



KDP TRAFIKKSIKRING

2022-2025

VINJE KOMMUNE

Vedteke i kommunestyret: 17.03.2022, sak nr 19/22



Vinje kommune – Utfordrar framtida

Eit liv tapt i trafikken er eit liv for mykje. Saman kan me nå ein målsetjing om null omkomne og hardt skada i trafikken i Vinje kommune.

INNHALD

Samandrag	2
Mål.....	2
Topp 10 prioriterte fysiske tiltak på gS-veg:.....	2
Innleiing.....	3
Trafikksikker kommune	3
Bakgrunn	4
Tema.....	5
Nasjonale og regionale føringar i trafikktryggleiksarbeidet	7
Registreringer og analyser – statistikk og fakta	9
Ulykker og trafikk i Vinje kommune.....	9
Ulykkenes art	11
Tiltak og strategi.....	13
Haldningsskapande tiltak	13
Informasjon og opplysing	14
Kontroll og overvaking	14
Kommunale tiltak.....	15
Risikoåtferd i trafikken.....	15
Fart	15
Rus.....	16
Bilbeltebruk	16
Befolkningsgrupper (barn, ungdom, eldre og funksjonshemmede).....	17
Born	17
Ungdom og unge førarar	17
Eldre trafikantar og trafikantar med funksjonsnedsetting	18
Trafikantgrupper/kjøretøygrupper (gåande, syklande, mc og moped, tunge kjøretøy).....	18
Innsatsområde, gåande og syklande	18
Motersykel og moped	19
Kjøretøyteknologi	19
Systematisk trafikksikkerhetsarbeid i offentlig og privat sektor	20
Fysiske trafikktryggleikstiltak	20
Organisering, administrasjon og budsjett.....	21
Evaluering, oppfølging, rullering	21
Vedlegg.....	21

SAMANDRAG

Kommunedelplan for trafikksikring for Vinje kommune 2022-2025 er ei rullering av eksisterande plan, vedteke i kommunestyret 17.03.2022, sak 19/22. Planen er ein viktig del av nasjonale transport- mynde sitt arbeid etter «nullvisjonen» som inneber ingen omkomne eller hardt skada i trafikken.

Statens vegvesen har i Vinje kommune registrert 120 ulykker med personskade i perioden 2010-2020. Det var minst ulykker i 2020 og mest i 2011, høvesvis 6 og 17. E134 er veganlegget med flest registrerte ulykker. Minst ulykker er det på dei kommunale vegane. Tal på skada i perioden er 167, der av 143 lettare skada, 24 hardt skada og 6 dødsulykker. Den mest vanlege ulykketypa er utforkøyning med einsleg køyretøy. Møteulukker er det òg meir av enn dei andre typane.

MÅL

- Ingen drepte eller hardt skada trafikantar.
- Trygg skuleveg.
- Trygt for mjuke trafikantar.
- Arbeide for gode kollektivløysingar i regionen.
- Alle skal føle seg trygge i trafikken og innbyggjarane skal føle at det er trygt å ferdast i trafikken i kvardagen, mellom bustad, servicesenter og verksemder.
- Kontinuerleg vurdere og sette i verk nødvendige tiltak med fokus på kva som kan gjerast av trafikksikringstiltak lokalt.
- Målretta førebyggjande tiltak på lokaliserte ulykkepunkt der dei alvorlege ulykkene skjer.
- Ha ein trygg og robust klimatilpassa kommune.

Ved hjelp av ein rekkje tiltak og haldningsskapande arbeid skal me nå denne målsetjinga. Ved godt tilrettelagte gang- og sykkelveger, god informasjon, god skilting, gode trygge veger og ikkje minst eit godt samarbeid på ters av sektorar er målsetjinga i stor grad oppnåeleg.

TOPP 10 PRIORITERTE FYSISKE TILTAK PÅ GS-VEG:

1. Fv 3410 Lidvegen – Øyfjell skule
2. Fv 37 Krossen – Austbø
3. Fv 3414 Neslandskrysset - Såtehov
4. Fv37 Hyllandsfoss camping – kryss Fiskestigen
5. E134 Suregrav - Tveitogrend
6. Fv 3414 Neslandskrysset – Akademiet
7. E134 Bøgrend – Bustadkrysset til Lie
8. Fv 362 Harkjellstaul – Rauland kyrkje
9. E134 Vinjar - avkøyninga til Jordevegen
10. Kv Kromvikvegen Mobø - Steinbakken

INNLEIING

Vinje kommune har omlag 3 800 innbyggjarar og eit areal på dryge 3 100 km². Kommunen har 3 tettstadar: Åmot, Rauland og Haukeli/Edland. Vinje kommune er ei av landets største hyttekommunar med omlag 5 900 hytter. E134 er hovudferdselsåret som gjeng gjennom kommunen frå Tokke i sør til Ullensvang i nord, ei strekning på omlag 72 km. Det er rundt 155 km fylkesveger og 86 km kommunale veger¹.

Nasjonale transportmynde har i fleire år arbeidd mot ein «nullvisjon», som inneber ingen omkomne eller hardt skada i trafikken. Kommunens bidrag i dette arbeidet er å utarbeide ein trafikksikringsplan som set fokus på mål og tiltak for betre trafikktryggleik i kommunen.



TRAFIKKSIKKER KOMMUNE

Vinje kommune vart godkjent som «Trafikksikker kommune» 23.05.2017. Trafikksikker kommune byggjer på ei godkjenningsordning med hovudfokus på haldningsskapande arbeid. At ein blir godkjend, betyr ikkje at det ikkje lenger vil skje trafikkulykker, men godkjenninga er eit kvalitetsstempel for godt, målbevisst og samordna arbeid med trafikktryggleik. Våren 2020 vart kommunen re-godkjent fram til og med 2022.



- ✓ Kommunen har forankra ansvaret for trafikktryggleiksarbeidet hos ordføraren og rådmannen. Den enkelte etatsleiaren kan ha delansvar.
- ✓ Kommunen har eit utval som har ansvar for trafikktryggleik.
- ✓ Kommunen har innarbeidd trafikktryggleik i HMS-/internkontrollsystemet sitt. Det inneheld reglar for reiser og transport i regi av kommunen og reglar ved kjøp av transporttenester.
- ✓ Trafikktryggleik er eit årleg tema i arbeidsmiljøutvalet (AMU) til kommunen.
- ✓ Kommunen har oppdatert oversikt over trafikkulykker og trafikkuhell (materiellskadar) i kommunen.
- ✓ Trafikktryggleik er ein del av folkehelsearbeidet til kommunen.
- ✓ Kommunen har ein trafikktryggleiksplan. Planen har rullerings- og rapporteringsrutinar. Inkludert i planen er både trafikantretta og fysiske tiltak.
- ✓ Kommunen har eit godt system for å behandle søknader om skyss på grunn av særleg farleg skuleveg.
- ✓ Kommunen har oppfylt kriteria for den enkelte sektoren.



Figur 1. Kriterium for kommunen for å bli godkjend som trafikksikker kommune. Henta frå rettleiar for trafikksikker kommune av Trygg trafikk².

Som Trafikksikker kommune har Vinje til dømes:

- Turrutinar for skular og barnehagar.
- Trafikkopplæring i skular og barnehagar.
- Rettleiing frå helsestasjon om sikring av barn i bil.

¹ <https://www.ssb.no/statbank/table/11814/tableViewLayout1/>

² [Rettleiar for ein Trafikksikker kommune - Trygg trafikk](#)

- Rutinar for snø- og vegetasjonsrydding rundt skular, barnehagar, kommunale bustadfelt, kommunale bygg og omsorgsbustader.
- Trafikksikringsplan som viser trafikksikringsprosjekt i prioritert rekkefølge.
- Rutinar for å sikre trafikksikring i planarbeid.
- Retningslinjer og reglement for arbeidsrelatert ferdsel i trafikken for tilsette i kommunen.

