

Trafikksikkerhetsplan

For Ringerike kommune

2017 – 2021



1 Innholdsfortegnelse

1	Innholdsfortegnelse.....	2
2	Bakgrunn for planen	3
3	Organisering, gjennomføring og ansvar	3
3.1	Kommunens ansvarsområder i trafikksikkerhetsarbeidet.....	3
3.2	Roller og oppgaver i trafikksikkerhetsarbeidet i kommunen.....	3
4	Mål og strategier	4
4.1	Visjon og mål nasjonalt:.....	4
4.2	Regionale mål.....	4
4.3	Kommunale mål og strategier-kommuneplanens samfunnsdel	4
4.3.1	Mål.....	5
5	Organisatoriske og mindre fysiske tiltak	5
5.1	Tiltak i areal- og byplanavdeling og byggesaksavdeling	5
5.2	Holdningsskapende arbeid.....	5
5.2.1	Trafikkopplæring i barnehage.....	6
5.2.2	Trafikkopplæring i grunnskolen	6
5.2.3	Gjennomgående tema som skal vurderes i alle planer.....	6
5.2.3	Generell informasjon.....	7
5.3	Mindre fysiske tiltak.....	7
5.4	Trafikksikkerhetsplan 2001 – 2004; tiltaksliste og status i 2017	8
6	Særlig trafikkfarlige skoleveier.....	10
7	Ulykkesstatistikk 2006 – 2015.....	11
✓	Kart med markering av ulykkessteder med drepte og hardt skadde 2006 - 2014	12
✓	Kart med markering av ulykkessteder med lettere skadde 2006 - 2014	13
8	Innspill til handlingsprogram for fylkesveier og riksveier	14
8.1	Aktualisert fylkesvegstrategi; innspill til handlingsprogrammet for fylkesveier og kollektivtransport 2018 – 2021 – kommunens innspill:	14
8.2	Handlingsprogram for riksveier 2018-21 (23) – kommunens innspill.....	17
9	Fra Hovedplan for veg i Ringerike kommune 2017 – 2024	19
	(vedtatt i av Ringerike kommunestyre i juni 2017)	19
10	Handlingsprogram 2018-2021 – prioriterte tiltak	19
11	Budsjettmessige konsekvenser.....	22
11.1	Statlige midler	22
12	Trafikksikker kommune	23
13	Evalueringsplan	23

2 Bakgrunn for planen

Kommunalt trafikksikkerhetsarbeid er avgjørende for at nasjonale mål om reduksjon i antall drepte og hardt skadde i trafikken skal nås.

Kommunen er en viktig aktør i trafikksikkerhetsarbeidet. Som veieier barnehage- og skoleeier, arbeidsgiver og kjøper av transporttjenester og ansvarlig for beboernes helse og trivsel, har kommunen et stort ansvar for å forebygge ulykker. Gjennom lover og forskrifter har kommunene plikt til å arbeide systematisk med ulykkesforebygging i alle sektorer.

3 Organisering, gjennomføring og ansvar

Det er nedsatt en arbeidsgruppe for utarbeidelse av denne trafikksikkerhetsplanen. Arbeidsgruppa består av:

- Geir Svingheim, spesialrådgiver - oppvekst
- Linda Engstrøm, arealplanlegger – areal og byplankontoret
- Morten Fagerås, saksbehandler teknisk forvaltning

Trafikksikkerhetsplanen skal behandles politisk, evalueres og revideres fortløpende og gjelde fram til 2021.

- Teknisk forvaltning følger opp planens prioriteringer, politiske vedtak og tar årlig initiativ til å søke fylkeskommunale midler til trafikksikkerhetstiltak.

Planen skal uttrykke visjon og hovedmål for trafikksikkerhetsarbeidet, og gi grunnlag for prioritering av søknad om tildeling av trafikksikkerhetsmidler fra Buskerud fylkeskommune.

3.1 Kommunens ansvarsområder i trafikksikkerhetsarbeidet

Kommunen har ansvar for investeringer, drift, og vedlikehold av det kommunale vegnettet. Som vegholder, har kommunen også et spesifikt ansvar for trafikksikkerhetstiltak på kommunale veier. I henhold til folkehelseloven og plan- og bygningsloven, har kommune et generelt ansvar for å forebygge skader og ulykker lokalt. Kommunen har myndighet og virkemidler som kan bidra til økt innsats i det lokale trafikksikkerhetsarbeidet.

3.2 Roller og oppgaver i trafikksikkerhetsarbeidet i kommunen

Enhet for teknisk forvaltning og enhet for miljø og arealforvaltning skal fungere som bindeledd mellom publikum og administrasjon/politikere i trafikksikkerhetssaker. Hovedutvalg for miljø- og arealforvaltning er det politiske organ som håndterer trafikksikkerhetsspørsmål politisk

4 Mål og strategier

4.1 Visjon og mål nasjonalt:

Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2014-2017, som bygger på Nasjonal Transportplan (NTP) 2014-2023, har en visjon om et transportsystem der ingen blir drept eller hardt skadd, kalt **Nullvisjonen**. Dette er en visjon og ikke et mål, men skal være noe å strekke seg etter. Et etappemål er at det i 2024 ikke skal være flere enn 500 drepte eller hardt skadde i trafikken.

4.2 Regionale mål

Buskerud fylkeskommune forankrer sitt trafikksikkerhetsarbeid i den nasjonale nullvisjonen. I arbeidet mot nullvisjonen har fylket satt seg følgende etappemål:

- Antallet hardt skadde og drepte skal halveres innen 2023

Etappe målet er en halvering av antallet drepte og hardt skadde innen 2024, sammenliknet med gjennomsnittet for årene 2008-2011.

Fylkeskommunen har også et delmål som henger sammen med det nasjonale målet om at veksten i persontransport skal foregå på sykkel, til fots eller ved bruk av kollektivtransport:

- Antallet drepte og skadde skal ikke øke selv om flere går og sykler.

4.3 Kommunale mål og strategier-kommuneplanens samfunnsdel

Kommunens trafikksikkerhetsarbeid må ses i sammenheng med kommunens mål i kommuneplanens samfunnsdel om vekst og utvikling. Et mål er at det i 2030 skal bo 40 000 innbyggere i Ringerike. En stor vekst i innbyggerantall genererer en økning i persontransport. Et annet mål er at Ringerike og omland skal ha effektive samferdselsløsninger. Dette skal blant annet gjennomføres ved å utvikle infrastruktur som øker mulighetene for næringsutvikling. I kommunens arbeid med å møte en økning i persontransport og med utvikling av infrastruktur for næringsutvikling er trafikksikkerhet et viktig tema.

