

Alvdal kommune

Kommunedelplan Trafikksikkerhet 2019 - 2024

Vedtatt i kommunestyret xx.xx. 2019



INNHold

1.	Sammendrag	2
2.	Innledning.....	3
2.1	Bakgrunn og formål med planarbeidet	3
2.2	Kommunens visjon og målsettinger	3
2.3	Prosess.....	4
3.	Rammer og føringer	5
3.1	Nasjonale lover og føringer til planlegging:.....	5
3.2	Regionale føringer	5
3.3	kommunale føringer.....	6
3.4	Gjennomgående temaer som skal vurderes i alle planer.....	6
4.	Status i Alvdal kommune.....	7
4.1	trafikkmønster i Alvdal	7
4.1.1	Veger i Alvdal kommune	8
4.1.2	Gang- og sykkelveier.....	10
4.1.3	Jernbane gjennom Alvdal kommune.....	11
4.1.4	Motorferdsel i utmark.....	11
4.2	Skolestruktur	12
4.2.1	Skoleskysst:	13
4.3	Barnehager i Alvdal	13
4.4	Næringsliv, festivaler og hest	14
4.4.1.	Landbruk og annen næring.....	14
4.4.2.	Festivaler og større arrangementer	14
4.4.3.	Hestesport	15
5	Utfordringer.....	15
5.1	Vegnettet.....	15
5.2	Oppvekstmiljø.....	16
5.3	Landbruk, næring.	17
5.4	ulykker i trafikken (vei og i utmark).....	18
6	Mål og strategier	18
7	Vedlegg.....	19

1. SAMMENDRAG

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

Kommunedelplan for trafiksikkerhet er utarbeidet i samsvar med vedtatt kommunal planstrategi for 2016-2019. Planen er utarbeidet og behandlet som en kommunedelplan i tråd med Plan- og bygningsloven kapittel 11. Planen er utarbeidet etter Trygge lokalsamfunnskonseptet og etter kriteriene som skal til for å få status som «trafiksikker kommune».

Formålet med kommunedelplan for trafiksikkerhet er å sette innsats for trafiksikkerhet på dagsorden. Det skal jobbes forebyggende på en planmessig og målrettet måte. Det innebærer å konkretisere innsatsen og prioritere arbeidet med trafiksikkerhetsarbeid. Planen skal være et verktøy for kommunens arbeid på området. Planen gir også innspill og vil dermed være en pådriver overfor Hedmark fylkes trafiksikkerhetsutvalg, Hedmark fylkeskommune, Statens vegvesen og Bane Nor sine prioriteringer i egne planer.

Kommunens overordnede visjon «sammen om Alvdal» signaliserer fellesskap og samhandling. Her illustrert med bilde fra barnehagen.



Nasjonale planers *nullvisjonen*, er også en visjon for kommunens trafiksikkerhetsarbeid. Kommunen er en viktig aktør i arbeidet med å forebygge trafikkulykker. Dette gjennom rollen kommunen har som vegeier, barnehage - og skoleeier, arbeidsgiver og ansvarlig instans for beboernes helse og trivsel.

Kommunens mål er å tilrettelegge for trafiksikkerhet og effektivitet i trafikkavviklingen slik at ulykker kan unngås. Gjennom forebyggende og holdningsskapende arbeid, prioriteringer og gjennomføringer av fysisk tiltak, skal trafikken gjøres sikrere for alle trafikantgrupper.

Planen er delt i en hovedplan og en handlingsdel. I hovedplanen omtales formål med planarbeidet, rammer og føringer og en statusgjennomgang for kommunen på området. Videre beskrives utfordringene, mål og strategier som bygger på lokale og nasjonale føringer og statistisk materiale i Kap 7 Vedlegg. Kommunedelplanens handlingsdel for trafiksikkerhet angir hvordan planen er tenkt fulgt opp i 4 års perioden.

2. INNLEDNING

2.1 BAKGRUNN OG FORMÅL MED PLANARBEIDET

Kommunedelplan for trafiksikkerhet utarbeides i samsvar med vedtatt planstrategi 2016-2019 og vedtatt planprogram for trafiksikkerhet. Dette er den første trafiksikkerhetsplanen for Alvdal kommune.

Formålet med kommunedelplan for trafiksikkerhet er å sette innsats for trafiksikkerhet på dagsorden, slik at kommunen arbeider forebyggende på en planmessig og målrettet måte. Det innebærer å konkretisere innsatsen og prioritere arbeidet med trafiksikkerhet. Planen skal være et verktøy for kommunens arbeid på området. Planen skal også gi innspill og være en pådriver overfor Hedmark fylkes trafiksikkerhetsutvalg, Hedmark fylkeskommune, Statens vegvesen og Bane Nor sine prioriteringer i egne planer.

Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på veg 2018-2021 har en nullvisjon om at Norge skal ha et transportsystem, der ingen blir drept eller hardt skadd. Den opererer med etappemål: Maksimalt 350 drepte og hardt skadde innen 2030. Mål om maksimalt 500 drepte og hardt skadde i 2024 beholdes som et delmål.

Hedmark fylkeskommune har i «Handlingsprogram for fylkesveger 2018-2021» følgende mål for perioden: Økt digital tilgjengelighet, bedre fremkommelighet og redusert antall trafikkulykker.

Alvdal kommune ønsker økt innsats i trafiksikkerhetsarbeidet, både gjennom påvirkning av andre som Statens veivesen, fysiske tiltak i kommunen og holdningsskapende arbeide til grupper i befolkningen. På denne måten ønsker kommunen å nærme seg nasjonal transportplan sin visjon om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte og hardt skadde i vegtrafikken i Alvdal – nullvisjon.

Trafiksikkerhetsplanen har også tatt inn over seg motorferdsel i utmark som en del av trafikkbildet.

2.2 KOMMUNENS VISJON OG MÅLSETTINGER

Nasjonale planers *nullvisjonen*, er en visjon for kommunens trafiksikkerhetsarbeid. Kommunen er en viktig aktør i arbeidet med å forebygge trafikkulykker. Dette gjennom rollen kommunen har som planmyndighet, vegeier, barnehage- og skoleeier, arbeidsgiver og ansvarlig instans for beboernes helse og trivsel.

Kommunens mål er å tilrettelegge for trafiksikkerhet og effektivitet i trafikkavviklingen slik at ulykker kan unngås. Gjennom forebyggende og holdningsskapende arbeid, prioriteringer og gjennomføringer av fysisk tiltak, skal trafikken gjøres sikrere for alle trafikanter.

Trygge lokalsamfunn (TL), er et WHO – begrep og en internasjonal bevegelse, Safe Communities. Alvdal fikk slik godkjenning i 2001. Godkjenningen innebærer at man er forpliktet til å arbeide målrettet i henhold til faste kriterier mot et sikrere og tryggere lokalsamfunn. I denne sammenheng er trafiksikkerhetsplanen et viktig verktøy.