Les meir om kva Vinje gjer som Trafikksikker kommune på [heimesida](#) til kommunen.

BAKGRUNN

Kommunen har ansvar for investeringar, drift og vedlikehald av det kommunale vegnettet. Som vegeigar har kommunen også eit spesifikt ansvar for trafikktryggleik på kommunale vegar. I tråd med folkehelselova samt plan – og bygningslova har kommunen eit generelt ansvar for å førebyggje skader og ulykker lokalt. Kommunen har ansvar og verkemiddel som kan bidra til auke innsats i det lokale trafikktryggleiksarbeidet. Trafikktryggleik handlar om å kunne ferdest trygt i sitt lokale miljø, anten ein er fotgjengar, syklist eller bilist – born, ungdom eller vaksen.

I Vinje kommune tek over 60 % av ungdomsskuleelevane kollektivtransport til skulen - 35 % gjeng eller sykklar til skulen sykklar og 5 % køyrer bil til skulen. Vinje kommune skårar høgast i fylket saman med Siljan kommune på kor trygge elevane føler seg til og frå skulen - 81 % følar seg veldig trygg³. Dette er statistikk som er henta frå *Ungdata 2021*⁴ som ungdomselevane i Vinje kommune har svara på (totalt 96 elevar deltok i undersøkinga).

Trafikktryggleiksarbeidet i Vinje kommune er forankra hos Rådmannen. Trafikksikringsplan er rullert for perioden 2022-2025. Representantar frå planavdeling, folkehelsekoordinator, byggjesak, teknisk avdeling, samt Ungdomsrådet, Råd for eldre og personer med funksjonsnedsetting og politikarar har medverka i rulleringsprosessen.

Formålet med planen er å gje ei heilskapleg oversikt over trafikktryggleiken i Vinje, prioritere tiltak og leggje til rette for haldningsskapande arbeid. Tiltaka i planen skal i sum skal bidra til reduksjon av ulykker med skada på vegane i kommunen. Tiltak skal inkludera både fysiske og ikkje-fysiske tiltak - og vera eit grunnlag for prioritering av ts-midler innanfor dei rammer som vert tilgjengelege.

Utfordringa for det kommunale trafikktryggleiksarbeidet er å få satt temaet på den politiske dagsorden. Det er viktig å sikre at ts-planen blir fylgt opp og tiltaka gjennomført. Alle overordna-, område-, og reguleringsplanar skal taka omsyn til trafikktryggleik når dei handsamast og vedtakast i Vinje kommune.

³ [Microsoft Power BI](#) Statestikk frå Ungdata 2021 i høve trafikksikring, henta frå Vestfold og Telemark fylkeskommune

⁴ Ungdata er lokale born- og ungdomsundersøkingar der skuleelevar over heile landet svarar på spørsmål om korleis dei har det, og kva dei driv med på fritida.

Rus og ungdom

Vinje kommune har hatt eit svært høgt fokus på tematikken rus, ungdom og unge førarar - det er sett i gang fleire viktige prosjekter og arbeid knytt opp til dette. Prosjekt «Heim for ein 50-lapp» er eit tilbod for ungdom 13-30 år, slik at dei har moglegheit til å koma seg til og frå tilstellingar av ymse slag - vedteke i kommunestyret 11.02.21 sak 21/2. Det har vore registrert vedvarande køyring i rusa stand i Vinje-samfunnet gjennom mange år, noko dette prosjektet kan vera med å stogge og gje dei som veks opp gode vanar og haldningar. Innan rus- og kriminalitetsførebyggjande arbeid i Vinje kommune - SLT (Samordning av lokale rus- og kriminalitetsførebyggjande tiltak), har hovudsatsinga 2018-2021 vore å drive særskild førebyggjande arbeid inn mot «*køyring i ruspåverka stand*». I dette ligg også at politiet har hyppigare kontrollar.

Det syner seg av resultata frå *Ungdata 2021* at 100% av ungdomsskuleelevane i Vinje svarar at dei ikkje har vore passasjer i bil der unge førar har vore ruspåverka. 14% har også tort å seie frå om farleg køyring, og oppmode sjåføren til å dempe farta (utgangspunkt ung sjåfør). Dette er veldig positive tal, og det kan vera at det førebyggjande arbeidet syner sin effekt.

Satsingane på dette arbeidet er forankra i *SLT Verksemdsplanen 2018 – 2021*, som blir revidera i desse dagar. Ein vil der halde fram med det haldningsskapande arbeidet kring rus og køyring, samt opplysningsarbeid – i eit tettare interkommunalt samarbeid. Det er mellom ana oppretta ei «nullvisjonsgruppe» på tvers av Vest-Telemark kommunane - som skal arbeide heilskapleg inn mot null omkomne og hardt skada i trafikken. Ut frå Ungdata-rapporten syner det seg at 18% av VGS-elevane i nabokommunen har vore passasjer i bil med ruspåverka sjåfør, dette svarar til 25 elevar. Det kjem ikkje fram kor mange av desse som kjem frå Vinje kommune, men det er eit signal om at ein må arbeide kontinuerleg med tematikken - også på tvers av kommunegrensene.

Folkehelse

Trafikkulykker vurderast som eit betydelig folkehelseproblem på tross av ein markant reduksjon av talet på alvorlege trafikkulykker sidan 1970. Det er spesielt for unge menneske at trafikkulykker utgjer ein viktig årsak til tidleg død, helsetap og redusert livskvalitet. Regjeringa vil i tråd med Meld. ST. 19 (2014 2015) *Folkehelsemeldingen mestrings og muligheter*, forsterke samarbeidet på tvers av sektorar for å førebyggje ulykker. Det er viktig at kommunen integrerar det førebyggjande arbeidet på ulykker generelt, og trafikktryggleiksarbeidet spesielt i sitt folkehelsearbeid.

Klima og klimatilpassing

Klimaendringane er ei av verdas største utfordringar. I klimaprofilen for Telemark er det i Vinje kommune forventa meir ekstremvær, både hyppigare og kraftigare nedbør som fører til auka fare for flaum, ras og skred, samt lengre periodar med høg temperatur og tørke. Eit

varmare og våtare klima vil også føre til auka våtsnøskred i skredutsette område og mindre steinspranghendingar som følgje av kraftig nedbør⁵.

Transportsystemet er sårbart for eit klima i endring. Eit varmare og våtare klima med stadig kraftigare nedbør aukar sjansen for hyppigare naturkatastrofar. Naturkatastrofane påverkar infrastrukturen og tryggleiken i kommunen og det er viktig å arbeide med å førebyggje slike hendingar. For å sikre ein robust og trygg kommune må det vere god klimatilpassing i planar og planlegging av tiltak. Det må leggjast til rette tiltak på spesielt utsette vegstrekingar, t.d. ras- og skredsikring, flomsikring mm.

Ved planlegging av fysiske tiltak på vegnettet, som til dømes gang- og sykkelveg, utbetring av bilveg og vegkryss, samt fartsdempande tiltak. Det må takast omsyn til å halde vassveg opne for å redusere faren for trafikkulykker - for å unnlata at infrastrukturen blir skadd ved flaum og erosjon. Dette gjeld mellom anna ved planlegging av stikkrenner, bruer og andre vassdragstiltak.

