

TRAFIKKSIKKERHETSPLAN

Hole kommune

Vedtatt 2011

med rev. handlingsprogram 2016-23

vedtatt 2016

**Vedtatt av Hole kommunestyre 05.09.2011.
Handlingsprogram 2016-23 vedtatt 01.02.2016, K-sak 002/16.**

TRAFIKKSIKKERHETSPLAN for Hole.

Vedtatt 05.09.2011 av Hole kommunestyre, sak 019/11.

Pkt. 5 Tiltak (handlingsprogram) vedtatt 01.02.2016 av Hole kommunestyre, sak 002/16.

1.0	INNLEDNING	3
	1.1 Bakgrunn for planarbeidet	3
	1.2 Organisering og gjennomføring	3
2.0	EVALUERING AV TRAFIKKSIKKERHETSPLAN 2001-2008	4
	2.1 Gjennomførte tiltak	4
	2.2 Trafikksituasjonen i Hole	4
3.0	VISJON OG MÅLSETTING	4
	3.1 Visjon	5
	3.2 Hovedmål og delmål	5
	3.3 Innhenting av informasjon	8
4.0	REGISTRERING OG PROBLEMANALYSE	9
	4.1 Trafikksituasjonen i Hole	9
	4.2 Fartsgrenser	9
	4.3 Politirapporterte trafikkulykker	9
	4.4 Problembeskrivelse	10
5.0	TILTAK	11
	5.1 Satsningsområder	11
	5.2 Generelt om spesifisering og prioritering av tiltak	11
	5.3 Organisatoriske tiltak	12
	5.4 Tiltak på kort sikt (2011 – 12)	14
	5.5 Langsiktige tiltak (2013 – 18).....	15
	5.6 Trafikksikkerhetstiltak på riks- og europaveg	15
	5.7 Opplæring og holdningsskapende arbeid	16
	5.8 Informasjon	18
	5.9 Kontroll og overvåking	18
6.0	BUDSJETTMESSIGE KONSEKVENSER	19
	6.1 Ressursbehov knyttet til gjennomføring av trafikksikkerhetsplanen	19
	6.2 Statlige midler	19
7.0	OPPFØLGING OG EVALUERING	19
	7.1 Oppfølging av trafikksikkerhetsplanen	19
	7.2 Evaluering av planen	19

1.0 Innledning

1.1 Bakgrunn for planarbeidet

Hole kommunes Trafikksikkerhetsplan for perioden 2007 – 2012, vedtatt 11.12.06, ble oppdatert 18.11.2008, HUM sak 26/08. Planen skal revideres hvert 4. år.

Samferdselsdepartementet har gjennom Vegdirektoratet laget et veiledningshefte for utarbeidelse av Kommunale trafikksikkerhetsplaner. Fra og med år 2001 er det en forutsetning for tildeling av midler at en slik plan foreligger, og at den revideres.

Det foreligger Nasjonal handlingsplan for trafikksikkerhet på veg 2006-2009, utarbeidet av Statens vegvesen, Politiet, Trygg Trafikk og Sosial- og helsedirektoratet. Handlingsplan for trafikksikkerhet i Buskerud er under revidering. Disse planene er retningsgivende for trafikksikkerhetsarbeidet i kommunene.

1.2 Organisering og gjennomføring

- Planen knyttes til kommunens økonomiplan med kommunestyret som vedtaksorgan. Planen utarbeides for 8 år om gangen, med evaluering og rullering hvert 4. år. Planperiode på 8 år (2 kommunevalgperioder) er valgt fordi 4 år synes for kort i forhold til mange av tiltakene som fremmes.
- Humanitært styret, som kommunens trafikksikkerhetsutvalg, har vært styringsgruppe for planarbeidet.
- Arbeidsgruppa, med ansvar for samordning og planutforming, har bestått av
 - Ingvild Oppenhagen, Hole kommunes barnerepresentant i plansaker,
 - Steinar Jensen, leder av Tekniske tjenester
 - Anne Nereng, skolefaglig ansvarlig
 - John Holten, leder av Eldrerådet
 - Det kommunale ungdomsrådet har ikke deltatt med noen representant.
- Hilde Bendz, areal og byggesak har vært sekretær for planarbeidet
- Grupper og enkeltpersoner har bidratt med innspill til planen og forslag til tiltak.

Vedtak:

- Planprogrammet ble vedtatt av Hole kommunestyre 14.06.2010, sak 023/10.
- Humanitært styre vedtok 25.01.11 å legge planforslaget ut til høring.
- Merknadsbehandling i Humanitært styre den 21.06.2011.
- Kommunestyret vedtok trafikksikkerhetsplan for Hole 05.09.2011, sak 019/11.

Revisjon:

- PM vedtok 01.06.2015 å legge forslag til revidert handlingsprogram, (tiltak pkt.5) ut på høring.
- Merknadsbehandling 18.01.2016, PM-sak 006/16.
- Kommunestyret vedtok revidert handlingsprogram 01.02.2016, sak 002/16.

2.0 Evaluering av gjeldende plan

2.1 Gjennomførte tiltak

Planen ble sist rullert i 2006, og vedtatt av kommunestyret den 11.12.06, med gyldighet i perioden 2007-2012. Planen ble oppdatert 18.11.08 av HUM, sak 026/08. Gjennomførte tiltak ble tatt ut av tiltakslista, langsiktige tiltak ble flyttet opp på prioriteringslista for tiltak på kort sikt. Nye tiltak ble lagt inn på uprioritert plass.

