

2017-2028

Kommunedelplan trafikksikkerhet

Vedtatt i kommunestyret
24.11.2016



Nord-Aurdal kommune



Foto: Kristi Westerbø

INNHOILDSFORTEGNELSE

1	Sammendrag	1
2	Innledning	2
2.1	Bakgrunn og formål med planarbeidet	2
2.2	Kommunens visjon og målsettinger	2
2.3	Prosess	2
2.4	Kommunens plansystem	3
3	Rammer og føringer	4
3.1	Lovverk	4
3.2	Nasjonale føringer	4
3.3	Regionale føringer	4
3.4	Kommunale føringer	4
3.5	Gjennomgående temaer som skal vurderes i alle planer	5
4	Status i Nord-Aurdal kommune	6
4.1	Erfaringer fra «trafikksikringsplan for Nord-Aurdal 2013-2016»	6
4.2	Skolestruktur	6
4.3	Næringsliv og festivaler	7
4.4	Trafikkmønsteret i kommunen	7
4.5	Registrerte kjøretøy	9
4.6	Vegnettet i kommunen	9
4.7	Trafikksikkerhetsarbeidet i Nord-Aurdal kommune	10
5	Utfordringer	15
5.1	Vegnettet	15
5.2	Spredt bosetting	15
5.3	Barn og unge	15
5.4	Trafikkulykker	16
5.5	Oppvekstmiljøer	16
5.6	Miljø	16
5.7	Turisme	16
6	Mål og strategier	17
6.1	Overordnede mål - nullvisjonen	17
6.2	Mål	17
6.3	Strategier	17
7	Kilder	18
8	Vedlegg	19
8.1	Statistikk - ulykker med personskader i Nord-Aurdal kommune	19

1 SAMMENDRAG

Kommunedelplan for trafikksikkerhet er utarbeida i samsvar med vedtatt kommunal planstrategi 2016-2019. Planen er utarbeida og behandla som en kommunedelplan i tråd med Plan- og bygningsloven kapittel 11. Dette sikrer medvirkning og forankring gjennom oppstarts- og høringsprosesser.

Formålet med planen er å videreføre innsatsen med trafikksikkerhetsarbeid, at den skal fungere som et godt verktøy for kommunens arbeid på området, og at den gir innspill til aktuelle regionale utvalg og planer. Trafikksikkerhetsarbeidet er et tverrsektorielt arbeid som omfatter alle virksomheter i kommunen.

Kommunens visjon for trafikksikkerhetsarbeidet er at det ikke skal forekomme ulykker med drepte og hardt skadde i vegtrafikken - nullvisjonen. Dette samsvarer med gjeldende nasjonal transportplan (NTP) sin visjon for 2014-2023. (Ny NTP blir lagt fram for Stortinget våren 2017 og gjelder for 2018-2029.)

Kommunedelplan for trafikksikkerhet er delt i en hoveddel og en handlingsdel. Hoveddelen har 12-årsperspektiv og omfatter formål og visjon, status og utfordringer i Nord-Aurdal kommune, mål og strategier, samt ulykkesstatistikk. Handlingsdelen har et fireårsperspektiv for de kommunale tiltakene og gir en oversikt over tiltak med tids- og ansvarsbeskrivelse for de ulike virksomhetene. Tiltakene er både organisatoriske, trafikantretta og retta mot fysiske vegtiltak og omfatter bl.a. områdene folkehelse, barnehage, skole, kultur inkl. frivillige organisasjoner, helsestasjon, eldre og teknisk/næring. For vegtiltak er det også satt opp mulige tiltak i et langsiktig perspektiv fra 2021 til 2028.

Vegtiltakene som Statens vegvesen har ansvaret for, har stort omfang og viser kommunens ønskede prioriteringer av tiltak og står uten tidsangivelse. Det anses som viktig å ha en best mulig oversikt over de vegstrekninger/-punkter som kan være trafikksikkerhetsmessig utfordrende, og videre belyse de behov for utbedringer som eksisterer overfor ansvarlig vegeier.

Oppsummert er de største trafikksikkerhetsmessige utfordringer i kommunen avklaring av trasé Ev 16 Fagernes sør- Hande, stor gjennomfartstrafikk med høy andel tungtrafikk sett opp mot vegstandard, spredt bosetting som sammen med begrenset kollektivtilbud fører til utstrakt bruk av private kjøretøy, skolesentralisering der fire av fem elever benytter buss til skolen, trafikkavvikling rundt skole- og barnehageområder, samt stor turist- og hyttetrafikk.

Planen har definert tre mål:

- Økt kunnskap og holdningsutvikling angående trafikksikkerhet hos befolkningen/trafikanter i Nord-Aurdal kommune
- Økt sikkerhet på vegnettet i kommunen
- Opprettholdelse av status som *godkjent trafikksikker kommune* (ved oppfyllelse av de kriterier som kreves for godkjenning)

For å nå målene er det satt opp ulike strategier, som gir grunnlag og føringer for valgte tiltak i handlingsdelen. At det er en tydelig rød tråd mellom utfordringer, mål, strategi og tiltak er viktig for en *vellykket planprosess* inkludert *gjennomføring* og *resultater av tiltak*.

2 INNLEDNING

2.1 Bakgrunn og formål med planarbeidet

Kommunedelplan for trafikksikkerhet er utarbeida i samsvar med vedtatt kommunal planstrategi 2016-2019. Tidligere trafikksikkerhetsplan for Nord-Aurdal 2013-2016 var definert som en fag-/temaplan. I sist vedtatte kommunale planstrategi (KS 18.04.16) endra denne planen status til kommunedelplan. Kommunedelplanen vil gjelde for en periode på 12 år.

Formålet med kommunedelplan for trafikksikkerhet er å videreføre innsatsen med trafikksikkerhetsarbeid, og planen skal være et verktøy for kommunens arbeid på området. Planen skal også gi innspill og være en pådriver overfor Oppland fylkes trafikksikkerhetsutvalg (FTU), Oppland fylkeskommune og Statens vegvesen sine prioriteringer i egne planer.

2.2 Kommunens visjon og målsettinger

Nasjonal transportplan 2014-2023 sin visjon om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte og hardt skadde i vegtrafikken- *nullvisjonen*, er også en visjon for kommunens trafikksikkerhetsarbeid. Kommunen er en viktig aktør i arbeidet med å forebygge trafikkulykker. Dette gjennom rollen kommunen har som vegeier, barnehage- og skoleeier, arbeidsgiver og ansvarlig instans for beboernes helse og trivsel.

Kommunens mål er å tilrettelegge for trafikksikkerhet og effektivitet i trafikkavviklingen slik at ulykker kan unngås. Gjennom forebyggende og holdningsskapende arbeid, prioritering og gjennomføring av fysiske tiltak, skal trafikken gjøres sikrere for alle trafikantgrupper.

2.3 Prosess

Planen utarbeides og behandles som en kommunedelplan i tråd med Plan- og bygningsloven. Dette sikrer medvirkning og forankring gjennom oppstarts- og høringsprosesser.

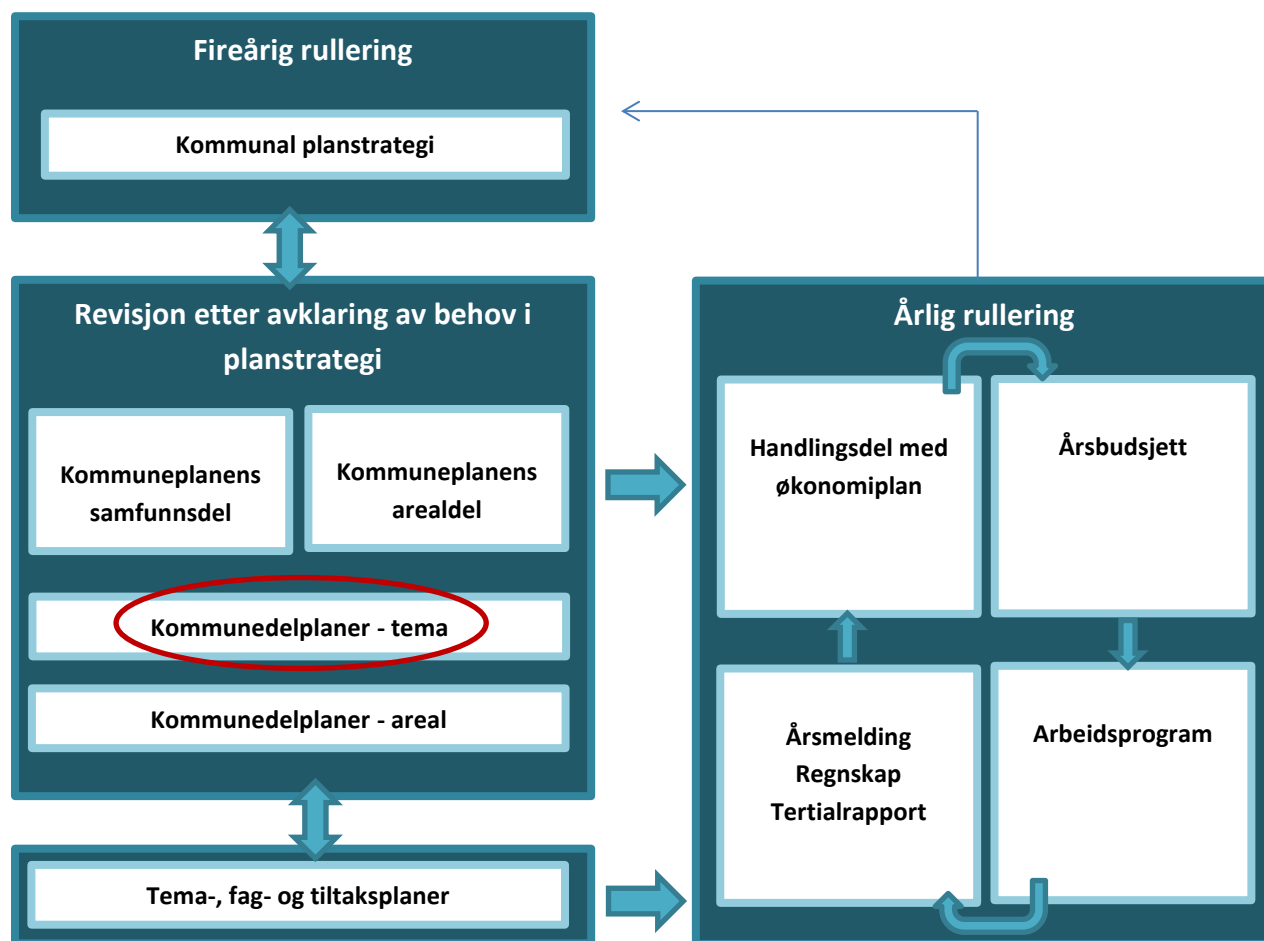
Formannskapet vedtok oppstart av kommunedelplanarbeidet 25.02.16. Planprogrammet ble fastsatt i kommunestyret 19.05.16. Kommunedelplanen behandles i kommunestyret 24.11.16.