Jordvern

Omdisponering av jordbruksareal (dyrka og dyrkbar jord) til gang- og sykkelveg må vurderast i høve til jordlova § 9, samt tilhøyrande rundskriv M-2/2021. I tillegg har regjeringa kome med ei oppdatert jordvernsstrategi. Utgangspunktet etter loven er at omdisponering er forbode. Dispensasjon gjevast i særlege høve der ein etter ein samla vurdering finn at jordbruksinteressene må vike. Dette er ein brei, skjønsmessig vurdering.

I denne vurderinga skal det blant anna leggjast vekt på:

- Godkjente planar etter plan- og bygningslova.
- Drifts- eller miljømessige ulemper for landbruket i området.
- Omsynet til kulturlandskapet.
- Det samfunnsgagnet ein omdisponering vil gje.

Det må med andre ord gjevast ei brei vurdering av fordelane ved gang – og sykkelveg i høve til ulempene det kan gje i det aktuelle området. Det grunnleggjande formålet med føresegnar om jordvern er å sikre matproduserande areal. Dette må vegast opp mot tiltak for trafikktryggleik for mjuke trafikantar og folkehelse med mål om å leggje til rette for at fleire skal kunne gå eller sykle til skule, arbeid mm.

Naturmangfald

Areal til gang- og sykkelveg, veg og andre trafikktiltak kan røre viktige naturverdiar i tråd med prinsippa i naturmangfaldslova for forvaltning av naturverdiar, jf. § 7 og §§ 8–12. Gjeldande nasjonal politikk på miljøområdet er formulert i rundskriv T-2/16 – revidert oktober 2019. Mellom anna bør det leggjast vekt på å unnlata inngrep i naturtypar med verdi A, utvalde naturtypar, truga naturtypar etter gjeldande raudliste for naturtypar (kategoriane CR-kritisk trua, EN-sterkt trua og VU-sårbar) - og dessutan i leveområde for truga artar på raudlista (kategoriane CR, EN og VU).

⁵ <https://klimaservicesenter.no/kss/klimaprofiler/telemark> (oppdatert januar 2021)

Langs vegar kan ein finne artsrike vegkantar med til dømes orkidear og slåtteeengflora. Det bør takast omsyn til slike areal ved at det ikkje blir grave, tilførte masse eller etablerast fysiske anlegg på desse stadene. Det kan og vere aktuelt med seinare kantslått for å ta vare på naturverdiane.

Ivaretaking av naturlege vassvegar er viktig, ikkje berre som eit flaumtiltak, men òg av omsyn til naturmangfald. Å lukke vassvegar er ikkje i samsvar med nyare natur- og klimatiltak, jf. forskrift om fysiske tiltak i vassdrag § 1. Vidare skal det takast omsyn til kantsonene til vassdrag, jf. § 11 i vassressurslova.

I tilfelle der det oppstår interessekonflikt og ulike omsyn som må ivaretakast, må det gjennomførast ein grundig vurdering av trafikktryggleik og naturmangfald. Til dømes trær som står innanfor tryggleikssona til vegen - som kan føre til alvorleg skade ved påkøyrse eller som tydeleg påverkar siktsona. Store, gamle tre kan inneha store naturverdiar ved å vere levestad for ei rekke sjeldne eller raudlista artar. I nokre høve bør slike trær «oppstrammast» slik at trekrona ikkje hindrar sikt, framfor å fellast, dersom dette er naudsynt av omsyn til trafikktryggleiken. Omsynet til naturmangfald skal vege tungt i planlegginga av tiltak og vurderinga av kva løysingar som skal veljast.

NASJONALE OG REGIONALE FØRINGAR I TRAFIKKTRYGGLEIKSARBEIDET

MELD. ST. 40 (2015-2016) TRAFIKKSIKKERHETSARBEIDET – SAMORDNING OG ORGANISERING

Regjeringa legg til grunn at Noreg er leiande i verda når det gjeld trafikktryggleik på veg, som fylgje av målretta, tverrsektoriell, kunnskapsbasert og langsiktig innsats. Trafikkulykker er likevel eit stirt samfunnsproblem og omfanget i tapte liv er uakseptabelt. Trafikktryggleik må difor ha stor prioritet framover, med nullvisjonen som eit av hovudmåla for transportpolitikken. I stortingsmeldinga presenterer regjering seks satsingsområde:

1. Forankring av samarbeid på tvers av sektorar innanfor trafikktryggleiksarbeid på overordna nivå
2. Betre utnytting av tilsyns- og kontrollinnsatsen gjennom styrka samarbeid
3. Meir effektiv formidling, enklare tilgang og betre utnytting av kunnskap frå ulykkeundersøkingar
4. Retningslinjer for registrering av vegtrafikkulukker og auka utveksling av skade- og ulykkedata
5. Generelt vil regjeringa vidareføre ei brei tilnærming til trafikktryggleiksarbeidet, ein målretta innsats mot dei mest alvorlege ulykketypane og ein målretta innsats mot risikogrupper
6. Trafikkretta trafikktryggleiksarbeid skal vektleggjast

NASJONAL TRANSPORTPLAN

Meld. St. 33 (2016-2017) Nasjonal transportplan 2018-2029

Regjeringa vidarefører i Meld. St. 33 (2016-2017) - Nasjonal transportplan 2018-2029 nullvisjonen og legg opp til eit nytt ambisiøst etappemål om maksimalt 350 omkomne og hardt skada i 2030. Regjeringa vil i planperioden rette innsatsen mot fylgjande fem hovudområde:

1. Sikre vegar
2. Risikoåtferd i trafikken
3. Spesielt utsette grupper i trafikken
4. Teknologi
5. Tunge kjøretøy

Nasjonal transportplan 2018-2029 inneheld for fyrste gong eit eige kapittel om Barnas transportplan.

BARNAS TRANSPORTPLAN

Regjeringa vil:

- Legge til rette for at åtte av ti born og unge skal velje å gå eller sykle til skulen
- Styrke trafikktryggleiken for born og unge
- Legge vekt på born og unges omsyn i planlegging og utvikling av transportsystem
- At det skal leggjast vekt på omsyn til born og unge i lokal og regional planlegging
- Fylgje opp transportetatane og Avinor når det gjeld omsyn til born og unge i utvikling av transportinfrastruktur
- Styrke kompetansen om trafikktryggleik i barnehage og skule

I planen vert det presisert at born og unge er framtidts trafikantar. Dette må takast omsyn i overordna planar.

NASJONAL TILTAKSPLAN FOR TRAFIKKSIKKERHET PÅ VEG 2018 – 2021

Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018-2021 er utarbeida av Statens vegvesen, politiet, Helsedirektoratet, Utdanningsdirektoratet, Trygg Trafikk, fylkeskommunane og sju storbykommunar. I tillegg har ein rekkje øvre aktørar gjeve innspel til planen.

Planen byggjer på *Meld. St. 33 (2016-2017) Nasjonal transportplan 2018-2029* (NTP) og *Meld. St. 40 (2015-2016) Trafikksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering*. Ambisjonsnivå og prioriteringar i tiltaksplanen er i samsvar med *Statens vegvesens handlingsprogram 2018-2023* (2029), *Strategiplan for polititjeneste på veg 2016-2019*, *Trygg Trafikks strategi 2018-2025*, fylkeskommunanes planar for prioritering innanfor trafikktryggleiksarbeidet og dei sju storbykommunanes trafikksikringsplanar.

Formålet med nasjonal tiltaksplanen er å presentere eit foreina og breitt spekter av fagleg forankra tiltak, i tillegg til å styrkje samarbeidet mellom dei sentrale ts-aktørane. Tiltaka i tiltaksplanen skal sikre at me har stø kurs mot etappemålet i NTP om maksimalt 350

omkomne og hardt skada i 2030 - noko som inneber ein reduksjon på om lag 60 prosent samanlikna med gjennomsnittet for perioden 2012-2015.

