



ÅMLI KOMMUNE

- BYGDA FOR ALLE



Trafikksikringsplan for Åmli kommune

Vedtatt av kommunestyret 18.02.2021- K sak 21/03

INNHALD:

1 Innleiing	3
1.1 <i>Kommunens arealdel og infrastruktur</i>	3
1.2 <i>Bakgrunn</i>	3
1.3 <i>Oppbygging av planen</i>	3
1.4 <i>Deltakarar i planprosessen</i>	3
2 Målsetting og organisering av arbeidet	3
2.1 <i>Mandat for arbeidet</i>	3
2.2 <i>Organisering av planarbeidet, folkeleg medverknad</i>	4
2.3 <i>Målsetting for trafikksikringsarbeidet i Åmli</i>	4
3 Registrering og problemanalyse/statistikk	5
3.1 <i>Utførte trafikksikringsprosjekt</i>	5
3.2 <i>Statistikk</i>	5
3.3 <i>Viktige trekk frå ulykkesstatistikken</i>	6
3.4 <i>Ulykker og samfunnsøkonomi</i>	7
4 Aktuelle trafikksikringstiltak	7
4.1 <i>Prioritering av tiltak på kommunale vegar</i>	10
4.2 <i>Prioritering av tiltak på riks- og fylkesvegar</i>	11
4.3 <i>Andre tiltak / pedagogiske tiltak / haldningsarbeid</i>	12
5 Økonomiske og administrative konsekvensar for Åmli kommune	12
5.1 <i>Administrative konsekvensar, vidare oppfølging og system for rulling</i>	12
5.2 <i>Økonomiske konsekvensar for Åmli kommune</i>	12



1 Innleiing

1.1 Kommunens arealdel og infrastruktur

Åmli er med sine 1130 km² ein stor kommune i indre Agder. Kommunen har tre tettstader: Åmli sentrum (Kykjebygda), Nelaug og Dølemo og har rundt 1850 innbyggjarar.

Fylkesveg 415 går frå Vegårshoi grense til kryss med riksveg 41 sør for Kyrkjebygda. Riksveg 41 går frå Froland grense i sør til Telemark fylkesgrense i nord. Fylkesvegane 271 og 272 går opp gjennom Tovdal og Gjøvdal. Kommunen har i alt ca. 61 km riksveg og 118 km fylkesveg. I tillegg er det ca. 37 km kommunal veg i kommunen.

1.2 Bakgrunn

Trafikksikring er ei nasjonal satsing, og som eit resultat av dette er tal på drepne i trafikken redusert i dei seinare åra.

Ein oppdatert trafikksikringsplan med handlingsprogram vil vere eit godt grunnlag for å halde fram med trafikksikringsarbeidet i kommunen. Ein slik plan er nødvendig for at kommunen kan søkje om sentrale trafikksikringsmidlar. Saman med den gjeldande kommuneplanen, burde kommunen ha eit godt plangrunnlag for eit handlingsretta trafikksikringsarbeid.

1.3 Oppbygging av planen

Trafikksikringsplanen for Åmli skal vere konkret, brukarvenleg og ha fokus på handlingsretta tiltak. Planen inneheld og ein del statistikk for å vise omfang av ulykker, og som kan gi eit bilete av Åmlitrafikken.

1.4 Deltakarar i planprosessen

Kommunestyret nedsette et utval til å arbeide fram planen:

- Rakel Birkeli Søraker, vald til leiar
- Hans Fredrik Tangen
- John Lien
- Tore Flottorp, representant frå skule/barnehage
- Samfunn v/Karstein Vaule har hatt sekretærfunksjonen.

2 Målsetting og organisering av arbeidet

2.1 Mandat for arbeidet

Trafikksikringsplan for Åmli kommune 2016-2019 vart vedtatt av kommunestyret 31.03.2019 og skal nå reviderast for ny periode 2020-2023.