4.3.1 Mål

Ringerike kommune støtter opp om *Nullvisjonen*, og legger den til grunn for sitt trafikksikkerhetsarbeid.

Kommunens mål sammenfattes i det følgende:

- Redusere antall ulykker i trafikken
- Sikre trygge skoleveier
- Forbedre sikkerheten og tilretteleggingen for syklister (og gående)
- Antall drepte eller hardt skadde skal halveres innen 2021.

5 Organisatoriske og mindre fysiske tiltak

5.1 Tiltak i areal- og byplanavdeling og byggesaksavdeling

Planen skal koordineres med kommunens øvrige planverk, herunder kommuneplanen. Trafikksikkerhet skal være et grunnelement i all arealplanlegging. Det skal lages gode rutiner på vurdering av trafikksikkerhet i forbindelse med alle omsøkte byggesaker og i alt planarbeid.

5.2 Holdningsskapende arbeid

Organisatoriske tiltak som økt fokus på trafikkopplæringen i barnehager og skoler vil bidra til økt trafikksikkerhet. Trafikkopplæring og holdningsskapende arbeid er viktige element i å skape gode trafikanter. Dette skal det arbeides med i alle aldersgrupper. De voksne, og særlig foreldre/foresatte er forbilder for barna og unge. Barnehage og skole er viktige arenaer for trafikkopplæring.

Det holdningsskapende arbeidet innebærer:

- Holdningsutviklende trafikksikkerhets arbeid med fokus på forebygging og holdningsskapende tiltak i befolkningen.
- Løfte arbeidet med trafikksikkerhet til å gjelde hele kommunen som organisasjon og synliggjøre betydningen dette har for folkehelsen.
- Trafikksikkerhetsarbeid i skoler og barnehager.
- Sikre at helsestasjon, barnehage og skole har trafikksikkerhet som tema i løpet av året.
- Elevene i ungdomsskolen (10.klasse) skal få møte noen som har erfaring med trafikkulykker som en del av det forebyggende arbeidet.
- Hovedmålgruppe i det forebyggende holdningsskapende arbeidet er barn og unge.
- Utsatte grupper skal få informasjon.
- Sette fokus på eldre og trafikksikkerhet.

5.2.1 Trafikkopplæring i barnehage

Trafikken er en del av barnas hverdag. Det er derfor viktig at barna gis en god opplæring og veiledning for å bli så gode trafikanter som mulig.

I Rammeplan for barnehagen kapittel 9; Nærmiljø og samfunn står det:

Gjennom arbeid med nærmiljø og samfunn skal barnehagen bidra til at barna lærer å orientere seg og ferdes trygt.

I barnehagene er hverdagssituasjoner et godt utgangspunkt for trafikkopplæringen.

Trafikksikkerhet og holdningsskapende informasjon er viktig å ta opp på foreldremøter allerede i barnehagen. Aktuelle temaer er sikring av barn i bil og barnas trafikkopplevelser på veien til og fra barnehagen.

5.2.2 Trafikkopplæring i grunnskolen

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

Læreplanen har følgende kompetansemål; etter 4. trinn skal elevene:

- følge trafikkregler for fotgjengere og syklister, etter 7. trinn:
- praktisere trygg bruk av sykkel som framkomstmiddel. Etter 10. trinn:
- elevene skal kunne gjøre rede for hvordan trafikksikkerhetsutstyr hindrer og minsker skader ved uhell og ulykker.
- Gjøre rede for begrepene fart og akselerasjon, og hvordan kraft er knyttet til akselerasjon.
- Gjennomføre forsøk med lys, syn, farger, - beskrive og forklare resultatene.

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

5.2.3 Gjennomgående tema som skal vurderes i alle planer

Folkehelse

Ulykker som fører til personskade er en stor utfordring for folkehelsen. Det som er spesielt for trafikk-ulykker, er at de tar for mange unge liv.

Miljø, energi og klima

Trafikk og miljø hører tett sammen. Viktige miljøtiltak er å få ned utslippene av klimagasser, redusere støy og lokal luftforurensing, og øke fokuset på kollektivtrafikk og aktive transportmidler (gå og sykle).

Universell utforming og annen

Universell utforming er viktig i all samfunnsplanlegging for å sikre et likeverdig tilbud til alle kommunens innbyggere. Dette gjelder også innen trafikksikkerhet og skal være veiledende i måten kommunen tilrettelegger utforming og bruk av 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 særlig viktig. Her er det avgjørende med et bredt og kontinuerlig fokus, der vegtiltak og holdningsskapende arbeid går hånd i hånd.

5.2.3 Generell informasjon

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

Informasjon brukes for å gjøre trafikantene oppmerksomme på situasjoner som krever stor aktsomhet. Informasjon gis:

- Gjennom kampanjer
- Ved annonser rettet mot trafikanter i sin alminnelighet eller i bestemte situasjoner
- Til bestemte grupper, for eksempel eldre, ungdom, ved skolestart, påsketrafikanter osv.

Informasjonstiltak kan med fordel gjennomføres i samarbeid med frivillige organisasjoner som er aktive i lokalmiljøet, for eksempel idrettslag, velforeninger Trygg Trafikk med flere.

5.3 Mindre fysiske tiltak

Trafikksikkerhet skal legges til grunn for arbeidet på kommunale veier. Flere enklere fysiske tiltak kan gi store forbedringer for trafikksikkerheten. Fjerning av sikthindrende vegetasjon er et viktig tiltak. Her har grunneier eller den som disponerer en eiendom ansvar for å sørge for fri sikt ved avkjørsel til veg eller gang- og sykkelvei. Dette er noe kommunen må påminne om og følge opp.

Oppgradering av bussholdeplasser, vegbelysning, fartsbegrensninger og gode rutiner for rydding av snø og grus på fortau og gang- og sykkelveier er også viktige tiltak for å forbedre trafikksikkerheten.

Andre tiltak som kommunen vil satse på er å beholde eksisterende snarveger og stier. Dette er høyaktuelt i forbindelse med mange reguleringsaker.

