

TRAFIKKSIKKERHETSPLAN 2023 – 2028



FOLLDAL KOMMUNE



INNHold

| | | |
|-----|---|----|
| 1 | Sammendrag | 2 |
| 2 | Innledning | 3 |
| 2.1 | Historikk | 3 |
| 2.2 | Organisering av kommunens trafikksikkerhetsarbeid | 4 |
| 3 | Nasjonale og regionale føringer for trafikksikkerhetsarbeidet | 5 |
| 3.1 | Meld. St. 20 (2020-2021) Nasjonal transportplan 2022-2033 | 5 |
| 3.2 | Barnas transportplan | 5 |
| 3.3 | Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2022 – 2025 | 5 |
| 3.4 | Fylkets trafikksikkerhetsplan | 6 |
| 3.5 | Handlingsprogram for fylkesveger 2022-2025 | 6 |
| 5. | Trafikksikkerhet i Folldal kommune | 7 |
| 5.1 | Veier i Folldal kommune | 7 |
| 5.2 | Trafikkulykker i Folldal kommune | 7 |
| 5.3 | Trafikale utfordringer i kommunen | 8 |
| 5.4 | Folldal som «trafikksikker kommune» | 14 |
| 6 | Mål og strategier for trafikksikkerhetsarbeidet i FOLLDAL kommune | 15 |
| 6.1 | Overordnet mål | 15 |
| 6.2 | Strategier | 15 |
| 7 | Kommunale tiltak | 16 |
| 7.1 | Fysiske, prioriterte tiltak | 16 |
| 7.2 | Øvrige tiltak | 20 |
| 8 | Økonomi | 22 |

Bildet på forsida viser et skilt for gangfelt gjemt bak et vikepliktskilt ved krysset mellom Liavegen og Gruvvegen. Det er ikke noe tilsvarende skilt på andre sida av Liavegen, og heller ingen oppmerking på vegen.

1 SAMMENDRAG

Dette er Folldals kommunes andre trafikksikkerhetsplan, etter at Kommunedelplan for trafikksikkerhet ble vedtatt i 2004. Det er stort behov for bedre fysisk tilrettelegging for myke trafikanter, og tiltaksdelen har fokus på fysiske tiltak. Det tiltaket som står øverst på ønskelista, både når det gjelder kostnader og behov, er en gang- og sykkelvei mellom Krokhaug og Folldal sentrum. Ellers er det en god del aktuelle tiltak i alle prisklasser.

2 INNLEDNING

Kommunene har ansvar for investeringer, drift og vedlikehold av det kommunale vegnettet. Som vegeier, har kommunen også et spesifikt ansvar for trafikksikkerhetstiltak på kommunale veier. I henhold til folkehelseloven og plan- og bygningsloven har kommunen et generelt ansvar for å forebygge skader og ulykker lokalt. Kommunene har ansvar og virkemidler som kan bidra til økt innsats i det lokale trafikksikkerhetsarbeidet. De er store arbeidsgivere og kjøpere av transporttjenester. I tillegg er de eiere av barnehager og skoler.

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

Trafikksikkerhetsplanen er en kommunedelplan, og følger prosesskrav i henhold til plan- og bygningsloven.

2.1 HISTORIKK

Kommunestyret vedtok Kommunal planstrategi 2020 – 2023 i møte 10.09.2020, sak nr. 36/20. I henhold til planstrategien skal trafikksikkerhetsplanen rulleres i 2022/2023.

Denne planen er nr.2 i rekken av trafikksikkerhetsplaner for Follidal kommune. Den første trafikksikkerhetsplanen – Kommunedelplan for trafikksikkerhet – ble vedtatt av kommunestyret 17.06.2004, etter at planarbeidet ble igangsatt med vedtak i Utvalg for teknisk, plan og miljø 19.11.2002. Tiltak som ble foreslått i planen:

| Tiltak – Planlegging (2004) | Prioritet | Gjennomført? |
|---|-----------|--------------|
| Reguleringsplan gang- og sykkelveg sentrum-Krokhaug | 1 | Nei |
| Planarbeid for rundkjøring krysset RV (fv) 29/27 | 2 | Nei |
| Evt. planarbeid Dalholen, avklare GS-veg, Kyrkjevegen, parkeringsplass Dalen krk | 3 | Delvis |
| Evt. reguleringsplan GS-veg Grimshallen – Kakella, rasteplass og fotgjengerovergang Grimsbu | 4 | Nei |

| Tiltak – Gjennomføring | Prioritet | Gjennomført? |
|--|-----------|--------------|
| 2004: RV 29 Follidal – Krokhaug, nedsatt fartsgrense til 60 km/t | 1 | Ja |
| 2004: Diverse tiltak i sentrum: forlenge forkjørsvveg, fartshumper, nedsatt fartsgrense Skolevegen | 1 | Ja |
| 2004: Egne Hjem/Verket: rekkverk utsatte plasser, trafikkspill | 2 | Ja |
| 2004: Follvang, stenge for gjennomkjøring | 2 | Ja |
| 2004: Grimsbu, nedsatt hastighet, alt. Vegføringer Grimsbu-Kroktjønna | 3 | Ja |

Trafikksikkerhetsplan 2023 – 2028

| | | |
|--|---|-----|
| 2005: etablering av gang- og sykkelveg Folldal sentrum – Krokhaug | 1 | Nei |
| 2005: Rasteplass og fotgjengerovergang Grimsbu | 2 | Nei |
| 2005: Møteplasser Rykroken | 2 | Nei |
| 2006: Etablering av rundkjøring krysset RV 29/27 | 1 | Nei |
| 2006: GS-veg Dalholen, evt. tiltak vedr. Kyrkjevegen og parkeringsplass Dalen krk. | 2 | Nei |
| 2006: GS-veg Grimshallen - Kakella | 2 | Nei |
| 2006: Utvidelse/utbedring RV 29 | 2 | Nei |

2.2 ORGANISERING AV KOMMUNENS TRAFIKKSIKKERHETSARBEID

Trafikksikkerhetsarbeidet i Folldal kommune er forankret hos kommunedirektøren, og ansvaret for prosessen med å utarbeide en ny trafikksikkerhetsplan er tillagt enhetsleder for TLU.

3 NASJONALE OG REGIONALE FØRINGER FOR TRAFIKKSIKKERHETSARBEIDET

3.1 MELD. ST. 20 (2020-2021) NASJONAL TRANSPORTPLAN 2022-2033

Stortingsmeldingen om nasjonal transportplan 2022–2033 (NTP) er en plan for hvordan man de neste tolv årene skal arbeide i retning av det overordnede målet for transportsektoren, som er: et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i 2050. Transportplanen gir rammene for utviklingen av transportsystemet og –tilbudet i tolvårsperioden, med spesiell vekt på prioriteringer i de første seks årene.

