



Vinje kommune

Kommunedelplan
for
trafikksikring

2008 - 2013

Vedteken i Kommunestyret 30.10.08, K-sak 08/95
Gjort gjeldande til 2013 ved vedtak i plan- og miljøutvalet 16.11.11, Plm-sak 11/18

1.0 INNLEIING	3
1.1 Om kommunale trafikksikringsplanar	3
1.2 Organisering - planprosess	4
1.3 TRAFIKKSIKRINGSARBEID I STATLEG, FYLKES,- OG NASJONAL REGI	4
2.0 TRAFIKKVISJON FOR VINJE KOMMUNE!	5
2.1 MÅL FOR TRAFIKKSIKRINGSARBEIDET	5
3.0 STATUS ÅR 2007 - TRAFIKK OG TRAFIKK-SIKRINGSARBEIDET I VINJE	7
3.1 VEGNETT - VEGTRAFIKK	7
3.2 TRAFIKKSIKRINGSARBEIDET PR DATO	8
Tiltak	8
3.3 ULYKKESSTATISTIKK	8
Ulykkesfordeling 1996 - 2005	8
I eller utanfor tettbygd strok?	11
Ulykker fordelt i høve til fartsgrenser	11
Antal einingar innblanda	13
Ulykker fordelt etter ljøsførhold	13
Ulykker fordelt etter føreførhold	14
Ulykker fordelt etter siktforhold	14
Ulykker fordelt på årstid	15
Ulykker fordelt på vekedagar	15
Ulykker med mistanke om rusmiddel	16
Hovudtrekk for talmaterialet	17
3.4 KVAR SMELL DET ?	17
3.5 DEI ALVORLEGASTE TRAFIKKULYKKENE	18
3.6 OPPSUMMERING:	18
3.7 VURDERING AV SKULEVEGANE	19
Generelle prinsipp	19
Åmot skule	20
Vinje skule	20
Rauland skule	20
Øyfjell skule	20
4.0 TILRÅDINGAR	21
4.1 PRIORITERTE FYSISKE TILTAK	22
Tiltak	22
4.2 gang og sykkelveggar	22
4.3 vegljøs	23
4.4 rekkverk	23
4.5 kryss / utbetringsiltak	23
4.6 KOLLEKTIVTILTAK	25
4.7 SMÅTILTAK	25
4.8 UTDRAGSsliste, ”10 på topp” prioritert uavhengig av kategori	26
4.9 Grunngeving av dei 10 valde på topp	26
Nr 10 Rv 362, Neslandskrysset – Bitumark, g/s-veg	27
4.10 nasjonal transportplan, handlingsprogrammet 2006 - 2015	27
4.11 ORGANISATORISKE OG HALDNINGSSKAPANDE TILTAK	28
5.0 SKISSER OVER TILTAK	Feil! Bokmerke er ikke definert.

1.0 INNLEIING

1.1 OM KOMMUNALE TRAFIKKSIKRINGSPLANAR

Dette er ei rullering av plan frå 2001, vedteken i kommunestyret 27.09.01, sak 01/60. 16.11.2011, sak 11/18, vedtok plan- og miljøutvalet å forlenge perioden planen gjeld til 2013. Målet med kommunale trafikksikringsplanar (TSP) er å auke kommunars innsats i trafikksikringsarbeid. Gjeldande TSP for Vinje kommune er frå 2001. Det er registrert stor interesse og engasjement frå innbyggjarane når det gjeld trafikksikring. Sommaren 2000 blei det søkt om finansieringstøtte til rulleringar av TSP. Frå og med år 2001 har det vore ein føresetnad for å få statleg støtte til planlegging og gjennomføring av slike tiltak på fylkes- og kommunale vegar.

I tilknytning til søknad om skuleskyss fatta Vinje kommunestyre den 26.10.00 vedtak om å utarbeide ein trafikksikringsplan. Fylgjande blei vedteke og er lagt til grunn for arbeidet:

”Skuleskyssen held fram som no, med reduksjon i tilbudet når den kommunale trafikksikkerhetsplanen er ferdig.

Kommunestyret oppmodar rådmannen til straks å setje i gang arbeid med Trafikksikringsplan, mellom anna snarast få redusera farten på strekninga Åmot – Plassane.

Kommunestyret bed om at Trafikksikringsplanen og har ei vurdering av skulevegane.”

I samsvar med pbl § 20-5 varsla Økonomi, Plan og Utvikling, Vinje kommune, i september 2006 at det var satt i gong arbeid med rullering av kommunedelplan – Trafikksikringsplan.

Plandokumentet er på fleire område uendra frå gjeldande plan. Lister over fysiske tiltak og prioriteringar, samt ymse statistikk/tabellar er ajourførte i forhold til gjeldande plan.

Statens vegvesen har gitt ut ein rettleiar, **håndbok 209**, for utarbeiding av kommunale trafikksikringsarbeid. Denne rettleiaren har, saman med tilsvarande bok utgjeve av Trygg trafikk, vore førande for utarbeiding av planen.

Planen inneheld innleiing, visjon og målsetjingar, statistikk og status om dagens organisering av trafikksikringsarbeid. For å gjera planen handlingsretta, er det ein eigen bolc om registrering og vurderingar som endar ut i eit tiltaksoversyn.

Tiltaksoversynet omhandlar:

- Organisatoriske tiltak
- Tiltak på vegnettet, med lokalisering
- Haldningsskapande arbeid (barnehage, skule, trafikkantinformasjon mv)
- Kontroll og overvaking
- Andre relevante / avbøtande tiltak

Tiltaka som er foreslått i planen er fylgt av opplysningar som fylgjer:

- Omtale (dei fysiske tiltaka er i tillegg stadfesta)
- Grunngeving
- Kostnadsoverslag
- Tenkt finansiering
- Tidsramme av når tiltaket kan gjennomførast
- Innbyrdes prioritering av tiltaka

1.2 ORGANISERING - PLANPROSESS

Rullering av planen er gjennomført med følgjande frå administrasjonen:

- Plan- og økonomisjef Jan Myrekrok, ØPU
- Avdelingsingeniør Øyvind Tovsland Kili, TDV
- Arealplanleggar Lotte Næss, ØPU
- Barnerepresentant Torbjørg Enerstad, OAI

Arbeidet med trafikksikringsplan for Vinje bygger på:

- arkivert materiale frå tidlegare arbeid og innspel til kommunen om trafikksikringstiltak
- innspel frå einingar, lag / velforeiningar og private
- innspel og drøftingar i arbeidsgruppa

Då planen først vart utarbeidd kom mange innspel til arbeidet. Dette, saman med nye innspel, dannar grunnlaget for utkastet til rullert plan.

1.3 TRAFIKKSIKRINGSARBEID I STATLEG, FYLKES.- OG NASJONAL REGI

Dei statlege midlane til lokalt trafikksikringsarbeid inngår no i rammetilskott til fylkeskommunen, og midlane blir frå no av fordelt gjennom dei etter innstilling frå eit eige **TrafikkSikkerhetsforum**. TS-midlar kan også nyttast til haldningsskapande arbeid.

Midlar til opprusting av riks- og fylkesvegnettet kanalisert nasjonalt gjennom budsjett til Vegkontoret i Telemark, og kommunanes rolle vil her vera å påverke til at tiltak i eigen kommune kjem opp på prioriteringslistene til Vegkontoret, samt synleggjera utfordringane som ventar.

2.0 TRAFIKKVISJON FOR VINJE KOMMUNE!

I kommuneplanen for Vinje slår ein fast at statlege signal og retningslinjer skal vera førande i avgjerdsprosessar. I denne samanheng er det viktig å trekkje fram fylgjande rikspolitiske retningslinjer (RPR):

- *RPR for barn og unges oppvekstmiljø*
- *RPR for samordna areal og transportplanlegging*

Eit uttrekk av innhaldet i desse retningslinjene vil i omskreve form og relatert til trafikksikring blir fylgjande visjon:

”Trygg i trafikken !”

Det er vår visjon og vårt motto at alle innbyggjarar i Vinje skal oppleve at dei ferdast trygt i trafikken, og at trafikken ikkje opplevest som ein terskel i høve til eigen (vaksne) eller barnas ferdsel og opphald ute i det fri.

2.1 MÅL FOR TRAFIKKSIKRINGSARBEIDET

Det skal være trygt å ferdast til fots, med sykkel, bil og buss i nærmiljø og langs ferdselsårene i Vinje.

Vi skal:

- Unngå ulykker med alvorleg personskade
- Arbeide direkte og indirekte for at alle er reelt trygge i trafikken, og at innbyggjarane opplever at det er trygt å ferdast i trafikken i kvardagen, mellom bustad og verksemder.
- Kontinuerleg vurdere og sette i verk nødvendige tiltak med fokus på kva som kan gjerast av trafikksikringstiltak lokalt.

Strategiar:

- Målretta førebyggjande tiltak på lokaliserte ulykkespunkt der dei alvorlege ulykkene skjer
- Kontrollar og haldningsskapande arbeid tilpassast målgruppe / aldersgruppe
- Rutiner for å halde fokus på lokalt trafikksikringsarbeid (planlegging - gjennomføring - haldningsskapande arbeid)

Prioriteringar:

Prioriteringane av lokalt trafikksikringsarbeid skal sjåast i lys av ynskje om at Vinje skal vera ein god kommune å vekse opp i og leva i, og at ein vil stimulere til helsebringande friluftsliv og aktiv fritid.

