



AURLAND
KOMMUNE

KOMMUNEDELPLAN FOR VEG OG TRAFIKKTRYGGING



Vedteken plan,
Kommunestyret sak 015/13. 7.mars 2013

Oppdrag nr. 528972	Oppdragsnamn: Kommunedelplan veg og trafikktrygging
Aktivitetsnr.	Aktivitetsnamn:

Tittel denne rapporten Kommunedelplan for veg og trafikktrygging		Dato: Mars 2013	Sidetal: 25
Oppdragsleiar hos Asplan Viak Leikanger: Nils Husabø Prosjektmedarbeidar hos Asplan Viak Leikanger: Shabaz Saeed Mohammad, Kjell Magne Brekken		Kontaktperson hos Oppdragsgjevar: Steve Elgåen, Jan Olav Møller	

Ekstrakt : Kommunedelplan for veg- og trafikktrygging, vedteken av kommunestyret 15.11.07, er med dette revidert. Tilstanden generelt på kommunale vegar er vurdert, sameleis trafikktryggleiken på heile vegnettet i kommunen (også riks- og fylkesvegar). Det er sett opp framlegg til tiltak – både fysiske og haldningsskapande. <i>Planen er omarbeidd i samsvaret med kommunestyret sitt vedtak 07.03.13</i>
Emneord og stikkord: Trafikktrygging, kommunedelplan (tema)

OPPDRAKSLEIAR AsplanViak	
Dato	sign.
Mars 2013	NH

Asplan Viak AS
 Sognefjordvegen 40, 6863 Leikanger
 Telefon: 57 65 69 00 Telefaks: 57 65 69 19
 E-post: leikanger@asplanviak.no
 Internett: www.asplanviak.no
 Føretaksnr: 910 209 205

FORORD

Dette plandokumentet er bygt opp i samsvar med rettleiarar frå Statens Vegvesen, ”Kommunale Trafikkplaner”, og Trygg trafikk si ” Håndbok for kommunalt sikkerhetsarbeid i kommunene”.

Følgjande fokusgruppe er oppretta:

- Hallgeir Høydal (folkehelsekoordinator + råd for menneske med nedsett funksjonsevne)
- KDE, uteavdelinga v/Jan Inge Magnussen;
- Aurland Hamnevesen KF v/John Erik Johnsen(Hamnesjef);
- Aurland Eldreråd v/Kristin Sønnerheim.
- Aurland lensmannskontor – Jorid Lien Nilsen
- Representant frå oppvekst/skular/barnehage/samarbeidsutval: Odd Mikalsen;
- Fjord 1
- Helse: v/ass.rådmann Norunn Haugen

Deltaking på møta i fokusgruppa går fram av eigne referat.

Steve Elgåen og Jan Olav Møller har vore prosjektansvarlege i kommunen og har delteke på møta saman med oppdragsansvarleg hjå Asplan Viak, Nils Husabø. Teknisk sjef Reinhardt Sørensen har og delteke på eitt møte i fokusgruppa.

Møller, Elgåen og Husabø hadde oppstartmøte 20.02.12 med gjennomgang av gjeldande plan og førebels oppsummering av behov for omarbeiding av planen.

Det vart så utarbeidd eit framlegg til planprogram, og 19.04, sak 031/12 gjorde kommunestyret vedtak om planoppstart.

Planarbeidet og framlegg til planprogram vart så utlyst i Sogn Avis og ved brev til ulike instansar og lag/organisasjonar – med oppmoding om innspel.

I sak 114/12, 06.09.12 vedtok kommunestyret planprogrammet.

Fokusgruppa hadde møte 20.09.12 m.a. med gjennomgang av innspel og framlegg til vidare prioriteringar

Det kom i alt 24 innspel, og desse vart oppsummerte i notat av 11.10.12 frå Asplan Viak. Det vart og utarbeidd eit planframlegg som vart drøfta på møte i fokusgruppa 24.10.12.

Drøftinga i siste møtet i fokusgruppa låg til grunn for dette planframlegget, som no er justert i samsvar med kommuneplannemnda sitt vedtak 29.11.12 (sak 023/12) og vert lagt ut til offentleg ettersyn.

Planen er no omarbeidd i samsvar med kommunestyret sitt vedtak 07.03.13

Asplan Viak, Leikanger mars 2013

Nils Husabø

1.0	Orientering	3
1.1	Bakgrunn for denne kommunedelplanen	
1.2	Lover, forskrifter mm. og overordna planar	
1.3	Aktørar i veg- og trafikktryggingsarbeidet	
1.4	Samspel mellom kommunedelplanen og anna planarbeid	
2.0	Om vegnett og trafikktryggingsarbeid i Aurland	6
2.1	Aurland kommune	
2.2	Anna relevant planarbeid i kommunen	
2.3	Opplæring i barnehage og skule m.v.	
2.4	Kontroll og overvaking	
3.0	Trafikktryggleik – tilstanden i dag	7
3.1	Trafikktryggleik generelt – og situasjonen i fylket	
3.2	Omfanget av ulukker på vegnettet i Aurland	
3.3	Sykkelulukker på Rallarvegen	
3.4	Oversyn over trafikkfarlege stader i Aurland kommune	
4.0	Kommunale vegar – tilstanden i dag	12
4.1	Status for kommunale vegar	
4.2	Økonomi	
5.0	Visjon og målsetjingar	15
5.1	Visjon for trafikk og vegnett i Aurland kommune	
5.2	Tryggleik på vegen	
5.3	Andre krav til vegnettet	
5.4	Forvaltning av verdiar	
5.5	Økonomi og styring	
6.0	Tiltak	18
6.1	Hovudprioriteringar	
6.2	Opplæring i barnehage og skule	
6.3	Kontroll og overvaking	
6.4	Annan informasjon og haldningsskaping	
6.5	Prioriterte tiltak på kommunale vegar	
6.6	Prioriterte tiltak på riks- og fylkesvegar	
6.7	Spesielle planleggingsbehov knytt til veg/trafikk	
7.0	Prioriterte kommunale tiltak med kostnader (2013 – 2017)	25

VEDLEGG

- Vedlegg 1: Trafikkfarlege stader m.m. i Aurland kommune, rev.30.11.12
- Vedlegg 2: Skiltplan for Aurland kommune
- Vedlegg 3: Oversyn og samandrag av innspel 2012
- Vedlegg 4: Oversikt/kart over dei kommunale vegane

TEIKNINGSOVERSIKT

- 001 Ulukkes- og Trafikkfarlege stader i Aurland kommune(kommunekart)
- 002ATrafikkfarlege stader på Aurlandsvangen, rev.30.11.12
- 003 Trafikkfarlege stader Flåm

1.0 ORIENTERING

1.1 BAKGRUNN FOR DENNE KOMMUNEDELPLANEN

Trafikkulukker er eit omfattande problem i eit moderne samfunn, Sjølv om tal omkomne i trafikken er redusert sidan 70-talet, var det i 2011 framleis 170 som omkom i trafikken her i landet. Det er meir usikkert kor mange som i alt vert skada. Politiet fører statistikk, men mange ulukker og skader vert ikkje rapporterte. Det har dei seinare åra vore om lag 12000 politiregistrerte personskader årleg, men totalt tal skader er truleg tre gonger så høgt - om lag 32000 lettare og opp mot 4000 alvorlege skader per år.

Dette gjev store konsekvensar for den einskilde trafikkskadde (men også for samfunnet i form av økonomiske utslag m.a. innanfor helsesektoren). Ei dødsulukke i trafikken vart i 2009 kostnadsrekna til om lag 33 mill. kr. i følgje statens vegvesen, medan ein hardt skadd kostar samfunnet om lag 10 millionar og ein lettare skadd om lag 1 million.

For å betra trafikktryggingarbeidet, må ei rekke verkemiddel takast i bruk. Stortinget har vedteke visjonen om 0 drepne og 0 hardt skadde i trafikken. Her sit kommunane med ei sentral rolle, noko som m.a. kjem fram gjennom at dei vert oppmoda til å utarbeide kommunale handlingsplanar (trafikktryggingplanar) og at slike planar ein føresetnad for å få tildelt statlege/fylkeskommunale trafikktryggingmidlar.

Dei kommunale vegane er ein viktig del av det totale vegsystemet. Store verdiar er lagt ned i oppbygginga av desse. Det er difor svært viktig å forvalta og vedlikehalda det kommunale vegsystemet på ein god måte.

Føremålet med kommunal veg og trafikktryggingplan kan difor setjast opp slik:

- Få oversikt over vegstandard på kommunale vegar og over trafikkfarlege stader.
- Fokusering på haldningsskapande tiltak gjennom at barn og unge blir trekte inn i trafikktryggingarbeidet.
- Sikra at dei kommunale ressursane blir sette inn der dei gir størst effekt.
- Gje grunnlag for støtte frå statlege/fylkeskommunale trafikktryggingmidlar
- Gje grunnlag for prioritering av trafikktryggingstiltak på fylkes- og riksvegar.

1.2 LOVER, FORSKRIFTER MM. OG OVERORDNA PLANAR

Ei rekkje lover og tilhøyrande forskrifter har innverknad på trafikktryggleiken og på bygging/drift av vegar.

