

Trafikksikkerhetsplan



Vegårshei kommune

Vedtatt i kommunestyre-sak 5/08, 5.2.08.

INNHold

1	Innledning.....	3
1.1	Planform - framtidig implementering i kommuneplan.....	4
1.2	Trafikksikkerhetsarbeidet i kommunen.....	4
2	Visjon - økt trafikksikkerhet på vegårshei	5
2.1	Hovedmål	5
2.1.1	Strategi / tiltak:	5
3	registreringer og problemanalyse	6
4	Veinett & veitrafikk - trafikkbilde	7
4.1	Karakteristikk av trafikkbildet	8
5	ULYKKER, STATISTIKK.....	9
5.1	Registrerte ulykker med personskade	9
5.1.1	Hovedtal	9
5.1.2	Veikategori - ulykkestall	10
5.1.3	Ulykker knyttet til veistrekning	10
5.1.4	Årstid for ulykkene og antall skadede.....	12
5.1.5	Føreforhold – ulykker med personskade.....	13
5.1.6	Tidspunkt på døgnet når ulykkene skjedde:.....	13
5.1.7	Strøk for ulykkessted - skadeomfang	13
5.1.8	Fartsgrense - skadeomfang.....	14
5.1.9	Uhellstype og alvorsgrad/skadeomfang på personer.....	15
5.1.10	Påkjørsel av elg/rådyr.....	15
5.1.11	Oppsummering av statistikk.....	16
5.2	Spørsmålsstillinger i forhold til ulykkesregistreringene og statistikken.....	16
6	TILTAK	17
6.1	Prioritering av tiltak	17
6.2	Prioriterte tiltak- handlingsplan.....	18
6.3	Tiltak - handlingsplan med stedsangivelse på kart (vedlegg 1:5000).....	19
7	Veien videre – Anbefalinger fra prosjektgruppa.....	22
7.1	Prosess.....	22
7.2	Arbeid som gjenstår/Tema som ikke er omtalt/berørt.....	22
8	Politisk behandling:.....	22

1 INNLEDNING

Stortinget vedtok i februar 1996 en interpellasjon om å stimulere flere kommuner til å utarbeide handlingsplaner for trafikksikkerhet. Konkret ble dette fulgt opp med en veileder fra Vegvesenet (håndbok 209). Målet med kommunal trafikksikkerhetsplan (TS-plan) er å øke kommunens innsats i trafikksikkerhetsarbeidet generelt, samt avdekke områder (geografisk og tematisk) der det er nødvendig å sette i verk tiltak og finne fram til virkemidler for å bedre sikkerheten for de som ferdes på eller ved trafikkareal.

Fra og med år 2001 har TS-plan vært en forutsetning for å få statlig støtte til planlegging og gjennomføring av tiltak for sikring av barns skoleveier på fylkesveier og kommunale veier. Planen er også ment å skulle omhandle riksveier, men den kan kun brukes til å underbygge krav om utbedringer/tiltak på riksveinettet.

Tiltakene må oppfylle følgende vilkår for at det skal bli tildelt midler:

- Tiltaket må være beskrevet og stedfestet (område, strekning, punkt)
- Tiltaket må være begrunnet
- Det må foreligge en kostnadsberegning av hvert enkelt tiltak
- Det må angis hvordan tiltaket skal finansieres (statlig tilskudd 60%, resten, 40%, dekkes av fylkeskommunen eller kommunen).
- Det må angis når tiltaket kan gjennomføres
- Tiltakene må være prioritert.

I veilederen er det foreslått:

- forankring av planen på høyt nivå i kommunen
- en organisering av arbeid og prosess med *tverretattlig* medvirkning og eierskap til innholdet
- at planen blir en del av kommuneplanen og revisjon på lik linje med kommuneplanen.

Kommunestyret vedtok i K.sak 56/05:

Følgende utvalg gjennomgår foreliggende trafikksikkerhetsplan og fremmer forslag til ev. tiltak:

Anne Lindtveit (KrF)

John Geir Smeland (AP)

Morten Rugnes (H)

Rådmannen utpeker en sekretær.

Vigdis V. Alfsen har senere erstattet Anne Lindtveit i utvalget.

Arbeidet med planen har vært delt i 4 faser:

- 1) Registrering og innhenting av dokumentasjon
- 2) Vurdering av materiale
- 3) Forslag til tiltak (holdningsskapende- /fysiske tiltak)
- 4) Prioritere mellom tiltak (plassere ansvar for realisering, framdrift).

1.1 Planform - framtidig implementering i kommuneplan

Det er ikke satt noe krav til hvordan TS-plan skal forankres i planhierarkiet. Kommunens målsetting har vært å utarbeide en praktisk retta temaplan som støtter de formelle krava til blant anna å kunne søke om midler til trafikksikringstiltak. Foreløpig skal planen vedtas som en kommunal temaplan for trafikksikkerhet. Senere vil den eventuelt kunne implementeres i kommuneplanen. I arbeidet har vi sett nærmere på den lokale innsatsen i holdningsskapende arbeid, hvilke tiltak en ønsker å fokusere på overfor barn og unge, samt hvilke fysiske tiltak som kan føre til økt trafikksikkerhet langs veiene på Vegårshei.

Tiltakslista er tenkt rullert 1 gang i året. Prioriterte tiltak må innarbeides i økonomiplanen for kommunen.

1.2 Trafikksikkerhetsarbeidet i kommunen

Det er ingen samlet plan for organisering av trafikksikkerhetsarbeidet i kommunen. Kommunen søker årlig midler til aksjon skolevei, ellers etter behov for utbedringer av trafikkareal. På kommunale veier driver kommunen vanlig vedlikehold. Ved Vegårshei skule og Vegårshei barnehager drives det et viktig holdningsskapende arbeid, ofte sammen med politi/lensmann eller Trygg trafikk.

Barnehagene

0-3 år:

- Ungene skal være bevisst på å benevne begreper som har med trafikk å gjøre. Bruke navn på buss, bil, fortau osv.
- Videre være bevisst på å gå riktig når barna tas med på tur enten i vogn eller til fots.

3-4 år:

- Bruk av refleks
- Bruk av hjelm
- Sikring i bil
- Gå langs vei, kryssing av vei
- Besøk av Politi, instruksjon med "bamsen"

5 åringer:

- Bruk av refleks
- Bruk av hjelm
- Sikring i bil
- Gå langs vei, med å uten fortau
- Kryssing av vei, med og uten gangfelt
- Høyre/venstre
- Enkle skilter
- Hvor er det trykt å ake, gå, leke, sykle osv?
- Regler for busskjøring, hvordan sitte i bussen, av/på stigning (Busstur i samarbeid med Trygg trafikk)
- Besøk av Politi på en samling, gjerne med praktisk øving for eksempel på kryssing av vei.

Barneskolen

- Trafikksikkerhet en del av "pensum"
- "Busskurs" (av- og påstiging, hvordan oppføre seg i buss)
- Trafikkalenderen – innføring i trafikkregler og -forhold.

- Opplæring i adferd ved kryssing av vei.
- Tilbud om ”mørkekurs” der barna bl.a. blir lært om bruk av refleks.

Ungdomsskolen

Det blir ikke drevet spesiell opplæring mot ungdomskole eller generelt om hvordan en sykler i trafikken og hvordan man kan sikre seg for eksempel ved bruk av hjelm, lys osv. (Det er ikke noe lovpålagt oppgave å drive trafikksikkerhetsarbeid i skolen.)

Videregående skoler

Kommunen tilfører ikke andre kommuner eller institusjoner penger for å drive trafikksikkerhetsarbeid rettet mot skoleelever i den videregående skolen.

Politi

Politiet/Lensmannsetaten deltar aktivt i trafikksikkerhetsarbeidet i barnehage og skolepliktig alder t.o.m. barneskolen. Ut over dette er det tradisjonelle kontrollfunksjoner og holdningsskapende/forebyggende arbeid etaten utfører – oftest på en og samme tid.

Politiet vil for fremtiden bli mer synlig når de er på oppdrag. Både kjøretøy og personell skal i større grad være uniformert. Dette i seg selv ventes å ha en ”preventiv” virkning.

2 VISJON - ØKT TRAFIKKSIKKERHET PÅ VEGÅRSHEI

Kjøretøy er nødvendig og trygg trafikkavvikling viktig for å opprettholde bosetning i kommunen.

Kommunen har som visjon å bidra til at alvorlige trafikkulykker ikke skal skje, og at skadeomfanget blir så lite som råd dersom en ulykke skjer!

Videre ønsker en å tilrettelegge for at myke trafikkanter skal kunne ferdes trykt langs veiene i kommunen.

2.1 Hovedmål

1. Nedgang i personskadeulykker og ulykker med materielle skader
2. Oppfølging av spesielle trafikantgrupper (ulykkesutsatte)
3. Oppfølging av spesielle ulykkesutsatte områder
4. Arbeide for å få fortgang i handlingsrettede tiltak (foreløpige og permanente tiltak)
5. Holdningsskapende arbeid for å ansvarliggjøre trafikkantene
6. Sette på dagsordenen trafikksikkerhetsproblematikk og plassere / minne om ansvar mellom ulike offentlige nivå og etater (stat, fylke/kommune, skole/barnehage, politi/lensmenn/biltilsyn).

2.1.1 Strategi / tiltak:

- Kommunen og innbyggerne må sette fokus på trafikkfarlige områder, for å få fortgang i tildeling av midler til å utbedre flaskehalser/innsnevring, uoversiktlige kurver og kryss mm.
- Kommunen må ha rutiner for medvirkning (intern ansvars plassering/prosess) i regionale planarbeid. Kommunen må og ha rutiner for å oppdatere kommunal TS-plan, og for å sende årlige søknader om tildeling av midler til trafikksikringstiltak i tråd med planen.

- Motvirke utvikling av ”lokale trafikkregler” som kan føre til at det blir sammenstøyt mellom lokale og utenbygds trafikanter (gjelder særlig holdningen til forkjørsvier).
- Myra og Ubergsmoen sentrum må legges til rette med vekt på trygg ferdsel for myke trafikanter, og trygg skolevei for ungene, gjennom samordnet investering mellom kommunen og vegvesenet (trafikkseparering).
- Utbygging av gang- og sykkelvegnett og tilrettelegging av trygge sykkelruter langs veiene kan fremme folks helse og trivsel i bygda, og bli et aktivum i forhold til reiselivet (eks. Myra –Vegår).
- Holdningsskapende arbeid blant barn og unge skal forebygge alvorlige personskadeulykker. Slikt arbeid må prioriteres som en regelmessig oppgave. En vil fortsette med tilpasset opplæring for de som fotgjengere, og etter hvert som førere av kjøretøy (moped, traktor, bil osv.). Opplæringen skal øke forståelsen av ansvar for egen atferd og konsekvenser slik at de og andre trafikanter kan ferdes i trygge former.

3 REGISTRERINGER OG PROBLEMANALYSE

For å oppnå en målrettet innsats i trafiksikkerhetsarbeidet er det nødvendig med god oversikt over trafiksikkerhetssituasjonen i kommunen.

Det er flere datakilder som er aktuelle:

- Politirapporterte trafikkulykker
- Ulykker registrert ved legevakt, sykehus, primærlege
- Ulykker/uhell meldt til forsikringsselskapene
- Spørreundersøkelser hvor trafikanter ut fra egen vurdering angir trafikkfarlige steder, eventuelt egenrapportering av ulykker.

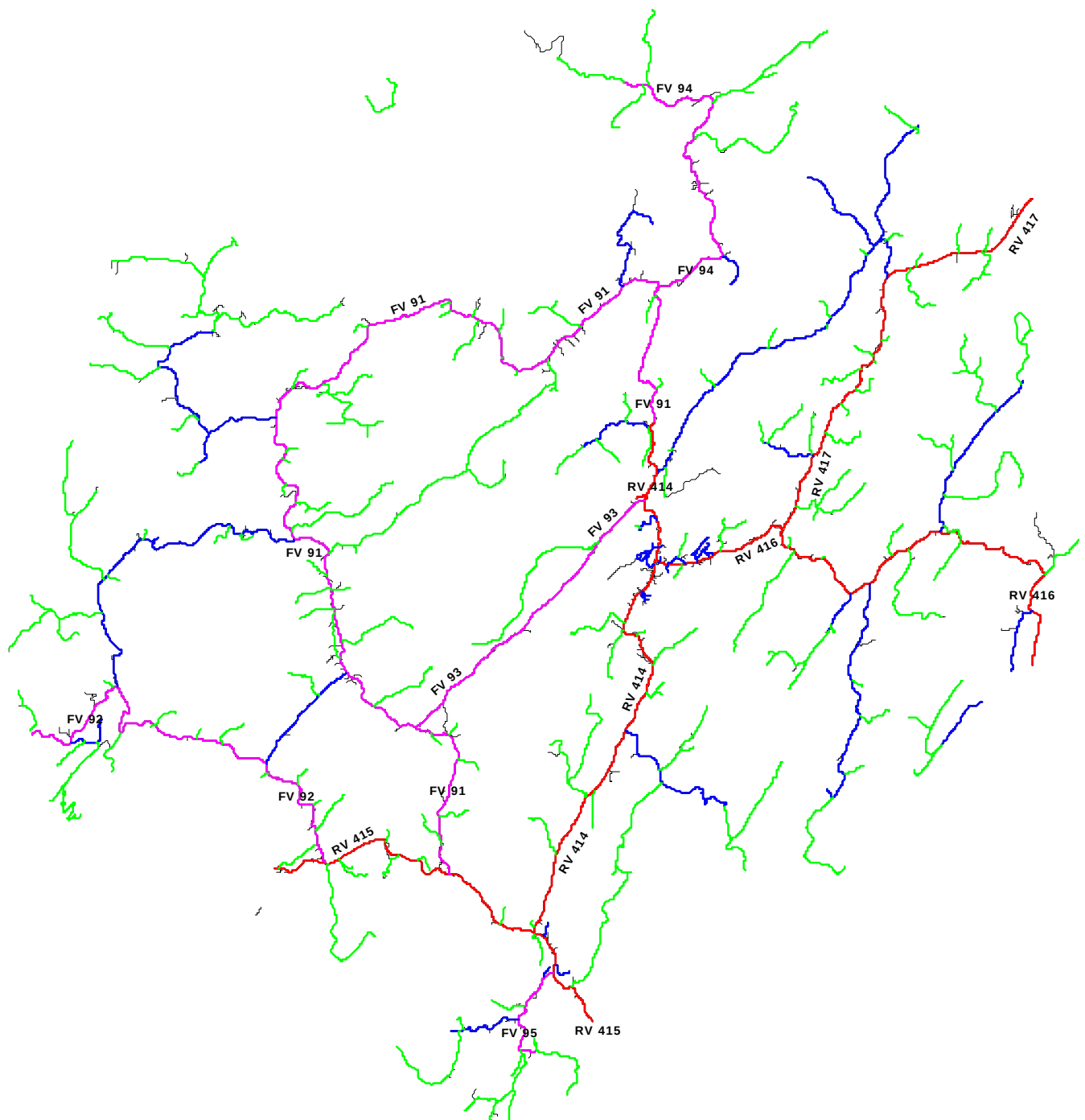
Det er innhentet data fra Vegvesenets database for ”Ulykker med personskade”. Materiellet dekker ulykker siste 10 år. Veikontoret har også oversikt over ulykker uten personskade, dvs. ulykker hovedsakelig meldt inn av forsikringsselskap, men disse er ikke systematisert enda slik at vi har nytte av dataene her.