Vi må difor legge til rette for:

- Trygge skuleveggar og trygge trasear frå skulane til nærliggjande naturområder
- Trygge ferdselslinjer mellom bustader, arbeidsstader, sentrum og fritidsarenaene
- Etablere oversiktlege nærmiljø og sentrumsområde med trygg trafikkavvikling. (Eksempel: ved forretningar, barnehagar og skular, forsamlingshus, og andre offentlege bygg og anlegg. Inkludert tilkomst til badeplassar, friluftsområde og liknande)
- Legge til rette for langsiktig etablering av ein trygg infrastruktur mellom industriområde (med tungtransport) og hovudvegnettet, avgrense blanding av utbyggingstypar (bustad / industri) for å førebygge konflikt mellom det å koma fram og trafikksikring mellom trafikkantgruppene.
- Kommunen må også arbeide vidare med å få kanalisert midlar til fylkes- og riksvegnettet og søkje finansiering av tiltak gjennom ulike ordningar der det er mogeleg for å forsere ts-arbeidet lokalt.

3.0 STATUS ÅR 2007 - TRAFIKK OG TRAFIKK-SIKRINGSARBEIDET I VINJE

3.1 VEGNETT - VEGTRAFIKK

Vinje kommune er ein vidstrakt kommune med et totalareal på 3117 kvadratkilometer. Reiseliv / turisme saman med landbruk er viktige næringar. Elles er kommunen vid kjend for sine kunst og handverkstradisjonar.

Det bur 3684 innbyggjarar i kommunen, i følgje Statistisk Sentralbyrås tal frå 01.01.2007.

Hovudferdselsåra gjennom kommunen er Europaveg 134 som strekkjer seg frå Åmot i aust, vestover til grensa mot Hordaland. Totalt utgjer denne vegstrekninga ca 73 km og har ein årsdøgntrafikk (ÅDT) på 1300.

I tillegg til E134 er det ei rekke viktige riksveganlegg Inanfor kommunegrensa:

- Rv 37, Åmot – Rauland, vidare til kommunegrensa mot Tinn, totalt 62 km, 700 ÅDT
- Rv 362, Krossen - Rauland - Edland, totalt 39 km, 1400 ÅDT / 200 ÅDT
- Rv 38, Åmot – Tokke kommunegrense, totalt 14 km, 900 ÅDT
- Rv 9, Haukeligrend - kommunegrensa mot Bykle, totalt 17 km, 500 ÅDT

Fylkesvegane utgjer sekundærvegane mellom grendane og E134 / riksvegane. Samla strekningar på fylkesvegnettet i kommunen er fordelt slik:

- Fv 801, Austbø - Øyfjell vidare mot Tokke kommunegrense, totalt 31 km, 500 ÅDT
- Fv 806, Liosvingen - Vinje, totalt 25 km, 200 ÅDT
- Fv 851, Arabu - Varland, totalt 12 km, 100 ÅDT
- Fv852, Krossen - Nesland- Rv 37, total 5 km, 300 ÅDT
- Fv 854, Åmot - Øyfjell, totalt 13 km, 300 ÅDT
- Fv 503, Straume - Seljord kommunegrense, totalt 8 km, 300 ÅDT

Dei siste målingane for årsdøgntrafikken i Vinje er frå 2003. Ein vonar å få meir oppdaterte tal før planen vert vedteken.

Tabellen under viser totalt ant. km veg fordelt på dei ulike vegtyper Inanfor Vinje kommune (private vegar har ein ikkje talfesta).

Vegtype	Totalt ant. km
Europaveg	73
Riksveg	132
Fylkesveg	94
Kommunal veg	84

3.2 TRAFIKKSIKRINGSARBEIDET PR DATO

Tiltak

Vinje kommune utarbeidde i 1996 ein førebels og noe enkel trafikksikringsplan som har vore førande for arbeidet dei siste åra. Planen har gitt oversyn, trekt opp prioriteringar og vore grunnlag for å søke statlege tilskott. I tillegg har den gitt innspel til Statens vegvesen på dei vegane der vegvesenet sjølve har ansvaret for å gjennomføre utbetringar.

Vinje kommune har realisert mange av dei tiltak den nemnde planen har lagt opp til, for å auke trafikksikringa gjennom fysiske tiltak. Det som i hovudsak gjenstår er tiltak der Statens vegvesen har ansvaret.

Denne planen er i dag ikkje i samsvar med dei retningslinene som rettleiar 209 frå Statens vegvesen dreg opp.

Når det gjeld det haldningsskapande arbeidet er det i dag ingen faste årlege kampanjer eller liknande som set fokus på dette tema. Innsatsen er retta mot den trafikkopplæringa som normalt inngår i skular og barnehagar.

Når det gjeld skuleskyssordningar har i utgangspunktet alle elevar som bur lengre enn 4 km i frå skulen skysstilbod. 1.klassingar har skysstilbod dersom dei bur meir enn 2 km i frå skulen. Dette er utgangspunktet, men det er gjort ein rekkje unntak i Vinje:

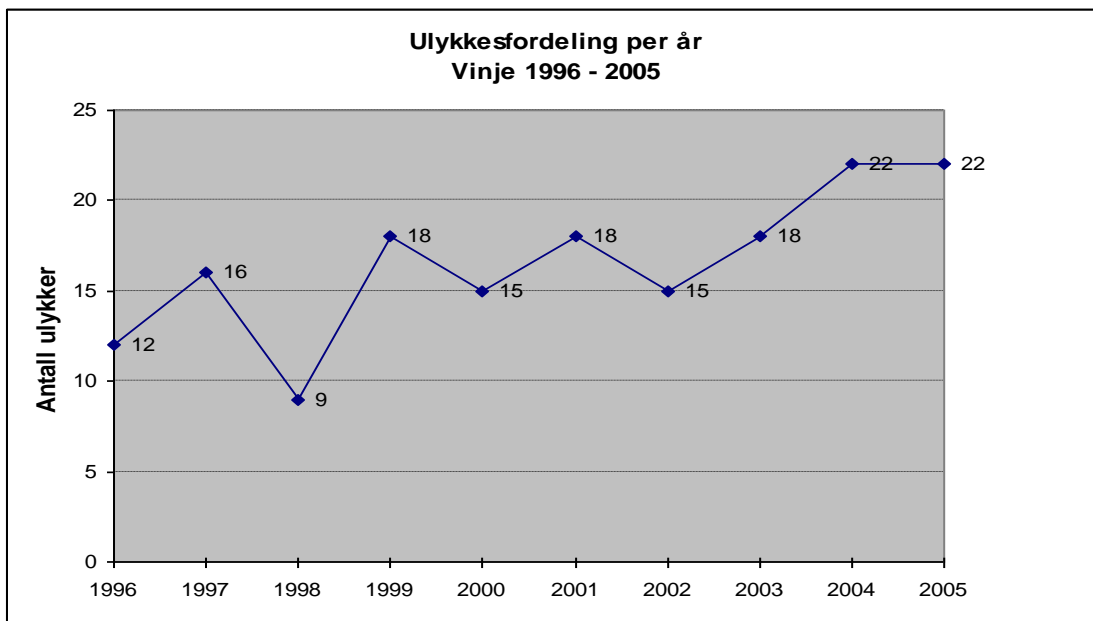
- barneskuleelevar som må ferdast langs E134 har tilbod om skyss
- alle barneskuleelevar på Rauland skule, utan tilgang på g/s-veg, har tilbod om skyss
- ungdomsskuleelvar busett på Plassane har tilbod om skyss

3.3 ULYKKESSTATISTIKK

Talmaterialet som er brukt i denne rapporten baserar seg på 165 registrerte ulukker i perioden 1996 – 2005. Det er viktig å presisere at ulukker utan personskade ikkje er med i vårt statistiske grunnlag.

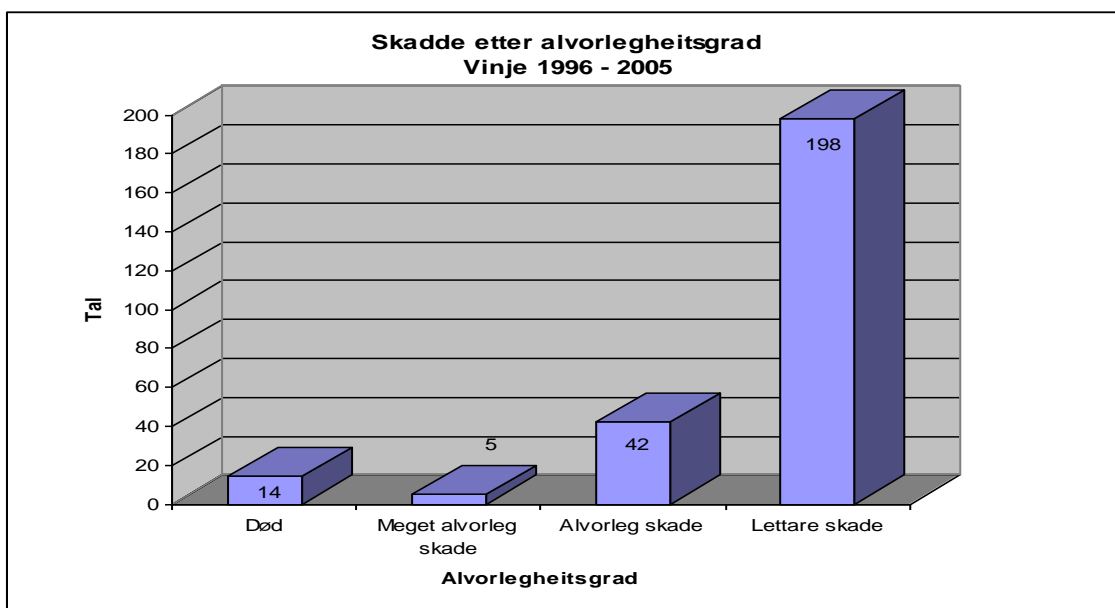
Ulykkesfordeling 1996 - 2005

I perioden 1996-2005 viser talmateriale frå Statens vegvesen at det i Vinje har vore eit gjennomsnitt på 16,5 ulukker i året. Dvs. at med normalfordeling vil det i alle fall skje 1,3 ulykke kvar månad gjennom hele året!! I 1998 var det 9 ulukker, medan 2004 og 2005 kvar hadde 22 ulukker.