Kommunestyret sitt vedtak:

Hovedrevisjon av trafikksikringsplan for Åmli kommune skal gjennomføres i 2020. Det settes ned en styringsgruppe som også fungerer som arbeidsutvalg. Enhet for samfunn har sekretærfunksjonen. Det oppnevnes 3 representanter fra kommunestyret. Rådmannen oppnevner en representant fra skole/barnehage og en representant fra enhet for Samfunn, som også innehar sekretærfunksjonen. Politikontakt for Åmli inviteres til å delta som fagperson i styringsgruppa. Styringsgruppa innhenter nødvendig kompetanse fra andre enheter etter behov.

Mandat:

Styringsgruppa skal revidere trafikksikringsplanen som har til formål å sikre veien for barn og ungdommer som skal ferdes mellom hjemmet og skole/barnehage.

Den reviderte planen skal vise aktuelle trafikksikringstiltak i planperioden med klare prioriteringer.

2.2 Organisering av planarbeidet, folkeleg medverknad

Utvalet har valt å utarbeide planen som ein fagplan og ikkje ein kommunedelplan.

Utvalet har i alt hatt fire utvalsmøte. Gjennom skulen/barnehagen sitt informasjonssystem (Visma og Vigilo) er foreldre oppmoda til å kome med innspel, like eins direkte frå skulen (FAU og SU) og barnehagane.

I tillegg har arbeidet med trafikksikringsplanen blitt kommunisert via kommunens Facebook og kommunal heimeside. Utvalet har motteke mange gode innspel til arbeidet, det meste skriftlig via e-post. I alt er det kome inn om lag 30 forslag til tiltak med fokus på trafikksikring. Mange har naturleg nok peika på dei same problema.

Odd Arvid Bjørnbakk frå politiet var med på møtet 19.08.20 og utvalet saman med Bjørnbakk hadde en full gjennomgang og nyttig diskusjon av innkomne forslag.

Planen vert sendt på høring til Politiet, Vegvesen, Trygg Trafikk, AKT, skulen (FAU og SU), barnehagane (Beverborga, Klockargarden, Mosberg og Dølemo) samt det kommunale ungdomsrådet og rådet for eldre og funksjonshemma for eventuelle merknader.

2.3 Målsetting for trafikksikringsarbeidet i Åmli

På lik line med den nasjonale målsetjinga bør Åmli kommune ha "0 visjon" i trafikksikringsarbeidet. Med "0 visjon" meiner ein: *Samfunnet kan ikkje tolerere at menneske blir drepne eller alvorleg skadde i trafikken.*

Om ein i Åmli kallar det "0 visjon" eller "trygg i Åmlitrafikken" er ikkje det viktigaste.

Trafikksikringsarbeid generelt er svært viktig, og det er difor rett å strekke seg langt i dette arbeidet. Vi ynskjer med trafikksikringsplanen å bygge opp under eit godt trafikkmiljø og ein god trafikkultur, og på denne måte skape trygge forhold i alle delar av Åmli.

I kommuneplanen er eitt av to hovedmål forma slik:

Skape gode bumiljø i sentrum og ute i grendene basert på ei berekraftig utvikling med vekt på tryggleik, trivsel og livskvalitet.

Trafikksikringsplanen er eit ledd for å oppnå denne målsetjinga.

Trafikkulykker fører til store kostnader både for den einskilde og for storsamfunnet. Det er god velferdspolitikkk å førebygge trafikkulykker!

Åmlisamfunnet skal forene gode krefter i trafikksikringsarbeidet for å gjere Åmli til eit trygt lokalsamfunn å vekse opp og bu i.



3 Registrering og problemanalyse/statistikk

3.1 Utførte trafikksikringsprosjekt

Ved gjennomgang av handlingsplan frå trafikksikringsplanen frå 2001 og 2016-2019 ser ein at det er fleire av tiltaka som ikkje er gjennomført. Dette gjeld i stor grad tiltak på riks- og fylkesvegar. Av større kommunale tiltak omtalt i handlingsplanen gjenstår problematikken rundt «rundkjøringa» ved skulen.

3.2 Statistikk

Opplysningane i fig.3.2.1 til fig.3.2.4 er henta frå Statens vegvesen sin ulykkestatistikk <https://vegkart.atlas.vegvesen.no/>

Alle figurane tek utgangspunkt i 5-års perioden 2015 – 2019.