De viktigste gjennomførte tiltakene er:

- Sundvollen sentrum: fortau og gangbru over Kleivbekken
- Fjellsveien – Rudshaugen: gang-/sykkelveg
- Viksenga – Svensrud – Trongmoen: gang-/sykkelveg
- Røyse skole - Likvognsvingen: fortau og vegomlegging, arbeid er igangsatt
- Elstangen nord – Rørvik: godkjent reguleringsplan for gang-/sykkelveg

Mange mindre trafikksikkerhetstiltak er gjennomført, som lyspunkter, ventelommer og fartshumper.

2.2 Trafikksituasjonen i Hole

Trafikkmengde: Antall kjøretøy på vegene øker stadig, og årsdøgntrafikken ÅDT har økt på alle veger. Telling i 2008 viser at ÅDT = 11 100 ved rasteplassen nord for Skaret, og 15 000 ved Ringvoll på Norderhov. Økt ÅDT er ikke innarbeidet i oversikten over antall ulykker.

Fartsgrenser: Fartsgrensene er senket på enkelte strekninger, både på E16, fylkesveger og kommunale veger, og antall ulykker synes å være redusert på disse strekningene. Dette har ikke betydd noe for det totale ulykkesbildet i Hole, sannsynlig pga økt trafikkmengde.

E16 og Rv 285: Alle dødsulykker og ulykker med meget alvorlige skader de siste 11 årene har skjedd på disse vegene. Det har ikke vært drepte og alvorlig skadde på fylkesveger eller kommunale veger i denne perioden i motsetning til perioden 1990-98.
Jfr. kapittel 4. (Rv 285 er nettopp omklassifisert til Fv 285).

3.0 Visjon og mål

Trafikksikkerhetsplanen skal være en del av kommunens verktøy for å sikre gjennomføring av satsingsområdene i kommuneplanens samfunnsdel. Planen skal være et redskap til å bedre trafikksikkerheten og gi de myke trafikantene trygge forhold. Antall trafikkulykker skal ned, og påfølgende ressursbruk reduseres.

3.1 Visjon

Satsingsområdene i kommuneplanens samfunnsdel 2006 - 2017 fokuserer på **barn og unges oppvekstmiljø, det godt liv basert på natur og kultur**, samt næringsutvikling. Dette bygger på visjonen vedtatt av kommunestyret 12.02.07, K-sak 010/07.

Visjon:

Hole – eventyrlig fortid – eventyrlig framtid

Regjeringen har gjennom NTP lagt opp til at nullvisjonen skal være grunnlaget for trafikksikkerhetsarbeidet i Norge. I Nasjonal handlingsplan for trafikksikkerhet på veg 2006-09 er dette fulgt opp fra Statens vegvesen, Politiet, Trygg Trafikk og Sosial- og helsedirektoratet. Det er en visjon om et vegtransportsystem som tar sikte på å redusere antall ulykker, men legger hovedvekten på de alvorlige ulykkene som fører til drepte og hardt skadde:

Visjon:

«0-visjonen» er et ønskelig fremtidsbilde om ingen drepte eller livsvarig skadde i trafikken.

En forutsetning for å følge opp Regjeringens 0-visjonen i kommunale trafikksikkerhetsplaner må være at det bevilges store midler over Nasjonalbudsjettet til bygging av mer trafikksikre veger, samt forvaltning og vedlikehold av eksisterende vegkapital. Jfr. fordeling av drepte og skadete på vegene i Hole, pkt. 4.4.

3.2 Hovedmål og delmål

Kommuneplanens samfunnsdel med punkter som kan knyttes til trafikksikkerhet ble vedtatt av kommunestyret 11.12.2006.

3.2.1 Hovedmål 1

- *Det skal legges vekt på gode og attraktive servicetilbud, samt trygge oppvekstvilkår for barn og unge.*
- *Det skal være et bevisst engasjement rettet mot barn og unge og deres oppvekstvilkår, og spesielt på ungdom mellom 13 og 19 år .*

Delmål 1 Ingen drepte og alvorlig skadde på fylkesveger og kommunale veger i Hole.

Målet er færrest mulig alvorlig trafikkskadde og drepte på alle vegene i Hole, men situasjonen på E16 og Rv 285 ligger utenfor kommunens ansvarsområde. For lokalveger inkl. fylkesveger er målet 0 drepte og alvorlig skadde (0-visjon)

Tiltak 1: Gjennomføre alle beskrevne tiltak i løpet av planperioden.

Delmål 2 Skape trygge forhold for alle trafikkanter, særlig skolebarn.

Trygge forhold kan oppnås ved å fjerne faren for å bli skadet.

Tiltak 1: Økt bruk av fartskontroller.
Gjentatte fartskontroller på enkeltstrekninger langs fylkesveger og kommunale veger vil være et middel til å senke farten der det kjøres for fort.

Tiltak 2: Sørge for å ivareta trafikksikkerheten gjennom arealplanleggingen.
Kommuneplanens arealdel skal sikre fotgjengeres og syklisters behov for trygge veger/stier.
Trafikksikringsforhold skal beskrives, og tiltak for å sikre gang-/sykkelveger og snarveger skal vises i reguleringsplanene.
Alle planer og utbygginger skal tilfredsstillende krav om universell utforming.