Medvirkning er ivaretatt gjennom høringsprosesser og offentlig ettersyn. Det er i tillegg gjennomført befaringer der ulike instanser er invitert. Samarbeidsutvalg ved skolene og barnehagene samt kommunale råd er gitt anledning til å komme med merknader. Høringsuttalelser og merknader/innspill er også mottatt gjennom planperioden 2013-2016/utenom høringsrunder. Merknader/innspill er omtalt i saksframstilling, og de er vurdert og hensyntatt i kommunedelplanen.

Det er den tverrsektorielle trafikksikkerhetsgruppa i kommunen som har hatt ansvaret for utarbeidelse av denne planen. Gruppa består av medlemmer fra områdene folkehelse, teknisk/næring og oppvekst. Administrativ styringsgruppe har vært rådmannens ledergruppe, og formannskapet har vært politisk styringsgruppe.

Planen har en hoveddel med vedlegg og en handlingsdel. Handlingsdelen og vedlegg om statistikk rulleres årlig, mens kommunedelplanen vurderes revidert (gjennom kommunal planstrategi) i sin helhet hvert fjerde år.

2.4 Kommunens plansystem



Figur 1: Kommunens rullende plansystem

Et godt plansystem er viktig for å sikre gjennomføring av vedtatte målsettinger. Gjennom handlings- og økonomiplanen tildeles årlig ressurser for gjennomføring. Kommuneplanen skal være den omfattende og sektorovergripende planen som inkluderer hele kommunens virksomhet. Det vil imidlertid innenfor en del fagområder være behov for egne planer, deriblant kommunedelplan for trafiksikkerhet. Det er to hovedgrunner til dette; 1. Behov for styringsverktøy og en prioriteringshjelp. 2. Behov for planer som går i dybden og utvikler fagområder.

En kommunedelplan skal angi mål og strategier bygget på de langsiktige målene angitt i kommuneplanen. Slike planer skal ha en handlingsdel som rulleres årlig. Handlingsdelen skal angi hvordan planene skal følges opp de fire påfølgende årene, eller mer.

Trafiksikkerhetsarbeidet er et tverrsektorielt arbeid som omfatter alle virksomheter i kommunen. Handlingsdelen gir en oversikt over tiltak for de ulike virksomhetene. Tiltakene er både organisatoriske, trafikantretta og retta mot fysiske vegtiltak og omfatter bl.a. områdene folkehelse, barnehage, skole, kultur inkl. frivillige organisasjoner, helsestasjon, eldre og teknisk/næring. Tiltakene er forankra i virksomhetenes egne planer, f.eks. trafikkopplæringsplan barnehage og skole, teknisk drift sine planer for vegtiltak og reisepolicy for kommunens medarbeidere.

3 RAMMER OG FØRINGER

3.1 Lovverk

Aktuelt lovverk i planarbeidet er:

- Plan- og bygningsloven
- Folkehelseloven
- Diskriminerings- og tilgjengelighetsloven
- Vegtrafikkloven
- Opplæringsloven og Barnehageloven

3.2 Nasjonale føringer

Nasjonal transportplan (NTP) 2014-2023

Denne planen er en stortingsmelding om hovedtrekkene i regjeringens transportpolitikk. Planen rulleres hvert fjerde år. Gjeldende transportplan er for perioden 2014 - 2023. NTP er nå under revisjon, og ny plan gjeldende 2018- 2029 behandles Stortinget våren/sommeren 2017.

Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2014-2017

Planen er utarbeidet av Statens vegvesen, politiet, Helsedirektoratet, Utdanningsdirektoratet, Trygg Trafikk, fylkeskommunene og syv storbykommuner. I tillegg har 19 interesseorganisasjoner gitt innspill til planen.

Læreplanverket for Kunnskapsløftet i grunnskolen

Læreplanverket danner fundamentet for opplæringen i grunnskolen. Trafikkopplæringen er omtalt både i læreplanens generelle del og i læreplaner for fagene. Det er definerte kompetansemål for trafikkopplæringen etter fjerde, sjuende og tiende trinn, og trafikkopplæringsplanen for grunnskolen i Nord-Aurdal kommune har hensyntatt disse.

Rammeplan for barnehagen

Trafikkopplæring i barnehagen er omtalt innenfor fagområdene i rammeplanen og er førende for kommunens egen trafikkopplæringsplan for barn i barnehagen. Ny rammeplan er under utarbeidelse og skal til behandling på Stortinget i 2017.

3.3 Regionale føringer

Handlingsprogram for fylkesveger 2014–2017

Programmet er utarbeidet av Oppland fylkeskommune og revideres i 2017.

Handlingsplan for trafikksikkerhet 2014-2017 Oppland

Planen er utarbeidet av Oppland fylkes trafikksikkerhetsutvalg (FTU). Planen viderefører hovedlinjene i trafikksikkerhetsarbeidet i Oppland. Samordning av tiltak og samarbeid med ulike aktører har prioritet. Det er satt av ressurser til innføring av ordningen Trafikksikker kommune.

3.4 Kommunale føringer

Kommunal planstrategi

Det er gjennom kommunal planstrategi 2016-2019 vedtatt at kommunedelplan for trafikksikkerhet 2017-2028 skal utarbeides i planperioden. I planstrategien er det videre sagt at man skal «legge til rette for fremtidige gode trafikk-løsninger for kollektivtransport, biler, gående og syklende i regionsenteret Fagernes–Leira.»

Kommuneplanens samfunnsdel

Nord-Aurdal sine satsingsområder definert i samfunnsdelen er i prioritert rekkefølge; oppvekstvilkår for barn og unge, folkehelsearbeid og helse- og omsorgstjenester, kulturtilbud, næringsutvikling og infrastruktur. Trafikksikkerhet vil være involvert innenfor alle de nevnte områdene. Kapittel 5.5 i kommuneplanens samfunnsdel omhandler infrastruktur, der både gang- og sykkelveger, vegstandard og trafikksikkerhet er omtalt. En av målsetningene her er å legge bedre til rette for myke trafikanter.

Folkehelseoversikt

Kapittel 6 i kommunens folkehelseoversikt omhandler statistikk over skader og ulykker i Nord-Aurdal kommune, samt årsaks- og konsekvensvurderinger.

Samordnet areal- og transportstrategi (SATS) for Fagernes og Leira

Dette er et samarbeidsprosjekt mellom Nord-Aurdal kommune, Oppland fylkeskommune, Statens vegvesen og lokalt næringsliv. Målet er å legge til rette for økt forpliktende samhandling og økt gjennomføringsevne for areal- og transporttiltak i Fagernes og Leira. Kommunestyret vedtok «*Areal og transportstrategi for regionsenteret Fagernes- Leira*» 18.06.15 (KS-042/15).

Trafikksikker kommune

Nord-Aurdal kommune ble i 2015 godkjent som trafikksikker kommune. Det er inngått en avtale mellom Oppland fylkes trafikksikkerhetsutvalg og Nord-Aurdal kommune om et forpliktende samarbeid om trafikksikkerhet for perioden 29.09.15- 31.12.17.

Overordnet ROS-analyse (risiko- og sårbarhetsanalyse) for Nord-Aurdal kommune

Dette er en kartlegging av hendelser som kan inntreffe i kommunen og en vurdering/sammenstilling av disse. Kommunens overordnede ROS-analyse revideres i 2016.

3.5 Gjennomgående temaer som skal vurderes i alle planer

➔ Folkehelse

Ulykker som fører til personskade er en stor utfordring for folkehelsen. Det som er spesielt for trafikkulykker er at det tar relativt mange unge liv.

