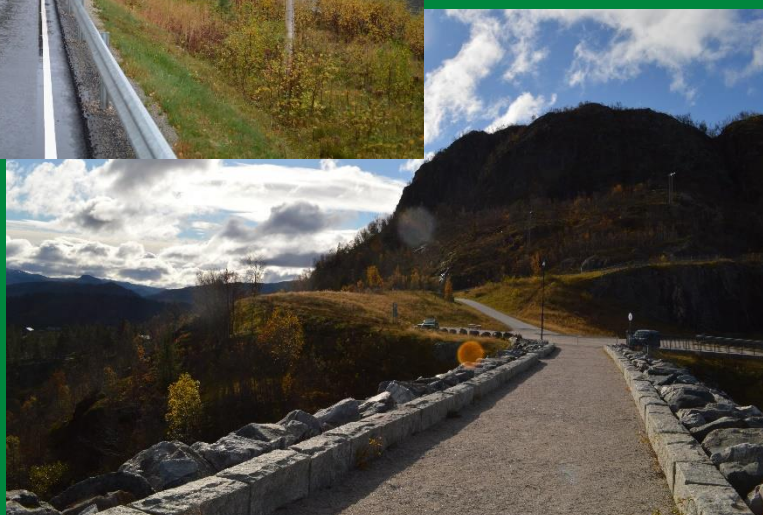
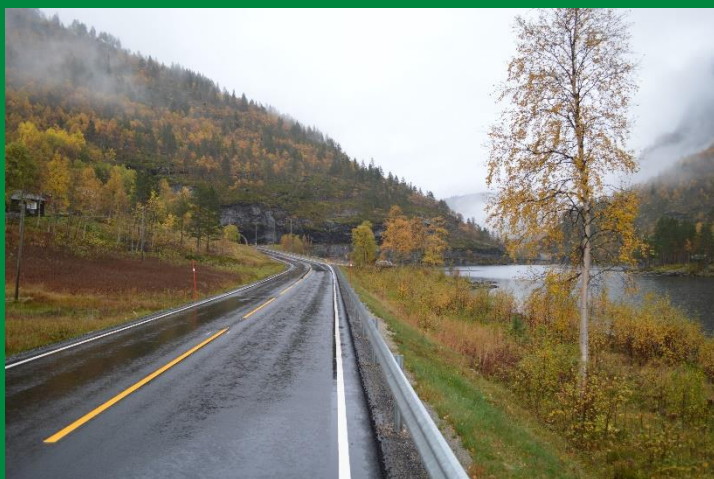




Trafikksikringsplan for Bykle kommune 2021 - 2025 28.05.2021



Høyring og offentlig ettersyn – vedtatt i KS 29.06.2021, sak 74/21

Vedtatt i KS 29.06.2021
Vår ref. 2020/625



Bykle kommune
Bykle ser langt



Innholdsliste

1 Innleiing.....	3
1.1 Prosess.....	3
1.2 Ansvarsdeling i trafikksikringsarbeidet.....	4
1.3 Nasjonale og regionale føringar i trafikksikkerhetsarbeidet.....	5
1.3.1 Meld. St. 40 (2015-2016) Trafikksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering	5
1.3.2 Nasjonal transportplan	6
1.3.3 Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerheit på veg 2018 – 2021	7
1.3.4 Handlingsprogram for trafikksikkerheit i Agder 2020-2024	7
1.4 Status kommunale planar	8
1.4.1 Kommunal planstrategi for 2016-2020	8
1.4.2 Kommuneplan for Bykle 2016-2026 - samfunnsdelen	8
1.4.3 Arealdelen til kommuneplan for Bykle kommune 2018-2030	8
2 Presentasjon av kommunen	9
2.1 Busetnad og folketal	9
2.2 Vegmønsteret	10
2.3 Arbeidstakarar og pendling.....	11
2.4 Skular og skuleskyss	11
2.5 Status Bykle kommune	12
3 Trafikkbiletet og ulykkessituasjonen.....	13
3.1 Trafikale utfordringar i kommunen.....	13
3.2 Personskadeulykker	14
4 Prioritering av tiltak for perioden 2021-2025.....	16
4.1 Om tiltak i planen	16
4.1.1 Kriterium for prioriteringar	17
5 Handlingsplan kopla til økonomiplan.....	18
5.1 Fysiske tiltak	18
5.2 Førebyggjande og haldningsskapande tiltak	18
5.3 Organisatoriske tiltak	21
5.4 Budsjett og utbyggingsavtalar	21