REGIONAL PLAN FOR SAMORDNA AREAL OG TRANSPORT I TELEMARK 2015-2025

Telemark fylkeskommune har laga ein plan for betre å kunne samordne arealbruken og dei ulike transportformane. Fagområda senterstruktur og stadutvikling, fylkesvegar, kollektivtrafikk og trafikktryggleik er samla i same plan. Fylkestinget har vedtatt *Regional plan for samordna areal og transport for Telemark 2015-24* med handlingsprogram 2015-18.

Planen erstattar følgjande regionale planar i Telemark:

- *Fylkesvegplan*
- *Senterstrukturplan*
- *Kollektivplan*
- *Trafikksikkerhetssplan*

Vestfold og Telemark fylkeskommune starta i 2021 utarbeiding av ny regional TS-plan.

REGISTRERINGER OG ANALYSER – STATISTIKK OG FAKTA

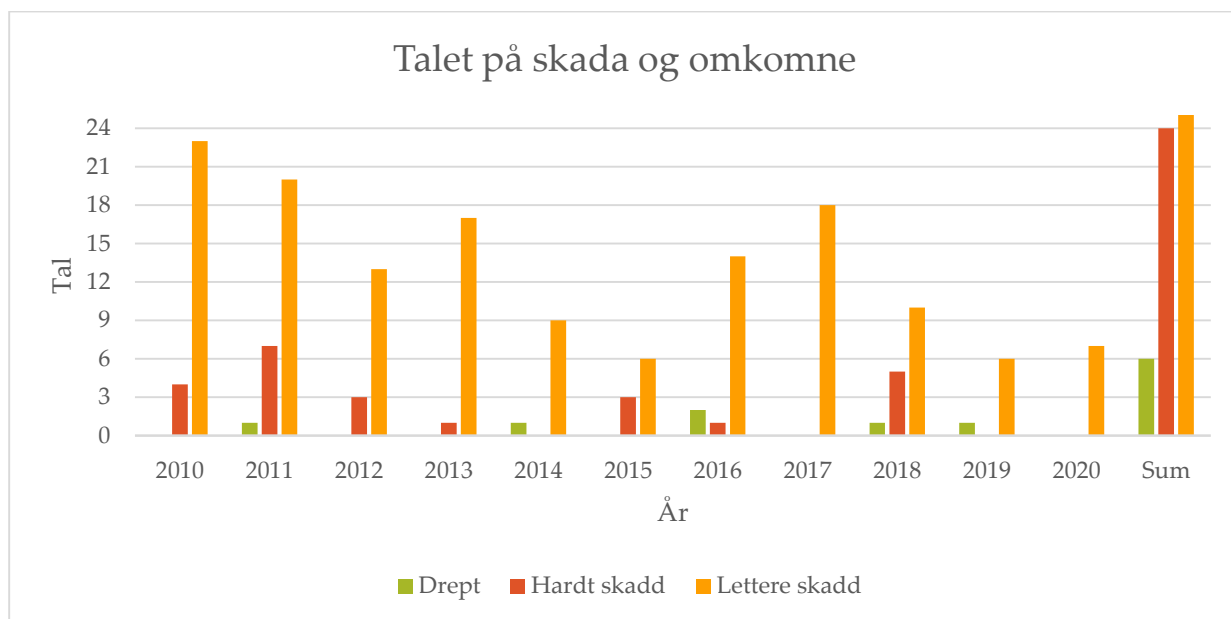
Ulykker og skader i trafikken førar til stor liding for dei menneska som vert ramma, samstundes er det også svært kostbart for samfunnet. Ulykkekostnadane er rekna til omlag 24,2 mrd. kr. Helse- og omsorgstenesta i kommunane må ta mykje av rekninga. Det lønner seg difor med førebyggjande arbeid!

ULYKKER OG TRAFIKK I VINJE KOMMUNE

I tiårs-perioden frå 2010 – 2020 har det totalt vore 120 trafikkulykker med personskade i Vinje kommune. Det har vore ein nedgåande trend frå 2010, og i 2020 var det 6 ulykker med personskade (fig. 2). I løpet av same tidsperiode har det i desse ulykkene vore totalt 6 omkomne og 167 skada - 24 hardt skada og 143 lettare skada (fig. 3). Tala er henta frå Statens vegvesen sin ulykkesstatistikk.



Figur 2. Talet på trafikkulykker med personskade per år. Det har vore ein nedgåande trend i perioden frå 2010-2020.

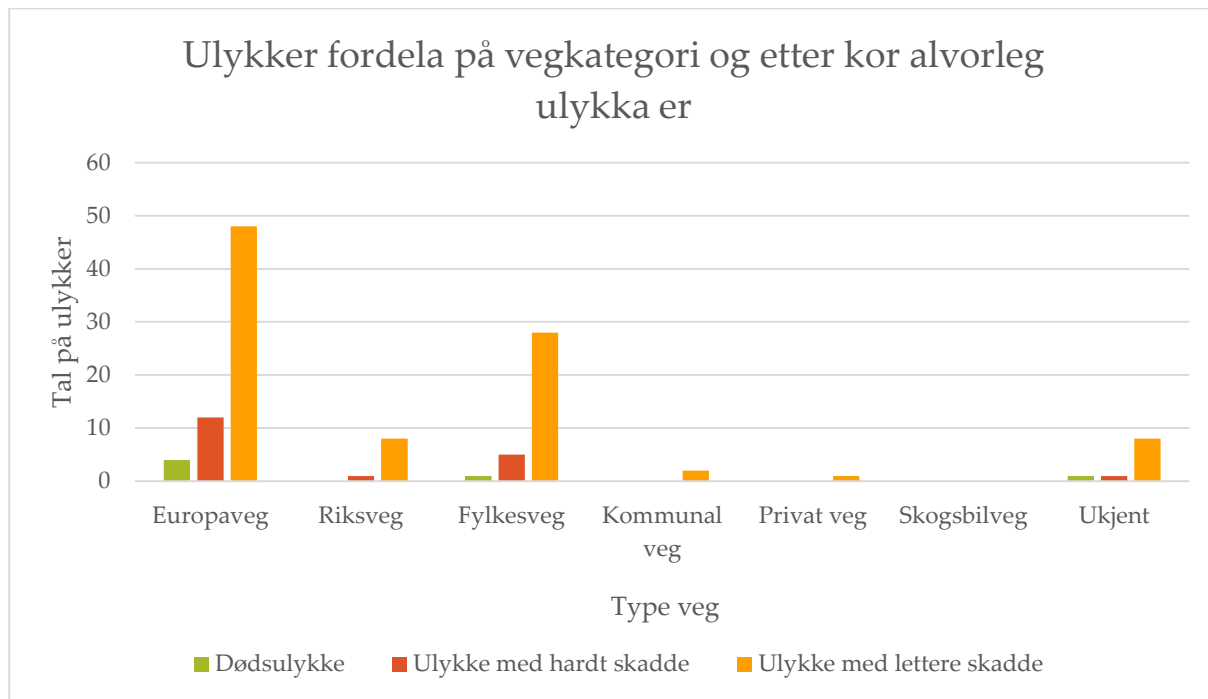


Figur 3. Talet på skada og omkomne i trafikkulykker per år. Det er totalt 6 omkomne, 24 hardt skada og 143 lettare skada i perioden 2010 – 2020.

