



# SIGDAL KOMMUNE

## TRAFIKKSIKKERHETSPLAN 2022– 2026



# 1. INNHOLDSFORTEGNELSE

2.	FORORD.....	3
3.	SAMMENDRAG .....	3
4.	INNLEDNING .....	4
4.1.	HISTORIKK .....	4
4.2.	ORGANISERING OG MEDVIRKNING .....	4
5.	NASJONALE OG REGIONALE FØRINGER I TRAFIKKSIKKERHETSARBEIDET.....	5
5.1.	TRAFIKKSIKKERHETSARBEIDET – SAMORDNING OG ORGANISERING .....	5
5.2.	NASJONAL TRANSPORTPLAN .....	6
5.3.	NASJONAL TILTAKSPLAN FOR TRAFIKKSIKKERHET PÅ VEI 2022-2025.....	7
5.4.	FOLKEHELSE OG TRAFIKKSIKKERHET .....	7
5.5.	TRAFIKKSIKKER KOMMUNE.....	8
6.	TRAFIKK OG TRAFIKKULYKKER I SIGDAL.....	9
6.1.	TRAFIKALE UTFORDRINGER I KOMMUNEN .....	10
6.2.	KJØRETØY I SIGDAL.....	11
6.3.	VEIER I SIGDAL .....	11
6.4.	ÅRSDØGNTRAFIKK (ÅDT) .....	12
6.5.	SKADE- OG ULYKKESTATISTIKK FOR SIGDAL .....	12
7.	MÅL OG STRATEGI FOR TRAFIKKSIKKERHETSARBEIDET I SIGDAL KOMMUNE.....	19
7.1.	MÅLSETTING .....	19
7.2.	STRATEGI.....	19
8.	KOMMUNALE TILTAK .....	20
8.1.	RISIKOADFERD I TRAFIKKEN .....	20
8.1.2.	RUS .....	22
8.2.	BEFOLKNINGSGRUPPER.....	24
8.3.	TRAFIKANTGRUPPER/KJØRETØYGRUPPER .....	27
8.4.	MOTORISERT FERDSEL UTENFOR VEI .....	31
8.5.	SYSTEMATISK TRAFIKKSIKKERHETSARBEID I OFFENTLIG OG PRIVAT SEKTOR .....	32
8.6.	FYSISKE TRAFIKKSIKKERHETSTILTAK .....	32
9.	ØKONOMI .....	33
10.	EVALUERING, RULLERING .....	33
11.	VEDLEGG .....	33

## 2. FORORD

Sigdal kommune har ansvar for investeringer, drift og vedlikehold av det kommunale veinettet. Som veieier, har kommunen også et spesifikt ansvar for trafikksikkerhetstiltak på kommunale veier. I henhold til folkehelseloven og plan- og bygningsloven har vi et generelt ansvar for å forebygge skader og ulykker lokalt. Kommunen har både ansvar og virkemidler som kan bidra til økt innsats i det lokale trafikksikkerhetsarbeidet. Vi er en stor arbeidsgiver og kjøper av transporttjenester. I tillegg er vi skoleeier.

Trafikksikkerhet handler om å kunne bevege seg trygt i sitt lokalmiljø, enten man er fotgjenger, syklist eller bilist – barn, ungdom eller voksen.

Trafikksikkerhet går på tvers av forvaltningsnivåer, sektorer og bransjer. Detaljerte målsettinger gir mest mening på nasjonalt nivå, og derfor skal Sigdals kommunale tiltak bidra til å løse lokale utfordringer, men også til å nå de nasjonale, overordnede målene. Planens struktur henviser derfor gjennomgående til målsettingene som er satt i «Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei» 2022-2025, og beskriver betydningen for kommunen og hvilke tiltak vi vil iverksette på området.

Trafikksikkerhetsplan for Sigdal kommune 2022 – 2026 vil danne grunnlaget for videreføring av trafikksikkerhetsarbeidet i Sigdal kommune gjennom oppfølging av de konkrete tiltakene beskrevet i planen og gjennomføring av fysiske tiltak beskrevet i handlingsplanen.

## 3. SAMMENDRAG

Sigdal kommune har totalt 193 km offentlig vei, fordelt på 134 km fylkesvei og 59 km kommunal vei. Av den grunn er fylkeskommunen helt sentral for at Sigdal kommune skal lykkes i sitt trafikksikkerhetsarbeid. Mange av tiltakene som er listet opp i planen handler derfor om å påvirke fylkeskommunen.

Kommunen er avhengig av å få til et godt samarbeid med fylkeskommunen spesielt for utbedring av fylkesveier og for etablering av gang- og sykkelveier. Sigdal kommune har bare 5 kilometer gang- og sykkelvei totalt for hele kommunen. Og det utgjør kun 2,6 % av total lengde på offentlig vei. Trolig er denne andelen blant de aller laveste i fylket.

Trafikksikkerhet er et tema som berører alle, men ingen har trafikksikkerhet som hovedoppgave. Derfor kan disse oppgavene ofte falle mellom to stoler. For å lykkes med å bedre trafikksikkerheten er det viktig at alle kjenner sitt ansvar og anerkjenner sin rolle. Tiltakene i planen må følges opp av hver enkelt ansvarlig – enten i kommuneorganisasjonen eller utenfor, og planen skal følges opp med årlig rapportering til kommunestyret.

## 4. INNLEDNING

### 4.1. HISTORIKK

Denne planen er den andre trafikksikkerhetsplanen for Sigdal kommune, og avløser den første som ble vedtatt i 2009. Planens hovedfunksjon er å være et styringsverktøy for et målrettet trafikksikkerhetsarbeid i kommunen.

Under utarbeidelsen av Sigdal kommunes trafikksikkerhetsplan har samordning med overordnede planer vært viktig. Denne planen baserer seg på nasjonale og regionale føringer bl.a. gjennom Nasjonal transportplan og Stortingsmelding 40 og «Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei» 2022-2025.

### 4.2. ORGANISERING OG MEDVIRKNING

Trafikksikkerhetsarbeidet i Sigdal kommune er forankret hos kommunedirektøren, og ansvaret for prosessen med å utarbeide en ny trafikksikkerhetsplan for perioden 2022 - 2026 er tillagt Teknisk sjef. Prosjektgruppa for planen har i tillegg bestått av Oppvekstsjef og Rådgiver for barnehage og skole, sammen med innleid prosjektleder fra Buskerud Næringshage. Det har vært viktig for kommunen å forankre arbeidet tverrsektorielt og å ha en tett kobling til rådmannens ledergruppe for å synliggjøre at alle sektorer må ta sin naturlige del av ansvaret for trafikksikkerheten. Det er av avgjørende betydning for arbeidet at den enkelte sektorleder sørger for at egne tiltak i planen blir gjennomført.

Planen tar utgangspunkt i de føringene som ligger i Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhetsarbeid på vei (2022-2025) og Nasjonal Transportplan 2022-2033, samt føringer fra Viken fylkeskommune. Det er et mål at tiltakene i denne planen skal følge opp nasjonale og fylkeskommunale forventninger til det kommunale trafikksikkerhetsarbeidet; noe som sikrer en rød tråd i arbeidet, fra nasjonalt til kommunalt nivå.

Medvirkning er ivarettatt gjennom en rekke møter og workshops gjennom vinteren 2021/2022. Det inkluderer workshops med FAU ved de tre barneskolene, dialogmøte med barnehageledere, arbeidsmøte med ansatte i teknisk sektor, innspills møte med ledergruppa i kommunen, dialogmøter med ungdomsrådet, eldrerådet og rådet for personer med nedsatt funksjonsevne, møte med politirådet, samt dialog per telefon med Trygg Trafikk, Viken fylkeskommune, viltnemda, skogbrukssjefen i Sigdal kommune, industri- og transportfirmaer med flere.

Arbeidet med planen er finansiert med prosjektmidler til strategisk trafikksikkerhetsarbeid i kommunene fra Viken fylkeskommune.

## 5. NASJONALE OG REGIONALE FØRINGER I TRAFIKKSIKKERHETSARBEIDET

### 5.1. TRAFIKKSIKKERHETSARBEIDET – SAMORDNING OG ORGANISERING

I Stortingsmelding 40 (2015-2016) legger Regjeringen til grunn at Norge er verdensledende innen trafikksikkerhet på vei, som følge av målrettet, tverrsektoriell, kunnskapsbasert og langsiktig innsats. Trafikkulykker utgjør likevel et betydelig samfunnsproblem, og omfanget av tapte liv er uakseptabelt. Trafikksikkerhet må derfor fortsatt ha høy prioritet, med nullvisjonen som et av hovedmålene for transportpolitikken.

Det vises til at mange av de enkle og mest effektive trafikksikkerhetstiltakene er tatt i bruk. Med et relativt lavt antall trafikkulykker blir ytterligere reduksjon i antallet drepte og hardt skadde stadig mer krevende og avhengig av økt og felles innsats fra flere offentlige aktører. Hovedinnretningen på meldingen er derfor å belyse tverrsektorielle utfordringer og behov i trafikksikkerhetsarbeidet, og bidra til bedre overordnet forankring og økt samordning av den framtidige innsatsen.