Ut i fra de dataene en har tilgang på er det blant annet interessant å se på følgende:

- Hva slags ulykker skjer?
- Hvor skjer ulykkene (punkt, veistrekninger)?
- Når skjer ulykkene (tidsvariasjon)?
- Hvem rammes av ulykkene (aldersgrupper, trafikkantkategorier)?

På bakgrunn av innsamlet materiale er det mulig å si noe generelt om hvor stor den samfunnsmessige kostnaden av trafikkulykker i kommunen er.

4 VEINETT & VEITRAFIKK - TRAFIKKBILDE



Figuren viser hovedveinettet i Vegårshei kommune angitt med veienummer og type vei.
(riksveier (røde), fylkesveier (rosa), kommunale veier (blå) og private veier (grønne))

Antall kilometer vei i kommunen fordeler seg slik (opplysningene er basert på søk i Vbasen) :

Riksveier (røde):	43,3 km
Fylkesveier (rosa):	54,1 km
Kommunale veier (blå):	61,5 km
Private veier (svarte):	43,7 km
<u>Skogsbilveier (grønne):</u>	<u>176,5 km</u>
<u>Sum</u>	<u>379,1 km</u>

Vei	Fra	Til	Fra ÅDT 2004	Til ÅDT 2004
RV 414	Ubergsmoen, X RV415	Myra, X RV416	850	850
RV 414	Myra, X RV416	Moland	900	900
RV 414	Moland	Høl, X FV91	886	886
RV 414	Moland, X RV414	Vegårshei St.	54	54
RV 415	Bunæs	Svinvika	1554	1502
RV 415	Svinvika	Ubergsmoen, X RV414	1500	1448
RV 415	Ubergsmoen, X RV414	Hovde Bru, X RV412	900	800
RV 416	Myra, X RV414	Ljøstad	1185	575
RV 416	Ljøstad	Akland, X ARM	575	700
RV 417	Renstøl X FV79	Bråten X RV416	300	300
FV 91	Høl, X FV91	Sundet, X FV94	412	412
FV 91	Sundet, X FV94	Mjåvatn	258	52
FV 91	Mjåvatn	Esplandsmyr, X FV93	52	177
FV 91	Esplandsmyr, X FV93	Seland, X RV415	206	216
FV 92	Selåsvatn, X RV415	Storbrua, X RV415	134	52
FV 93	Moland, X RV414	Esplandsmyr, X FV91	214	214
FV 94	Sundet, X FV91	Øygardslia	161	161
FV 95	Svinvika, X RV415	Våje	165	165

Trafikktellinger og beregninger viser følgende årsdøgntrafikk (ÅDT) for 2004, kilde Statens vegvesen.

Det er ikke foretatt telling eller beregning av ÅDT på kommunale veier.

4.1 Karakteristikk av trafikkbildet

Trafikkbelastningen på årsbasis på veinettet er som forventet – relativt lav. Tallene sier ikke noe om hvordan fordelingen er gjennom året eller døgnet. En antar at de fleste veiene har ekstra belastning om sommeren, i ferier, samt mellom 7-9 og 15-17. Ellers er det rimelig å tro at veiene til Myra og rundt Vegår har ekstra stor belastning i ferier og forbindelse med helger på grunn av at det er størst konsentrasjon av hytter rundt Vegår.

Ser en på kommuneplanen er det lagt opp til omfattende hyttebygging rundt Vegår i tiden framover. Dette tilsier at en må forvente økt trafikkmengde på tilførselsveiene (flere personbiler, lastebiler, anleggsmaskiner osv.). Dette vil skape økt belastning på veiene.

Normaltrafikken ellers er blanda av personbiler, busser, tungtransport og landbruksmaskiner, samt noe anleggsmaskiner. Det er vanlig tungtransport til næringsvirksomhetene i kommunesentra. Kollektivtilbudet (buss og overgang til tog) har hovedsaklig gått nord-sør, langs RV 414 og 415, gjennom Myra og Ubergsmoen.

Ubergsmoen blir belastet med tungtrafikk til og fra sagbruksvirksomheten på Simonstad i Åmli og Vegarheim pukkverk, samt næringsvirksomheter i Vest-Telemark. Dersom det blir bygd nytt kaianlegg ved Eydehavn i Arendal vil dette ytterligere bekrefte RV 415 som en viktig transportåre for råvarer og foredlet produkt.

Betrakninger

Transport av løse masser (flis, sand, grus, stein) er en fare for trafiksikkerheten ved at det skjer uhell der for eksempel grus faller av transporten, særlig i svinger og kryss. Dette har ført til materielle skader på kjøretøy og kan føre til ulykker med personskade. Grus i veibanen er spesielt farlig for tohjuls kjøretøy ved at dette treffer kjøretøy eller fører til at en mister veigrepet.

Tungtransporten på veiene i kommunen fører til at andre kjøretøy tar sjanser i forbindelse med forbikjøringer. Dette øker faren for ulykker. Endret ordning med søppeltømming i kommunen og befordring av post har ført til en vesentlig økning av transport med tyngre og større kjøretøy.

5 ULYKKER, STATISTIKK

Sammenstillingene nedenfor bygger på registreringsmaterieell fra Statens vegvesen, for åra 1996-2005. Materialet representerer alle registrerte ulykker med personskade. Det fremgår av fremstillingene at grunnlagsmaterialet er lite.

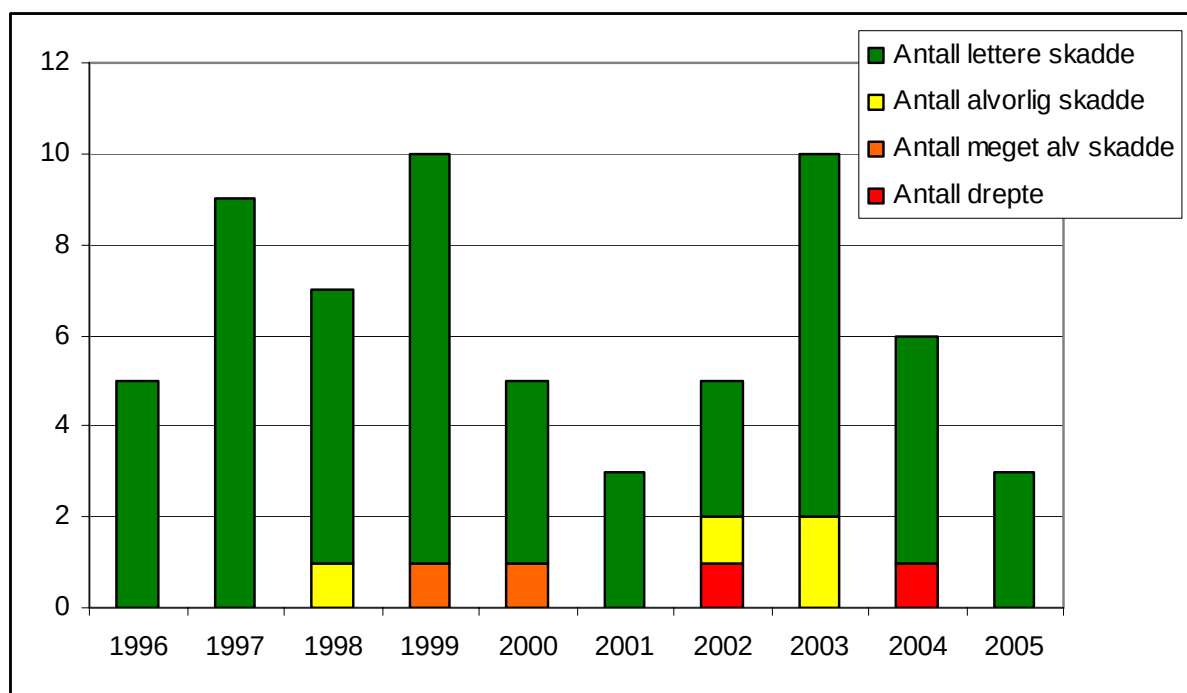
5.1 *Registrerte ulykker med personskade*

5.1.1 Hovedtal

I perioden 1996-2005 er det registrert 52 ulykker med 63 personskader. Skadene kan kategoriseres som følger vedrørende alvorlighetsgrad:

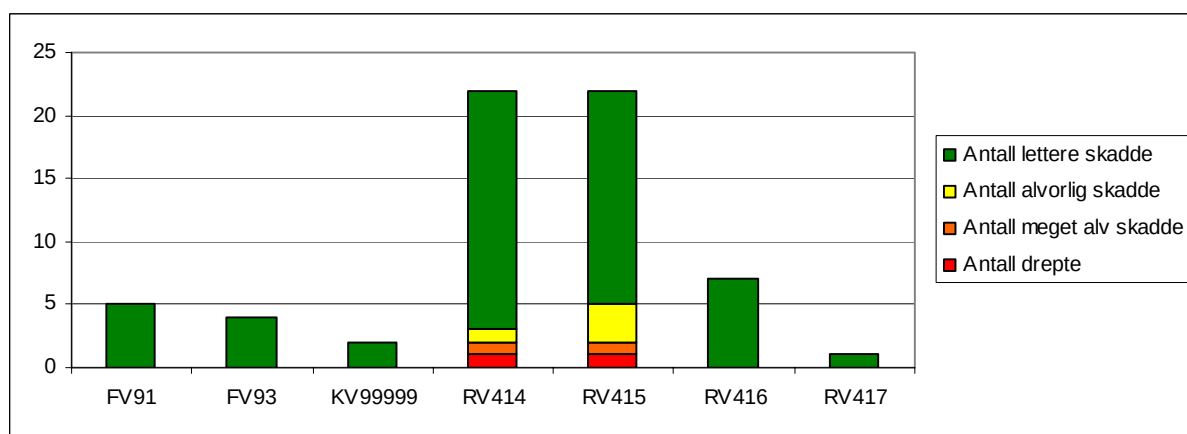
<i>Alvorlighetsgrad</i>	<i>1996 - 2005</i>
Dødsulykke	2
Meget alvorlig skade	2
Alvorlig skade	4
Lettere skade	55
<i>Sum</i>	<i>63</i>

*Personskader (63) på veier i Vegårshei fordelt på alvorlighetsgrad i perioden 1996 – 2005.
Kilde Statens vegvesen.*



Personskader (63) på veier i Vegårshei fordelt på alvorlighetsgrad og årstall i perioden 1996 – 2005. Kilde Statens vegvesen.

5.1.2 Veikategori - ulykkestall

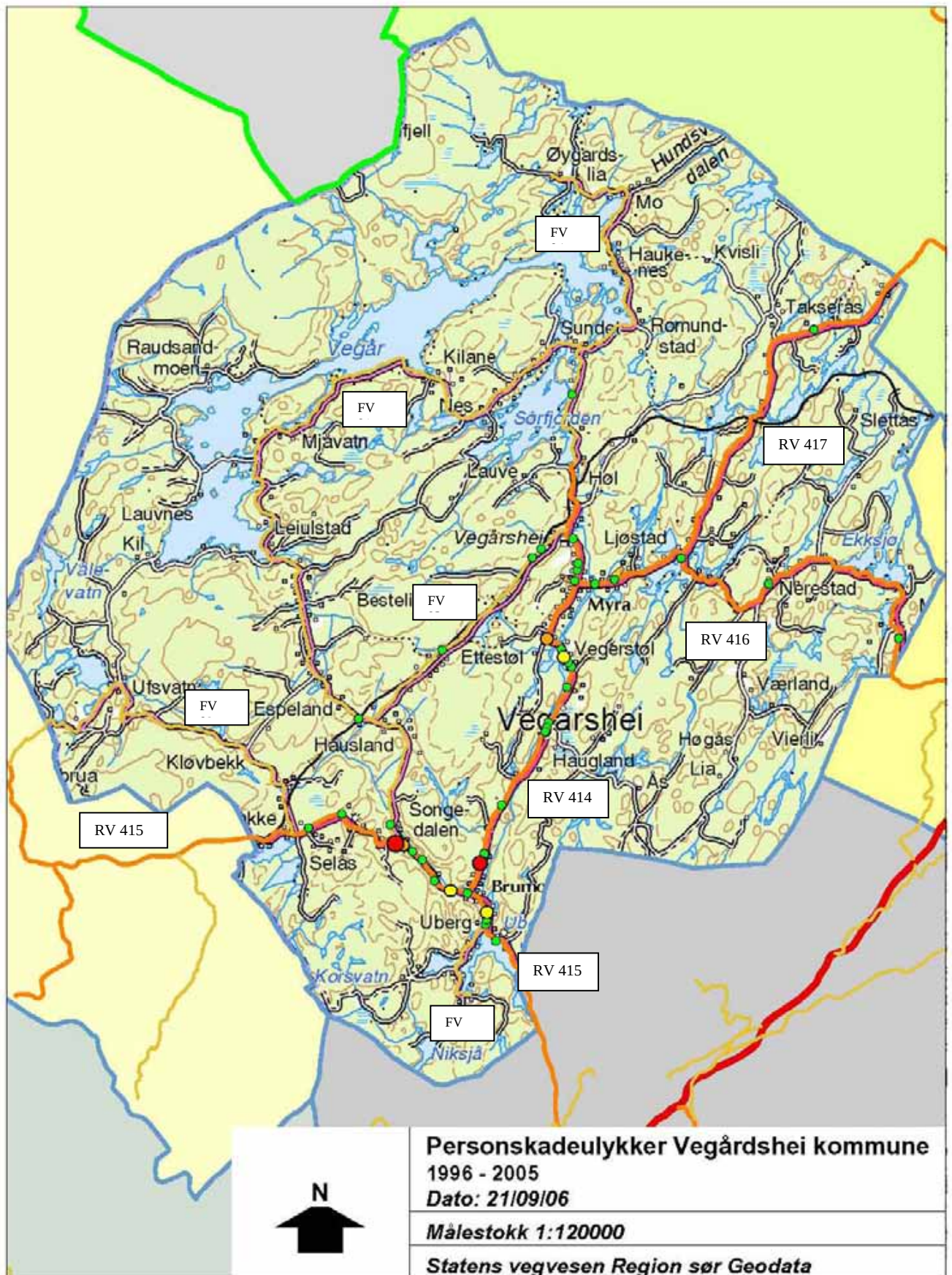


Personskader (63) på veier i Vegårshei fordelt på alvorlighetsgrad og veistrekning i perioden 1996 – 2005. Kilde Statens vegvesen.