Veglova omfattar dei generelle reglane som er knytt til trafikktrygging m.a. heimel til fastsetjing av standarden på vegnettet både for hovudvegar og lokalvegar. Det er også utarbeidd forskrifter og vegnormalar. Vidare blir kostnadsfordelinga mellom staten, fylkeskommunen og kommunane avklart.

I tillegg til dette gjev Statens Vegvesen ut eigne handbøker. Desse er i første rekkje meinte til bruk i etaten sjølv, men også gjort tilgjengelege for andre slik som kommunane. Ein viktig del av desse handbøkene er Vegnormalane, der krav til bygging og vedlikehald/ drift av fylkesvegar/ riksvegar er sette opp. Dette dannar eit viktig grunnlag også for kommunale vegar.

Vegtrafikklova dannar grunnlaget for svært mange trafikktryggingsstiltak, skilt, trafikkopplæring, krav til køyretøy osv.

Plan og bygningslova (PBL) gjev m.a. grunnlag for å planleggja og gjennomføra fysiske tiltak. Med heimel i PBL er det m.a. fastsett rikspolitiske retningslinjer for å ivareta barn og unge sine interesser i planlegging.

Folkehelselova

Den nye lova om folkehelse kom i kraft 01.01.12 og set nye krav til kommunane sitt folkehelsearbeid. Kommunen skal nytta alle sine sektorar, ikkje berre helsesektoren, for å fremja folkehelsa. Ulukkesførebygging vil såleis vera eit viktig tema. Vidare vil det vera viktig å leggja til rette for fysisk aktivitet – her kan ein t.d. peika på å leggja til rette for å kunna gå og sykla.

Av **overordna planar** på nasjonalt nivå kan nemnast: Nasjonal transportplan, Nasjonal strategi for førebygging av personskadeulykker, Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg og Plan for tiltak mot ungdomsulukker. Vidare er "Kunnskapsløftet" eit viktig overordna dokument.

1.3 AKTØRAR I VEG OG TRAFIKKTRYGGINGSARBEIDET

Samferdselsdepartementet styrer veg/trafikktryggingsarbeidet gjennom Nasjonal transportplan (NTP). Vegdirektoratet er det mest sentrale fagorganet for trafikktryggleik og har m.a. det overordna faglege og økonomiske ansvaret for vegsektoren.

Statens vegvesen planlegg og gjennomfører ei rekkje tiltak knytt til riksvegane. Staten deltek også med tilskot til trafikktryggingstiltak på fylkesvegar og kommunale vegar og har ansvar for trafikkmessige tilhøve knytt til køyretøy og trafikantar på alle vegar.

Vegvesenet utarbeider m.a. oppfølging NTP, som: handlingsprogram for regionane, rassikringsplan for riksvegane i Sogn og Fjordane og kampanjeplanar for Fartskampanjen og "Sei i frå!"

Frå og med 2010 overtok **fylkeskommunane** ansvaret for mange av riksvegane og fekk slik endå større ansvar for samferdsla og trafikktryggingsarbeidet.

Fylkeskommunen utarbeider handlingsplan for trafikktrygging og andre planar som er relevante: Handlingsprogram for fylkesvegnettet, strategisk samferdselsplan, rassikringsplan for fylkesvegane og mål og strategiar for vidaregåande opplæring

Fylket sitt trafikktryggingsutval (FTU) har, jf. §40 A i vegtrafikklova eit ansvar med å tilrå og samordne tiltak for trafikktrygging, og fylkeskommunen arbeider elles med trafikktrygging, mellom anna gjennom opplæringsavdelinga, folkehelsearbeidet og rettleiing i arealplanlegging.

Politiet arbeider med kontroll av førarar og køyretøy og med trafikkopplæring i barnehagar og skular. Dei etterforskar og rapporterer trafikkulukker med personskader og har vedtaksmynde for ein del trafikkregulerande tiltak. Politiet utarbeider Strategiplan for politiets trafikkteneste og, på fylkesnivå, årleg plan (hovedordre) for trafikk og eigne trafikkplanar m/måltal for samarbeidande lensmannsdistrikt.

Fylkesmannen, m.a. ved helseavdelinga og utdanningsavdelinga, har også trafikktryggleik som del av sine arbeidsområde. Vidare har fylkesmannen eit ansvar knytt m.a. til

kommunane si arealplanlegging, der trafikktryggleik ofte vil vere eit tema.

Kommunane har ansvar for kommunale vegar og kan også påverka drift/utbygging på riks- og fylkesvegar, m.a. gjennom arbeid etter plan- og bygninglova. Kommunale veg- og trafikktryggingsplanar er viktige i denne samanhengen.

Kommunane har ansvaret for barnehagar og barne- og ungdomsskulane og den trafikk-opplæringa som skjer der.

Kommunane har og mynde til å fastsetja fartsgrensene på kommunale vegar.

Kommunane sitt ansvar for folkehelsa er fastsett i den nye folkehelselova, kapittel 2.

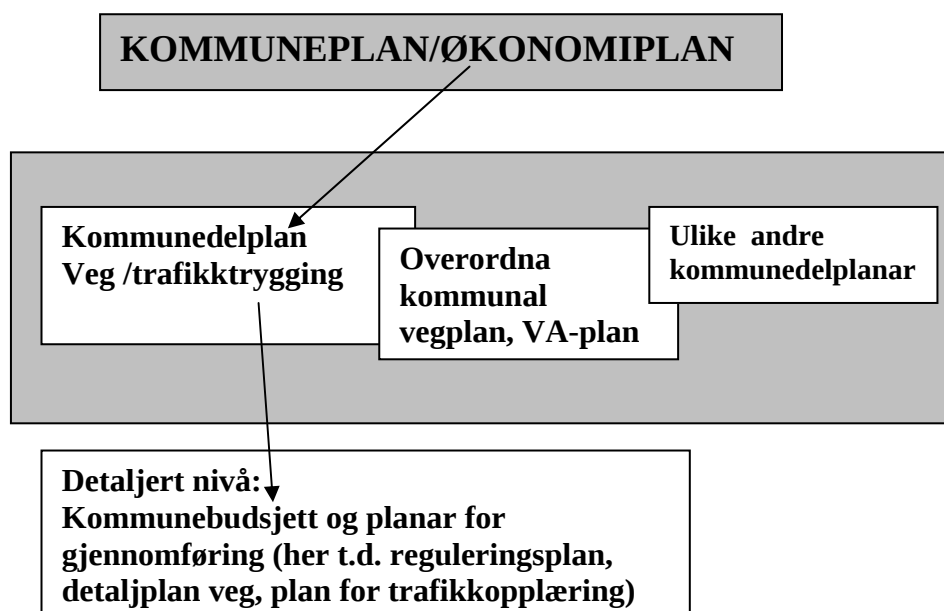
Trafikkskulane og busselskapa/drosjenæringa (t.d. skuleskyss) har viktige roller trafikktryggingsarbeidet.

Trygg Trafikk er ein landsomfattande organisasjon for det frivillige trafikktryggingsarbeidet og fungerer som eit bindeledd mellom dette og dei offentlege styresmaktene. Trygg Trafikk arbeider for å oppnå best mogleg trafikktrygging for alle trafikanter.

Av andre **friviljuge organisasjonar** kan nemnast motororganisasjonar som MA, KNA, NAF og andre trafikanterorganisasjonar som t.d. sykkelorganisasjonar og eigne organisasjonar for trafikksskade.

1.4 SAMSPEL MELLOM KOMMUNEDELPLANEN OG ANNA PLANARBEID

Samanhengen mellom kommuneplan/økonomiplan og andre planar i kommunen (t.d. denne) kan illustrerast slik:



Kommunedelplan for veg og trafikktrygging er altså ein del av det kommunale plansystemet. Planen syner kva for tiltak som skal gjennomførast på sektoren dei neste åra og vil såleis liggja til grunn for seinare detaljplanlegging/utbygging av einskildanlegg. Planen skal handsamast politisk og vedtakast av kommunestyret.

2.0 OM VEGNETT OG TRAFIKKTRYGGINGSARBEID I AURLAND

2.1 AURLAND KOMMUNE

Aurland kommune er ein vidstrekt kommune med eit areal på om lag 1500 km². Kommunen har ca. 1700 innbyggjarar

Reiselivssektoren er viktig i kommunen. Mange arbeidsplassar er knytte til reiseliv, transport og serviceverksemdar. I tillegg til dette er det stor produksjon av elektrisk energi i kommunen. Mange har arbeidet sitt i denne sektoren.

Stamvegen, E16, frå Oslo til Bergen går gjennom kommunen. Det fører til stor gjennomgangstrafikk, som auka då Lærdalstunnelen vart opna.

Fylkesveg 50 Aurland – Hol er også eit viktig aust-vestsamband, og fører fram til riksveg 7 ved Hagafoss i Hol kommune..

Fylkesveg 243 over Aurlandsfjellet til Lærdal er ein sommarveg, men har stor trafikk. Vegen er ”Nasjonal Turistveg”.

Det er også fleire mindre fylkesvegar i kommunen.

