

ÅL KOMMUNE

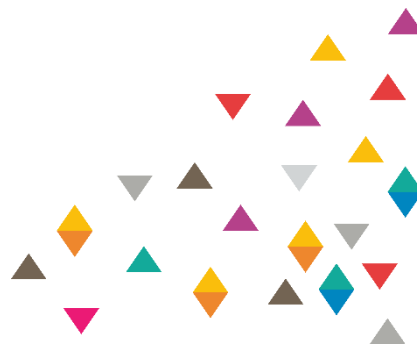
Ål kommune

PLAN FOR TRAFIKKTRYGGLEIK

2019- 2022

Trafikktryggleik = folkehelse

Vedtatt i Kommunestyret 15.11.2018



Innhald

| | |
|---|----|
| Forord..... | 3 |
| 1 Bakgrunn | 4 |
| 2 Forankring og organisering av trafikktryggleiksarbeidet | 4 |
| 2.1 Ansvar for trafikktryggleik i Ål | 4 |
| 2.1.1. Trafikksikker kommune | 5 |
| 2.2. Nasjonale og regionale føringar | 5 |
| 2.2.1 Barnas transportplan..... | 6 |
| 2.3 Trafikktryggleik og folkehelse | 6 |
| 2.4 Tilhøve til kommuneplanen i Ål | 7 |
| 3 Formål, visjon og mål | 7 |
| 3.1 Formål..... | 7 |
| 3.2 Visjon | 8 |
| 3.3 Mål..... | 8 |
| 3.4 Delmål..... | 8 |
| 4. Transport i Ål kommune..... | 8 |
| 4.1. Kjøretøy etter type | 8 |
| 4.2 Skuleskyss | 10 |
| 5 Skader og ulykker i Ål | 10 |
| 5.2 Ulykkesstatistikk | 11 |
| 5.1.1 Ulykker med gåande og syklende..... | 11 |
| 5.1.2 Lokale erfaringar | 11 |
| 6. Oversikt over vegane i Ål med status og forslag til tiltak | 13 |
| 6.1. Riksveg 7 | 13 |
| 6.2. Gjennomfartsveg utanfor tettstad | 13 |
| 6.3 Samleveg i tettstad..... | 14 |
| 6.4 Tilkomstvegane i bustadområde..... | 15 |
| 6.5 Skuleområda i Ål kommune | 15 |
| 6.5.1 Nedre-Ål og Ål ungdomsskule | 15 |
| 6.5.2 Torpo skule..... | 15 |
| 6.6 Barnehageområda i Ål kommune..... | 16 |
| 6.7 Gang- og sykkelvegane | 16 |
| 6.8 Sundre | 17 |
| 7. Driftstiltak knytt til gangvegane og vegane | 18 |
| 7.1 Stig og snarvegane | 18 |
| 7.1.1 Barnetråkk..... | 19 |
| 8. Skiltplan for Ål | 19 |
| 9. Haldningsskapande arbeid | 19 |

Forord

Denne planen er ei revidering av Ål kommune sin «Plan for trafikktryggleik 2014-2017». Ein tiltaksdel med årleg rullering følgjer denne firårige planen. For å kunne søke Buskerud fylkeskommune (BFK) om trafikktryggleiksmidlar er det krav om ein godkjent plan for trafikktryggleik.

I perioden 2014-2017 har fleire av dei meldte fysiske tiltaka knytt til sikker skulevege og barnehage blitt utretta. Ål kommune var første ute i Hallingdal med midlar frå fylkeskommunen til nettopp sikring av skulevegar. Ei god planlegging med brei involvering låg til grunn for igangsetting og gjennomføring. 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 tilskotspotten i fylket til større og mindre tiltak.

Ål kommune blei re-godkjent som *trafikksikker kommune* i 2018. For å oppretthalde status som trafikksikker kommune må mellom anna det systematiske arbeid med trafikktryggleik i alle sektorar fortsette.

1 Bakgrunn

Formålet med kommunen sin plan for trafikktryggleik er å samordne, og forbetre kommunen sin innsats i arbeidet med trafikktryggleik.