Fysiske tiltak må samordnes med hovedplan for veier i Ringerike

5.4 Trafikksikkerhetsplan 2001 – 2004; tiltaksliste og status i 2017

Pri.	Tiltak (navn, beskrivelse og begrunnelse)	Kostnad	Finansiering		Når	Status 2017
			Ringerike kommune	Tilskudd		
1	Gatelys Gamleveien, Åsbygda Beskrivelse: Gatelys langs eksisterende veg Begrunnelse: Skoleveg	120.000,-	48.000,-	72.000,-	2001	Ikke utført
2	Gatelys Harehaugveien, Haugsbygd Beskrivelse: Gatelys langs eksisterende veg, strekning fra Hagaringen til Bølgenveien Begrunnelse: Skoleveg	240.000,-	196.000,-	144.000,-	2001	Ikke utført
3	Rundkjøring for buss, Hallingby Beskrivelse: Bygge ny rundkjøring for å gi bussene et nytt kjøremønster ved Hallingby skole. Skille kjørende (busser) og gående (skolebarn). Begrunnelse: Trafikksikkerhetlig blanding av busser og skolebarn. Skoleveg og nærområde til skole, barnehage mm.	160.000,-	64.000,-	96.000,-	2002	Utført
4	Sikring av gangfelt ved Hønefoss skole, Hønefoss Beskrivelse: Opphøyet gangfelt, kanalisering, ledegjerde flyttes i krysset Høengata / Glatveds gate Begrunnelse: Trafikksikkerhetlig kryss utenfor Hønefoss skole	70.000,-	Finansieres av Statens vegvesen, Buskerud		2002	Utført
5	Gatelys fra Botilrud til Hønen, Norderhov Beskrivelse: Gatelys langs eksisterende veg fra Hønenkrysset til Botilrud Begrunnelse: Skoleveg og del av hovedrute i kommunedelplan for gående/syklende i Hønefossområdet	250.000,-	100.000,-	150.000,-	2002	Utført

6	Gatelys langs Øvre Klekkenvei, Haugsbygd Beskrivelse: Gatelys langs eksisterende veg fra Klekken til Vang skole Begrunnelse: Skoleveg	400.000,-			2003	Utført
7	Gang/sykkelveg langs Hvalsbruveien, Hallingby Beskrivelse: Bygging av gang/sykkelveg langs Hvalsbruveien utenfor Hallingby skole Begrunnelse: Skoleveg				2003	Utført
8	Opphøyde gangfelt i Heradsbygdveien, Heradsbygda Beskrivelse: Bygge opphøyde gangfelt i Heradsbygdveien ved Frøyas vei, Anettes vei, Ve terrasse, Norderhovhjemmet og Veksalveien. Begrunnelse: Etterspurt av flere, stor trafikk.				2004	Utført
9	Fortau langs Klekkenveien, Haugsbygd er bygd.				2004	Utført
10	Rundkjøring for buss ved Vang skole, Haugsbygd Beskrivelse: Bygge ny rundkjøring for å gi bussene et nytt kjøremønster ved Vang skole. Skille kjørende (busser) og gående (skolebarn). Begrunnelse: Skoleveg og nærområde til skole.	200.000,-	Allerede bevilget på kommunens investeringsbudsjett		2002	Utført
11	Fortau langs Storløkkaveien, Hønefoss Beskrivelse: Bygge fortau langs eksisterende veg, fra Indre Løkkavei til Rabbaveien Begrunnelse: Skolevei				2004	Ikke utført
12	Fortau og gatelys langs Trygstadveien, Hønefoss Beskrivelse: Fortau langs ny (omlagt) vei Begrunnelse: Skolevei		Finansiering gjennom utbyggingsavtale med privat utbygger		2002	Utført
13	Fortau og gatelys langs Nordre Ringåsen, Norderhov Beskrivelse: Fortau langs eksisterende vei Begrunnelse: Skolevei		Finansiering gjennom utbyggingsavtale med privat utbygger		2003	Ikke utført

6 Særlig trafikkfarlige skoleveier

Særlig farlige skoleveier har våren 2017 vært på høring i skolenes samarbeidsutvalg. Høringsuttalelsene viser at det bare har kommet svært få trafiksikkerhetstiltak siden forrige vedtak om særlig trafikkfarlige skoleveier i 2009

Ringerike kommunestyre vedtok i 97/17 07.09.17 at følgende strekninger er særlig trafikkfarlige.

På disse strekningene innvilges elevene fri skoleskyss uavhengig av avstand.

Hallingby skole

E 16	Der det ikke er gang- eller sykkelvei
FV 172	Både nord- og sørover fra Skollerud

Vang skole og Haugsbygd ungdomsskole

FV 166	Viul – Knestang
FV 169	Hvalssletta – Hvalsveien ”Korketrekkeren”
FV 164	Ringkollveien fra Øvre Berg der gangveien slutter

Helgerud skole

FV 172	Inntil 4 km fra skolen
--------	------------------------

Ullerål skole og Hov ungdomsskole

RV 35	Ovenfor Almemoen boligfelt mot Risesletta
	Plassveien/Ruaveien inntil sikringstiltak for kryssing av RV 35 kommer
RV 35	Fra slutt på gangvei v/Nærstad mot Eggemoen

Kirkeskolen

FV 241	Fra grense mot Vang skoles opptaksområde til krysset der Åsaveien tar av fra FV 156 Åsaveien fra Kalkverket
--------	---

Nes

E 16	Der det ikke er gang- eller sykkelvei
RV 243	Lindelia
KV	Kommunal vei Kvernbråten

Sokna

RV 7	Inntil 4 km vest- og østover fra skolen der det ikke er gang- sykkelvei.
	Kryssing av RV 7 – undergang v/Pukerud – Lofthus – Skraperud

Tyristrand

RV 35	Inntil 4 km mot Hønefoss og Modum, der det ikke er gang- sykkelvei.
-------	---

Steinsfjorden skole – montessoriskole

FV 156	Fra Hole grense på østsiden av Steinsfjorden til Kalkverket.
--------	--

Ringerike Montessoriskole – tidligere Stranden skole

RV 35	Bjørkemoen/Styggdalen
RV 35	Mot Tyristrand der det ikke er gang- sykkelvei

7 Ulykkesstatistikk 2006 – 2015

Ulykkesstatistikk og utvikling

I perioden 2006 – 2015 er det totalt registrert 529 ulykker med 20 drepte og 83 hardt skadde på veiene i Ringerike kommune..

Det har vært en nedgang i antall ulykker og antall drepte/skadde etter toppårene 2007 og 2008. De fleste ulykkene er møteulykker og utforkjøringer. Ulykkene er ganske jevnt fordelt på årets måneder, men juni har flest ulykker. Fredag er den ukedagen med flest ulykker, men fordelingen på ukedagene er ganske jevn.

8 av totalt 729 drepte i tiårsperioden var bilførere, 5 passasjerer og 3 var syklist. Fordelt på aldersgrupper er aldersgruppen 25 – 34 år mest utsatt. I perioden ble 39 unge under 15 år drept eller hardt skadet i trafikken.