Alvorlege ulykker

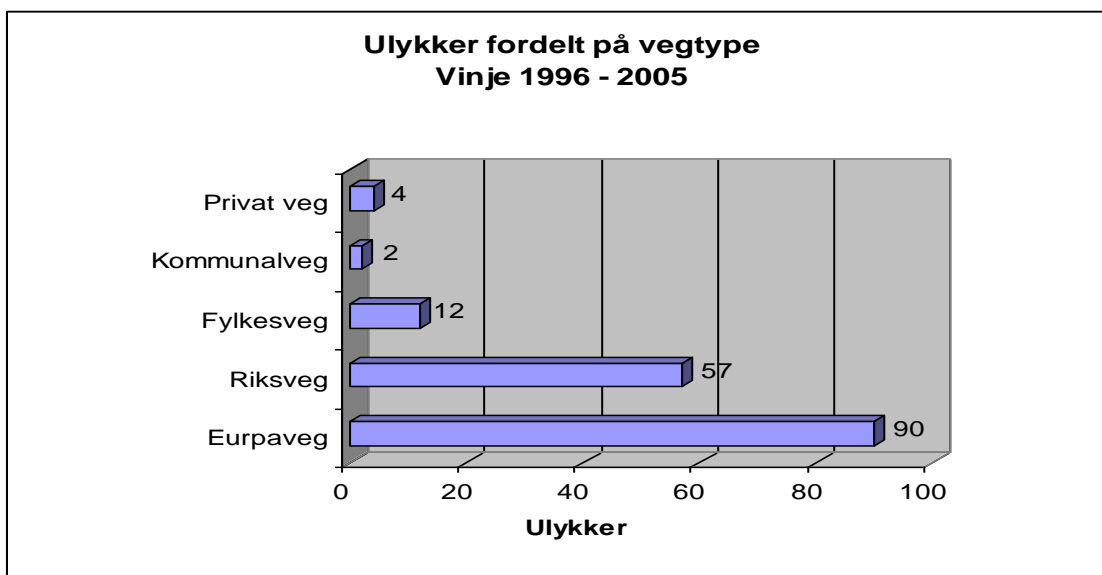
Antal ulukker ligg på 25,9 i årsgjennomsnitt, noko som er ein auke frå perioden 1990 - 2000. Antall lettare skadde er heldigvis dei som dominerar i materialet.



Ulykker fordelt på vegtype

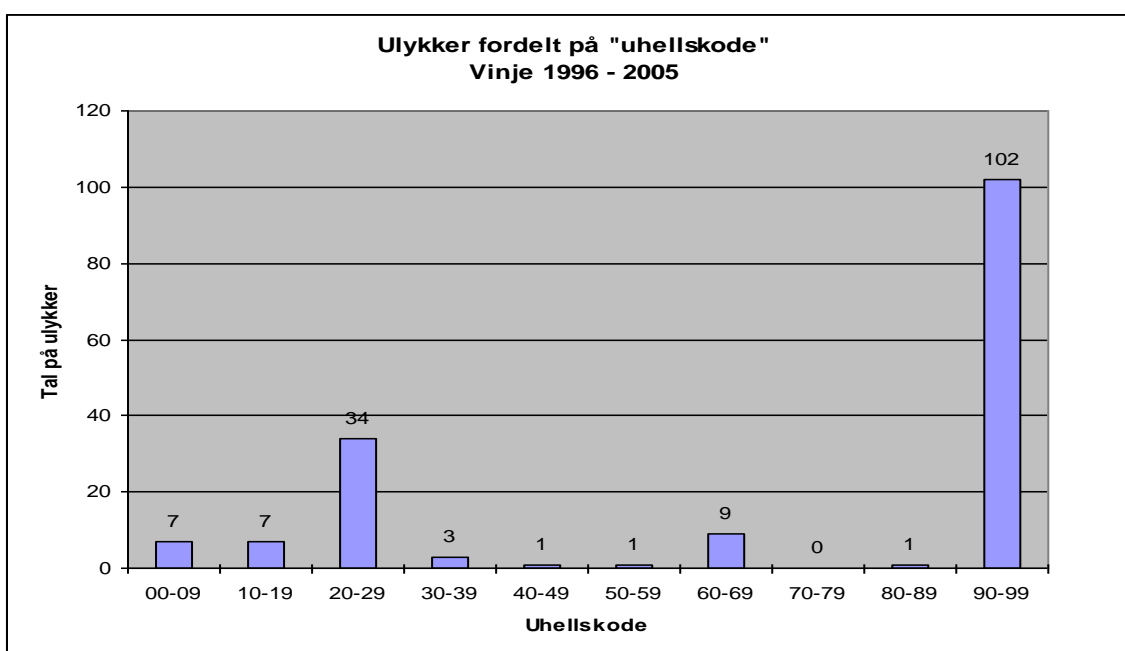
I perioden er E134 det veganlegget Inanfor kommunegrensa med flest registrerte trafikkuhell og naturleg nok også flest antal drepne og skadde. Det er også denne vegen som er grunnlag for dei største bekymringane hos innbyggjarane, når ein ser på innspela som er mottekne.

På riksvegane er det også registrert relativt mange ulykker i nemnde periode. For dei andre kategoriane er tala mykje lågare. Ulykkene fordeler seg slik på dei ulike vegkategoriane:



Ulykker fordelt på ulykkestypar

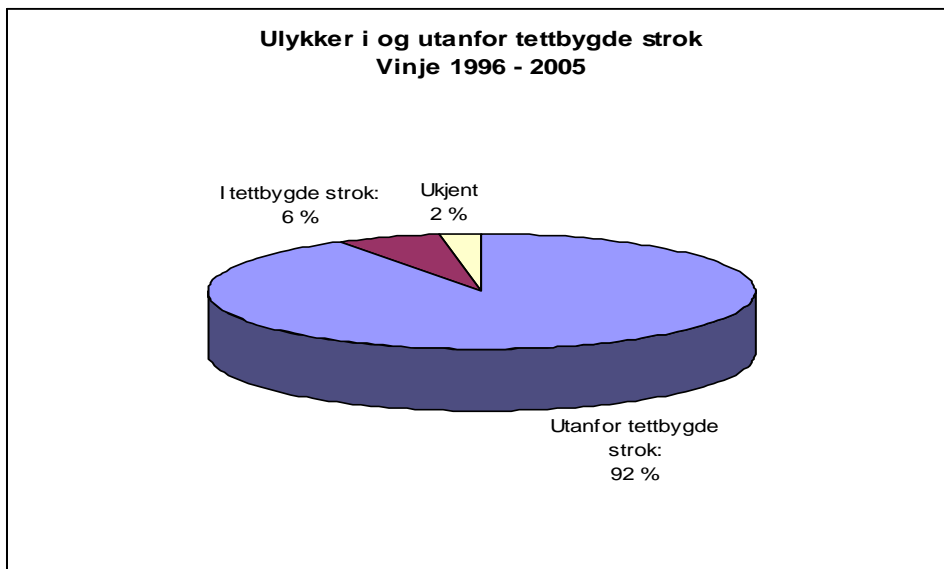
Figuren viser at utforkøyring med einsleg køyretøy er heilt klart den mest vanlege ulykkestypa i Vinje i perioden 1996-2005. Uhell ved møteing i motsette kjøreretningar ligg også noko over dei andre. Dei andre kategoriene fordelar seg nokså jamt på eit lågt nivå.



- 00-09 Andre uhell.
- 10-19 Uhell mellom køyretøy med same køyreretning.
- 20-29 Uhell ved møteing.
- 30-39 Uhell ved avsvinging frå same køyreretning.
- 40-49 Uhell ved avsvinging frå motsett køyreretning.
- 50-59 Uhell ved kryssande køyreretningar utan at noko køyretøy fyretek avsvinging.
- 60-69 Uhell ved kryssande køyreretningar der eitt eller b e køyretøy fyretek avsvinging.
- 70-79 Uhell der fotgjengar kryssar k yrebanelen.
- 80-89 Uhell der fotgjengar gjekk langs eller oppheldt seg i vegbanen.
- 90-99 Uhell der einslege k yret y k yrde utfor veggen.

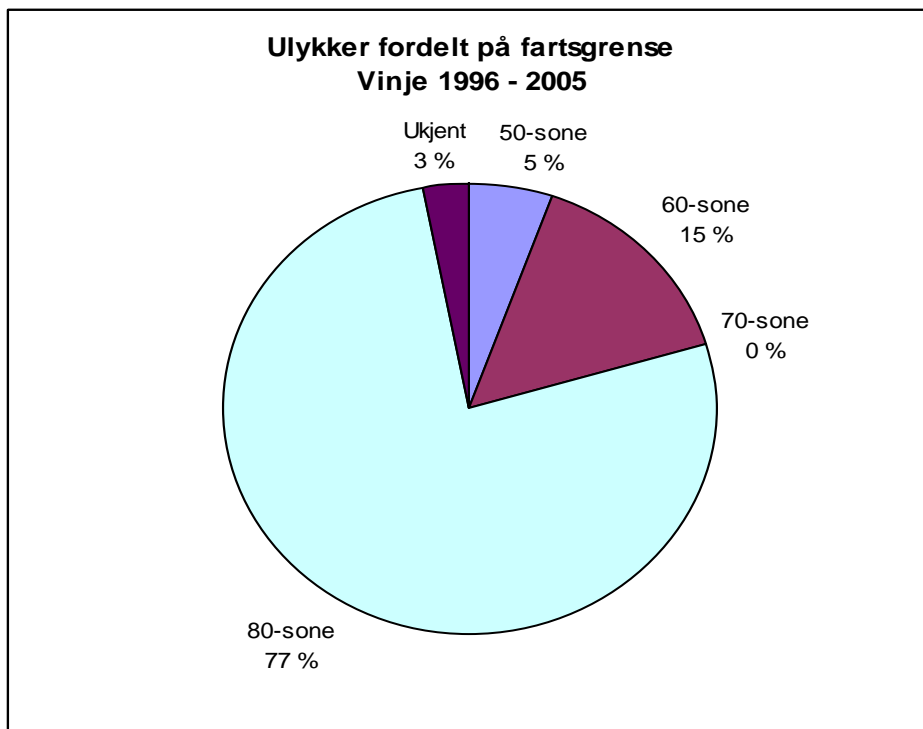
I eller utanfor tettbygd strok?