I stortingsmeldingen presenterer regjeringen seks satsningsområder og virkemidler for styrket tverrsektoriell samhandling:

- ✓ Forankring av tverrsektorielt trafikksikkerhetsarbeid på overordnet nivå.
- ✓ Bedre utnyttelse av tilsyns- og kontrollinnsatsen gjennom styrket tverretatlig samarbeid.
- ✓ Mer effektiv formidling, enklere tilgang og bedre utnyttelse av kunnskap fra ulykkes undersøkelser.
- ✓ Retningslinjer for registrering av veitrafikkulykker og økt utveksling av skade- og ulykkes data.
- ✓ Styrket samordning av FoU-innsatsen.
- ✓ Framtidige satsningsområder innen trafikksikkerhetsarbeidet.

Generelt vil regjeringen videreføre en bred tilnærming i trafikksikkerhetsarbeidet, en målrettet innsats mot de alvorligste ulykkestypene og en målrettet innsats mot risikogrupper. Det trafikantrattede trafikksikkerhetsarbeidet skal vektlegges.

## 5.2. NASJONAL TRANSPORTPLAN

I Meld. St. 20 (2020-2021) Nasjonal transportplan 2022-2033 presenteres følgende nasjonale mål og hovedområder for innsats: Det overordnede målet et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i 2050. Det innebærer fem satsingsområder:

- ✓ Mer for pengene.
- ✓ Effektiv bruk av ny teknologi.
- ✓ Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål.
- ✓ Nullvisjon for drepte og hardt skadde.
- ✓ Enklere reisehverdag og økt konkurransevne for næringslivet.

Her viderefører Regjeringen nullvisjonen og legger opp til et ambisiøst etappemål om maksimalt 350 drepte og hardt skadde i 2030, hvorav maksimalt 50 drepte.

---

### 5.2.1. BARNAS TRANSPORTPLAN

Nasjonal transportplan 2022-2033 har et eget kapittel om Barnas transportplan. Barn og unge er både dagens og framtidens trafikanter. Et godt transportsystem skal være trafiksikkert og tilpasset alle, og lar barn og unge leve aktive liv i bygd og by. God trafikk- og arealplanlegging tar hensyn til de yngste og deres behov. Regjeringen vil:

- ✓ Gi barn gode muligheter til å være aktive og selvstendige trafikanter.
- ✓ Ta hensyn til barn og unges behov i areal- og transportplanleggingen.
- ✓ Prioritere en ramme på 500 mill. kroner i første seksårsperiode til tiltak som bedrer trafiksikkerheten for barn og unge, herunder etablere en tilskuddsordning for å stimulere til lokalt arbeid for trygge skoleveier og nærmiljøer

I planen presiseres det at barn og unge er dagens og framtidens trafikanter, og dette må det tas hensyn til også i overordnede planer.



### 5.3. NASJONAL TILTAKSPLAN FOR TRAFIKKSIKKERHET PÅ VEI 2022-2025

Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025 er utarbeidet av Statens veivesen, politiet, Helsedirektoratet, Utdanningsdirektoratet, Trygg Trafikk, fylkeskommunene og syv storbykommuner. I tillegg har en rekke øvrige aktører gitt innspill til planen.

Planen bygger på Meld. St. 33 (2016-2017) Nasjonal transportplan 2022-2033 (NTP) og Meld. St. 40 (2015-2016) Trafikksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering. Ambisjonsnivå og prioriteringer i tiltaksplanen er i samsvar med Statens veivesens handlingsprogram 2018-2023 (2029), Strategiplan for polititjeneste på vei 2016-2019, Trygg Trafikk strategi 2018-2025, fylkeskommunenes planer for prioritering innenfor trafikksikkerhetsarbeidet og de syv storbykommunenes trafikksikkerhetsplaner.

Formålet med tiltaksplanen er å presentere et omforent og bredt spekter av faglig forankrede tiltak, i tillegg til å styrke samarbeidet mellom de sentrale trafikksikkerhetsaktørene. Tiltakene i tiltaksplanen skal sikre at vi har stø kurs mot etappemålet i NTP om maksimalt 350 drepte og hardt skadde i 2030, hvorav maks 50 drepte. Til sammenlikning er gjennomsnittet fra de siste 5 årene (2016-2020) 110 drepte og 623 hardt skadde per år.

### 5.4. FOLKEHELSE OG TRAFIKKSIKKERHET

Trafikkulykker vurderes som et betydelig folkehelseproblem på tross av en markant reduksjon av antallet alvorlige trafikkulykker siden 1970. Det er spesielt for unge mennesker at trafikkulykker utgjør en viktig årsak til tidlig død, helsetap og redusert livskvalitet. Regjeringen vil i tråd med Meld. ST. 19 (2014 2015) Folkehelsemeldingen mestring og muligheter, forsterke det tversektorielle samarbeidet for å forebygge ulykker. Derfor er det viktig at Sigdal kommune integrerer det ulykkesforebyggende arbeidet generelt, og trafikksikkerhetsarbeidet spesielt i sitt folkehelsearbeid. I tillegg er det ifølge folkehelseprofilen for Sigdal 2021 bare tre av ti voksne som oppfyller anbefalingene om fysisk aktivitet. Blant barn er situasjonen bedre, men aktiviteten synker raskt med alderen. Det er dermed også gode folkehelsemessige begrunnelser for en økt satsing på gang- og sykkelveier i kommunen.

### **Kommunale tiltak:**

- ✓ Kommunens trafikksikkerhetsarbeid skal forankres hos kommunelegen.
- ✓ Tydeliggjøre kommunelegens rolle ovenfor fastlegene i kommunen, med å løfte fram vegtrafikklovens § 34 og hvordan denne kan anvendes for å redusere risiko for trafikkulykker.

## **5.5. TRAFIKKSIKKER KOMMUNE**

Etter veitrafikklovens § 40a har fylkeskommunen et ansvar for å tilrå og samordne tiltak for å fremme trafikksikkerheten i fylket. En viktig oppgave i denne sammenheng er å påvirke og stimulere kommunene til å arbeide målrettet og helhetlig med trafikksikkerhetsarbeidet.

Den politiske organiseringen av trafikksikkerhetsarbeidet i Sigdal er lagt til Kommunalt Trafikksikkerhetsutvalg (KTU) som er identisk med Hovedutvalg for næring og drift.

Det er mange lover og forskrifter som direkte eller indirekte omtaler kommunens ansvar for ulykkesforebygging, folkehelsearbeid og trafikksikkerhet. Kommunen er pålagt et ansvar bl.a. som veieier, som eier av skole og barnehager, stor arbeidsgiver og kjøper av transporttjenester.

For å ivareta denne helhetstenkningen er det utarbeidet kriterier og sjekklister som skal være verktøy for å kvalitetssikre kommunens trafikksikkerhetsarbeid. Sigdal kommune har satt seg som mål å oppfylle alle kriteriene og gjennom en fylkeskommunal godkjenningsordning bli erklært som Trafikksikker kommune innen juni 2023.

Vedlegg 3 gir en grundigere innføring i Trafikksikker kommune-konseptet.



### **Kommunale tiltak:**

- ✓ Kommunen skal innarbeide trafiksikkerhet i HMS/ internkontrollsystemet som inneholder regler for reiser og transport i kommunens regi, og ved kjøp av transporttjenester.
- ✓ Trafiksikkerhet gjøres til et årlig tema i kommunens arbeidsmiljøutvalg (AMU).
- ✓ Kommunen har oppdatert oversikt over trafikkulykker og trafikkuhell. (materiellskader) i kommunen.
- ✓ Trafiksikkerhet er en del av kommunens folkehelsearbeid.
- ✓ Kommunen skal rullere handlingsplan for fysiske trafiksikkerhetstiltak minimum hvert 4. år.
- ✓ Kommunen skal legge til rette slik at barnehagene deltar i prosessen med å bli trafiksikker kommune.
- ✓ Kommunen stimulerer frivillige lag og foreninger til å innarbeide retningslinjer for sikker transport innenfor egen virksomhet.

## **6. TRAFIKK OG TRAFIKKULYKKER I SIGDAL**

Ulykker og skader i trafikken påfører menneskene som rammes store lidelser. De er også svært kostbare for samfunnet. Ulykkeskostnadene nasjonalt er beregnet til ca. 24,2 mrd. kr. Helse- og omsorgstjenestene i kommunene må ta mye av regningen. Det lønner seg derfor å forebygge!

I tillegg til de alvorligste trafikkulykkene skjer det også et høyt antall skader på veiene våre som ikke inngår i den offisielle ulykkesstatistikken (fordi de ikke blir rapportert til politiet). Dette gjelder spesielt for eneulykker på sykkel. Fallulykker med fotgjengere regnes ikke som trafikkulykker, og inngår derfor ikke i statistikken.

I dette kapittelet beskrives de trafikale utfordringene i Sigdal, og vi presenterer statistikk over kjøretøyer, veier og trafikkulykker med personskade i Sigdal kommune, samt viltpåkjørslar.