Fylkes- riks- og europaveier på Ringerike som er særlig ulykkesbelastet:

E 16 179 antall skadde/drepte

FV 35 94 antall skadde/drepte

FV 241 27 antall skadde/drepte

RV 35 80 antall skadde/drepte

RV 7 43 antall skadde/drepte

Kommunale veier:

De registrerte ulykkene på kommunale veier har nesten bare medført lettere skader, men på KV 1400, KV 18600, KV 6200 og på KV 7500 har det vært ulykker med hardt skadde.

Private veier:

På private veier i Ringerike er ulykkes- og skadebildet det samme som for de kommunale veiene.

Fargesymboler på kartsidene (s12 og s13):



– rød sirkel - drepte

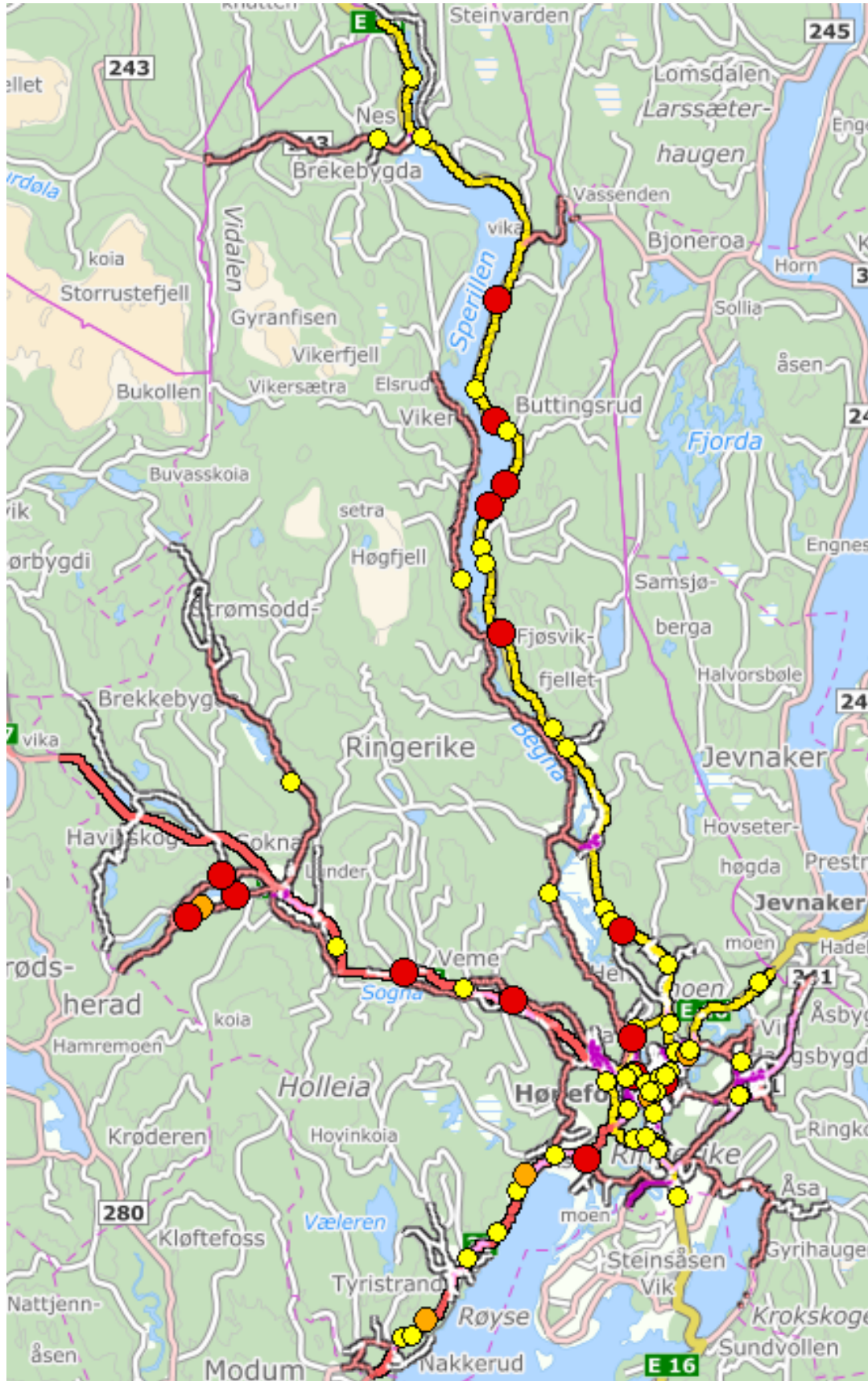


- gul sirkel – hardt skadde

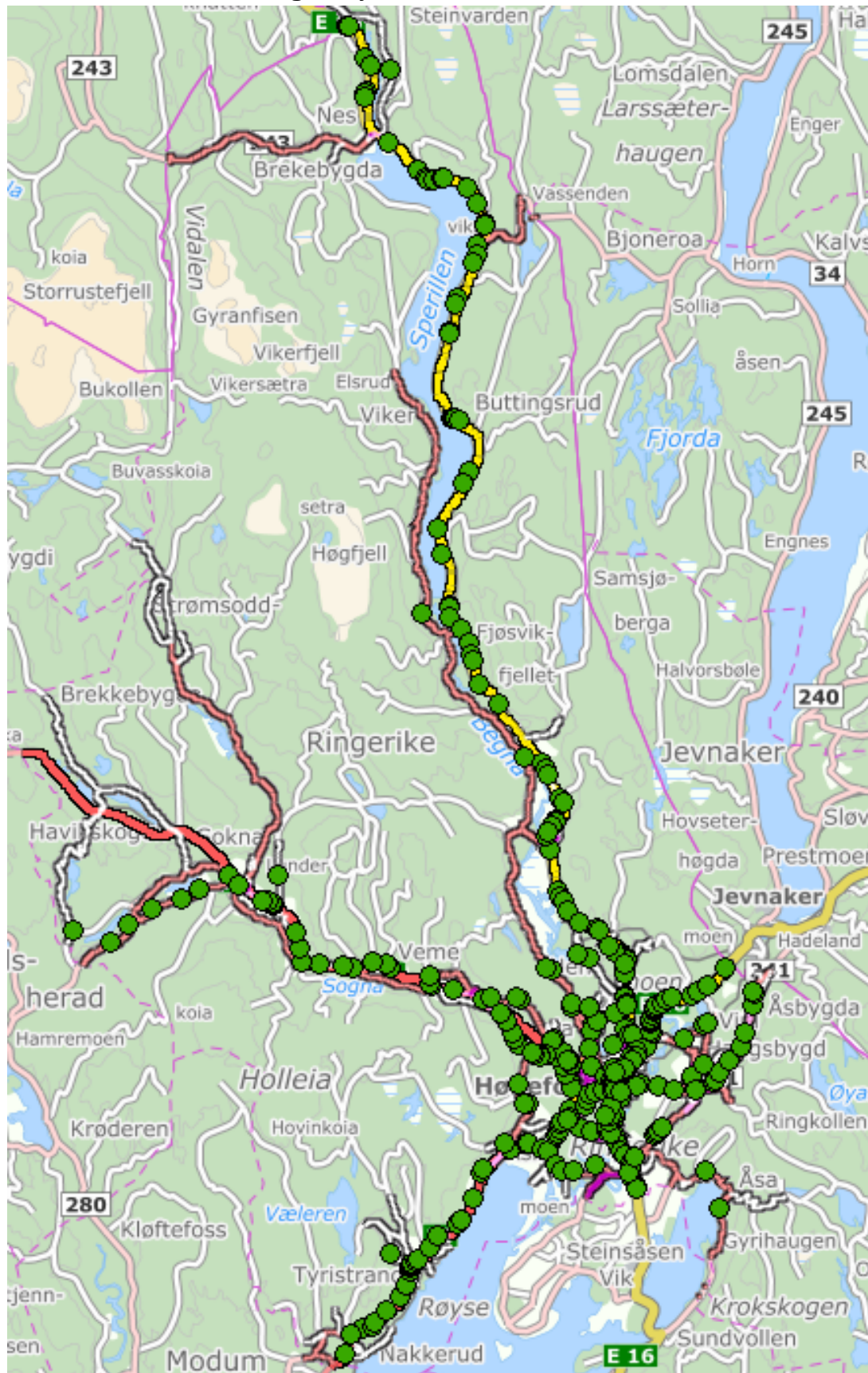


– grønn sirkel – lettere skadde

- ✓ Kart med markering av ulykkessteder med drepte og hardt skadde 2006 - 2014



✓ Kart med markering av ulykkessteder med lettere skadde 2006 - 2014



8 Innspill til handlingsprogram for fylkesveier og riksveier

Innspill til Handlingsprogram for fylkesveier og kollektivtransport 2018-2021 ble vedtatt i Kommunestyret 29.09.16. Innspill til Handlingsprogram for riksveier 2018-2021 (23) ble vedtatt i Formannskapet 21.02.17. Innspillene formulerer hvilke tiltak kommunen ønsker utført på fylkesveier og riksveier i kommunen. Flere av innspillene omhandler trafiksikkerhet og er også innarbeidet i kommunens tiltaksliste i kapittel 9.

8.1 Aktualisert fylkesvegstrategi; innspill til handlingsprogrammet for fylkesveier og kollektivtransport 2018 – 2021 – kommunens innspill: Samferdselsutfordringer for kommunen/kommuneregionen

a) Nytt trafikkbilde

for fylkesveier ved realisering av ny E16 og Ringerikesbane. I forbindelse med ny E16 og Ringerikesbanen vil det være behov for midler til et funksjonelt og effektivt fylkesveinett.. God tilkobling til ny samferdsel er vesentlig når så store endringer kommer i regionen. Et nytt trafikkbilde vil kunne lede til store behov for utbedringer av fylkesveinettet. Tiltak i tabellen knyttet til fv. 35 og 158 er eksempel på tiltak hvor valg av løsninger vil avhenge av hvordan trafikkbildet ser ut etter bygging av ny E16 og Ringerikesbane. Intercitystasjon er tenkt der hvor dagens stasjon er nå. Det vil si at knutepunktet for kollektivt forflyttes. I stedet for pendlerbusser mot Oslo vil bussene gå mot IC - stasjonen. Trafikken som normalt kommer inn til byen via Hvervenmoen vil forflyttes avhengig av plassering av kryssløsninger.