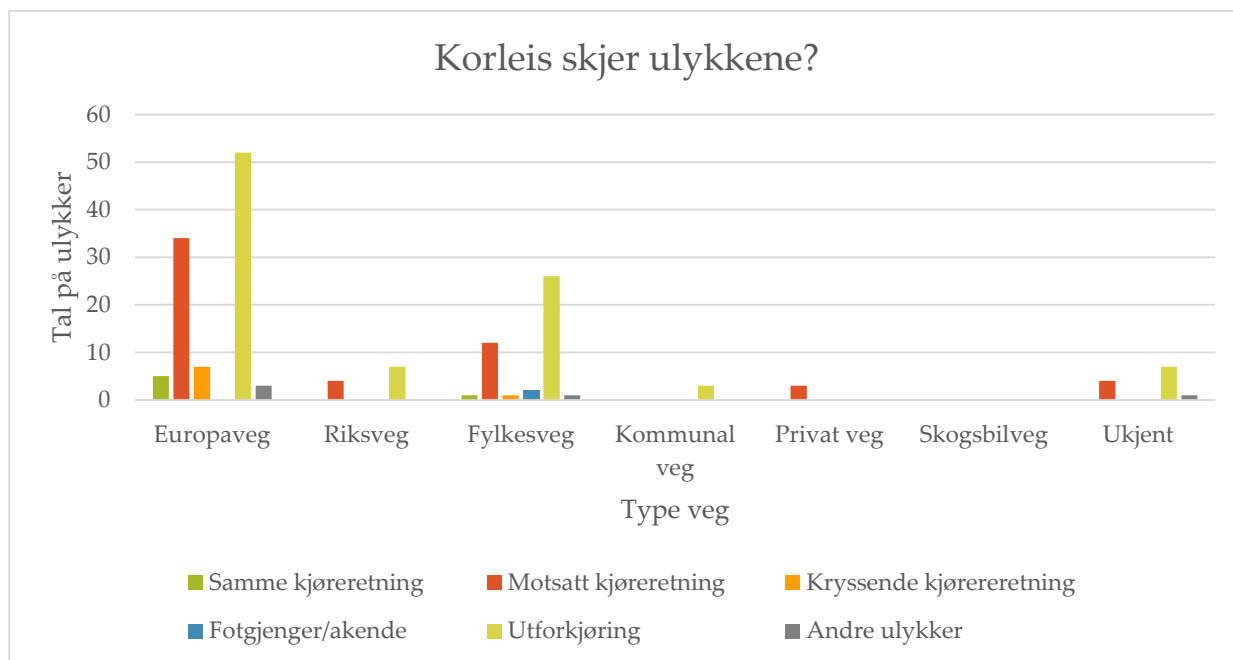


Figur 4. Det har vore totalt seks dødsulykker i 2010 - 2020, 19 ulykker der det har vore hardt skada og 95 ulykker med lettare personskade.