## 6.1. TRAFIKALE UTFORDRINGER I KOMMUNEN

Sigdal kommune har totalt 193 km offentlig vei, fordelt på 134 km fylkesvei og 59 km kommunal vei. Fylkesvei 287 er hovedferdselsåre gjennom kommunen og strekker seg 68 km fra Modum grense på Simostranda til Flå grense ved Bergshammaren. Befolkningsutviklingen i kommunen har vært ganske stabil, og ved utgangen av første kvartal 2022 er det 49 færre innbyggere enn i første kvartal 2011. Men til tross for nedgang i befolkningen har antall registrerte kjøretøy økt med om lag 1000 i samme periode. I samme tidsperiode har også fritidsbefolkningen økt. I 2011 var det ifølge SSB 4261 fritidsbygg i kommunen, og i 2021 passerte kommunen 5000 hytter (kilde Bygdeposten), det utgjør en vekst på mer enn 17 % på 10 år. Samtidig er det slik at nye, høystandard hytter i gjennomsnitt benyttes flere døgn i året. I den siste tiårsperioden ser Visit Sigdal tydelige tendenser til sesongen for hyttebruk blir utvidet. De travleste månedene i fjellet er januar til mars og juli til oktober.

Endringene har gitt store utslag i økt trafikk. ÅDT (årsdøgntrafikk) ved målepunktet på Fv. 287 ved Sandsbråten har økt med 38,5 % fra 2010 til 2021! I samme periode har beregnet ÅDT for Fv. 287 i Eggedal økt med 27 %.

Sigdal kommune har et betydelig antall industrivirksomheter, lokalisert i hovedsak på Nerstad og i Nedre Eggedal. Industrivirksomheten bringer med seg et betydelig transportbehov, og sender mange lastebiler opp og ned på Fv. 287 daglig. I 2010 var ca. 10 % av trafikken ved Sandsbråten «lange kjøretøy», og i 2021 har det økt til 12 %.

Samtidig har Sigdal kommune kun 5 kilometer gang- og sykkelvei totalt for hele kommunen. Andelen gang- og sykkelvei utgjør kun 2,6 % av total lengde på offentlig vei. Sammenliknet med kommunene i nærområdet er dette svært lavt: Flå har 3,7 %, Krødsherad har 4,3 % og Modum har hele 11 % gang og sykkelvei i forhold til km offentlig vei.

Innspillsmøtene som er gjort i forbindelse med planarbeidet sender også tydelige signaler om dette. Behovet for gang- og sykkelvei langs ulike strekninger av Fv. 287 trekkes fram i alle møtene. Det beskrives som for farlig å gå eller sykle langs hovedveien, og i mange områder finnes det ikke alternative ruter for å komme seg til skole eller fritidsaktiviteter.

## 6.2. KJØRETØY I SIGDAL

Antallet registrerte kjøretøy i Sigdal kommune har økt med over 1000 på 10 år. Spesielt har antallet registrerte personbiler, varebiler, snøskutere og traktorer (inkl. ATV og UTV) økt.

Kjøretøy type	2011	2021
Personbiler	2021	2395
Ambulanser	1	0
Busser	20	5
Varebiler	549	702
Kombinerte biler	82	20
Lastebiler	145	145
Moped	274	306
Lette motorsykler	21	56
Tunge motorsykler	146	231
Snøscooter	260	434
Traktorer	958	1240
Motorredskaper	27	23
Sum	4504	5557

Tabell 1: Registrerte kjøretøy i Sigdal kommune (kilde: SSB, tabell 07849)

## 6.3. VEIER I SIGDAL

Antall km offentlig vei og gang- og sykkelvei per 2021					
	Sigdal	Krødsherad	Flå	Hol	Modum
Fylkesvei & Riksvei	134,9	83,9	63,1	135,6	144
Kommunal vei	57,9	53,5	19,6	50	101,57
Sum offentlig Vei	192,8	137,4	82,7	185,6	245,57
Gang og sykkelvei	5	5,9	3,1	6,7	26,92
% andel i forhold til offentlig vei	2,6 %	4,3 %	3,7 %	3,6 %	11,0 %

Tabell 2: Antall kilometer vei i Sigdal og noen utvalgte nabokommuner

## 6.4. ÅRSDØGNTRAFIKK (ÅDT)

Målepunkt	2010	2021	Økning	Økning %
Sandsbråten (Fv. 287)	1800	2500	700	38,50 %
Eggedal (Fv. 297)	1500	1900	400	27 %

Tabell 3: Årsdøgnetrafikk i Sigdal. Kilde: [vegkart.atlas.vegvesen.no](http://vegkart.atlas.vegvesen.no)

## 6.5. SKADE- OG ULYKKESSTATISTIKK FOR SIGDAL

### 6.5.1. DEFINISJONER AV SKADEOMFANG

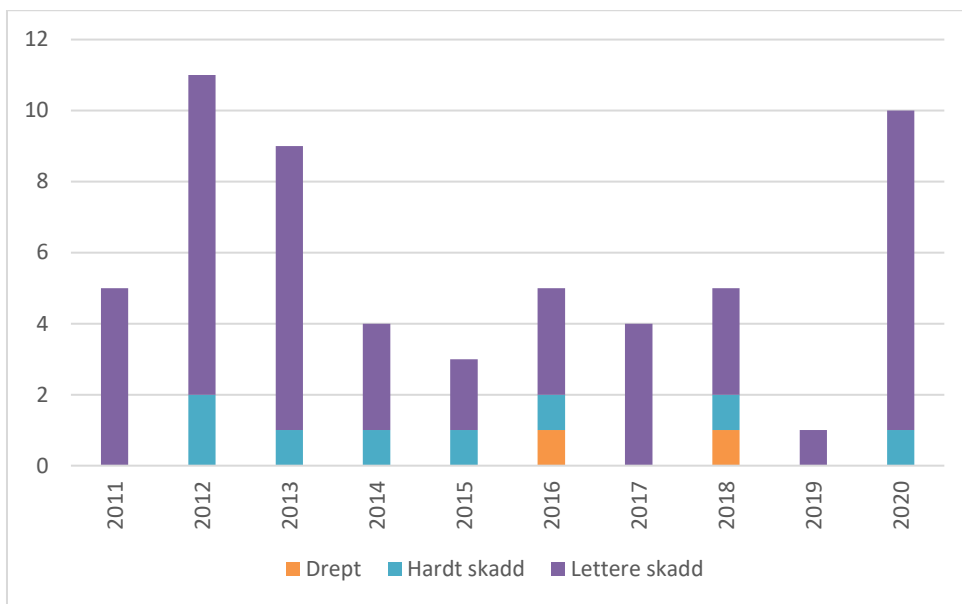
Begrep	Definisjon
Antall ulykker	Antall trafikkulykker med personskade. Selvmord er ikke tatt med i statistikken, da det ikke regnes som en trafikkulykke.
Personskade	Inkluderer drepte, hardt skadde og lettere skadde personer.
Antall drepte	Alle som dør innen 30 dager etter trafikkulykkens dato, av skader påført i ulykken.
Antall hardt skadde	Hardt skadde er en sammenslåing av både meget alvorlig skadde og alvorlig skadde. Meget alvorlig skadde er personer med skader av en slik art at personens liv en tid er truet eller har skader som fører til varig og alvorlig mén. Alvorlig skadde er personer med større, men ikke livstruende skader.
Antall lettere skadde	Lettere skadde er personer med mindre brudd, skrammer osv. som ikke trenger sykehusinnleggelse.

Tabell 3: Definisjoner for skadestatistikken

## 6.5.2. PERSONSKADER FORDELT PÅ SKADEGRAD 2011-2020

Figuren under viser antall personskader fordelt på skadegrad i perioden 2011-2020. For denne 10-årsperioden er gjennomsnittlig antall drepte og hardt skadde i trafikken er 1,0 pr år. Tilsvarende tall for foregående 10-årsperioden (2001-2010) var 2,1 drepte og hardt skadde.

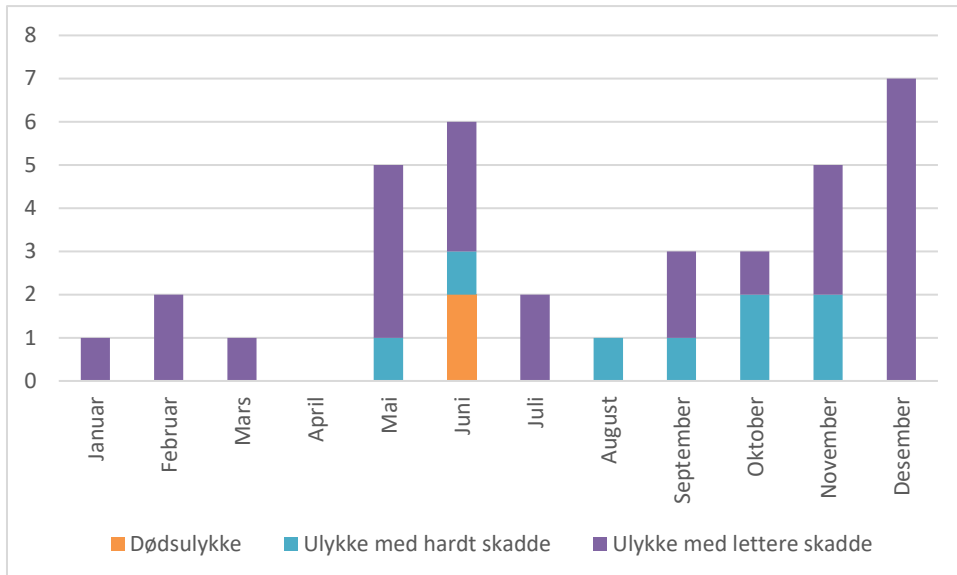
I perioden 2011-2020 var til sammen 36 ulykker med personskade. Antall personer med personskade var 2 drepte, 8 hardt skadd og 47 lettere skadd.