b) Trafiksikkerhet

Det er i dag stor trafikkbelastning på FV. 35 gjennom Hønefoss. Hønefoss er etter Sandefjord det byområdet i Region sør som har flest drepte og hardt skadde per 1000 innbygger og den mest belastede strekningen er FV. 35 gjennom Hønefoss, Gummikrysset – Hvervenkastet (Se KVV Hønefoss). På denne strekningen er det kritisk behov for bedre løsninger, spesielt for syklist og gående, og for kollektivtrafikken.

c) Ringerikespakken

Arbeidet med bypakke/ bymiljøavtale blir en del av oppfølgingen av den regionale planen for Ringeriksregionen. Den regionale planen vil blant annet kunne ut i en tiltaksliste som videreføres i en bypakke. For å løse transportsystemet i Ringeriksregionen vil det bli nødvendig å gjøre tiltak i vegnettet, tilrettelegge infrastruktur for buss, bygge et gang- og sykkelvegnett osv. Flere av disse tiltakene vil være så omfattende at de ikke vil la seg finansiere over fylkeskommunalt og kommunale budsjett. Det haster med en helhetlig transportstrategi i regionen. Områderegulering som skal startes opp vil påvirke fylkesveier, det må tas høyde for det i planen slik at dette kan gjennomføres når planleggingen er ferdig.

d) Prioritering av Ringeriksregionen

Ringerike kommune har tidligere fått betydelig lavere sum midler enn andre kommuner i Buskerud. Hvis Ringerike kommune skal klare å nå målene i fylkesvegstrategien så er det totalt avhengig av større summer til Ringerike. Det er stort etterslep på å ta igjen forfallet på fylkesveier og det er omfattende mangler på framkommelighet og sikkerhet for gående og syklende.

e) Kollektivt

Kollektivtilbud må samordnes på tvers av fylkesgrenser. Flybussen i retning Gardermoen og via Jevnaker er et viktig tilbud langs det som regnes som ring 4 rundt Oslo. Det er viktig for å avlaste trafikken på E16 retning Sandvika som skal igjennom betydelig oppgradering.