I et folkehelse og miljøperspektiv er tilrettelegging av trafiksikre løsninger viktig for å stimulere til økt aktivitet for folk i alle aldre. Det er spesielt viktig at barn og unge i størst mulig grad kan gå, sykle og sparke til og fra skola.

2.3 PROSESS

Planen er utarbeidet og behandlet som en kommunedelplan i tråd med Plan- og bygningsloven. Det sikrer medvirkning og forankring gjennom oppstarts- og høringsprosesser. Planen er juridisk bindende.

Planen bygges opp slik at arbeidet med trafiksikkerhet i Alvdal kommune blir en systematisk prosess i tråd med «Veileder for trafiksikker kommune».

Folkehelsekoordinator har ledet arbeidsgruppa. Arbeidsgruppa er sammensatt av medlemmer fra folkehelsefagrådet (kommunalteknikk, kultur, NAV, oppvekst, helse).

Administrativ styringsgruppe har vært rådmannens ledergruppe og formannskapet har vært politisk styringsgruppe.

Planen har en hoveddel med vedlegg og en handlingsdel. Handlingsdelen og vedlegg av statistikk rulleres årlig med tiltak i budsjett, mens kommunedelplanen vurderes revidert (gjennom kommunal planstrategi) i sin helhet hvert 4. år.



3. RAMMER OG FØRINGER

3.1 NASJONALE LOVER OG FØRINGER TIL PLANLEGGING:

- Plan – og bygningsloven
<https://lovdata.no/dokument/NL/lov/2008-06-27-71>
- Folkehelseloven
<https://lovdata.no/dokument/NL/lov/2011-06-24-29?q=folkehelseloven>
- Vegtrafikkloven
<https://lovdata.no/dokument/NL/lov/1965-06-18-4?q=vegtrafikkloven>
- Likestillings- og diskrimineringsloven
<https://lovdata.no/dokument/NL/lov/2017-06-16-51>
- Opplæringsloven
<https://lovdata.no/dokument/NL/lov/1998-07-17-61?q=opplæringsloven>
- Barnehageloven
<https://lovdata.no/sok?q=barnehageloven>
- Nasjonal transportplan 2018 – 2029 Denne planen er en stortingsmelding om hovedtrekkene i regjeringens transportpolitikk. Planen rulleres hvert 4. år.
<https://www.regjeringen.no/no/aktuelt/alt-om-nasjonal-transportplan-2018-2029/id2548470/>
- Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på veg 2018-2012.
https://www.vegvesen.no/attachment/2188830/binary/1239906?fast_title=Nasjonal+tiltaksplan+for+trafiksikkerhet+p%C3%A5+veg+2018%E2%80%932021.pdf
- Læreplanverk for kunnskapsløftet i grunnskolen. Trafikkopplæringen er omtalt både i læreplanens generelle del og i læreplaner for fagene. Det er definerte kompetansemål for trafikkopplæringen etter fjerde, sjuende og tiende trinn. <https://www.udir.no/laring-og-trivsel/lareplanverket/>
- Rammeplan for barnehagen: Trafikkopplæring i barnehagen er omtalt innenfor fagområdene i rammeplanen og er førende for kommunens egen trafikkopplæringsplan for barn i barnehagen.
<https://www.udir.no/laring-og-trivsel/rammeplan/>
- Trafiksikker kommune:
<https://www.tryggtrafikk.no/trafiksikker-kommune/>

3.2 REGIONALE FØRINGER

[Handlingsprogram for fylkesveger Hedmark 2018 - 21 \(23\)](#)

[Tiltaksplan for trafiksikkerhet 2018-2019 Hedmark](#)

[Trafiksikkerhetsplan for Hedmark fylke 2018-2021](#)

3.3 KOMMUNALE FØRINGER

[Kommuneplanens samfunnsdel](#)

[Kommuneplan Alvdal tettsted 2011-2014](#) I kommunedelplanen Alvdal Tettsted kap. 4. beskriver en Alvdal tettsted som et sted der det skal være mulig å sykle og gå til og fra hverdagens aktiviteter. Det forventes gode og trafiksikre veier og ganglinjer mellom boområder, skoler, barnehager, handels- og servicefunksjoner samt flerbruks hus. Lokalisering av gode og funksjonelle veier, gang- og sykkelveier og turveier er viktig og nødvendig for å knytte de ulike områdene sammen. Gjennomgående og forutsigbare ganglinjer og grønnstruktur vil gjøre tettstedet funksjonelt og attraktivt for myke trafikanter.

[Kommunal planstrategi](#)

[Folkehelseoversikt](#)

[Overordnet ROS - analyse \(risiko- og sårbarhetsanalyse\) for Alvdal kommune](#). Ulykker i trafikk og ved jernbane nevnes i analysen. Fra 7.6.s.11 forebyggende tiltak: *Involvere aktuelle samarbeidspartnere som Statens vegvesen, politi, fylkesmannen, brannvesenet osv tidlig i planarbeidet og i tillegg få en gjennomgang av eksisterende fasiliteter med tanke på å forebygge. Et eksempel er planlegging av barnehager og skoler i forhold til gjennomgangstrafikk, passering av trafikkerte veier, transport, etc. Et annet eksempel kan være at man etablerer en barnehage i et boligfelt, hvor man får økt trafikk mengde ved henting og levering av barn, som utgjør en risiko for de som allerede bor i området.*

[Trafiksikker kommune-](#)

3.4 GJENNOMGÅENDE TEMAER SOM SKAL VURDERES I ALLE PLANER

Folkehelse

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

Miljø, energi og klima (reduerte klimautslipp og klimatilpasning)

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

Universell utforming og annen inkludering

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

Barn og unge

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

4. STATUS I ALVDAL KOMMUNE

Alvdal kommune ligger i fjellregionen, har et areal på 942 km² og ca.2424 innbyggere.

Alderssammensetningen i kommunen per 1.1.2018 er slik.

Aldersgrupper	0-15	16-18	19-34	35-66	67+
Andel i %befolkningen	20	3,4	19	40	17,6

Hentet fra SSB.

Alvdal sentrum har tettstedet «Steia» med blant annet barnehage, ny barneskole og ungdomsskole i nærområdet. I tillegg kommer flere grender hvor Plassen med matbutikk, industriområde og barnehage er den største.

4.1 TRAFIKKMØNSTER I ALVDAL

Riksvei 3 er hovedveien gjennom kommunen fra grense sør Rendalen kommune til grense i nord Tynset kommune. Fv. 29 går fra Rv. 3 til Folldal kommunegrense.

Jernbanen v/ Rørosbanen strekker seg 37,9 km gjennom kommunen fra grense sør Rendalen kommune til grense nord Tynset kommune. Den transporterer en betydelig andel av personer til og fra Alvdal.



4.1.1 Veger i Alvdal kommune

I tabeller nedenfor gis en oversikt over riksveier, fylkesveier, kommunale veier og privatiserte veier i kommunen.