Figur 1: Antall personskader fordelt på kategoriene drepte, hardt skadde og lettere skadde i perioden 2011-2020 (trine.atlas.veivesen.no)

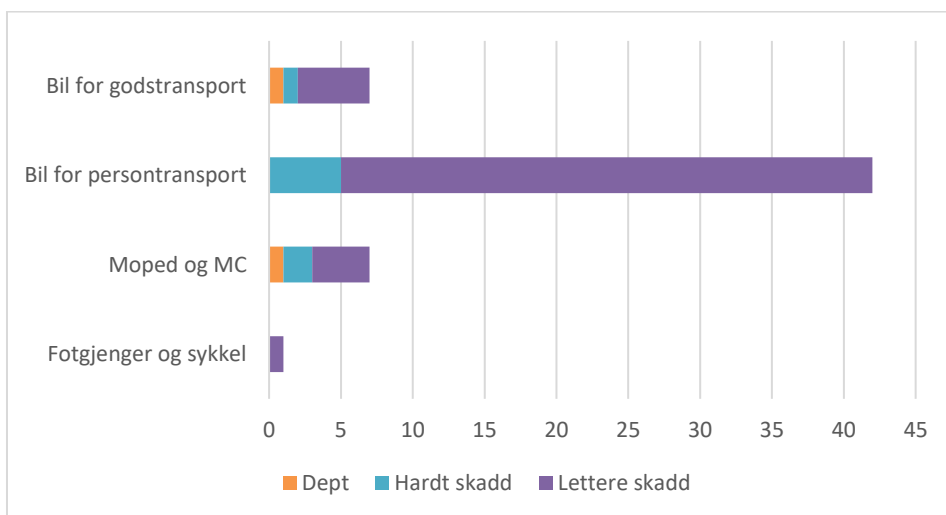
### 6.5.3. TRAFIKKULYKKER MED PERSONSKADE FORDELT PÅ MÅNED 2011-2020

Figuren under viser at antall trafikulykker ligger høyest i perioden mai-juni og på høsten.



Figur 2: Antall trafikulykker fordelt på måned i perioden 2011-2020 (kilde: trine.atlas.veivesen.no)

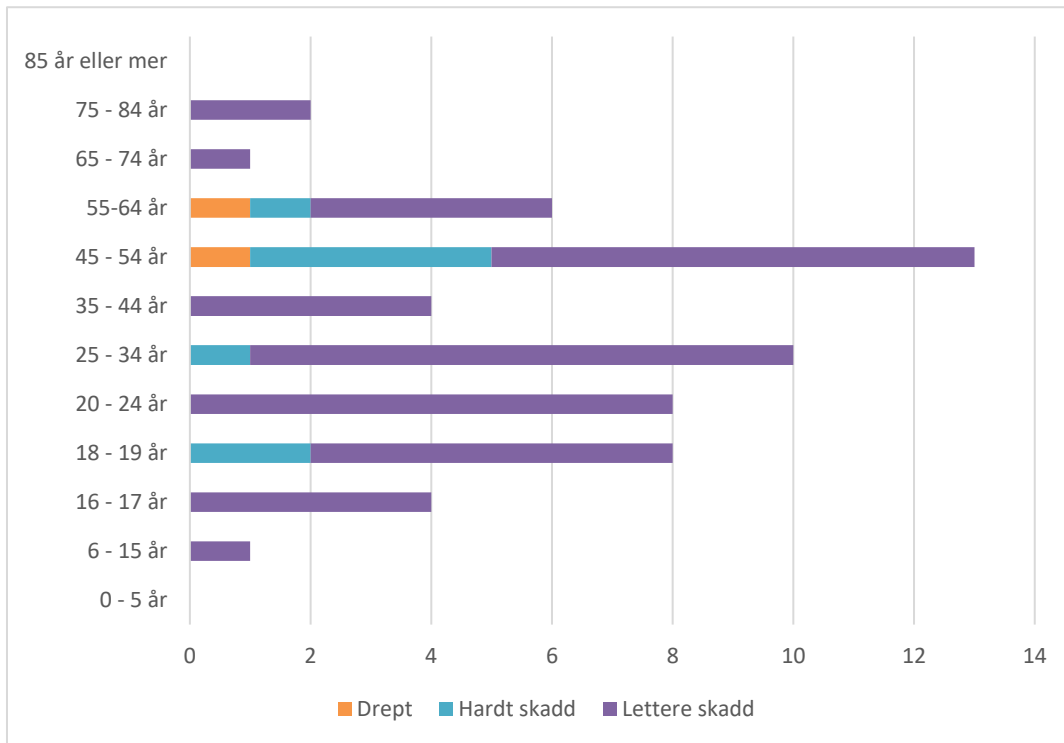
### 6.5.4. PERSONSKADE FORDELT PÅ TRAFIKKANTGRUPPE 2011-2020



Figur 3: Antall personskader fordelt på kjøretøytype og myke trafikanter i perioden 2011-2020 (kilde: trine.atlas.veivesen.no)

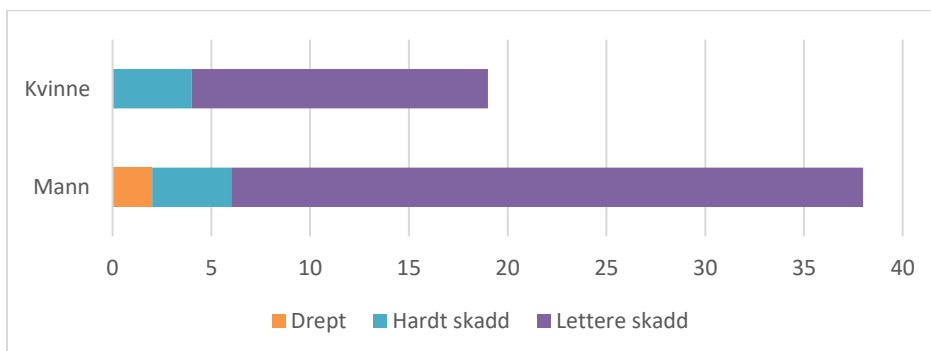


### 6.5.5. PERSONSKADE FORDELT PÅ ALDERSGRUPPE 2011-2020



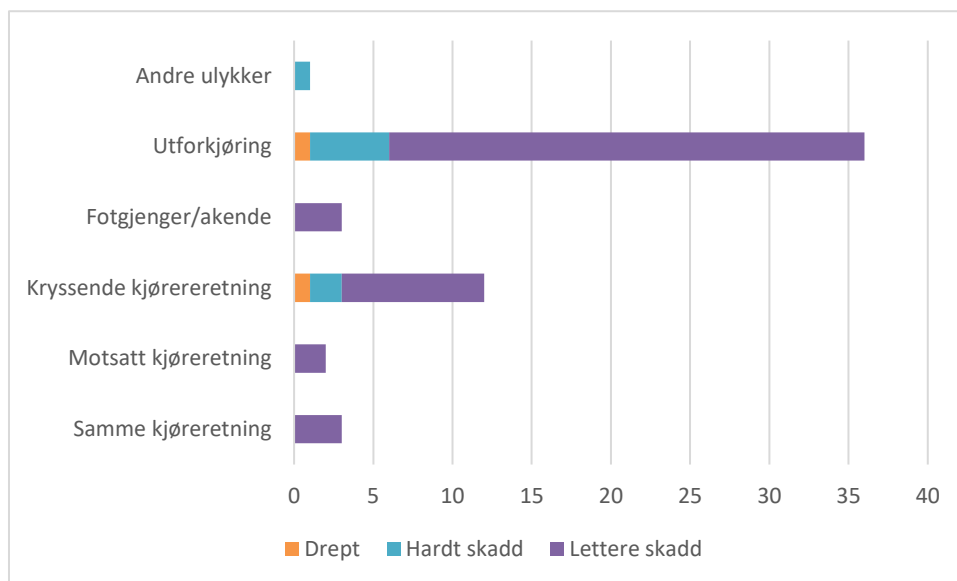
Figur 4: Antall personskader fordelt på aldersgrupper i perioden 2011-2020 (kilde: [trine.atlas.veivesen.no](http://trine.atlas.veivesen.no))

### 6.5.6. PERSONSKADE FORDELT PÅ KJØNN 2011-2020



Figur 5: Antall personskader fordelt på kjønn i perioden 2011-2020 (kilde: [trine.atlas.veivesen.no](http://trine.atlas.veivesen.no))