- Ringerike kommunes innspill til handlingsprogrammet for fylkes og riksveier i tabellform

FV. nr.	Beskrivelse av tiltak	Begrunnelse/måloppnåelse i forhold til aktualisert fylkesvegstrategi	Pri.
FV. 241 Fra avkjøring til FV. 156 mot Åsa – kommunegrensen mot Jevnaker	Gang- og sykkelvei med undergang, eller annen trafiksikker løsning for å koble på til eksisterende G /S vei.	Delmål F3: Fra Putten til avkjøringen til FV. 156 mot Åsa er det stort behov for å øke framkommelighet og sikkerhet for myke trafikanter.	1
	Gang- og sykkelvei.	Delmål F 3: Fra Åsbygda til kommunegrensen er det behov for å øke framkommelighet og sikkerhet for myke trafikanter.	2
	Fartsreducerende tiltak.	Delmål LF 3: Gang- og sykkel krysser FV. 241 mellom Vestrum og Åserud i Åsbygda. Her det behov for en tryggere overgang.	1
	Totalutbedring med bredere vei, midtstripe og belysning.	Delmål F2 og T1: Deler av strekningen er utbedret, men det er stort behov for å redusere forfall på resterende veistrekninger og dermed øke trafiksikkerheten.	1
FV. 156 Sundvollen-Åsa-Hesselberg	Gang- og sykkelvei.	Delmål F 3: Strekningen er i stort behov for økt framkommelighet og sikkerhet for myke trafikanter.	2
	Busslomme.	Delmål F 3 og F4: Strekningene r i stort behov av trygge venteplasser for elever fra Åsa som skal busses til Vang skole.	2
	Total utbedring av bilvei .	Delmål F2 og T1: Denne strekningen er i stort behov for å redusere forfall. Bredere vei, midtstripe og belysning vil øke framkommeligheten og trafiksikkerheten.	2
FV. 163	Gang- og sykkelvei	Delmål F 3: Fra Vesterntangen til Klekken. Strekning som er i stort behov for økt framkommelighet og sikkerhet for myke trafikanter.	1
FV. 166 Knestanggata	Fartsreducerende tiltak forbi barnehagen.	Delmål F 3: Trafiksikkerhetstiltak for Nedre uren gårdsbarnehage.	2

FV. 166 Knestanggata	Utbedring av skolevei	Delmål F 3 og F4: Trafikksikkerhetstiltak for god og trygg framkommelighet på skolevei, spesielt krysset Knestanggata/ Hvalsveien som mangler fotgjengerovergang mellom Knestanggata 74 og 81 er det en bakketopp med en etterkommende bratt bakke som skaper utrygg skolevei p.g.a. hálke og dårlig sikt.	1
FV. 181 Hvalsveien	Gang- og sykkelvei	Delmål F 3: Streknings om er i stort behov for økt framkommelighet og sikkerhet for myke trafikanter.	2
FV. 178	Gang- og sykkelvei.	Delmål F 3: Fra Sokna skole langs Strømsoddveien til Permobbakken Strekning som er i stort behov for økt framkommelighet og sikkerhet for myke trafikanter.	3
FV. 180 Viulveien	Øke høyden på undergangen ved jernbane.	Delmål F1: Tiltak vil øke framkommeligheten for store kjøretøy.	3
FV. 35	Midler til parallell planlegging og gjennomføring av tiltak som knytter seg til fellesprosjektet med ny E16 og Ringeriksbanen.		
	Lage hovedsykkelvegnett.	Delmål T1,F3, F4, F5 og M4: Fra kryss FV.35/E16 mot Jevnaker (Gummikrysssett) til Hvervenkastet er det stort behov for et sammenhengende, enhetlig og trygt sykkelvegnett. Mest kritiske punkt er «Sykehusbakken» som er en strekning på ca. 200 meter fra svingen i Arnegårdsbakken opp langs FV. 35 mot Hvervenkastet.	
	Ny bru / bruløsning; Bybrua og Kvernbergsundbru.	Delmål F5, F3, F4, M1 og M4: Kvernbergsund bru og Bybrua har stort behov for bedre gang- og sykkeløsninger. Hønefoss har også i stort behov av bedre framkommelighet for kollektivtrafikk. De to bruene er flaskehalser for all trafikk.	
	Ny kryssløsning i Høengata ved E16 mot Jevnaker.	Delmål F1: Her er det behov for en løsning som skaper bedre trafikkflyt for trafikken fra Jevnaker inn mot Hønefoss sentrum.	
	Utbedring av sykkelfelt i Høengata.	Delmål F3, F4 og F5: Sykkelfeltet blir lite brukt og oppleves som utrygt, spesielt for skolebarn.	
	Krysset ved fv. 163 trenger sikrere løsning for syklist	Delmål F3, F4 og F5: Sykkelfeltet blir smalere i krysset og biler trekker over og inn i sykkelfeltet. Sykkelboksene trenger å bli tydeligere markert (farge?) så bilene ikke står der.	
	Ny trafikkløsning	Delmål F1, F3, T1, M1 og M 4: Fra sentrum vestover mot E16 og østover (bru ved Petersøya) er det behov for å planlegge nye trafikkløsninger på FV. 35 i sammenheng med vei og bane.	
FV. 158	Planlegging og tiltak for nytt trafikkbilde ved kobling med nytt kryss for nye E16 ved Helgelandsmoen.	Hvis eksisterende vei skal brukes bør den legges om og gå utenfor tettbebyggd boligområde på Helgelandsmoen. Det bør primært vurderes en ny vei mot Hvervenkastet /Hønen, sekundært utbedre deler av eksisterende vei.	

8.2 Handlingsprogram for riksveger 2018-21 (23) – kommunens innspill

Del 1: Ringerike kommune viser til uttalelse til Nasjonal Transportplan (NTP) datert 28.04.16, hvor følgende ble vedtatt som innspill:

1. Ringerike kommune forutsetter at fellesprosjektet E16 og Ringeriksbanen gjennomføres med byggestart i 2019 og ferdigstillelse i 2024. Effektiv planfremdrift er derfor avgjørende.
2. Ringerike kommune forutsetter at E16 Bjørum – Skaret og Olum – Eggemoen ferdigstilles i første del av planperioden.
3. Ringerike kommune legger til grunn at Eggemoen – Nymoen planlegges slik at byggingen av ny E16 kan skje kontinuerlig og sammenkobles med hovedvei øst-vest.
4. Ringerike kommune ber om arbeidet med en bypakke for Hønefoss forseres.
5. Bymiljøavtalene utvides til flere byer, spesielt byområder med stort vekstpotensialet, og bør omfatte alle byregioner der miljø og kapasitetsutfordringer gjør det formålstjenlig.
6. Ringerike kommune mener at en må legge vekt på bredere samfunnsøkonomiske vurderinger, da det er mange effekter – som t.d. regionutvikling – som ikke er med i analysene. Det er stor merverdi i å legge til rette for større bo- og arbeidsmarkedsregioner gjennom utbygging av effektiv og framtidssrettet infrastruktur.

Uttalelsene til NTP er også kommunens innspill til «programområde store prosjekter» i Handlingsprogram for riksveger 2018-2021(23).

Del 2: I tillegg til de tiltak som var med i regionens NTP-uttalelse, som omhandler de store prosjektene, er det behov for tiltak for de andre programområdene. Disse bes innarbeidet i handlingsprogrammet.