Overordnet mål i planen er «et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i 2050.

3.2 BARNAS TRANSPORTPLAN

Kapittel 9 i Nasjonal transportplan heter «Barnas transportplan». Fra kap. 9.2:

Barn, og spesielt ungdom, er opptatt av å klare reisene selv. Ny teknologi som for eksempel elektriske sparkesykler og andre varianter av små elektriske kjøretøy har blitt populære leketøy og framkomstmidler for barn og ungdom de senere årene. Disse og andre former for såkalt mikromobilitet gir både nye muligheter – og nye utfordringer.

Elektriske sparkesykler og andre små elektriske kjøretøy er i dag klassifisert som sykler, og det finnes ingen aldersgrense for bruk. Studier viser at barn ikke har de samme forutsetninger som voksne for å gjøre gode valg som trafikant. Det kan føre til farlige situasjoner. Innføring av 12-års aldersgrense og krav om hjelm for bruk av små elektriske kjøretøy er blant forslagene som våren 2021 er til vurdering for å håndtere blant annet ulykkesutfordringene knyttet til disse kjøretøyene.

Felles for mange barn i byer og distrikter er at de deler ønsket om å delta på aktiviteter, og de ønsker helst å klare dette selv og å være uavhengige. Figur 9.5 viser at gange og sykkel er de vanligste reisemåtene når barn skal besøke venner. Barn sier selv at de ønsker å stå for transporten på egenhånd. Dette handler om frihet, uavhengighet og om mestringsfølelse ved å klare seg selv.

3.3 NASJONAL TILTAKSPLAN FOR TRAFIKKSIKKERHET PÅ VEG 2022 – 2025

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

Mandat for utarbeidelse av tiltaksplanen er gitt i Meld. St. 20 (2020-2021) Nasjonal transportplan 2022-2033 (NTP). Planen bygger på ambisjoner og overordnede prioriteringer i NTP. Videre er prioriteringene i samsvar med aktørenes interne styringsdokumenter, der de mest sentrale er Statens

vegvesens gjennomføringsplan 2022-2027 (33), politiets strategidokument «Forebygging som politiets hovedstrategi 2021-2025», Trygg Trafikks handlingsplan 2022-2023, fylkeskommunenes planer for prioritering innenfor trafikksikkerhetsarbeidet og de åtte storbykommunenes trafikksikkerhetsplaner.

Formålet med tiltaksplanen er å utarbeide et bredt spekter av omforente og faglig forankrede tiltak, i tillegg til å styrke samarbeidet mellom de sentrale trafikksikkerhetsaktørene. Tiltakene i tiltaksplanen skal bidra til at vi har stø kurs mot ambisjonen i NTP om maksimalt 350 drepte og hardt skadde i 2030, hvorav maksimalt 50 drepte. Dette innebærer at samlet antall drepte og hardt skadde må mer enn halveres fra 2020 til 2030, mens det for antall drepte innebærer en reduksjon med 46 prosent.

3.4 FYLKETS TRAFIKKSIKKERHETSPLAN

Det er en regional trafikksikkerhetsplan 2022 – 2025 under utarbeidelse, men den er pr. dato ikke vedtatt. Gjeldende trafikksikkerhetsplanen (til 2021) er Trafikksikkerhetsplanen for Hedmark fylke, vedtatt av Hedmark fylkesting 05.03.2018.

I kapittel 4,3 Lokale trafikksikkerhetstiltak påpektes det at kommunene har hovedansvaret for at barn og unge har sikker skoleveg og kan ferdes trygt i eget nærmiljø. Fylkestinget avsetter årlig en sum til trafikksikkerhetstiltak i kommunen, særlig knyttet til skoleveg. Kommunen må dekke minst 40 % av kostnadene.

3.5 HANDLINGSPROGRAM FOR FYLKESVEGER 2022-2025

Handlingsprogram for fylkesveger rulleres årlig. Tiltak som berører fylkesvegene, for eksempel nye gang- eller sykkelveger, må innarbeides i dette handlingsprogrammet. Kommunene og en rekke andre parter inviteres til å gi innspill til rulleringen.

Folldal kommunestyre ga følgende innspill om prioriterte prosjekter, etter behandling 20.05.2021:

Kommunen opprettholder de innspill som ble gitt våren 2020:

1. Lyssatt gang- og sykkelveg sentrum - Krokhaug
2. Lysregulering, Folldal skole- og flerbrukshus
3. Trafikksikring av krysset ved FV27/29 for kjøretøy og myke trafikanter
4. Vedlikehold på Fv 29
5. Ny bru over Folla i Rykroken

Ingen av kommunens innspill er tatt konkret med i gjeldende handlingsplan, men noen tiltak kan trolig komme inn under generelle tiltak som gjelder for hele fylket, f. eks. innspill nr. 2, som bør passe godt inn i trafikksikkerhetstiltak TS3: Tiltakspakke sikring av skoleveg og krysningssteder. Her er det for 4-årsperioden avsatt 24 millioner kroner.

I henhold til «Innlandsstandard» (vedtak i fylkets Hovedutvalg for samferdsel 08.02.2023) vil det kunne være aktuelt å foreslå et avvik fra standard utførelse, dersom dette er en kostnadseffektiv løsning som ikke går ut over trafikksikkerheten.

5. TRAFIKKSIKKERHET I FOLLDAL KOMMUNE

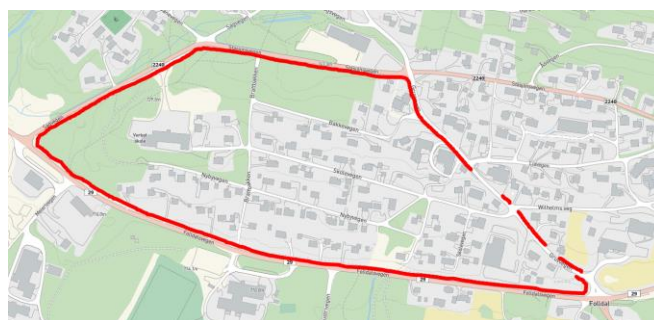
5.1 VEIER I FOLLDAL KOMMUNE

Tabellen under viser hvor mange kilometer Folldal har av offentlig vei, henholdsvis riksveier, fylkesveier, kommunale veier og gang- og sykkelveier, inkludert fortau.

| <i>Offentlige veier</i> | <i>Lengde</i> |
|-----------------------------|---------------|
| <i>Riksvei</i> | 0 km |
| <i>Fylkesvei</i> | 167,6 km |
| <i>Kommunale veier</i> | Ca. 30 km |
| <i>Sum offentlig bilvei</i> | Ca. 198 km |
| <i>Gang- og sykkelvei</i> | Ca. 2 km |

Gang- og sykkelvei/fortau langs offentlig vei i Folldal er så vidt over 2 km i Folldal sentrum, som vist på figuren til høyre.