### 6.5.7. PERSONSKADE FORDELT PÅ ULYKKESTYPER 2011-2020



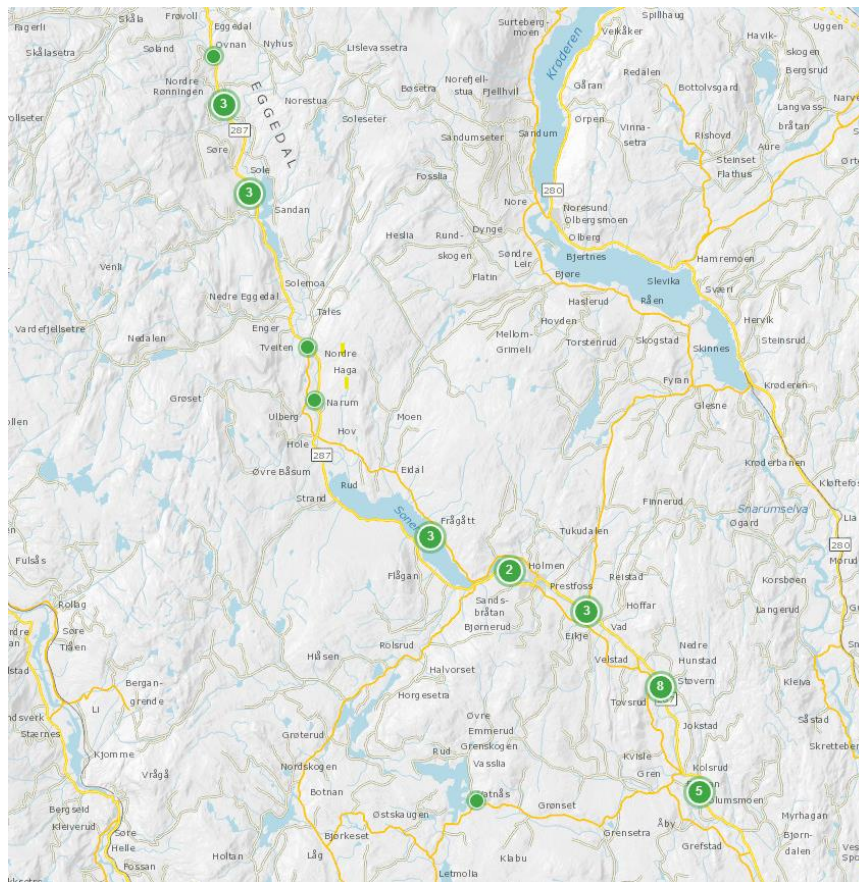
Figur 6: Antall personskader fordelt på ulykkestype i perioden 2011-2020 (kilde: [trine.atlas.veivesen.no](http://trine.atlas.veivesen.no))

6.5.8. TRAFIKKRELATERTE ANMELDELSER

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	sum
PÅVIRKET/BERUSET	4	4	4	5	1	1	19
PÅVIRKET/BERUSET MED PERSONSKADE	1	0	1	0	0	1	3
PÅVIRKET/BERUSET MED MATERIELL SKADE	0	1	3	0	0	1	5
PERSONSKADE	0	2	4	1	1	4	12
MATERIELL SKADE	2	1	3	5	3	5	19
KJØRING UTEN GYLDIG FØRERKORT	3	1	6	3	2	3	18
HASTIGHET	13	5	7	1	3	1	30
KJØRE- OG HVILETID	0	0	0	0	0	1	1
UAKTSOM KJØRING, MULIG FARE	2	1	0	0	0	0	3
PLIKTER V/TRAFIKKUHELL	0	0	0	0	1	1	2
BRUK AV UREGISTRERT MOTORVOGN	0	0	0	1	1	0	2
TRAFIKK, DIVERSE	1	1	0	0	1	1	4
<b>Totalsum</b>	<b>26</b>	<b>16</b>	<b>28</b>	<b>16</b>	<b>13</b>	<b>19</b>	

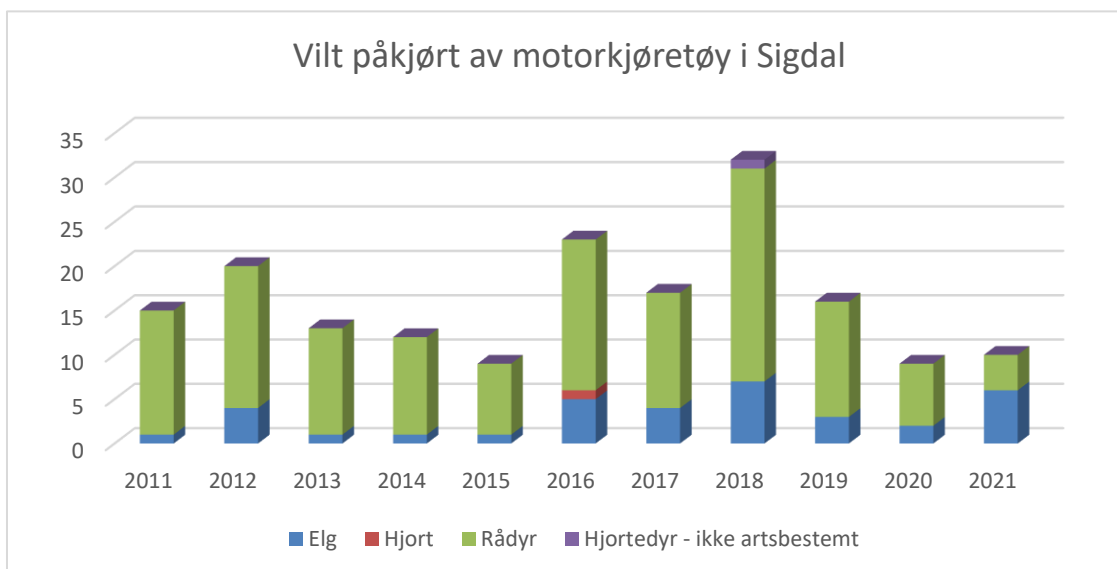
Tabell 4: Trafikkrelaterte anmeldelser i perioden 2015-2020 i Sigdal kommune

### 6.5.9. GEOGRAFISK Plassering av trafikkulykker 2011-2021



Figur 7: Geografisk plassering av trafikkulykker i perioden 2011 -2021 (kilde: <https://veikart.atlas.veivesen.no/>)

### 6.5.10. VILT PÅKJØRT AV MOTORKJØRETØY 2011-2021



Figur 8: Vilt påkjørt av motorkjøretøy i Sigdal i perioden 2011-2021.

## 7. MÅL OG STRATEGI FOR TRAFIKKSIKKERHETSARBEIDET I SIGDAL KOMMUNE

### 7.1. MÅLSETTING

I 10-årsperioden 2011-2020 var det 2 drepte og 8 hardt skadde i trafikken i Sigdal. På vei mot nullvisjonen har Sigdal kommune et mål om å redusere antall hardt skadde med 25 % sammenlignet med perioden 2011 - 2020. Det innebærer at i planperioden 2022 - 2026 skal det være 0 drepte og maksimalt 3 hardt skadde i trafikken i Sigdal kommune.

### 7.2. STRATEGI

I Nasjonal Tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei er det satt opp en rekke tilstandsmål formulert som måltall. For å nå disse målene må det iverksettes tiltak. Kommunen skal arbeide aktivt for å bidra til at vi oppnår disse tilstandsmålene. Dette gjelder først og fremst på følgende områder:

- ✓ Økt andel bruk av bilbelte, refleks, bakovervendt barnesikring og sykkelhjelm.
- ✓ Redusere andelen av bilister som overskrider fartsgrensene.
- ✓ Redusere ruspåvirket ferdsel på vann og med ATV, UTV og snøskuter.
- ✓ Øke antallet km med gang og sykkelvei.
- ✓ Arbeide målrettet for at flere går og sykler til skolen.
- ✓ Alle skoler er godkjent som trafikksikre skoler.
- ✓ Alle barnehager er godkjent som trafikksikre barnehager.
- ✓ Kommunen godkjent som trafikksikker kommune.

## 8. KOMMUNALE TILTAK

I dette kapittelet gjengir vi de nasjonale tilstandsmålene til de innsatsområdene som Sigdal prioriterer å arbeide med. Bak hvert innsatsområde står henvisningen til omtale i Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025. Dette vises i en grønn tabell under hver deloverskrift.

Eksempel	Nasjonalt tiltaks mål	Måltall (2022)	Måltall (2026)
----------	-----------------------	-------------------	-------------------

Under hvert av områdene har vi beskrevet kort situasjonen i Sigdal for dette temaet, og konkretisert våre kommunale tiltak som skal bidra til å nå de nasjonale målene.

Tiltakene er fordelt under de innsatsområdene de tilhører, men for å få en fullstendig oversikt over fysiske tiltak, med en prioritering, se vedlegg 1 Handlingsplan for fysiske trafikksikkerhetstiltak.

For en oversikt over alle tiltak i planen og ansvarlig for gjennomføring, se vedlegg 2 Tiltak i planen og ansvarlig for gjennomføring.

I flere av indikatorene benyttes begrepet «Trafikkarbeid». Det defineres av Statens vegvesen slik: «Trafikkarbeidet er et mål på omfanget av trafikken, og betegner det arbeidet som blir utført av ett eller flere kjøretøy under en transport fra et sted til et annet. Det omfatter både gods- og persontransport. Trafikkarbeidet måles vanligvis i kjøretøykilometer, og påvirkes ikke av antall personer eller godsmengde som fraktes».