”Rallarvegen”, eller vegstrekninga frå Haugtastøl til Flåm, er ei svært populær sykkelstrekning som går gjennom kommunane Hol, Ulvik og Aurland. Strekninga på fjellet er eigd av Jernbaneverket. Grunneigarar har rett til motorisert ferdsel, men anna motorisert ferdsel blir berre tillate etter søknad til vegeigaren.

Vegen frå Myrdals-svingane og ned til Flåm er kommunal og er open om sommaren for trafikk til Myrdals-svingane. Frå Berekvam og ned til Flåm er vegen open heile året.

Det kommunale vegnettet er elles omtala i kapittel 4.0.

2.2 ANNA RELEVANT PLANARBEID I KOMMUNEN

Kommunal planstrategi er under handsaming. Mange av dei aktuelle planane som der er nemnde, vil vera relevante for veg/trafikktrygging – t.d. kommunen sin samfunnsdel og arealdel og ulike reguleringsplanar.

Det er lista opp utviklingsstrategiar (2012 – 2015), der følgjande to er spesielt relevante:

2. om å implementera folkehelsearbeid og førebyggjande arbeid

6. om utbygging av fysisk infrastruktur, m.a. vegar

2.3 OPPLÆRING I BARNEHAGE OG SKULE M.V.

Det er ein god del trafikkopplæring i barnehage og grunnskule no. Mykje av arbeidet skjer som eit nært samarbeid mellom skule/barnehage og lensmannskontoret.

Det blir gjeve tilbod om trafikalt grunnkurs til 16 åringane.

Det er innkjøpt refleksvestar til m.a. barnehageborna og til alle tilsette i kommunen. Vestane vert brukte m.a. ved turar med barnehagane og ved mopedopplæring og elles i størst mogleg grad av alle i kommunen.

2.4 KONTROLL OG OVERVAKING

Politiet og Statens Vegvesen har saman eit ansvar for overvaking-/kontrollverksemd i trafikken. Trafikkovervakinga til politiet gjeld alle sider ved vegtrafikken, medan Statens Vegvesen har eit noko meir avgrensa arbeidsområde.

Hovudføremålet for kontrolltenesta er å få ned talet på trafikkulukker. Kontrollane blir difor retta mot dei områda som gir størst trafikktryggingsmessig effekt.

3.0 TRAFIKKTRYGGLEIK - TILSTANDEN I DAG

3.1 TRAFIKKTRYGGLEIK GENERELT OG SITUASJONEN I FYLKET

Sogn og Fjordane Fylkeskommune utarbeider og vedtek, sist i 2010, handlingsplanar for trafikktrygging. Statens vegvesen bidreg med statistikk for trafikkulukker.

Tala nedanfor byggjer på ulukker som er innrapporterte til politiet. Mange ulukker blir aldri rapporterte, dette gjeld særleg ulukker med lettare skader.

Statens vegvesen reknar med følgjande rapporteringsgrad:

- *Dødsulukker – nær 100 %*
- *Ulukker med alvorlege personskader – om lag 50 %*
- *Ulukker med lettare personskader – om lag 30 %*
- *Ulukker med personskader utan at motorkøyretøy er innblanda – 1- 2 %*

Samla ligg rapporteringsgraden på om lag 33 %. Dvs. at 60 – 70 % av ulukkene med personskader aldri vert rapporterte anna enn til forsikringsselskap, legevakt/sjukehus.

Statistikk frå forsikringsselskapa stadfester at det er høge mørketal i tillegg til dei politirapporterte ulukkene.

Ulukkesstatistikk for Sogn og Fjordane

I tal ulukker i høve til innbyggjartal, ligg Sogn og Fjordane omlag på same nivå som landet totalt, eller litt under. Informasjonen nedanfor er henta frå fylket sin handlingsplan for trafikktrygging:

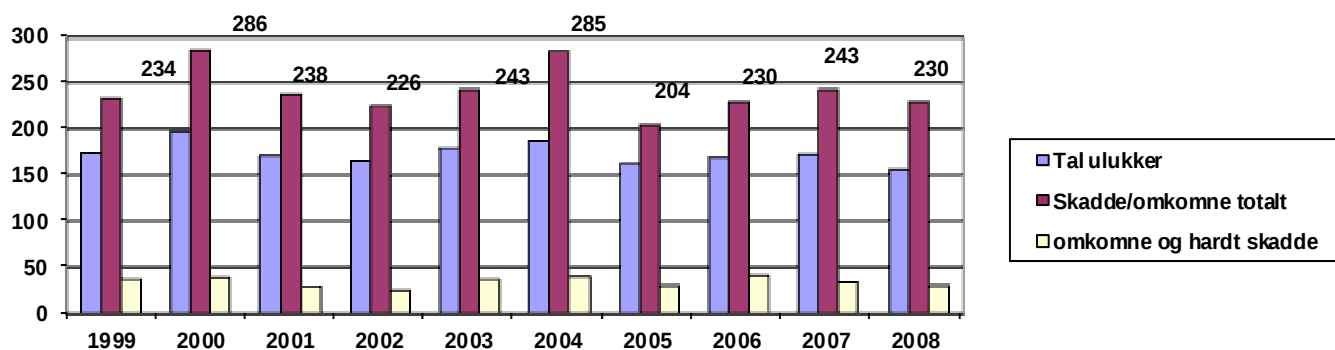
Perioden 1990 – 2008

	ÅRLEG SNITT I PERIODEN			
<i>Delperiode</i>	<i>Tal ulukker</i>	<i>Skadde totalt</i>	<i>Hardt skadde</i>	<i>Drepne</i>
1990 – 1998 (9 år)	197	272	39	11
1999 – 2008 (10 år)	174	242	27	8

I årleg snitt i perioden 1990 – 98 var det 197 ulukker, og i 1999 – 08 174 ulukker. Dette indikerer ei positiv utvikling – trass i ein trafikkauke på 1 – 2 % årleg. Det er også ein nedgang i tal skadde; frå 272 til 242 i årleg snitt. Talet på hardt skadde og drepne er redusert med til saman 15 i årleg snitt: (frå 50 til 35) – dvs.30% nedgang.

Nærare om perioden 1999 – 2008:

Figuren nedom viser utviklinga i fylket i perioden 1999 – 2008. Tal rapporterte ulukker varierte mellom 156 og 197 – i snitt 174 ulukker årleg. Tal skadde varierte mellom 204 og 286. Det var 890 ulukker i første halvdel av perioden og 850 dei siste 5 åra. Summen av drepne og hardt skadde var derimot litt høgare i siste 5-årsperioden (177 mot 169 i første periode).



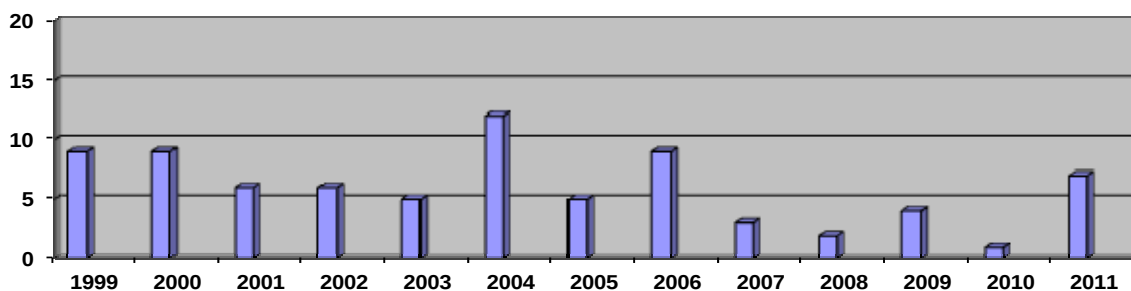
3.2 OMFANGET AV ULUKKER PÅ VEGNETTET I AURLAND

Statens vegvesen utarbeider ulukkes-analyse for Region vest; sist for perioden 1999 - 2008. Aurland kjem der negativt ut samanlikna med dei andre kommunane i Sogn distrikt med 37 personskadeulukker pr. 1000 innbyggjarar – snittet for distriktet var noko over 19 ulukker. Talet for Aurland har vore høgt gjennom lengre tid, og tilhøvet treng spesiell merksemd.

Dei fleste personskadane kjem i ulukker på vegane der trafikken er størst (t.d. E16). At Aurland kjem dårleg ut skuldast truleg dette tilhøvet. Mange av dei som er involvert i ulukkene kjem då og frå andre kommunar/landsdeler.

Kostnadene pr. personskadeulukke er på landsbasis rekna til over 2 mill. kr i snitt for alle registrerte ulukker med skadde/omkomne. Møteulukker og utforkøyringsulukker har større kostnader enn snittet, det same gjeld ulukker i spreiddbygd strøk.

Omfanget av ulukker i ein liten kommune som Aurland varierer mykje frå år til år. Tala er små, slik at den prosentvise endringa blir stor. Figuren under syner talet på ulukker med personskade (politirapporterte ulukker). Teikning 001 syner kvar ulukkene har skjedd på europavegen og fylkesvegar (ulukker på kommunale vegar er ikkje innteikna).