Gjennomsnittlig døgntrafikk (ÅDT) for FV 29, som går gjennom Folldal kommune varierer med avstanden fra Folldal sentrum. Mellom kommunegrensen i øst og Grimsbu er ÅDT 600, fra Grimsbu til Krokhaug er ÅDT 900, fra Krokhaug til Folldal sentrum er den 1300 og fra Folldal sentrum til Dalholen er ÅDT 850. Trafikken er altså betydelig større mellom Krokhaug og Folldal sentrum enn på øvrige strekninger langs denne veien mellom Plassen i Alvdal og Hjerkin.. I tillegg har Liavegen mellom Krokhaug og Folldal sentrum en ÅDT på 320.



En av veiene har status som nasjonal turistvei: fylkesvei 27 mellom Stor-Elvdal og Folldal. Denne har en ÅDT på 440, i henhold til <https://vegkart.atlas.vegvesen.no>. Tallene for ÅDT gjelder for 2021.

5.2 TRAFIKKULYKKER I FOLLDAL KOMMUNE

Det er ikke hvert år det skjer trafikkulykker i Folldal med dødsfall og personskader, og tallene er så pass lave at det har begrenset verdi å analysere disse for å finne sammenhenger og årsaker. I løpet av de ti årene mellom 2011-2020 var det 9 ulykker med personskader på tolv personer. Av disse var det ett dødsfall, fire hardt skadde og 7 lettere skadde. Tiåret tidligere var det flere ulykker, og 2 dødsulykker. Mellom årene 2015 og 2020 var det ingen ulykker med personskader.

Folldal har en forholdsvis stor elgbestand, og hvert år skjer det møteulykker med elg og hjortedyr. Viltpåkjørsler skjer overalt og til alle tider på døgnet, men enkelte strekninger er spesielt hardt belastet.

De fleste viltpåkjørslene skjer i vinterhalvåret, og for det meste er utfallet kun materielle skader på kjøretøy, og skader på de involverte dyrene.

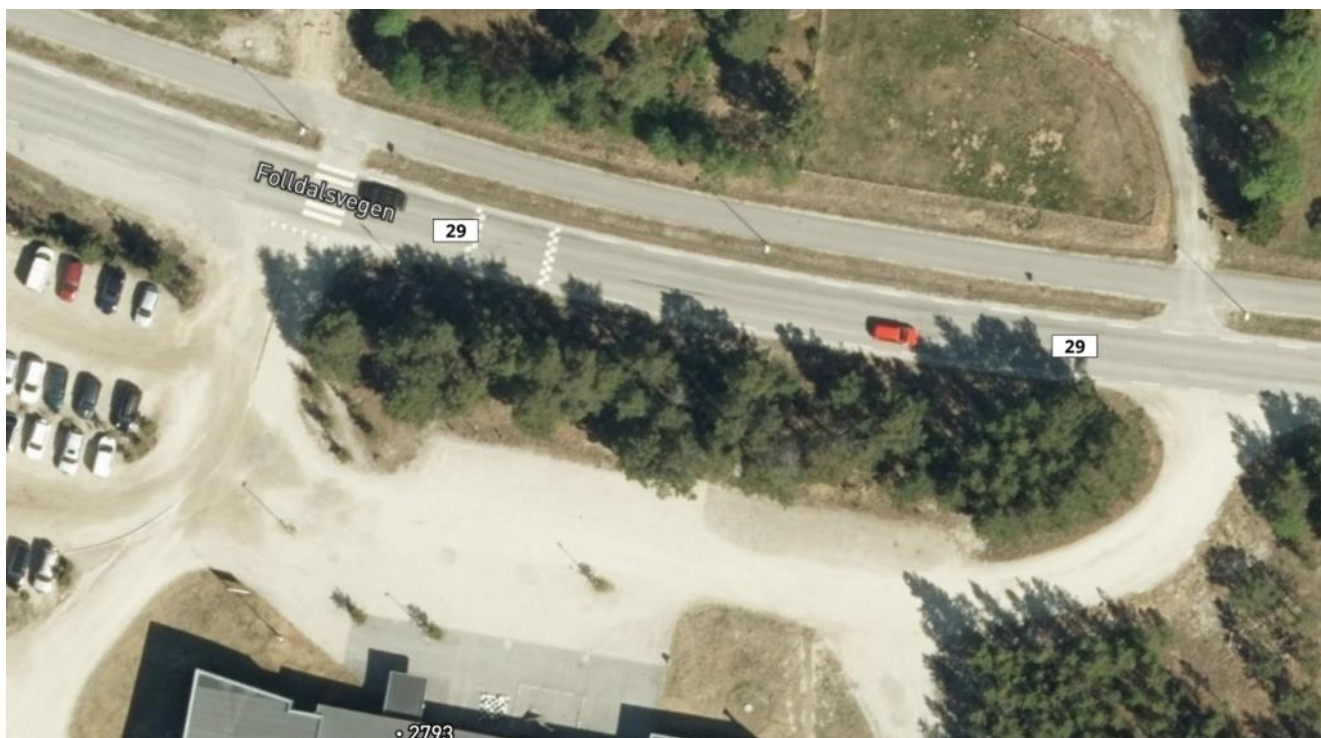
Flere av trafikkulykkene kunne trolig vært unngått dersom det i veiprojektene hadde vært lagt større vekt på sikkerheten for myke trafikanter.

5.3 TRAFIKALE UTFORDRINGER I KOMMUNEN

Folldal er en liten og oversiktlig kommune med noen få trafikale utfordringer, som ikke er så vanskelige å peke på. De viktigste av disse er i Folldal sentrum, der skole, butikker, service og offentlige tjenester er lokalisert. Flere av disse utfordringene gjør at det kjøres mer med bil enn det ville ha blitt gjort dersom det hadde vært lagt bedre til rette for gående og syklende.

5.3.1 SKOLEN PÅ SØRSIDA AV FYLKESVEGEN

Skole og flerbrukshus ligger på sørsiden av fylkesvegen, mens all bebyggelse i sentrum ligger på nordsiden. Når det gjelder skolen, har lærere ansvar for å følge de minste elevene trygt over veien ved skolestart og skoleslutt. Både skolebussene og privatbilene kjører inn på skoleområdet på samme vei som skolebarna kommer når de går over fotgjengerovergangen (der det står «Folldalsvegen» på bildet under), men det er en liten forhøyning/kant som skal skille biltrafikk og skolebarn. Skolebussene kjører ut fra skoleområdet på utkjøringen til høyre på bildet, som også tjener som snarvei for en del av elevene, som kommer østfra.