Talet på trafikkuulykker varierer mykje frå år til år. Som statistisk materiale er tala små og variasjonane i tabellane under vert derfor store.

Fig. 3.2.1 – Registrerte ulykker med personskade i kommunen

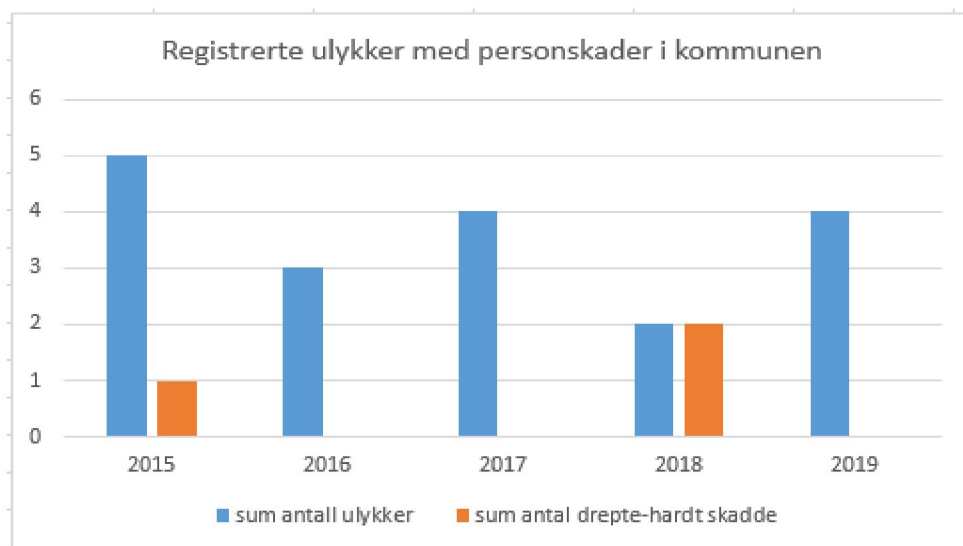


Fig. 3.2.2 – Ulykker fordelt på type

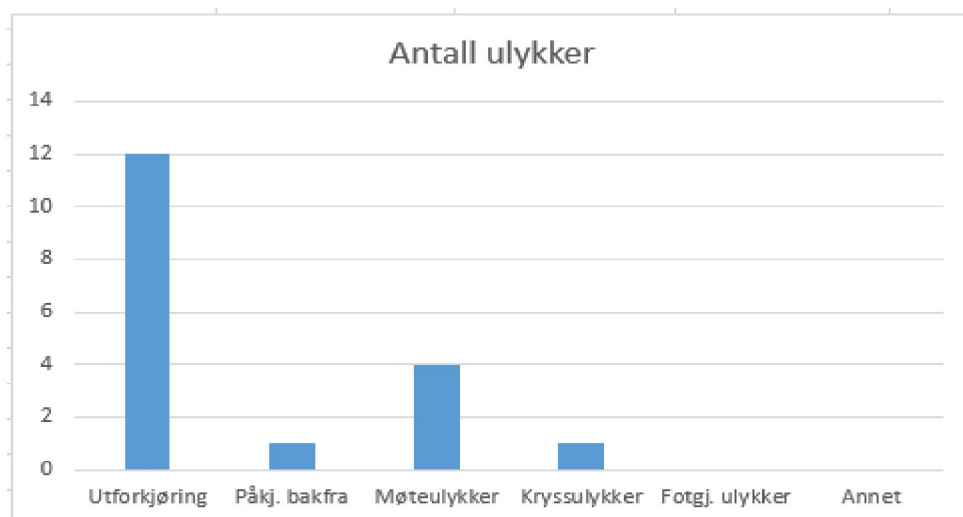


Fig. 3.2.3 – Ulykker / kor alvorlege er dei registrerte ulykkene