Ulukestypar i Aurland

Av tabellen under går det fram at utforkøyning har vore den absolutt viktigaste ulukkesårsaka. Over halvparten av trafikkulukkene har skjedd på denne måten. I siste 6-årsperiode har likevel kollisjonsulukker vorte høvesvis viktigare, men ein må her ta atterhald om det avgrensa talmaterialet kan gje noko tilfeldige utslag frå år til år.

ULUKKESTYPAR	TAL ULUKKER		
	1989 – 1998	1999 – 2005	2006 - 2011
Utforkøyning	38	35	11
Motsett køyreretning (kollisjon)	13	6	11
Uhell i kryss	5	2	3
Fotgjengarar	2	1	0
Same køyreretning (t.d. påkøyning bakfrå)	3	5	1
Andre	6	3	0
SUM	67	52	26
<i>Sum ulukker i snitt pr. år</i>	<i>6,7</i>	<i>7,4</i>	<i>4,3</i>

NB – ulik lengd på registreringsperiodane (10, 7 og 6 år)

Skadeomfang

I tabellane under er omfanget av personskadar i samband med politirapporterte trafikkulukker sett opp. Dei reelle tala, når alle ulukkene er rekna med, ligg truleg monaleg høgre. Dette gjeld, som tidlegare nemnt, særleg lettare personskadar.

	1989 – 98, (10 ÅR)		1999 – 05, (7 ÅR)		2006 – 11 (6 ÅR)	
	TAL	SNITT	TAL	SNITT	TAL	SNITT
Død	5	0,5	2	0,3	2	0,3
Hardt skadde	31	3,1	13	1,9	16	2,7
Lettare skadde	70	7,0	48	6,9	24	4
TOTALT	106	10,6	63	9	42	7

NB – ulik lengd på registreringsperiodane (10, 7 og 6 år)

Tal skadde i årleg snitt har gått ned, men tal hardt skadde/døde pr. ulukke er høgt i siste 6-årsperiode (1,44 mot 0,54 i perioden 89 – 98). Dei relativt små tala som ligg til grunn gjer at det er vanskeleg å konkludera bastant.

Aldersfordeling på personar som er innblanda i trafikkulukker

Alderen til innblanda ved politirapporterte trafikkulukker blir registrert. Ikkje uventa er det dei unge som er mest utsette. Sjansen for at ein 20-åring skal bli innblanda i ei trafikkulukke, er t.d. dobbelt så stor som for ein 40-åring.

Men også barn under 14 år er monaleg mindre utsett for trafikkulukker enn gruppa 15- 24 år.

Av tabellen nedom går det altså fram at den mest ulukkes-utsette gruppa er 15-24 år, dvs. den aldersgruppa som er nye moped-/motorsykkkel-/bilførarar.

Alder	1989 - 98 personar innblanda		1999 – 05 Omkomne og skadde		2006 - 11 Omkomne og skadde	
0-14	11pers	8,9%	7	11,1%	3	7,1%
15 – 24	40pers	32,3%	23	36,5%	11	26,2%
25 – 34	28pers	22,5%	13	20,6%	8	19%
35 – 44	19pers	15,3%	6	9,5%	4	9,5%
45 – 59	13pers	10,5%	7	11,1%	12	28,6%
60, over	13pers	10,5%	7	11,1%	4	9,5%
Sum	124		63		42	

Tala for første periode (10 år) gjeld alle innblanda (alle som var på/i køyretøyet), medan tala for 99 – 05 (7 år) og 06 – 11 (6 år) gjeld omkomne/skadde. Tala gjev likevel ein peikepinn om hovudtrekka:

Mellom ca. 26 og 36 % av innblanda/skadde har vore i aldersgruppa 15 – 24 år. I siste perioden kan det ha vore ei betring, men talgrunnlaget er såpass lite at ein må sjå på utviklinga vidare framover for eventuelt å kunna slå dette fast.

Gruppa 25 – 34 har også lege relativt høgt i Aurland - med rundt 20 % av dei involverte/-skadde i alle tre periodane.

3.3 SYKKELULUKKER PÅ RALLARVEGEN

”Rallarvegen” er vegstrekka Haugastøl - Flåm. Dette er truleg den mest populære sykkelstrekninga i heile Norge. Sesongen varer frå slutten av juni til ut september. Trafikken tok til for over 15 år sidan, men først i svært avgrensa omfang. Seinare har trafikken auka sterkt, og no ferdast ca.25.000 personar på sykkel her årleg.

Den omfattande trafikken fører også dessverre til ei rekkje ulukker. Dei fleste endar heldigvis med små eller ingen personskadar. Men det har skjedd alvorlege ulukker med varig personskade som resultat – og i år var det ei utforkøyringsulukke med dødeleg utfall.

Når det gjeld omfanget av ulukkene på Rallarvegen, er statistikken usikker. Det finst såleis ikkje ei samla oversikt over talet på ulukker der dei siste åra. Dette er ikkje tilfredsstillande. Det er mogleg at helsevesenet kan bidra med informasjon om ulukkes-frekvensen på vegstrekninga, slik at ein kan vurdere typen ulukker, og setja inn rette tiltak.

3.4 OVERSYN OVER TRAFIKKFARLEGE STADER I AURLAND KOMMUNE

Trafikktryggingssynfaring

Vegkontoret i Sogn og Fjordane gjennomfører trafikktryggingssynfaringar/møte i kvar enkelt kommune - med deltakarar frå lensmannskontor, kommune (teknisk etat og skulekontor), busselskap og vegkontoret sjølv.

Kommunane får tilbod om synfaring/møte kvart 3. år.

I Aurland var det synfaring/møte i 2008, men det kunne av praktiske grunnar ikkje gjennomførast i 2011. Neste tilbod om synfaring/møte vert i 2014.

Føremålet med synfaringa/møte er å drøfta trafikkfarlege stader i kommunen, skilting, vurdering av aktuelle tiltak og kven som er ansvarleg for gjennomføring av tiltak (Statens Vegvesen, fylkeskommunen eller kommunen).

Spørjeundersøking og andre innspel

Tidlegare utgåver av denne veg- og trafikktryggingssynfaringen bygde i utgangspunktet på dei ovannemnde trafikktryggingssynfaringane/møta og på ei omfattande spørjegransking om korleis skulevegen til alle borna i grunnskulen fungerte.

Førre plan dannar utgangspunktet for denne reviderte planen, men for å supplera data-grunnlaget er det, i samband med høyring av planprogrammet, sendt eige brev/skjema til ulike instansar og organisasjonar - med oppmoding om innspel.

Det har også denne gongen vore god respons, og dei innkomne framlegga er innarbeidde i vedlegg 1.

Kart over trafikkfarlege stader

Med bakgrunn i spørjegranskinga, innspel og trafikktryggingssynfaring, er trafikkfarlege stader plotta inn på karta (teikn. -001, -002 og -003). Jamfør vedlegg 1 (liste over stader der det er aktuelt med gjennomføring av trafikktryggingstiltak i kommunen). Nedanfor ser ein nokre av dei stadene som er registrerte:



*E16 Ved Langhuso, kryss mot Undredal
(det er no laga venteskur)*



*E16, Flåm, farleg kryss med kommunal veg
(planarbeid startar i desse dagar)*



Heggviki: kryss E16/kommunal veg mot Vangen via Onstad.

4.0 KOMMUNALE VEGAR - TILSTANDEN I DAG

4.1 STATUS FOR KOMMUNALE VEGAR

Omfang av kommunale vegar

Aurland kommune forvaltar eit omfattande vegnett, til saman over 57 km. I tillegg kjem parkeringsplassar m.m., som omrekna til veglengd tilsvarar om lag 18 km. Til saman er det såleis ei kommunal veglengd på om lag 75 km. Om lag 68% av vegnettet har fast dekke.

I tillegg til dette har kommunen ansvaret for drift og vedlikehald av 3.8 km privat veg. Etter avtale med heimesjukepleien blir også ein del andre strekningar på private vegar brøyta. Omfanget varierer frå år til år, og utgjer om lag 2000 meter.

Stad	Veglengde (meter)	Grus (meter)	Asfalt (meter)
Nærøy	6260	4500	1760
Aurland	15 120	2500	12 620
Flåm	33 340	11 190	22 150
Undredal	2 510	0	2510
Sum kommunale vegar	57 230	18 190	39 040

Kommunale vegar i Aurland kommune, lengd og vegdekke (frårekna parkeringsplassar m.v.)

Vedlegg 3 er oversikt/kart over dei kommunale vegane, utarbeidd som del av eit større prosjekt ved KDE/oppmålingsingeniør i 2011.

Lovleg akseltrykk på kommunale vegar

Hovudparten av dei kommunale vegane har bruksklasse BK 8, dvs. maksimalt 8 tonn akseltrykk. Nokre få vegar er klassifiserte i BK 5, dvs. 5 tonn akseltrykk.

