegar
- Sikre planfrie gangkryssingar i området Sundre sentrum og Vangen
- Restriktiv haldning til nye avkøyringar på riksveg 7
- Rydde vegetasjon langs vegen for å minske faren for påkøyrslar av vilt
- Politiet må gjennomføre jamlege fartskontrollar
- Sikre trygge gang- og sykkelvegar der det er naudsynt langs, eller som eit alternativ til, riksveg

Ål kommune skal jobbe regionalt med haldningsarbeid i høve til trafikktryggleik på riksveg 7.

6.2. Gjennomfartsveg utanfor tettstad

Fleire fylkesvegar og kommunale vegar er viktige for ferdsel mellom grendene og Ål sentrum. Desse vegane har dei siste åra fått merkbar auke i trafikk bl.a. pga meir hyttebygging i fjellet. Langs desse vegane er det fleire direkte tilkomstar til bustad og gardsbruk. Det er få stader med gang- og sykkelveg eller alternative ruter for fotgjengarar. Folk går eller sykklar i vegkanten.

Fylkeskommunen er ansvarleg vegmynde på fylkesvegane, og har alt ansvaret for drifta og utbygginga.

Forslag til generelle tiltak for gjennomfartsvegar utanfor tettstad:

- Ål kommune må koordinere og samarbeide med fylkeskommune og Statens vegvesen om tiltak på fylkesvegane
- Rydde vegetasjon langs vegane for å betre sikta
- I radius 4 km frå skolen etablere gangveg, eller gjere andre fysiske tiltak (utvide vegskulderbreidda, utbetre farlege punkt, vurdere fartsreducerande tiltak)
- Tilpassa fartsgrense
- Ål kommune bør i samarbeid med grendeutval og foreldreutval (FAU) ved skulane kartleggje, merke og drifte alternative ruter som kan fungere som skuleveg
- Skilte med «Del vegen»

6.3 Samleveg i tettstad

Samleveg inn til større bustadfelt, eller hovudvegar gjennom Sundre og Torpo sentrum, er her definert som samleveg i tettstad. Generelt for desse vegane er at dei er innanfor 4 km frå skule, og viktige skulevegar. Dei har ofte mykje interntrafikk, og varierende grad av etablert gang- og sykkelveg.

Oversikt over samlevegar i Ål:

- Sundrevegen (kommunal veg, delar av Fv246)
- Torpovegen (delar av Fv240, kommunal veg, delar av Fv242)
- Delar av Øvre Ålsvegen (Fv246)

- Delar av Nossvegen (Kommunal)
- Delar av Vestliavegen (Kommunal)
- Myrovegen (delar av Fv246)
- Stasjonsbrue (delar av Fv245)

Fylkeskommunen er vegeigar på fylkesvegane og Statens vegvesen har ansvaret for drift og tiltak på fylkesvegane.

Forslag til overordna generelle tiltak på samleveggar i tettstad:

- Fotgjengarar må sikrast fortau, gangveg eller alternative snarveggar. Dersom dette ikkje er mogleg, må ein sikre og skilte alternative gangtrasear eller redusere farta.
- Tilpassa fartsgrense, oppfølging med kontrollar.
- Øyremerka midlar til årleg oppmerking av gangfelt

6.4 Tilkomstveggar i bustadområde

Dette er interne tilkomstveggar i bustadfelt. Vegane er gjerne blindveggar og bustadhus har direkte tilkomst til vegen. Vegane har blandingstrafikk. Vegane skal vere trygge som gangveg og opphaldsareal.

Forslag til overordna generelle tiltak på tilkomstveggar:

- Fartsgrense 30 km/t, jf skiltplan for Ål
- I nye bustadfelt planlegge vegbreidde og kurvatur slik at farta vert låg
- Vurdere fartsreducerande tiltak om fartsgrensa ikkje vert respektert

6.5 Skuleområda i Ål kommune

I perioden 2023-2027 blir skuleområda prioritert med omsyn til utbetring.

6.5.1 Nedre-Ål og Ål ungdomsskule

- Nytt uteområdet på Nedre-Ål skule er under utgreiing

6.5.2 Torpo skule

- Ny gangveg frå Torpovegen og opp skulebakken

Overordna, generelle tiltak i skuleområda:

- Det skal oppmodast og leggjast til rette for at born skal gå eller sykle til og frå skulen
- Det skal leggast til rette for trygge gangveggar inn mot, og i skuleområda
- Bilbruken må, om mogleg, reduserast i skuleområda
- Universell utforming er eit overordna prinsipp

6.6 Barnehageområda i Ål kommune

Rundt barnehagane er det mykje biltrafikk som følgjer av levering om morgonen og henting om ettermiddagen. Føresette er ofte travle i desse tidene for å rekke jobb eller andre avtaler. Det er viktig at parkeringsplassen er godt tilrettelagt slik at det ikkje oppstår farlege situasjonar ved parkering og rygging. I tillegg må det vere tilstrekkeleg plass for parkering for tilsette. Det må også

leggjast til rette for dei som går til og frå barnehagen, og for barnehagane sine utflukter i nærområdet.