➔ Miljø, energi og klima (reduerte klimautslipp og klimatilpasning)

Trafikk og miljø hører tett sammen. Viktige miljøtiltak er å få ned utslipp av klimagasser, forebygge støy og lokal luftforurensning, og øke fokuset på kollektivtrafikk og på aktive transportmidler (gang- og sykkelbruk).

➔ Universell utforming og annen inkludering

Universell utforming er viktig i all samfunnsplanlegging for å sikre et likeverdig tilbud til alle kommunens innbyggere. Dette gjelder også innen trafikksikkerhet og skal være veiledende i måten kommunen tilrettelegger utforming og bruk; holdeplasser, gangfelt, belysning, materialvalg, fargevalg osv.

➔ Barn og unge

Barn og unge er en utsatt gruppe i trafikkbildet. For å forebygge trafikkulykker, er arbeid rettet mot denne gruppen særs viktig. Her er det avgjørende med et bredt og kontinuerlig fokus, der vegtiltak og holdningsskapende arbeid går hånd i hånd.

4 STATUS I NORD-AURDAL KOMMUNE

Nord-Aurdal kommune ligger «midt i Valdres» med tettstedet Fagernes og Fagernes–Leira som regionsenter og trafikknutepunkt. Mot sør grenser kommunen mot Buskerud fylke, for øvrig har Nord-Aurdal grense mot fire av de fem andre Valdreskommunene; Vestre Slidre, Øystre Slidre, Etnedal og Sør-Aurdal. Europaveg (Ev) 16 er hovedvegen gjennom kommunen. Den går fra øst til vest, gjennom Aurdal, Leira, Fagernes og Ulnes. Fylkesvegene Fv 33 og Fv 51 er også veger i kommunen med stor trafikk.

I tabellen under er oversikt over areal og folketall i Nord-Aurdal kommune (SSB 31.12.15). Folketallet har i mange år holdt seg stabilt rundt 6460 innbyggere. Nord-Aurdal omfatter både et tettstedsentrum, tettsteder og boligområder i varierende avstand fra sentrum og mer landlige områder.

Areal km2	Folketall
908,4	6 458

4.1 Erfaringer fra «trafikksikringsplan for Nord-Aurdal 2013-2016»

«Trafikksikringsplan for Nord-Aurdal kommune 2013-2016» ble vedtatt 30.05.13 med oppdatert tiltaksliste. Tiltaksdelen i planen hadde størst vekt på fysiske vegtiltak, og av disse er mange av tiltaka gjennomført.

Ved utarbeidelse av ny kommunedelplan for trafiksikkerhet 2017-2028 har det vært et mål å vektlegge enda sterkere holdningsskapende og forebyggende tiltak i tillegg til de fysiske tiltaka. Dette framkommer i handlingsdel av kommunedelplanen.

Tiltakene i planen for 2013-2016, som ikke er gjennomført, er vurdert for videreføring i handlingsdel 2017-2020.

4.2 Skolestruktur

Kommunen samla fra høsten 2012 alle grunnskoleelever i en skolekrets. Det betyr at samtlige grunnskoleelever i utgangspunktet skal til Nord-Aurdal barneskole og Nord-Aurdal ungdomsskole på Fagernes. Det er etablert to private skoler i kommunen, Ulnes og Skrautvål Montessoriskule som til sammen har ca. 60 elever.

Det er ca. 640 elever som går på skolene på Fagernes. I tillegg er det ca. 70 barn som går i Fagernes barnehage i samme område. Familiens hus med barnevern, PPT, helsesøstertjenesten og psykisk helse, er også etablert i Tveitavegen, som nærmeste nabo til ungdomsskolen, og «Tveit oppvekstområde» er dermed en realitet.

Antall skyss elever har med endringen av skolestruktur gått opp. Omtrent 80 % av elevene i kommunen har tilbud om skoleskyss. I tillegg til de ordinære skyss elevene blir en del barn kjørt til skolen og barnehagen i privatbil. Sentralisering av skolene har medført større trafikk rundt skolene av både gående, syklende og kjørende og krever gode løsninger for trafikkavvikling og parkering.

Valdres vidaregåande skule på Leira har også høy andel skyss elever fra alle kommunene i Valdres. Dette fører til økt trafikk på Leira, spesielt merkbart er dette på vegen fra Leira sentrum og opp til skolen.

4.3 Næringsliv og festivaler

Reiseliv og handel er store næringer i Nord-Aurdal bl.a. som følge av stor hytteutbygging og turisttrafikk. Turisttrafikken preger trafikkbildet i tillegg til stor trafikk generelt på Ev 16. Mange er sysselsatt innen landbruk og serviceyrker.

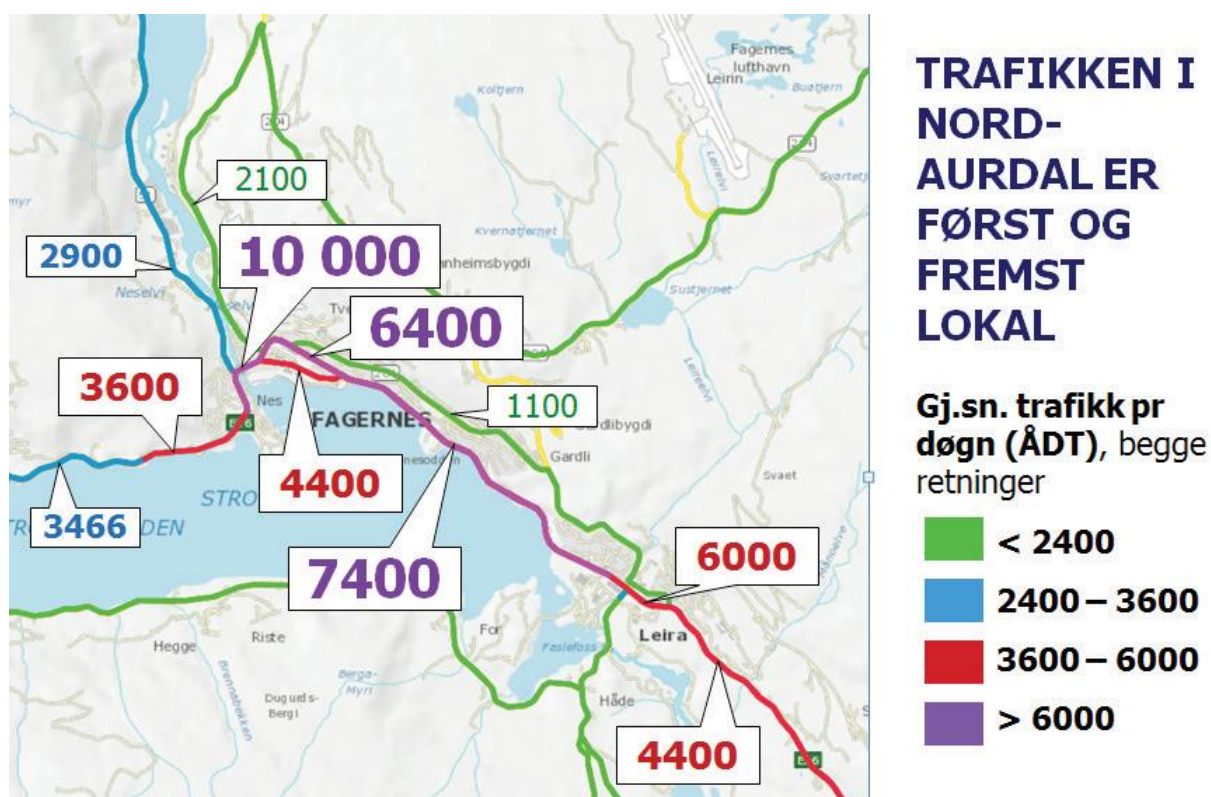
Nord-Aurdal er vertskommune for regional, offentlig virksomhet av ulike slag; eksempelvis PPT Valdres, IKT Valdres, NAV og Skatteetaten. Valdres vidaregåande skule og Valdres tingrett er også lokalisert i kommunen. Virksomhetene er i stor grad stasjonert i Fagernes/Leira - området. Dette fører til økt pendling inn i kommunen, både av arbeidstakere og publikum.

Nord-Aurdal er en festivalkommune gjennom hele sommerhalvåret med eksempelvis Valdres Sommersymfoni, Strunkeveko, Jørn Hilme- stevnet, Norsk Rakfiskfestivalen og Valdresmarken. Dette gir stor tilstrømming av vegfarende til kommunen. Andre kommuner i Valdres har også mange og store festivaler gjennom sommeren som gir stor trafikk gjennom kommunen og regionsenteret Fagernes–Leira.

4.4 Trafikkmønsteret i kommunen

Nord-Aurdal kommune har tre sterkt trafikkerte hovedtrafikkårer:

Veg	Strekning
Ev 16	Klosbøle (Sør-Aurdal) - Aurdal - Fagernes - Viste (Vestre Slidre)
Fv 51	Sanderstølen — Leira — Fagernes — Holdalsfoss
Fv 33	Tonsåsen — Bjørgo



Figur 2: Figuren illustrerer ÅDT-tallene (gjennomsnittstall for daglig trafikkmengde) rundt Fagernes- Leira.