Tabell 4.2 under syner lovleg akseltrykk på kommunale vegar (alle tal i meter):

Akseltrykk 5 tonn (heile året)	Akseltrykk 8 tonn (heile året)	Akseltrykk 10 tonn (heile året)
10700	40365	6165

Akseltrykk på kommunale vegar

Lovleg breidde på køyretøy

Dei fleste kommunale vegane har ei lovleg breidde på køyretøy på 2.50 meter. På nokre få strekningar er grensa sett til 2,30 meter. Dette gjeld:

- Dyrdal – Drego
- Berekvam - Myrdalssvingane
- Rv 50 - Ottnes

Kommunale bruer

Tabell nedom: Kommunale bruer – oppdatert i samsvar med inspeksjon 2012. Ikkje alle bruene i tabellen er med på teikn. 512375-001

Namn på brua	Konstr nr	Aksel- trykk	Material	Merknad*
Hylland bru	2101	BK 8	Stål/-betong	OK bereevne, rekkverk må skiftast, avskaling pillar og dekke.
Tufte bru	2102	BK 8	Stål/tre	Utbetring trengst
Hjellum bru	2105			OK bereevne, rekkverk bør skiftast, hovudbjelkar bør overflatebehandlast
Myrdalsvingen	2106	BK 5	Betong	Veg stengd for ålmenn ferdsle OK bereevne, rekkverk bør skiftast, observert div. avskalningar
Kårdal bru	2107	BK 5	Stål/tre	Skade som påverkar bereevne – bør avgrensa bruk til personbilar, rekkverk bør skiftast,
Storaepa	2108	BK5	Betong	OK bereevne, , rekkverk bør skiftast snarast
Thunshelle	2109	BK 8	Betong	OK (2007)
Høgabru	2110	BK 8	Stål/tre	Gammal bru 1898 – OK bereevne, skader på rekkverk (ikkje køyresterkt)
Dalsbotten	2111	BK 8	Stålbjelke-bru	OK bereevne, svakt rekkverk (ikkje køyresterkt)
Leina Bru	2112	BK 8	Betong	OK bereevne, brot/mangel på rekkverk må utbetrast no – rekkv.skiftast på sikt
Flåm bru	2113	BK 10	Betong	OK bereevne rekkverk er ikkje køyresterkt
Bru ved Flåm skule	2114	BK 6	Stål/tre	OK bereevne, rekkverk bør skiftast
Haugen bru	2115	BK 8	Betong	OK bereevne, rekkverk bør skiftast
Øvre Brekke Bru	2116	BK 10	Betong	Bru bygd i 1987 – OK bereevne, rekkverk bør utbetrast
Tverrelvi bru	2117	BK 8	Stålrøyr	OK bereevne , rekkverk bør skiftast
Ohnstad bru	2119	BK 8	Betong/-stein	Skader som kan påverka bereevne. Rekkverk ikkje køyresterkt, gangbru-rekkverk ikkje klatresikkert
Tokvam bru	2120	BK 8	Stål/-betong	OK bereevne, rekkverk bør skiftast
Låvi bru	2121	BK 10	Stål/-betong	OK bereevne, rekkv. ikkje køyresterkt (manglar delv.)
Fretheim bru	2122	BK 10	Limtre/-stål	Bygd 2006 – OK bereevne, brot/mangel på rekkverk bør utbetrast.
Ugjesdøla bru (Høga bru 2)	2123			Ikkje skader med ves.betydn. for bereevne, manglar rekkverk.
Vassbygdi bru	2124			Skader som gjev redusert bereevne. Rekkverket er deformert og ikkje køyresterkt.

Merknad* - berre kort samandrag – jf. inspeksjon bruer 2012 for nærare informasjon!

Vurdering av tilstanden på kommunale vegar

Mykje av det kommunale vegnettet er smalare enn minimumskravet i vegnormalen, som er 3,0 meter vegbreidd med 0,5 meter skulder på kvar side.

Ut frå dette er mange av dei kommunale vegane ikkje tilfredsstillande. Men trafikken er liten, slik at vegnettet i hovudsak fungerer bra. Det er såleis eit mindre problem at mange av vegane er noko smalare enn det dei burde vore.

Kommunale vegar er ikkje det området som får den høgste prioritering i dei kommunale budsjetta. Gamal maskinpark og reduksjon i mannskapsstyrken gjer at etterslepet stadig vert større.

4.2 ØKONOMI

Kommunen har i dag ikkje fullgod oversikt på kostnadene i vegsektoren. Utstyr blir nytta på fleire sektorar, slik at kostnadstal for vegsektoren åleine blir unøyaktige. Kostnadstala slik dei ligg føre i budsjettet for 2012

1. Administrasjon, løn, vedlikehald, kurs, kjøp av tenester	kr 3400.000
2. Veg/gatelys	kr 640.000
3. Maskin/bilpark	kr 410.000
4. Sommarvedlikehald	<u>kr. 80.000</u>
Samla kostnader	kr 4.530.000

5.0 VISJON OG MÅLSETJINGAR

5.1 VISJON FOR TRAFIKK OG VEGNETT I AURLAND KOMMUNE

Med bakgrunn i overordna målformulering i kommuneplanen og signal frå sentrale styresmakter, er følgjande visjon sett opp for arbeidet med forvaltning av vegnettet og for trafikktrygging i Aurland kommune:

0 drepne og 0 hardt skadde i trafikken i Aurland kommune

5.2 TRYGGLEIK PÅ VEGEN

Hovudmål : **Tryggleik** - Trafikantane skal kunna ferdast trygt og sikkert på vegnettet innafor kommunen. Alle vegar må sjåast i samanheng, og vegnettet må utformast slik at risikoen for ulukker blir redusert. Svake trafikantgrupper og vegbrukarar skal kjenna seg trygge ved bruk av vegnettet og gaterommet

Tema	Delmål
Opplæring/åtferd	1. Barn og unge skal få grunnleggjande trafikkopplæring i skule og barnehage. 2. Vaksne skal gjerast merksame på rolla som førebilete for barn og unge.
Trygge vegar	1. 10 eller færre årlege personskadar i trafikken. 2. Ingen skuleborn skal kjenne seg utrygge på veg til skulen. 3. Trafikkfarlege stader/kryss i kommunen skal utbetrast. 4. Køyrefarten på vegar med ulike brukargrupper skal setjast slik at farlege situasjonar ikkje oppstår. 5. Vegar med høgste lovlege fart 30 km i timen, bør normalt ha fartshumpar. 6. Hol i vegdekke som representerer fare for trafikantar og køyretøy, skal reparerast snarast og seinast innan 2 dagar. 7. Det skal vera rekkverk der utforkøyning representerer særleg fare (døme: bratt skråning, elv) 8. Fare for ras/steinsprang mot vegane skal vurderast kontinuerleg, og tiltak skal setjast inn der det trengst.
Drift av vegnettet om vinteren	1. Brøyting når snømengda overstig 5 cm våt snø eller 10 cm tørr snø. 2. Maksimal spordjupne i snøen skal ikkje overstiga 5 cm. 3. Snø framom trafikkskilt og snø på trafikkskilt, skal vere rydda innan 3 dagar etter at snøen kom. 4. Dersom friksjonstilhøva hindrar normalt vinterutrusta bilar i å kome opp normale bakkar, skal det strøast. 5. Når friksjonstilhøva tilseier det, skal strøing vere slutført seinast kl 7.30.
Drift av vegnettet om sommaren	1. I sikt-trekanter og i siktsoner i innerkurver skal gras og kratthøgde ikkje vera høgare enn 50 cm over vegbana. 2. Vegetasjon skal ikkje hindra sikten til skilt eller vegmerking
Skilt/merking av veg Elektriske installasjonar	1. Gatelys; enkeltlamper som er gått, skal skiftast i løpet av ein månad.

	- Der 2 – 5 lamper er gått etter kvarandre, skal feil utbetrast innan ei veke. - Vegskilt skal kunna lesast på minst 50 meters avstand. - Minst 50 % av fotgjengarfelt og oppmerking for trafikkregulering, skal vera synleg.
Fortau og skuldrar	- Hol i fortauet som kan vere ein fare for trafikantar, skal reparerast snarast og seinast innan 2 dagar. Mindre alvorlege hol, innan 1 månad. - Kantstein som har losna, skal reparerast innan 1 månad i sommarhalvåret. Om vinteren skal lause kantstein takast vekk og skaden utbetrast våren etter.

5.3 ANDRE KRAV TIL VEGNETTET

Hovudmål : Ulike trafikantgrupper skal ha tilgang til eit **funksjonelt vegnett**

Mål for kommunale vegar:

Tema	Delmål
Krav til vegdekke	- Vegdekke - På vegar med fartsgrense 50 km eller høgare, skal tiltak setjast i verk innan ei veke, når farten må setjast ned 20 km eller meir i høve til normal køyrefart. - Hol i vegdekke som ikkje er trafikkfarlege, skal reparerast innan 1 månad. - Støvdemping (grusvegar): Tiltak skal setjast i verk når bilen bak ikkje er synleg ved normal køyrefart og avstand. - Dersom spordjupna er 35 mm eller meir på ei strekning, skal tiltak setjast i verk. - Spor/setjingar djupare enn 100 mm skal utbetrast snarast og seinast innan 2 veker. - Kumlokk og slukrister skal skiftast eller utbetrast når dei: - stikk opp over overflata på vegdekket. - er 4 cm eller meir under vegdekket. - slår når bilar køyrer forbi. - er skada eller representerer farar for gåande eller syklande.
Vegbreidd	- Vegar med liten trafikk skal ha 3 meters køyrebane. I tillegg til dette, bør vegen ha ei skulder på 0,5 meter på kvar side, altså 4,0 meter vegbreidd totalt - Vegar med meir trafikk, eller der andre grunnar tilseier det, kan byggjast ut som tofeltsveg, dvs totalt 6 meter vegbreidd. Ein skal elles følgja vegnormalen frå Statens vegvesen
Akseltrykk	Kommunale vegar skal tola minst 8 tonn akseltrykk heile året – BK 8.
Vegbruer	Vegbruene skal tola minst same akseltrykket som vegen dei er ein del av.