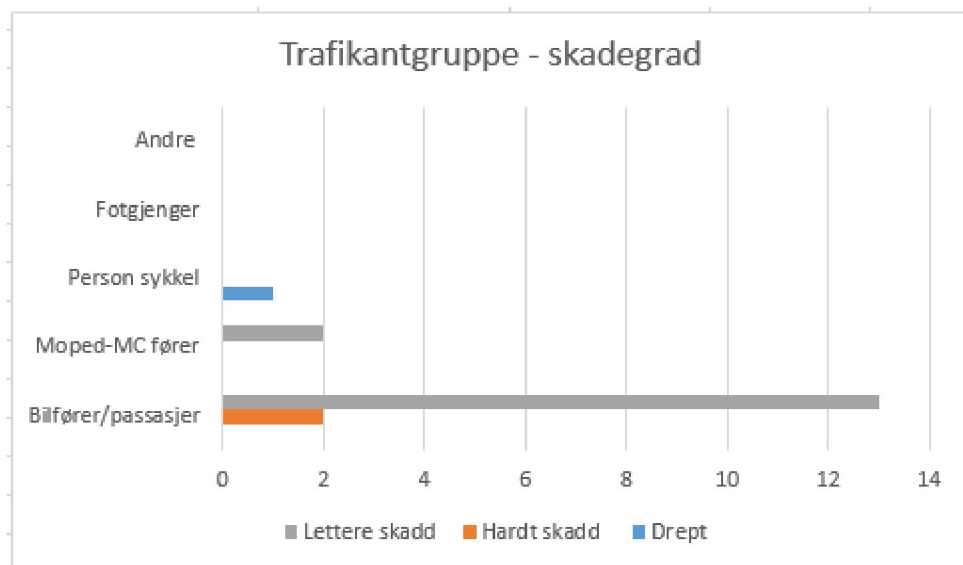
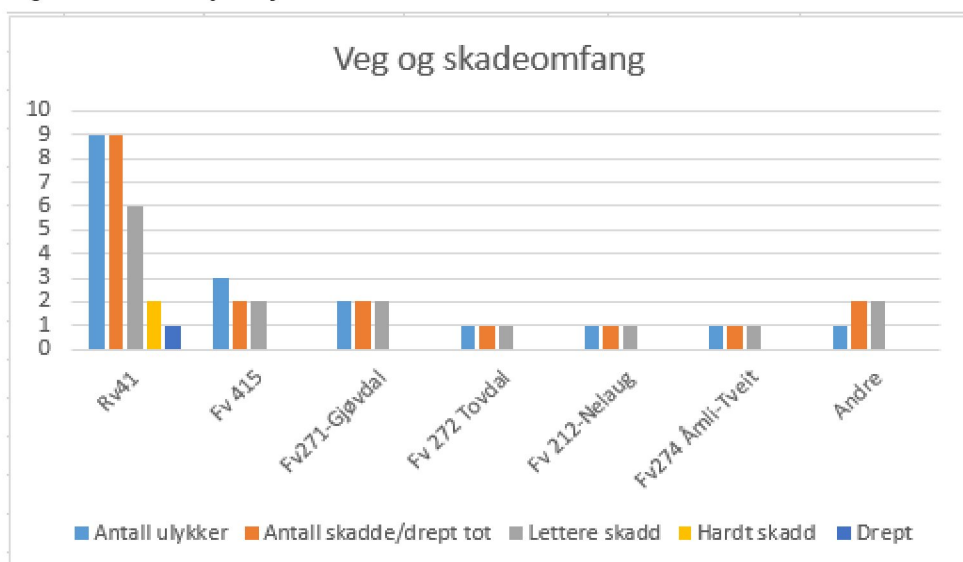


Fig. 3.2.4 – Kor skjer ulykkene



3.3 Viktige trekk frå ulykkesstatistikken

Statistikken over gjeld dei siste 5 åra (2015 – 2019) og omfattar 18 ulykker av ulik art og med ei fordeling over eit stort geografisk område. Som statistisk materiale er dette svært lite, og det er vanskeleg å trekke gode slutningar.