Dette viser at 52 personskader oppsto på riksveier, mens det på fylkesvei og kommunal vei oppsto hhv. 9 og 2 personskader. Alle alvorlige personskader oppsto på riksvei.

5.1.3 Ulykker knyttet til veistrekning

Av de 52 ulykkene er 47 angitt på kartet under med samme fargebruk som i figuren over (rød = dødsulykke, oransje = meget alv. skade, gul = alvorlig skade og grønt = lettere skade)



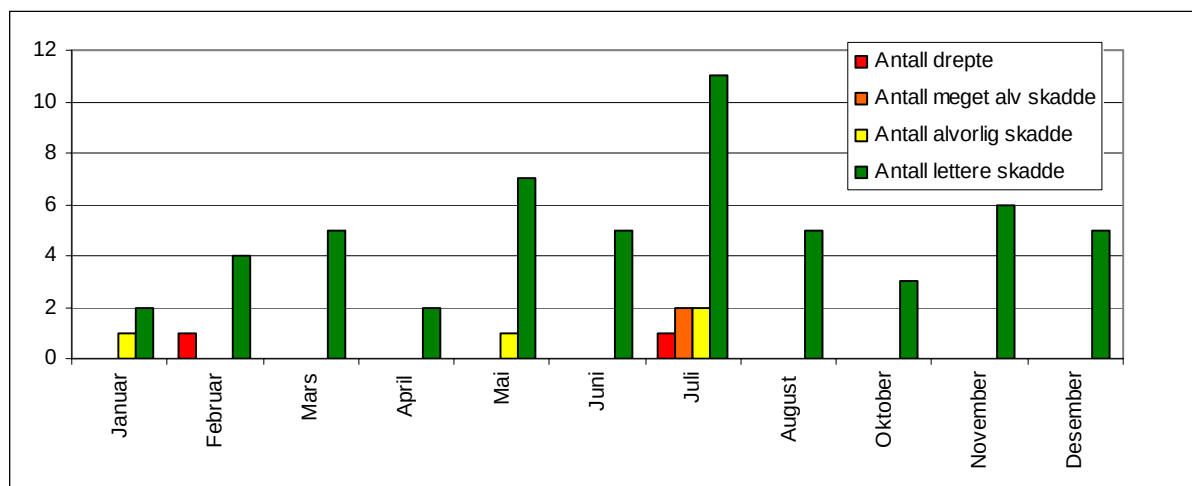
Vei nr.	Sted	km	ÅDT	Personskader 1996 - 2005	Personskader/ 1.000.000 km
RV 414	Ubergsmoen - Høl	12	850	22	0,59
RV 415	Bunes – Hovde Bru	9	1100	22	0,61
RV 416	Myra – Akland	13	700	7	0,21
RV 417	Bråten – grense Gjerstad	10	300	1	0,09
FV 91	Høl – Sundet - Seland	29	250	5	0,19
FV 93	Moland - Espelandsmyr	7	214	4	0,73

Tabellen angir en oversikt over "ulykkesfaktoren" (personskader / kjørt 1.000.000 km) på noen utvalgte veistrekninger.

Av dette ser vi at det er størst risiko for personskader på FV 93, deretter RV 414 og RV 415. Den relativt smale og uoversiktlige RV 417 har lavest risiko for personskader av de utvalgte veier, mens RV 414 og RV 415 med relativt god standard har høyere risiko for personskader. Dette viser at bredere og mer oversiktlig vei ikke alene gir en bedre trafiksikkerhet.

5.1.4 Årstid for ulykkene og antall skadete

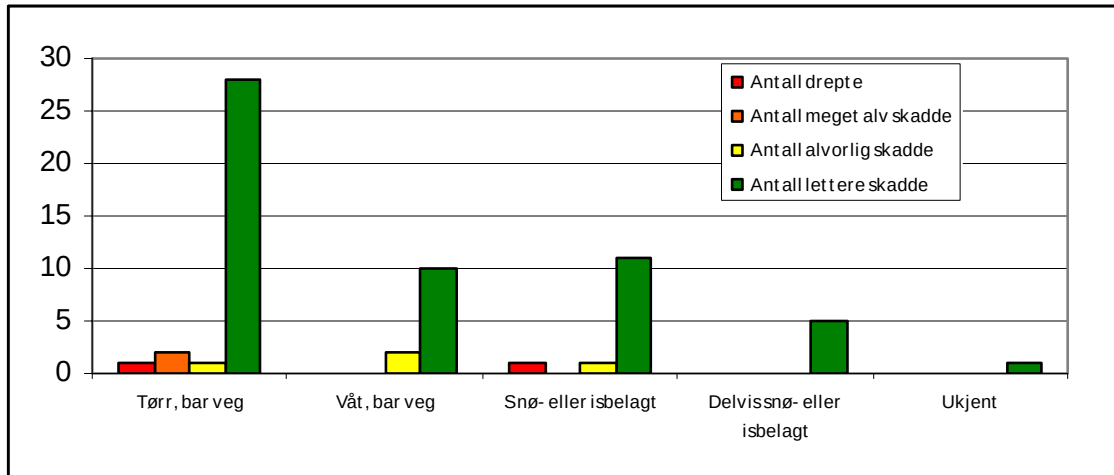
Nedenfor skal vi se nærmere på årsaken til de enkelte ulykkene.



Personskader (63) på veier i Vegårshei fordelt på alvorlighetsgrad og årstid i perioden 1996 – 2005. Kilde Statens vegvesen.

- Det kan se ut som at det er flere personskader i sommermånedene.

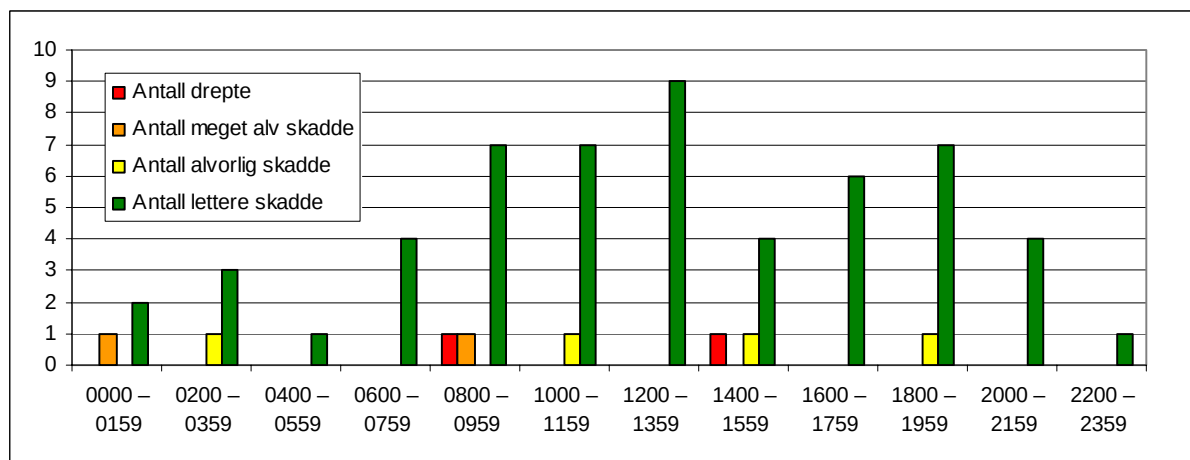
5.1.5 Føreforhold – ulykker med personskade



Personskader (63) på veier i Vegårshei fordelt på alvorlighetsgrad og føre i perioden 1996 – 2005. Kilde Statens vegvesen.

- **De fleste personskadene har skjedd på bar vei. Det har skjedd langt flere ulykker på tørr veibane enn på våt veibane. (Dette kan skyldes at det oftere er tørr veibane, og derav mer trafikk på dette føret.)**

5.1.6 Tidspunkt på døgnet når ulykkene skjedde:

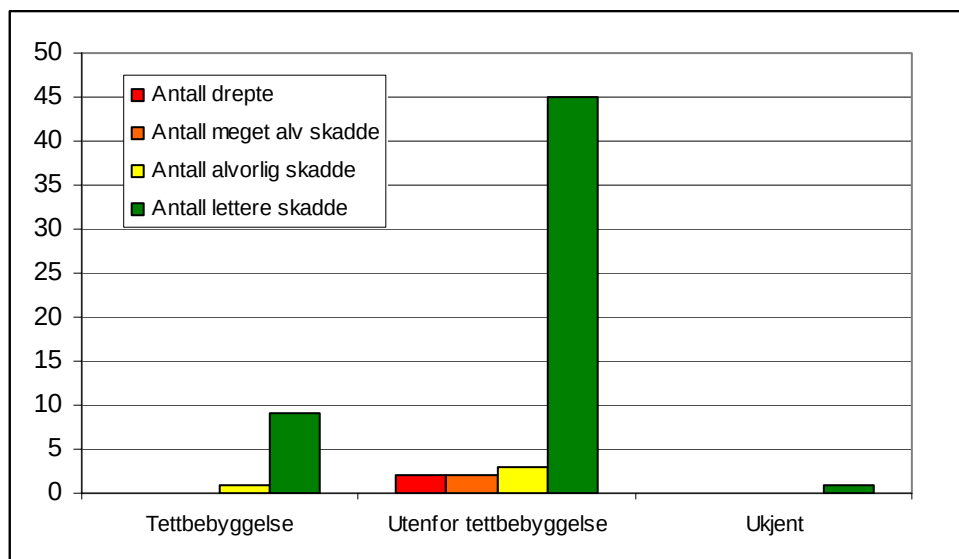


Personskader (63) på veier i Vegårshei fordelt på alvorlighetsgrad og tid på døgnet i perioden 1996 – 2005. Kilde Statens vegvesen.

- **Det er ellers interessant å merke seg at de fleste ulykkene skjer etter starten av en vanlig arbeidsdag (0800), og før den vanligvis er over (1600)**

5.1.7 Strøk for ulykkessted - skadeomfang

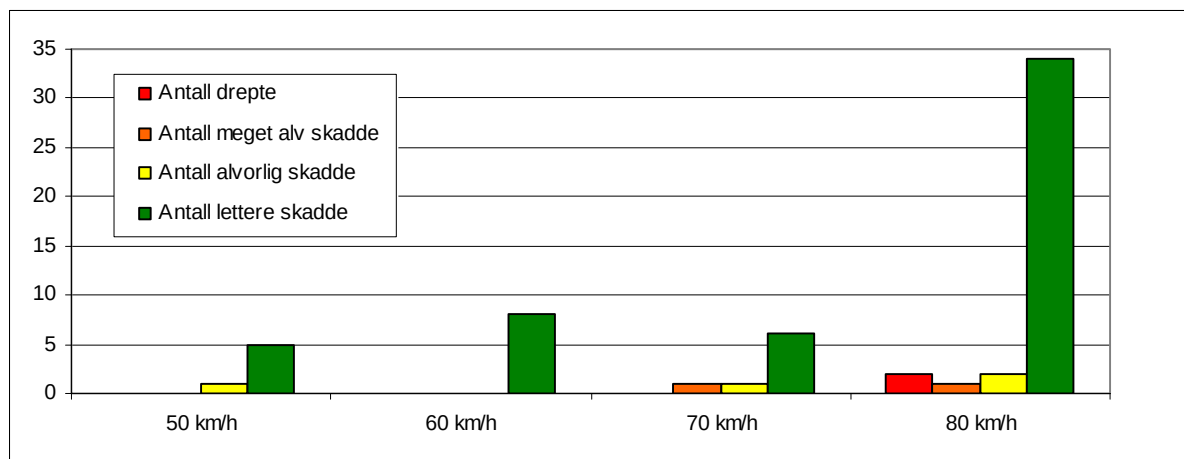
Tabellen nedenfor viser om ulykkene skjedde i eller utenfor tettbebygde strøk og skadeomfang (1990-99):



Personskader (63) på veier i Vegårshei fordelt på alvorlighetsgrad og strøk i perioden 1996 – 2005. Kilde Statens vegvesen.

- **Det er få personskader i tettbygde strøk/områder med tett bosetting. Dette henger trolig sammen med lav fart. Videre kan det tyde på at ulykker mellom gående/syklende og kjørende ikke er noe stort problem.**

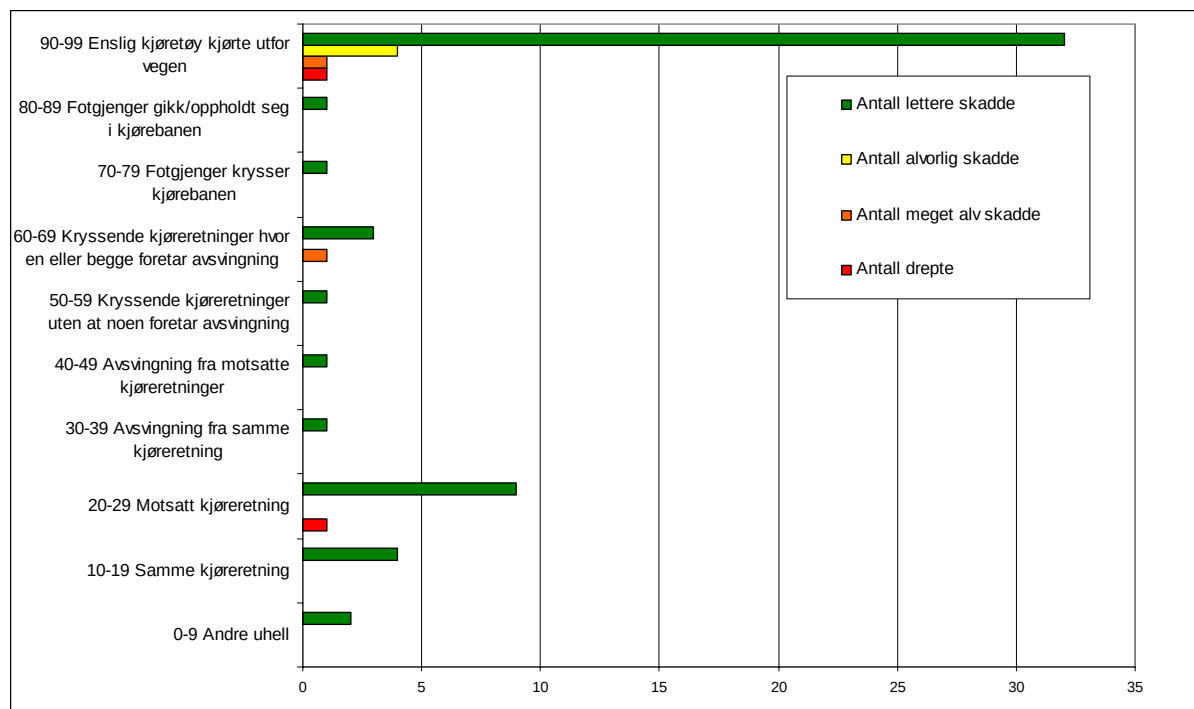
5.1.8 Fartsgrense - skadeomfang



Personskader (63) på veier i Vegårshei fordelt på alvorlighetsgrad og fartsgrense i perioden 1996 – 2005. Kilde Statens vegvesen.