4.4.1 Regionsenteret Fagernes–Leira

Region- og handelssenteret i Valdres omfatter både Fagernes og Leira. Området rommer både mye privat og offentlig virksomhet (se næringsliv).

I Fagernes ligger begge de kommunale skolene samt Fagernes barnehage. I tillegg ligger andre institusjoner i umiddelbar nærhet til sentrum. I februar 2015 ble Valdres lokalmedisinske senter (VLMS) åpnet i Fagernes. Senteret ligger sentralt i Fagernes og gir økt trafikk i sentrumsområdet. Legesenter for kommunen med legevakt for Valdres er også lokalisert på VLMS. Fagernes skysstasjon ligger midt i sentrum. Tettstedet Fagernes har ca. 2.000 innbyggere, men har stor innpendling og gjennomfarts- og turisttrafikk. I dag går Ev 16 gjennom Fagernes sentrum. Det er vedtatt at Ev 16 skal legges i tunnel forbi sentrum. Det er p.t. uvisst når arbeidet settes i gang.

Leira ligger 3 km sør for Fagernes. Trafikkmessige forhold er lagt til rette for at tettstedene Fagernes og Leira kan utfylle hverandre. På Leira er det relativt stor næringsvirksomhet, spesielt innen handel. Her finnes flere kjøpesenter, Valdres vidaregåande skule, Leira barnehage og annen institusjonsrelatert virksomhet. Leirali aktivitetshus er et dag- og aktivitetstilbud som ligger i lokalene til gamle Leira skole. Tilbudet tilrettelegger aktiviteter for personer i alle aldre som har behov for tilrettelagte fysiske og sosiale aktiviteter, eller som får voksenopplæring. Det er bl.a. vedproduksjon tilknyttet aktivitetshuset. Nord-Aurdal og Øystre Slidre kommuner har siden 1. januar 2007 hatt felles flyktingetjeneste og voksenopplæring for fremmedspråklige. Introduksjonssenteret er samlokalisert på Leirali.

Valdres storhall er bygd på gamle Leira stadion og gir økt trafikk i sentrumsområdet. Gangvegssystemet er relativt godt utbygd. Det er bygd to rundkjøringer tilknyttet Ev 16 og Fv 51 på Leira. Fra juni 2016 er det oppretta bybuss mellom Fagernes og Leira med hyppige avganger mandag til lørdag.

4.4.2 Aurdal

Aurdal ligger ca. 8 km sør for Leira, langs Ev 16. Parallelt med Ev 16 ligger gamle Valdresbanen som nå er utbygd til gang- og sykkelveg og har gitt svært gode og trygge forbindelser fra Bjørge til Fagernes for gående og syklende. (Totalt ca. 17 km). Det ble i 2004 bygd fotgjengerundergang under Ev 16 i tilknytning til gamle Aurdal skole.

Aurdal sentrum har handelsvirksomhet av ulike slag, og her ligger også noen av kommunens omsorgsboliger og Sykehuset Innlandet med Distriktpsikiatrisk senter. Videre finner vi Valdres alpinanlegg her, og området har stor hytteutbygging (Danebu).

4.4.3 Skrautvål

Skrautvål har samlokalisering av barnehage, Montessoriskole, grendehus og omsorgsboliger. Næringsvirksomheten i bygda er hovedsakelig landbruk. Mange pendler til Fagernes–Leira. Fylkesvegen gjennom bygda er smal og svingete og har gangveg fra barnehagen/skolen og et stykke nordover. Vegen fra Marsteinhøgda (stort boligfelt i Fagernes) munner ut i nedre del av fylkesvegen som går mot Skrautvål (Fv 204). Det er også et stort næringsområde i nedre del av denne vegen (mot Fagernes). Der er det også stor biltrafikk ut og inn av området i tidsrommet 08-16 på hverdager.

4.4.4 Ulnes

Ulnes er ei bygd med stor utpendling. Bygda ligger på begge sider av Strandefjorden med gjennomgående Ev 16 på østsida og Fv 261 på vestsida. Ulnes barnehage og Montessoriskole/grendehus ligger på vestsida av Strandefjorden. Der er det også etablert nytt boligfelt og omsorgsboliger.

Ny bru ble innvia i 2004, bredere enn den gamle og med plass til fotgjengere. Trafikken til Vaset (Fv 267) og andre støls- og hytteområder i Nord-Aurdal og Vestre Slidre tar av fra Ev 16 i Ulnes. I Vaset-området er det omfattende hytteutbygging og mange turistbedrifter i tillegg til leirskole med helårsaktivitet.

4.4.5 Vestringsbygda

Vestringsbygda har stor grad av skog- og landbruk. I tillegg er det et grustak som medfører stor gjennomfart av lastebiler på fylkesvegen gjennom bygda. Etableringen av golfbanen har også ført til økt trafikk i sommermånedene. Trafikken fra Ev 16 mot Gol (Fv 262) øker betydelig i helger og ferier. Det ble gjort utbedringer på vegen Westerbø - Mønin fra 2003. Mange dagpendler fra Vestringsbygda, og den største barnehagen i kommunen ligger i bygda.

4.5 Registrerte kjøretøy

Nøkkeltall Nord-Aurdal kommune:

Personbil	Lastebil	Kombibil	Varebil	Buss	Sum biler	Traktor	Henger	Andre	Sum kjøretøy
3 974	191	62	889	95	5 211	1103	3608	850	10 772

Kilde: Statistisk sentralbyrå (SSB);

<https://www.ssb.no/statistikkbanken/selecttable/hovedtabellHjem.asp?KortNavnWeb=bilreg&CMSSubjectArea=transport-og-reiseliv&checked=true>

Kjøretøy benevnt som *Andre* er motorredskap, moped, motorsykkel. Økningen i antall registrerte kjøretøy fra 31.12.14 til 31.12.15 er 405 kjøretøy.

4.6 Vegnettet i kommunen

Ansaret for vegnettet er fordelt mellom kommunen og Statens vegvesen.

4.6.1 Europa- og fylkesveger (veglenngdene gjelder hele Valdres)

Statens vegvesen har ansvar for riks- og fylkesveger, herunder utbygging, drift, vedlikehold og trafiksikring.

Veg	Km
Europaveg 16	152 km
Fylkesveger med fast dekke	470 km
Fylkesveger uten fast dekke	150 km

4.6.2 Kommunale veger

Nord-Aurdal kommune har ca. 80 km kommunale veger. Av disse vegene har 35 km fast dekke. I tillegg kommer gang- og sykkelveger. Det er i kommunen 158 km fylkesveger (SVV Vegliste for Oppland, 2016).

Statens Vegvesen har ansvaret for vedlikehold av alle riks- og fylkesveger, mens kommunen har ansvaret for alle kommunale veger. Vintervedlikeholdet (brøyting og strøing) på de fleste kommunale vegene er satt bort til private entreprenører. Brøyting skal skje når det har kommet minst fem centimeter snø, og driftsoperatør har ellers spesifiserte retningslinjer for vedlikeholdet. Sommervedlikeholdet blir delvis utført av kommunen, og i tillegg blir private entreprenører leid inn for bestemte oppdrag. Det er utarbeidet en statusrapport over kommunale veger med henblikk på å styrke vedlikeholdet. Vegstandarden er skiftende, og i rapporten konkluderes det bl.a. med følgende: *“I hovedsak er dette nedslitte grusveger, relativt brukbart sikret, men med et meget stort etterslep hva angår grøfter, stikkrenner og vedlikehold med grus.”*

4.6.3 Statistikk over trafikkuulykker i Nord-Aurdal kommune

Detaljert statistikk over ulykker med personskade for Nord-Aurdal 2011-2015 er omtalt i vedlegg.

4.6.4 Status – større vegplaner i regionen

Ulykkesstatistikken som det er redegjort for i kapittel 8.1.3, viser at overveiende stor del av personskadeulykkene i Nord-Aurdal har skjedd på hovedvegene, dvs. veger som staten og fylkeskommunen har ansvaret for.

Utbygging av strekningen Bagn-Bjørge og Fagernes sør- Hande vil på sikt gi bedre og mer trafikksikker hovedveg gjennom deler av kommunen, herunder regionsenteret Fagernes–Leira. For strekningen Bagn – Bjørge er arbeidet igangsatt i 2016, og strekningen forventes åpnet i 2020. Status for strekningen Fagernes sør - Hande er at det er vedtatt kommunedelplan for strekningen, men det er pr. dd. ikke fastsatt oppstartstidspunkt i NTP. Utbedring av Ev 16 fra Fagernes til Hande vil også gi bedre og sikrere veg fra Fagernes i retning Beitostølen (langs dagens Fv 51).

Fv 51 er utbedret på strekningen kommunegrense Gol - Sanderstølen. Grunnlaget for planlagt utbedring av strekningen Sanderstølen - Villmarktunet er lagt gjennom vedtatt reguleringsplan for Fylkesveg 51 Sanderstølen - Fjellbu. Det er også planlagt grunnarbeid og asfaltering på Fv 51 fra Leira til Sanderstølen. Dette arbeidet er igangsatt i 2016.

Utbedring av gjenstående strekning på Fv 33 over Tonsåsen er planlagt og vil bidra til å øke trafikksikkerheten.