Tiltak 3: Gang-/sykkelveger, turstier eller snarveger skal sikres i en avstand på 4 km fra alle skoler, og mellom de større boligområdene og naturlige samlingsplasser for barn og unge.

3.2.2 Hovedmål 2

I h.h.t. kommuneplanens langsiktige del skal det arbeides spesielt med 3 satsingsområder i Hole, hvorav det ene er barn og unge og deres oppvekstmiljø.

Av målene knyttet til barn og unge, kan følgende mål også knyttes til trafikksikkerhetsplanen:

- *Barn og unge skal ha trygge og gode fysiske og sosiale forhold rundt der de bor.*
- *De minste barna må ha tilbud i sitt nærmiljø, skolene bør være sentrum for fritidsaktiviteter og tilrettelegges for dette.*
- *Barn og unge skal kunne bevege seg trygt mellom hjem, skole og aktiviteter.*

Delmål 1 Ingen barn skal skades på veg til og fra skolen

- Tiltak 1:** Sørge for at alle skoleveger er trygge.
Trafikksikkerhetstiltak knyttet til barns skoleveg skal prioriteres ved hjelp av sikre krysningspunkter, gangveg/fortau, snarveger og ”barnetråkk”.
- Tiltak 2:** Om vinteren er det viktig å få brøytet og strødd boliggater, gangveger og fortau før barna går til skolen.

Delmål 2 Redusere foreldrekjøring til og fra skolen

- Tiltak 1:** Tilrettelegge for avstigning i akseptabel gangavstand fra skolen. Det vil også bedre de til dels kaotiske trafikkforholdene nærmest skolene i enkelte perioder på dagen.
- Tiltak 2:** Fortsette arbeidet med at ungene skal gå eller sykle til skolen for at de skal få frisk luft og bevegelse/mosjon før skolen starter, og at de skal få erfaring og lære seg å bevege seg i trafikken.
- Tiltak 3:** Lage kampanjer som motiverer barn og unge til å sykle eller gå til skolen.

3.2.3 Hovedmål 3**Holes innbyggere skal ha et bevisst forhold til trafikksikkerhet med vekt på eget ansvar.**

For å utvikle positive holdninger til trafikksikkerhet kreves holdningsskapende arbeid blant trafikanter.

Delmål 1 Alle barn skal utvikle positive holdninger til trafikksikkerhet.

- Tiltak 1:** Drive forebyggende arbeid rettet mot foreldre, som forbilder for sine barn. Arbeidet starter allerede på helsestasjonen.
- Tiltak 2:** Drive holdningsskapende arbeid rettet mot barn og ungdom – som de fremtidige trafikanter. Arbeidet starter i barnehagen.
- Tiltak 3:** Trafikkopplæring og holdningsskaping innarbeides

i skolenes handlingsplaner, og vurderes årlig.

Tiltak 4: I trafikkopplæring og holdningsskapende arbeid trekkes Politiet, Trygg Trafikk og NAF inn som medspillere og samarbeidspartnere.

Delmål 2 **Skolevegen skal både føles, og reelt sett være trygg for å gi muligheter for opplevelser, læring og mestring av sosiale og fysiske aktiviteter.**

Tiltak 1: Skape holdninger hos barn ved egen ferdsel, erfaring og opplevelser i trafikken. Dette krever at tiltakene under delmål 2 i pkt. 3.2.2 er oppfylt.

Delmål 3 **Opplæring og holdningsskapende arbeid for voksne skal tilrettelegges slik at atferden i trafikken fokuseres på trafikksikkerhet.**

Tiltak 1: Skape motivasjon og engasjement hos den enkelte bilist for trafikksikkerheten i kommunen og å oppfordre den enkelte til å spørre seg selv: Hva kan jeg bidra med?

Tiltak 2: Formidle kunnskap og utvikle effektive tiltak slik at eldre, funksjonshemmede og bevegelseshemmede får den informasjon som er nødvendig for trygg og sikker adferd i trafikken.

3.3 Innhenting av informasjon

3.3.1 Registrering av trafikkfarlige steder

Velforeninger, barnehager, skoler og FAU m.fl. ble tilskrevet, og bedt om å bidra med innspill til planarbeidet. Det kom inn 15 innspill til planarbeidet foruten innspill fra regionale myndigheter. Innspillene er vurdert i forbindelse med revidering av tiltakslistene under pkt. 5.

3.3.2 Innhenting av politirapporterte og forsikringsrapporterte ulykker

Både de politirapporterte og forsikringsrapporterte ulykkene er bearbeidet og stilt opp i tabell/presentert av Statens vegvesen Region sør, Øvre Buskerud distriktkontor.

Tiltak i forhold til de registrert ulykkespunktene vurderes. Statens vegvesen arbeider med planlegging og bygging av midtdeleere på lange strekninger av E16 for å redusere møteulykker.

4.0 Registreringer og problemanalyse

4.1 Trafikksituasjonen i Hole

Trafikksituasjonen i Hole preges av E16 og trafikken knyttet til denne. 72 % av alle politirapporterte trafikkulykker i kommunen i perioden 2006-09 skjedde på E16. 78 % av alle skadde og drepte i trafikken knyttes til E16. Dette er en liten prosentvis øking i forhold til alle rapporterte trafikkulykker og registrerte skadde og drepte i Hole. E16 gjennom Hole utgjør 26,6 km og riksveg 285 mot Lier er 3,3 km. Gang-/sykkelveger langs E16 utgjør ca. 12 km.