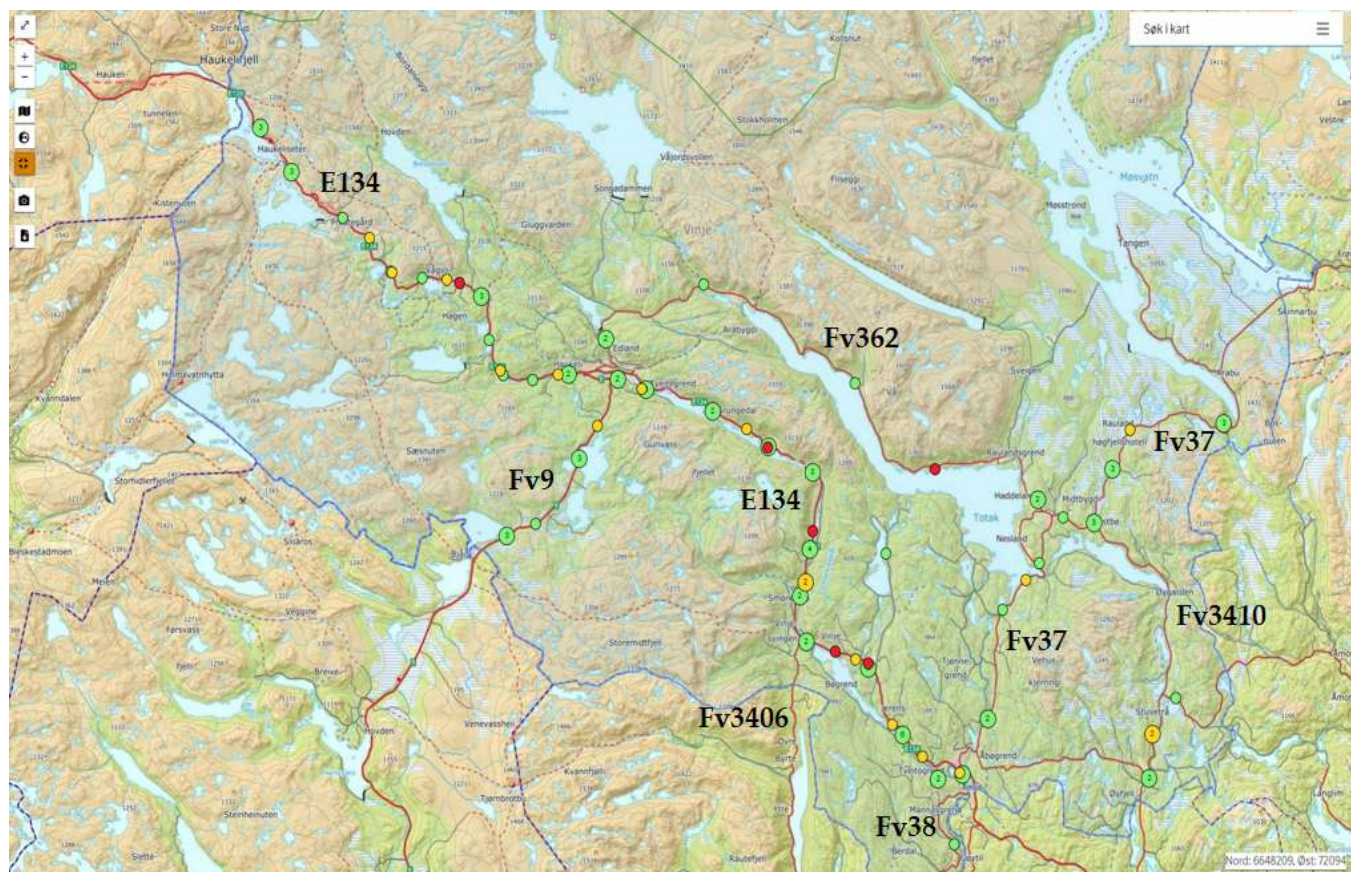
ULYKKENES ART



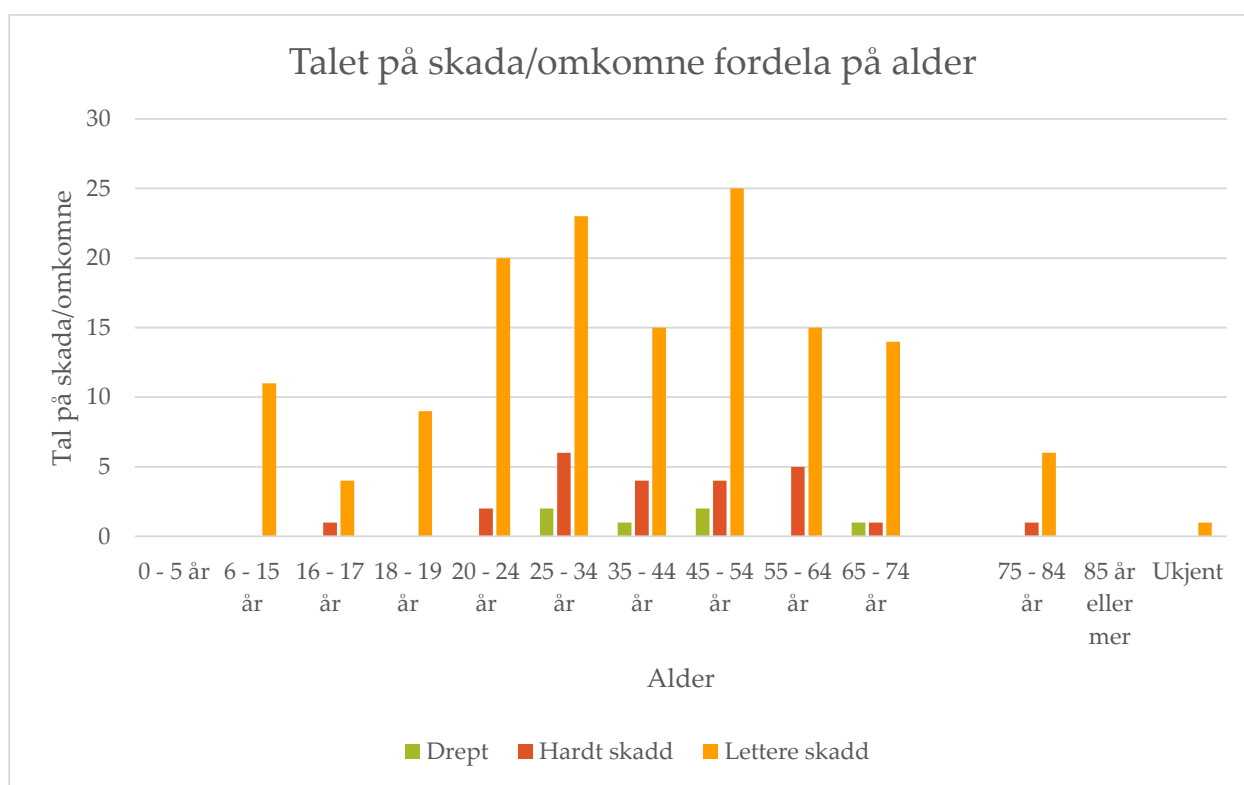
Figur 5. Ulykker dela på type veg og alvorlegheitsgrad. Dei fleste ulykkene og mest alvorlege ulykkene skjer på E134.



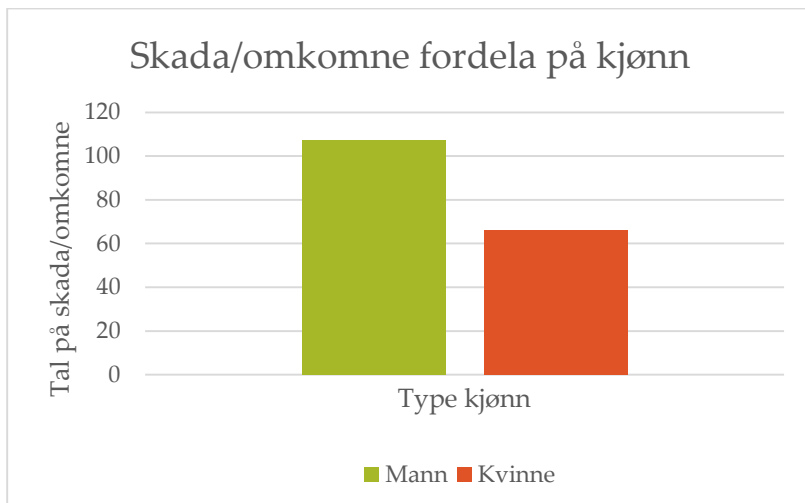
Figur 6. Tal på ulykker fordela på dei ulike type vegane. Dei fleste ulykkene som skjer på E134 og fylkesvegane er ulykker knytt til utforkjøring og møteulykker.



Figur 7. Kartutsnitt av Vinje kommune som syner plassering av ulykkene og alvorlighetsgrad perioden 2010-2020. Raud sirkel er dødsulykker, gul sirkel er ulykker med hardt skada og grøn sirkel er ulykke med lettere skada. Kartet er henta ut frå statens vegvesen sit vegkart.no.



Figur 8. Talet på skada/omkomne fordela på dei ulike aldersgruppene.



Figur 9. Tal på skada/omkomne fordela på kjønn. Totalt er det 107 menn og 66 kvinner som er skadd/omkomne i trafikken i Vinje kommune i perioden 2010-2020.

TILTAK OG STRATEGI

I Nasjonale tiltaksplanen (2018-2021) er det satt opp ein rekkje tilstandsmål formulert som måltal. For å nå desse måla må det settast i verk tiltak. Planen er under rulling og ny plan for planperioden 2022-2025 overrekkjast statsråd i mars 2022.

Kommunen skal arbeide aktivt for å bidra for å oppnå desse tilstandsmåla. Dette gjeld fyrst og fremst på fylgjande område:

- Auka bruk av bilbelte, refleks, bakover-vendt barnesikring, sykkelhjelm.
- Redusere talet på bilister som overskrid fartsgrensa.
- Kommunen er godkjent som trafikksikker kommune.
- Alle skular er godkjent som trafikksikre skular.
- Alle barnehagar er godkjent som trafikksikre barnehagar.

Det gjerast ein rekkje tiltak for å betre trafikktryggleik i Vinje kommune. Anten det er fysiske tiltak eller haldningsskapande arbeid.

HALDNINGSSKAPANDE TILTAK

Haldningsskapande arbeid må byggjast på samarbeid mellom ulike etatar. Skule, politi, trygg trafikk, kommunal verksemd og frivillige organisasjonar må alle ha fokus på ein god samkøyring i høve trafikktryggleik. Stort sett gjeld dette barn og unge. Ungdom er overrepresentert i ulykkesstatistikken og er difor eit særskild satsingsområde.

Skulane skal gjennom samarbeid med politi og trygg trafikk gjennomføre trafikkopplæring. Dei skal ha fokus på refleks, trafikkreglar og ikkje minst korleis ein skal opptre i trafikken.

Hovudansvaret for haldningsskapande arbeid er foreldre. Rollemodeller i heimen sine handlingar i trafikken formar barns haldningar i minst like stor grad som opplæring på skulen.

Vinje kommune er sær oppteken av at det skal vere trygt for barn og unge å ferdast til og frå skule. Ein hjartesone er ein sone rundt skulen der det er fokus på trafikktryggleik og ein ikkje ynskjer at føresette køyrer. Ein hjartesone rundt skulen gjer det sikrare for elevane å gå eller sykle. Mindre biltrafikk og tryggare stopp- og hentesone er eit viktig trafikktryggleikstiltak!



Vinje kommune ynskjer å gjennomføre følgjande tiltak for haldningsskapande arbeid:

- Barnehagane legg til rette for trafikkopplæring frå borna er 3 år.
- Skulane arrangerer årlege kampanjar med politi og trygg trafikk. Tema kan vere refleks, høg fart, rus mm.
- Trafikktryggleik blir eit tema i 4. klasse på barneskulen.
- Trafikktryggleik blir eit tema i 9. klasse på ungdomsskulen.
- Arbeide med hjartesone rundt Vinjeskulane.
- Vinjeskulane har laga eige plan for trafikksikker skule (vedlegg 2).
- «Heim for ein 50-lapp» – eit prosjekt for å få ungdommar trygt heim etter tilskipingar.
- Det reklamerast for trafikktryggleik på arrangement i kommunen.

INFORMASJON OG OPPLYSING

Vinje kommune skal arbeide for at skilting og merking av trafikantinformasjon skal vere lettlest og eintydig. Kommunen skal bidra til å spreie trafikkinformasjon som opplysningar om kollektivtrafikk med rutetider, kø, trafikkarbeid, endringar i trafikkbilete mm. Fylkeskommunen har også ein rekkje trafikktryggleiksmateriell dei kan bidra med.