Ulykkene med personskader skjer som diagrammet under visar i hovudsak utanfor tettbygde strok. Tettbygd strok er her definert som område med fartsgrense opp til 60 km/t. Høgare fartsgrense er definert som utanfor tettbygd strok. I dette tidsrommet skjedde 151 ulykker utanfor tettbygde strok og 10 i tettbygde strok. Tal på ulykker i tettbygde strok ser ut til å gå ned.



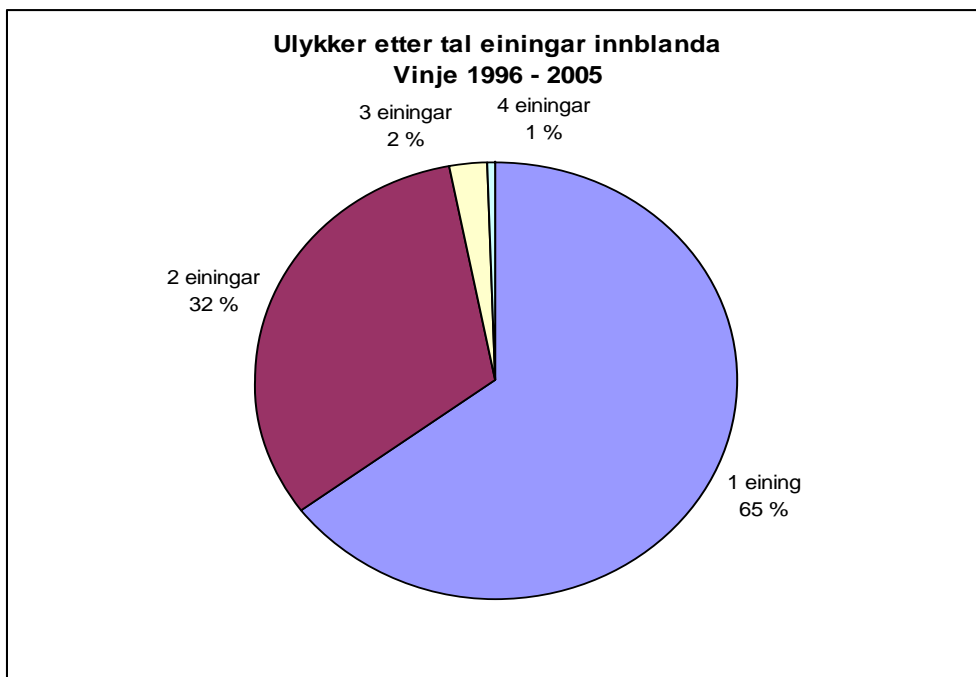
Ulykker fordelt i høve til fartsgrenser

Diagrammet visar at 77 % av ulykkene skjer i 80 soner. Dette underbygger føregående punkt som visar at dei fleste ulykkene skjer utanfor tettbygde strok.



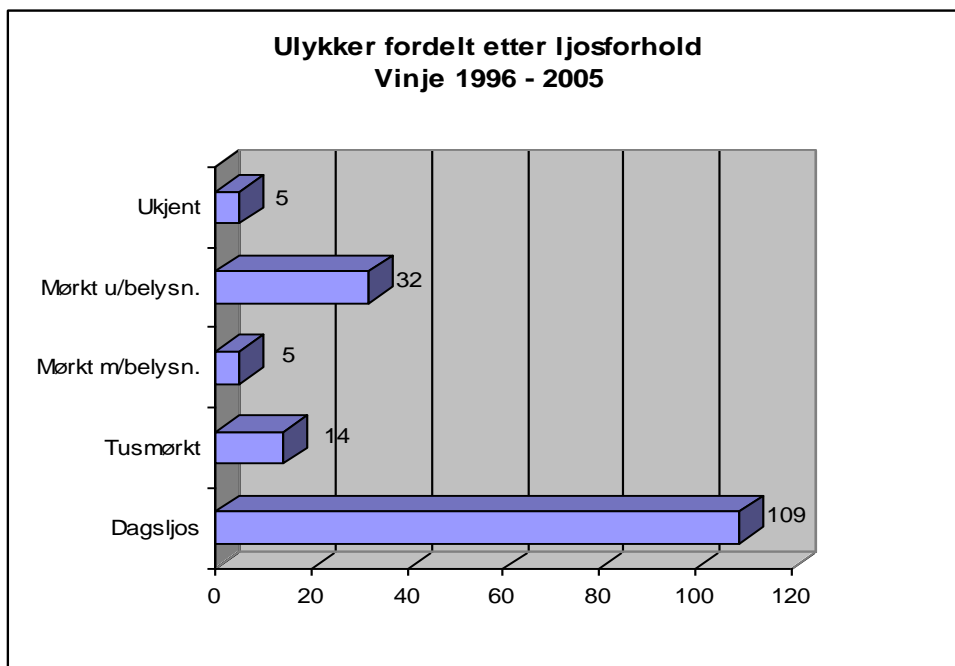
Antal einingar innblanda

Diagrammet visar at det som oftast berre er 1 eining innblanda i ulykker. 2 einingar er relativt ofte representert, medan ulykker med 3 og 4 einingar er heller sjeldan.



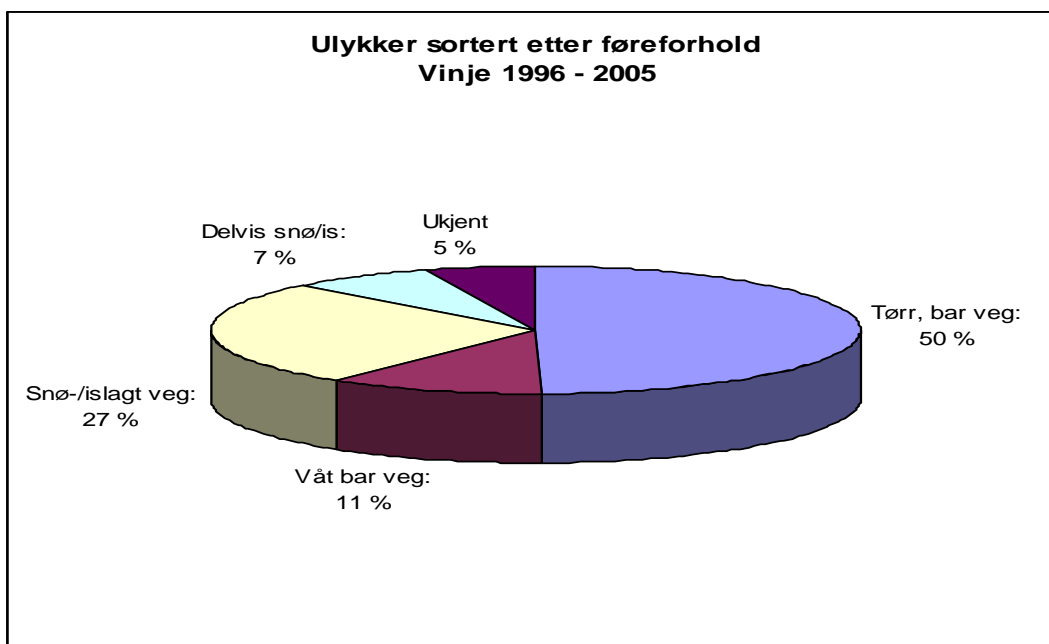
Ulykker fordelt etter lysforhold

Diagrammet visar at dei aller fleste ulykkene skjer når det er gode lysforhold.



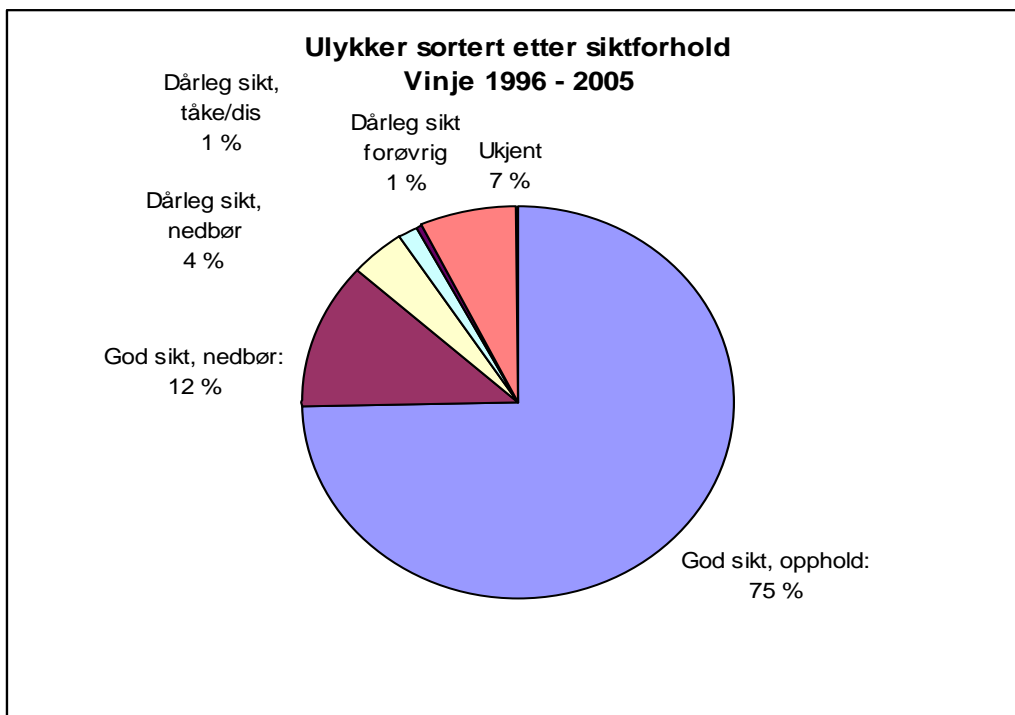
Ulykker fordelt etter føreforhold

Når det gjeld føreforhold er det ofte tørr og bar veg når ulykkene skjer. Snø og isdekke er naturlig nok også godt representert. Likeeins våt bar veg.