Fylkesvegene utgjør ca. 37,5 km. Alle har redusert fartsgrense 60 km/t eller mindre.
 Fv 155 Elstangen - Skaret (gml. E68) 8,4 km
 Fv 156 Åsaveien 4,4 km
 Fv 157 Vollgata (E16 - Kalkverket) 2,4 km.
 Fv 158 Vik – Moskummen - Leine - Helgelandsmoen 16,9 km
 Fv 160 Svendsrud - Bønsnes - Leine 5,3 km
 Fv 285, tidligere Rv 285 tas inn som fylkesveg fra neste revisjon.

Kommunale veger i Hole utgjør 33 km. I tillegg har kommunen vedlikeholdsansvar på en del private veger, ca. 2,3 km.
 Kommunale gangveger inkl. fortau, utgjør ca. 9 km.

Private veger finnes det ingen oversikt over. Private gårdsveger utgjør hovedtyngden av disse. Ellers finnes en del private fellesavkjørsler i boligområdene.

Det er gatelys langs E16 fra Sollihøgda til Ringeriksgrensa. I de fleste boligområdene er det også gatelys, samt fylkesveger med gang-/sykkelveg.

4.2 Fartsgrenser

Vegstatus	Lengde (km)	30 km/t	40 km/t	50 km/t	60 km/t	70 km/t	80 km/t
E16 + Rv 285	30 km	-	-	-	3,2 km	2,0 km	24,8 km
Fylkesveger	38 km	-	1,3 km	5,0 km	31,7 km	-	-
Komm. veger	33 km	19 km	1,2 km	5,0 km	8,0 km	-	-
Tot. veglengde	101 km	19 km	2,5 km	10,0 km	42,9 km	2,0 km	24,8 km
Tilnærmet % av total veglengde		19 %	2,5 %	10 %	42,5%	2 %	24 %

4.3 Politirapporterte trafikkulykker på E16, riks- og fylkesveger 1990-2005

Rapportene omfatter to perioder: 1990-98 (9 år) jfr. trafikksikkerhetsplan for 2001-2008, og 1999-2005 (7 år). Fordi rapportperiodene ikke er like lange, og trafikkmengden har økt, kan ikke tallene sammenliknes direkte, men de gir likevel en indikasjon på ulykkesfrekvensen.

Tallene angir antall skadet/drept i de ulike fartssonene.

tidspanne	år	30/40 km/t	50 km/t	60/70 km/t	80/90 km/t	Totalt
1990-1998	9	1 lettere skadet	14/0	70/3	123/10	213/13 ¹⁾
Gj.snitt pr. år			1,5	8,1	14,7	25,1
1999-2005	7	4/0	16/0	67/3	101/ 6	198 ²⁾
Gj.snitt pr. år		0,5	2,2	10,0	15,2	28,2
2006-2010	5	3/1	2/0	43/0	64/3	112/4
Gj.snitt pr. år		0,8	0,4	8,6	13,5	23,2

¹⁾ 213 inkluderer 5 registrert skadet i ukjent fartssone.

²⁾ 189 inkluderer 1 registrering i ukjent fartssone.

Fartsgrensene er satt ned på flere strekninger siden 1990. I perioden 1990-98 var fartsgrensen 90 km/t på en lang strekning av E16. I 2005 ble farten på en kortere strekning av Fv 158 redusert til 40 km/t, hvor det i 1999-2003 var registrert skader. I 2000 ble fartsgrensen mellom Kroksund og Vik senket til 70 km/t, og det er i ettertid ikke registrert drepte eller meget alvorlig skadde på strekningen.

Oversikt fra de siste 5 årene viser en liten nedgang antall trafikkskadde i forhold til årene 1990 – 2005. Det gjelder alle fartssoner lik eller høyere enn 50 km/t.

Sykkelykker blir i liten grad rapportert til politiet.

De politirapporterte personskadeulykkene i Hole kommune i perioden representerer en årlig samfunnskostnad på vel 50 mill kr. Kostnader ved en gjennomsnittlig ulykke med lettere skade (21) er beregnet til 1,025 mill kr., alvorlig personskade (1,5) er beregnet til 7,69 mill kr, og meget alvorlig skade (0,5) til 23,2 mill kr., prisenivå 2010, (Vegdirektoratet). Kostnader pr. drepte (0,5) ved trafikulykker er beregnet til nesten 34 mill. kr. Tallene i parentes er snittet pr år i perioden 2006-10)

4.4 Problembeskrivelse

Riks- og europaveg

De største problemene i Hole er knyttet til E16. De aller fleste politirapporterte trafikulykker skjer på europavegen. Av de som er skadet eller drept i perioden 2006-09, er ca. 81 % blitt skadet eller drept på E16 og på tidligere Rv 285, nå Fv 285. Alle dødsulykkene har skjedd på disse vegene.

Fylkesveger, kommunale og private veger.

Det er ingen drepte eller meget alvorlig skadde på disse vegene i perioden 1990-2009. Ca. 29 % av skadene skjedde på fylkeskommunale, kommunale og private veger i 2006-10, sammenliknet med hhv 16% og 21% i de to tidligere periodene. Det skjer svært få ulykker med personskade der fartsgrensen er 50 km/t og lavere.