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 oppvekstetat 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 Buskerud fylkeskommune. 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* i 2015. For å vere *trafikksikker kommune* er det krav om systematisk og kontinuerleg innsats. Plan for trafikktryggleik 2018-2021 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.

2.1.1. Trafikksikker kommune

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

- *arbeidet med trafikktryggleik er forankra hos rådmann og ordførar*
- *rådmann årleg rapporterer til kommunestyret om trafikktryggleik. I praksis skal det skje saman med rullering av handlingsplanen/tiltaksdel om hausten.*
- *rådmannsteam, utvida med folkehelsekoordinator og planleggjar, er utval med ansvar for Trafikktryggleik.*
- *kommunen har rutinar for avvikshandtering.*
- *kommunen har reglar for reiser og transport i kommunal regi.*
- *kommunen har reglar for kjøp av transporttenester.*
- *alle areal- og reguleringsplanar vurderast med omsyn til trafikktryggleik.*
- *kommunen har implementert kriteriene for «Trafikksikker barnehage»*
- *kommunen har implementert kriteriene for «Trafikksikker skule»*
- *kommunen har konkrete tiltak for å påverke friviljuge lag og organisasjonar til å integrere retningslinjer for transport i eiga verksemd.*
- *trafikk og trafikkulykker inngår i kommunen sitt folkehelsearbeid.*
- *etatsleiarane har rapporteringsansvar til rådmann for tiltak innanfor eigen sektor*
- *kommunen har oppdatert oversikt over trafikkulykker og trafikkuhell i kommunen*
- *alle areal- og reguleringsplanar vert lagt fram for barnerepresentanten*



2.2. Nasjonale og regionale føringar

Plan for trafikktryggleik for Ål tar utgangspunkt i mål og strategiar i «Nasjonal transportplan (NTP) for 2014 – 2023», «Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018-2021», og «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 trafikktryggleiksarbeidet både på nasjonalt og kommunalt nivå.

Vidare er det eit mål i NTP at trafikkauken skal skje i form av kollektiv og gang- og sykkeltransport.



Figur 1: 0-visjon (Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på veg 2018-2021, s.12)

2.2.1 Barnas transportplan

Det er eit mål å stryke trafikktryggleiken for barn og unge. I NTP 2018-2029 er det eit eige kapittel med «Barnas transportplan». Her er det forventningar til kommunal planlegging og involvering av barn og unge både når det gjeld transportsystem, transportinfrastruktur og kompetanse. Trygg trafikk vil utarbeide anbefalingar for korleis føringane kan bli følgd opp på regionalt og lokalt nivå (oppfølgingstiltak 117 i den nasjonale tiltaksplanen).

2.3 Trafikktryggleik og folkehelse

Trafikkulykker er ei viktig årsak til tidleg død, helsetap og redusert livskvalitet. Arbeid med trafikktryggleik som kan førebygge skader og ulykker er difor ein viktig del av folkehelsearbeidet både nasjonalt, regionalt og lokalt (NTF 2018-2021 s. 111). Vidare er aktiv transport, som gange og sykling, 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).

I folkehelsemelding 2017 er dette sagt om tryggleik:

«Det er viktig å skille mellom faktisk sikkerhet og opplevelse av trygghet. Sikkerhet er risikoen for ulykker basert på statistiske data. Opplevelse av trygghet er hvordan den enkelte vurderer ulykkesrisikoen, basert på følelser (trygghetsfølelse). I enkelte tilfeller er trygghetsfølelsen stor selv om den faktiske sikkerheten ikke skulle gi grunn for det, og omvendt».

Med andre ord må ein ha fokus kompetanse og haldningar for dei overmodige (risikoåtferd) samtidig med tryggingsarbeid for dei mest utrygge.

2.4 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.

3.2 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 snarvegar.