1 Innleiing

I følgje plan- og bygningslova §11-2 skal kommuneplanen sin samfunnsdel vere grunnlag for planar og verksemdar for sektorane i kommune, og gje retningslinjer for korleis kommunen sine eigne mål og strategiar skal gjennomførast i kommunal verksemd. Kommunedelplanar skal ha ein handlingsdel som fortel korleis planen skal følgjast opp dei påfølgjande 4 år eller lenger, med årleg revisjon. Kommuneplanen sin handlingsdel gir grunnlag for prioriteringar av ressursar, planlegging og samarbeidsoppgåver og konkretisering av tiltak innanfor kommunen sine økonomiske rammer (§11-3).

Føremålet med ein kommunedelplan for trafikksikring er å leggje grunnlag for målretta og systematisk trafikksikringsarbeid i Bykle kommune, i tråd med dei sentrale føringar for trafikksikringsarbeid og Nullvisjonen. Dette er ein visjon om ingen drepne eller hardt skada i vegtrafikken, som Stortinget vedtok i 2002. (vegvesen.no)

Målet med planen er mellom anna å:

- Utarbeide ein handlings- og tiltaksplan for perioden 2021-2025
- Ivareta trafikksikring i kommunen si planlegging og utvikling
- Skape bevisstheit og fremme gode haldningsskapande tiltak i kommunen

Handlingsplanen vil legge vekt på å sikre ein trygg skuleveg. Både for dei som ferdast som mjuke trafikkantar, men også for dei som avhengig av skuleskyss. Skulevegen er også gjerne same veg som blir brukt av mange unge som skal på fysiske aktivitetar på kveldstid og helger. Dersom skulevegen er trygg kan dette vere eit viktig tiltak for å halde oppe den fysiske aktiviteten til born og unge.

1.1 Prosess

Ei styringsgruppe sett saman av representantar frå fylkeskommunen i Agder, lensmannskontoret Bykle og Valle, Statens vegvesen, Trygg Trafikk og administrasjonen i Bykle kommune. Ein har hatt eit møte der ein gjekk igjennom kva som var viktige element å ha med i ein slik plan, samt korleis ein skal arbeide med den.

Samstundes har ein også danna ei ressursgruppe med representantar frå tungbilnæringa (både kollektivtransport og bygg- og anlegg), representant frå Fjellgardane skule og Bykle barne- og ungdomskule, ungdomsrådet, Bykle idrettslag, representant frå råd for personar med nedsett funksjonsevne, Bykle næringsråd og engasjerte innbyggjarar. Eit mål med dette utvalet var å sikre at dei som ferdast mest i trafikken fekk delt sine erfaringar og synspunkt, då både positive og negative. Dette har vore til stor nytte i å kartlegge områder med låg tryggleik, uheldige løysningar og om eventuelle forbetringpunkt. Dette har vore viktig i



utarbeidinga av planen. Innspela som er komne inn i samband med varsel om oppstart har vore relativt samstemt med dei områda som ressursgruppa har peika på som problematiske.

Det er lagt vekt på at planen skal vere handlings retta, der tiltaka er prioritert ut i frå ei samla vurdering av ulykker, uhell og for låg grad av tryggleik. Her vil det vere viktig å få på plass trafikksikringstiltak.