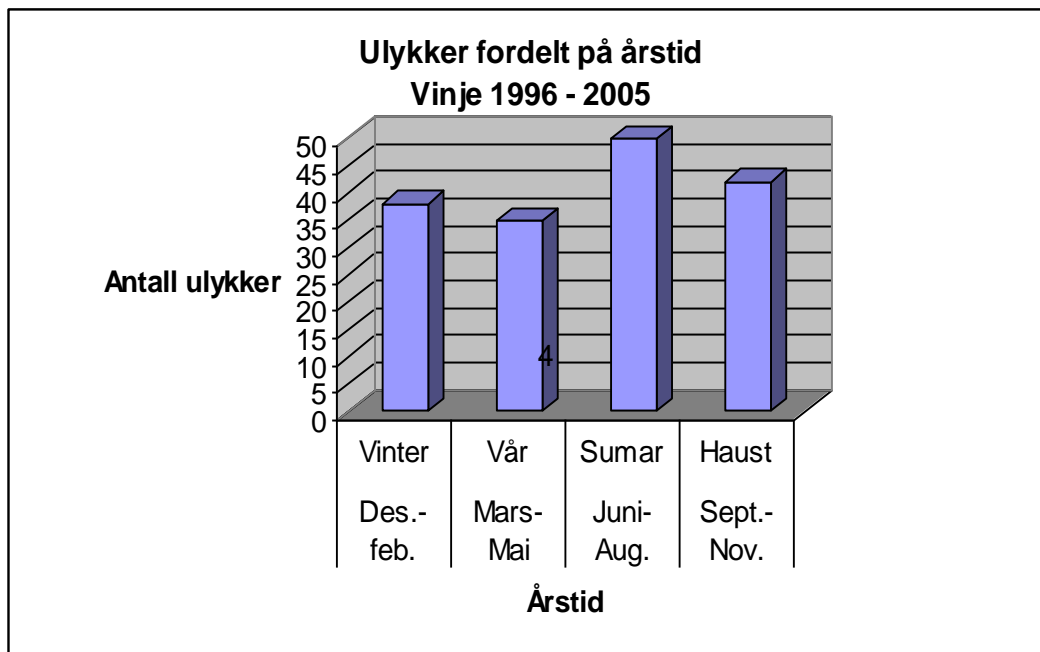
Ulykker fordelt etter siktforhold

Siktforholda er som diagrammet under visar oftast klassifisert som gode når ulykker er registrert. Det er verd å merke seg at ljøs-, sikt og føreforhold oftast er gode når ulykker skjer, men nedbør har og sitt å seia.



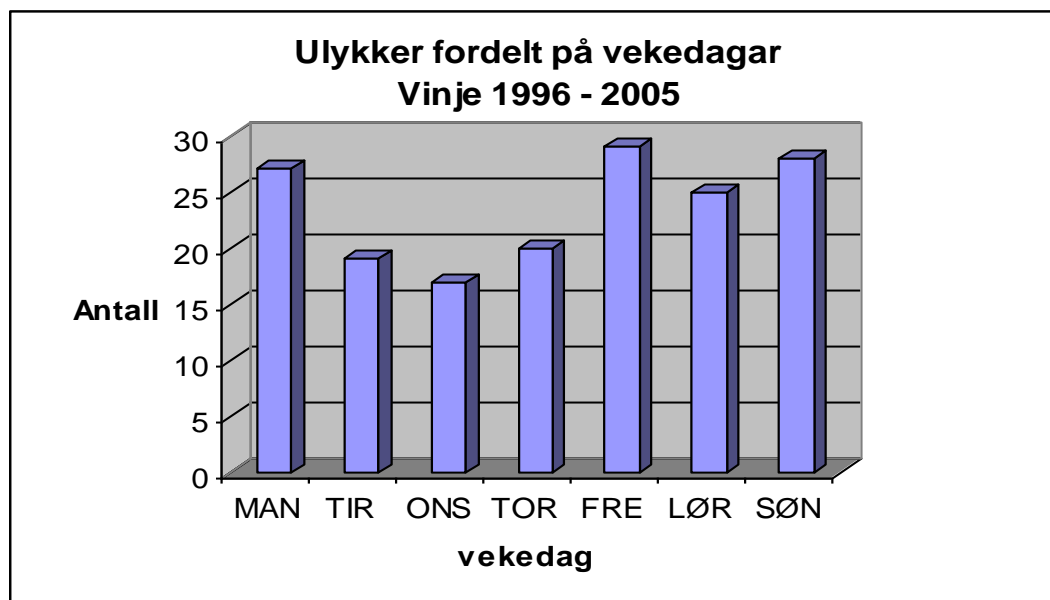
Ulykker fordelt på årstid

Ulykkene fordeler seg stort sett jamt utover året, men med ein markant topp om sumaren.



Ulykker fordelt på vekedagar

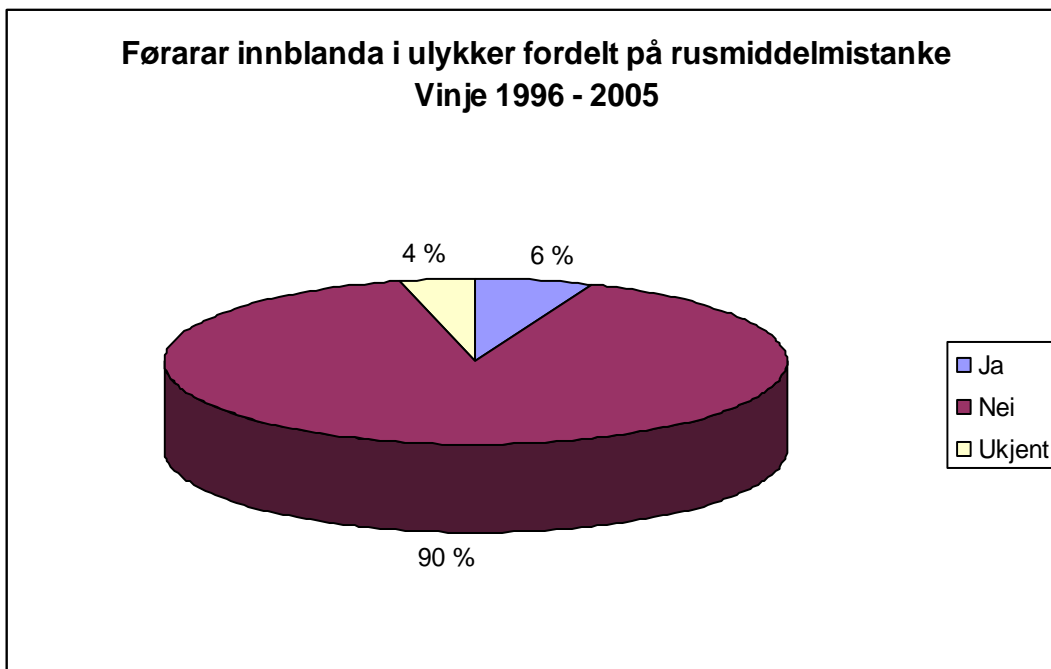
Diagrammet viser at helgedagane fre-, laur- og sundag er registrert med noe høgare verdiar enn andre vekedagar. Færrest ulykker midt i veka.





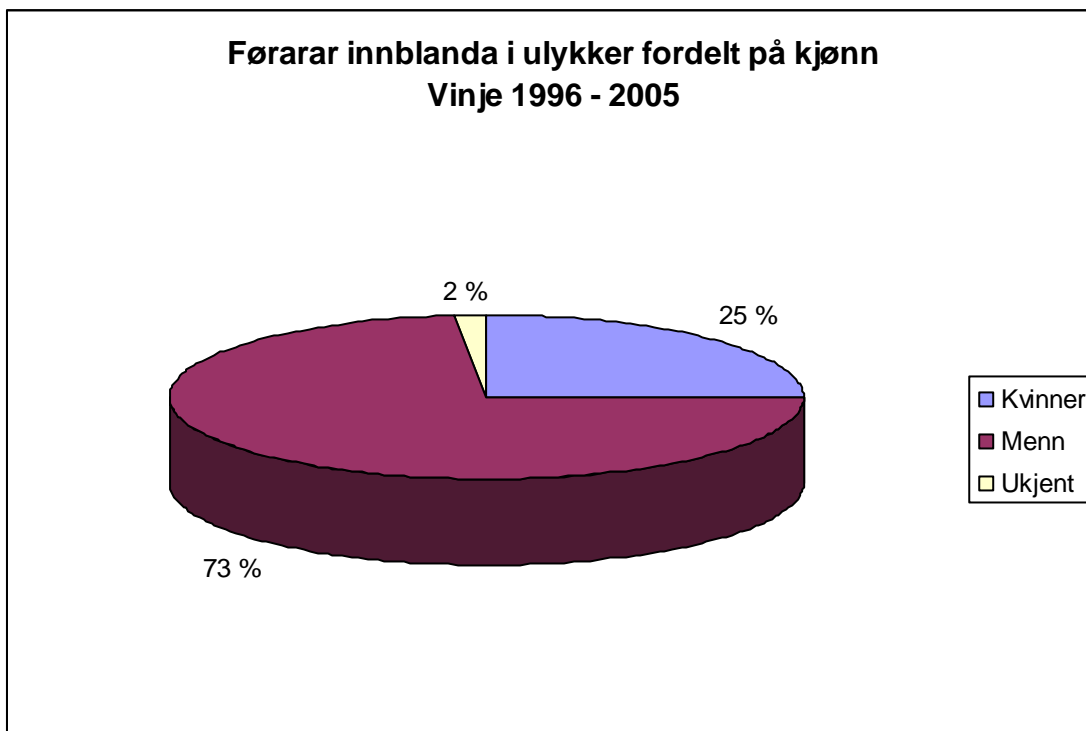
Ulykker med mistanke om rusmiddel

Det er relativt få ulykker kor det er mistanke om rusmiddelbruk.