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 sykkelvegar

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 sykkelvegar

4.10.10 Legge til rette for bruk av elbil

3 Formål, visjon og mål

3.1 Formål

Formålet med planen er delt:

- Synleggjere trafikkbilete i Ål kommune
- Synleggjere kor og kva som forårsakar ulykker
- Ha ein plan som er i samsvar med trafikktryggleiksarbeidet i Buskerud, og som skal vere grunnlag for søknadar om trafikktryggleiksmidlar
- Få ein plan som grunnlag for prioritering av kommunen sine egne 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 BFK sitt etappemålet om maksimalt 34 drepne og hardt skadde i Buskerud i 2024.

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 etter type

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. Mange ungdommar køyrer moped, motorsykkel eller ATV. Det har generelt vore ei auke i tal ATV på landsbasis dei siste år, så også i Ål.

Tabell – Type kjøretøy i Ål kommune i 2017.

| Type kjøretøy | 2017 |
|------------------|------|
| Personbil | 2709 |
| Buss | 6 |
| Kombibil | 34 |
| Varebil | 745 |
| Lastebil | 132 |
| Sum bilar | 3626 |
| Traktor | 691 |
| Motor redskap | 24 |
| Moped | 121 |
| Motorsyssel | 246 |
| Belte med syssel | 402 |
| Tilhenger | 2519 |
| Sum kjøretøy | 7629 |

Kjelde: Statens vegvesen.

Tabellen er sett opp med tanke på å følge utviklinga dei komande åra. Den har inga stor verdi per i dag. Men samanlikna med andre Det skjer mykje innan den teknologiske utviklinga også når det gjeld kjøretøy.

El-syssel kan vere eit alternativ til bil for mange. Rekkevidda er stor, og med bratte bakkar i Ål er det el-syssel eit godt miljøvenleg framkomstmiddel. Sportsbutikkane i Ål rapporterte om stor auke i sal av el-syklar i 2016. Nasjonale sykkelsal for 2016 er vist i tabellen frå *Norsk sportsbransjeforening*.

SYKKELSALG

| År: | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 |
|-------------------|---------|---------|---------|---------|---------|
| Totalt sykkelsalg | 370 000 | 380 000 | 410 000 | 410 000 | 400 000 |
| Elsyssel | 2 000 | 5 000 | 10 000 | 20 000 | 40 000 |
| Terreng | 154 560 | 145 640 | 140 000 | 130 000 | 110 000 |
| Racer | 18 400 | 15 040 | 20 000 | 25 000 | 25 000 |
| Hybrid | 95 680 | 101 520 | 110 000 | 110 000 | 100 000 |
| Barnesyssel | 88 320 | 101 520 | 115 000 | 110 000 | 110 000 |
| Classic | 11 040 | 11 280 | 15 000 | 15 000 | 15 000 |

Kilde: Norsk sportsbransjeforening

Det finnes ikke nøyaktig statistikk på salget av sykler i Norge. Tallene er Sportsbransjens anslag og inkluderer trehjulssykler og elsykler.

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 2017/2018 var det 245 med heilårsskyss. Femten elevar har skyss grunna farleg skuleveg, og seks elevar har vinterskyss. Av dei totalt nesten 600 elevane i grunnskulen i Ål kommune er det nesten 2/3 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.

Ål kommune har følgande reglar for skuleskyssordninga:

- 1. årssteg har rett på fri skuleskyss dersom skulevegen er over 2 km
- 2.-10. årssteg 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 2018 | Skyss | Tal (andel) som kan gå/sykle |
|-----------------|--------------------------------|--|------------------------------|
| Leveld | 78 | 47 – 5 pga farleg, og 2 vinterskyss | 31 (40%) |
| Torpo | 63 | 25 | 38 (60%) |
| Skattebøl | 54 | 9 - 3 pga farleg og 3 vinterskyss | 45 (83%) |
| Nedre-Ål | 217 | 69 – 7 pga farleg og 1 vinterskyss | 148 (68%) |
| Ål ungdomsskule | 185 | 101 | 84 (45%) |
| SUM | 597 | 251 15 pga farleg veg, 6 vinterskyss | 346 (58%) |

Tabell 1: Tal elevar med skyss ved skulane i Ål.