1.2 Ansvarsdeling i trafikksikringsarbeidet

Bykle kommune

Teknisk drift og eigedom har ansvar for at trafikksikring alltid er eit tema når kommunen planlegg, byggjer og godkjenner tiltak i tilknytning til vegsystemet. Dei har også ansvar for drift, vedlikehald og fysiske trafikksikringstiltak på det kommunale vegnettet. Planavdelinga skal vurdere og tenke på trafikktryggleik i alt planarbeid som blir gjort. Planavdelinga har ansvar for ts-planlegginga.

Agder fylkeskommune

Fylkeskommunen har gjennom Vegtrafikklova § 40 a ansvaret for å tilrå og samordna tiltak for å fremja trafikktryggleiken i fylket. Hovudutval for samferdsel har det overordna ansvaret for trafikksikkerheit i Agder. Det er etablert eit Trafikksikkerheitsforum med fire politiske representantar valt av fylkestinget, som skal gi råd i trafikksikkerheitsspørsmål.

Trafikksikkerheitsforum ble konstituert 18. mars 2020, og er eit fagleg forum som skal ta initiativ og gje faglege råd om trafikksikkerheit. I tillegg til dei politiske representantane er følgjande aktørar representert: Trygg Trafikk, Agder politidistrikt, Utrykkingspolitiet, Statens vegvesen, Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund (ATL) Agder, Fylkeskommunens administrasjon, Nullvisjonen Agder, Trafoen.

Statens vegvesen

Statens vegvesen har ansvaret for planlegging, bygging drift- og vedlikehald av riksvegnettet. Dei har også stor veg-, trafikkteknisk og trafikk fagleg kompetanse, og har ansvaret for informasjon og opplæring for betre åtfærd hos trafikantane, samt førarprøve og kontroll av køyretøy og verneutstyr. Statens vegvesen har sektoransvar for trafikksikkerheit på veg og driv med systematisk ulykkesanalysearbeid. Sida 2005 er det gjennomført nøye analysar av alle dødsulykker i vegtrafikken.

Politiet

Politiet sitt ansvar i trafikksikkerheitsarbeidet er hovudsakleg å gjennomføre kontroll og overvaking av trafikken, samt etterforske trafikklovbrot og trafikkulykker. Dette blir gjort av både lokalt politi og Utrykkingspolitiet. Politiet prioriterer dei mest ulykkesutsette vegstrekningane eller områda når dei utfører kontroller på veg. Samtidig driv politiet



ulykkesførebyggjande og haldningsskapande arbeid med eit fokus på barn, ungdom og unge bilførar.

Trygg Trafikk

Trygg trafikk er det viktigaste kompetansesenteret for trafikktryggleik og trafikkopplæring i Noreg. Målet til Trygg Trafikk er å oppnå best mogleg trafikktryggleik for alle trafikantgrupper. Organisasjonen tilbyr bistand til kommunar, gjennomfører kampanjar og gir opplæring og informasjon til skular, barnehagar, bedrifter og organisasjonar.

1.3 Nasjonale og regionale føringar i trafikksikkerheitsarbeidet

1.3.1 Meld. St. 40 (2015-2016) Trafikksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering

Regjeringa legg til grunn at Norge er verdsløiande innan trafikksikkerheit på veg, som følgje av målretta, tverrsektoriell, kunnskapsbasert og langsiktig innsats. Trafikkulykker utgjør likevel eit betydeleg samfunnsproblem, og omfanget av tapte liv er uakseptabelt.

Trafikksikkerheit må derfor fortsett ha høg prioritet, med nullvisjonen som eit av hovudmåla for transportpolitikken.