Fordeling av drepte og skadet på de ulike vegekategoriene i Hole:

Periode	År	Drept/skadet	E16 + Rv 185	Fylkesveger	Komm.veger	Priv. veger
1990-1998	9	13 /213	Ca. 79 %	14 %	5 %	< 2 %
1999-2005	7	9 /189	84 %	12 %	3 %	1 %
2006-2010	5	4 / 112	91 %	3,5 %	4,5 %	1 %

5.0 Tiltak 2016 - 23

5.1 Satsningsområder

For å oppnå hovedmålene og delmålene må kommunen først og fremst satse på å sikre barn, unge og eldre trygge veger og stier for deres ferdsel til fots og på sykkel.

Dette kan gjøres ved en del enkle tiltak som siktforbedringer, venteramper for skolebussen og fortsatt fartsgrense på 30 km/t i boligområdene.

Organisatoriske tiltak som fartsovervåking og adferdspåvirkning er andre tiltak.

Av andre tiltak som kommunen vil satse på er opparbeidelse av snarveger og stier samt gang- og sykkelveger i forbindelse med kommuneplan og reguleringsplaner.

Det settes krav om universell utforming i alle reguleringsplaner.

5.2 Generelt om spesifikasjon og prioritering av tiltak

Tiltakene er inndelt i 3 kategorier: Organisatoriske tiltak
Fysiske strakstiltak
Langsiktige tiltak

De langsiktige tiltakene er ikke prioritert men gitt et tiltaksnummer. Tiltakene er knyttet til sted eller vegstrekning. Evt. fylkesvegnummer er oppgitt. Tiltakene er kort beskrevet, og det er gitt begrunnelse for tiltakene.

Tiltak på fylkesveger er samlet nederst under hver kategori, mens kommunens ønsker om tiltak knyttet til riks- og europaveg står under pkt. 5,6.

Prioriteringene er gjort på bakgrunn av målsettingene og satsingsområdene.

Organisatoriske tiltak er ikke prioritert, da tiltakene kan settes i gang umiddelbart, evt. etter politisk vedtak og bevilgninger. Kostnadene med rydding, skilting og lignende er forholdsvis begrenset.

Fysiske strakstiltak er tiltak som bør gjennomføres i løpet av et par år.

Langsiktige tiltak bør gjennomføres innen planperioden.

Informasjon, opplæring og holdningsskapende arbeid er beskrevet i egne avsnitt.

5.3 Organisatoriske og mindre tiltak. (2016 – 19)

Forkortelser: SV = Statens vegvesen Buskerud vegkontor
 K = Hole kommune/kommunal veg
 P = Politiet

Pri	Tiltak	Sted	Tiltak	Begrunnelse	Ans- var
			Fartskontroller		
	1	Fv 155 Utvika	Fartskontroller	Høg hastighet	
	2	Fv 158 Hundstad - TVS – Gomnes	Fartskontroller	Høg hastighet	P
	3	Fv158 Kjelle- berget/Moskummen	Fartskontroller	Innspill om høg hastighet	P
	4	Selteveien	Fartskontroller, -målinger	Innspill om høg hastighet	P/K
			Fotgjengerfelt		
	5	Strandveien/ Sommerroveien	Nytt fotgjengerfelt males	Viktige krysningspunkter for skolebarn	K
	6	Avkjøring til Herredshuset	Nytt fotgjengerfelt males	Viktig krysningspunkt for skolebarn	
	7	Gangveg kryss m Trongmoen	Merking av fotgjengerfelt Flytte vikepliktskilt oppover	Sikrere kryssing av Trongmoen	K
	8	Dronningveien/ Nedr Grøndokv	Merke fotgjengerovergang og asfaltere til gangveg	Mange gående	K
	9	Viksveien ved brua over E16 og sideveger til Viksv. fra øvre Steinsåsen	Oppfrisking av eksisterende gangfelt	Malinga er slitt vekk	K
			Gatelys		
	10	Alle merkede fotgjengerfelt	Lyspunkt	Sikre myke trafikanter sikrere krysningspunkter	K
	11	Dronningveien	Lyspunkt mellom Lars Mikkelsens vei og Ø. Grøndokk- vei. Jfr. 5.4, tiltak 1.	Utrygt for fotgjengere.	K
	12	Meieriveien/Fv158	Nytt lyspunkt vest for kryss + ett i stolpe	Vanskelig å se dem som kommer på gangvegen	K
			Fartshumper		
	13	Kommunale veger	Merking av fartshumper, bl.a. ved Røyse skole	Mange fartshumper er for dårlig merket	K
	14	Strandveien	Fartshump før kryss m/Fjordvn. vurderes	Høg fart i krysset.	K
	15	Fjellsveien, Selte- veien og Jørgen Moes vei	Tiltak vurderes etter målinger av ÅDT og hastighet	Høg fart	K
			Fartsgrenser og skilting		
	16	Prestegårdsvn.	40 km/t Likvognsvingen – kirka (senket fra 50 km/t)	Bl.a. pga parkering langs kirkemuren	K
	17	Sommerroveien	Ekstra fartsgrenseskilt 30 km/t	Høg hastighet	K