I bestemmelsene til den aktuelle reguleringsplanen fra 2006 står det:

3.3 Trafikksikring.

Myke trafikanter må sikres tryggest mulig kryssing av RV29. Ulike midler bør kunne tas i bruk, slik som skolepatrolje, redusert fart, fartsdempere, lyskryss med mer.

Follvang, det gamle herredshuset som nå huser bl.a. kino og fritidsklubb, ligger også på sørsida av vegen, og det er ingen gang- og sykkelvei de ca. 200 meterne fra veikrysset mellom fylkesveiene 27 og 29.

5.3.1 MYKE TRAFIKANTER MELLOM KROKHAUG OG FOLLDAL SENTRUM

I forbindelse med forrige trafikksikkerhetsplan, og flere ganger etter dette, har det blitt påpekt, blant annet fra skoleelever og ungdomsråd, at det viktigste når det gjelder trafikksikkerhet er å få etablert en gang- og sykkelvei mellom Krokhaug og Folldal, en strekning på ca. 2,5 kilometer. Mellom dagens gang- og sykkelvei i Folldal sentrum og Krokhaug er det omtrent 140 personer som har fylkesvei 29 som det mest naturlige medium for forflytning. Av disse er det i 2022 13 personer i skolepliktig alder (født mellom 2006 og 2016). Som et avbøtende tiltak og konsekvens av at gang- og sykkelvei her ikke har latt seg realisere, har fartsgrensen mellom Krokhaug og Folldal sentrum blitt satt ned fra 80 til 60 km/t.

Gang- og sykkelvei mellom Folldal sentrum og Krokhaug ligger i Kommuneplanens arealdel.

5.3.2 MYKE TRAFIKANTER RUNDT AVKJØRINGEN TIL FOLLDAL SENTRUM

Follvang med fritidsklubb og kino ligger på sørsiden av fylkesvei 29, og det er særlig en god del ungdommer som kommer vestfra (fra skolen) eller fra sentrum på vei til Follvang. Her er det ikke noe gangfelt i forbindelse med krysset mellom fv 27, Gruvvegen og fv 29, og ikke noe fortau langs fv 29 mellom krysset og Follvang. Det går et gangfelt over fv 29, men det er ikke forbundet med noe fortau. Mange ungdommer går rett over det store krysset, og over på sørsida av veien ved fotgjengerovergangen og videre utenfor veien på en delvis tilrettelagt sti til Follvang.

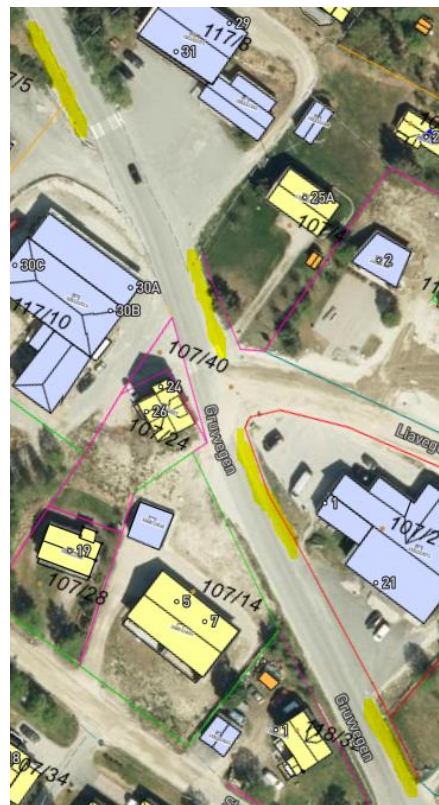


5.3.3 MANGLENDE FOTGJENGERFELT OG BRUTTE FORTAU I SENTRUM

Det er et fortau som går stykkevis og delt fra nærheten av krysset til fv 29, og opp langs Gruvvegen til Sentrumsvegen, avbrutt av svært brede avkjøringer til næringseiendommer, og krysset ved Liavegen.

Spesielt dette veikrysset midt i bildet til høyre er en lite trafikksikker løsning. Ved krysset til Liavegen ligger Jokerbutikken på den ene siden av Gruvvegen og en bussholdeplass på den andre siden. Parkeringsplassen til Jokerbutikken går nesten helt til vegkrysset og Gruvvegen. Kommunes torgplass – der det av og til samles mye folk - er også like ved dette krysset.

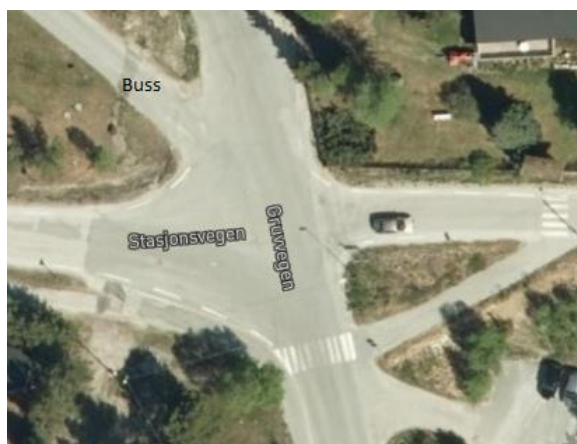
Fotgjengere går rett over krysset (mellom de gule markeringene midt i bildet), der det ikke er fotgjengerfelt. Et Gangfelt-skilt gjemt bak et vikepliktskilt (se bildet forsida) er trolig er feil vinklet og viser til et gangfelt over Gruvvegen, ikke Liavegen. Det er også en god del trafikk på Liavegen. I tilknytning til dette veikrysset har det vært flere trafikkrelaterte hendelser, inkludert en ulykke med dødelig utgang for en fotgjenger.



5.3.4 KRYSSET STASJONSVEGEN – GRUVVEGEN

Når man går fortauet opp langs Gruvvegen, bøyer fortauet av østover langs Stasjonsvegen. De fleste som skal videre oppover langs Gruvvegen, tar «snarveien» ca. 30 meter rett over krysset, og fortsetter på venstre siden opp Gruvvegen (som den lille jenta med sykkel på neste bilde).

Dette er et sentralt kryss i Folldal sentrum, mellom Gruvvegen som er en samlende trafikkåre, og fylkesveien Stasjonsvegen. I tillegg tjener krysset som adkomst til busstasjonen for rutebusser.