### 8.1. RISIKOADFERD I TRAFIKKEN

Nullvisjonen forutsetter at trafikantene skal ta ansvar for egen atferd, gjennom å være aktsomme og unngå bevisste regelbrudd. Tall fra Statens veivesens ulykkesanalysegrupper, basert på dødsulykker i perioden 2005-2016, viser at:

- For høy fart har vært en sannsynlig medvirkende faktor i 42 prosent av dødsulykkene.
- Rus har vært en sannsynlig medvirkende faktor i minst 21 prosent av dødsulykkene.
- 40 prosent av de drepte i bil brukte ikke bilbelte eller var feilsikret.

Transportøkonomisk institutt (TØI) har gjort beregninger som viser at dersom alle førere fulgte fartsgrensene, kjørte uten påvirkning av rus og brukte bilbelte, ville tallet på drepte vært redusert med 47 prosent og antall hardt skadde med 41 prosent. Ut fra dette vil innsatsen for bedre trafikantatferd bli konsentrert innenfor tre områder, fart, rus og bruk av bilbelte.



## 8.1.1. FART

Mål fra Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025

Fart	Andel av kjøretøyene som overholder fartsgrensene	60 % (2022)	72 % (2026)
------	---	----------------	----------------

Fra 2015 til 2020 var det totalt 30 anmeldelser på grunn av høy fart i Sigdal kommune. (Se tabell 4 punkt 6.5.8). Ifølge statistikken ser trenden ut til å være synkende, men det er grunn til å tro at årsaken til dette heller er færre kontroller enn færre fartsovertredelser. Det er ikke mulig å hente ut eksakte tall fra UP på hvor mange kontroller de har gjennomført i Sigdal per år, men tilbakemeldinger fra en rekke kilder peker mot en reduksjon i antall fartskontroller.

### Kommunale tiltak:

- ✓ Kommunen som arbeidsgiver skal påvirke sine ansatte i tjeneste til å opptre med minst mulig risiko i trafikken.
- ✓ Kommunen skal innen sommeren 2023 utarbeide retningslinjer for tjenestereiser og forankre denne i alle sektorer.
- ✓ Trafikksikkerhet skal være årlig tema i kommunens arbeidsmiljøutvalg (AMU)
- ✓ Kommunen, som kjøper av ulike tjenester, stiller krav til samarbeidspartnere om trafikksikker adferd (transporttjenester og vei og vedlikeholdstjenester) Disse innarbeides i anbudsdocumentene.
- ✓ Kommunens ansatte gjennomfører e-læringskurs i Trafikksikkerhet og HMS (utviklet på KS-læring plattform av Trygg Trafikk)
- ✓ Gjennom politirådet jobbe systematisk for at politiet skal gjennomføre oftere fartskontroller – både langs Fv. 287 og på trafikkerte sideveier.
- ✓ Følge opp at politiet gjennomfører de to lovede kontrollene ved hver av barneskolene i kommunen i forbindelse med skolestart hvert år.
- ✓ Arbeide for redusert hastighet forbi avkjøringene til alle skolene.
- ✓ Arbeide for redusert hastighet gjennom «sentrum» på Haglebu.
- ✓ Arbeide for å få satt opp hastighetsmalere, både med og uten lystavle.
- ✓ Ta initiativ til et samarbeid med motorklubben eller iskjøringsaktører på Sølevannet om et aktivitetsopplegg med holdningskampanje for ungdom.

## 8.1.2. RUS

Mål fra Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025

Rus	Andel av trafikkarbeidet som utføres under påvirkning av alkohol over 0,2 promille	0,2 % (2022)	0,1 % (2026)
	Andel av trafikkarbeidet som utføres under påvirkning av narkotika over straffbarhetsgrensen	0,6 % (2022)	0,4 % (2026)

I perioden 2015-2020 var det til sammen 27 anmeldelser av kjøring i ruspåvirket tilstand i Sigdal, 3 av disse medførte personskade og 5 medførte materielle skader (Se tabell under punkt 6.5.8). Vi vet ikke det totale omfanget av ruspåvirket kjøring, men det er ingen grunn til å tro at problemet er mindre i Sigdal enn i landet ellers. I tillegg til ruspåvirket ferdsel langs veien vet vi at det forekommer kjøring i ruspåvirket tilstand utenfor veiene i Sigdal, noe som har medført flere ulykker med både materielle- og personskader. Det er nødvendig å gjøre en innsats i holdningsarbeidet knyttet til ruspåvirket kjøring både langs veien, på snøskuter, med ATV, UTV og ikke minst ved motorisert ferdsel på vannet.

Ifølge Ung Data undersøkelsen fra 2021, kan vi se at ungdom i Sigdal har en tidligere rusdebut enn landsgjennomsnittet. 20 % av elevene på ungdomstrinnet har vært beruset på alkohol minst en gang i løpet av det siste året, mot landsgjennomsnittet som er 13 %. Blant 10. klassingene i Sigdal har 47 % vært beruset minst én gang det siste året, og i undersøkelsen oppgir 33 % av 10.klassingene at de får lov av foreldrene til å drikke alkohol. Disse svarene tilsier at holdningsskapende tiltak og informasjon om rus og trafikk med fordel kan settes inn allerede i ungdomsskolen

### Kommunale tiltak:

- ✓ Kommunen skal arbeide aktivt for å forhindre at ansatte er påvirket av legale eller illegale rusmidler i tjenesten.
- ✓ Arbeide gjennom politirådet for å øke antallet promillekontroller i kommunen.
- ✓ I samarbeid med politiet skal det gjennomføres flere kontroller av fritidsbåttrafikken på Soneren.
- ✓ Gjennom Frivilligsentralen ta initiativ til etablering av en natteravn-ordning som kan redusere ruspåvirket kjøring i forbindelse med ungdomsfester.

### 8.1.3. BILBELTEBRUK

Mål fra Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på vei 2022-2025

Bilbelte/sikring av barn i bil (kapittel 4.4)	Andel førere og forsetepassasjerer som bruker bilbelte i lette kjøretøy	98 % (2022)	98,5 % (2026)
--	---	----------------	------------------

Det faktum at 40 prosent av de drepte i bil ikke brukte bilbelte eller var feilsikret, viser hvor stor betydning informasjon og holdningsskapende arbeid kan ha på dette området.

#### Kommunale tiltak:

- ✓ Kommunen skal alltid velge busser med 3-punktsbelte ved leie av busser til transport i regi av kommunen.
- ✓ Kommunen innarbeider i sine retningslinjer for tjenestereiser, en forventning om at alle kommunalt ansatte bruker bilbelte ved transport i tjeneste. Dette gjelder bil og buss.
- ✓ Helsestasjonenes virksomhet skal ha sette søkelys på temaet barn i bil og da spesielt at barna skal sitte sikret bakovervendt i bil til de er 4 år.
- ✓ Bruke egne informasjonskanaler som nettside og Facebook til å oppfordre til bruk av bilbelte og korrekt sikring i bil.

## 8.2. BEFOLKNINGSGRUPPER

### 8.2.1. BARN

Mål fra Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025

Barn 0-14 år	Antall drepte barn i trafikken.	0 <i>(minst ett år i 2018-2021)</i>	0 <i>(minst to år i 2022-2025)</i>
	Antall drepte og hardt skadde barn i trafikken – maksimalt per år		15 (2026)

I skoleåret 2021-2022 er det totalt 373 skoleelever i Sigdal kommune. Av disse har over 72 % rett til skoleskyss, enten fordi de har lang vei til skolen eller fordi de har en spesielt farlig skolevei.

Sigdal er en langstrakt kommune, og tilgang til kollektivtransport er begrenset. I UngData-undersøkelsen er andelen som er fornøyd med kollektivtilbudet under halvparten av landsgjennomsnittet (30 mot 61 %). Fritidsaktiviteter foregår i stor grad i tilknytning til skoleområdene, og det har tidligere vært noe organisering av samkjøring. Disse rutineene forsvant imidlertid i forbindelse med pandemien, og det kan være behov for en «omstart» av samkjøring for ulike fritidsaktiviteter.

#### Kommunale tiltak:

- ✓ Skolene skal i samarbeid med foresatte sette søkelys på trafikksikkerhetsarbeid og forebygging av ulykker. Barnehagene skal oppfordres til det samme.
- ✓ Kommunen skal arbeide for å etablere hjertesoner rundt alle skoler og barnehager.
- ✓ Kommunen skal begrense muligheten for å kjøre inn på skoleområder og i tilknytning til skoler.
- ✓ Kommunen skal legge til rette for at flere kan sykle eller gå til skolen.
- ✓ Barnehagene skal oppfordres til å søke godkjenning som Trafikksikker barnehage.
- ✓ Skolene skal være godkjent som Trafikksikker skole innen første halvår 2023.