Auka merksemd på miljøaspektet ved vegtransport

Ved seinare revisjonar av denne planen skal ein vurdere å ha med eit punkt om utslepp og forureining og avbøtande tiltak på dette.

Vidare bør ein vurderer om planen då skal leggja til rette for ladepunkt for el-bil og andre køyretøy som er basert på elektrisk drift, her kan nemnast rørslehemma som har elektrisk rullestol.

Auka merksemd på universell utforming

Ved seinare revisjonar av denne planen, skal ein fokusera meir på universell utforming og tilrettelegging av trafikal infrastruktur for menneske med særskilde behov

5.4 FORVALTNING AV VERDIAR

Hovudmål : **Ta vare på dei store verdiane som ligg i vegnettet** – det kommunale vegnettet representerer store verdier som må takast vare på.

Mål for kommunale vegar:

Tema	Delmål
Drenering	1. Overvassgrøfter skal reinskast når djupna er mindre enn 30 cm. Torvkantar som hindrar avrenning av vatn, skal fjernast 2. Drens- og overvasssystem skal inspiserast i samband med slamsuging av kummar og sandfang. Spyling skal utførast når røyret har gått tett. 3. Stikkrenner skal skiftast ut/reparerast ved samanbrot (eller fare for samanbrot), når røyr har glidd frå kvarandre, eller når setjingar har resultert i at vatn blir ståande i renna.
Vegbruer	1. Reinsking/spyling av fuger skal gjerast minst 1 gong i året. 2. Alle kommunale bruer skal vera godkjende i høve til den vektklassen vegen er registrert for.

5.5 ØKONOMI OG STYRING

Hovudmål : **Økonomi og styring** – kommunale midlar som blir brukte på veg og trafikktrygging, skal brukast på ein kostnadseffektiv måte.

Mål for kommunale vegforvaltning:

Tema	Delmål
Dokumentasjon av kostnader	Rekneskapen skal, på ein oversiktleg måte, syna korleis pengane er disponerte.
Leveransar til andre	Tenester som blir leverte til andre, skal dekkjast inn etter sjølvkostprinsippet.
Kvalitetssikring av vegforvaltninga	Kvalitetssystem for veg og trafikktryggleik skal sikre at dei kommunale måla som er sette, blir haldne. Systemet skal og sikre at gjeldande lover og forskrifter på sektoren blir følgde.

6.0 TILTAK

6.1 HOVUDPRIORITERINGAR

Opplæring i skule/barnehage – trafikkinformasjon

Ungdommar i alderen 15 – 25 år den aldersgruppa som er mest utsette for trafikkuhell. Endring av haldningar og åtferd i trafikken for desse er difor ein viktig føresetnad for å få ned ulukkestatla.

Haldning og åtferd hjå kvar einskild av oss er resultat av påverknad over lang tid. For å få til endringar, er det viktig med innsats frå barnehagestadiet og oppover i heile grunnskulen.

Aurland kommune vil leggja vekt på trafikkopplæring/trafikantinformasjon til barn og unge. Lærarar og elevlar brukar refleksvest på sykkelur i skuleregi
Endra åtferd for bringing av born til/frå skule/barnehage

Sikring av skulevegen

Aurland kommune vil arbeida for at alle skal ha ein trygg skuleveg.

Trygge og funksjonsdyktige vegar

Aurland kommune vil setja krav til standarden på kommunale vegar. Bygging av nye vegar skal gjerast i samsvar med vegnormalane til Statens vegvesen.

Gamle vegar som ikkje held krava som er sette i vegnormalen, skal utbetrast ut frå kor viktig det er å gjennomføre tiltak og kostnadene tiltaket medfører. Aurland kommune vil og leggja stor vekt på god drift og vedlikehald av kommunale vegar.

Aurland kommune vil gjennom kontakt med fylkeskommunen/Statens vegvesen, arbeida for best mogleg standard også på fylkeskommunale og statlege vegar.

Viktige omsyn ved planlegging og gjennomføring av tiltaka

Folkehelseomsyn må integrerast i planlegginga, m.a. ved at tiltak vert sett i verk for å førebyggja og hindra negative konsekvensar – og for å leggja til rette for ei positiv utvikling av den generelle folkehelsa.

Ein må leggja til rette trafikal infrastruktur på ein slik måte at det gjev auka fysisk aktivitet i alle aldersgrupper. Mjuke trafikantar må såleis få auka merksemd.

Ein skal sjå tiltaka i samanheng med parkar og grøntdrag. Det er viktig å sikra mest mogleg samanhengande grønstuktur med stiar og gang/sykkelvegar som bind saman viktige målpunkt.

Det skal takast omsyn til **universell utforming og funksjonshemma/eldre som trafikantar**. Fysiske tiltak må utformast og byggjast slik at dei ikkje berre stettar minimumskrava til universell utforming, men at ein vurderer standarden ut frå lokale tilhøve og mål ein vil nå.

Universell utforming og tilrettelegging av trafikal infrastruktur for menneske med særskilde behov må koma sterkare inn ved seinare revisjonar.

6.2 OPPLÆRING I BARNEHAGE OG SKULE

Barnehagane

Barnehagane i Aurland kommune vil gjennomføra følgjande trafikkopplæring av borna:

1. Opplæring i samband med turar o.l. i nærmiljøet.
2. Samarbeid med politiet og ”Bamsen Eddy” om hausten. Utdeling av refleksar til borna. Borna vil og få med refleksar heim som dei kan gje til foreldra.
3. Borna nyttar refleksvestar ved turar osv.
4. Opplegg som syner borna kor viktig det er å bruke sykkelhjelm, også på korte turar. Dei vaksne skal gjerast merksame på kor viktige dei er som gode førebilete.
5. Alle 6-åringane skal ha ein tur til Aurlandsvangen siste våren før dei sluttar i barnehagen for å få prøve trafikkunnskapane i eit større miljø. Eit besøk på lensmannskontoret skal vera ein del av denne turen.

Skulane

Skulane i Aurland kommune vil gjennomføra følgjande trafikkopplæring av born/unge:

1. Trafikalt grunnkurs i 10.klasse
2. Reglar for korrekt sykling i gruppe/klasse, m.a. bruk av refleksvest, hjelm, sykla på linje osv.
3. Årleg sykkeldag i samarbeid med lensmannskontoret vår og haust
4. Øving i å følgja trafikkreglane for gåande og syklande (kunnskapsmål kroppsøving 4.kl)
5. Øving i trygg bruk av sykkel (kunnskapsmål kroppsøving 7.kl.)

6.3 KONTROLL OG OVERVAKING

Politiet og Statens Vegvesen vil leggja vekt på følgjande moment i arbeidet:

1. Reduksjon av farten til trafikantane
2. Samarbeid med skuleetaten
3. Informasjon om bruk av verneutstyr
4. Åtferd til bilistar i hente- og leveringssituasjon ved skule/barnehage.

6.4 ANNAN INFORMASJON OG HALDNINGSSKAPING

1. Det er eit mål å få i stand oppfriskingskurs for eldre bilførarar.

Ansvarleg: Rådmannskontoret/politiet

2. ABU – åtferd ved henting og bringing (Aurlandsvangen 11) – informasjon overfor foreldre og born. Er gjennomført, men må vera kontinuerleg. **Ansvarleg:** Skulen, politiet.

3. Halda fram med trafikktryggingsspalte i avisa «Aurlendingen» for å få auka fokus på trafikktryggleiksspørsmål. **Ansvarleg:** Teknisk eining

6.5 PRIORITERTE TILTAK PÅ KOMMUNALE VEGAR

Mål for vegstandard, drift og vedlikehald går fram av kapittel 5.0

6.5.1 Overordna tilhøve

Tiltak	Kommentar/grunngeving Tiltak nr - jfr vedlegg 1	Ansvarleg	Kostnad, kr
Registrering av trafikk- ulukker på vegnettet i Aurland og på Rallarvegen	Sikker statistikk- betre grunnlag for å setja inn dei rette tiltaka	Kommune-Helsetenesta	Små
Regelmessig kontroll av alle kommunale bruer (er i gang – avtale oppretta)	Sikrar trafikktrygging og tilstanden på brua. Er fast rutine no	Teknisk eining	40000 årleg

6.5.2 Drift/vedlikehald – spesielle punkt på vegnettet

Nedanfor er teke med berre punkt som er spesielt nemnde i innspela i 2012.