Se tabell:

Transportkorridor og rute	Vei	Beskrivelse av tiltak	Programområde
Korridor 2 Oslo-Ørje/Magnor Rute 2	E16 Kryss E16/FV35 øverst i Hønengata	Ny kryssløsning/rundkjøring som skaper bedre trafikkflyt for trafikken fra Jevnaker. Behovet for ny løsning avhenger av tidsperspektivet på utbygging av E16 Nymoen-Eggemoen og videre til Olum	Utbedringstiltak
	E16 mot Jevnaker	Gang- og sykkelvei Koble Hønefoss og Jevnaker sammen med trygg sykkelvei. En del av ringen rundt Hønefoss via FV. 241 mellom Klækken og Jevnaker. Store arbeidsplasser på Eggemoen, Austjord og Kistefoss blir tilgjengelig for sykkel fra Hønefoss og Jevnaker. Vurdere sykkelvei på ny bru mellom Eggemoen og krysset ved fv. 241.	Tilrettelegging for gående og syklende Trafikksikkerhets-tiltak Miljøtiltak

Transportkorridor og rute	Vei	Beskrivelse av tiltak	Programområde
	RV. 35 Hønefoss- Nakkerud	Gang- og sykkelvei 3 strekninger: i prioritert rekkefølge: 1. Koble sammen Ask med Hønefoss. 2. Koble sammen Ask med Tyristrand. 3. Koble sammen Tyristrand med Nakkerud. Strekning 1 må ses i sammenheng med fellesprosjektet for RRB og E16.	Tilrettelegging for gående og syklende Trafikksikkerhets-tiltak Miljøtiltak
Korridor 5 Oslo-Bergen/Haugesund	RV. 7 Veme-Sokna	Utbedring av flere delstrekninger langs rv. 7 slik at det blir en helhetlig vegstandard	Utbedringstiltak
Rute 5b	RV. 7	Gang- og sykkelvei mellom Bårnås bru og Gardhammer søndre	Tilrettelegging for gående og syklende Trafikksikkerhets-tiltak Miljøtiltak
	RV. 7 Pukerudhagen	Lys langs gangvei	Trafikksikkerhets-tiltak
Korridor 5 Oslo-Bergen/Haugesund	E16 Øverst i Hønengata-Risesletta	Gang- og sykkelvei	Trafikksikkerhets-tiltak Miljøtiltak
Rute 5c			
Generelle innspill			
Innfartsparkeringer og pendlerparkeringer		Utredning og etablering av flere innfartsparkeringer til Hønefoss. Dette bør ses i sammenheng med kollektivtrafikk og tilrettelegging for gående og syklende for å minske biltrafikken i Hønefoss sentrum. Fellesprosjektet vil generere et annet kollektivbehov etter at Ringeriksbanen er bygd.	Kollektivtiltak
Veistandard		Fjerne forfall og gjøre nødvendig oppgradering av standard. Bygging av de store samferdselsprosjektene som starter i 2019 vil belaste det øvrige veinettet utover normal drift.	Forfall
Kollektivknutepunkt		Utredning og tilrettelegging for kollektivtrafikk mot knutepunkt.	Kollektivtiltak
E16/RRB Innspill til planprogram fra regionen og Buskerud fylkeskommune		Viser til vedtak fra kommunene og fylket, som også inneholder innspill som berører forholdet mellom fellesprosjektet, kommunale og fylkeskommunale veier.	

9 Fra Hovedplan for veg i Ringerike kommune 2017 – 2024

(vedtatt i av Ringerike kommunestyre i juni 2017)

Denne rapporten dokumenterer at det eksisterende kommunale vegnettet på sikt må gis en høyere prioritet og tilføres betydelig mer ressurser for å fremstå med akseptabel vegstandard. Dette gjelder så vel prioriteringene og tildelingene til:

- driftstiltak
- vedlikeholdstiltak
- investeringstiltak.
-

Forfallet på vegnettet medio 2016 er beregnet til 1,172 mrd. kr.

Vegeier har over tid vært tvunget til å neglisjere rensk av grøfter og stikkrenner, samt fornyelsen av eksisterende vegdekker. Forfallet på vegdekkene er betydelig og estimert til 72,322 mill. kr.

- Det er viktig at å se sammenhengen mellom tiltak i Hovedplan for veg og trafiksikkerhetsplanen.

10 Handlingsprogram 2018-2021 – prioriterte tiltak

Prioriterte tiltaksliste etter høringsperioden fram til 15.09.17. Det er derfor ikke heller lagt inn prioriteringer i listen enda. Listen er organisert etter kommunale veier, fylkesveier og europa- og riksveier.

Pri.	Tiltak nr.	Sted	Fysiske tiltak	Begrunnelse	Tiltakshaver
Kommunale veier					
1	5	Helgerudveien	Nytt autovern	Sikre	Kommunen
2	6	Bålerudveien	Nytt autovern	Sikre	
3	4	Vinterroveien	Nytt autovern	Sikre	
4	2	Almemoen	Bedre sikt – fjerne vegetasjon	Uoversiktlig kryss G/S-vei i bakke	
5	4	Hov Ungdomsskole	Fysiske sperringer / gjerde	Skoleelevene benytter korteste vei istedenfor gangfeltet	
6	10	Rabbaveien	Nedsatt hastighet		
7	9	Sagaveien	Fortau og kryssløsninger	Mange flere barn vil få Sagaveien som skolevei når Hønefoss skole legges ned.	

Fylkesveier					
	11	FV 241 Fra Putten til avkjøringen til fv. 156 mot Åsa	Gang- og sykkelvei med undergang, eller annen trafiksikker løsning for å koble på til eksisterende G /S vei.	Stort behov for å øke framkommelighet og sikkerhet for myke trafikanter.	Statens vegvesen
	12	FV 241 Fra Åsbygda til kommunegrensen	Gang- og sykkelvei	Øke sikkerheten for myke trafikanter	
	13	FV 241 Mellom Vesetrud og Åserud i Åsbygda.	Etablere nytt kryssingspunkt	Gang- og sykkelvei krysser fv. 241 mellom Vesetrud og Åserud i Åsbygda. Her er det behov for en tryggere overgang.	
	14	Hovsfossveien FV 172	Fortau, gang- sykkelvei	Trafikkert, smal og svingete	
	15	FV 241 Fra avkjøring til fv. 156 mot Åsa – kommunegrensen mot Jevnaker	Totalutbedring med bredere vei, midtstripe og belysning.	Deler av strekningen er utbedret, men det er stort behov for å redusere forfall på resterende veistrekninger og dermed øke trafiksikkerheten	
	16	FV 156 Sundvollen-Å sa- Hesselberg	Gang- og sykkelvei	Strekningen er i stort behov for økt framkommelighet og sikkerhet for myke trafikanter.	
	17	FV 156 Sundvollen-Å sa- Hesselberg	Etablere busslommer	Strekningen er i stort behov av trygge venteplasser for elever fra Åsa som skal busses til Vang skole	
	18	FV 156 Sundvollen-Å sa- Hesselberg	Total utbedring av bilvei	Denne strekningen er i stort behov for å redusere forfall. Bredere vei, midtstripe og belysning vil øke framkommeligheten og trafiksikkerheten.	