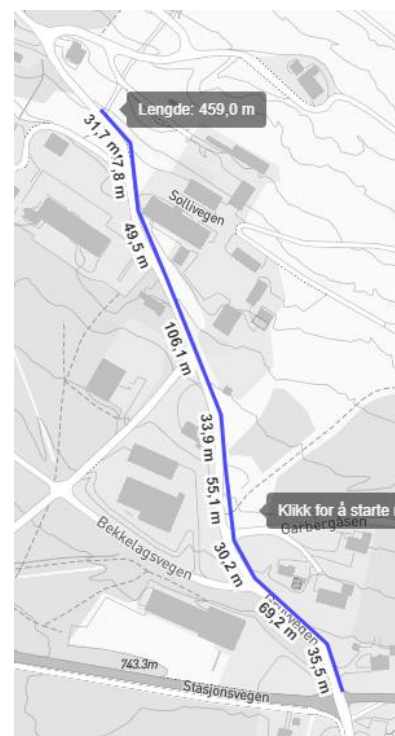
Tilrettelegging for myke trafikanter her skulle tilsi at all trafikk som foregår nord for dette krysset utføres med motoriserte kjøretøy. Men slik er det ikke. Det ferdes mang til fots og med sykkel videre opp Gruvvegen.

5.3.5 MYKE TRAFIKANTER NORD FOR STASJONSVEGEN

Nord for Stasjonsvegen, der fortauet langs Gruvvegen tar slutt, bor det omtrent 175 personer som må inn på offentlig veg uten fortau for å komme seg til sentrum, eller fylkesveg 29. Omtrent 23 av disse er født mellom 2006 og 2016, altså barn som benytter veien som skoleveg. I tillegg til dette er det en del personer som har arbeidsplassen sin i dette området (f. eks. i «Gulhuset» eller på Verket) og har Gruvvegen som arbeidsvei.

Dersom man går til fots fra sentrum opp Gruvvegen og kommer til Stasjonsvegen, er det mest naturlig å gå over Stasjonsvegen i krysset, en lengde på ca. 30 meter, og fortsette på venstresiden opp Gruvvegen. Dersom ikke vegetasjonen holdes nede på venstresiden opp fra Stasjonsvegen er det redusert sikt opp den slake svingen, spesielt for små barn og lave personer.

Et fortau langs Gruvvegen fra Stasjonsvegen til der «benbakkan» (den kulturhistoriske gangveien mot Verket) starter vil ha en lengde på ca. 460 meter (se figur under til høyre).



5.3.6 MYKE TRAFIKANTER MELLOM GRIMSBU BOLIGFELT/GRIMSHALLEN OG GRIMSBU SENTRUM (KRYSSET MED RYKROKVEGEN), EN STREKNING PÅ CA. 600 METER. BOLIGFELTET ER REGULERT TIL 19 BOLIGER – AV DISSE ER 9 BEBYGD MED BOLIGER.

Det er ingen gang- og sykkelveg mellom Grimsbu boligfelt/Grimshallen og Grimsbu sentrum (krysset med Rykrokvegen), en strekning på ca. 600 meter. Boligfeltet er regulert til 19 boliger – av disse er 9 bebygd med boliger.

I første generasjons trafikksikkerhetsplan var gang- og sykkelveg mellom Grimshallen og Kakella – en strekning på ca. 1100 meter – satt opp som et tiltak for gjennomføring, med prioritet 2. Det regulerte boligfeltet har kommet til nokså nylig, men de fleste av boligene som er bygd der var på plass allerede i 2004. En evt. gang- og sykkelveg bør gå til avkjørselen til Eggemoen og Hemmigardsvegen, ca. 770 meter fra krysset til Rykrokvegen.

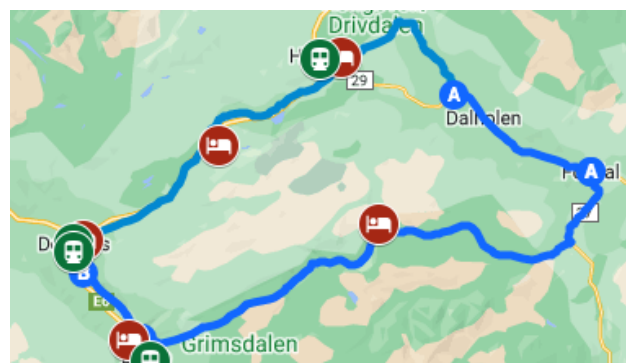
5.3.7 MYKE TRAFIKANTER MELLOM BOLIGFELTET OG BUTIKKENE I DALHOLEN

Den eneste boligfeltet i Dalholen er regulert med vel 30 boligtomter. Av disse er 23 tomter bebygd med boliger. Mellom butikkene i Dalholen – en dagligvarebutikk og en byggevarebutikk – er det ca. 600 meter til nærmeste avkjøring til boligfeltet, som er Fegerflyvegen. Myke trafikanter er i prinsippet henvist til å følge hvitstripa av fylkesveg 29 dersom de trenger melk og brød, eller en plankebit.

I første generasjons trafikksikkerhetsplan var gang- og sykkelveg i Dalen satt opp som et tiltak for gjennomføring, med prioritet 2. De fleste av boligene i boligfeltet var på plass allerede i 2004.

5.3.8 TOUR DE DOVRE

Den 140 kilometer lange «Tour de Dovre» åpnet til stor begeistring i 2017. T(o)uren lar syklister oppleve tre nasjonalparker på like mange dager. Mye av denne sykkelruta går på grusveger uten biltrafikk eller med begrenset biltrafikk. Men det er noen kilometer vei mellom Dalholen/Baksidevegen og Folldal sentrum, og mellom Folldal sentrum og avkjørsel til Grimsdalen, at det ikke finnes noen alternative veier å komme seg fram på. Syklistene (som gjerne er familier med barn) må da tråkke sammen med biltrafikken. Det er mulig å i større grad enn i dag kanalisere sykkeltrafikken til traktorveger og stier for å unngå biltrafikken på fylkesveien, men det er ikke mulig i dag å unngå biltrafikken totalt. Dette er en trafikksikkerhetsmessig utfordring som ikke er enkel å gjøre så mye med.



5.3.9 TUNGTRANSPORT SOM OMKJØRING FOR RIKSVEI 3 OG E6

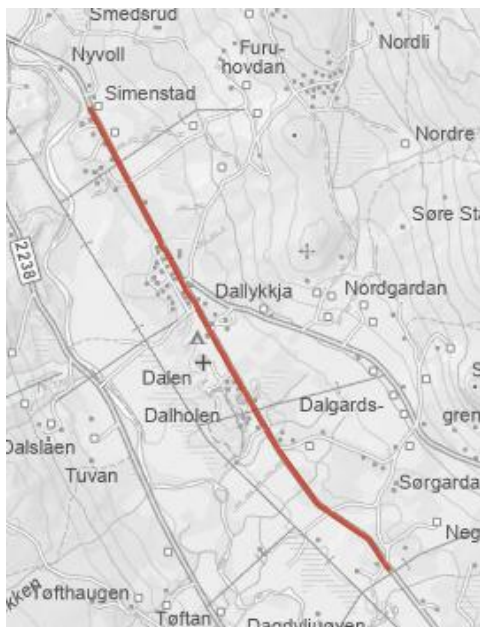
Fra tid til annen er enten E6 eller RV3 stengt, eventuelt at det blir innført midlertidige vektbegrensninger, noe som medfører at det blir en stor økning av tungtrafikk som kjører gjennom Dalholen, Folldal sentrum, Krokhaug og Grimsbu. I forhold til trafikksikkerhet, finnes de største

utfordringene ved dette i Folldal sentrum, og spesielt vegen forbi kommunens eneste skole. Heller ikke dette er lett å finne en god løsning på, men trafikklys ved skolen vil være en betryggelse.