	18	Trongmoen	Redusert fartsgrense til 40 km/t Svensrud – Svingerud. 30 km/t forbi barnehagen. Atkomst til gangvegen fra Soria Moria asfalteres.	Sikre myke trafikanter	K
	19	Jørgen Moes vei (Bjørnstad – Sørums)	Redusert fartsgrense fra 60 til 50 km/t	Bedre trafikksikkerheten	K
	20	Dronningveien	"skolevei"-skilt flyttes nedover. Fartssone 30 km/t flyttes nedover.	Bedre skilting i nedre del av Dronningveien	K
	21	Strandveien	Parkering forbudt-skilt på øst-sida langs Høyenhallstranda	Vanskelig å passere pga parkering på begge sider.	K
			Div. tiltak		
	22	Sollihøgda	Snuplass for skolebuss	Vurderes i K-delplan	K
	23	Passende avstand fra Røyse skole	Enkle avstigningsplasser	Diskuteres med TS-utvalget	K
	24	Kryss J Moes v/ Prestegårdsvn.	Fjerne vegetasjon som hindrer sikt mot kirka	Bedre sikten i krysset	K
	25	Atkomst Svensrud idrettsanlegg	Breddeutvidelse slik at 2 biler kan møtes.	Vegen er for smal	K
	26	Alle kommunale veger	Sjekke og evt. bytte ut og supplere fartsgrenseskilt	Feil ved endring av fartsgrense. Mangel på skilt	K
	27	G/s-veger	Tidlig feiging av fortau Vedlikehold av asfalt Vedlikehold av autovern	Mye grus på g/s-vegene Huller i asfalten	K
	28	Fjellsveien ved Gammel-klokkergården	Autovern og "grøfterens" med breddeutvidelse i bakken. Møteplass overfor innkjøring til gårdstun	Smal veg i bakken	K
	29	Alle nye reguleringsområder	Krav om beskrivelse og dokumentasjon av trafikksikkerhetstiltak i alle reguleringsplaner, samt krav om universell utforming		K

1	1	Fylkesvegane	Merking av fartshumper	Mange fartshumper er for dårlig merket.	SV
1	2	Fv158/Meieri-veien	Rette opp autovern	Bedre trafikksikkerheten	SV
	3	Fv160 Bønsnesveien	Utvide skulder ca. 200 m sørover fra krysset m Fv158.	Bedre sikkerheten for barnehagebarn til båthavn	SV
1	4	Fv160 Bønsnesveien	Senke farten til 50 km/t		SV
1	5	Fv155	Fartsgrensen settes ned igjen til 50 km/t	Farlig, særlig for skolebarna, å gå langs vegen	SV
	6	Fv158 Helgelandsmoen	Opphøyde gangfelt ved Skauveien og Kastebakken	Mye kryssende gangtrafikk	SV

Det er et generelt ønske fra politiet om å styrke fartskontrollen på fylkesveger og kommunale veger.

5.4 Tiltak på kort sikt (2016-19)

Forkortelser: SV = Statens vegvesen Buskerud vegkontor
K = Hole kommune

Pri	Tiltak	Veg/sted	Fysiske tiltak	Begrunnelse/oppfølging	Ansvar
1	1	Dronningveien, Brobekkvn. – Ø. Grøndokka	Fortau. Bedre sikt i vegkryss. Jfr. plan for TS-tiltak	Smal vegbane, uoversiktlige vegkryss	K
2	2	Selteveien	Venteareal bussholdeplasser	Bedre trafikksikkerheten	K
2	3	Jørgen Moes v.	Venteareal bussholdeplasser	Bedre trafikksikkerheten	K
1	4	Fv158 Sandby - Helgeland	Gang-/sykkelveg (ferdig regulert)	Stor trafikk og mange skolebarn	K/SV
2	5	Vik skole Sundvollen b.h. SOS	Etablere lys på parkeringsplassene	Øke trafikksikkerheten når det er mørkt	K
2	6	Helgeland - Likvognsvingen	Gang-/sykkelveg	Smal veg. Jfr. K-plan	K
2	7	Vik	Fortau Frivilligsentralen/ barnehagen – rundkjøring ved Shell	Jfr. reg.plan Vikslia	K/pr
1	8	Atkomstveg idrettsanlegg og barnehage	Utvide avkjøringen til idr.anlegget. Breddeutvide atkomstvegen, gatelys, skilting	Vegen er for smal, asfaltbredd 4 m	K
2	9	Kirkebakken	Utvide øvre del av vegen	Smal og trafikkfarlig	K
2	10	Sundvollen sentrum/ Dronningveien	Gode gangarealer sikres fra bussholdeplass – over Sundvollbekken – til fortau i Dronningveien	Planlegges i ny detaljplan for området	K/pr

1	1	Fv 158 Kjellerberget	Busslommer / venteareal buss	Nye aktiviteter for barn i området	SV
1	2	Fv 158 Sandby-Helgeland	Gang-/sykkelveg i hht. plan	Stor trafikk og mange skolebarn. Jfr. K-plan.	SV
2	3	Fv 158 Fjellsveien	Venterampe på vestsida av Fv	Utrygg av- og påstigning	SV
1	4	Fv 158 Hundstad	Opprusting av fartshump	Eks. fartshump fungerer ikke	SV
2	5	Fv 160 Svensrud - Bønsnes	Venteareal buss.	Smal, svingete og uoversiktig veg	SV
1	6	Fv160 Svensrud - Bønsnes	Senke fartsgrensen fra 60 til 50 km/t	Høg fart og mange store kjøretøy.	SV
2	7	Fv155 Elstangen-Tyrifjord Brygge	Gang-/sykkelveg	Trafikkfarlig vegstrekning med E16 trafikk	SV
1	8	Fv158 Fjellsveien - Frøysugata	Fortau/gangveg	Smal og svingete veg. Jfr. K-plan	SV