4.7 Trafikksikkerhetsarbeidet i Nord-Aurdal kommune

4.7.1 Ansvar

Arbeidet med trafikksikkerhet er et ansvar som fordeles på mange instanser og nivåer. Både kommunen, fylkeskommunen og staten har sine ansvarsområder. Politi, statlige vegmyndigheter,

transportselskaper og organisasjoner som Trygg trafikk og NAF er bidragsytere. Hver og en av oss som ferdes i trafikken har et ansvar for å bidra til trafiksikkerhet. I opplæring og oppdragelse av barna som trafikanter og gjennom holdningsskapende arbeid har foreldre et stort ansvar.

Barnehage og skole må arbeide holdningsforebyggende og øve i trafikken med barna/elevne. Kommunen ivaretar sitt ansvar for elevenes trygghet på skoleveg bl.a. gjennom skolens trafikkopplæring teoretisk og praktisk, gjennom avvikling av trygg skoleskyss og holdningsforebyggende arbeid gjennom hele organisasjonen.

Kommunen arbeider trafiksikkerhetsforebyggende gjennom helseområdet, overfor eldre og frivilligheten.

Vedlikehold av fysiske forhold på veg er et annet ansvar som påhviler kommunen.

4.7.2 Historikk

Arbeidet med trafiksikkerhet i Nord-Aurdal ble organisert på en ny måte i forkant av at 6-åringene skulle bli skoleelever (høsten 1997). Da ble det vedtatt å nedsette en tverrfaglig kontaktgruppe for trafiksikkerhetstiltak i Nord-Aurdal kommune. (Grunnskolenes trafiksikkerhetsutvalg). Samtidig ble «Handlingsplan for 6-åringer på skoleveg» tatt til etterretning med bl.a. kartlegging av trafikkfarlige steder/strekninger. Kommunestyret har fulgt opp med årlige bevilgninger til trafikktiltak.

Kommunestyret vedtok «*Trafikksikringsplan for Nord-Aurdal kommune 2005-2009*» i 16.06.05.

«*Trafikksikringsplan for Nord-Aurdal kommune 2010-2014*» ble vedtatt i kommunestyret 19.02.09.

«*Trafikksikringsplan for Nord-Aurdal kommune for 2013-2016*» ble vedtatt i kommunestyret 30.05.13.

4.7.3 Generelt om tiltak i kommunen

Handlingsdelen i kommunedelplan for trafiksikkerhet omtaler

- Organisatoriske tiltak
- Trafikanttiltak
- Vegtiltak

Kommunen har en egen tverrfaglig arbeidsgruppe som arbeider med og koordinerer planverket for området og for øvrig har trafiksikkerhet som del av sine arbeidsområder.

Selv om foreldre har hovedansvaret for trafikkopplæringen av egne barn, arbeider folkehelsekoordinator, barnehagen og skolen helhetlig med temaer knytta til trafikk. De kommunale barnehagene og skolene har en plan for trafikkopplæringen som er tufta bl.a. på Rammeplan for barnehagen og læreplanen Kunnskapsløftet (LK 2006). Planen omfatter trafiksikkerhet både teoretisk og praktisk, og den er også tiltaksretta mot foreldre. Trafikkopplæring ble obligatorisk i grunnskolen med Kunnskapsløftet. Opplæringa skal bl.a. gi grunnleggende trafikkforståelse og trening av ferdigheter i trafikken. Det arbeides med holdningsskapende tiltak innen trafikk fra barnehagen til ungdomsskolen. Fra skoleåret 2013-2014 er Trafikalt grunnkurs tilbudt som valgfag på ungdomstrinnet. Kurset skal gi en grunnleggende forståelse for hva det innebærer å være bilfører. Ungdomsskolen har lærere for dette faget med spesialutdanning godkjent av Vegdirektoratet.

Helsestasjonen er i tett kontakt med hjemmene og har en viktig rolle i det forebyggende trafikkarbeidet gjennom blant annet informasjon, dialog og veiledning rundt f.eks. sikring av barn i bil. Helsestasjonen deler ut brosjyremateriell vedrørende trafikk og sikkerhetstiltak rundt barn og trafikk.

Kommunen retter tiltak mot eldre i trafikken bl.a. gjennom eldrerådet, og eldrerådet er også høringsinstans sammen med kommunalt råd for mennesker med nedsatt funksjonsevne. Ungdomsråd, politiråd og idrettsråd er også fora der trafikksikkerhet er et tema.

Kommunen har utarbeida en egen «reisepolicy» for kommunens medarbeidere, og idrettsrådet har gjort det samme for sine lag og foreninger.

Fysiske vegtiltak vil være planlegging, bygging og vedlikehold av kommunal veg. I tillegg har kommunen totalansvar for gangveger og fortau langs kommunale veger og ansvar for vedlikehold av deler av gang- og sykkelveger langs fylkesvegene.

Fartsdumper er et forebyggende trafikksikkerhetstiltak som kan benyttes. Kommunens generelle prinsipp som legges til grunn på kommunale veger, er at fartsdumper kun brukes i tilknytning til barnehager og skoler. I boligområder uten gjennomgangstrafikk vurderes det slik at fartsgrense 30 km og tydelig skilting er tilstrekkelig, da hovedtyngden av trafikken er egne beboere. Her legges til grunn at reguleringer, som f.eks. skilting og fartsgrenser, overholdes. I nærheten av barnehager og skoler kan det være naturlig med fartsdumper som en tilleggssikkerhet.

4.7.4 Godkjenningsordningen trafikksikker kommune

Nord-Aurdal kommune ble i 2015 godkjent som *trafikksikker kommune*. Trygg Trafikk har utarbeidet kriterier for hva en *trafikksikker kommune* er og hvordan kommunene bør jobbe med trafikksikkerhet. Kriteriene har blitt til en godkjenningsordning gjennom et samarbeid mellom KS, Oppland fylkeskommune, Trygg trafikk og Statens vegvesen. Nord-Aurdal kommune har nytt godt av samarbeidet med nevnte instanser, og deltakelsen i *trafikksikker kommune* har bidratt til økt bevissthet og større systematikk i arbeidet med trafikksikkerhet. Det tverrfaglige trafikksikkerhetsarbeidet er sterkt forankra i kommunens politiske og administrative ledelse gjennom deltagelse i *trafikksikker kommune*. Det er inngått en forpliktende avtale om arbeidet med trafikksikkerhet, og punktene i avtalen er implementert i kommunedelplan med handlingsdel og i arbeidet som foregår i virksomhetene.

4.7.5 Skoleskyss

Oppland fylkeskommune v/Opplandstrafikk organiserer skoleskyssen i kommunen. Over 80 % av grunnskolens elever har tilbud om skoleskyss etter skolesentraliseringen i 2012. Ved sentraliseringen ble det utarbeida en trafikkavviklingsplan for Tveit oppvekstområde. Denne oppdateres jevnlig, og sikkerhetsutbedringer gjennomføres etter planen. Trafikkavviklingsplanen vil være med å forebygge mot ulykker og sikre god flyt i trafikken med det store antall busser, gående, syklende og privatbilister som er i området. Det er laget bredere fortau ved bussoppstillingsplass, som gir bedre plass ved venting på skolebuss. Reguleringsplan for Tveit skoleområde omhandler også trafikksikkerhetsmessige beskrivelser og føringer. Kommunen er også ansvarlig for skoleskyss til de to private skolene som ligger i kommunen.

4.7.6 Særlig farlig eller vanskelig skoleveg

I 2006 gjorde kommunestyret vedtak om hvilke skoleveger som var karakterisert som særlig farlige eller vanskelige og som utløste rett til fri skoleskyss ut over Opplæringslovens § 7-1.

I mai 2016 ble det gjort en befaring av alle veger rundt de tre skolene i kommunen i en radius på fire km som i følge Opplæringslovens § 7-1 er grensen for fri skoleskyss (2 km for 1.klassinger). Skolenes ledelse og samarbeidsutvalg, politi, Oppland fylkeskommune og representanter fra kommunen var invitert til å delta på befaringen. Hensikten var å vurdere sikkerheten for skoleveg for kommunens grunnskoleelever og oppdatere vedtaket fra 2006 om særlig farlig eller vanskelig skoleveg. Samarbeidsutvalgene ved skolene og de private skolene har hatt saken til høring. Saken legges fram og behandles i kommunestyret høsten 2016, og vedtaket vil være førende for hvilke skoleveger som karakteriseres som særlig farlig eller vanskelig i kommunen. Det er også gjort befaring på kommunale veger i mai 2016. Dette for å vurdere trafiksikkerhet og generell vegstandard. Innsikten dette har gitt, har vært bidragsytende til prioriteringer av fysiske tiltak, se handlingsdel.

4.7.7 Folkehelse

Et vellykket trafiksikkerhetsarbeid er avhengig av bred innsats på tvers av virksomheter og er også et viktig område innen folkehelse. En fysisk tilrettelegging for myke trafikanter vil være en strategi som i tillegg til høyere aktivitetsnivå kan føre til mindre biltrafikk og færre bilulykker. Jo flere som sykler og går, jo færre vil bruke bil, noe som også betyr reduserte utslipp. Det er viktig med tilrettelegging som bidrar til aktivisering av flest mulig, f.eks. tilstrekkelig strøing og brøyting om vinteren.