5.3.10 VILTPÅKJØRSLER LANGS FYLKESVEI 29

Hvert år, og i hovedsak i vinterhalvåret, er det et varierende antall viltpåkjørsler. Vinterhalvåret 2021/2022 (til 20. april) er det registrert 17 påkjørsler av rådyr og elg. Dersom en går flere år tilbake, er det Dalholen- området og Krokhaug som har de fleste viltpåkjørslene, men det har skjedd påkjørsler av rådyr og elg langs hele fylkesvei 29 i Folldal kommune, og til alle døgnets tider. Viltpåkjørsler i sommerhalvåret er det ikke mange av.

I henhold til en publisasjon på hjemmesiden til Statistisk sentralbyrå («Her blir det påkjørt flest hjortevilt») var det i jaktåret 2019/2020 flest påkjørsler av hjortevilt pr. kilometer vei øst for Grimsbu, markert med mørk rød strek på kartutsnittet til høyre. Det nest mest belastede området er ved Dalholen (litt lysere strek, under), og en strekning øst for Folldal er også nokså belastet (under til høyre). Den mørkeste streken angir mer enn 1,75 trafikkdrepte hjortevilt pr. km, og den lyseste mellom 0,75 og 1,25 drepte hjortevilt pr. km. Lokalkjente vil peke på andre viltutsatte områder som ikke fanges opp av denne publisasjonen, men dette er å anse som eksempler på viltutsatte strekninger.



For å unngå å kjøre på en elg eller et rådyr, må man få øye på dyret så tidlig at man rekker å bremse eller styre unna. Dersom det står trær og annen vegetasjon tett inntil veien, er ofte dyrene vanskelig å få øye på før de kommer ut i veien. Det er foretatt en del slik kantrydding, men det er ennå en del områder med trær og annen vegetasjon bare noen få meter fra veien.



5.4 FOLLDAL SOM «TRAFIKKSIKKER KOMMUNE»

Etter vegtrafikklovens § 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.

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 sjekklistor skal være et verktøy for å kvalitetssikre kommunens trafikksikkerhetsarbeid. Folldal kommune har satt seg som mål å oppfylle alle kriteriene og gjennom en fylkeskommunal godkjenningsordning bli erklært som «Trafikksikker kommune» innen 31.12.2022. Godkjenning er noe forsinket, men kommunen ligger an til å bli godkjent i løpet av våren 2023. Kommunen og de enkelte sektorer og enheter skal oppfylle en rekke kriterier for å bli godkjent som Trafikksikker kommune.

6 MÅL OG STRATEGIER FOR TRAFIKKSIKKERHETSARBEIDET I FOLLDAL KOMMUNE

6.1 OVERORDNET MÅL

Basert på de nasjonale og regionale føringene har Folldal kommune følgende overordna mål for trafikksikkerhetsarbeidet, en videreføring av nullvisjonen:

Det skal ikke forekomme ulykker med drepte og hardt skadde i veitrafikken i Folldal kommune.

Kommunen skal tilrettelegging for trygg sambruk mellom bilister, gående og syklende lange alle veier i kommunen, og spesielt ved skole, skolevei, barnehager, offentlige bygg, næringsbygg og turistanlegg.

6.2 STRATEGIER

I Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2022-2025 er det satt opp en rekke tilstandsmål innenfor innsatsområder der tilstandsendringer er av vesentlig betydning for utviklingen i antall drepte og hardt skadde. Tilstandsmålene er formulert som måltall innenfor 15 innsatsområder:

- Fart
- Rus
- Beltebruk og riktig sikring av barn
- Uoppmerksomhet
- Barn (0-14 år)
- Ungdom og unge bilførere
- Eldre trafikanter
- Gående og syklende
- Motorsykkel og moped
- Godstransport på vei
- Møteulykker og utforkjøringsulykker
- Drift og vedlikehold
- Bruk av ny teknologi i trafikksikkerhetsarbeidet.
- Trafikksikkerhetsarbeid i offentlige og private virksomheter
- Arbeid for å styrke kunnskapsgrunnlaget

Kommunen skal arbeide aktivt for å bli bedre på de av disse tilstandsmålene som er relevante for en liten kommune, og bli godkjent som Trafikksikker kommune. Vi har følgende strategier:

6.2.1 GJENNOMFØRE FYSISKE TILTAK FOR Å BEDRE TRAFIKKSikkerHETEN FOR GÅENDE OG SYKLENDE, BARN OG UNGDOM

I og rundt Folldal sentrum er det mangelfull tilrettelegging for gående, syklende, barn og ungdom. Folldal kommune har et stort behov for nødvendige fysiske tiltak for å bedre trafikksikkerheten, og disse vil bli prioritert i denne trafikksikkerhetsplanen. Under noen av tilstandsmålene i nasjonal tiltaksplan er det listet opp fysiske forutsetninger og tiltak som er relevante her, i første rekke under Gående og syklende og Barn (0-14 år). Kommunen ønsker å gjennomføre lenge etterlengtede fysiske trafikksikkerhetstiltak bl.a. på gang- og sykkelvei, skolevei og krysningspunkt,

6.2.2 GJENNOMFØRE HOLDNINGSSKAPENDE TILTAK

Holdningsskapende tiltak er viktige, spesielt i forhold til barn og unge. Skolen har i en årrekke tilbudt valgfag *trafikk*, som har hatt meget god oppslutning. På småskoletrinnet er det obligatorisk sykkelopplæring. Det er en utfordring er å komme i inngrep og dialog med de som har forlatt de obligatoriske utdanningsinstitusjonene, og har det moro med å tråkke hardt på gasspedalen. Ungdomsrådet er selv opptatt av at det blir satt fokus på kjøring med rus eller høy hastighet.

Et aktuelt tema nå er holdningsskapende arbeid i forhold til flyktninger, som ikke er så godt kjent med hvordan vi vurderer risiko og trafikksikkerhet i Norge.

7 KOMMUNALE TILTAK

Vi har delt dette kapitlet i to. Det første underkapitlet gjelder fysiske trafikksikkerhetstiltak som krever ekstern finansiering og kommunal budsjettering. Resten av kapitlet omhandler tiltak kategorisert under 7 utvalgte innsatsområder fra Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet 2022-2025.