5 Skader og ulykker i Ål

Tal hardt skadde og drepne har gått ned. I følgje folkehelsepolitisk rapport (Hdir 2017- IS 2698) er det generelt ein positiv trend i skade- og ulykker, men det krev fortsatt innsats for å nå mål om bilbeltebruk, bruk av sykkelhjelm og refleks.

Unge bilførarar, eldre trafikantar, fotgjengarar, syklistar og trafikantar med anna trafikkforståing og trafikkultur er i NTT framheva som spesielt utsette grupper i trafikken. I følgje

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 (18- utgjør størst andel av ulykkesstatistikken.

5.2 Ulykkesstatistikk

Oversikt over ulykker i Ål kommune er mottatt frå Statens vegvesen oktober 2017 (vedlegg 1) og [ulykkesstatistikk \(lenke\)](#) utarbeida av KommuneProfilen syner desse hovudutfordringane for Ål:

- Bilførarar og bilpassasjerar er dei som oftast er skada i ei ulykke.
- Aldersgruppene 18 – 34 og 45 – 54 år, samt 65-69 er oftast blanda inn i ulykke.
- Utforkøyringar er dei mest hyppige av ulykker
- Møteulykker gir flest alvorlege skader og døde
- Flest ulykker på Riksveg 7, og der er også dei mest alvorlege ulykkene

5.1.1 Ulykker med gåande og syklande

Generelt har det vore ein nedgang i ulykker i Ål og Buskerud. For Buskerud totalt er det likevel ein tendens til auke i tal sykkelulykker. Strategi for trafiksikkerhet i Buskerud vil jobbe målretta for å unngå auke i desse gruppene i tråd med NTP.

5.1.2 Lokale erfaringar

Tal frå *Ungdata* undersøkinga våren 2017 syner at Ål kommune har ein høg andel ungdom som kjenner til andre som har køyrd, og om sjølv har køyrd, i alkoholpåverka tilstand (vedlegg 1 -3). Dette er alvorleg, og ein må jobbe med haldingsarbeid over tid. Ei kartlegging av tal ryggmargskadde (RMS) syner at Ål ligg svært høgt, med nesten fem gonger så mange som ein kunne vente ut frå befolkningsgrunnlaget (vedlegg 1- tabell 3).

Dialogmøtet med utrykkingsetatane april 2018, peika på at fleire av punkta med utfordringar frå førre plan er mykje betre, eller borte. Dei påpeika at godt vedlikehald av vegar, særleg vinterstid med brøyting, skraping og strøying, er viktig for å førebygge ulykker. Vidare var gruppa samde om kor viktig kontinuerleg haldningsskapande arbeid er.

Etatane hadde følgjande punkt som må takast med i arbeidet vidare:

- Vegen til Bråta idrettsplass er utfordring spesielt i vår-sommar og haust med mange som sykklar og går langs vegen.
- Utkøyning frå Nossvegen på Rv 7 har autovern i ugunstig høgd for sikt
- Fotgjengarar og syklistar som kjem frå Hallingdal Feriepark kryssar Rv 7 ved stasjonsbrua/fotoboksen.
- Gangkryssing mellom Hallingdal Feriepark og Vangebrua-området.

- Mange som bryt fartsgrensa i sentrumsområdet, særleg i 30 og 40 soner
- Ukultur i parkering i Ål sentrum. P 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 og snøscooter. Truleg ein del mørketal for ulykker.

6. Oversikt over vegane i Ål med status og forslag til tiltak

I førre planperiode er det gjennomført mange tiltak for å sikre skulevegar, mellom anna med fortau, betre buss stopp og organisering av trafikkavvikling i bringe/hente situasjonen.

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) varierar mellom 3500 – 4300 på strekninga gjennom Ål kommune. Mykje av trafikken kjem av turisttrafikk og varierer i høve til årstid og vekedag. Fartsgrensa på Riksveg 7 gjennom Ål er 80 km/t, forutan strekning forbi Torpo gjestegard.

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. Hallingdal Feriepark 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 0.8 km sykkelveg. I dag må ein sykle på Riksveg 7.