- **De fleste personskadene har skjedd på strekninger med fartsgrense 80 km/t.**

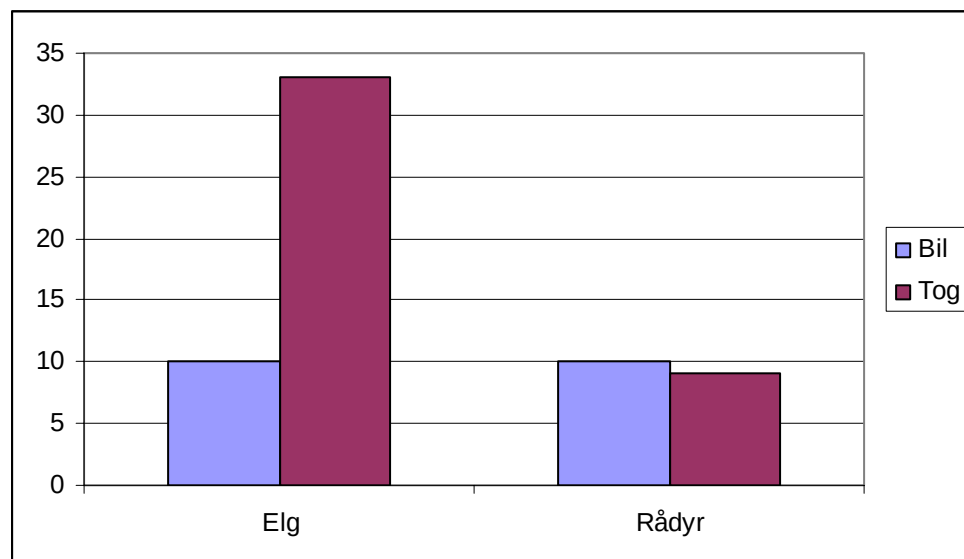
5.1.9 Uhellstype og alvorsgrad/skadeomfang på personer



Personskader (63) på veier i Vegårshei fordelt på alvorlighetsgrad og fartsgrense i perioden 1996 – 2005. Kilde Statens vegvesen.

- De fleste ulykkene skjer ved at enslig kjøretøy kjører utfor veien.
- Det har kun vært 2 ulykker med personskade på fotgjenger.

5.1.10 Påkjørsel av elg/rådyr.



Antall elg og rådyr skadet etter sammenstøt med bil eller tog på Vegårshei i perioden 2003 – 2006. Kilde Vegårshei kommune.

- Over en tiårsperiode vil dette tilsvare sammenstøt mellom om lag 25 elg og 25 rådyr med bil.

5.1.11 Oppsummering av statistikk

De fleste ulykkene skjer på riksveier. RV 414 Ubergsmoen – Høl og RV 415 Bunes – Hovde Bru samt FV 93 Moland – Espeland er de strekningene med høyest ulykkesfaktor. De alvorligste ulykkene har skjedd på bar vei. De fleste ulykkene skjer etter kl 0800 og før 1600. Flest ulykker skjer utenfor tettbygde strøk på strekninger med hastighet 80 km/t. Hyppigst skyldes ulykkene enslig kjøretøy som kjører utfor veien. Det har vært få ulykker mellom kjøretøy og myke trafikkanter (2 i løpet av 10 år).

5.2 Spørsmålsstillinger i forhold til ulykkesregistreringene og statistikken

På grunnlag av materialet er det interessant å se om noen av følgende spørsmålsstillinger kan besvares:

Hva er årsaken til ulykkene på RV414, RV 415 og FV 93 ?

Når en går nærmere inn og vurderer forholdene på enkelte steder/strekninger kan en påpeke følgende mulige årsaker til enkelte ulykker:

Fv 93 (Moland – Espelandsmyr)

For høy hastighet i forhold til sikt - bakketopper, smalt, I tillegg kommer effekter av dårlig fundamentert vei – telehiv og humper, særlig på strekningen Ettevann – Espelandsmyr.

Rv 415 (Ubergsmoen – Selåsvatn)

Helning og glatte på strekningen Seland – Nordtjenn fører til farlige situasjoner.

Hvorfor skjer det flest ulykker med personskaade på dagtid, mellom 08:00 og 16:00, hva kan en gjøre for å minske tallet?

Det faktum at de fleste ulykkene skjer etter at folk har begynt på jobb om morgenen, og før de kommer hjem om kvelden, kan være et uttrykk for at det er tilreisende/gjennomreisende eller besøk til institusjoner og virksomheter i eller utenfor kommunen som forulykker. Bedre skilting av svinger og varsel om fare for glatte partier kan kanskje hjelpe (men det er ikke sikkert dette er årsaken til ulykkene).

Er det sammenheng mellom fart og ulykkesårsak, eventuelt på spesielle strekninger?

Det er ikke mulig å trekke den konklusjon av materialet at for høy fart er direkte årsak til ulykkene. Fartsgrensene er imidlertid senket flere steder i kommunen i det siste. De fleste steder med 10 km/t. Hensikten er å redusere antall ulykker og alvorlighetsgraden.

6 TILTAK

I dette kapitlet blir det presentert forslag til holdningsskapende og fysiske tiltak som bør gjennomføres i Vegårshei kommune de nærmeste 10 årene (2007 – 2016). Forslag til tiltak bygger på gjennomgangen av ulykkesstatikken, samt innspill i planfasen. I tillegg er eksisterende planer i henhold til plan- og bygningsloven gjennomgått med tanke på planlagte tiltak.

Det er ikke alltid folks oppfattning av hva som er en farlig trafikkstrekning er sammenfallende med de strekningene som har høy ulykkesrisiko. Det er derfor viktig å være bevisst hvilke tiltak som reduserer utrygghet og hvilke som reduserer ulykkesrisiko og antall ulykker. Tilgjengelig materiale sier f. eks. ikke noe om myke trafikkanter som føler seg ”truet” av menneskers kjøreatferd eller veistrekninger der folk føler seg utrygge når de ferdes. I tiltakene nedenfor er det lagt vekt på å redusere ulykkesrisiko, mens det i mindre grad er lagt vekt på å redusere utrygghet.

Grappa tror det er viktig at politiet fortsetter å drive holdningsskapende arbeid mot barn og ungdom slik de har gjort. Videre er det viktig å kombinere kontrollfunksjonen med den holdningsskapende og forebyggende funksjonen langs veiene. På denne måten når en frem til alle trafikkantene – ikke bare de som gjorde seg skyldig i en forseelse.

6.1 Prioritering av tiltak

Ved prioritering av tiltak ser en bort fra begreper som «nytte-kostnads-effektivitet og ulykkeskostnader». Det er isteden lagt skjønsmessige avveininger til grunn for prioriteringene, med fokus på:

- Ulykkesbelastede strekninger
- Ønske om å redusere og forbygge ulykker på enkelte punkt/strekninger
- Trafikkantgrupper med høy ulykkesrisiko
- Trinnvis – langsiktig sikringsarbeid

Dette har munnet ut i en liste holdningsskapende og fysiske tiltak som kan kategoriseres slik:

Holdningsskapende:

- Kommunen må se til at barnehagene implementerer holdningsskapende arbeid i sine årsplaner. Busstransport, foreldrekjøring - faremomenter i leveringssituasjon og sikring av barn i bil bør tas opp jevnlig i foreldermøte.
- Tilsynslærer i skolen må få ansvar for å se til at gjeldende læreplan blir fulgt opp i ulike klassetrinn.
- Sykkelopplæring, bruk av sykkelhjelmer osv. må følges opp i sesong.
- Tiltak rettet mot trafikk knyttet til landbruk
- Kontroll, informasjon/forebyggende arbeid for ansvarsfull kjøring. (Fokus på fart, promillekjøring, sikring i bil, konsekvenser.)

Fysiske:

- Utbedring av ulykkesutsatte og farlige/dårlig veistrekninger.
- Entydig og kontinuerlig oppdatering av skilting (Hastighet, forkjørsvai, kryss, gangfelt, innsnevringar med mer.).
- Tiltak for å bedre forholdene for av- og påstiging av buss.
- Trafikksikring og nærmiljøtiltak i Ubergsmoen og Myra sentrum.

6.2 Prioriterte tiltak- handlingsplan

Nedenfor er det satt opp en oversikt over de tiltak kommunen ser behov for å prioritere i perioden 2007 – 2016, for noen tiltak også utover denne perioden. Det er skilt på holdningsskapende og fysiske tiltak. Videre er fysiske tiltak stilt opp i forhold til veistrekning/veinummer.

Hvert tiltak er gitt et referansenummer som blant anna refererer til kart/beliggenhet. Tiltaket er beskrevet og begrunnet. Videre er det stipulert en kostnad forbundet med tiltak, samt angitt finansiering og ansvar og prioritering for gjennomføring med følgende tidsintervaller:

- 1) 2007- 2008
- 2) 2008 - 2013
- 3) 2008 - 2016
- 4) 2016 →

Tiltak på både kommunale, fylkes- og riksveier er gitt en prioritet fra 1- 4. For gjennomføring av tiltakene er en avhengig av finansiering som angis gjennom kommunale budsjetter, tilskudd samt planer og budsjetter for fylkes- og riksveger. Kostnadsanslagene er gjort ut fra en antatt pris per lengde eller areal av anlegg. For endelig budsjettering bør det enkelte tiltak detaljplanlegges og kostnadsberegnes.

6.3 Tiltak - handlingsplan med stedsangivelse på kart (vedlegg 1:5000)

OPPLÆRING / INFORMASJON / HOLDNINGSSKAPENDE ARBEID		Stipulert kostnad		Tids- punkt/ fram- drift	Forslag til finansiering:	Ansvar for initiering	Ansvar gjennomføring medvirkning
Ref. nr.	Tiltak/begrunnelse	engangs- invest.	årlig kostnad				
1	Kursing/oppdatering av ansvarlige i skole og barnehage. For å bevist-/ansvarliggjøre de som skal stå for opplæring.			Årlig	Kommunen	Rektor	
2	Etablere ordning med fast tilsynslærer/ ansvarlig for trafikkopplæring i skolen. I dag er det den som er klasseforstander som får ansvaret.			Årlig	Kommunen	Rektor	
3	Sikring av barn i bil, bruk av sykkelhjelmer, trafikkopplæring skal tas opp årlig i foreldremøte på skole/barnehage			Årlig		Tilsynslærer, Enhetsleder barnehage	Lensmann, Trygg Trafikk
4	Utarbeide og senere revidere plan for trafikkopplæring, (gå-trening, sykkeltraining, evt. mopedkjøring)		5.000	Årlig	Trygg trafikk Aksjonsmidler Kommune	Rektor	
5	Alle barn i skolen fom. 5 kl. skal ha sykkelopplæring			Årlig	Trygg trafikk	Tilsynslærer	Lensmann, Trygg Trafikk
6	Alle barn skal bruke sykkelhjelmer / refleks		10.000	Årlig	Bank, Trygg trafikk, Forsikringss.	Rektor	Tilsynslærer, Foreldre, Forsikringsselskap

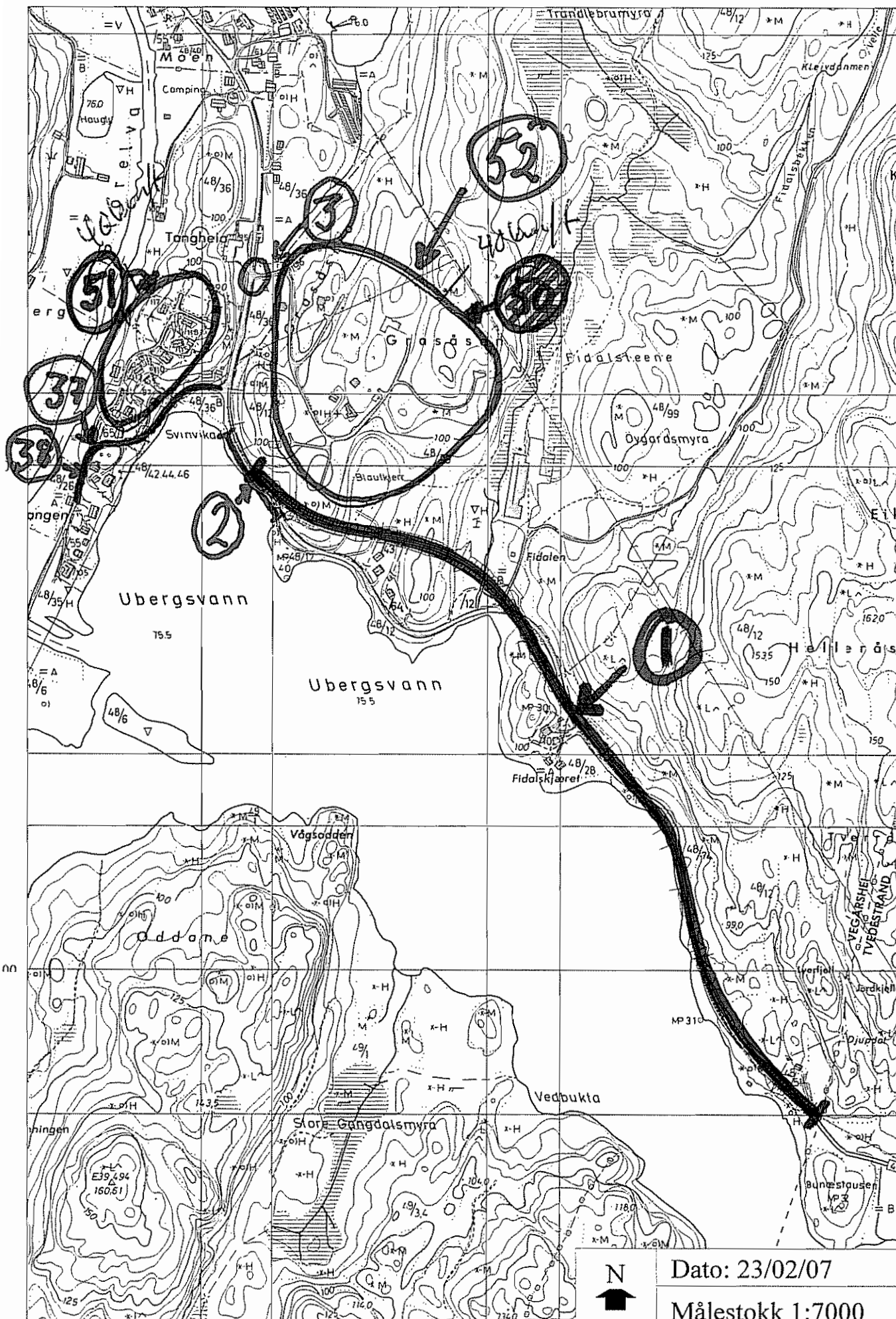
7	Årsplan for barnehagen skal inneholde trafikk som tema			Årlig		Enhetsleder barnehage	Enhetsleder barnehage
8	Informasjon til foreldrene – trafikkavvikling ved henting/levering ved skole og barnehage			Årlig		Rektor/ Enhetsleder barnehage	Rektor, Tilsynslærer, Enhetsleder barnehage
9	Fagdag med fokus på landbruksrelatert trafikk og trygghet på privat grunn og offentlig vei			Årlig	Forsikringss. Landbruksorg.	Landbrukskontoret	
10	Trafikkontroller, holdningsskapende- og forbyggende tiltak			Årlig		Politi, Lensmann, Biltilsyn (statens vegvesen),	Forsikringsselskap