Tiltak	Kommentar/grunngeving Tiltak nr - jfr vedlegg 1	Ansvarleg
Jamna ut gang/køyrebana på fortau ungdomshuset - Hopen	Fortauet er ujamnt med ein del hol og med djupe søkk der det er kum-lok. <i>Aurlandsvangen 55 (jf. 6.5.4 om utviding)</i>	Teknisk eining
Fjerna vegetasjon på oppsida av fortau ungdomshuset – Hopen	<i>Aurlandsvangen 56</i>	

6.5.3 Strakstiltak

Ei rekke tiltak som er enkle og rimelege å gjennomføra er tekne inn i tabellen nedanfor. Der kostnader er nemnde, gjeld det bruttokostnader. Eventuelle statstilskot vil koma i frådrag.

Tiltak	Kommentar/grunngeving Tiltak nr - jfr vedlegg 1	Ansvarleg	Kostnad kr
Skilting av fartsgrenser i samsvar med skiltplan, vedl.2	<i>NB – i tillegg kjem framlegg i denne planen</i>	Teknisk eining	Liten
Fleire fartshumpar i 30-soner <i>Jf. vedlegg 1</i>	Sikre låg fart på vegar med fleire brukarar.	Teknisk eining	100.000 årleg
Fysiske tiltak Borgariset – skulen i Bakka	<i>Gudvangen–Bakka 15: Manglande respekt for 30-grensa</i>	Teknisk eining ??	---
Øvre Brekke bru – trøngt for bussar – utbetring	Lettare framkomeleg <i>Flåm 3</i>	Teknisk eining	Små
Busstopp ved legesenteret	<i>Aurlandsvangen 29</i>	Teknisk eining	Liten
Utbetre gjerde mot elva	<i>Undredal nr.2</i>	Teknisk eining	Liten?
Redusera fartsgrensa Lunden – Flåm kyrkje frå 60 til 40 km/t	<i>Flåm nr. 18-</i> manglar fortau, er smale parti og ungar i vegen	Teknisk eining	Liten
Opplysingsskilt om skuleveg Lunden – Flåm kyrkje	<i>Flåm nr. 19</i>	Teknisk eining	Liten
Vegen ned frå Li - etablera forkøyrskryss (kryss med kommunal veg)	<i>Aurlandsvangen 35</i> Dårleg sikt (problem for dei som kjem innafrå).	Teknisk eining/statens vegvesen	Liten
Tetta rekkverk på Ohnstadbrua	Unngå fare for at ungar dett gjennom, <i>Aurlandsvangen 41</i>	Teknisk eining	Liten

Regulera bussoppstillinga i Hopen ved å ta bort nokre personbil-parkeringsplassar	Bussane vil manøvrera lettare – redusert ulukkesfare ved av/påstiging, <i>Aurlandsvangen 42</i>	Teknisk eining	Liten
Ny veg frå parkeringsplass Hopen til opparbeidd parkering bak idrettshallen.	Vil letta presset på parkerings/-bussanlegg Hopen <i>Aurlandsvangen 58</i>	Teknisk eining	??
Setja opp skilt som syner vegen til idrettshallen	<i>Aurlandsvangen 57</i>	Teknisk eining, Statens vegvesen	Liten
Redusert fart heilt ned til samfunnshuset, Lunden, Flåm	Ynskjer 40, ev. 30 km/t <i>Flåm 26</i>	Teknisk eining	Liten

6.5.4 Investerings tiltak

Ein del tiltak på dei kommunale vegane er meir omfattande. Desse er sette opp som investerings tiltak i tabellen nedom. Kostnader som er nemnde bruttokostnader. Eventuelle stats/fylkes-tilskot kjem i frådrag.

Tiltak	Kommentar/grunngeving Tiltak nr - jfr vedlegg 1	Ansvarleg	Kostnad (i 1000 kr)
Gang- og sykkelveg Heggvikji (Ånes) – Vangen (Fjordsenteret)	(regulering i gang), <i>Aurlandsvangen 3</i>	Kommunen (Teknisk eining)	10.150
Gang- og sykkelveg langs kommunal veg Lunden – Flåm kyrkje	Vurdering/planarbeid i gang – tiltaket vert sett i samanheng med VA-tiltak, <i>Flåm 5</i>	Kommunen (Teknisk eining)	??
Nedre Brekke bru – gangfelt på utsida – byggja tilknytt fortau	<i>Flåm 17</i>	Statens vegv./-kommunen	??
Utvida fortau Ungdomshuset - Hopen	<i>Aurlandsvangen 55</i>	Statens vegv./-kommunen	??

6.6 PRIORITERTE TILTAK PÅ RIKS- OG FYLKESVEGAR

6.6.1 Generelt

Ynskjelege tiltak på fylkesvegar og riks(europa)vegar er samla under dette kapittelet sidan det er Statens vegvesen som står som ansvarleg for utføring av tiltak på begge desse vegtypane

Tabellane nedanfor syner ynskjemål frå kommunen, men det vert og synt til kommunen sine innspel til planprosessen for h.v. Nasjonal transportplan (NTP)sitt handlingsprogram 2014 – 2023 og til Regional transportplan (RTP) for Sogn og Fjordane 2014 – 2023 (sjå pkt. 6.6.5)

6.6.2 Drift/vedlikehald, riks og fylkesvegar

Nedanfor er teke med berre punkt som er spesielt nemnde i innspela i 2012.

Tiltak	Kommentar/grunngeving Tiltak nr - jfr vedlegg 1	Ansvarleg
Det må takast høgde for at fylkesveg 241 Gudvangen – Bakka går over utskipingskaia i Gudvangen.	Eit innspel seier m.a. at vegen i dag delvis vert nytta som lagerstad for steinmassar <i>Gudvangen – Bakka 17</i>	Statens vegvesen
Fv.241 over utskipingskaia vert stengd ved lasting av båtar – omkøyringsvegen må brøytast/strøast	Omkøyringsvegen er bratt opp frå Bakkasida <i>Gudvangen – Bakka 18</i>	Statens vegvesen
Busstopp Sogneporten: Lyset har svikta pga. driftsfeil (?)	Trengst lys slik at sjåførane ser ev. passasjerar og køyrer ut på busshaldeplassen - <i>Aurlandsvangen 33</i>	Statens vegvesen (Billaget?)

Vegen opp til Bjørgo har mykje sprekker og hol (6i)	Aurlandsvangen 59	Statens vegvesen
---	-------------------	------------------

6.6.3 Strakstiltak, riks- og fylkesvegar

Aktuelle strakstiltak er sette opp i tabellen under:

Tiltak	Kommentar/grunngeving Tiltak nr - jfr vedlegg 1	Ansvarleg
Halda fram Fartsgrense-skilting i samsvar med plan, jf. vedlegg 2 .	NB – i tillegg kjem framlegg i denne planen	Statens Vegvesen, Ansv. for søknad: Teknisk etat
Kryss FV 242/FV 243 – (Kross-gata): Framleis uoversiktleg	Mykje gjort etter 2007, men framleis uoversiktleg – særleg til venstre (oppover) for dei som kjem frå fv.242, Skjerdalsvegen Aurlandsvangen 5	Statens vegvesen
Redusert fartsgrensa på E16 i Onstadttunnelen og sørover.	Be Statens vegvesen vurdere 60-sone frå ca. midt i tunnelen til forbi Nordli. - Aurlandsvangen 14	Statens vegvesen
FV 242 v/ Høydalen bustadfelt – manglar busslomme og skiltinga er utilstrekkeleg	Aurlandsvangen 2	Statens Vegvesen
FV 243 ved Sogn Jord og Hagebruksskule; tilkomstvegen – betre avrunding for trafikk frå Dalen	Aurlandsvangen 13	Statens vegvesen/ Skulen
Skilt om vegkryss v/Rv50, Østerbø (frå aust)	Varsla om krysset, farleg punkt! Vassbygdi 2	Statens vegvesen
Fv. 242, snuplass Skjerdal, skilt om parkeringsforbod	Gjera det mogleg å snu utan fare, Aurlandsvangen 32	Statens Vegvesen, Ansv. for søknad: Teknisk etat
Busskur ved Gudvangen vert flytt til busslomme ved kryss E16/Fv241	(Under arbeid) Gudvangen 6	Statens vegvesen
Fv-50 - I nokre av tunnelane på fjellet er det trafikkfare pga. at sauer ligg i munningane – gjennomføra tiltak mot dette.	Vassbygdi 4	Statens vegvesen
Vurdere nedsett fart langs E16 Nærøydalen	Farlege situasjonar ved avkøyrslar pga. stor fart langs E16 - Gudvangen/Bakka 11	Statens Vegvesen, Ansv. for søknad: Teknisk etat
E16 Nærøydalen: Ved Hylland bru er innpåkøyringa særst trong og vanskeleg. Ein må utvida avkøyrsla (eller heile brua)	Situasjonen kan bli endra pga. forlenga tunnel i området. (Arbeid med kdp E16 vert starta opp no) Gudvangen/Bakka 7	Statens vegvesen (kommunal bru)
Farleg kryss-skilt og/eller spegel ved E16 Nærøydalen, utkøyring Gudvongo	Vernemuren (mot ras) skuggar for sikta Gudvangen/Bakka 14	Statens Vegvesen, Ansv. for søknad: Teknisk etat
Parkerings/stopp-forbod i lomma for varetransport utafor skulen, Aurland.	Lomma vert nytta ver henting/-levering i SFO – trafikkfarleg Aurlandsvangen 46	Statens Vegvesen, Ansv. for søknad: Teknisk etat
Vurdere nedsett fart fv.243 Bjørgavegen: 30km/t Gjerløy - Bellsvingen, 40 km/t vidare til Bjørgo.	Svært smal, utan fortau, trafikk m.a. med bussar. Turveg og mange bustader/born oppover til Bellsvingen Kommunen vil arbeida for utvida vegbreidde, jf. 6.6.4 Aurlandsvangen 50	Statens Vegvesen, Ansv. for søknad: Teknisk etat
Fv.243 – parkeringsforbod på snuplass Kvam	Kommunen vil arbeide for bygging av p-plass/snuplass, jf. 6.6.4 - Aurlandsvangen 53	Statens Vegvesen, Ansv. for søknad: Teknisk etat
Fv243 - Utbetra Bellsvingen	For trong for turistbussar - Aurlandsvangen 54	Statens vegvesen
Fv243 – Sikra opninga i hekken ved Vangsgården	Sikring enten ved stenging eller ved fotgjengarfelt Aurlandsvangen 61	Kommunen/Statens vegvesen
Tidlegare startpunkt for 30-sone i nedre Brekkevegen, Flåm	Starta sørvest for innkøyrsla til campinga, Flåm23	Statens Vegvesen, Ansv. for søknad: Teknisk etat