5.5 Langsiktige tiltak (2020 -23)

Forkortelser: SV = Statens vegvesen
K = Hole kommune/kommunal veg

Pri	Tiltak	Veg/sted	Fysiske tiltak	Begrunnelse	Tiltaks haver
	1	Gamleveien- Gjesvoldåsen	Bedre vegdekke, flere lyspunkter	Uoversiktlig sving	K
	2	Frøysugata	Gang-/sykkelveg	Jfr. K-plan	K
	3	Trongmoen	Gangveg idr.anl.- Svingerud	Smal veg. Jfr. K-plan	K
	4	Jørgen Moes v	G-/s-veg Svingerud - Likvognsvingen	Jf. K-planen	K

	1	Fv 160 Svensrud - Bønsnes	Utvide vegen særlig i svingene. Bedre sikt.	Smal og svingete veg, særlig vanskelig om vinteren.	SV
	2	Fv 158 Tyrifj. Skole - Hunstad	Bedre sikt	Uoversiktlige steder	SV
	3	Fv 158 Moskummen - Hundstad	Gatelys - enkelte punkter	Smal og uoversiktlig veg	SV
	4	Fv 158 Stadum-Helgeland	Lys i kryssene. Varselskilt om vegkryss	Barna går på Fv til bussen	SV
	5	Fv158 Moskummen - Klokkersvingen	Gang-/sykkelveg	Usikker skoleveg	SV
	6	Fv155 Tyrifjord Brygge - Utøystua	Gang-/sykkelveg	Trafikkfarlig vegstrekning med E16-trafikk	SV
	7	Fv155 Utøystua - Nes	Gang-/sykkelveg	Trafikkfarlig vegstrekning med E16-trafikk	SV

Tiltakene 1-7 ligger innenfor Statens vegvesens tiltaksområde.
Langsiktige tiltak er ikke satt opp med prioritet for gjennomføring.

5.6 Trafikksikkerhetstiltak på riks- og europaveg.

Ansvarlig for gjennomføring av tiltakene på E16 er Statens vegvesen Region sør eller Ringerike trafikkstasjon. Ingen prioritering er foreslått bortsett fra tiltak nr. 5.

Pri	Tiltak	Sted	Tiltak
	1	E16 Sollihøgda	Henvisn.skilt til gangbrua. Gml. avkjøring til tursenteret stenges med grøft. Fartsdempende tiltak og fartsmålinger.

			Vurdere å flytte bussholdepl. nærmere gangbrua.
	2	1 km sør for Elstangen	Eks. viltgjerde forlenges nordover
	3	E16 Rørvik - Elstangen	Fotgjengerundergang til/fra busslomme, eller busslommer langs E16 ved planfritt kryss ved Elstangen
	4	E16 Kurve ved Sundøya	4 små retningsmarkeringer (piler)
	5	E16 Kryss med Selteveien	Retardasjonsfelt i sydgående retning
	6	E16 Steinssletta – kryss ved Sonerud	Retardasjonsfelt i sydgående retning
	7	G-/s-veg forbi Garntangen	Sørge for avrenning, snu fallet vekk fra gang- og sykkelfeltet.

5.7 Opplæring og holdningsskapende arbeid

5.7.1. Innledning

Trafikkopplæring og holdningsskapende arbeid er viktige elementer i å skape gode trafikanter. Dette skal det arbeides med i alle aldersgrupper. De voksne, og særlig foreldre/foresatte er forbilder for barn og unge, og har derfor et stort ansvar i denne forbindelse. Barnehage og skole er viktige arenaer for trafikkopplæring, se pkt. 4.6.2 og 4.6.3.

- *Allerede på Helsestasjonen tas det opp med foreldrene deres ansvar i forhold til påbud om sikring av barn i bil, og deres ansvar som forbilder for barna.*

5.7.2. Trafikkopplæring i barnehagen

Trafikken er en del av barnas hverdag, som de daglig må forholde seg til. Det er derfor viktig at man gir barna en god oppdragelse og veiledning til å bli gode trafikanter så tidlig som mulig.

- *I barnehagene er hverdagssituasjoner et godt utgangspunkt for trafikkopplæringen. Eksempler: trafikkultur når man er på tur i nærmiljøet, i lek o.l.*
- *Trafikksikkerhet og holdningsskapende informasjon er viktig å ta opp på foreldremøter allerede i barnehagen. Aktuelle temaer er sikring av barn i bil og barnas trafikk-opplevelser på veien til og fra barnehagen.*
- *Barnehagene bruker mye kollektivtransport, noe som skaper fine læresituasjoner.*
- *Mange av barnehagene har mottatt og arbeider med et opplegg fra Trygg Trafikk om Dukken Tarkus.*

5.7.3. Trafikkopplæring i grunnskolen

I skolen skal elevene oppøve praktiske ferdigheter, samtidig som de skal få utviklet en mer teoretisk forståelse av hvordan trafikken fungerer.

Læreplanen L 06 har som kompetansemål at elevene etter 4. trinn skal:

”følge trafikkregler for fotgjengere og syklister”,

samt under kompetansemål etter 7. trinn:

”praktisere trygg bruk av sykkel som framkomstmiddel”.

Det skal samarbeides med foreldrene slik at elevene blir flinke til å ferdes i trafikken.

Ved skolestart for 1. trinn, er det særlig viktig å ta opp emnet trafikk, da det er viktig å starte opplæringen så tidlig som mulig, og å lære inn gode rutiner.