<i>Ref. nr. på kart</i>	<i>Vei</i>	<i>Fysiske tiltak. Sted og beskrivelse.</i>	<i>Begrunnelse</i>	<i>Kostnads anslag kr</i>	<i>Finansiering</i>	<i>Gjennomføring</i>	<i>Prioritering</i>
1	RV 415	Bunæs-Svinvika, 1,2 km Standardheving inkl. busslomme på nord/østside av RV 415 ved Kolfartangen og Fidalskjære samt undergang på motsatt side av vei m/ fartsreducerende tiltak	Dårlig veistandard, adkomst til næringsområde, utbygging av Grasåslia boligfelt.	15 000 000	SV, VÅG	2008-2009	1
2	RV 415	Svinvika – Kolfertangen, Gang og sykkelvei. Kolfertangen – Utfartsområde, se reguleringsplan R21 og R3.	Turist-info, farlig veistrekning.	Del av prosjekt over	SV, VÅG	2008-2009	2
3	RV 415	Avkjøring Grasåslia boligfelt, Gangfelt til fortau på motsatt side av vei m/ fartsreducerende tiltak	Kanalisering av kryssende trafikkkanter	15 000	SV	2008-2009	3
4	RV 415	RV 415 X KV Monane - Kryssing av Storelva X RV414, Gang-/sykkelvei parallelt med vei. Gangfelt med fartsreducerende tiltak vest for Storelva over RV 415 Reguleringsplan R3 og bebyggelsesplan B3.	Blanding av myke og harde trafikkkanter.	2 500 000	SV	2008-2009	4
14	RV 414	Veilys fra x Djuptjennhaugen til etter innkjørsel Fjellheim, 270 m	Flerbrukshall, skolevei, skisenter	80 000	SV	2008-2009	5
7	RV 414	RV 414, Bør bli forkjørsvet	Det har utviklet seg lokale kjøreregler der veien blir brukt som forkjørsvet.	200 000	SV	2008-2009	6
22	RV 416	RV 416, Bør bli forkjørsvet	Det har utviklet seg lokale kjøreregler der veien blir brukt som forkjørsvet. Treffer en på ukjente langs veien må man helst ha øyekontakt for å unngå kollisjon.	200 000	SV	2008-2009	7
29	RV 417	RV 417, Bør bli forkjørsvet		200 000	SV	2008-2009	8
	RV 416	Enkel påstigningslomme for skolebuss ved Rundholt				2008-2009	9
15	RV 414	Fjellheim – Vegårshei stasjon, Gang og sykkelvei, veilys samt to busslommer på begge sider av vei. 1,0 km. Reguleringsplan under arbeid.	Skolevei, mange gående og syklende.	3 000 000	SV	2008-2009	10
21	RV 414	Fartsgrense settes ned fra 60 km/t til 50 km/t fra X til Vegårshei stasjon til slutt 60-sone mot Høl	Boligområde	40 000	SV	2008-2009	11
8	RV 414	Fortau og veilys fra Rv 415 mot Myra, 460 m	Boligområde	120 000	SV	2008-2009	12
11	RV 414	Innkjøring Mauråsen, Gangfelt med fartsdempende tiltak over RV 414 til Fortau, skilting	Skolevei, Viktig kryssingspunkt for myke trafikkkanter.	15 000	SV	2008-2009	13
25	RV 416	Kryss Ljøstad/Kroken – Avkjøring Ljøstadveien, Generell standardheving til 5,5 m velbredde, med 3 m G/S-vei. 0,6 km. Busslommer på begge sider av RV 416 ved kryss Ljøstad/Kroken samt ved Ljøstadveien. Reguleringsplan under arbeid.	Skolevei, smalt, uoversiktlig, vanskelig å møtes to kjøretøy, særlig ved påkjøring 416 fra Ljøstadfeltet ved kryss Kroken.	2 000 000	SV	2008 - 2013	14
	RV 415	Fortau 150 m med lys fra x RV 414/RV415 retning Åmli					15
27	RV 416	Vangstad, Skyte bort/senke bakketopp	Uoversiktlig bakketopp, Av-/påstigning buss, Unngå kollisjon mellom kjøretøy.	300 000	SV	2008 - 2013	16

<i>Ref. nr. på kart</i>	<i>Vei</i>	<i>Fysiske tiltak. Sted og beskrivelse.</i>	<i>Begrunnelse</i>	<i>Kostnads anslag kr</i>	<i>Finansiering</i>	<i>Gjennomføring</i>	<i>Prioritering</i>
12	RV 414	Innkjøring Motorsenter – X RV 416, Fortau, 240 m, busslomme øst for RV 414, sør for Esso, se reguleringsplan R8	Korteste vei for gående og syklende mellom butikken i sentrum, bensinstasjonen og nytt næringsområde. Myketrafikanter krysser ikke til fortauet vest for RV 414, eller går rundt "Myrakrysset", de tar korteste vei.	500 000	SV	2008 - 2013	17
13	RV 414	RV 414 Myra sentrum, Miljøgate, kryssutforming/ombygging. 140 m 2m fortau på østside av RV 414 sør for busslomme ved innkjøring skolen	Tilrettelegge for myke trafikanter, senke hastighet på kjøretøy, redusere antall ulykker i krysset.	3 400 000	SV	2008 - 2013	18
28	RV 416	Avkjøring til Bygdetun/Grasåsen, Busslomme med mulighet for å kjøre bussen ut av kjørebanelen.	Uoversiktlig, Av-/påstigning buss, Unngå kollisjon mellom kjøretøy.	60 000	SV	2008 - 2013	19
30	RV 417	Avkjøring til Skogli, Skyte bort/senke bakketopp	Uoversiktlig, ulykkespunkt.	300 000	SV	2008 - 2013	20
5	RV 415	X RV414/415 Ubergsmoen, Omgjøring til T-kryss eller Rundkjøring, samt heving av h.o.h.	Oppstår dødsvinkel for trafikk fra Åmli, Dårlig sikt på og bortenfor broa når man kommer fra Myra, pga. at krysset ligger lavt i forhold til RV415.	1 500 000	SV	2008 - 2016	21
9	RV 414	Innkjøring Mauråsen – Myresletta. Planlagt industriområde, Gang- og sykkelvei. 0,5 km. Kommunedelplan Sentrum.	Skolevei, Skolebarn	1 500 000	SV	2008 - 2016	22
19	RV 414	Vegårshei stasjon - Nord for Mølla. Gang og sykkelvei. 0,8 km.	Skolevei, mange gående og syklende.	2 400 000	SV	2008 - 2016	23
6	RV 415	Gang/sykkelvei ved Rambergstea fra Vegarheim til skytebane på østsida av RV 415, 3m x 210 m, se reguleringsplan R20.	Vil binde sammen idrettsanleggene på Rambergstea (skyttebaner, motorsport, Vegarheim)	630 000	SV	2008 - 2016	24
23	RV 416	RV 416, Ljøstadveien – Risør kommunegrense. 5 av 11 km Standardheving til 5,5 m veibredde. Kommunedelplan RV 416.	Stor trafikk, vil øke med tiden, svingete, smal.	45 000 000	SV	2008 - 2016	25
20	RV 414	Mølla - Høl, Gang og sykkelvei. 1,1 km.	Skolevei, gående og syklende.	3 300 000	SV	2016 ->	26
10	RV 414	Myresletta – Vegerstøl, Gang- og sykkelvei. 2,0 km.	Skolevei, Skolebarn	6 000 000	SV	2016 ->	27
		Sum		88 260 000			

<i>Ref. nr. på kart</i>	<i>Vei</i>	<i>Fysiske tiltak. Sted og beskrivelse.</i>	<i>Begrunnelse</i>	<i>Kostnads anslag kr</i>	<i>Finansiering</i>	<i>Gjennomføring</i>	<i>Prioritering</i>
37	FV 95	Fortau fra RV 415 til Tangen skule, 40 km/t 290 m med fartsreducerende tiltak, busslomme ved rensestasjon	Nærmiljøanlegg, skolevei	870 000	AAFK	2008-2009	1
31	FV 91	FV 91 Høl – Kilane, Legge asfalt helt ut til skulderen (+0,4 m). 8,5 km	Kjøretøy legger seg ikke ut på skulderen slik at biler greit kan møtes. Grus på veiskulderen blir kastet inn i veibanen med de farer dette medfører.	340 000	AAFK	2008 - 2013	2
33	FV 94	X FV91 – Haukenes, Legge asfalt helt ut til skulderen. (+0,4 m). 3,5km	Kjøretøy legger seg ikke ut på skulderen slik at biler greit kan møtes. Grus på veiskulderen blir kastet inn i veibanen med de farer dette medfører.	140 000	AAFK	2008 - 2013	3
	FV 91	Espeland skule, 50 km/t , 600 m				2008-2009	4
32	FV 91	Gårdstun Espeland, Skilting "Barn leker", Sette ned farten til 50 km/t, 300 m	Barn Leker, pr i dag et ikke off. godkjent skilt som varsler at barn leker.	10 000	AAFK	2008-2009	5
	FV 91	Skeimo nord 50 km/t, 600 m				2008-2009	6
36	FV 93	Kryss Moland og 350 meter sørvestover, skilt med nedsatt hastighet.	Barn, Bakketopp, høyhastighet, uoversiktlig	10 000	AAFK	2008-2009	7
35	FV 93	Øvre Dalen (sørvest for hoppbakken) ved kryssing av Esjedalsbekken, Utretting av vei, skape bedre sikt, lengre periode en vanlig med glatt veibane.	Uoversiktlig, Smalt, Smal bro, Skyggehøle, Ulykkespunkt i flg. statistikken.	200 000	AAFK	2008-2009	8
34	FV 93	Moland – Esplandsmyr, Oppgradering av standard. 1 av 7 km til 5 m veibredde asfalt	Generelt dårlig standard, Smal, dårlig fundamentert - særlig på strekningen sørenden av Ettevann – Esplandsmyr.	6 000 000	AAFK	2008 - 2013	9
		Sum		7 570 000			

<i>Ref. nr. på kart</i>	<i>Vei</i>	<i>Fysiske tiltak. Sted og beskrivelse.</i>	<i>Begrunnelse</i>	<i>Kostnads anslag kr</i>	<i>Finansiering</i>	<i>Gjennomføring</i>	<i>Prioritering</i>
39	KV Sentrumsveien (ved Sentrumsbygget)	Trafikkseparering (kjøreareal, gang/sykkelareal, parkering).	I dag sammenblanding av alle typer trafikantgrupper, Skolevei.	500 000	VK	2008-2009	1
42	KV Slettheia - Ljøstadsaga	Fartsgrense 30 km/t-sone	Skolevei/boligområde	40 000	VK	2008-2009	2
46	KV Djuptjennhaugen	Fartsgrense 30 km/t-sone	Skolevei/boligområde	20 000	VK	2008-2009	3
49	KV Mauråsveien	Fartsgrense 30 km/t-sone	Skolevei/boligområde	20 000	VK	2008-2009	4
50	KV Monane	Fartsgrense 30 km/t-sone	Skolevei/boligområde	20 000	VK	2008-2009	5
51	KV Tangheia	Fartsgrense 30 km/t-sone	Skolevei/boligområde	20 000	VK	2008-2009	6
52	KV Grasåslia	Fartsgrense 30 km/t-sone, fartsreducerende tiltak	Skolevei/boligområde	20 000	VK	2008-2009	7
	KV Sagaveien	Fartsgrense 30 km/t-sone	Skolevei/boligområde	40 000	VK	2008-2009	8
	KV Åsveien	Utbedring av sving ved Åsvann					9
18	RV 414	P-plass Vegårshei kirke. Stramme opp avkjøring, utvide P-plass. Ny gang/sykkelvei fra Fjellheim vil gi muligheter for sambruk mellom P-plassene ved kirka og Høgtun. Reguleringsplan under arbeid.	Ved større arrangementer parkeres det i dag i stor utstrekning langs RV 414	750 000	VK	2007-2008	10
24	RV 416	Omsorgsboliger-Brannstasjon. Gang- og sykkelvei, 3m, 205 m, omlegging, gjøres mer attraktiv å bruke, holdningsskapende arbeid for å få folk til å bruke den.	Skolevei, Myke trafikanter velger hovedveien i stedet for.	615 000	VK	2007-2008	11
53	KV Sinesveien	Ljomnes – Sines, Fender/sikring, 200 m	Bratt skrent mot vann	50 000	VK	2008 - 2013	12
	KV Taxeråsveien	Asfaltering av 630 m grusvei, nedsetting av hastighet, skilt barn leker/gårdstun					13
47	KV Djuptjennhaugen	Ny adkomstvei (330 m) til Djuptjennhaugen inkl. 2 m fortau opp til fortau Djuptjennhaugen III (330 + 140m). Autovern og gjerde som skille mellom SFO og vei. Kommunedelplan Sentrum.		4 500 000	VK	2008 - 2016	14
48	KV Prestveien	KV 1226, Standardheving/opprusting, 10 km. 5 m veibredde asfalt	Smal, Uoversiktlig	60 000 000	VK	2016 ->	15
		Sum		66 595 000			