Nokre trekk er likevel ganske klare:

- To av tre registrerte ulykker med personskade skjer i kategorien "utforkøyring/ einsleg køyretøy utfor vegen".
- I kategorien "utforkøyring/ einsleg køyretøy utfor vegen" er alle i kategorien lettare skadd. Dei alvorlegaste ulykkene er møte og kryssulykker
- Om lag halvparten av ulykkene der personar vart skadd/drepne i Åmlitrafikken var knytt til Rv 41.
- Det er ein syklist som er forulykka i perioden. Vedkommande omkom og er einaste omkomne i 5 årsperioden.
- Av fig.3.2.3 ser ein at 1 person er død og 2 personar er alvorleg skadd i Åmlitrafikken siste 5 åra. I førre 5-årsperiode var tala 1 og 1.

3.4 Ulykker og samfunnsøkonomi

Trafikkulykker fører med seg store menneskelege og samfunnsmessige kostnader. Det er difor både god helse og- omsorgspolitik og god økonomisk politikk å sette trykk og fokus på trafikksikringsarbeid. Diverse statistikk viser at ei dødsulykke koster samfunnet 30 millionar kroner, medan ei alvorlig skade koster om lag halvparten.

4 Aktuelle trafikksikringstiltak

Erfaring tilseier at ein ofte får utført trafikksikringstiltak saman med andre utbyggingstiltak. Det er difor ikkje lett å setje opp ei prioritert liste der ein berre kan ta til frå toppen og arbeide seg nedover. Slik sett blir lista ein kombinasjon av «reelle ønske» og meir konkrete og nærliggjande tiltak.

Utvalet vil først peike på nokre område der ein ser meir samansette problem.

Nærområdet Åmli Skule:

Problemet er i stor grad knytt til stor biltrafikk ved skulestart og slutt. Stor buss- og biltrafikk saman med eit uklart trafikkbilete gjer det heile litt kaotisk.

Utvalet ser ei mogleg løysing i å flytte parkeringsplassen for lærarane opp i området til nedlagte Åmli VGS. Av og påstigning for bussar og for privatbilar vert og på Åmli VGS. Frå dette område vert det lagt gangveg opp til barne/ungdomskulen. «Rundkjøringa» vert utforma som T-kryss. Sjå skisse under



Området mellom skulen og sentrum:

Eit område prega av bustader og to vegar som fører frå skulen og ned i bygda.

Området er regulert i form av køyring forbode bortsett frå køyring til bustadane. Det er og to barnehagar som ligg i området. Mange born i skulealder går her både til og frå skulen og på fritida. Trass sterke avgrensingar er det mykje biltrafikk i området, og vegane er lite tilpassa dette.

Utvalet foreslår å stenge Negardskleiva med bom (automatisk lukkebom) i området ved Klokkargarden, men slik at Klokkargarden barnehage får innkjørsel frå krysset ved skulen. På same måte stengast vegen Skytehusrabben/Høgvollvegen på flata nedanfor Grånheia.

Utvalet ser det som naturleg at fortauet i Negardskleiva først vidare bort til Åmli skule. Det er kommunestyrevedtak på denne utbygginga

Trafikken til Beverborga må også regulerast betre enn tilfelle er i dag. Utvalet foreslår at parkering for tilsette skjer på dagens lærarparkering. Levering og henting av barna må skje på dagens parkeringsplass.

Skisse ved Beverborga



Dølemo sentrum

Rv 41 går tvers gjennom Dølemo sentrum, og er i tillegg til gjennomfartsveg også lokalveg for folk på Dølemo. Det er ikkje gang/sykelsti langs Rv 41. Dette er skuleveg for ungdomne.

Utvalet ser det som ein god start å få etablert gang/sykelsti frå sjølve krysset i sentrum og bort til butikken sørøver og austover bort til vestre avkjøring frå bustadfeltet. Gatelys er utbetra. Utbygginga her er i tråd med reguleringsplanen for Dølemo sentrum.

Skisse Dølemo sentrum



Bru over Nidelva til Engenes/gang og sykkelveg frå Åmfoss bru til Engenes:

Eksisterande steinbru i sentrum er lite tilpassa dagens trafikkbilete, både fordi den er smal og fordi den ender midt i Gata med tilhøyrande problem. Fylkesvegen frå brua ned mot Engenes manglar gang- og sykkelsti, her er heller ikkje gateljos. Det er stadig aukande næringsverksemd på vestsida både på Hegna og Engenes næringsområde.