Gang og sykkelveier:
Rv 3 Steimokrysset via Kvernbekkdalen til Grindegga og Sjulhusveien.
Steigjela fra RV3 over Steia Müllergata
FV 681 avkjøring Thorsheimvegen til avkjøring Müllergata, videre Müllergata og Sjulhusveien til Sjulhustunet.
Fra FV 683 vest for kulvert RV3 til Grindegga og til Sjulhustunet
Piperudstien i Brenna
Gjelen i Brenna
FV 29 fra Steimokrysset til Dæhhlie/Gjelten gård.
Huseiddalen, fra Murud til Steimoegga

Riksvei:
RV 3, grense Rendalen i sør til grense Tynset i nord.

Fylkesvei:
FV 29, Steimokrysset til grense Folldal (Einuna bru).
FV 681, avkjøring RV3 ved Shell til grense Tynset i nord (Auma).
FV 682, Sølva bru til Underregga (kryss FV 686).
FV 683, kryss FV 684 (Baugen) til kryss RV3 (Sørhus/Randmæl).
FV 684, Gjelten bru – Plassmoen – Moan – Vestate – Kveberg bru.
FV 686, Gjelten bru – Plassen - til bom Høstdalsvegen
FV 688, Kryss RV 3 Bergerønningen til kryss RV 3 Auma (Strømmen).
FV 689, Kveberg bru – kryss RV 3 på Kveberg
FV 691, kryss RV 3 Grimshaugen – Moan brua – kryss FV 684 Moan.

Kommunale veier:
Veg bak Taverna - næringsområde
Thorsheimvegen - Randmælsvegen
Müllergata
Sjulhusveien
Steigjela - Steia
Kulvertvegen (Sjulhusvegen – FV 683, på Grindegga)
Skulbakken (RV 3 – Steigen skole).

Kilder. Statens vegvesen Vegliste 2018, Hedmark og Alvdal kommune

Både Rv. 3 og Fv. 29 er gjennomfartsårer med mye tungtrafikk. I tillegg kommer tungtrafikk fra lokalt næringsliv som blant annet Alvdal Skurlag og Synnøve Finden.

Alvdal kommune – trafikk sikkerhetsplan 2019 - 2024

Tungtrafikk er en utfordring, spesielt på vinterføre. Om vinteren er det mange utforkjøringer med og uten personskader

Kommuneplan Alvdal tettsted har sett infrastruktursatsingen i Alvdal tettsted blant annet i lys av:

- Trafikksikkerhet og trygge skoleveier
- Infrastruktur som sikrer tilgang til og binder områdene sammen, dette gjelder både Plassen, Steimosletta, Moan og Steia.
- Ganglinjer som bygger opp under mål om å utvikle og utnytte utviklingspotensialet i akse Tronsvangen- Husantunet- Steia- Aukrustsenteret- Sandeggbakken- Baugberget.

Alvdal kommune har gjennom planer de senere årene samarbeidet med Statens vegvesen, Hedmark fylkeskommune og Bane Nor om utvikling av Alvdal tettsted og veinettet i kommunen. Det er de senere årene gjennomført en rekke tiltak i form av omfattende investeringer på veinettet i de sentrumsnære områdene: Veiomlegging/ utbedring er gjennomført i sentrum, ved Alvdal Skurlag, til fra Kveberg, Grindegga og RV strekningen Kvernbecken i sør til Taverna i nord. Hensikten med omleggingene er å minske mengden lokaltrafikken på RV 3 og iverksatt tiltak for bedre å sikre myke trafikanter.

Det er i 2018 etablert ny vei fra Fv.29 sør i Måna. Det har gitt ny adkomst til Steimoegga idrettspark og boligområdene i området. Gammel adkomst er nå blitt gang- og sykkelvei.

Rv 3.

Strekningsmåling på Rv. 3 sør for Alvdal har bidratt til å få ned antall ulykker. Rune Elvik ved transportøkonomisk institutt informerer 25.2.2019 at det ikke er beregnet effekt på enkeltstrekninger men totalt på alle strekninger med strekningsmålinger. Effekt på personskadeulykker er -28%. Det fremkommer, også på Barkald at antall hardt skadde og drepte i perioden er gått ned. Tallmaterialet er dog lite. Midt Hedmark Brann og Redning rapporterer om langt færre uttrykninger enn tidligere på strekningen men det er ikke tallfestet. Ny Steien bru med rundkjøring som bremser hastigheten og planfri krysning nord for rundkjøringen er viktige bidrag i trafikk sikkerheten.

Fv. 29.

Fv. 29 er i tillegg alternativ rute når E6 eller RV 3 er stengt. Egnund bru på Fv.29 (ved grensen mellom Alvdal og Folldal kommune) er smal og det er ikke plass til to lastebiler å passere samtidig. Ny Egnund bru skal bygges nå. Sykkelturismen er økende i området, både retning Savalen via Strålsjøåsveien og Lomsjødalen og videre i Folldal kommune Einunndalen.

Fv. 681.

Strekning på fv. 681 fra kryss Rv.3 retning Tynset er godt trafikkert med gående, syklende og biler. Strekningen mangler gang- og sykkelvei, noe som vil prioriteres i handlingsdelen. Ny vei til Trontoppen er på plass og det er planlagt utkikkspunkt på Trontoppen. Det vil innebære økt trafikk på Fv.681 og veien opp til Trontoppen.

Fv. 684.

F.v 684 er en viktig vei for transport til og fra masseuttakene i Sølndalen. Veien er dessuten adkomst til næringsområdet både på Plassen og det nye næringsarealet på Moan. Veien må påregnes økt trafikkmengde og har utbedringsbehov. Sølna bru er en flaskehals og farlig punkt for mjuke

Alvdal kommune – trafiksikkerhetsplan 2019 - 2024

trafikanter. Det er også ønskelig å bedre kunne sikre myke trafikanter, for eksempel ved breddeutvidelse eller gang- og sykkelvei.

4.1.2 Gang- og sykkelveier

Alvdal har per januar 2019, ca. 7,2 km gang og sykkelvei.

Langs Fv. 29 er det i 2018 etablert 2,2 km gang- og sykkelvei fra Rv.3 fv. 29 til krysset Fv.29-Fv.684. Dette binder sammen strekningen Steia - Plassen med sammenhengende gang- og sykkelvei. Det er også tilrettelagt for å sykle utenom Rv.3 fra Steimokrysset til Strømmen/Auma. *Kapittel. 7. fig.5*

Det er i kommunedelplan Alvdal tettsted skissert ytterligere behov:

- langs Fv. 681 frem til boligområdet Nysted (BB4 i kommunedelplan Alvdal tettsted).
- Langs Fv. 691 (Moan bru) og Fv. 684 (Moanveien) til boligområdene og området for spredt boligbygging.
- Fra Fv. 29 over Gjelten bru langs Fv. 684 til boligområdene og området for spredt boligbygging.
- Langs østsideveien fra Steia til boligområder sør for Alvdal Skurlag.