Folkehelsekoordinator er fast medlem i den kommunale trafiksikkerhetsgruppa, deltar i arbeidet med revidering av kommunens trafiksikkerhetsplan og bidrar aktivt i koordinering og gjennomføring av ulike tiltak.

4.7.8 Samarbeidspartnere

Nord-Aurdal kommune samarbeider med mange andre instanser i trafiksikkerhetsarbeidet. Dette samarbeidet er avgjørende for å lykkes med definerte visjoner og målsetninger.

Statens vegvesen (SVV) har ansvar for å planlegge og bygge ut hovedvegnettet her i landet, dvs. alle riks- og fylkesveger med tilhørende gang- og sykkelveger. Etaten har også ansvar for vedlikehold av de samme vegene, med unntak av gang- og sykkelveger langs fylkesvegene. Det hører også med til ansvarsområdet å se til at trafikken på de nevnte vegene er så sikker som mulig for alle trafikantergrupper. I tillegg har Statens vegvesen ansvar for planlegging og gjennomføring av kjøretøykontroller, kjøreopplæring og godkjenning av førerkort. Et godt samspill mellom kommune og Statens vegvesen er derfor nødvendig i arbeidet for trafiksikkerheten.

Det arrangeres kurs for eldre bilførere (65+) i samarbeid mellom SVV og eldrerådet. SVV er videre gode bidragsytere med statistisk materiale for kommunen i tillegg til veiledning i ulike spørsmål.

Politiet har bl.a. ansvar for kontrolltiltak overfor bilførere når det gjelder f.eks. fart og promille. I tillegg har etaten et ansvar for forebyggende tiltak overfor trafikantene, spesielt rettet mot de yngste. Viktige tiltak er derfor samarbeid om aktuelle temaer og besøk i barnehager, grunnskoler og videregående skoler. Etterforskning av trafikkulykker og lovbrudd i trafikken er en del av

lensmannskontorets virksomhet. Kommune og politi har fast møtearena gjennom Politirådet der trafiksikkerhet er et naturlig tema.

Fylkeskommunen er tillagt ansvaret for offentlig transport inkludert organisering av skoleskyss for grunnskolen. Fra høsten 2016 er det selskapet Trønderbilene AS som utfører mesteparten av skolebusskjøringa i Nord-Aurdal. I tillegg leverer Fagernes Taxi og Aurdal Taxi skoleskysstjenester. Skolen samarbeider med selskapene om informasjon vedrørende skyss og trafiksikkerhet.

Kommunen samarbeider med Trygg Trafikk på flere områder innen trafiksikkerhetsarbeidet. Trygg trafikk er et kompetansesenter for trafikkopplæring av bl.a. barn og unge. Det utgis papir- og nettbasert undervisningsmateriell, og det samarbeides for å styrke trafikkkompetansen hos f.eks. lærere/barnehagelærere. Utdanningsdirektoratet og Trygg Trafikk har i samarbeid utarbeidet veiledere til kompetansemålene om trafikkopplæring. Dette er ressurser som er tilgjengelig for ansatte i barnehage og skole. Trygg trafikk er en vesentlig aktør i konseptet *trafiksikker kommune*, gir råd og veiledning i spørsmål/drøftinger og er en viktig bidragsyter og samarbeidspartner i utviklingen av det kommunale trafiksikkerhetsarbeidet. I tillegg er det mange andre etater og organisasjoner som tar del i trafiksikkerhetsarbeidet i kommunen. Til disse hører kjøreskolene, samt alle som driver forebyggende tiltak eller på andre måter er direkte involvert i arbeid med trafikkforebygging og/eller -ulykker. Her nevnes helse- og brannvesen, redningsmannskaper, forsikringsselskap, frivillige lag/organisasjoner og lokalpresse.

5 UTFORDRINGER

5.1 Vegnettet

Hovedvegnettet med Ev 16, Fv 33 og 51, har stor gjennomfartstrafikk. Det er stor andel tungtrafikk, og dette innebærer økt ulykkesrisiko. Standarden på fylkesveger med stor trafikkbelastning i kommunen kan forbedres med tanke på funksjonen som tungtrafikkårer.

Det faktum at Ev 16 går gjennom sentrum i regionsenteret Fagernes–Leira og byen Fagernes, samt at svært mange av grunnskolens elever må ferdes langs den samme Ev 16, er en utfordring for trafiksikkerheten. Avklaringer for utbygging/utbedring Ev 16 vil derfor være svært bidragsytende for å øke sikkerheten.

Hovedvegnettet er for de fleste i kommunen eneste transportåre. Det må brukes som skoleveg, arbeidsveg, turveg, til fritidsaktiviteter, til besøk og til handleturer. For mange er dette forbundet med så stor risiko at det virker frihetsbegrensende. Naturlig ferdsel på beina eller sykkel velges bort til fordel for bil.

I grendene knytter problemene seg til smale, svingete veger, mangel på fast dekke, telehiv og noe rasfare og flom. Kommunen har et ansvar for å redusere klimagassutslippene, og en viktig kilde for dette i dag er vegtransport. Faren for ras og flom vil øke med klimaendringene.

5.2 Spredt bosetting

Spredt bosetting gir mye arbeidspendling, både dag- og ukependling. Arbeidsreisen må gjennomføres uavhengig av vær- og føreforhold. Spredt bosetting og skolesentralisering medfører også mye transport av skoleelever. Nesten 81 % av grunnskoleelevene i kommunen har tilbud om skoleskyss (SSB/KOSTRA pr. 15.03.16.) Dette er både pga. avstand, men også pga. farene som er forbundet med ferdsel langs hovedvegnettet og mangel på gang- og sykkelveger, som gir større trafiksikkerhet.

5.3 Barn og unge

En utfordring ved at over 80 % av elevene i kommunen blir skyssset med buss er at man kan få en utvikling der barn og unge ikke får tilstrekkelig trening i trafikkbildet, siden den naturlige daglige treningen ved å gå/sykle til skolen faller bort for så mange elever. I tillegg vet man at mange elever blir kjørt av sine foreldre, selv om avstanden til skolen ikke er for lang.

Sikker trafikkavvikling rundt barnehagene og skolene er en utfordring gjennom det faktum at det er et stort antall gående, syklende og kjørende (biler og busser) samla på et forholdsvis avgrensa område. *God tilrettelegging/trafikkregulering og sterk lojalitet til de trafikkreguleringer som faktisk eksisterer* er derfor en klar forutsetning for å lykkes godt. Ansvar for at reguleringer for parkering, kjøremønster, fart og generell aktsomhet må påligge den enkelte trafikant.

Fra høsten 2017 vil trafikkavvikling i forbindelse med rehabilitering av NAUS skape ekstra utfordringer. NAUS vil i et års tid vil være en omfattende byggeplass, og lokalisering av midlertidig NAUS vil kreve god tilrettelegging og sikring.

5.4 Trafikkulykker

Sikkerheten for vegtransport er lav sammenlignet med andre transportformer. Gjennom den ulykkesstatistikken som det er redegjort for i vedlegg, kapittel 8, er det fastslått at overveiende stor del av personskadeulykkene i Nord-Aurdal har skjedd på hovedvegene. Utforkjøringer og møteulykker er de mest vanlige uhellskategoriene, og det er også i disse kategoriene det er flest hardt skadde og drepte.

Trafikksikkerhetsarbeidet er avhengig av en helhetlig innsats for å nå lokale og nasjonale mål. Dette innebærer gjennomføring av både opplæringstiltak, holdningsskapende tiltak og fysiske vegtiltak.

5.5 Oppvekstmiljøer

Lørdag er den dagen i uka med flest ulykker, og det er bilførere og bilpassasjerer som er involvert i flest ulykker. Når dette settes i sammenheng med at den mest utsatte aldersgruppen er 15-24 år og at MC-ulykker forekommer hyppigst blant de yngste sjåførene (15-17), er det nærliggende å tenke trafikkforebyggende tiltak retta mot ungdomstrinnet og videregående skole. Mange ungdomsmiljøer er bygget rundt bilen og bilkjøring. Unge mannlige trafikanter og bilførere i alderen 15-24 har høy ulykkesrisiko sammenlignet med andre grupper i vegtrafikken. Bilen og bilens krefter kan være gjenstand for utfoldelse i form av risikofylt atferd. Det synes nødvendig å opprettholde og intensivere informasjon og kompetanseheving på området kombinert med praktiske demonstrasjoner og visualisering av utfordringer.

5.6 Miljø

Vegtransporten skaper også betydelige miljøproblemer. Kollektivtilbudet er begrenset. Folkehelseoversikten viser (sammendrag s.3) at kun 24 % er fornøyd med kollektivtilbudet. Dette fører til høy andel kjøretøy pr. person i regionen og utstrakt bruk av private kjøretøy.

5.7 Turisme

Valdres er en stor og aktiv reiselivsregion med mange hytter og festivaler. Det er like mange hytter i regionen som innbyggere, og antallet vegfarende (kjøretøy, syklist og gående) økes betydelig i helger og ferier.