7.1 FYSISKE, PRIORITERTE TILTAK

7.1.1 GANG- OG SYKKElVEI MELLom FOLLDAL SENTRUM OG KROKHAUG

Dette har vært øverst på lista over tiltak for å bedre trafikksikkerheten i flere tiår. Det er en god del gående og syklende mellom Krokhaug og Folldal sentrum, og det er også her det er størst biltrafikk på hele fylkesvei 29. Det har vært jobbet med et alternativt forslag: å anlegge en sti delvis over gamle veier og delvis over dyrka mark nord for fylkesveien, men dette har strandet.

Terrenget er stedvis kupert, og det finnes støttemurer, kulverter etc. som vanskeliggjør tiltaket. En «klassisk» gang- og sykkelvei – med et 2-3 meters avstand til kjørebane vil kreve mye plass og høye kostnader. En god løsning her kan være å utvide vegbanen med ca. 3 meter, og ha et autovern mellom kjørebane og gang- og sykkelvei, som det er illustrert med bildet til høyre.



En gang- og sykkelvei mellom krysset til Atndalsvegen (Folldal sentrum) til krysset Liavegen (Krokhaug) vil bli ca. 2,5 km. En liten del av dette – fra Gruvvegen til Doktorvegen – er regulert til Gang- og sykkelveg. Tiltaket vil nødvendigvis berøre mange eiendommer, og kreve omfattende planlegging. Vi ser for oss at følgende må gjøres for å realisere prosjektet (i tillegg til arbeidet med å finansiere det), og antatte tidsrom:

- Forprosjekt med grunnnerv og grovplanlegging av tiltaket – 2023/2024
- Utarbeidelse og vedtak av reguleringsplan – 2025/2026
- Bygging – 2027/2028

Ansvar: Innlandet fylkeskommune i samarbeid med kommunen

7.1.2 FORTAU FRA STASJONSVEGEN OPPOVER LANGS GRUVVEGEN

Det er ikke mye å gå på verken fysisk eller i forhold til reguleringsplan for å legge til rette for gående og syklende opp langs Gruvvegen. Det mest plassbesparende er å bygge et fortau langs Gruvvegen, samtidig som vegføringen justeres noe ved behov for å komme seg smidigst mulig forbi hushjørner etc. Et fortau bør ha en bredde på minst 2,5 meter av hensyn til vintervedlikehold.

Av hensyn til avkjørsler og trafikk, er det mest hensiktsmessig å legge et fortau på østsiden av Gruvvegen. Fortauet bør gå opp til svingen og avkjøringen til Egne hjem (se utklippet til høyre). Denne strekningen blir ca. 530 meter.

Fra Stasjonsvegen til litt nord for Garbergåsen er arealet uregulert, mens det nord for dette er regulert en samlet vegbredde på ca. 10 meter. Bredden på vegen i dag er ca. 7 meter.

Foreløpig vurdering er at tiltaket kan gjennomføres uten reguleringsplan. Nord for Stasjonsvegen må det gjøres grunnnerv (eller erverv av rettigheter). Alt nødvendig areal nord for Garbergåsen eies av Stiftelsen Folldal gruver.

Vi ser for oss at følgende må gjøres for å realisere prosjektet (i tillegg til arbeidet med å finansiere det), og antatte tidsrom:



- Forprosjekt med grunnerverv og planlegging av tiltaket – 2024
- Bygging – 2025

Tentativt kostnadsestimat: mellom 2 og 5 mill. kr.

Ansvar: Folldal kommune i samarbeid med Innlandet fylkeskommune

7.1.3 TILTAK VED KRYSSET MELLOM GRUVVEGEN OG LIAVEGEN

En fotgjengerovergang ved avkjøringen til Liavegen fra Gruvvegen – vist med gult på utklippet til høyre - er det tiltaket som trolig har størst gevinst for trafikksikkerheten i forhold til kostnadene. Fotgjengerovergangen bør trekkes noen meter inn fra Gruvvegen. Det eksisterende fortauet sør for Liavegen må da bygges videre inn noen meter langs Liavegen, i henhold til reguleringsplanen. Kostnadene er relativt små, men et opphøyd gangfelt koster betydelig mer enn en standard fotgjengerovergang.



Tiltaket vil være i samsvar med reguleringsplanen, og kan realiseres i 2023 eller 2024.

Tentativt kostnadsestimat: mellom 15.000 og 150.000 kr.

Ansvar: Folldal kommune

7.1.4 TRAFIKKLYS VED SKOLEN

Alle skoleelever som ikke ankommer skolen i buss, må gå over fylkesvei 29. Før skolestart og etter skoleslutt er det lærere/voksne som står og passer på ved fotgjengerovergangen slik at kryssing av veien kan skje uten risiko. Et forholdsvis enkelt og rimelig tiltak er å montere trafikkllys på begge sider av veien/fotgjengerovergangen, med «bestilling» av grønt lys på stolpene. Dette vil frigjøre voksenressurser samtidig som det muliggjør trygg kryssing av veien hele skoledagen, og den tiden flerbrukshuset ellers blir benyttet.

Tiltaket kan gjennomføres dersom veieier gir klarsignal til det.

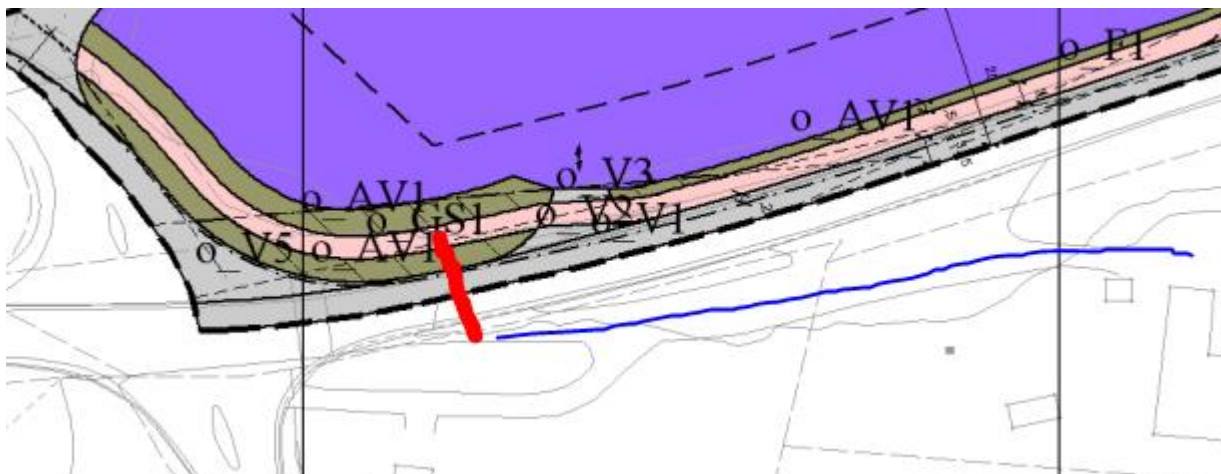
Tentativt kostnadsestimat: mellom 15.000 og 30.000 kr.