Det vises til at mange av dei enkle og mest effektive trafikksikkerhetstiltakene er tatt i bruk. Med eit relativt lågt tal trafikkulykker blir ytterlegare reduksjon i talet på drepane og hardt skadde stadig meir krevjande og avhengig av auka og felles innsats frå fleire offentlege aktørar. Hovudinnretninga på meldinga er derfor å sette fokus på tverrsektorielle utfordringar og behov i trafikksikkerheitsarbeidet, og bidra til betre overordna forankring og auka samordning av den framtidige innsatsen.

I stortingsmeldinga presenterer regjeringa seks satsingsområde:

- Forankring av tverrsektorielt trafikksikkerheitsarbeid på overordna nivå
- Betre utnytting av tilsyns- og kontrollinnsatsen gjennom styrka samarbeid på tvers av etatar
- Meir effektiv formidling, enklare tilgang og betre utnytting av kunnskap frå ulykkesundersøkingar
- Retningslinjer for registrering av vegtrafikkulykker og auka utveksling av skade- og ulykkesdata

Generelt vil regjeringa vidareføre ei brei tilnærming i trafikksikkerheitsarbeidet, ein målretta innsats mot dei alvorlegaste ulykkestypene og ein målretta innsats mot risikogrupper. Det trafikksikkerheitsarbeidet som er retta mot trafikantar skal vektleggast.



1.3.2 Nasjonal transportplan

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

Nasjonale mål og hovudområda for innsats

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

nullvisjonen og legg opp til eit nytt ambisiøst etappemål om maksimalt 350 drepne og hardt skadde i 2030, Regjeringa vil i planperioden rette innsatsen mot følgande fem hovudområde:

- Sikre vegar
- Risiko åtfærd i trafikken
- Spesielt utsette grupper i trafikken
- Teknologi
- Tunge køyretøy

Barnas transportplan

Nasjonal transportplan 2018-2029 innehelder for første gong eit eige kapittel om Barnas transportplan. Regjeringa vil:

- Legge til rette for at åtte av ti barn og unge skal velgje å gå eller sykle til skulen
- Styrke trafikksikkerheita for barn og unge
- Legge vekt på barn og unges behov i planlegging og utvikling av transportsystemet
- At det skal leggjast vekt på omsynet til barn og unge i lokal og regional planlegging
- Følgje opp transportetatane og Avinor når det gjelder omsynet til barn og unge i utviklinga av transportinfrastrukturen
- Styrke kompetansen om trafikksikkerheit i barnehage og skule

I planen presiserast det at barn og unge er dagens og framtidens trafikantar, og dette må vi ta omsyn til, også i overordna planar.



1.3.3 Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerheit på veg 2018 – 2021

Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerheit på veg 2018-2021 er utarbeidd av Statens vegvesen, politiet, Helsedirektoratet, Utdanningsdirektoratet, Trygg Trafikk, fylkeskommunane og sju storbykommunar. I tillegg har ei rekke andre aktørar gitt innspel til planen.

Planen bygger på *Meld. St. 33 (2016-2017) Nasjonal transportplan 2018-2029* (NTP) og *Meld. St. 40 (2015-2016) Trafikksikkerheitsarbeidet – samordning og organisering*.

Ambisjonsnivå og prioriteringar i tiltaksplanen er i samsvar med *Statens vegvesen sitt handlingsprogram 2018-2023 (2029)*, *Strategiplan for polititjeneste på veg 2016-2019*, *Trygg Trafikk sin strategi 2018-2025*, fylkeskommunane sine planar for prioritering innanfor trafikksikkerheitsarbeidet og dei sju storbykommunane sine trafikksikkerheitsplanar.

Formålet med tiltaksplanen er å presentere eit felles og breitt spekter av fagleg forankra tiltak, i tillegg til å styrke samarbeidet mellom dei sentrale trafikksikkerheitsaktørane. Tiltaka i tiltaksplanen skal sikre at vi har stø kurs mot etappemålet i NTP om maksimalt 350 drepne og hardt skadde i 2030, som inneber ein reduksjon på om lag 60 prosent samanlikna med gjennomsnittet for perioden 2012-2015.