Skianlegg og flott natur tiltrekker seg også mange turister, og kommunen har stor gjennomfartstrafikk øst-vest. På vinterstid er forbindelsen over Filefjell sjelden eller aldri stengt, noe som medfører mye trafikk i uvær der andre fjelloverganger må stenges. Dette medfører mange ukjente bilister på vegnettet og bilister med annen kjennskap til lokale kjøreforhold enn lokale trafikanter.

6 MÅL OG STRATEGIER

6.1 Overordnede mål - nullvisjonen

Det skal ikke forekomme ulykker med drepte og hardt skadde i vegtrafikken i Nord-Aurdal kommune.



Figur 3: Nullvisjonen

6.2 Mål

Økt kunnskap og holdningsutvikling angående trafiksikkerhet hos befolkningen/trafikanter i Nord-Aurdal kommune

Økt sikkerhet på vegnettet i kommunen

Opprettholdelse av status som godkjent trafiksikker kommune (ved oppfyllelse av de kriterier som kreves for godkjenning)

6.3 Strategier

- Tilrettelegge for økt trafiksikkerhet på vegnettet i kommunen
- Sette større fokus på den delen av trafiksikkerhetsarbeidet som omhandler forebygging og holdningsskapende tiltak
- Øke fokuset på trafiksikkerhet i områdene rundt skole og barnehage
- Styrke fokuset på trafiksikkerhet i tema/fagplaner for barnehage og skole
- Arbeide for økt samarbeid med aktuelle aktører innen trafiksikkerhetsarbeid
- Øke fokuset og innsatsen på aktuelle problemstillinger i forhold til eldre og trafiksikkerhet
- Løfte arbeidet med trafiksikkerhet til å gjelde hele kommunen som organisasjon og synliggjøre betydningen dette har for folkehelse
- Bruke aktivt de fora som er tilgjengelige for å kunne informere/spre kunnskap om trafiksikkerhet til kommunens innbyggere; artikler på kommunens hjemmeside, informasjonsmateriell, foreldremøter, temadager i barnehage/skole etc.
- Bruke aktivt ulykkesstatistikk for å bedre kunne forebygge trafikkulykker; utsatte grupper, vegstrekninger, tidspunkt osv.
- Sikre samordning mellom gjeldende trafiksikkerhetsplan og dens handlingsdel med andre aktuelle tema- og kommunedelplaner i kommunen
- Oppsøke tilskuddsordninger og søke tilskuddsmidler til trafiksikkerhetstiltak

7 KILDER

Nettsider/rapporter

Lovdata. (2016) *Plan- og bygningsloven*. Tilgjengelig fra; [https://lovdata.no/dokument/NL/lov/2008-06-27-71?q=plan og bygningsloven](https://lovdata.no/dokument/NL/lov/2008-06-27-71?q=plan%20og%20byggningsloven)

Nord-Aurdal kommune. (2016) *Kommunal planstrategi*. Tilgjengelig fra; <https://www.nord-aurdal.kommune.no/Handlers/fh.ashx?MId1=593&FilId=4364>

Nord-Aurdal kommune. Oppland fylkeskommune. Statens vegvesen. (2015) *Areal- og transportstrategi for regionssenteret Fagernes–Leira*. Tilgjengelig fra; <http://www.oppland.no/Handlers/fh.ashx?MId1=4&FilId=2849>

Nord-Aurdal kommune. (2013) *Trafikksikringsplan for Nord-Aurdal kommune 2013-2016*. Tilgjengelig fra; <https://www.nord-aurdal.kommune.no/Handlers/fh.ashx?MId1=593&FilId=2785>

Oppland fylkeskommune. *Handlingsprogram for fylkesveger 2014-2017*. Tilgjengelig fra; <http://www.oppland.no/fagomrader/samferdsel/fylkesveger/handlingsprogram-for-fylkesveger/>

Oppland fylkeskommune. *Handlingsplan for trafikksikkerhet 2014-2017 Oppland*. Tilgjengelig fra; <http://www.oppland.no/Handlers/fh.ashx?MId1=996&FilId=261>

Oppland fylkeskommune, Trygg trafikk m.fl. . *Veileder for en Trafikksikker kommune*. Tilgjengelig fra; <http://www.oppland.no/Handlers/fh.ashx?MId1=996&FilId=4007>

Regjeringen.no (2016) *Nasjonal transportplan*. Tilgjengelig fra; <https://www.regjeringen.no/no/tema/transport-og-kommunikasjon/nasjonal-transportplan/id2475111/>

Statens vegvesen m.fl. *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2014-2017*. Tilgjengelig fra; http://www.vegvesen.no/attachment/598739/binary/949929?fast_title=Nasjonal+tiltaksplan+for+trafikksikkerhet+2014-17.pdf

Statens vegvesen. (2015) *Vegdirektoratet – kjøretøybestanden pr. 31.12.2015*. Tilgjengelig fra; http://www.vegvesen.no/attachment/1240797/binary/1095706?fast_title=Kj%C3%B8ret%C3%B8ybestanden+pr+kommune+2015+korrigert.pdf

Statens vegvesen. *Vegliste 2016, fylkes- og kommunale veger*. Tilgjengelig fra; <https://lovdata.no/static/OV/lf-20160330-0317-01-01.pdf?timestamp=1459483282000>

Statens vegvesen, Ressursavdelingen, Trafikkteknikk og analyse (30.05.16). *Ulykkesstatistikk for Nord-Aurdal kommune 2011-2015*.

Trygg trafikk. (2010) *Særlig farlig eller vanskelig skolevei – veileder*. Tilgjengelig fra; https://www.tryggtrafikk.no/content/uploads/2013/10/Farlig_skolevei_veileder.pdf

Trafikksikkerhetshåndboken; <http://tsh.toi.no/>

Figurer

Figur 1: Egenprodusert av Nord-Aurdal kommune

Figur 2: Nord-Aurdal kommune. Oppland fylkeskommune. Statens vegvesen. (2015) *Areal- og transportstrategi for regionssenteret Fagernes–Leira*. Tilgjengelig fra; <http://www.oppland.no/Handlers/fh.ashx?MId1=4&FilId=2849>

Figur 3: Songdalen kommune (2010). Nullvisjonen. Tilgjengelig fra; <http://www.songdalen.kommune.no/no/ORGANISASJON1/Andre-offentlige-virksomheter-relatert-til-Songdalen-kommune/Nullvisjon-Songdalen-Sogne-Vennesla/>

8 VEDLEGG

8.1 Statistikk - ulykker med personskader i Nord-Aurdal kommune

Statistikk materialet i dette kapitlet omhandler ulykker med drepte og skadde i trafikken for Nord-Aurdal for perioden 2011-2015. Det er også tatt med noen nasjonale statistikk tall.

8.1.1 Kilde

Statens Vegvesen fører statistikk over alle politirapporterte trafikkulykker med personskade. Tallmaterialet i vedlegg 8.1.3 er hentet fra Statens vegvesen, Ressursavdelingen, Trafikkteknikk og analyse (30.05.16).

8.1.2 Sammendrag

Statistikk fra Statens vegvesen viser at antall ulykker med skadde var 15 for Nord-Aurdal kommune i 2015. 11 av disse var lettere skadde, og det var det ingen drepte. Antall hardt skadde/drepte har vært stabilt de siste fem årene, og har ligget på 0-1. Antall lettere skadde i trafikken gikk kraftig ned i 2014 fra 2013, men gikk en del opp igjen i 2015. I perioden 2011-15 var utforkjøringer og møteulykker de mest vanlige uhellskategoriene. I kategorien utforkjøring er det flest hardt skadde og drepte. September er måneden med flest ulykker i perioden, men juni, november og desember ligger også høyt. Lørdag er den dagen i uka med mest ulykker, men torsdag og fredag har også høye ulykkestall. Det er bilførere og bilpassasjer som er involvert i flest ulykker. Den mest utsatte aldersgruppen er 15-24 år. Ellers er det også høyere ulykkeforekomst i aldersgruppen 35-44 og 45-54. MC-ulykker forekommer hyppigst blant de yngste sjåførene (15-17). Ev 16 er den vegen i Nord-Aurdal med flest ulykker og flest drepte/skadde. Ellers utmerker Fv 51 seg som ulykkebefengt og med mange skadde.