	19	FV 163 Klekken- Vesternbakken	Gang- og sykkelvei	Fra Vesternbakken til Klekken. Strekning som er i stort behov for økt framkommelighet og sikkerhet for myke trafikanter.	
	20	FV 166 Knestanggata	Fartsreduserende tiltak	Trafikksikkerhetstiltak for Nedre Auren gårdsbarnehage	
	21	FV 166 Knestanggata	Utbedring av skolevei	Trafikksikkerhetstiltak for god og trygg framkommelighet på skolevei, spesielt krysset Knestanggata/Hvalsveien som mangler fotgjengerovergang. Mellom Knestanggata 74 og 81 er det en bakketopp med en etterkommende bratt bakke som skaper utrygg skolevei pga. hålle og dårlig sikt.	
	22	FV 181 Hvalsveien	Gang- og sykkelvei	Strekning som er i stort behov for økt framkommelighet og sikkerhet for myke trafikanter.	
	23	FV 178 Fra Sokna skole langs Strømsoddveien til Permobakken	Gang- og sykkelvei	Strekning som er i stort behov for økt framkommelighet og sikkerhet for myke trafikanter.	
	24	FV 35 Hvervenmoen-Gummikrysset	Løsninger for syklist langs hele strekningen som øker sikkerheten og resulterer i mindre fortaussykling.	Mye konflikter og ulykker mellom bilister og syklist, og mellom syklist og gående.	
	25	FV 35 «Sykehusbakken», en strekning på ca. 200 meter fra svingen i Arnegårdsbakken opp langs FV. 35 mot Hvervenkastet	Løsning som skiller syklist fra gående og minsker faren for å falle ut i bilvei.	Dagens situasjon med smalt fortau, skarp sving med dårlig sikt og ingen skjerming mot bilvei med høy ÅDT er meget trafikkfarlig.	
	26	FV 35	Sikrere kryssløsning for	Sykkelfeltet blir smalere	Statens

		Kryss ved FV 163	syklister	i krysset og biler trekker over og inn i sykkelfeltet. Sykkelboksene trenger å bli tydeligere markert (farge?) så bilene ikke står der.	vegvesen
Europa- og riksveier					
	27	E16 Mot Jevnaker	Gang- og sykkelvei	Koble Hønefoss og Jevnaker sammen med trygg sykkelvei	
	28	RV 35 Hønefoss- Nakkerud	Gang- og sykkelvei	Trygge hele strekningen for myke trafikanter da flere delstrekninger mangler.	
	29	RV 7 Bårnås bru og Gardhammer søndre	Gang- og sykkelvei	Øke trafikksikkerheten for myke trafikanter	
	30	RV 7	Lys langs gangvei		
	31	E16 Hønengata- Risesletta	Gang- og sykkelvei	Øke trafikksikkerheten for myke trafikanter	

11 Budsjettmessige konsekvenser

- Alle tiltak må settes inn i en budsjettmessig sammenheng med budsjettpost.
- Ansvar og gjennomføring av tiltak innenfor det kommunale ansvarsområdet vil ligge til enhet for teknisk forvaltning.

11.1 Statlige midler

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

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

Søknadsfrist er hvert år 1. november, - Ringerike kommune har i år fått tillatelse av Buskerud fylkeskommune til å sende søknad etter denne fristen siden trafikksikkerhetsplanen, som er en forutsetning for å kunne søke, først blir behandlet 2/11.

12 Trafikksikker kommune

Ringerike kommune vil i planperioden arbeide mot å kunne bli godkjent som en trafikksikker kommune. Trafikksikker kommune bygger på en godkjenningsordning. Godkjenningens varighet er tre år. Å bli godkjent betyr ikke at det ikke skjer trafikkulykker, men godkjenningen er et kvalitetsstempel for godt, målbevisst og helhetlig arbeid med trafikksikkerhet.

For å bli godkjent som trafikksikker kommune må følgende kriterier oppfylles:

- Kommunen må ha forankret ansvaret for trafikksikkerhetsarbeidet hos ordfører og rådmann. Delansvar kan ligge hos den enkelte etatsleder.
- Kommunen har et utvalg med ansvar for trafikksikkerhet.
- Kommunen har innarbeidet trafikksikkerhet i HMS/internkontrollsystemet som inneholder regler for reiser og transport i kommunens regi, og ved kjøp av transporttjenester.
- Trafikksikkerhet er et årlig tema i kommunens arbeidsmiljøutvalg (AMU).
- Kommunen har oppdatert oversikt over trafikkulykker og trafikkuhell (materiellskader) i kommunen
- Trafikksikkerhet er en del av kommunens folkehelsearbeid.
- Kommunen har trafikksikkerhetsplan. Planen har rullerings- og rapporteringsrutiner. Planen ivaretar både trafikantrettede og fysiske tiltak.
- Kommunen har et godt system for å behandle søknader om skyss pga. særlig farlig skolevei. Kommunen har oppfylt kriteriene for den enkelte sektor.

En kommune som ønsker å bli godkjent må ha oppfylt alle kriteriene.

I tillegg må følgende kunne dokumenteres skriftlig:

- Skriftlig dokumentasjon fra rådmannen om at alle kriteriene er oppfylt
- Kommunens trafikksikkerhetsplan
- Retningslinjer for ansattes ferdsel i trafikken (i tjeneste)
- Rutiner for kjøp av transporttjenester
- Dokumentasjon fra barnehagene
- Dokumentasjon fra skolene
- Dokumentasjon fra teknisk avdeling
- Dokumentasjon fra planavdelingen
- Dokumentasjon fra kulturavdelingen
- Dokumentasjon fra kommunelegen
- Dokumentasjon fra helsestasjonene
-

13 Evaluering av planen

Hoved evaluering hvert 4. år i forbindelse med rullering av planen.

Årlig evaluering der barnehagenes og skolenes arbeid med trafikksikkerhet skal rapporteres, og vil inngå som et punkt i kommunens årsmelding.

I evalueringen skal det vurderes hvordan trafikksikkerhetsarbeidet i kommunen er organisert og koordinert.