Ulykker fordelt på kjønn

Det er oftast menn som er innblanda i ulykker.



Hovudtrekk for talmaterialet

- antall ulykker er i snitt ca 16 ulykker i året utan nokon endringstendens
- dei fleste som blir ramma av ulykke blir lettare skadd
- dei fleste ulykkene skjer på E134 og riksvegane, utanfor tettbygd strok, i 80 sonene
- dei fleste ulykkene skjer under gode køyreforhold (sikt, vegbane og ljøsforhold)
- dei fleste ulykkene skjer i helga (fre. – laur.)
- det er relativt lite mistanke om rusmiddelmissbruk

3.4. KVAR SMELL DET ?

Statistikken visar at det er E134 som genererer flest ulykker, men det er også relativt høge tal på riksveganlegga.

Utifrå vårt materiale er det vanskeleg å plukke ut konkrete stader eller strekningar som utkrystalliserar seg med spesielt høg ulykkesfrekvens. Det er lite tydelege tendensar. Viking redningsteneste og Falken sine avdelingar i Vinje hadde litt av same oppfatninga. Det er vanskeleg å peike på eksakte stader kor det ofte skjer ulykker.

Utifrå materialet kan det likevel sjå ut som om område som er representert med ein høgare frekvens ulykker enn andre stader, er langs E134 der det er relativt tettbygd, men samstundes 80 sone.

På fylkesvegane, kommunale vegar og private vegar er tala mykje mindre for den aktuelle perioden. Det er også same statistiske utvikling når ein ser på antall skadde og drepne.

3.5. DEI ALVORLEGASTE TRAFIKKULYKKENE

Når det gjeld alvorlege ulykker med dødsfall, har ingen skjedd på same plass. Totalt for perioden 1996 - 2005 har 14 menneske mista livet. Fordeling mellom E134 og riksvegane er ikkje kjend.

Går ein over til kategorien *mykje alvorleg skadd*, er det registrert totalt 5 for perioden. Fordeling mellom E134 og riksvegane er ikkje kjend.

I kategorien *alvorleg skadd* er det totalt 42 i perioden. Fordeling mellom E134 og riksvegane er ikkje kjend.

For å førebygge alvorlege trafikkuulykker er det framleis naturleg å vurdere tiltak for å redusere talet utforkøyningar, og å utbetre typiske ulukkesstrekningar. Disse er:

- E134, Vågslid, Grungedal, Tveitstrondi, Vinjesvingen, Vinje og Særensgrend,
- RV 37, strekninga Åmot – Rauland
- RV 362, Edland - Krossen

3.6. OPPSUMMERING:

Registreringane viser at det faktisk skjer ein god del ulykker i trafikken i Vinje.

I eit arbeid som dette må ein ta høgde for at folk er såpass engsteleg for eiga helse at dei syter med å ferdast etter nokre av vegane, og at ulykkesstatistikken såleis blir låg og gjev feilaktig inntrykk. Tiltaka skal såleis ha ein tosidig effekt, både ulykkesreducerande, men også tryggleiksskapande.

Materialet viser at trafikksikringstiltak i tettbygde strom vil ha relativt mindre effekt på personsskadeomfanget enn utanfor, fordi ulykkene i hovudsak skjer langs landevegen og fordi det er her de alvorligaste ulykkene skjer.

Det vil vera vesentleg at kommunen påverkar dei nasjonale rammene for trafikksikringstiltak langs riksvegnettet og då spesielt E134, fordi det er her dei aller fleste ulykkene skjer, samstundes som dei også er dei alvorlegaste.

Når dei mest vanlege ulykkene skjer ved at einsleg køyretøy køyrer ut av vegen, og utforkøyning ved møteing, kan det kanskje tyde på at førarane feilvurderar trafikksituasjonen, eller det er forhold ved veganlegget som ikkje er som forventa. Samstundes er ofte siktforhold, ljsoforhold og veg-/ føreforhold gode.

Ei naturleg oppfølging vil vere å auke aktsemd ved informasjon og haldningsskapande arbeid, og kanskje skilting for å varsle om trafikkkfare på enkelte stader, dersom det ikkje er rammer for å ruste opp sjølve veganlegget.

I trafikkuulykker med personskade karakteriserast $\frac{3}{4}$ av personskadane som *lette skade*. Dette er ein markert nedgang frå førre plan, og skadeomfanget er meir alvorleg no enn før.

Ein må difor spørre seg korleis ein kan unngå desse ulykkene og gjere marginane mot alvorligare skadeomfang større?

3.7. VURDERING AV SKULEVEGANE

Generelle prinsipp

Kommunestyret ba i sitt vedtak om at Trafikksikringsplanen skulle innehalde ei vurdering av skulevegane for å ha eit betre grunnlag for å tildele skuleskyss.

Når det gjeld E134 har ein kome fram til at tilhøva her er såpass spesielle at ein tilrår skuleskyss til alle elevar som må ferdast langs eller krysse denne, uavhengig av lengde på vegen og alder.

Ei gruppe som arbeidde spesielt med dette tok omsyn til mellom anna følgjande element:

- Helsevesenets vurderingar ut frå utvikling og moglegheit til å oppfatte trafikksituasjonen. Ein har funne ut at barn ved 9 – 12 års alder har normalt syn og i så måte kan oppfatte situasjonar. Eit anna spørsmål er om hjernen er utvikla nok til å oppfatte synsinntrykket. Legestanden meiner at barn ikkje har utvikla den ordentlig før i 12 – 14 års alder.
- Barn får lov til å sykle til skulen når de går i 4. eller 5. klasse.
- Ulykkesstatistikken i Vinje er høg
- Vegbredda er svært smal på enkelte stader
- Vinteren med høge brøytekantar og dårleg lys gjør at vi har bruk for skuletransport i vinterhalvåret.

Ut frå diskusjon og vurderingar blei gruppa einig om følgjande:

Barn som ikkje har rett til transport ut frå avstandsreglar eller andre generelle reglar kan få skuleskyss til og med det skuleåret dei går i 7. klasse. Dette passear med ei rekkje andre krav som blir stilt til ungdommane i samfunnet. Mellom anna startar dei mange stader på ungdomsskulen, slik at dette ofte markerer ei grense mellom barn og ungdom.

Konklusjon på generelle prinsipp blir som fylgjer:

- Alle som ferdast etter eller må krysse E134 skal ha skuleskysstilbod
- Alle som ferdast etter Riksvegar skal ha tilbod om skuleskyss til og med det året dei går i 7. klassesetrinn

Spesielle prinsipp

Arbeidsgruppa har kome fram til følgjande spesielle retningslinjer for den enkelte skule:

I Vinje kommune er det i dag 5 skular. Dei er lokalisert til Åmot, Vinje, Edland, Rauland og Øyfjell.

Åmot skule

Alle elevar som ferdast langs eller må krysse E134 har i utgangspunktet behov for skuleskyss. E134 vurderast til å vere særleg trafikkfarlig for mjuke trafikantar. Langs Rv 37 frå krysset til Åbø og til avkøyring til Øyfjell tilrår ein skuleskyss inntil det er etablert g/s-veg opp til nemnde avkøyring. Ingen andre vegar vurderast som ”*særleg farlege*” med behov for ekstraordinær skuleskyss.

Vinje skule

For å kome til skulen må ein ferdast langs E134 og difor bør alle elevar transporterast.

Edland skule.

For Edland er det også problem med E134. Utgangspunktet er også her at elevar som må ferdast langs eller krysse E134, bør ha skuleskyss. Dette gjeld elevar busett vest for Tallaksbru og elvar busett aust for Støylen. Dessutan bør elevar busett på Utgarden få skuleskyss på bakgrunn av lang avstand med mykje stigning, ikkje utifrå trafikkfarlege argument.

Rauland skule

Alle elevar som ferdast langs Rv 37 og Rv 362 skal ha tilbod om skuleskyss. Etter tilråding frå lensmannen i Vinje, skal no alle som ferdast langs Fv 852, Neslandsvegen, også ha tilbod om skuleskyss.

Øyfjell skule

Ingen av skulevegane kan klassifiserast som ”*særleg farlege*”.

4.0 TILRÅDINGAR

Gjennom planarbeida med TS-planane har det kome fram eit breitt ynskje om tryggare ferdselsvegar som middel til betre helse. Det ein ynskjer er at barn og vaksne kan gå og sykle trygt i nærmiljøet, mellom bustader, skule, arbeidsstad, fritidsarenaer og sentrumsområde.

Kommunen er avhengig av at det vert sett inn store ressursar på fylkes- og riksvegnettet for at måla i trafikksikringsarbeidet skal nåast. Dette er overordna! Tiltak må i første rekkje iverksettjast der risikoen for utforkøyning er størst.

Tiltaka bør hindre utforkøyning, og redusere personskaedomfanget. Det kan gjerast ved å sikre vegkantar, fjerne farlege fjellveggar og etablere busslommer. I tillegg kan fleire kontrollar, fotoboksar, betre opplæring, opphøgd gangfelt, profilert midtlinje og grunnare grøfter vera aktuelle tiltak.

Lokale tiltak må sjåast som supplerande tiltak i regi av ansvarlege for kommunale anlegg, og som eit viktig og naturleg engasjement for å auke innbyggjaranes velferd og livskvalitet i det offentlege rom.