Enhet kultur arbeider med gang- og sykkelvei med kulturelle poster langs Glomma på strekningen mellom Steia og Hanstad. Det vil bidra til å fremme folkehelsen og bidra til å skille myke trafikanter fra kjørende.

4.1.3 Jernbane gjennom Alvdal kommune

Rørosbanen transporterer en betydelig andel av personer til og fra Alvdal. Det er 12 avganger i døgnet for passasjertrafikk på ukedager (6 hver retning). I tillegg kommer arbeidsmaskiner og godstrafikk. Foruten Alvdal stasjon, stopper toget ved Bellingmo stasjon, men der kun på signal. Fra grense i sør til sentrum går jernbanen og Rv. 3 parallelt nordover. Nordover fra sentrum går Fv. 681 parallelt med jernbanen.

På jernbanestrekningen gjennom Alvdal er det 45 planoverganger hvorav 5 er med krysningsrett (gående) og 5 er sikrede med lys og grind. De resterende 35 er usikrede. Situasjoner der gående eller kjørene krysser jernbanen kan være potensiell fare for ulykke. Jo færre planoverganger en har desto lavere risiko for at ulykker skal skje. Godt vedlikehold av sikringstiltak som gjerder langsmed jernbanelinjen er viktig for sikkerheten. Jernbanestasjonen i Alvdal sentrum er et transportknutepunkt for buss, TAXI og tog. Jernbanesporet deler Alvdal sentrum i to, noe som gir utfordringer med ferdsel og transport. Planovergangen i sentrum er sikret med lys og bommer som går ned når tog ventes å krysse. Det er avdekket mangelfullt vedlikehold av sikringstiltak som gjerder langsmed jernbanen. Godt vedlikehold er viktig for sikkerheten.

Bane Nor har tilgjengelig statistikk over ulykker og nesten-ulykker. *Kap 7 fig.4*



4.1.4 Motorferdsel i utmark

Nasjonalt lovverk og retningslinjer regulerer også ferdsel på sjø og i utmark. Kommunen er en innlandskommune og har ikke de samme utfordringene med båttrafikk og vannscootere som kystkommunene.

Utmark:

Det kan dreie seg om næring, forskning, transport av utstyr, lystkjøring, opplevelsesturer for allmennheten og turer tilrettelagt for forflytningshemmede. Eventuelle dispensasjoner behandles av kommunestyret. Kommunen vil praktisere en streng håndtering av regelverket knyttet til leiekjøring. Nasjonale tall viser høye tall for ulykker med snøscootere og ATV. Nullvisjon for ulykker gjelder også her.

Alvdal kommune – trafiksikkerhetsplan 2019 - 2024

En ulykke med snøscooter / ATV skyldes ofte en kombinasjon av flere uheldige forhold. Et fellestrekk i mange av ulykkene er likevel at fører har manglende risikoforståelse, ferdigheter, kunnskaper og erfaringer til å håndtere kjøretøyet på en sikker måte. Det er utarbeidet en brosjyre [På tur med snøscooter- en guide til sikker kjøring](#) med råd og tips som både kan forhindre at ulykker skjer samt redusere konsekvensene av eventuelle ulykker. Alvdal kommune som Trygt lokalsamfunn vil rutinemessig gi slik informasjon ved tildelinger av snøscooterløyver.

4.2 SKOLESTRUKTUR

Fra oktober 2018 er alle skolene i gangavstand til kommunesenteret og Steia. Ny barneskole gjør at alle barn fra 1-7.trinn (224 per mars 2019) vil være samlet i en skole langs østsiden av Sjulhusveien. Det er gangavstand mellom den nye barneskolen og ungdomsskolen men en må krysse Sjulhusveien for å ferdes mellom skolene. Det vil være mye trafikk av gående ved skolestart og skoleslutt og ellers i løpet av skoledagen når grupper av elever skal forflytte seg mellom skolene og til aktiviteter i sentrum. Plassering av ny skole har også gitt ny utfordring med strekningen Randmælsveien til Kvernbekken bru.

Alvdal ungdomsskole (95 elever per mars 2019) ligger på Grindegga. Den har Synnøve Finden som nærmeste nabo. Det er mye tungtransport og annen trafikk til bedriften. Skolegården er ikke skjermet for kjøretøyer. Også i skoletiden oppleves at det kjøres inn på skoleplassen med både buss/lastebil og personbiler. Skilting har ikke vært tilstrekkelig for å avverge dette. Utenom skoletid er det tillatt å parkere inne på skoleplassen.

Storsteigen VGS ligger sentrumsnært langs RV3. Skolen har mellom 80 og 100 elever hvorav mange kommer fra nabokommunene og noen bor på hybel i kommunen. Skolen har primært landbruksfag. Det genererer en del landbrukstrafikk og hestetrafikk i sentrumsområdet. De fleste elevene fra Alvdal gjennomfører videregående skole ved Nord-Østerdal VGS i Tynset kommune.

Kommunen har fokus på sikker skolevei for elever med rett til skoleskys og for elever som går og sykler til og fra skolen. Det er derfor svært viktig at disse områdene spesielt er tilrettelagt med tanke på universell utforming for gående og syklende.

Det er i forbindelse med arbeidet med Alvdal tettsted gjort et godt arbeid med å ivareta kravet om universell utforming ved buss- og jernbanestasjonen i sentrum.

Det er tilrettelagt med gang- og sykkelvei mellom VGS og Steia. Gående må dog krysse riksvei 3 i plan med fotgjengerfelt. Med nedsatt fartsgrense til 50km/t og oversiktlig gangfeltet ved VGS bør ikke denne strekningen innebære noen stor trafikkrisiko.

For grunnskoleelever som kommer gående nordfra langs Müllergata og som kommer fra boligfeltet Brenna, er skoleveien blitt sikrere ettersom plassering av den nye skolen gjør at elevene ikke lenger trenger å krysse planovergangen i sentrum. Plassering av nyskolen gir også nye utfordringer da nye traseer blir aktuelle. Disse omhandles i Kapittel 5 og eventuelle tiltak omhandles i handlingsdelen.

Alvdal kommune – trafiksikkerhetsplan 2019 - 2024

Elever fra boligfelt i Måna og som bor på Plassen, kan med ny gang- og sykkelvei i 2018 ferdes trygt langs fv.29 til og fra skole og Steimoegga idrettsanlegg. Inn- og utkjøringer som krysser gang- og sykkelvei over Steimosletta bør strammes opp.

4.2.1 Skoleskyss:

Ved endring av skolestruktur på barnetrinnet har antall elever med tilbud om skoleskyss gått noe opp. I tillegg til de ordinære skoleskysslevene blir en del barn kjørt til skolen i privatbiler.