Ansvar: Innlandet fylkeskommune i samarbeid med Folldal kommune

7.1.5 BEDRE TILRETTELEGGING FOR GÅENDE TIL OG FRA FOLLVANG

Et aktuelt tiltak for å bedre trafikksikkerheten for gående fra sentrum til Follvang (kino, ungdomsklubb) er å bygge en stubb gang- og sykkelvei fra avkjøringen fra Gruvvegen til rådhuset (ca. 60 meter), og flytte fortauet litt lenger vekk fra vegkrysset til Gruvvegen (vist med rød, tykk strek). Fra

dette stedet ved Folldalsvegen kan man gå utenfor veiskuldra og til en sti som fører til Follvang (vist med blå strek).



Tentativt kostnadsestimat: mellom 200.000 og 400.000 kr (som i hovedsak gjelder gang- og sykkelveg fra avkjørsel til rådhuset til rødstreken)).

Ansvar: Folldal kommune, i samarbeid med Innlandet fylkeskommune

7.1.6 SKOGRYDDING VED VILTUTSATTE VEISTREKNINGER

Det er en del sammenstøt mellom kjøretøy og hjortevilt på fylkesvei 29 og 27. Det har tidligere vært ryddet vegetasjon langs noen veistrekninger for at bilister lettere skal få øye på viltet, men det er viltutsatte strekninger som ikke er ryddet. Dessuten har det kommet opp kratt og ungskog på arealer som er ryddet tidligere. I tillegg til tiltak med skogrydding bør det også være regelmessig oppfølging av arealer som er ryddet, for å unngå at de gror igjen.

Hjortevilt tiltrekkes av rundballer som gjerne blir lagt opp i tilknytning til dyrka mark. Steder der det er mye elg ved veien, er ofte steder der det også ligger fristende rundballer. En bør unngå å plassere rundballer ved trafikkerte veier.

Siktrydding kostet i henhold til Trafikksikkerhetshåndboken til Transportøkonomisk institutt (Tøi) flere 40.000 kroner pr. kilometer vei i 2007, og det årlige vedlikeholdet 4.000 kroner – disse kostnadene er langt høyere i dag. Det er ikke mange kilometer langs fv 29 som er viltutsatt og trenger rydding, men for å alle grunneierne med på å gjennomføre tiltak, eller la andre gjennomføre tiltakene, er det nødvendig med økonomisk kompensasjon. Viltfondet har midler som kan benyttes til dette.

Det bør igangsettes et prosjekt for å organisere og gjennomføre kantrydding. Kostnadene ved dette er vanskelig å anslå, men for selve kantryddingen (uten evt. lønnskostnader) kan det dreie seg om mellom 50.000 og 200.000 kr. I et slikt prosjekt kan man også se nærmere på plassering av rundballer, og foreslå flytting eller inngjerding av slike. Viltfondet har mulighet til å gi tilskudd til inngjerding av rundballelager.

Ansvar: Innlandet fylkeskommune i samarbeid med Folldal kommune

7.1.7 LYS LANGS GANGVEI SAGVEGEN – STASJONSVEGEN

Langs Stasjonsvegen vest for Gruvvegen og den sørlige delen av Sagvegen, begge fylkesveger, er det en sammenhengende gang- og sykkelvei på ca. 660 meter. Det har lenge vært et ønske om å sette opp lys langs gang- og sykkelvegen, da det er mange som benytter denne, på ulike deler av døgnet.

I henhold til standard utførelse (vegnormalene), vil det mest aktuelle her være vanlig veibelysning med master, som står på motsatt side av kjørevegen i forhold til gang- og sykkelvegen.

Tiltaket vil være i samsvar med reguleringsplaner, og kan realiseres så snart finansieringen er i orden. Tiltaket må inn i fylkeskommunens handlingsprogram, tidligst i 2025.

Ansvar: Innlandet fylkeskommune i samarbeid med Folldal kommune.



7.2 ØVRIGE TILTAK

7.2.1 FART

Kommunale tiltak:

- Kommunen som arbeidsgiver skal påvirke sine ansatte i tjeneste til å opptre med minst mulig risiko i trafikken.
- Kommunen skal ha utarbeidet retningslinjer for tjenestereiser og forankret 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 anbudsdokumentene.
- Kommunens ansatte gjennomfører e-læringskurs i Trafikksikkerhet og HMS (utviklet på KS-læring plattform av Trygg Trafikk som blir tilgjengelig ved årsskiftet 2018/2019)

7.2.2 RUS

Kommunale tiltak:

- Kommunen skal arbeide aktivt for å forhindre at ansatte er påvirket av legal eller illegale rusmidler i tjenesten.
- Ved kjøp eller leasing av nye biler skal alkohol vurderes som en del av anbudsgrunnlaget

7.2.3 BARN

Kommunale tiltak:

- Barnehager og skoler skal i samarbeid med foresatte ha fokus på trafikksikkerhetsarbeid og forebygging av ulykker. (Tiltak i trafikksikker barnehage og skole)
- 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.
- Skolen skal være godkjent som Trafikksikker skole.
- 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 barnehager og skoler har tilstrekkelig kompetanse for å gjennomføre god trafikkopplæring i tråd med gjeldende rammeverk

7.2.4 UNGDOM OG UNGE BILFØRERE

Kommunale tiltak:

- Kommunen skal sørge for at ungdomsskolen har nødvendig kompetanse for å tilby valgfaget trafikk på ungdomstrinnet
- Kommunen skal tilby trafikkalt grunnkurs som en del av valgfag trafikk.
- Kommunen skal stimulere lag og foreninger til å innarbeide retningslinjer for transport innenfor sin virksomhet
- Kommunen skal vurdere å etablere et tilbud for motorinteressert ungdom, dersom interessen er til stede.

7.2.5 ELDRE TRAFIKANTER OG TRAFIKANTER MED FUNKSJONSNEDESETTELSE

Kommunale tiltak

- Kommunen skal legge til grunn universell utforming ved fysisk utforming av veger og gangfelt (og forlengelse av gangfelt) for å ivareta eldre trafikanter og trafikanter med funksjonsnedsettelser
- Kommunen skal stimulere pensjonistforeningene til å integrere tema trafikksikkerhet i sin virksomhet

8 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 fra 2024 til og med 2028.

Enhetsledere har ansvaret for å innarbeide kommunens utgifter innenfor aktuelt budsjettområde.