Dato: 23/02/07

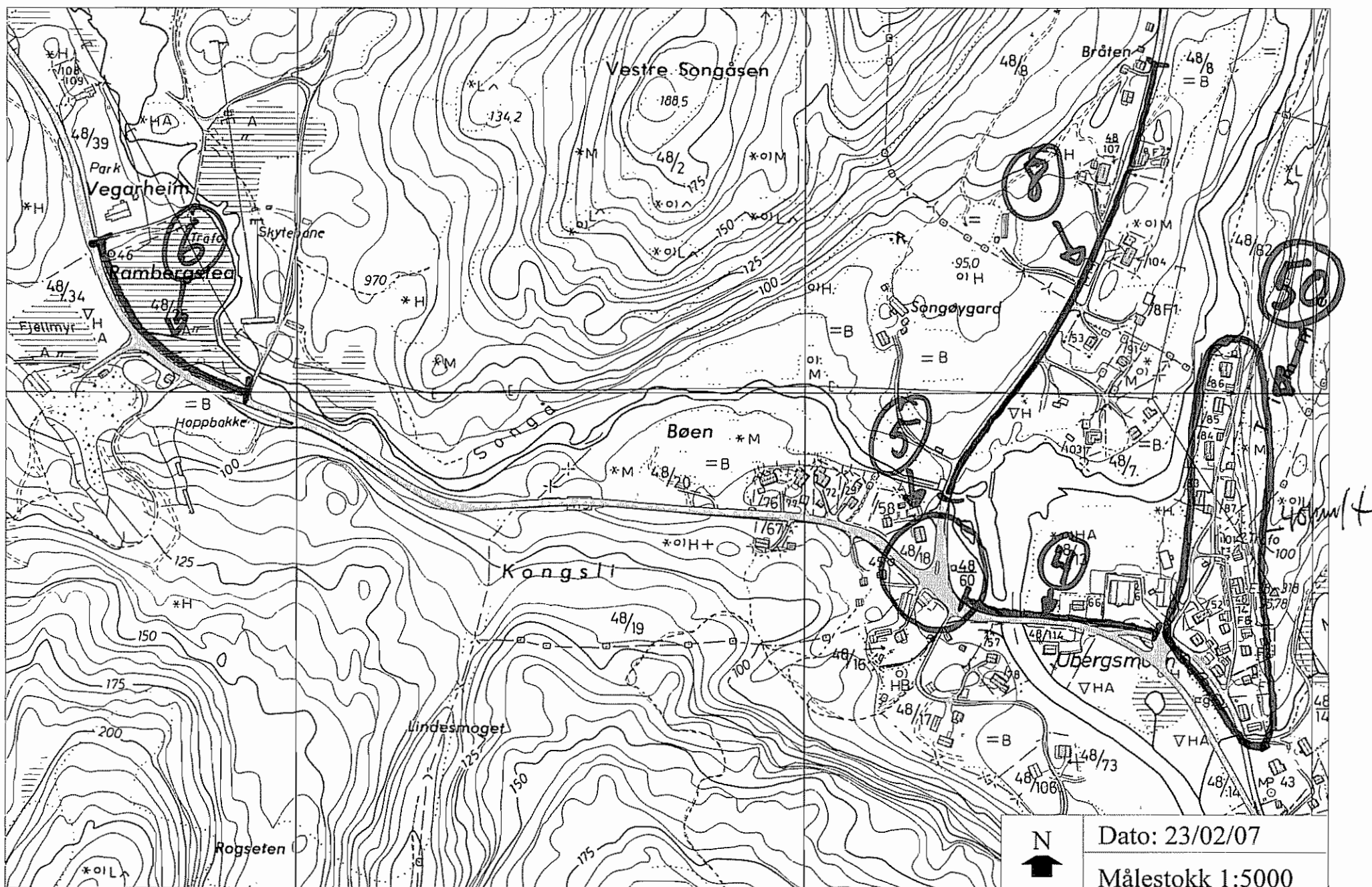
Målestokk 1:7000

Y 24500

Y 25000

Y 25500

X 76000



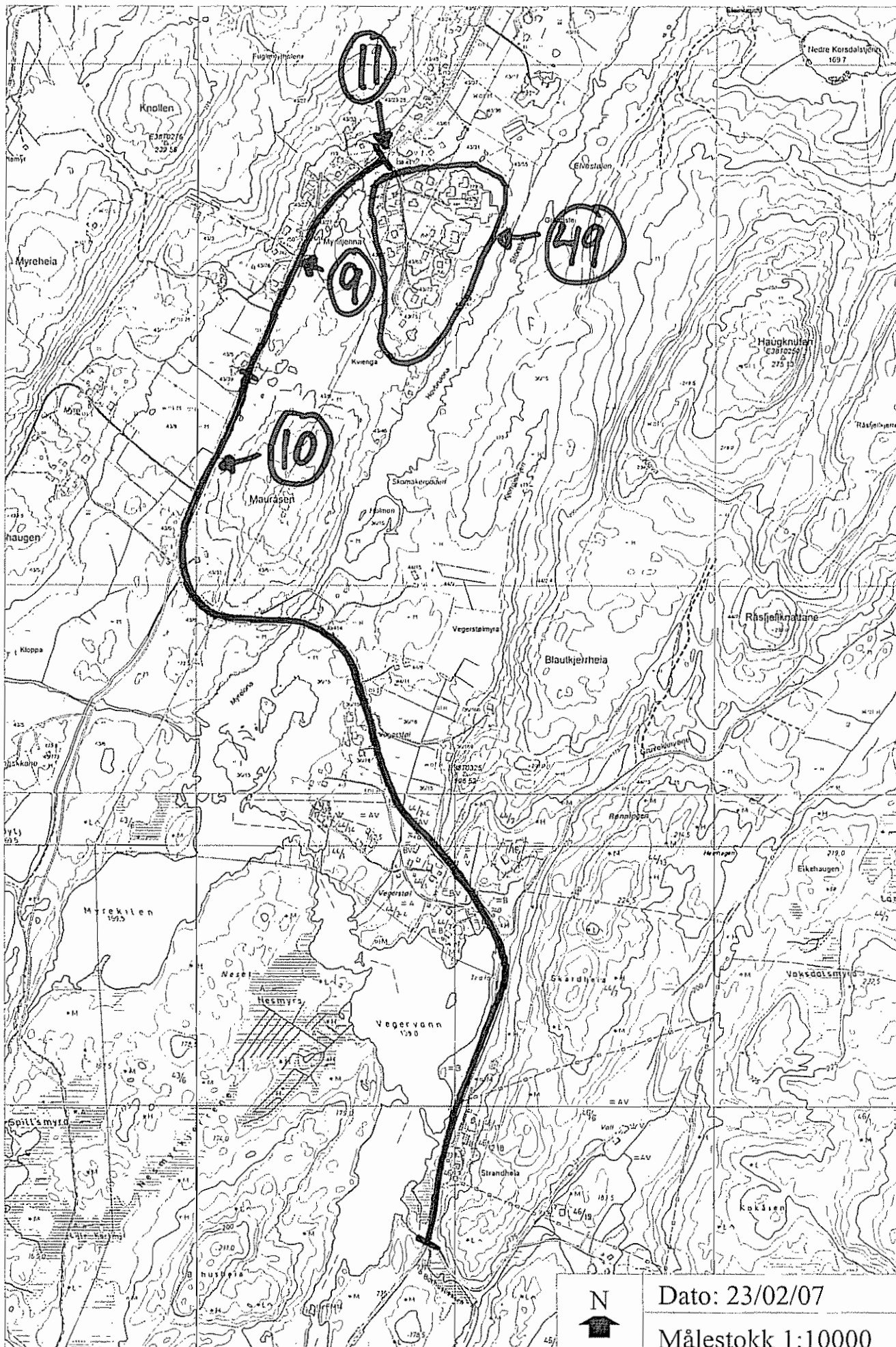
X 83000

X 82000

X 81000

Y 27000

Y 28000



Dato: 23/02/07

Målestokk 1:10000

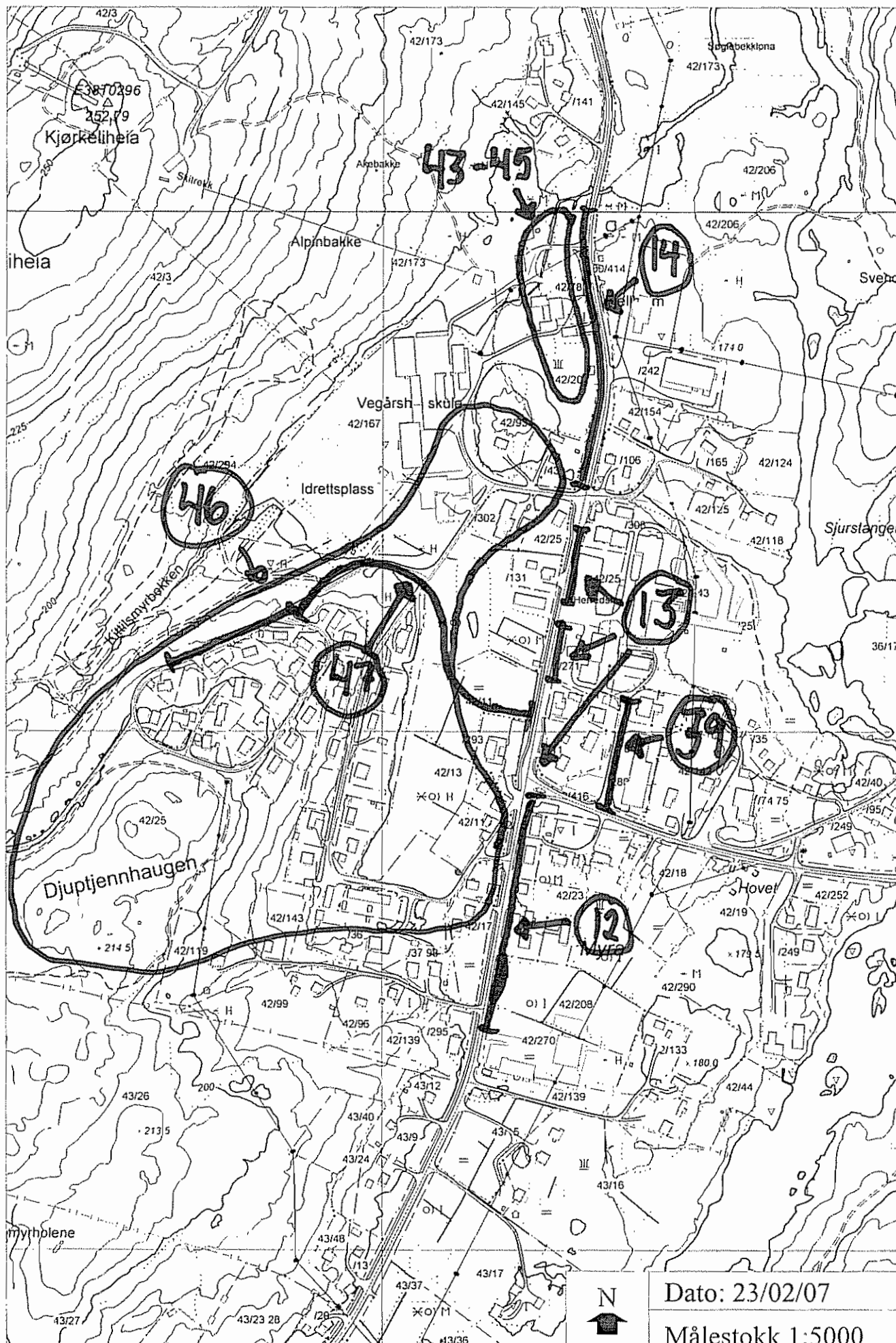
X 84000

X 83500

X 83000

Y 27500

Y 28000



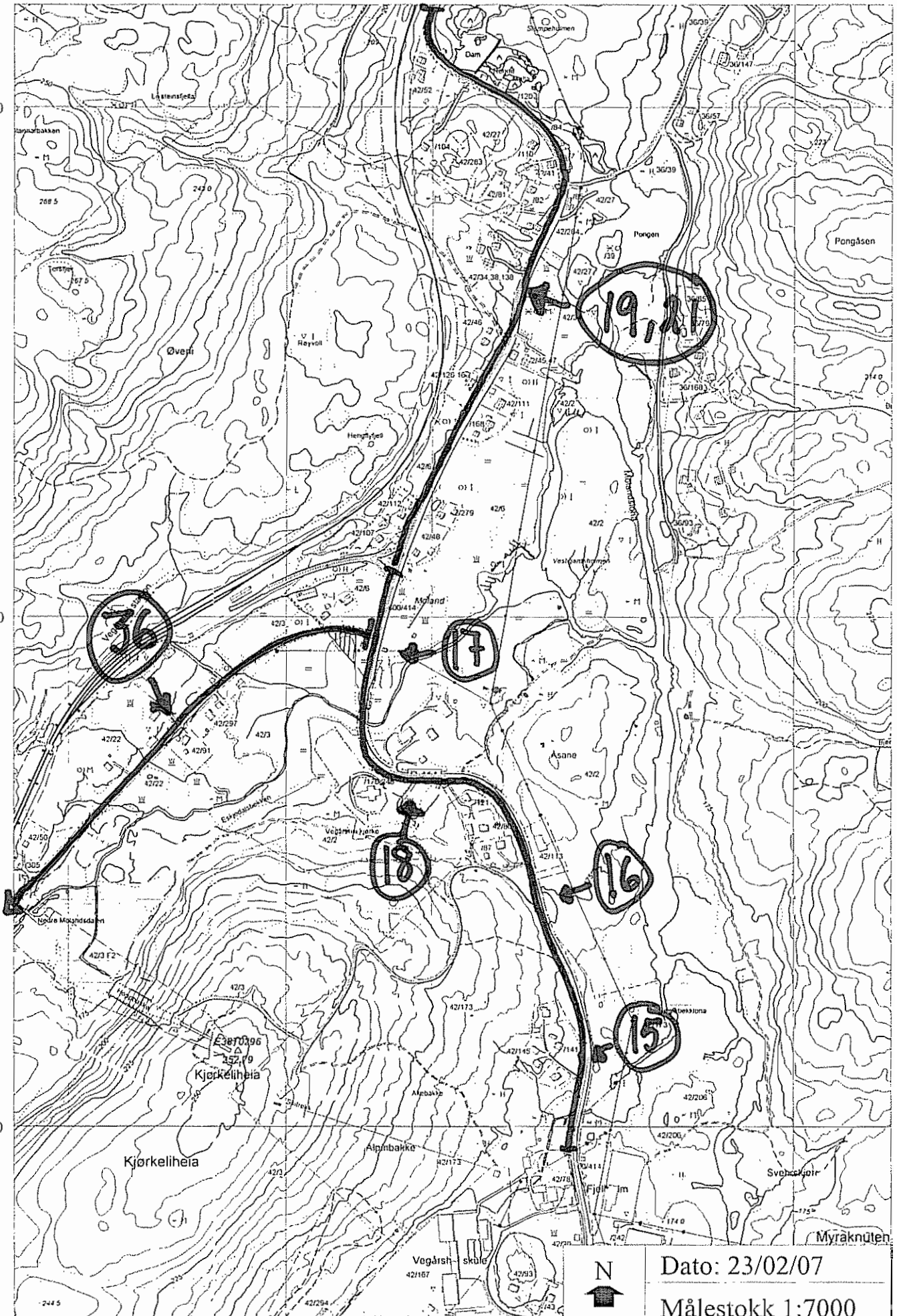
X 85400

Y 27300

Y 28000

X 84700

X 84000