Ny barneskole vil medføre større trafikk rundt skolen av både gående, syklende og kjørende og krever gode løsninger for trafikkavvikling og parkering, noe som anses ivaretatt i planarbeidet til ny skole. Ungdomsskoleelevene med skoleskyss, skal også ha av- og påstigning ved den nye skolen.

Det kan være behov for å følge godt med på trafikkavviklingen ved oppstart og ha en «gjennomgang» av skolevegen fra «nye barneskolen» til ungdomsskolen for de elevene som skal kjøre buss. Er kryssinga av Sjulhusveien god nok for samtidig kryssing av store grupper ungdomsskoleelever? Tilsvarende for barneskoleelever som skal til tannlege eller basseng.

Det er høsten 2017 gjennomført befaring av dagens skoleruter. Skyss planlegging ny skole og Nye retningslinjer for farlig skolevei er vedtatt i kommunestyret sak 35/18 21.6.2018 (arkivsak 18/221). Vedtaket sikrer de minste barna en trygg skolevei samtidig som folkehelseperspektivet med aktivitet i form av å gå til og fra skolen i varetas der det er forsvarlig. Det er avdekket behov og ønsker for nye busslommer langs fylkesvei 681.

Storsteigen VGS har en del skoleskysslever fra omliggende kommuner. Mange benytter offentlig transport, andre har egen bil.

4.3 BARNEHAGER I ALVDAL

Det er 3 barnehager i Alvdal hvorav en er privat.

Bringe/hentesituasjonen er hovedutfordring i barnehagene. Foresatte har ansvar i disse situasjonene. Parkering ved barnehagene bør derfor være mest mulig oversiktlig og dersom en greier å skille biler og gående mest mulig er det en fordel.

Plassen barnehage skal i løpet av 1. halvdel 2019 være flyttet over i nye lokaler ved tidligere Plassen skole. I planleggingsfasen er bringe/hentesituasjon tatt hensyn til slik at den anses som så trygg som mulig.

Sivil-Sara Eventyrbarnehage er plassert på Strømmen. Parkering er godt atskilt fra lekeareal og bringe/hentesituasjonen fremstår som trygg.

For Øwretun barnehage er et behov for en gjennomgang av sikkerheten i hente og bringesituasjon. En løsning kan være at kommunen erverver grunn slik at veien forbi barnehagen flyttes i nordlig retning slik at parkeringsplassen foran barnehagen kan utbedres.



4.4 NÆRINGSLIV, FESTIVALER OG HEST

Alvdal er tradisjonelt en landbrukskommune der reiseliv er blitt en tilleggsnæring for mange. Eksisterende tilbud i Alvdal med blant annet Aukrustsenteret er også forsterket.

4.4.1. Landbruk og annen næring.

Trafiksikkerhet i landbruket er i høyeste grad et tema. Det er som kjent mange ulykker årlig hvor landbruksmaskiner er involvert. Dette har flere årsaker. I kommunen er det 150 aktive bruk. Den



enkelte gardbruker pålegges å ha forskriftsmessig standard på kjøretøy. Rådgiver HMS, Norsk Landbruksrådgiving Innlandet har blant annet fokus på bruk av setebelte ved kjøring langs vei. Et annet fokusområde er sikring av last. I noen distrikter har det blitt holdt fagmøter med nettopp trafiksikkerhet på vei som tema, med god oppslutning.

Landbruksmaskiner har økt i størrelse og vekt og tillatt hastighet har økt. Garder kan ha jorder på begge sider av jernbanen eller f.eks. Rv.3. De vil ha behov for å menytte Rv.3 og krysse jernbanen. Landbruksredskapene er for høye til å gå gjennom underganger og må da krysse ved planoverganger eller benytte Rv. 3. Siden bøndene får stadig større produksjon, får de også flere jorder, gjerne lenger vekk fra gården. Dette betyr igjen flere mil på veien.

4.4.2. Festivaler og større arrangementer

Midtsommerdager, Norsk mandelpotetfestival og Livestockfestivalen er årlige tradisjoner. Det gir stor tilstrømning av vegfarende i festivalperioden. Alvdal kommune har ingen retningslinjer for

Alvdal kommune – trafiksikkerhetsplan 2019 - 2024

håndtering av søknader om arrangementer som kan gi trafikale utfordringer. Krav til egen plan for trafikkavvikling ligger ikke inne som krav til slike søknader.

4.4.3. Hestesport

Mellom Prestegården og Storsteigen vgs er det etablert ny ridehall, noe som vil trekke til seg hesteaktivitet og hestetransport i enda større grad enn i dag. Det kan gi parkeringsutfordringer og økt ferdsel av hest i veibane og på gang- og sykkelveier. Ridehallen kan også gi økt trafiksikkerhet dersom det gir økt hesteaktivitet på Storsteigen med færre krysninger av Rv. 3. Bestemmelsene i trafikkreglene innebærer at det er forbudt for rytter/kusk å benytte gangvei, fortau eller gangbane, sykkelvei eller sykkelbane, dersom ikke annet er bestemt. <https://www.hestitrafikken.no/>. Det er

behov for en gjennomgang av veinettet og avklaringer rundt der hest kan ferdes og skilting av disse stedene.

Det er fra ridemiljøet i Alvdal ønske om en kulvert under Rv. 3 ved Kvennbekken. **Kapittel 7.Fig.5**

5 UTFORDRINGER

5.1 VEGNETTET

Hovedvegnettet er for mange i kommunen eneste transportåre. Det må brukes som skoleveg, arbeidsvei, turveg, til fritidsaktiviteter, til besøk og til handledurer. Der det ikke er gang- og sykkelvei er dette forbundet med så stor risiko at det virker frihetsbegrensende. Naturlig ferdsel på beina eller sykkel velges bort til fordel for bil.

Det er en del trafikk på strekningen RV 3 – FV 681 retning Tynset. Det hadde vært ønskelig med en sammenhengende gang – og sykkelvei på hele strekningen langs FV 681 mellom kommunesentrene i Alvdal og Tynset. Strekningen mangler veiskulder. Gående og syklende, barn som voksne ferdes daglig langs veien. Farlige situasjoner kan lett oppstå. Veien er smal og uoversiktlig.

På enkelte lokale strekninger som f.eks. FV 684 Gjelten bru - Kjølldalen er det stor andel tungtrafikk, vegstandarden kan forbedres og det er ønskelig å bedre kunne sikre myke trafikanter. Det er en viktig vei for transport av masseuttakene i Sølndalen og næringsområde på Plassen og Moan. En regner med økt trafikk på strekningen. Samtidig som det er mye tungtrafikk på strekningen er det også boligområder. Mange gående og syklende voksne og barn ferdes på strekningen.

FV 29 frem til Dæhlie/Gjelten gårda i 2018 fått gang- og sykkelvei. FV 29 Plassen - Folldal grense er smal og til tider med mye tungtrafikk. Det kan lett oppstå farlige situasjoner på denne strekningen. Strekningen mangler veiskulder og gående/syklende må bruke veibanen.