Kommunen har eigne midlar til trafikksikringsarbeid som gjer det mogleg å sette i gang tiltak snarleg. Gruppa anbefalar også årlege ts -møte for å følgje opp ts-arbeidet framover. Det årlige møtet bør ha ein representasjon som i planarbeidet, og forumet bør gjerne få disposisjonsrett til heile eller delar av ts-midlane.

Kommunen, spesielt gjennom barnehagane og skulane, er ein viktig aktør som driv haldningsskapande arbeid retta mot barna og foreldre. Arbeidsgruppa tilrår at kommunen vidareutviklar rutinar for rullering og fastlegging av opplegg for haldningsskapande arbeid retta mot og tilpassa ulike målgrupper. Arbeidet som gjerast i barnehagar og skuleverk er viktig for å leggje til rette for å skape trygge trafikkantar i framtida. Ei styrking av det haldningsskapande arbeidet blant barn, unge og deira foreldre er lite kostnadskrevjande. Ein ser gjerne at det etablerast eit fast samarbeid med for eksempel Trygg Trafikk.

Arbeidet med auka trafikksikring bør nedfellast i handlingsprogram, årsplanar og liknande, og integrerast i kommuneorganisasjonens arbeid. Støtteining for økonomi, plan og utvikling synest naturleg som initiativtakar og pådrivar i dette arbeidet.

4.1 PRIORITERTE FYSISKE TILTAK

Dei økonomisk tyngste tiltaka i gjeldande plan er ikkje gjennomførte. Desse tek ein med seg vidare i planen. I tillegg har det i varslingsperioden kome nye innspel. Den administrative gruppa som har arbeidd med planutkastet har kome med nye prioriteringsframlegg i dei ulike kategoriene. Plan- og miljøutvalet har handsama administrasjonens framlegg, vore på synfaring og prioritert etter dette.

Kostnadene som står i tabellane må oppfattast som orienterande, og kvart tiltak må vere gjenstand for særskilt kalkulasjon før det vert klart kva som må løyvast.

Alle framlegg til planar i området skal sendast fylkeskommunen til fråsegn. Jfr. Kulturminnelovens § 9. Dette gjeld anten det er planar i medhald av plan- og bygningslova eller det er andre planar.

Tiltak

Tiltaka kategorisert på følgjande hovudkategoriar:

- Gang- og sykkelveg
- Vegljøs
- Rekkverk/autovern
- Kryss og utbetringstiltak
- Kollektivtiltak
- Småtiltak (Skilting, fartsgrenser)

4.2 GANG OG SYKKELVEGAR

Område, vegstrekning	Lengde	Kostnad	Forslag til prioritet	Ansvar for oppfølging
Rv 38 Åmot - Brubakk	300 m	1,5 mill + bru 0,5 mill	1	Statens vegvesen Vinje kommune
E134 Vinje bru – avkøyringa til Jordevegen	600 m	3 mill	2	Statens vegvesen
Rv 352 Neslandskrysset – Berge	400 m	2 mill	3	Statens vegvesen
Rv 352 Berge – Gamle bygdeheimen	1,7 km	9 mill	4	Statens vegvesen
E134 Leirlid bru – Plassane, Tokke grense	1,1 km	5,5 mill	5	Statens vegvesen
Rv 37 Krossen - Austbø	2,5 km	12 mill	6	Statens vegvesen
Rv 362 Gamle bygdeheimen – Raulandsfjell	1,5 km	9 mill	7	Statens vegvesen
E134 Bøgrend – avkøyringa til Vinjestoga	5 km	25 mill	8	Statens vegvesen
Kv del av Kromvikvegen Mobø – Steinbakken	600 m	3 mill	9	Vinje kommune
Fv 852, Neslandskrysset - Akademiet	500 m	2,5 mil	10	Statens vegvesen
Rv 37 frå kryss til Åbø-avkøyring til Øyfjell	0,7 km	3,5 mil	11	Statens vegvesen
Kv v/ Esso Haukeli	100 m	500 000	12	Vinje Kommune
Rv 37 Austbø – Vierli	8 km	40 mill	13	Statens vegvesen

NB! Strekingar kan splittast opp og realiserast etappevis. Kostnadene er eit grovt overslag ut frå ein pris på 5000 kr/m.

4.3 VEGLJOS

Område, vegstrekning	Lengde	Kostnad	Forslag til prioritet	Ansvar for oppfølging
E134 Start 60- sone - Plassane	1,0 km	300 000	1	Statens vegvesen
E-134, Mogane, frå oppkøyring Brekkestøyl til avkøyring Heie	0,3 km	100 000	2	Statens vegvesen
Langs Rv 362 Vå -	1,0 km	300 000	3	Statens vegvesen
Rv 362 Krossen – Haddland (Gardsjord)	2 km	600 000	4	Statens vegvesen
Rv 362 Gardsjord - Raulandsfjell	3,5 km	1,05 mill	5	Statens vegvesen
Fv 801 Øy fjell	4 ljos 100+100 m	100 000	6	Vinje kommune

4.4 REKKVERK/GJERDE/AUTOVERN

Område, vegstrekning	Bereknast kostnad	Forslag til prioritet	Ansvar for oppfølging
Rv 37 Austbø hotell - Krigsberg		1	Statens vegvesen
Fv 801 ved Rorgevatn og Åvestaubakken		2	Statens vegvesen
E134 Edland skule	1 mill	3	Vinje kommune
Rv 362, Rekkverk ved Bruflotbrua	100 000	4	Statens vegvesen
Kv, Edland skule, rekkverk i tre, mellom skule og helsehuset	100 000	5	Vinje kommune

4.5 KRYSS / UTBETRINGSILTAK

Område, vegstrekning	Problem	Forslag til tiltak	Bereknast kostnad	Forslag til prioritet	Ansvar for oppfølging
E134, Åmot – Vinjesvingen	Svingete veg, med høgdeforskjellar som går gjennom lokal grendetrafikk	Omlegging til andre sida av Vinjevatn		-	Statens vegvesen
E134 Åmot – Rogdeli	Smal og svingete veg	Omlegging av bakkane aust for Åmot	50 mill.	-	Statens vegvesen
E134 Grunge kyrkje - Velemoen	Smal veg	Utbedring av eksisterande trase	50 mill.		Statens vegvesen

Tabellen over viser utbetringstiltak som er særdeles omfattande og ressurskrevjande. Dette fell noko utafor det som ein trafikksikringsplan skal omhandle, men arbeidsgruppa føler at det likevel bør nemnas i ts-planen, mellom anna for å setje dette i perspektiv med tiltaka som er foreslått gjennomført på eksisterande veganlegg, tabell under.

Trafikksikringsplan – Vinje kommune

Område, vegstrekning	Problem	Forslag til tiltak	Bereknast kostnad	Forslag til prioritet	Ansvar for oppfølging
Rv 37, avkjøring til Tjønnegrend	Uoversiktleg	- flytte avkjøringa nordover - fjerne noko av bergknausen - rydde siktlinjje	300 000	1	Statens vegvesen Vinje kommune
Rv 38, kryss ved ASVO	Generelt lite tilrettelagt for gåande	-fortau frå kryss inn til Asvo til Rv 38 -gangfelt over til planlagt g/s-veg -busslomme	100 000	2	Statens vegvesen Vinje kommune
E-134, avkjøring til Surgrav	Farleg og uoversiktleg avkjøring	-flytte E-134 nokre meter mot vest	1,2 mil	3	Statens vegvesen Vinje kommune
Rv 37 Bru over Leirbekk v/ Rauland skisenter				4	Statens vegvesen
E-134, ved Mjonøy	Farleg avkjøring	-flytte avkjøyrsla -fjerne vegetasjon	100 000 kr	5	Statens vegvesen
E-134, ved Vinje kyrkje	Parkering ut i vegbanen	-markere eksisterande p-plassar -etablere nye	200 000 kr	6	Vinje kommune
Rv 37, avkjøring til Drotning nedre	Uoversiktleg, brøytekantar og vegetasjon, bakke opp mot krysset	- fjerne vegetasjon -fjerne brøyte-kantar - strø i bakken	20 000 kr	7	Statens vegvesen Vinje kommune
E134, avkjøring frå Haukeli og Esso	-rabatt er til ulempe for brøyting	-fjerne rabattar, ev. flytte skilt, slik at dei ikkje hindrar sikt		ip	Statens vegvesen
E-134, gjennom Åmot	Mykje farleg kryssing av E134, behov for betre løysing enn dagens undergang	- vurderast ved regulering av Åmot sentrum	-	ip	Statens vegvesen V. kommune
E134, avkjøring frå Edland	-Oversiktleg kryss kor det likevel skjer ulykker	-setje opp markør i krysset -skilte ”farleg kryss” -stopp-skilt		ip	Statens vegvesen
Rv 362, avkjøringar til Rauland kyrkje og caravanområde	dump i vegen gjer det vanskeleg å halde oversikta	- slå saman til 1 avkjøring - heve dumpa	100 000 kr	ip	Statens vegvesen V. kommune

NB! ip = ikkje prioritert, - det er ikkje gjort innbyrdes prioriteringar utover dei 7 fyrste.