Forslag til generelle tiltak på Riksveg 7 gjennom Ål:

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

6.2. Gjennomfartsveg utanfor tettstad

Fleire fylkesvegar og kommunal 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.

Buskerud fylkeskommune er vegeigar på fylkesvegane, mens Statens vegvesen har ansvaret for drifta og utbygginga.

Forslag til generelle tiltak for gjennomfartsveggar utanfor tettstad:

- Ål kommune må koordinere og samarbeide med Buskerud 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

Samleveggar inn til større bustadfelt, eller hovudveggar 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 skuleveggar. Dei har ofte mykje internttrafikk, og varierende grad av etablert gang- og sykkelveggar.

Dette er vegane:

- 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)

Buskerud fylkeskommune 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 Tilkomstvegar i bustadområde

Dette er interne tilkomstvegar i bustadfelt. Vegane er gjerne blindvegar og bustadhus har direkte tilkomst til vegen. Vegane har blandingstrafikk. Vegane skal vere trygge som gangveg og opphaldsareal. Innspel til planen syner at bebuarane opplever at farten på fleire av vegane er for høg.

Forslag til overordna generelle tiltak på tilkomstvegar:

- 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
- Sette opp skilt med born leiker etter søknad til avdeling veg og park

6.5 Skuleområda i Ål kommune

I perioden 2013-2017 var skuleområda prioritert med omsyn til utbetring.

6.5.1 Nedre-Ål og Ål ungdomsskule

- Organisert parkering for tilsette
- Meir funksjonell ordning for å levere og hente.
- Buss stopp er flytta, og opparbeid ved Ål idrettshall.
- Fortau langs Ål ungdomsskule

6.5.2 Torpo skule

- Busstopp ved Lien krysset
- Nedsett fartsgrense på Fylkesevegen
- Snarveg frå Malmvegen

For attståande tiltak er dei fortsatt lista i tiltaksdelen. Før eventuelle nye tiltak i skuleområda bør ein kartlegge og lage forprosjekt for trafikkareala nær skulane. Ei kartlegging skal syne utfordringar, behov og løysingar nær skulene. Det er gjort fleire utgreiingar i førre planperiode, og tiltak er lista i tiltaksdelen.

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 gangvegar 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.

Før det vert gjort tiltak nær barnehagane bør områda kartleggast, og det bør lagast eit forprosjekt for trafikkareala rundt barnehagen. Kartlegginga skal syne utfordringar, behov og løysingar.

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 bevegelse 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 sykkelveggar 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 ei rekke utbetringar. Med tanke på dei minste, mjuke trafikantane, er det fortsatt utfordrande stader i Ål sentrum. Dette gjeld mellom anna Sundrevegen og Torget der parkeringa er «forlenging» av gangveg. Bygging av fortau og reguleringa av parkeringsområder må vidareførast.

I samband med utbygging av Ål kulturhus følgjer detaljregulering av gangveggar og køyremønster.

Dei mest uoversiktlege 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 brøytekantar 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 har søkt og fått BFK- 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 aktivitet- 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*.

I Ål kommune har elevar ved Ål ungdomsskule, Nedre- Ål og Torpo skule gjennomført *barnetråkk* og gitt oss eit betre bilete av deira oppleving av trafikken. Torpo skule 7.trinn har også hatt fartsmåling langs Torpovegen (deira skuleveg), og konkluderte med at 76% kørte for fort. Bodskapen var tydeleg «skjerp dykk vaksne. Vi lærer av dykk!» (ref. Skuleavisa Torpo skule 2018).

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 BFK eller andre.
- Framsnakke og synleggjere snarvegar for både vaksen og barn.

8. Skiltplan for Ål

Det er grunnlag for ei evaluering av skiltplan for Ål (STNR sak 48/13), og vurdere behov for endingar. Til dømes er restriksjonar i parkering enkelte stader ikkje etterfølgt, og bruk av tidssone bør vurderast på nytt (sjå også kapittel 5.1.2.)

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

situasjonar der alkohol utgjer ein særleg risiko, eller kan vere til ulempe for andre. Trafikk er ein slik situasjon. I det haldingsskapande 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