Regulering til industri, boligområder og hyttefelt vil innebære økt trafikk og endret trafikkmonster. Det forutsettes at forhold for gående og kjørende må inn i alt slikt planarbeid.

I grendene knytter problemene seg til smale, svingete veier, mangel på fast dekke.

Alvdal kommune – trafikksikkerhetsplan 2019 - 2024

Jernbanen i seg selv regnes som en trygg transportåre, atskilt fra annen ferdsel. Alle typer kryssninger medfører dog økt ulykkesrisiko. Ved jernbanen utgjør planoverganger den største sikkerhetsfaktoren. Bane NOR har stort fokus på at antall planoverganger må reduseres. Bane NOR tillater ikke nye planoverganger eller økt bruk av eksisterende. Planoverganger er risikopunkter der jernbane, landbruksmaskiner, biler og gående kan komme i kontakt med hverandre. Det er til sammen 45 planoverganger på jernbanestrekningen gjennom Alvdal, hvorav 35 er usikrede planoverganger. Det har vært flere dødsulykker ved disse planovergangene. Å redusere antall planoverganger totalt og gjøre flere sikrede vil være et viktig bidrag for bedret trafikksikkerhet. Det forutsetter dialog mellom kommune, grunneiere og Bane Nor. Det er spesielt viktig å sanere planovergangersom benyttes mye av barn og unge (skoleveg), i tillegg er dette et stort faremoment i landbruket. Spredt bosetting

Spredt bosetting gir mye arbeidspending. Spredt bosetting og skolesentralisering medfører også transport av elever over lengre strekninger. Per januar 2019 er det ca. 325 elever i barne- og ungdomsskolen. 216 av disse har rett på skoleskyss (66%). Det skyldes avstand hjem skole og vedtak om farlig skolevei. Også farene som er forbundet med ferdsel langs hovedveinettet og mangel på gang- og sykkelveier. Bedring av veistandarden eller etablering av ganglinjer kan bidra til å redusere andelen som bruker bil til / fra skole, arbeid og aktiviteter og være med på å redusere antall elever med rett til skoleskyss. Tiltak som reduserer behov for bruk av bilparken, vil være et viktig bidrag til folkehelse i befolkningen og til bevaring av miljøet.

5.2 OPPVEKSTMILJØ

Å trygge barna i trafikken, det være seg på småveier og på hovedveiene, til og fra skole, barnehage og aktiviteter er hovedfokusområde for trafikksikkerhetsplanen. Barna i Alvdal vokser opp i en kommune der trafikken varierer fra tungtrafikk på hovedveier, landbrukstrafikk på gårds plasser og ned på til dels smale grusveier. Trafikkforebyggende tiltak mot denne målgruppen handler derfor om langt mer enn skoleveien. Kommunen har iverksatt en rekke tiltak både fysiske og forebyggende for å sikre barna på skolevei og i skoletida. Fra høsten 2017 er «Trafikk» tilbud som eget fag for 10. trinn ved ungdomsskolen

Transport til og fra fritidsaktiviteter: Alvdal søker å tilrettelegge for sikker ferdsel til og fra aktiviteter også utenom skoletida. Gang- og sykkelveien langs FV 29 er i oktober 2018 fullført. Den binder flere områder sammen og har gjort det langt tryggere å ferdes for gående og syklende. Steimoegga og Alvdal barneskole er bundet sammen med sammenhengende gang- og sykkelvei. Det er også mulig å sykle til Strømmen/Auma uten å ferdes på RV 3.

Randmælsveien fra Brenna mot Alvdal barneskole er smal og svinget. Det er verken gatelys eller gang- og sykkelvei. FAU har kontaktet kommunen om denne strekningen. I påvente av permanente tiltak er fartsgrensen midlertidig redusert fra 50km/t til 30km/t, og det er satt opp fareskilt. Deler av veistrekningen mellom boligområder på Moan og skolene er smal og uten gang- og sykkelvei. Moanbakken er vurdert som trafikkfarlig skolevei som daner grunnlag for skoleskyss. For å bedre trafikksikkerheten ytterligere mellom barneskolen og ungdomsskolen kan det være aktuelt å sette opp gjerde langs gang- og sykkelvei for å hindre kryssing på uoversiktlige steder og ytterligere fartsdempende tiltak kan bli nødvendig.

Alvdal kommune – trafikksikkerhetsplan 2019 - 2024

Skoleplassen Alvdal undoskole er ikke skjermet for kjøretøyer. Det kjøres inn på skoleplassen med både buss/lastebil og personbiler. I tillegg er det mange som parkerer inne på skoleplassen. Det er derfor behov for sikring av skoleplassen. Det er også behov for bedre merking av gangveier.

5.3 LANDBRUK, NÆRING.

Landbruk: Selv om det er rimelig godt opplyst at last skal sikres, så vet vi at det dette er et problem. Konsekvensene av dette kan bli fatale. Generelt sett så er det også en utfordringer med hva som transporteres og hvordan. Eksempler på dette kan være redskap på frontlaster som er direkte farlig, hvis det skulle oppstå en situasjon. *Kilde: Rådgiver HMS, Norsk Landbruksrådgiving Innlandet.*

Tungtrafikk generelt: Tungtrafikk er utfordrende på veinettet i kommunen. Mange irriterer seg over å bli liggende bak anleggsmaskiner eller landbrukstraktorer. Farlige forbikjøringssituasjoner kan oppstå. Vi er en landbrukskommune og må respektere at landbruksnæringen må benytte veinettet

vårt. Ved gjensidig å hensynta hverandre vil antall ulykker og alvorlighetsgrad reduseres. Å lage gode skiller mellom tungtrafikk og myke trafikanter vil være et viktig tiltak i forebygging av ulykker og fremming av fysisk aktivitet. Det kan være behov for utbedring av veinettet der det er mye tungtrafikk.

Hestesport. Å sikre at hest i næring, skole og fritid ikke kommer i konflikt med andre veitrafikanter er viktig for trafikksikkerheten. Det er økt aktivitet av hest i nærmiljøet gjennom etablering av ny ridehall. Hest benyttes i næring og i forbindelse med Storsteigen VGS som har egen hestelinje. Det gir utfordringer i trafikken. Hest er etter veitrafikkloven å regne som kjørende (kap. 4.4.3). Det er dog lite egnet med hest på RV 3. Gang- og sykkelveien over Steimosletta er skiltet for landbrukstrafikk. Bør sterkninger med gang- og sykkelveier i Alvdal til og fra Storsteigen vgs tillates for hest? Det er behov for en avklaring rundt hvor hest kan ferdes. Er det trygt å la hest med rytter og syklende og gående ferdes på samme gang- og sykkelvei? Et mål er å bedre folkehelsen ved blant annet å øke andel gående og syklende til fordel for kjørende. Etablering av nye gang- og sykkelveier er viktige tiltak.

Både av hensyn til hestesporten og trafikken bør det etableres egne rideveier for hest.