4.6 KOLLEKTIVTILTAK

Område, vegstrekning	problem	Tiltak	Berekn kostnad	Forslag til prioritet	Ansvar for oppfølging
E134, ved Verpesvingen	Farleg på/avstiging frå buss	-lage dobbel buss-lomme - rydde vegetasjon			Statens vegvesen
E134 Kringlebu	Farleg på/avstiging frå buss	-lage busslomme / innkøyring			Statens vegvesen
Rv 37 ved Hommostøylen	Farleg på/avstiging frå buss	-lage busslomme			Statens vegvesen
E134 Plassane	Farleg å snu skulebuss	-lage snuplass			Statens vegvesen
E-134, busshaldeplass i Særenssgrend	Uoversiktleg, farleg kryssing av veg	-lage busslomme -fjerne fjellknaus - rydding i siktlinje			Statens vegvesen
E-134, avkøyring til Våmartveit	Uoversiktleg, -behov for busslomme og leskur	- rydde siktsoner - flate ut bakketopp			Statens vegvesen
E-134, ved avkøyringane til Grungedal	behov for leskur	Setje opp leskur			Statens vegvesen
E134, Vinje bygdeheim og E134, avkøyring til Heie	Manglar leskur	Setje opp leskur			Statens vegvesen
Rv 362, ved Aksvik	Behov for leskur	Setje opp leskur			Statens vegvesen

4.7 SMÅTILTAK

Område, vegstrekning	problem	Tiltak	Berekn kostnad	Forslag til prioritet	Ansvar for oppfølging
Fv 801 ved Grønåshylen	vanskeleg sving	skilting			Statens vegvesen
Fv 801 – krysset ved Realbygg	Uklart om forkøyrsvog	Vikepliktskilt – Fv 801 blir forkøyrsvog			Statens vegvesen
Kv Edland skule og barnehage		Fartsdemparar og lågare fartsgrense			Vinje kommune
Kv ved Esso i Haukeli og ved Bruflote	Bilistar trur gs-veg er bilveg	Skilt			Vinje kommune

4.8 UTDRAGSSLISTE „10 PÅ TOPP” PRIORITERT UAVHENGIG AV KATEGORI

Område, vegstrekning	Tiltak	Beregna kostnad*	Forslag til prioritet	Ansvar for oppfølging
RV 38 Åmot - Brubakk	Fortau, ljos	1,5 mill + bru 0,5 mill	1	Statens vegvesen Vinje kommune
E134 Vinje bru – avkøyringa til Jordevegen	g/s-veg, ljos	3 mill	2	Statens vegvesen Vinje kommune
Rv 362 Berge - Neslandskrysset	g/s-veg, ljos	2 mill	3	Statens vegvesen Vinje kommune
Rv 362 Gamle bygdeheimen - Berge	g/s-veg, ljos	9 mill	4	Statens vegvesen Vinje kommune
E134 Leirlid bru - Plassane - Tokke grense	g/s-veg, ljos	5,5 mill	5	Statens vegvesen Vinje kommune
Rv 37 Krossen - Austbø	g/s-veg, ljos	10 mill	6	Statens vegvesen Vinje kommune
Rv 37 Austbø hotell - Krigsberg	autovern	500.000 *	7	Statens vegvesen
Fv 801 ved Rorgevatn og Åvestaubakken	autovern	500.000 *	8	Statens vegvesen
Fv 801 ved Grønåshylen	skilting		9	Statens vegvesen
Fv 801 Austbø - Høydalsmo	forkjørsveg		10	Statens vegvesen

*Grovt anslag 5000 kr/m

*5000 kr/m + mva

4.9 GRUNNGJEVING AV DEI VALDE 10 PÅ TOPP

Ved prioritering av tiltaksområde har omsynet til trafikksikring for skuleborn og fastbuande vore det førande. Økonomiske omsyn har ein sett heilt bort i frå.

Det er i denne samanheng viktig å poengtere at alle prosjekt kan realiserast, uavhengig av prioritet, dersom det elles ligg til rette for det i høve til planar og finansiering.

Det må også nemnas at overordna tiltak som til dømes omlegging av E134 vil kunne fase ut / redusere effekten av tiltaka som er føreslegne i denne planen.

Nr 1 RV 38 Brubakk – Åmot, g/s-veg

Strekninga er under planlegging og har vore i fokus i mange år. Vegstrekninga er i dag ei 60 sone utan g/s-veg eller ljos. Veggen brukast i dag mellom anna av tilsette ved Vinje Vekst og skuleelevar. Både desse gruppene treng betre tilhøve for å føle seg trygge.

Nr 2 E134 Vinje bru – avkøyringa til Jordevegen

Vegstrekninga er i dag ei 60 sone utan g/s-veg eller ljos. Veggen brukast i dag mellom anna av tilsette ved oppvekstsenteret, skuleelevar, bygdefolk og besøkande til Plassen. Desse gruppene treng betre tilhøve for å føle seg trygge. Det er behov for gang- og sykkelveg frå Bøgrend til Smørklepp, men strekninga er lang og ein må splitte området opp og opparbeide g/s- veg etappevis.

Nr 3 Rv 362, Berge - Neslandskrysset, g/s-veg, Nr 6, Rv 362 Gamle bygdeheimen - Berge
Vegstrekninga har i dag like høg ÅDT som E134. Det er relativt mange skuleelvar som ferdast etter riksvegen. Tilhøva er ofte verst om vinteren, med høge brøytekantar og generelt nedsett sikt og vanskelegare føreforhold.

Nr 4 Fv 801 ved Grønåshylen, skilting
Ein vanskeleg sving der mange køyrer ut.

Nr 5 Rv 37 Austbø hotell – Krigsberg, autovern
Det er bratt ned på utsida, her manglar autovern.

Nr 7 E134 Leirlid bru – Plassane – Tokke grense, g/s-veg
Vegstrekninga er i dag ei 50/60 sone utan g/s veg eller ljøs. I tillegg er det høg trafikkmengde med mykje tungtransport. I frå Åmot er det bratt stiging opp mot avkøyringa til Plassane, som stadig skapar problem for tungtrafikken. E134 er i dag ei barriere for ferdsel ned til Åmot sentrum og vanskeleg å nytte for mjuke trafikantar

Nr 8 Fv 801 ved Rorgevatn og Åvestaulbakken, autovern
Farlege strekningar der det manglar autovern.

Nr 9 Rv 37 Krossen - Austbø
Strekninga er i dag ei 60-sone sone utan g/s veg eller vegljøs. På grunn av trafikksituasjonen får alle ungene skuleskyss. Dersom det blir g/s veg på strekninga, kan mange gå.

Nr 10 Fv 801 Austbø – Høydalsmo, forkjørsvog
I krysset ved Realbygg er det uklart kva for veg som er forkjørsvog. Skilting vil rette på dette.

4.10 NASJONAL TRANSPORTPLAN, HANDLINGSPROGRAMMET 2006 - 2015

Planen omfattar prioriteringar innanfor den fylkesfordelte planleggingsramma til vegformål. Dei rammer / prioriteringar som Handlingsprogrammet legg opp til, gir ikkje håp om å få realisert konkrete prosjekt innanfor Vinje kommune sine grenser utover det kommunen sjølv fullfinansierer.

I tida som kjem vil det difor være eit hovudpoeng å finne alternative løysingar for å realisere tiltaka som er påpeika, all den tid Staten ikkje klarer å fylgje dette opp. Det har blant anna vore ein diskusjon kring den såkalla ”Lesja-modellen”

4.11 ORGANISATORISKE OG HALDNINGSSKAPANDE TILTAK

Administrative og organisatoriske tiltak går ut på at de mest sentrale aktørene kjem saman med jamne mellomrom og samordnar innsatsen / fordeler oppgåver og ansvar, slik at ts-arbeidet til ei kvar tid er målretta i forhold til behova. Tabellen under skisserer ein del tiltak som i varierende grad er fylgt opp i denne førre planperioden.

Organisatoriske tiltak

Nr	Tiltak	Hovudansvar for oppfølging
1	Sette i gong heilskepeleg planlegging av trafikksikringstiltak	Plan og økonomisjef
2	Sette i gong detaljvurdering av ulykkesutsette punkt med alvorlege personskadeulykker.	Statens vegvesen
3	Årleg trafikksikringsmøte mellom kommuneadministrasjon./skule/ barnehage/lensmann/vegkontor/trygg trafikk	Plan og økonomisjef
4	Årleg vurdering av busslomme-lokaliseringar – ev. oppfølging/tiltak	Plan- og økonomisjef og busselskapa
5	Kartlegging og sikrings tiltak langs gang- og sykkelruter for barn (til nærliggande natur område, mellom bustad – arbeidsstad, fritid , sentrumsområde)	Barn og unges representant i plansaker
6	Engasjere nærmiljø-grupper i ts-planlegging / tiltak	Barn og unges representant i plansaker
7	Planlegge trafikksikringstiltak i sentrumsområde/ nærområder, rundt off. bygg og anlegg / trygg tilkomst til badeplassar/friluftsområde og liknande	Plan og økonomisjef
8	Stadig synleggjering av risikomoment langs E134 , arbeide for statlig finansierte tiltak på sikt	Politisk leiing
9	Skiltplan- gjennomgang- oppdatering	Statens vegvesen
10	Gjennomgang av offentlige miljø for tilrettelegging for eldre og funksjonshemma	Plan og økonomisjef
11	Sikre at trafikk som tema er oppdatert og integrert i beredskapsplanlegginga	Rådmann
12	Involvere busselskap i trafikkplanlegging ved nye skuleanlegg.	Skule- og oppvekstsjeane

Haldningsskapande tiltak

Nr	Tiltak	Hovudansvar for oppfølging
1	Etablere rutinar og opplegg tilpasset ulike trafikkantgrupper (Trafikkdemonstrasjonar: gåing, refleksbruk, sykkelbruk, og liknande i skulen) Sikre at dette kjem med i årsplanar og undervisningsplanar tilpasset alderen på barna.	Rektorane
2	Årsplan for barnehagen skal ha trafikk som eit av fleire tema	Styrerane
3	Alle barn i skulen skal ha sykkelopplæring	Rektor, lærar
4	Alle barn skal motiverast til å bruke sykkelhjelm / refleks i kvardagen	Rektor, lærar
5	Tema som sikring av barn i bil, bruk av sykkelhjelm, trafikkopplæring skal takast opp årlig i møter med foreldre i skule/barnehage	Trygg Trafikk, lensmann, rektor, helsestasjon
6	Informasjonsskriv til foreldra om trafikkavvikling i høve til henting/levering – i skule barnehage før skulestart	rektor