KONTROLL OG OVERVAKING

Det er ynskjeleg frå kommunalt hald at grad av kontroll langs vegane i kommunen aukast. Det er fleire stader med trafikkfarlege situasjonar som følgje av høg fart. Generelt sett er dette E134 og fylkesvegane til turistdestinasjonane i kommunen. Vegane som følgjer frå aust og vest til desse destinasjonane er høg-trafikkert og det er lokale erfaringar med sær høg fart og såkalla «villmannskøyning».

Eit auka fokus på kontroll frå politi og vegvesen vil vere med å dempe desse erfaringane og vil over tid endre køyremåte hos brukarane.

Det må vurderast aktuelle tiltak som fotoboks og gjennomsnittsmåling på utsette strekningar.

KOMMUNALE TILTAK

I den Nasjonale tiltaksplanen (2018-2021) er det sett mål for tilstandsutvikling innanfor område der tilstandsendringar er av vesentleg tyding for utviklinga i tal på omkomne og hardt skada. Tilstandsmåla er satt innanfor 13 ulike innsatsområde.

I denne planen er vurdert å arbeide vidare med 11 av dei 13 nasjonale tilstandsmåla og innsatsområda under dei tre tema;

1. Risikoåtferd i trafikken
2. Befolkningsgrupper, born, ungdom, eldre og nedsett funksjonsevne
3. Trafikantgrupper/køytøy (gåande, syklende, mc og moped, tunge køytøy)

Under kvart av områda er det konkretisert våre kommunale tiltak som skal bidra til å nå dei nasjonale måla.

RISIKOÅTFERD I TRAFIKKEN

FART

Nasjonale mål:

<i>Fart</i> <i>(kapittel 4.2)</i>	<i>Del av køytøya som overheld fartsgrensa</i>	<i>57,2 %</i> <i>(2016)</i>	<i>70 %</i> <i>(2022)</i>
--------------------------------------	--	--------------------------------	------------------------------

Kommunale tiltak:

- Kommunen som arbeidsgjevar skal påverke sine tilsette i teneste til å opptre med minst mogleg risiko i trafikken.
- Kommunen skal ha utarbeida retningsliner for tenestereiser og forankre denne i alle tenestekområde.
- Trafikktryggleik skal være årleg tema i kommunens arbeidsmiljøutval (AMU).
- Kommunen, som kjøper av ulike tenestar, skal stiller krav til samarbeidsparter om trafikksikker atferd (transporttenestar, veg og vedlikehaldstenestar). Desse innarbeidast i anbodsdokumenta.
- Kommunens tilsette gjennomfører e-læringskurs i Trafikktryggleik og HMS (utviklet på KS-læring plattform av Trygg Trafikk).

RUS

Nasjonale mål:

Rus (kapittel 4.3)	<i>Del av trafikkarbeidet som utførast under påverking av alkohol over 0,2 promille</i>	0,2 % (2016/2017)	0,1 % (2026)
	<i>Del av trafikkarbeidet som utførast under påverking av narkotika over straffegrensa</i>	0,6 % (2016/2017)	0,4 % (2026)

Kommunale tiltak:

- Kommunen skal arbeide aktivt for å hindre at tilsette er påverka av legal eller illegale rusmidlar i tenesta.
- Ved kaup eller «leasing» av nye biler skal alkoholås innarbeidast som ein del av anbudsgrunnlaget.
- «Heim for ein 50-lapp» – eit prosjekt for å få ungdommar trygt heim etter tilstellingar.

BILBELTEBRUK

Nasjonale mål:

<i>Bilbelte/sikring av born i bil</i> (kapittel 4.4)	<i>Del førarar og forsetepassasjerar som nyttar bilbelte i lette køyretøy</i>	97,2 % (2017)	98 % (2022)
	<i>Del born i alderen 1 – 3 år som er sikra bakovervendt i bil</i>	63 % (2017)	75 % (2022)
	<i>Del førarar av tunge køyretøy som nyttar bilbelte</i>	84,3 % (2017)	95 % (2022)

Kommunale tiltak:

- Kommunen skal alltid velje bussar med 3-punktsbelte ved leige av bussar til transport i regi av kommunen.
- Kommunen har retningslinene for tenestereiser – der det er ein føresetnad om at alle kommunalt tilsette bruker bilbelte ved transport i teneste. Dette gjeld bil og buss.
- Helsestasjonars verksemd skal ha auka fokus på temaet born i bil og då spesielt at borna skal sitje sikra bakovervendt i bil til dei er 4 år.
- Kommunen gjennom dei kommunale barnehagane gjennomfører tiltak for å auke fokus på sikring av born i bil (materiell / kampanje gjennom Trygg Trafikk).

BEFOLKNINGSGRUPPER (BARN, UNGDOM, ELDRE OG FUNKSJONSHEMMEDE)

BORN

Nasjonale mål:

Born (0-14 år) (kapittel 5.2)	Tall omkomne born (0-14 år) i trafikken.	4 (2017)	0 (minst eitt år i 2018-2021)
----------------------------------	--	-------------	----------------------------------

Kommunale tiltak:

- Barnehagar og skular skal i samarbeid med føresette ha fokus på trafikktryggleiksarbeid og førebygging av ulykker - Tiltak i trafikksikker barnehage og skule.
- Kommunen skal gjennomføre vurdering av særleg farleg skuleveg.
- Kommunen skal arbeide for trafikksikre soner rundt skulene – Hjartesone.
- Kommunen skal avgrense tilhøve for å køyre inn på skuleområde.
- Kommunen skal leggje til rette for at fleire kan sykle eller gå til skulen.
- Skulane skal sørge for god sykkelopplæring i tråd med kompetansemål i *Kunnskapsløftet*.
- Kommunen skal stimulere lag og foreiningar til at alle born til og frå fritidsaktivitetar sikrast best mogleg og at vaksne som transportørar køyrer med lågast mogleg risiko.
- «Heim for ein 50-lapp» – eit prosjekt for å få ungdommar trygt heim etter tilstellingar.
- Kommunen skal sørge for at tilsette i barnehagar og skular har tilstrekkeleg kompetanse for å gjennomføre god trafikkopplæring i tråd med gjeldande rammeverk.
- Kommunen skal stimulere lag og foreiningar til å innarbeide retningslinjer for transport innanfor sin verksemd.

UNGDOM OG UNGE FØRARAR

Nasjonale tilstandsmål:

Ungdom og unge førarar (kapittel 5.3)	Risiko for bilførarar i aldersgruppa 18-19 år for å bli omkomne eller hardt skadd per køyrde km		- 30 % ^A
--	---	--	---------------------

^A Reduksjon i periode 2018-2021 samanlikna med periode 2013-2016

Kommunale tiltak:

- Kommunen skal sørge for at alle ungdomsskulane har naudsynt kompetanse for å tilbyde valfaget «trafikk» på ungdomstrinnet.
- Kommunen skal tilbyde trafikalt grunnkurs som ein del av valfaget «trafikk».
- Kommunen skal stimulere lag og foreiningar til å innarbeide retningslinjer for transport innanfor sin verksemd.