- *Elevene skal få praktisk trening i aktuelle ferdigheter.*
- *Foreldremøte om skoleveg, skoleskys og foreldrekjøring*
- *Foreldrene må snakke om rutiner på skolevegen, og trene skolevegen sammen med barna sine.*

På 1. trinn har skolene i Hole et samarbeid med politiet og Nettbuss. Dette er viktige tiltak som må fortsette som en fast del av trafikkopplæringen i skolen.

- *Politiet besøker trinne og har en time med hver gruppe om bruk av refleks og ferdsel i trafikken.*
- *Utdeling av refleksvester/refleksbrikker*
- *Samarbeid med Nettbuss om opplæring i busskultur og ferdsel på buss.*
- *Sykelopplæring med praktisk og teoretisk prøve hver vår. Politiet er inne med kontroll av sykler på våren i 4. trinn. elevene får skriv med hjem om at det er påbudt å bruke hjelm..*

Trafikkopplæring i samarbeid med politiet på mellomtrinnet (5.-7. trinn).

- *Foreldremøte med tema bruk av sykkelhjelm og voksne som forbilder.*
- *Hjelmavtaler*

Undervisning som knyttes til trafikkopplæring i samarbeid med politiet i ungdomsskolen:

- *Rus og rusmidler, gruppepress o.l.*
- *Foreldremøte med holdningsskapende arbeid som tema.*

5.7.4. Trafikkopplæring i den videregående skole

Elevene ved Tyrifjord videregående skole får besøk av politiet på våren det året de er russ.

- *Temaet «rus og russ» tar for seg holdninger til russefeiringen som har med rus og trafikk.*

5.7.5. Verneutstyr

I all opplæring og holdningsskapende arbeid innen trafikksikkerhet skal det fokuseres på verneutstyr, dvs. bruk av bilbelte, sikringsutstyr for barn i bil, hjelm for syklister og refleks.

Verneutstyr er et av satsningsområdene i Handlingsplan for trafikksikkerhet i Buskerud, jfr. denne.

5.7.6. Aktuelle samarbeidspartnere

Både Rammeplanen for barnehagene og læreplanverket for grunnskolen legger stor vekt på at barna skal få kunnskap om lokalmiljøet sitt og at denne kunnskapen først og fremst skal erverves gjennom å utnytte mulighetene i nærmiljøet.

Det arbeides med planer for en kommunal ungdomsklubb i kommunen, et sted hvor det vil være naturlig å drive holdningsskapende arbeid i forhold til trafikksikkerhet.

Aktuelle samarbeidspartnere vil være:

- * Politiet
- * Nettbuss Ringerike
- * Biltilsynet
- * Foreldre eller voksne som har yrker knyttet til trafikk.
- * Foreldrerådet
- * Ringerikes Blad
- * Annen lokalpresse/media.
- * Frivillige organisasjoner, herunder bl.a. NAF.
- * Ungdomsklubb

5.8 Informasjon

Målet med informasjon er å endre folks adferd slik at trafikken blir sikrere, og ulykestallet dermed går ned. I tillegg forventes det at slike tiltak skal skape forståelse for restriksjoner og kontrollvirksomhet i trafikksikkerhetsarbeidet.

Informasjon brukes for å gjøre trafikantene oppmerksomme på situasjoner som krever stor aktsomhet, på samfunnsforhold som endres m.v. Informasjon gis

- ⇒ gjennom kampanjer,
- ⇒ ved annonser rettet mot trafikanter i sin alminnelighet eller i bestemte situasjoner,
- ⇒ til bestemte grupper, f.eks. eldre, ungdom, ved skolestart, påsketrafikanter osv.

Slike tiltak kan med fordel gjennomføres i samarbeid med frivillige organisasjoner som er aktive i lokalmiljøet, f.eks. idrettslag, Trygg Trafikk m.fl.

5.9 Kontroll og overvåking

Kontroll og overvåking av trafikken er virkemidler som kommunen ikke rår over.

Gjennom samarbeid med politiet kan tiltak innen disse områdene gjennomføres dersom det

oppstår spesielle behov.

6.0 BUDSJETTMESSIGE KONSEKVENSER

6.1 Ressursbehov knyttet til gjennomføring av trafikksikkerhetsplanen

Alle tiltak må settes inn i en budsjettmessig sammenheng. Kost/nytteverdi må komme klart frem i tiltaksplanene. (K-vedtak 002/16)

Ansvar for gjennomføring av tiltakene vil ligge både på avdeling for areal og byggesak, og teknisk avdeling.

6.2 Statlige midler

Kommunen vil søke om statlige midler til trafikksikkerhetstiltak. Det kan søkes om inntil 60% av beregnet kostnad for et prosjekt.

Når det gjelder prosjekter på fylkesveger må kommunen lage utbyggingsavtale med Statens vegvesen før arbeidet kan settes i gang. Det er også mulig å søke om tilskudd til trafikksikkerhetstiltak langs fylkesveger.

7.0 OPPFØLGING OG EVALUERING

7.1 Oppfølging av trafikksikkerhetsplanen

Det er av avgjørende betydning at planen følges opp med hensyn til gjennomføring av planlagte tiltak.

Det utarbeides statusrapport som legges fram for kommunestyret annethvert år. Ansvaret tillegges det utvalget som er trafikksikkerhetsutvalg og styringsgruppe for arbeidet med trafikksikkerhetsplanen.

7.2 Evaluering av planen

Hvert 4. år er det naturlig at det foretas en samlet evaluering i forhold til rullering av planen.