Ei ny bru vil føre til at biltrafikken over gamlebrua kan stengast, og at tilhøva for mjuke trafikantar soleis vert betre. Tilsvarande for strekningen ned mot Engenes.

Vedtatt reguleringsplan for Vestsida/Engenes inneheld begge desse elementa, både ny bru over Nidelva og gang og sykkelveg/fortau langs fv.278

Simonstad:

Fv. 415 gjennom Simonstad har i dag stor trafikk. Med den store etableringa som er planlagt vil trafikken auke kraftig. Reguleringsplanarbeid pågår i området både med tanke på næringsutvikling og tilkomst for mjuke trafikantar.

Selåsvatn:

Fv.415 har stor gjennomgangstrafikk og er regulert med 60 sone. Ved Mosberg barnehage/Flatenkrysset foreslår utvalet å sette inn 40km/t sone i tillegg til fotgjenger- overgang og belysning ved busstopp på begge sider av vegen.

Skisse - Selåsvatn ved Mosberg barnehage



4.1 Prioritering av tiltak på kommunale vegar

Pri:	Tiltak	Ansvarleg
1	Skuleområde/ «rundkjøringa»: Utvalet ser ein mogleg løysing i å flytte parkeringsplassen for lærarane opp i området til nedlagte Åmli VGS. Av og påstigning for bussar og for privatbilar vert og på Åmli VGS. Frå dette område vert det lagt gangveg opp til barne/ungdomskulen. «Rundkjøringa» vert utforma som T-kryss – sjå vedlagt kart/skisse pkt.4	Kommunen
1	Negardskleiva/Skytehusrabben: Utvalde foreslår å stenge Negardskleiva med bom (automatisk lukkebom) i området ved Klokkargarden, men slik at Klokkargarden barnehage får innkjørsel frå krysset ved skulen. På same måte stengast vegen Skytehusrabben/Høgvollvegen på flata nedanfor Grånheia	Kommunen
1	Fortau Negardskleiva: Utvalet ser det som naturleg at fortauet i Negardskleiva førast vidare bort til Åmli skule. Det er kommunestyrevedtak på denne utbygginga	Kommunen
1	Beverborga: I samanheng med «rundkjøringa» ved skulen vil utvalet foreslå at tilsette på Beverborga parkerer på dagens lærerparkering og at det etablerast korttidsparkering / av og påstigning for barna nær barnehagen	Kommunen
1	Folkehelse: Trafikksikringsplanen bør og sjåast i samanheng med folkehelsearbeidet elles i kommunen. I alle fora der det er formålstenleg bør trafikksikkerhet og det å minimere privat elevtransport i eit folkehelseperspektiv bli tatt opp. Dette kan være på saklista i foreldremøte, møte i samarbeidsutvala og foreldreutvala.	Kommunen
1	Gang og sykkelveg frå Åmfoss bru til Engenes: Utbygging ifg. reguleringsplan	Kommunen/ Vegvesen
1	Skilta fartsgrense på 40 km/h opp Skulekleiva	Kommunen
2	Belysning: Belysning generelt på kommunale vegar. Må vurderast i kvart enkelt tilfelle	Kommunen
2	Busstopp: Busstopp generelt på kommunale vegar. Må vurderast i kvart enkelt tilfelle	Kommunen
2	Rydding av siktsoner: Rydding av siktsoner i kryss og ved viktige avkjørsler – sommar og vinter	Kommunen