- ✓ Skolene skal sørge for god sykkelopplæring i tråd med kompetansemål i Kunnskapsløftet.
- ✓ Kommunen skal stimulere lag og foreninger til at alle barn til og fra fritidsaktiviteter sikres best mulig og at voksne som transportører kjører med lavest mulig risiko.
- ✓ Kommunen skal sørge for at ansatte i skolen har tilstrekkelig kompetanse for å gjennomføre god trafikkopplæring i tråd med gjeldende rammeverk.
- ✓ Kommunen skal stimulere lag og foreninger til å legge til rette for samkjøring, og til å øke bevisstheten hos barn og voksne om trafiksikkerhet knyttet til fritidsaktiviteter.
- ✓ Kommunen skal sørge for utdeling av reflekser til elever og barnehagebarn i forbindelse med refleksdagen hvert år.
- ✓ Helsestasjonene skal utarbeide dokumentasjon for når og hvordan trafiksikkerhet integreres i møte med foreldre og barn.
- ✓ Kommunen skal arbeide for realisering av gang- og sykkelvei langs Fv. 287 fra Sandsbråten til Slette og fra Nerstad til Frydenhaug.
- ✓ Arbeide for at fylkeskommunen tar ansvar for merking og skilting for tryggere skolevei langs Fv. 2820 på Ramstadjordet.
- ✓ Følge opp krav til fylkeskommunen til merking, skilting og endring av rekkverk for tryggere kryssing av Vestsidveien (Fv. 2828) ved Skolebakken.

---

## 8.2.2. UNGDOM OG UNGE FØRERE

Mål fra Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på vei 2022-2025

Ungdom og unge førere	Risiko for bilførere i aldersgruppen 18-19 år for å bli drept eller hardt skadd per kjørte km		- 25 % <sup>A</sup>
-----------------------	---	--	---------------------

Ungdom og unge voksne er involvert i mange av trafikkulykkene i Sigdal. I perioden 2011-2020 var det til sammen 2 hardt skadet og 14 lettere skadet i aldersgruppen 18-24 år (se tabell under punkt 6.5.5), dette utgjør 28 % av totalen.

### Kommunale tiltak:

- ✓ Kommunen skal se på mulighetene for å gjeninnføre valgfaget trafikk på ungdomstrinnet, og tilby trafikalt grunnkurs som en del av dette faget.

### 8.2.3. ELDRE TRAFIKANTER OG TRAFIKANTER MED FUNKSJONSNEDESETTELSE

Mål fra Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025:

Eldre trafikanter og trafikanter med funksjonsnedsettelse	Risiko for bilførere i aldersgruppen 75+ for å bli drept eller hardt skadd per kjørte km		- 25 % <sup>A</sup>
	Risiko for fotgjengere i aldersgruppen 75+ for å bli drept eller hardt skadd i trafikkulykker per km		- 25 % <sup>A</sup>

Eldre trafikanter utgjør ingen stor gruppe i skadestatistikken for trafikken i Sigdal, kun tre er lettere skadet blant befolkningen over 65 år den siste tiårsperioden (se tabell under punkt 6.5.5). Fordi trafikksikkerhet også er folkehelsearbeid er det imidlertid viktig for kommunen å legge til rette for at eldre og personer med funksjonsnedsettelse kan ferdes trygt til fots eller på sykkel.

#### Kommunale tiltak

- ✓ Kommunen skal legge til grunn universell utforming ved fysisk utforming av veier og gangfelt (og forlengelse av gangfelt) for å ivareta eldre trafikanter og trafikanter med funksjonsnedsettelse
- ✓ Kommunen skal stimulere pensjonistforeningene til å integrere tema trafikksikkerhet i sin virksomhet.
- ✓ Kommunen skal oppfordre frivillige organisasjoner som pensjonistforeninger eller andre til å gjennomføre oppfriskningskurs for eldre bilførere.
- ✓ Utbedre Stubberudveien for å bedre framkommeligheten.



## 8.3. TRAFIKANTGRUPPER/KJØRETØYGRUPPER

### 8.3.1. GÅENDE OG SYKLENDE

Mål fra Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025:

Gående og syklende	Antall km i tilknytning til riksvei og fylkesvei som tilrettelegges spesielt for gående og syklende	Samlet i planperioden: 155 km på riksvei (2022-2025) 225 km på fylkesvei (2022-2025)	
	Andel syklister som bruker sykkelhjelm	70 % (2022)	75 % (2026)
	Andel fotgjengere som bruker refleks på belyst vei i mørke	50 % (2022)	53 % (2026)

Sigdal er en langstrakt distriktskommune, og mye av transporten vil være avhengig av bil. Det er likevel et stort potensial i bedre tilrettelegging for mange trafikanter. Gående og syklende i alle aldre etterspør tryggere rammer for ferdsel i Sigdal, både av hensyn til logistikk og folkehelse. Andelen barn og unge som går eller sykler til skole og fritidsaktiviteter er lavere enn ønskelig på grunn av manglende gang- og sykkelveier, spesielt langs hovedferdselsåren Fv. 287. Her er det nødvendig å få til et samarbeid med fylkeskommunen. Kommunen har 160 km fylkesvei, og kun gang- og sykkelvei langs 2,6 % av de offentlige veiene. Med dette ligger vi langt under sammenliknbare kommuner (se tabell i punkt 6.3).

Folkehelseprofilen for Sigdal 2021 viser at kun tre av ti voksne i Sigdal oppfyller anbefalingene om fysisk aktivitet. Rapporten anbefaler derfor å legge til rette for gå- og aktivitetsvennlige nærmiljøer. En sammenhengende gangvei mellom Brynslund og Sandsbråten vil eksempelvis gjøre rundturen rundt Kråkefjorden mye tryggere for gående og syklende. I tillegg vil det skape tryggere skolevei for flere elever, og gjøre sentrum tilgjengelig til fots for det nye boligfeltet. Denne gangveien vil også gjøre badestranda og fritidsområdet på Sandsbråten tilgjengelig til fots eller på sykkel fra sentrum, noe som er av spesielt stor betydning for ungdom.

Behovet for sentrum som er bedre tilrettelagt for mange trafikanter både i Eggedal og Prestfoss sammenfaller med ambisjonen om å utvikle mer attraktive sentrum i kommunen. Dette målet er forankret i Kommuneplanens samfunnsdel og opp mot FNs Bærekraftsmål 11, bærekraftige byer og samfunn.

## Kommunale tiltak:

- ✓ Helsestasjonen, barnehagene og skolene skal årlig fokusere på betydningen av at syklister og fotgjengere bruker personlig verneutstyr i trafikken (sykkelhjelmer, reflekser)
- ✓ I utarbeidelsen av sentrumsplaner for Eggedal sentrum og Prestfoss sentrum skal hensynet til gående og syklende særlig vektlegges.
- ✓ Søke samarbeid med fylkeskommunen om helhetlig utvikling av sentrum i Prestfoss og Eggedal for å gjøre det tryggere og triveligere for gående og syklende.
- ✓ Samarbeide med fylkeskommunen for å iverksette nødvendige tiltak i Eggedal sentrum for tryggere ferdsel for gående og syklende.
- ✓ Utarbeide reguleringsplan for gang- og sykkelvei på strekningen Slette – Sandsbråten for å legge til rette for hurtigere fylkeskommunal utbygging.
- ✓ Arbeide for realisering av gang- og sykkelvei langs Fv. 287
  - mellom Slette og Sandsbråten
  - mellom Nerstad og Frydenhaug og på Haglebu
  - mellom Turistheimen og Fjellstua.
  - Mellom Sigdalsheimen og Brynslund
- ✓ Planlegge, regulere og bygge gangvei langs Tempelseterveien fra Eggedal sentrum til Christian Skredsvigs vei.
- ✓ Avklare rekkefølgebestemmelser og finansieringsmuligheter for gangvei langs Sagveien fra Fv. 287 til «Everkstormta».
- ✓ Gå i dialog med grunneier om tiltak for bedret trafiksikkerhet og trafikkavvikling på parkeringsplassen til Sigdalscenteret.
- ✓ Bruke kommunens egne informasjonskanaler til å rette oppmerksomhet mot trafiksikkerhet i forbindelse med skolestart om høsten, og oppfordre til å gå eller sykle til skolen.
- ✓ Kommunen skal bruke sine informasjonskanaler til å oppfordre til bruk av reflekser – spesielt i forbindelse med refleksdagen i oktober, men også ellers.
- ✓ Fortsette utbyggingen av belysning langs kommunale veier, jf. prioritierungsliste i vedlegg 1 handlingsplan for fysiske trafiksikkerhetstiltak.
- ✓ Utbedre Stubberudveien for å bedre framkommeligheten.

---

### 8.3.2. MOTORSYKKEL OG MOPED

Mål fra Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025:

Motorsykkel og moped	Risiko for å bli drept eller hardt skadd for MC- og mopedførere per kjørte km	- 30 % <sup>B</sup>
----------------------	---	---------------------

50 %, altså én av to dødsulykker i trafikken i Sigdal i siste femårsperiode var en ulykke på motorsykkel (se tabell i punkt 6.5.4). Nasjonalt ser vi i 2022 en dramatisk økning i antall dødsulykker på motorsykkel. De første seks månedene er det til sammen 13 drepte motorsyklister, mot totalt 15 i hele 2021 og 18 i 2020. Denne utviklingen går skarpt i motsatt retning av de nasjonale målene, og temaet må derfor være på agendaen også i det kommunale trafikksikkerhetsarbeidet. I Sigdal er det til sammen 287 registrerte motorsykler (lett og tung motorsykkel) se tabell i punkt 6.2.