Forslag til overordna generelle tiltak for områda ved barnehagane:

- Det skal leggjast til rette for gangtrafikk inn til barnehagane
- Parkeringsplassane må planleggast slik at dei vert oversiktlege
- Tilsette sin parkering må vike i sentrale areal for å leggje til rette for trygg foreldrelevering/henting
- Universell utforming er eit overordna prinsipp
- Sikre gode rutinar for køyring med arbeidsbil, og varelevering i barnehagens opningstid
- Funksjonell og sikker standard på porter og gjerder rundt barnehageområdet

6.7 Gang- og sykkelveg

Som hovudregel vil Ål kommune at born og unge sjølv skal kunne gå eller sykle til og frå skulen og fritidsaktivitetar. Dette er viktig ut i frå eit folkehelseperspektiv: det er rørsle og det er sosialt. I Ål er grensa for rett til skyss 4 km. For 1. klasse er grensa 2. km. Der skulevegen er definert som farleg, får elevane skuleskyss.

Om ikkje skulevegen vert opplevd som trygg, vil foreldre velje å køyre borna til skulen. Separate gang- og sykkelveg er det beste alternativet til skuleveg. Men ut i frå økonomi og fysiske tilhøve er dette ikkje mogleg å få til over alt. Da er nedsett fartsgrense, rydding og merking av snarveg og andre fysiske tiltak eit alternativ. Farten må tilpassast slik at born og unge kan bruke vegen på lik line med andre på vegen.

I Ål kommune er det mange som er avhengig av skuleskyss p.g.a. store avstandar eller p.g.a. trafikkert veg (sjå også kapittel 4.2). For dei med rett til skyss er trygge busshaldeplassar, og vegen fram til desse viktig.

Mange born deltek på aktivitetar på fritida. Mange blir køyrd til og frå aktivitetane. Dette skaper stor trafikk rundt idrettsarenaer, kultur- og samfunnshus, og dermed utrygge situasjonar for dei som går eller sykklar.

Også vaksne vert oppmoda om å gå eller sykle til jobben og daglege gjeremål. Mindre bilkøyring er viktig både i eit klima-, helse- og ulykkesperspektiv. Den tidsklemma som ofte er ei årsak til at vaksne nyttar bil kan ein ikkje direkte gjere noko med. Men ulike kampanjar og aksjonar kan bidra til betre medvit og mogeleg endring.

Forslag til overordna generelle tiltak for skulevegen:

- Det skal leggjast til rette for at born og unge kan gå eller sykle til skulen og til fritidsaktivitet
- Sikre at born som treng skuleskyss skal kunne vente på buss/drosje på trygge haldeplassar. Dvs haldeplass utanfor vegbana og gjerne opplyste
- Sikre trygge gang- og sykkelveg inn mot aktivitetsområde som idrettsbanar og idrettshallar
- Haldningsarbeid og aksjonar for å redusere foreldre sin bilbruk ved skular og aktivitetsstader
- Lærarar, trenarar og andre vaksne og førebilete bør oppmode born og unge om å gå/sykle mellom heim og aktivitet

6.8 Sundre

Ål sentrum, Sundre, er eit tett og kompakt sentrum der det burde vere mogleg å gå frå ein parkeringsplass til alle butikkar. I førre planperiode er det gjort ein del utbetringar. Med tanke på dei minste, mjuke trafikantane, er det fortsatt utfordrande stader i Ål sentrum. Dette gjeld spesielt Sundrevegen der gangvegen blir for smal når bilar står parkert. Bygging av fortau og reguleringa av parkeringsområde må vidareførast.

I samband med utbygging av Ål kulturhus er det gjort detaljregulering av gangvegar og køyremønster.

Dei mest uoversiktlige områda for fotgjengarar i sentrum er:

- Sundrehallområde (Sundrevegen og Helsetunvegen)
- Stasjonsvegen – manglar fortau

Ål bu- og behandlingssenter med mange eldre, ligg tett på Ål sentrum. Det er viktig med gode og trygge kryssingspunkt mellom senteret og Ål sentrum. Det er generelt viktig at sentrum er universelt utforma. Vidare er det viktig å skilje fotgjengarareal frå veg og parkeringsareal. På Sundre er det ein ukultur med parkering: Bilar er ofte parkert på fortau, slik at det er umogleg for fotgjengarar å ferdast trygt.

Forslag til overordna generelle tiltak for trafikktryggleik i sentrum:

- Redusere bilbruk i sentrum ved vedlikehald eller oppretting av gode snarvegar
- Eintydig og oversiktleg trafikkbiletet gjennom skilting og merking
- Gjennomføre kampanjar som t.d. sykle til jobben
- Arbeide for at tilsette på Sundre parkerer på parkeringsplassane i utkanten av sentrum
- Etablere sykkelparkering

7. DRIFTSTILTAK KNYTT TIL GANGVEGAR OG VEGAR

Standarden på drift og vedlikehald påverkar risikoen for gåande og syklande. I Ål er det vinter 6 månader i året, og då er det viktig å ha gode rutinar for drift av vegane og gangvegane i Ål. Sporete vegbanar og skog tett på vegane som gjer dårleg sikt inn er med på å skape ulykker. Manglande vedlikehald av autovern er også ein risiko.