4.2 Prioritering av tiltak på riks- og fylkesvegar

Pri:	Tiltak	Ansvarleg
1	Gang og sykkelveg frå Åmfoss bru til Engenes: Utbygging ifg. reguleringsplan	Agder fylkeskommune/ Kommunen
1	Bru over Nidelva til Engenes næringsområde: Dette ligg inne i reguleringsplanen for vestsida/Engenes	Agder fylkeskommune
1	Simonstad: Fv. 415 gjennom Simonstad har i dag stor trafikk. Med den store etableringa som er planlagt vil trafikken auke kraftig. Reguleringsplanarbeid pågår i området både med tanke på næringsutvikling og i tillegg gang- og sykkelveg	Agder fylkeskommune
1	Dølemo sentrum: Utvalet ser det som ein god start å få etablert gang/sykelsti frå sjølve krysset i sentrum og bort til butikken sørover og austover bort til vestre avkjøring frå bustadfeltet. Utbygginga her er i tråd med reguleringsplanen for Dølemo sentrum.	Statens vegvesen
1	Avkjørsel til Skulekleiva: Heiltrukket sperrelinje på rv.41 før kryss (frå sør) til Åmli skule. Evt et avkjøringsfelt frå sør til Skulekleiva	Statens vegvesen
1	Mosberg/Selåsvatn: Ved Mosberg barnehage/Flatenkrysset foreslår utvalet å sette inn 40km/h sone i tillegg til gangfelt og belysning ved busstopp på begge sider av vegen	Agder fylkeskommune
1	Busslommer: Busstopp generelt på fylkes og riksveg. Må vurderast i kvart enkelt tilfelle	Statens vegvesen/ Agder fylkeskommune
1	Gangfelt/busslomme: På toppen av Århuskleiva leggas busslomme og gangfelt for kryssing av fylkesvegen frå Bassengvegen / Øvre Århuskleiva	Agder fylkeskommune
1	Gangfelt: Mellom pakkestatjonen og parken leggas gangfelt for kryssing av fylkesveg 277	Agder fylkeskommune
2	Rydding av siktsoner: Rydding av siktsoner i kryss og ved viktige avkjørsler på riks og fylkesveg– sommar og vinter	Statens vegvesen/ Agder fylkeskommune
2	Belysning: Belysning generelt på riks og fylkesveg. Må vurderast i kvart enkelt tilfelle	Statens vegvesen/ Agder fylkeskommune

4.3 Andre tiltak / pedagogiske tiltak / haldningsarbeid

Tiltak	Ansvarleg
Trafikksikring må inngå i overordna planlegging. (kommuneplan, reguleringsplanar og plan for folkehelse)	Kommunen
Kontrollar på fart og promille spesielt med tanke på barn til og frå skule og barnehage. Kontrollar med tanke på parkering, spesielt på fortau i sentrum. Politi som er synleg i trafikkbildet.	Politiet
Trafikkopplæring / sykkelopplæring . Bruk av hjelm og bruk av refleks. Haldningsskapande arbeid hos barn og unge med tanke på mellom anna rusmidlar i trafikken	Barnehage Skule/Politiet/ Foreldre
Bussane må vere på parkeringsplassen <u>før</u> elevane slutter skulen slik at det ikkje oppstår farlege situasjonar ved påstiging God kommunikasjon mellom skule og AKT	Busselskap /skule

5 Økonomiske og administrative konsekvensar for Åmli kommune

5.1 Administrative konsekvensar, vidare oppfølging og system for rullering

Planutvalet er ansvarleg for oppfølging av planen. Trafikksikringsplanen sin tiltaksdel skal ajourførast av Samfunnsavdelinga.

Trafikksikringsplanen skal reviderast kvart fjerde år samtidig med rulleringa av kommuneplanen. I spesielle høve kan tiltaksdelen i planen reviderast utanom den faste rulleringa kvart 4. år.

5.2 Økonomiske konsekvensar for Åmli kommune

Tiltak direkte på riks- og fylkesveg er ikkje kommunalt ansvar, men på tiltak langs desse vegane kan kommunen komme inn som deltakar i eit spleiselag. På tiltak knytt til kommunale vegar/areal må kommunen bere kostnadene.

Eit økonomisk hovudprinsipp for oppfølging av planen er at aktuelle tiltak vert innarbeidd i handlingsplanen (budsjett og langtidsbudsjett) i kommunen. Statlege trafikksikringsmidlar vil vere ein naturleg del av finansieringa for mange av tiltaka.

TRYGGE I ÅMLITRAFIKKEN