Dato: 23/02/07

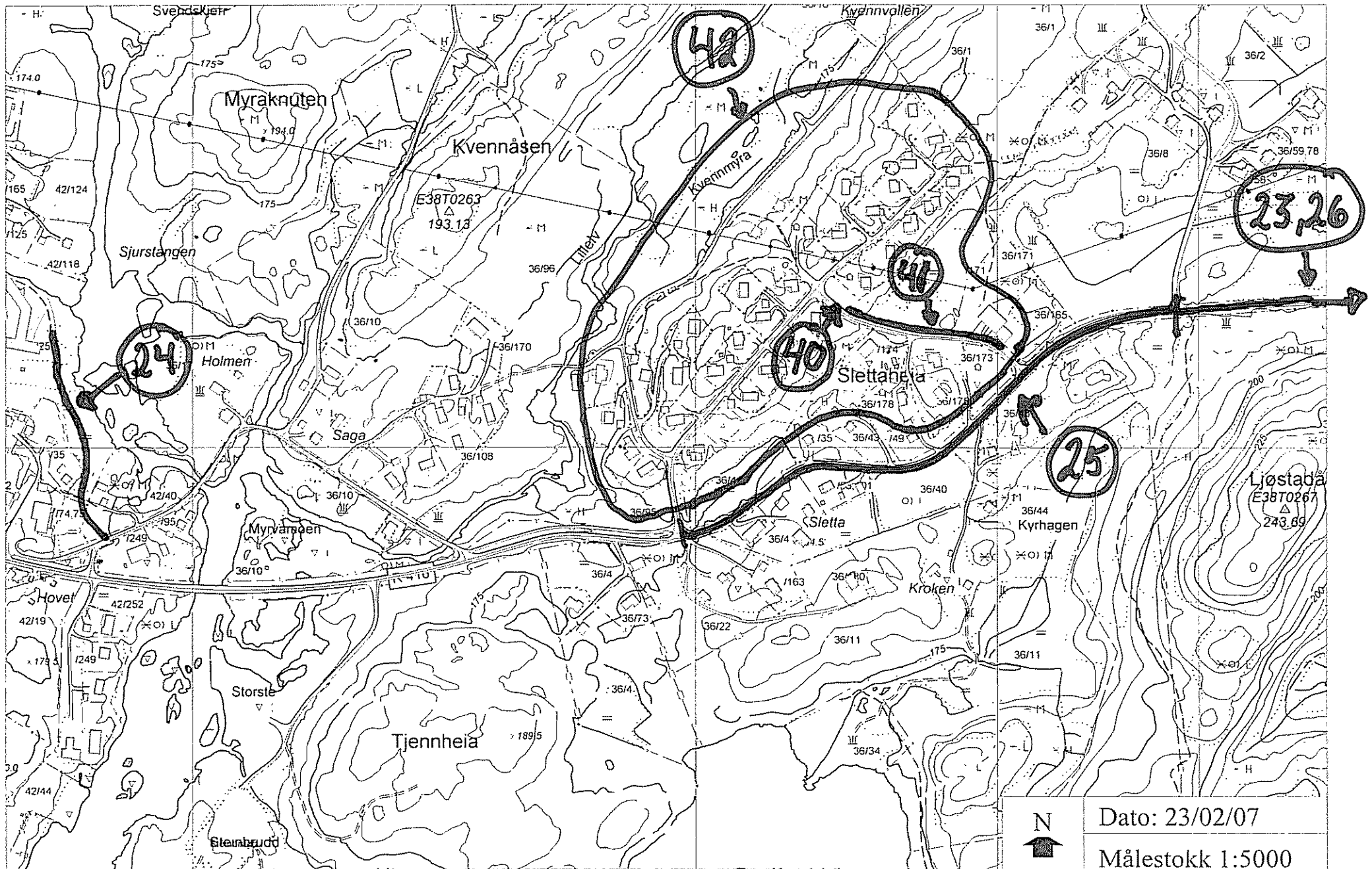
Målestokk 1:7000

Y 28000

Y 28500

Y 29000

X 83500



Dato: 23/02/07

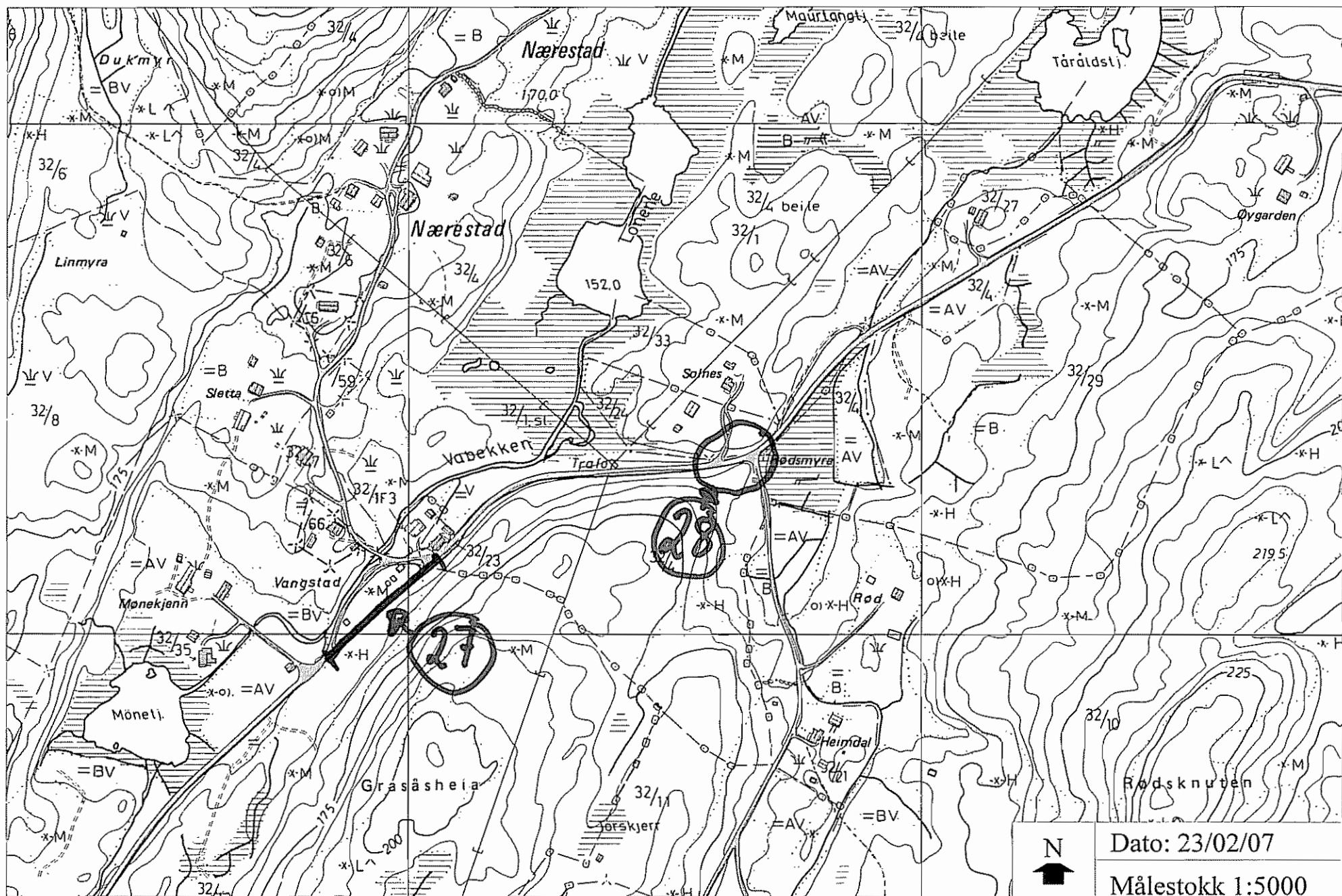
Målestokk 1:5000

X 84000

X 83500

Y 32500

Y 33000



Dato: 23/02/07

Målestokk 1:5000

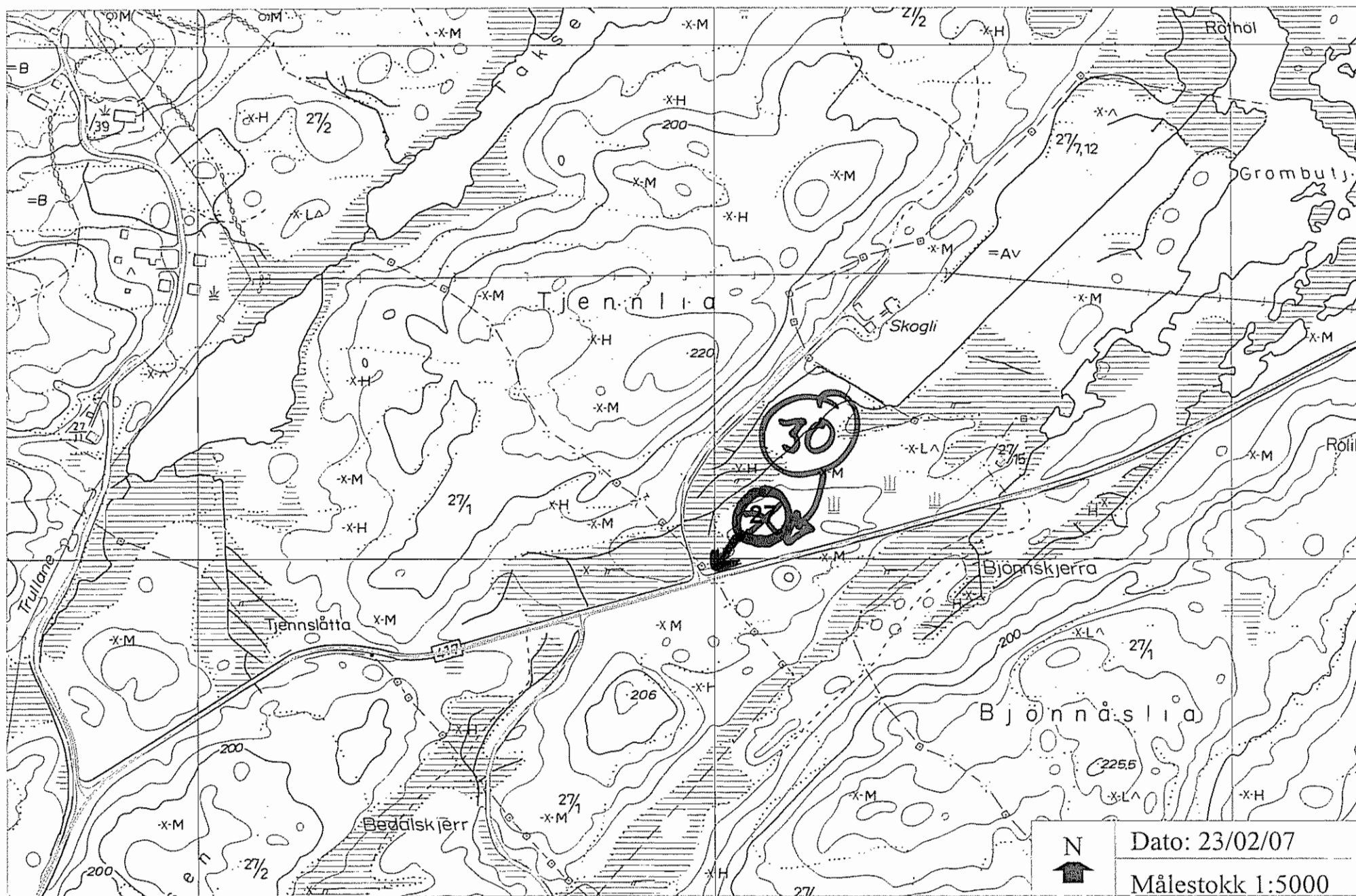
X 90000

Y 32500

Y 33000

Y 33500

X 89500



Dato: 23/02/07

Målestokk 1:5000

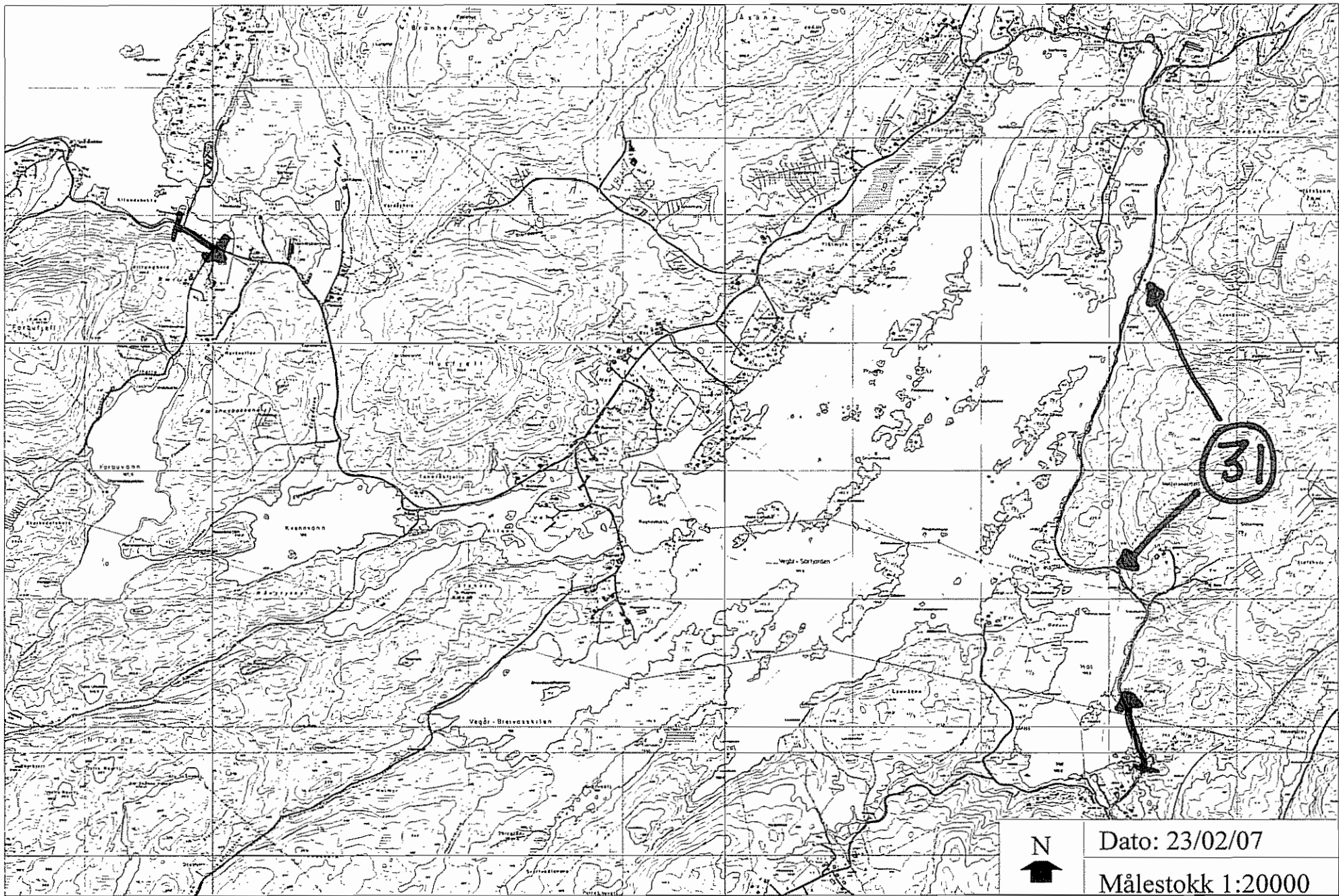