8.1.3 Tallmateriale

Antall ulykker fordelt årstall

År	Antall ulykker	Antall drepte/skadde	Antall drepte	Antall hardt skadde	Antall lettere skadde
2011	8	12	0	3	9
2012	12	21	1	3	17
2013	14	17	1	2	14
2014	7	8	0	2	6
2015	11	15	0	4	11
Sum	52	73	2	14	57

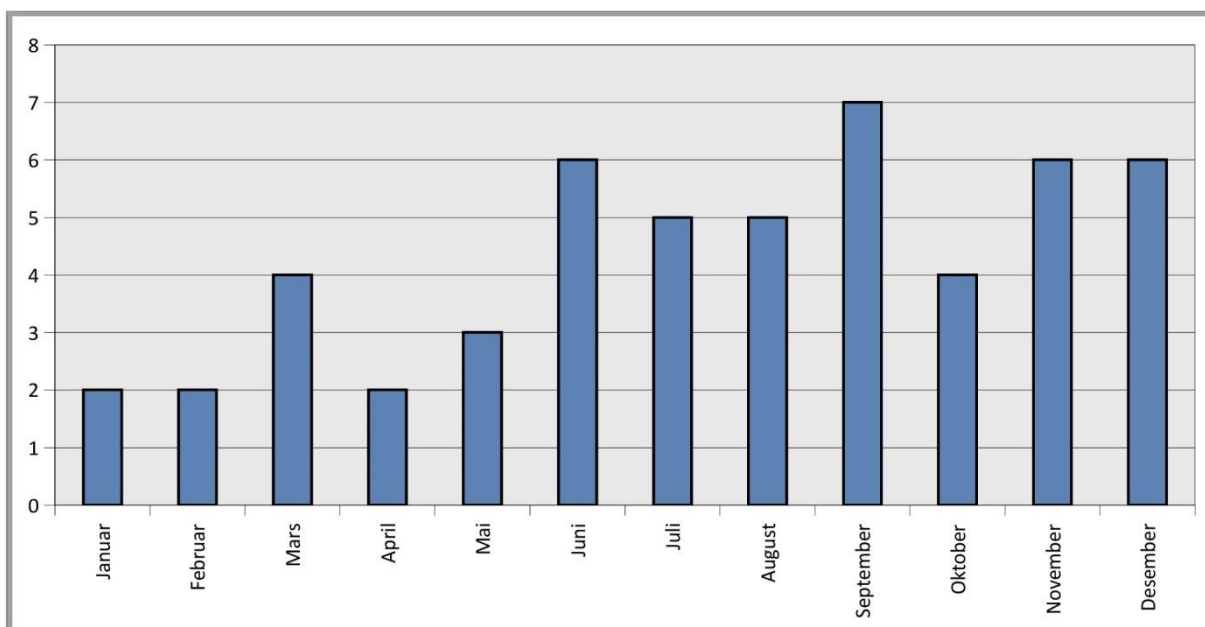
Figur 1: Tabellen viser at antall ulykker og antall skadde i trafikken har holdt seg omtrent på samme nivå i perioden, med unntak av en nedgang i 2014. Det er først og fremst ulykker med lettere skadde som hadde denne tilbakegangen. Antall hardt skadde/drepte har vært stabilt de siste fem årene. Antall drepte de siste 20 årene har også holdt seg konstant; 2-3 i hver femårsperiode.

Uhellskategori - skadegrad

Uhellskode hovedkategori	Antall ulykker	Antall drepte/skadde	Antall drepte	Antall hardt skadde	Antall lettere skadde
Annet	3	4	0	1	3
Fotgj.ul	3	3	0	2	1
Kryssul.	6	7	0	0	7
Møteul.	13	23	1	2	20
Påkj.bakfra	2	4	0	1	3
Utforkj	25	32	1	8	23
Sum alle	52	73	2	14	57

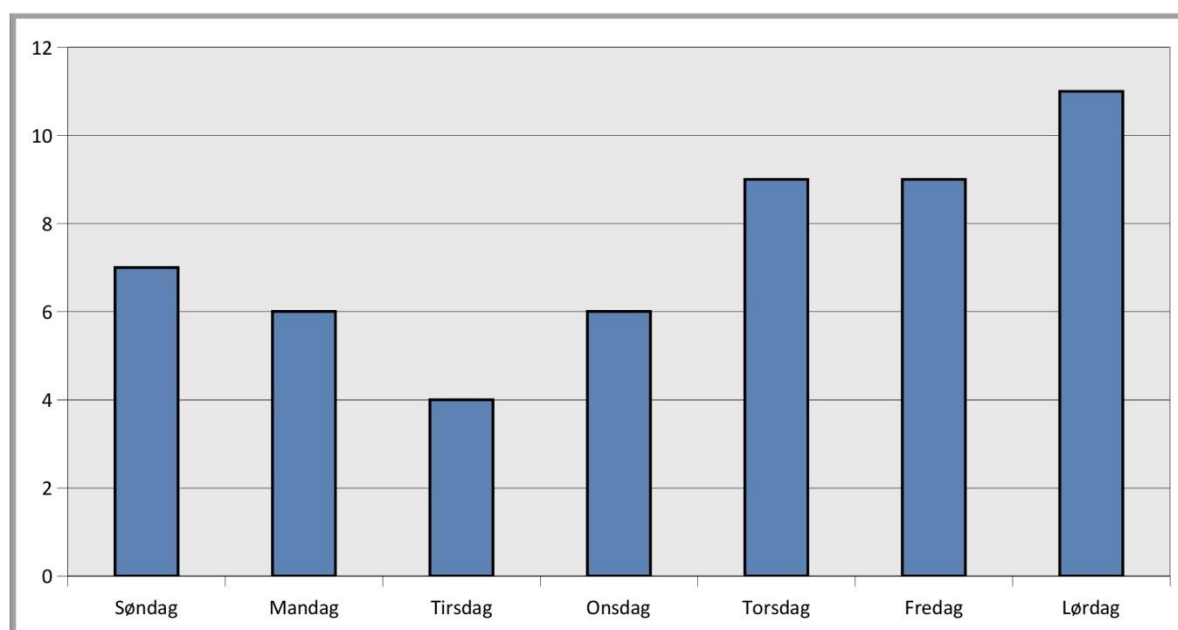
Figur 2: Tabellen viser at i perioden 2011-15 var utforkjøringer og møteulykker de mest vanlige uhellskategoriene. Det er også i disse kategoriene det er flest hardt skadde og drepte, særlig kategorien utforkjøring har mange hardt skadde.

Antall ulykker fordelt måned



Figur 3: Grafen viser at september er måneden med flest ulykker, og juni, november og desember ligger også høyt.

Antall ulykker fordelt på ukedag



Figur 4: Grafen viser at lørdag er den dagen i uka med flest ulykker. Her finner man også flest hardt skadde. Torsdag og fredag ligger også høyt på statistikken.

Trafikantgruppe- skadegrad

Trafikantgruppe	Antall drepte/skadde	Antall drepte	Antall hardt skadde	Antall lettere skadde
Bilfører	34	2	4	28
Bilpassasjer	27	0	5	22
Person lett MC	4	0	1	3
Person annen MC	3	0	2	1
Person moped	1	0	0	1
Person sykkel	1	0	0	1
Fotgjenger	3	0	2	1
Aker	0	0	0	0
Andre	0	0	0	0
Sum alle	73	2	14	57

Figur 5: Tabellen viser at det er trafikantgruppene bilfører og bilpassasjer som er involvert i flest ulykker.

Aldersgruppe- skadegruppe (trafikantergruppe)

Alders gruppe	Sum totalt	Bil fører	Bil passasjer	Person lett MC	Person annen MC	Person moped	Person sykkel	Fot gjenger	Aker	Andre
0- 5	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0
6- 9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10-14	2	0	2	0	0	0	0	0	0	0
15-17	9	0	4	4	0	1	0	0	0	0
18-20	5	2	0	0	1	0	0	2	0	0
21-24	5	2	2	0	0	0	1	0	0	0
25-34	7	3	4	0	0	0	0	0	0	0
35-44	8	6	2	0	0	0	0	0	0	0
45-54	14	9	5	0	0	0	0	0	0	0
55-59	4	1	1	0	2	0	0	0	0	0
60-64	5	3	2	0	0	0	0	0	0	0
65-69	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0
70-74	5	3	2	0	0	0	0	0	0	0
75-79	2	1	1	0	0	0	0	0	0	0
80+	4	2	1	0	0	0	0	1	0	0
ukjent	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Sum	73	34	27	4	3	1	1	3	0	0

Figur 6: Tabellen viser at den mest utsatte aldersgruppen er 15-24 år. Ellers er det også høyere forekomst i aldersgruppen 35-44 og 45-54. Det er bilførere og bilpassasjerer som er den mest utsatte trafikantergruppen. MC-ulykker forekommer oftest blant de yngste sjåførene (15-17).

Veg - skadegrad

Veg	Antall ulykker	Antall drepte/skadde	Antall drepte	Antall hardt skadde	Antall lettere skadde
EV16	27	40	2	4	34
FV204	3	6	0	0	6
FV261	1	1	0	0	1
FV264	2	3	0	2	1
FV265	1	1	0	0	1
FV33	1	1	0	1	0
FV51	13	17	0	7	10
KV1030	1	1	0	0	1
KV1038	1	1	0	0	1
KV1148	1	1	0	0	1
PV1102	1	1	0	0	1
Sum alle	52	73	2	14	57

Figur 7: Tabellen viser at det er Ev16 som er den vegen med flest ulykker og flest drepte/skadde. Ellers utmerker Fv 51 seg som ulykkebefengt og med mange skadde.

8.1.4 Nasjonale tall

Det er gledelig at antall trafikkdrepte på landsbasis har en klar synkende tendens. I 2015 var det registrert 117 trafikkdrepte i Norge. Aldri før i moderne tid har så få omkommet i trafikken. Bedre veger, tryggere biler, mer opplæring og bedre holdninger gir resultater. Allikevel er det fortsatt for mange som blir hardt skadd og får livet ødelagt.



Kilde: <http://www.vegvesen.no/Fag/Fokusomrader/Trafikksikkerhet/Ulykkesdata> (06.07.2016)

Adresse: Nord-Aurdal kommune,
Boks 143, 2901 Fagernes.
Mail: nak@nord-aurdal.kommune.no
Telefon: 61 35 90 00



Foto: Kristi Westerbø