Moped har vært et vanlig fremkomstmiddel for ungdom i Sigdal. Antallet mopeder har vært forholdsvis stabilt, og i 2021 var det 306 registrerte mopeder i Sigdal kommune.

#### **Kommunale tiltak:**

- ✓ Bruke kommunens informasjonskanaler til å rette oppmerksomheten mot regelverk og sikkerhet rundt bruk av moped/ATV/UTV i skoletiden og til/fra skole.

---

### 8.3.3. ATV OG UTV

ATV og UTV er populære kjøretøyer i Sigdal. Mange bruker disse til gardsdrift og annen næringsvirksomhet, men det er også flere unge som velger dette som transportmiddel framfor moped. I kjøretøyregisteret (se tabell i punkt 6.2) kan vi se at antallet traktorer har økt med nesten 30 % de siste ti årene. Økingen skyldes i all hovedsak en kraftig vekst i antallet ATV og UTV.

Tallet ATV og UTV i Norge har økt kraftig de siste årene, men ulykkesstatistikken til Statens Vegvesen viser et toppår i 2015 og at etter dette har antallet kjøretøy økt, mens antallet ulykker har gått ned\*. ATV er ikke egen kategori i TRINE (Trafikkulykkesregisteret). Trygg Trafikk frykter det er store mørketall knyttet til lettere og hardt skadde i forbindelse med kjøring i utmark.

\* Kilde NRK: [https://www.nrk.no/vestland/fleire-koyrer-atv-\\_men-faerre-skadar-seg-1.15216937](https://www.nrk.no/vestland/fleire-koyrer-atv-_men-faerre-skadar-seg-1.15216937)

### **Kommunale tiltak:**

- ✓ Oppfordre Sigdal Utvikling til å utvikle en kampanje med informasjon til kjøpere og eiere av ATV og UTV i samarbeid med aktørene i næringslivet som forhandler slike kjøretøy.

---

#### 8.3.4. TUNGTRANSPORT

Sigdal kommune har mye industri sammenliknet med andre distriktskommuner. I 2017 utgjorde industriarbeidsplassene 28,5 % av sysselsettingen\*. For denne bransjen er transport og logistikk avgjørende viktig for lønnsomheten, og Fv. 287 er den viktigste forutsetningen for dette. Statistikken viser, som beskrevet under punkt 6.1 at «lange kjøretøy» har økt fra 10 % av trafikken i 2010 til 12 % av trafikken i 2022.

Fv. 287 Sigdalsveien fra Åmot til Bromma er per i dag godkjent for Tømmertransport med biler inntil 24 meter og 60 tonn. Sigdalsveien er ikke godkjent for såkalte «Modulvogntog» som har lengde opp til 25,25 meter.

Fra industrien er det et ønske om å åpne for Modulvogntog. Det vil kunne redusere antallet trailere på vegene, og på denne måten ha en positiv innvirkning på trafiksikkerheten. Sigdal kjøkken alene anslår en reduksjon på minimum 1 trailer per døgn.

Samtidig er Modulvogntog mer vanlig i for eksempel Sverige og Polen enn i Norge, og å åpne for disse kan føre til flere tungtransporter som ikke er skodd for norske vinterveier. Det er imidlertid iverksatt innstrammende tiltak på nasjonalt nivå for å hindre den utviklingen.

*[\\*Kilde: Samfunnsøkonomisk Analyse: Virkninger av økt satsing på reiseliv i Sigdal Rapport 20-2018](#)*

### **Kommunale tiltak:**

- ✓ Arbeide for at Statens Vegvesen legger til rette slik at Fv. 287 Sigdalsveien kan åpnes for Modulvogntog type 1 og 2.

## 8.4. MOTORISERT FERDSEL UTENFOR VEI

### 8.4.1. SNØSKUTER

I Sigdal er det mye snøskuteraktivitet i vintersesongen, og i kjøretøyregisteret er det registrert 434 snøskutere i Sigdal kommune. Den tillatte snøskutertrafikken innebærer kjøring på innmark med grunneiers tillatelse, samt kjøring i utmark med løyve fra kommunen. Snøskuterløyver tildeles normalt for inntil fire år om gangen, og kommunen tildeler omkring 150 skuterløyver. Det finnes lite kunnskap om bruk, atferd, holdninger, uhell og skader knyttet til snøskutere i Norge. Men i 2017 gjorde Transportøkonomisk Institutt en undersøkelse blant ca. 4600 eiere av snøskuter i Norge. Der oppgav 13 % at de hadde hatt ett eller flere uhell med skuteren i perioden 2011 til 2016. Selv om flere ulykker med snøskuter kan knyttes til tekniske årsaker, er det grunn til å tro at risikoen kan knyttes til de samme faktorene som i biltrafikken – i hovedsak fart og rus.

#### **Kommunale tiltak:**

- ✓ Be Sigdal Utvikling om å utvikle en sikkerhetskampanje med informasjon til kjøpere og eiere av ATV og UTV, i samarbeid med aktørene i næringslivet som forhandler slike kjøretøy.

### 8.4.2. MOTORISERT FERDSEL TIL VANN

Sigdal har et stort antall fritidsbåter og økende aktivitet på fjorden. Sommeren 2022 satte politiet i gang en holdningsskapende og forebyggende kampanje for båtrett på Soneren. I samarbeid mellom kommunen og Sigdal båtforening ble det satt ut bøyer for å merke badeplassen, samt merket fortøyningsplasser for båter ved badestranda på Sandsbråten. Det planlegges også prisverdige private initiativer som at Sigdal Handelslag planlegger utlån av redningsvester fra Prestfoss Kafe fra og med sommeren 2023.

#### **Kommunale tiltak:**

- ✓ Vurdere behov for revisjon av eksisterende forskrift (Fartsgrense for fartøyer i Kråkefjorden, Soneren og Solevann fra 1976).
- ✓ Gjennom politirådet arbeide for flere politikontroller av fart, rus og sikkerhet på vannet i Sigdal.
- ✓ Bruke kommunens informasjonskanaler til informasjon og å vekke oppmerksomhet rundt sikker ferdsel på vannet om sommeren.

## 8.5. SYSTEMATISK TRAFIKKSIKKERHETSARBEID I OFFENTLIG OG PRIVAT SEKTOR

Mål fra Nasjonal tiltaksplan for trafikkisikkerhet på vei 2022-2025:

Systematisk og samordnet trafikkisikkerhets-arbeid i fylkes-kommuner og kommuner	Antall kommuner som er godkjent som <i>Trafikksikre kommuner</i>	125 (2022)	200 (2026)
--	--	---------------	---------------

### Kommunale tiltak:

- ✓ Sigdal kommune har satt seg som mål å oppfylle alle kriteriene og bli godkjent som «Trafikksikker kommune» innen juni 2023.
- ✓ Det legges fram årlig rapport om status for trafikkisikkerhetsarbeidet for kommunestyret.
- ✓ Handlingsplan med fysiske trafikkisikkerhetstiltak skal rulleres hvert år.
- ✓ Årshjulet for trafikkisikkerhetsarbeid tas i bruk som et praktisk hjelpemiddel, og kan tilpasses den enkeltes behov. Målet er å innarbeide trafikkisikkerhet i de daglige rutinene ute i organisasjonen.

## 8.6. FYSISKE TRAFIKKSIKKERHETSTILTAK

Mål fra Nasjonal tiltaksplan for trafikkisikkerhet på vei 2022-2025:

Møteulykker og utforkjøringsulykker	Andel av trafikkarbeidet på riksveier med fartsgrense 70 km/t eller høyere som foregår på møtefrie veier	54,1 (2022)	60 % (2028)
-------------------------------------	--	----------------	----------------

### Kommunale tiltak:

- ✓ Alle foreslåtte fysiske tiltak er beskrevet i vedlegg 1 Handlingsplan for fysiske trafikkisikkerhetstiltak.

## 9. ØKONOMI

Trafikksikkerhetstiltakene i denne planen skal innarbeides i økonomiplanen. Samtidig skal tiltak som går over flere år, samt tiltak med oppstart i handlingsplanperioden prioriteres i budsjettet hvert år.

Enhetsledere har ansvaret for å innarbeide utgiftene innenfor eget budsjettområde.

En gyldig trafikksikkerhetsplan legger godt til rette for, og øker sjansen for å få tildelt midler til trafikksikkerhetstiltak gjennom Statens Vegvesen. Planen åpner også for å søke om tilskudd til kampanjer og strategisk arbeid gjennom fylkeskommunen.

## 10. EVALUERING, RULLERING

Enhetslederne rapporterer årlig på tiltak innenfor eget ansvarsområde, til teknisk sjef, som så sammenfatter dette og legger fram en samlet rapport til kommunedirektøren. Kommunedirektøren rapporterer til kommunestyret gjennom en årlig kommunestyresak.

## 11. VEDLEGG

- 1) Handlingsplan for fysiske trafikksikkerhetstiltak
- 2) Tiltak i planen og ansvarlig for gjennomføring
- 3) Veileder Trafikksikker kommune
- 4) Årshjul for trafikksikkerhetsarbeid