6.6.4 Investerings tiltak, riks- og fylkesvegar

Tyngre og meir omfattande tiltak på fylkes- og europa/riksvegar er sette opp i tabellen under. Kostnadstala som er budsjett-tal, meir nøyaktige kostnadstal vil først liggje føre når dei ulike tiltaka er detaljplanlagde.

Tiltak	Bakgrunn/Effekt Tiltak nr jfr vedlegg 1	Ansvarleg
Flåm Avkøyringsfil E16 frå vest	Svært farleg, planarbeid i gang - <i>Flåm 14</i>	Statens vegvesen
FV 242 – Gang – sykkelveg Ty - Høydalen,	Kommunen må utarbeida endra reguleringsplan for Høydalen - <i>Aurlandsvangen 24</i>	Statens vegvesen kommunen
Gang og sykkelveg langs E16 på strekninga Heggviki til Bøen (om lag 2900 meter)	Meir samanhengande gang- og sykkelveg. Utarbeiding av reguleringsplan er med i framlegg til kommunal planstrategi <i>Aurlandsvangen 23</i>	Statens Vegvesen kommunen
Fv 241 Gudvangen - Bakka, rassikring	Særleg Nauta som kjem ned på Steinkaia i Gudvangen, men og Storskreda og Vetle-skreda - <i>Gudvangen/Bakka nr.1</i>	Statens vegvesen
Fv50 – rassikring Stegafjøli	<i>Vassbygdi 1</i>	Statens vegvesen
Rassikring Fv 242 til Skjerdal	<i>Aurlandsvangen 1, 49</i>	Statens vegvesen
E16 Nærøydalen: Gang- og sykkelveg Gudvangen – Skulen - Hylland	Førebels løysing for del av strekkja er utvida skuldrer. Må arbeidast vidare for fullgod løysing – ta med i oppstarta kdp-arbeid E16 <i>Gudvangen/Bakka nr. 2</i>	Statens vegvesen
Fv.243 Aurlandsvangen – Bjørgø må opprustast/utvidast	Delvis utført, men rekkverk har ført til trongare og farlegare situasjon for gåande. Kommunen vil arbeide for utvida vegbreidde på strekninga Vinjane – Kløvi. <i>Aurlandsvangen 4 og 8</i>	Statens vegvesen
Fv.50, Vetelebotntunnelen – utviding og tiltak mot ising	<i>Vassbygdi 3</i>	Statens vegvesen
E16 – Gudvangen: Betre avkøyringsfelt begge vegar ved Shell/butikken	Vert nytta av mange trailerar som treng stor plass ved av/påkøyring – bør takast med i Kdp E16 - <i>Gudvangen/Bakka nr. 9</i>	Statens vegvesen
E16 Gudvangen: Avkøyringsfil ved avkøyrsla til kaien	Stor trafikk av semitrailerar med kvitstein. Reguleringsarbeid kaien er i gang - aktuelt å ta med i Kdp E16? - <i>Gudvangen/Bakka nr. 13</i>	Statens vegvesen
Fv.243 – parkeringsplass/snuplass Kvam	Kommunen vil arbeide for bygging av p-plass/snuplass <i>Aurlandsvangen 53</i>	Statens vegvesen

6.6.5 Innspel til NTP og RTP 2014 – 2023, dialogmøte

Hovudpunkt i kommunen sine skriftlege innspel når det gjeld vegar, er:

- RTP og NTP bør ha spesielt fokus på gang- og sykkelveg mellom tettstadar.
- E16: Samanhengande gang- og sykkelveg mellom Aurland og Flåm
- E16: Opprusting, tunnelrehabilitering og framskunding av Nærøydaltunnelen
- Rassikring: Auka midlar til sikring av riks/fylkesvegar
- Oppfølging av og fokus på Sogn Regionråd sin strategiplan om «45 minuttars-regionen»
- Rallarvegen: Drift/vedlikehald
- Nasjonal turistveg Lærdal – Aurland: Vegopning 1. mai
- Breiband og mobilt samband: Naudsynte ressursar for god dekning alle stader på vegnettet

Det vert elles synt til referat frå møte mellom kommunen og vegvesenet 07.03.2012 om diverse saker

6.7 SPESIELLE PLANLEGGINGSBEHOV KNYTT TIL VEG/TRAFIKK

Dette er planoppgåver som er naudsynte eller aktuelle knytt til tiltaka i kapitla over. Det er fokusert på planar etter plan- og bygningslova:

Gang- og sykkelveg Heggviki (Åtnes bustadfelt) – Fjordsenteret,	Reguleringsplanarbeid i gang, <i>Aurlandsvangen 3</i>
Gang- og sykkelveg Lunden – Flåm kyrkje	VA-planlegging – truleg behov for regulering, <i>Flåm 5</i>
Flåm Avkøyringsfil E16 frå vest	Reguleringsplanarbeid i gang - Statens vegv./kommunen, <i>Flåm 14</i>
FV 242 – Gang – sykkelveg Ty - Høydalen,	Kommunen må utarbeida endra reguleringsplan for Høydalen , <i>Aurlandsvangen 24</i>
Gang og sykkelveg langs E16 på strekninga Heggvikji til Bøen (om lag 2900 meter)	Utarbeiding av reguleringsplan er med i framlegg til planstrategi <i>Aurlandsvangen 23</i>
E16 Nærøydalen: Gang- og sykkelveg Gudvangen – Skulen - Hylland	Bør takast med i oppstarta kdp-arbeid for E16 <i>Gudvangen/Bakka nr. 2</i>
E16 – Gudvangen: Betre avkøyringsfelt begge vegar ved Shell/butikken	Bør takast med i Kdp for E16 og/eller reguleringsplan, <i>Gudvangen/Bakka nr. 9</i>
E16 Gudvangen: Avkøyringsfil ved avkøyrsla til kaien	Reguleringsarbeid kaien er i gang - aktuelt å ta med i Kdp for E16? <i>Gudvangen/Bakka nr. 13</i>

7.0 PRIORITERTE KOMMUNALE TILTAK MED KOSTNADER

Nedanfor er prioriterte kommunale trafikktryggingstiltak 2013 - 2017 med tilhørende kostnader (budsjett-tal). Det økonomiske omfanget må innarbeidast i kommunen sin økonomiplan/-budsjett.

Tabellen syner bruttokostnader. Statlege og fylkeskommunale tilskot vil koma i frådrag.

Alle tal i 1000 kroner (2012)

Tiltak	2013	2014	2015	2016	2017
• Fast trafikktryggingsspalte i avisa Aurlendingen – framleis • Øvre Brekke bru – vidare utbetring <i>Flåm 3</i> • Skilting av fartsgrenser m.v. • Arbeida for endra åferd ved henting/bringing på ABU(<i>Aurl.v.11</i>) • Busstopp ved legesenteret, <i>Aurlandsvangen 29</i> • Registrering av trafikkulukker ved helsestasjonen – fast aktivitet					
FASTE AKTIVITETAR OG STRAKSTILTAK, (sjå over) Samla årleg kostnad	100	100	100	100	100
Reguleringsplan for gangveg og natursti mellom Heggvikji og Bøen, Planarbeid/utgreiing <i>Aurlandsvangen 23</i>	300				
Kommunale bruer, inspeksjon og diverse tiltak	60	60	60	60	60
Farthumpar, t.d. i 30-soner	100	100	100	100	100
Gang /sykkelveg Vangen – Heggvikji <i>Aurlandsvangen 3</i>		5000	5000	150	
SUM	560	5260	5260	390	260