Det er også behov for å gjennomgå skilting med tanke på hest. Se eksempel fra Steimokrysset, skilting av gang- og sykkelvei langs Rv.3.

5.4 ULYKKER I TRAFIKKEN (VEI OG I UTMARK).

Helt siden 1970 har det vært drevet et langsiktig og målrettet trafiksikkerhetsarbeid i Norge, og dette har gitt resultater. Antall drepte per år er redusert fra 560 i 1970 til under 250 de seneste årene. I tillegg til at bilene er blitt mye sikrere, er dette også et resultat av det arbeidet som har vært initiert av Samferdselsdepartementet, Statens vegvesen, politiet, kommunale og fylkeskommunale myndigheter, samt Trygg Trafikk og andre organisasjoner.

Mindre trafikkuhell og nestenulykker har vi ingen tall for. Tall for trafikkulykker i Alvdal vises i *kapittel 7. Fig.1, 2, og 3*. Trafiksikkerhetsarbeidet er avhengig av innsats på flere fronter for å nå nasjonale

6 MÅL OG STRATEGIER

Formålet med Kommunedelplan for trafiksikkerhet er å sette innsats med trafiksikkerhet på dagsorden, slik at kommunen arbeider forebyggende på en planmessig og målrettet måte. Det innebærer å konkretisere innsatsen og prioritere arbeidet med trafiksikkerhetsarbeid. Planen skal være et verktøy for kommunens arbeid på området. Planen skal også gi innspill og være en pådriver overfor Hedmark fylkes trafiksikkerhetsutvalg, Hedmark fylkeskommune, Statens vegvesen og Bane Nor sine prioriteringer.

Overordnet mål: Det skal ikke forekomme ulykker med drepte eller hardt skadde i trafikken i Alvdal kommune.

Mål: Tilrettelegge for trafiksikkerhet og effektivitet i trafikkavviklingen slik at ulykker unngås. Gjennom forebyggende og holdningsskapende arbeid, prioriteringer og gjennomføringer av fysisk tiltak, skal trafikken gjøres sikrere for alle trafikantgrupper.

Strategier:

- Tilrettelegge for økt trafiksikkerhet på vegnettet i kommunen.
- Sette større fokus på den delen av trafiksikkerhetsarbeidet som omhandler forebygging og holdningsskapende tiltak.
- Øke fokus på trafiksikkerhet i områder rundt skole og barnehage og andre arenaer der barn samles.
- Styrke fokuset på trafiksikkerhet i tema/fagplaner for barnehage og skole.
- Arbeide for økt samarbeid med aktuelle aktører innen trafiksikkerhet.
- Øke fokus på trafiksikkerhet i områder rundt nærmiljøanlegg og idrettsanlegg.
- Ha fokus på all type ferdsel/trafikk.
- Sikre at hest i næring, skole og fritid ikke kommer i konflikt med andre veitrafikanter.
- Være pådriver overfor jernbaneeier for sikring av jernbanelinjer og planoverganger

Alvdal kommune – trafikksikkerhetsplan 2019 - 2024

- Være pådriver overfor Statens vegvesen på trafikksikkerhetstiltak der ansvaret ligger utenfor kommunen.
- Løfte arbeidet med trafikksikkerhet til å gjelde hele kommunen som organisasjon og synliggjøre betydningen dette har for folkehelse.
- Bruke aktivt ulykkesstatistikk for å bedre kunne forebygge trafikkulykker; utsatte grupper, vegstreknings, tidspunkt osv.
- Bruke aktivt de fora som er tilgjengelige for å kunne informere/spre kunnskap om trafikksikkerhet til kommunens innbyggere; artikler på kommunens hjemmeside, informasjonsmateriell, foreldremøte, temadager i barnehage/skole etc.
- Sikre samordning mellom gjeldende trafikksikkerhetsplan og dens handlingsdel med andre aktuelle tema- og kommunedelplaner i kommunen.
- Oppsøke tilskuddsordninger og søke tilskuddsmidler til trafikksikkerhetstiltak.

7 VEDLEGG

Fig.1 Trafikkulykker i Alvdal 2007-2016

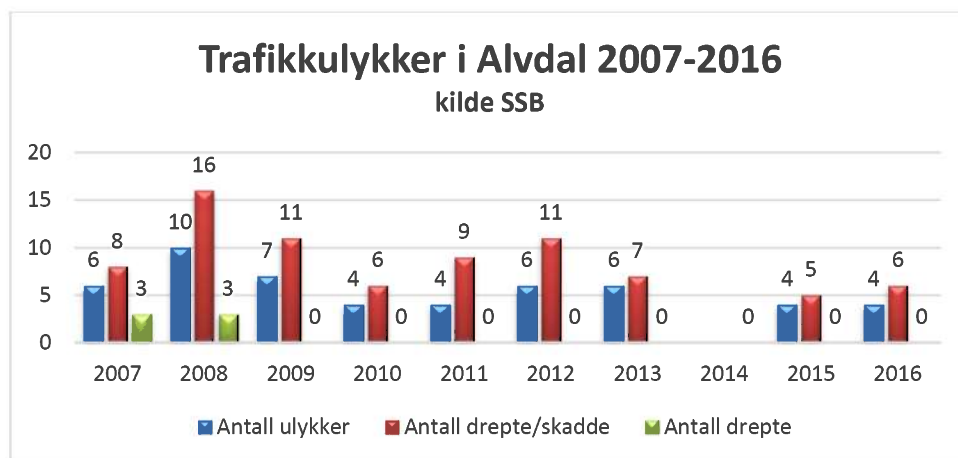


Fig.2 Trafikkulykker i Alvdal 1977 -2016

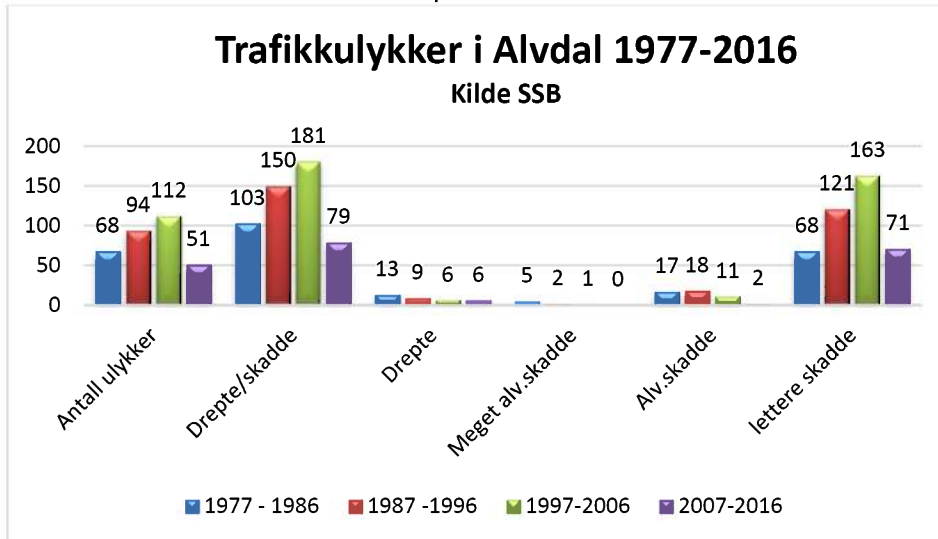


Fig.3 Oversikt over ulykker 2014 – 2018.