Forslag til overordna generelle tiltak drift av gangvegar og vegar:

- Sikre at brøytekanter ikkje vert så høge at dei hindrar sikt for dei som skal krysse vegen
- Brøyte overgangen mellom gangveg og fotgjengarfelt
- Halde siktliner i kryss nede
- Rydde skog inn mot vegane for å betre sikten
- Strø
- Sikre autovern
- Gatelys
- Fartshumpar
- Male og skilte fotgjengarfelt
- Male og skilte parkeringsplassar
- Børste gang- og sykkelvegar for laus grus slik at dei ikkje utgjør fare

7.1 Stig og snarvegar

Nokre område er naturlege snarvegar, andre stader er det potensiale med litt opparbeiding og eventuelt avtaler med grunneigarar. Det er fleire døme der FAU tidlegare har søkt og fått fylkeskommunale midlar og rusta opp, eller sikra ein snarveg til skule.

7.1.1 Barnetråkk

Barnetråkk er eit verktøy for barn og unge der dei enkelt kan sette inn sine aktivitets- og ferdselsområde. Det gir eit bilete på kva borna er opptatt av, samstundes som det er eit læringsverktøy for kompetanse i kart og arealforståing. Ved å bruke barnetråkk får ein tydeleggjort kor dei opplever fare/risiko, og kva som manglar for å gjere ein veg eller eit område betre. Saman med borna, lærarar og føresette kan ein arbeid for medvit om aktuelle snarvegar, og mogelege snarvegar ved å bruke barnetråkk.

Barnetråkk har ikkje vert gjennomført i Ål sidan 2018 og bør gjennomførast på nytt i denne planperioden.

Forslag til overordna generelle tiltak på stig og snarvegar:

- Bruke «Barnetråkk» i skulen, i enkelte årskull
- Samarbeid med frivillige lag om opparbeiding av stig
- Oppmode FAU, frivillige lag og andre om å søke trafikktryggleiksmidlar frå fylkeskommunen eller andre
- Framsnakke og synleggjere snarvegar for både vaksen og barn.

8. SKILTPLAN FOR ÅL

Skiltplan for kommunale vegar i Ål kommune som vart vedtatt i STNR 25.06.2013 er revidert i 2022. Ny plan har vore ute til høyring samtidig med plan for trafikktryggleik og blir gjeldande frå 2023.

9. HALDNINGSSKAPANDE ARBEID

Haldningsarbeid, også kalla trafikantretta tiltak, handlar om å påverke åtferd og gi kunnskap om tiltak som er med på å redusere ulykker. Det er komplekst og samansett å drive haldningsskapande arbeid. Med haldningskampanjar og læring (eller læringsendring), kan ein påverke både barn, unge og vaksne til å vise trygg åtferd i trafikken. Vaksne er viktige rollemodellar for born. Både føresette og vaksne som møter ungar elles har ansvar for å vise gode haldningar i trafikken. Trygg trafikk har informasjon- og opplæringsmateriell retta mot ulike grupperingar i befolkninga. Dei held også kurs.

Ål er ein AV-OG-TIL kommune. AV-OG –TIL er ein kampanjeorganisasjon som sett fokus på 20 situasjonar der alkohol utgjer ein særleg risiko, eller kan vere til ulempe for andre. Trafikk er ein slik situasjon. I det haldningsskapande arbeidet er både Trygg trafikk og AV-OG-TIL viktige aktørar og støttespelarar. Vidare har politietaten, NAF og Statens vegvesen ansvar for å gjennomføre kontrollar, barnehage og skulebesøk, og er viktig samarbeidspartar.

Forslag til overordna generelle tiltak til haldningsarbeid:

- Gjennomføre kampanjar og aksjonar som kan medverke til kunnskap og gode haldningar
- Kontinuerleg haldningsskapande arbeid i samarbeid med Politiet, NAF, Trygg trafikk og andre

- Systematisere trafikkopplæringa (trafikksikker skule og barnehage) slik at alle går gjennom den same opplæringa
- Tydeleggjere foreldreansvar for trafikkopplæring gjennom infoskriv og foreldremøte
- Informasjon om, og opplæring i sikring av born i bil i samarbeid med Politiet og Trygg trafikk
- Systematisk opplæring og fokus på trafikktryggleik i lag og organisasjonar
- Arbeidsplassen kan stimulere til «kameratkøyring» og bilfrie dagar

10. ØKONOMI

Trafikktryggingstiltaka i denne planen skal innarbeidast i økonomiplanen. Tiltak som går over fleire år, og tiltak med oppstart i planperioden, skal prioriterast i budsjettet kvart år frå 2023 til og med 2027. Einingsleiarar har ansvaret for å innarbeide utgiftene innanfor eige budsjettområde.

11. EVALUERING, RULLERING

Det skal rapporterast årleg til kommunestyret om status for tiltaka i planen, inkludert informasjon frå dei respektive sektorane.