ELDRE TRAFIKANTAR OG TRAFIKANTAR MED NEDSETT FUNKSJONSEVNE

Nasjonale tilstandsmål:

Eldre trafikantar og trafikantar med nedsett funksjonsevne (kapittel 5.4)	Risiko for bilførarar i aldersgruppa 75+ for å bli omkomne eller hardt skadd per køyrde km		- 30 % ^A
	Risiko for fotgjengarar i aldersgruppa 75+ for å bli omkomne eller hardt skadd i trafikkulykker per gå-km		- 30 % ^A

^A Reduksjon i periode 2018-2021 samanlikna med periode 2013-2016

Kommunale tiltak

- Kommunen skal leggje til grunn universell utforming ved fysisk utforming av veger og gangfelt (og forlenging av gangfelt) for å ivareta eldre trafikantar og trafikantar med nedsett funksjonsevne.
- Kommunen skal stimulere pensjonistforeiningane til å integrere tema trafikktryggleik i sin verksemd.
- Sikre trygg veg eller transport der det ved forskjellige årsakar er utfordrande å kome seg til og frå servicetenesatar for eldre trafikantar og trafikantar med nedsett funksjonsevne. Til dømes godt støydd gangvegar på vinteren, anna transport eller hjelpemiddel ved ekstremvær og anna dårleg vær.

TRAFIKANTGRUPPER/KJØRETØYGRUPPER (GÅANDE, SYKLANDE, MC OG MOPED, TUNGE KØRETØY)

INNSATSOMRÅDE, GÅANDE OG SYKLANDE

Nasjonale tilstandsmål:

Gående og syklande (kapittel 6.2)	Tall km i tilknytning til riksveg og fylkesveg som leggjast til rette spesielt for gåande og syklande	Samla i planperioden: 165 km på riksveg (2018-2021) ^A 230 km på fylkesveg (2018-2021)	
	Del syklistar som brukar sykkelhjelm	58,8 % (2017)	70 % (2022)
	Del fotgjengarar som bruker refleks på opplyst veg i mørke	40 % (2017)	50 % (2022)

Kommunale tiltak:

- Helsestasjon, barnehagane og skulane skal årleg fokusere på tydinga av at syklistar og fotgjengarar bruker personleg verneutstyr i trafikken (sykkelhjelm, refleks).

- Vaktordning ved skulane på morgon og ettermiddagen for å sikre at skoleborn kryssar vegane trygt.
- Skular, barnehage, kulturhus og idrettsanlegg skal ha tilgjengeleg refleks og opplyse om tryggleik ved bruk av refleks.
- Brøyting og støying på skulevegane skal vere ferdig i god tid før skulestart slik at det ikkje oppstår farlege situasjonar med større anleggsmaskinar.
- Høge brøytekanter langs skuleveg må fjernast for å sikre tilstrekkeleg siktsone.

MOTORSYKKEL OG MOPED

Nasjonale tilstandsmål:

Motorsyssel og moped (kapittel 6.3)	Risiko for å bli omkomne eller hardt skadd for MC- og mopedførere per køyrde km		- 30 % ^B
--	---	--	---------------------

^B Reduksjon i periode 2018-2021 samanlikna med periode 2013-2016.

Kommunale tiltak:

- Arbeide for å tilby valfaget «Trafikk» på ungdomstrinnet.
- Mopedopplæring i skulen kan vere aktuelt.

KØYRETØYTEKNOLOGI

Nasjonale tilstandsmål:

Køyrerøy-teknologi (kapittel 8.3)	Del av trafikkarbeidet som utførast med bilar som har automatisk naudbrems (AEB)	14,4 % ^D (2017)	25 % (2022)
	Del av trafikkarbeidet som utførast med bilar som har feltskiftevarsjar	39,2 % ^D (2017)	52 % (2022)
	Del av trafikkarbeidet som utførast med bilar som har automatisk naudbrems for å hindre kollisjon med fotgjengarar og syklistar (fotgjengarar-AEB)	14,4 % ^D (2017)	25 % (2022)

^D Estimert Del i 2017 basert på berekningar gjort i 2015 (TØI-rapport 1450/2015 Førarstønadssystem – Status potensial for framtida).

Kommunale tiltak:

- Kommunen skal i anbudsreglementet, ved kaup/«leasing», leggje inn krav om automatisk naudbrems, feltskiftevarsjar og fotgjengarvarsjar.

SYSTEMATISK TRAFIKKTRYGGLEIKSARBEID I OFFENTLIG OG PRIVAT SEKTOR

Nasjonale tilstandsmål:

Systematisk og samordna trafikkssikkerhetsarbeid i fylkeskommunar og kommunar (kapittel 9.2)	Tall kommunar som er godkjent som Trafikksikre kommunar	62 ^E per 1/1-2018	125 per 1/1-2022
--	---	---------------------------------	---------------------

Kommunale tiltak:

- Kommunen skal vere godkjent som Trafikksikker kommune.

FYSISKE TRAFIKKTRYGGLEIKSTILTAK

Nasjonale tilstandsmål:

Møteulykker og utforkøyringsulykker (kapittel 7.2)	Del av trafikkarbeidet på riksvegar med fartsgrense 70 km/t eller høgare som føregjeng på møtefrie vegar	49,3 % pr 1/1-2018	54,1 % pr 1/1-2022
	Tall km riksveg med fartsgrense 70 km/t eller høgare som er gjennomgjeenge og som tilfredsstillar minstestandarden i NTP med tanke på å hindre alvorlege utforkøyringsulykker		1500 km (betrast i 2018-2023) ^C

Fysiske tiltak ligg i eiga handlingsplan for KDP trafikkssikring. Utfordringar på veger med staten eller fylkeskommunen som vegeigar skildrast særskilt. Handlingsplanen er eit plandokument som skildring av kommunens prioriteringar dei neste åra, samt kostnadsoverslag der det føreligg. Tiltakslista er ikkje ein opplisting av alle omsyn, men kva tiltak som er realistisk for kommunen å få gjennomført i komande planperiode med bakgrunn i kommunens økonomiske rammer. Trygg skuleveg samt gang- og sykkelvegar i kommunen vektast høgt i prioriteringane.

Handlingsplanen har vore plandokument i Vinje kommune i lang tid og blir oppdatert ofte. Førre utbyggingstiltak kan setjast i verk er det krav til ROS-analyse og utarbeiding av reguleringsplan.

Fysiske tiltak som skal prioriterast er:

- Gang- og sykkelvegar
- Kryss / utbetringsstiltak
- Kollektivtiltak
- Gateljos
- Skilting og fartsreducerande tiltak
- Klimatilpassingstiltak

ORGANISERING, ADMINISTRASJON OG BUDSJETT

Trafikktryggleiksarbeidet administrerast av etat for Teknisk drift og infrastruktur (TDI) i samarbeid med planavdelinga (PUB). I dette ligg ansvaret for å søkje trafikktryggleiksmidlar i samsvar med gjeldande planverk - sjå handlingsdel og punkt om haldningsskapande tiltak i denne planen.

Trafikksikringstiltaka i denne planen skal innarbeidast i økonomiplanen. Samstundes skal tiltak som gjeng over fleire år, samt tiltak med oppstart i handlingsplanperioden prioriterast i budsjettet kvart år. Kommunalsjefane har ansvaret for å innarbeide utgiftene innanfor eige budsjettområde.

På fylkes- og riksveger er det fylkeskommunen og Statens vegvesen som finansierar tiltak.

Tiltak på kommunal vegar som krev at kommunen sjølv bidreg med midlar må handsamast som ein del av budsjetthandsaminga for økonomiplanen.

EVALUERING, OPPFØLGING, RULLERING

Kommunalsjefane rapporterer årleg på tiltak innanfor eget ansvarsområde til plankoordinatoren - som så samanfattar dette og legg fram ein samla rapport til Rådmannen. Rådmannen rapporterer årleg til kommunestyret.

VEDLEGG

- Handlingsplan for fysiske tiltak - tabell som viser samlege tiltak med ansvarleg sektorleiar og eventuell kostnad
- Vinjeskulen – Trafikksikker skule
- Rettleiar Trafikksikker kommune