Ved å gå inn på lenken under bildet vil man få mer detaljert informasjon rundt hver enkelt ulykke.

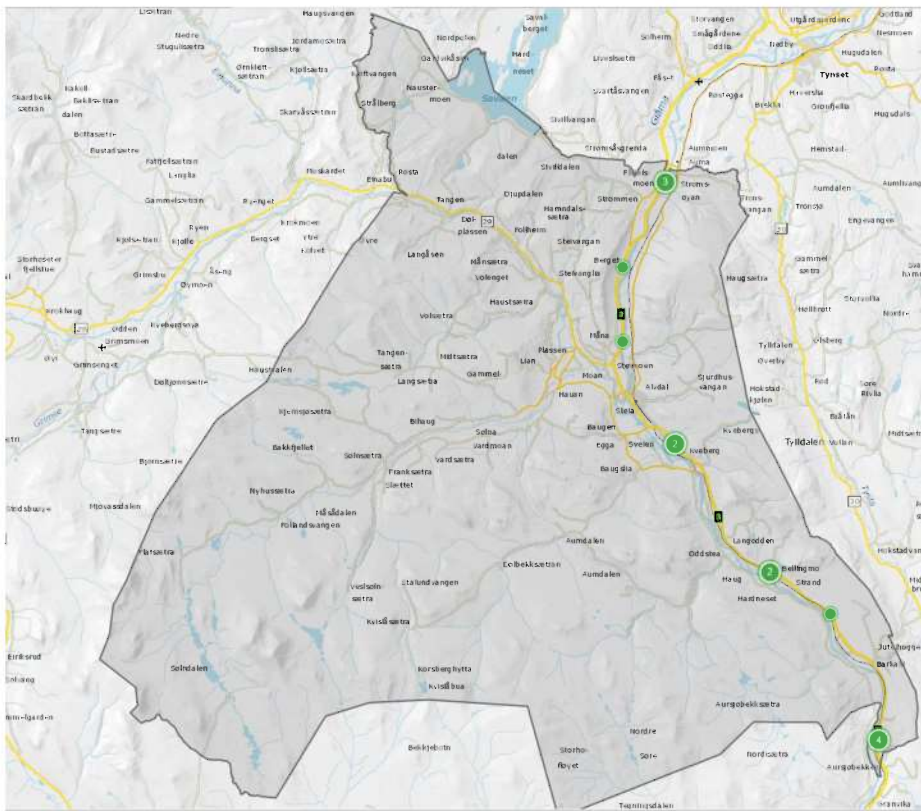
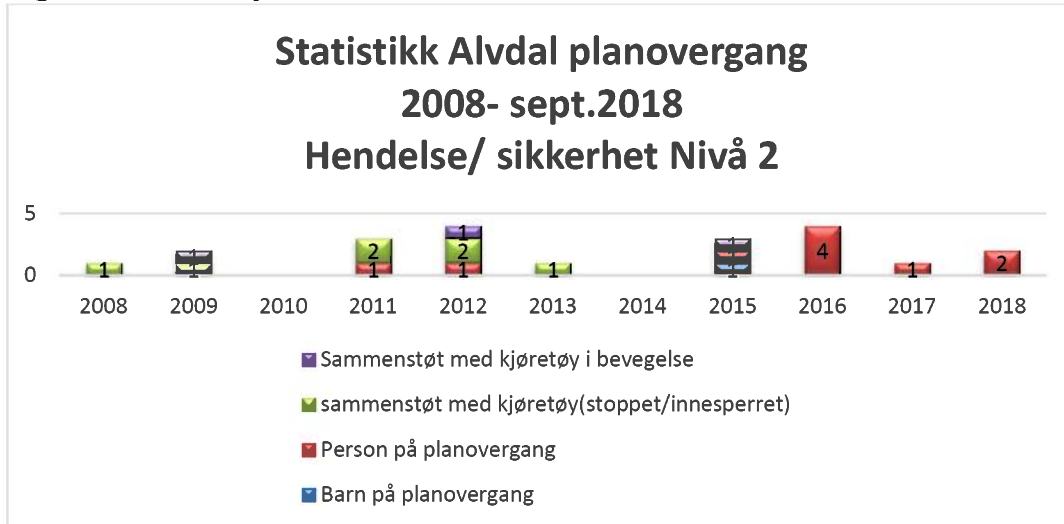
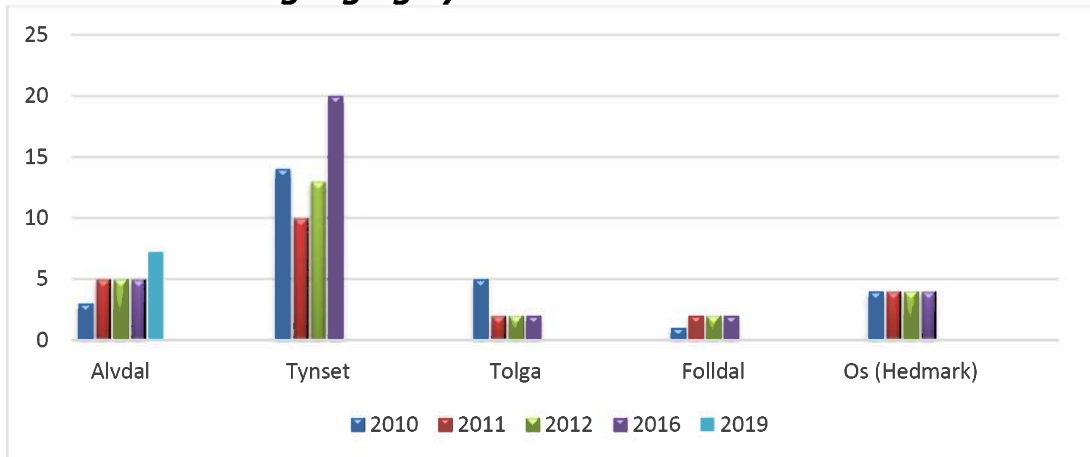


Fig.4 Statistikk jernbanen 2008-2018



**Fig. 5 Antall kilometer gang – og sykkelvei i noen kommuner
Antall kilometer gang og sykkelvei.**



Totalt antall kilometer gang og sykkelveier som er kommunalt ansvar. I forhold til andre tettsteder i Fjellregionen. Kilde: SSB

Fig 6 Ønske om kulvert under Kvennbekken.

Alvdal kommune – trafiksikkerhetsplan 2019 - 2024