Y 24000

Y 26000

Y 28000

X 88000

X 86000



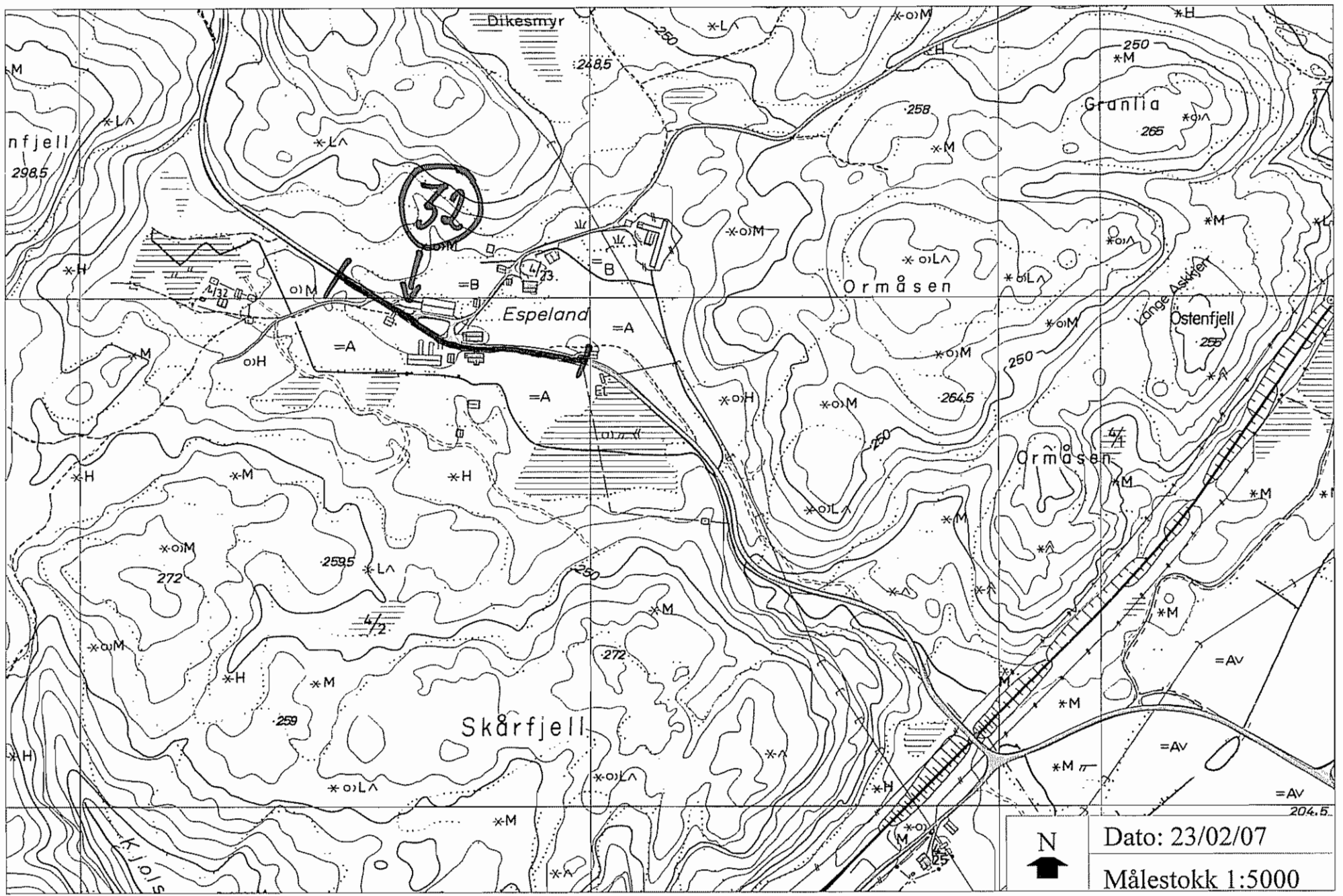
Y 21500

Y 22000

Y 22500

X 80500

X 80000



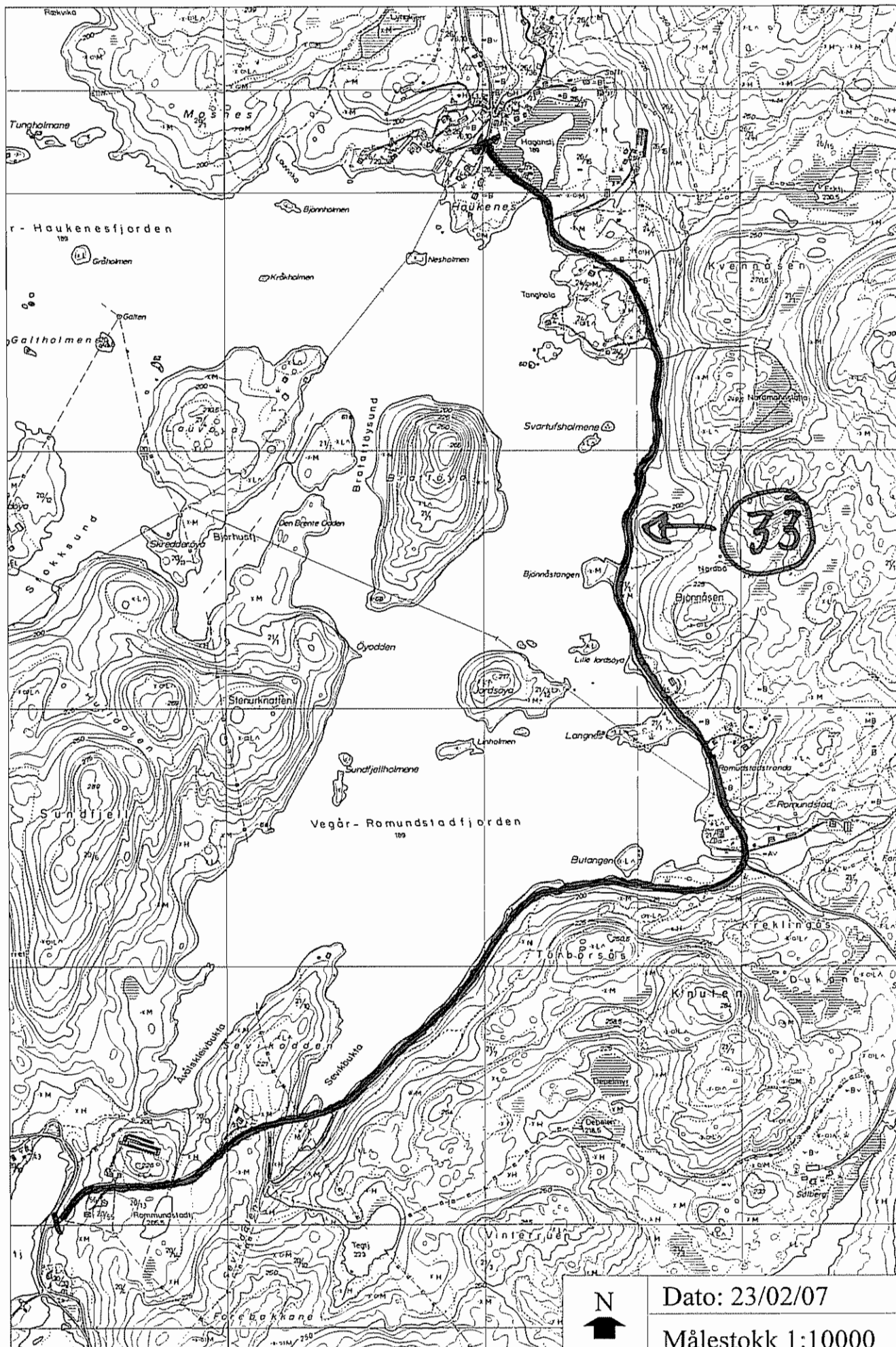
Y 28000

Y 29000

X 91000

X 90000

X 89000



Dato: 23/02/07

Målestokk 1:10000

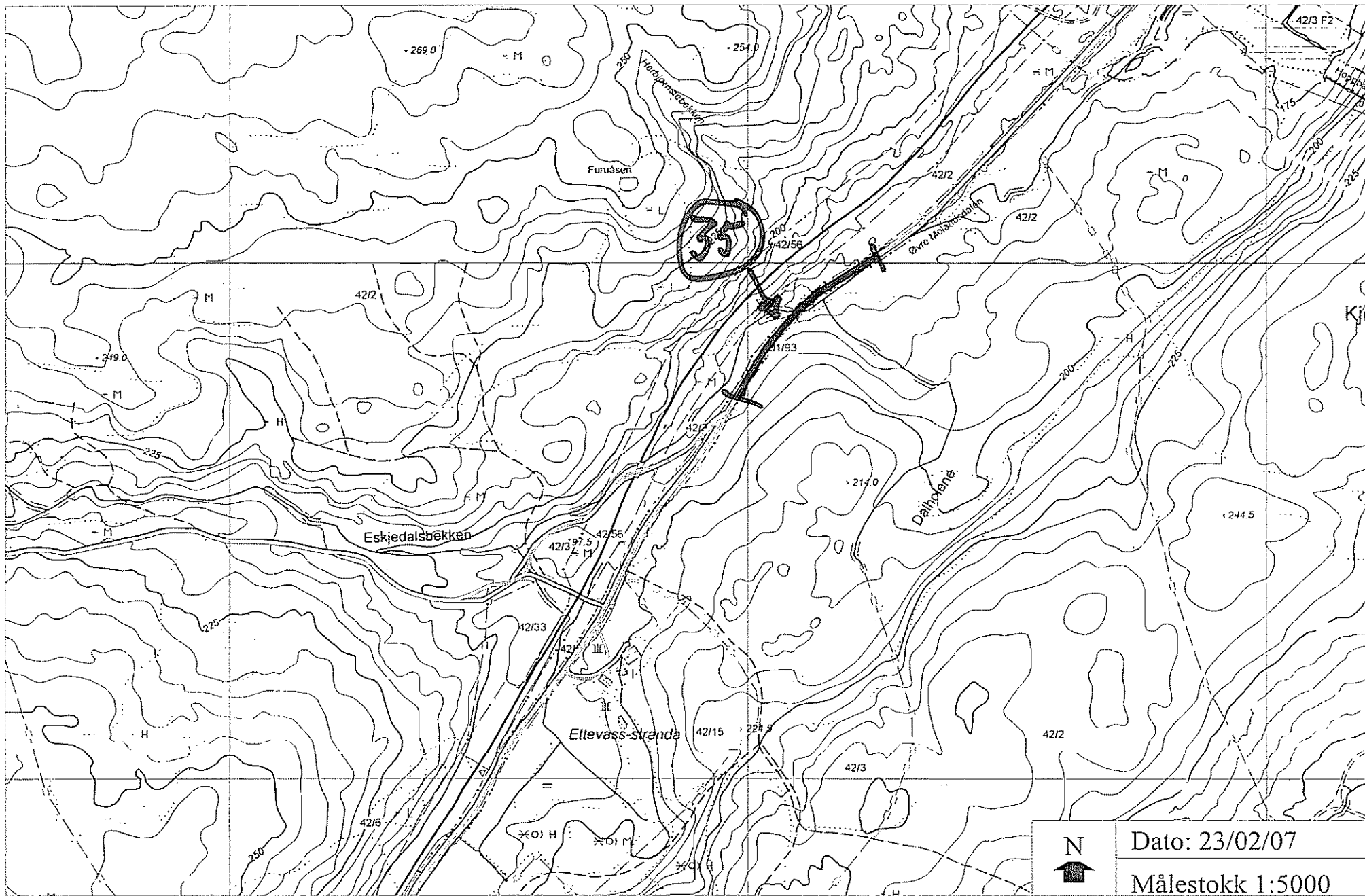
Y 26000

Y 26500

Y 27000

X 84000

X 83500



Dato: 23/02/07

Målestokk 1:5000

X 84500

Y 19000

Y 19500

189

X 84000