1.3.4 Handlingsprogram for trafikksikkerheit i Agder 2020-2024

I Handlingsprogram for trafikksikkerheit i Agder 2020-2024 står det i kapitel 1.3.2 Andre samarbeidspartnarar:

«Kommunene har en sentral rolle i trafikksikkerhetsarbeidet som vei- barnehage- og skoleeier, arbeidsgiver, kjøper av transporttjenester og ansvar for beboernes helse og trivsel. De fleste kommunene i Agder har egne trafikksikkerhetsplaner. Trafikksikkerhetsplanene innebærer at kommunene prioriterer tiltak for trafikksikkerhet og forankrer arbeidet i sine etater og i den politiske og administrative ledelse.»



1.4 Status kommunale planar

1.4.1 Kommunal planstrategi for 2016-2020

Føremålet med planstrategien er å drøfte og kome fram til kva for planoppgåver kommunen bør starte opp med eller vidareføre for å legge til rette for ønska utvikling i kommunen.

Trafikksikringsplanen er nemnt som ein av planane kommunen skal rullere. Også andre planar involvera element som har ein innverknad på trafikksikring, til dømes:

- Bykle bygdene, Fjellbygdsatsing
- Vilt og utmarksplan
- Berekraftig utvikling – strategisk plan Bykle
- Parkering og skiltplan
- Energi- og klimaplan
- Vedlikehaldsplan for veg
- Lokal vegnorm
- Sti- og løypeplan

1.4.2 Kommuneplan for Bykle 2016-2026 - samfunnsdelen

Samfunnsdelen legg opp til at Bykle skal vere aktive i høve til regional og nasjonal vegutbygging, samt prioritere gåande og syklande i planlegging. Vegutbygging er ein viktig premisseleverandør for å kunne satse sterkt på reiselivet i Setesdal. For Bykle kommune sin del er infrastruktur sjølve berebjelken for næringsutvikling. Trafikksikringsplanen for Bykle kommune 2015-2020 er ein av planane som er førande for kommuneplanen.

1.4.3 Arealdelen til kommuneplan for Bykle kommune 2018-2030

Kommuneplanens arealdel legg fram ein oversikt over framtidige gang- og sykkelvegtraséar.

FRAMTIDIGE GANG-OG SYKKELVEGTRASÉAR

<i>Strekning</i>	<i>Trasétype</i>
<i>Bykle samfunnshus –Grønnmyr/ Rv9</i>	<i>Langs kommunal veg</i>
<i>Kryss Rv9 og Fylkesveg inn til skisenteret</i>	<i>Udergang Fylkesveg (ivareta kast i regplan Fjellredningssenter)</i>
<i>Hovden, Rv9 –Hegni</i>	<i>Udergang/ overgang Hegni –Austmannlii</i>
<i>Hegni –Sørenden av Hartevatn</i>	<i>Langs Rv9, del av framtidig rundløype</i>

Arealstrategien for kommunikasjon:

- Trygg skuleveg for alle.
- Følge opp kommunal trafikksikringsplan.
- Opprusting av kommunale vegar.
- Satse på vegutbygging, og få gul stripe til Hovden.
- Vere aktiv i å få stamveg frå Oslo til Bergen gjennom utbygging av E-134



2 Presentasjon av kommunen

Bykle kommune ligg øvst i Setesdal i Agder fylke, og grensar til Vinje kommune i nord og Valle kommune i sør. Det er busett omkring 941 innbyggjarar i Bykle kommune, som med eit totalt areal på 1 552 km² har god plass til fleire. Kommunen sin geografiske utstrekning er stor, men ein ser at det meste av utbygging og aktivitet er lagt rundt eller i forbindelse med Rv9, som er hovudtrafikkåra i kommunen. Kommunegrensa går i sør frå Bjørnarå til Bjåen i nord, og Rv9 strekk seg over 5 mil gjennom kommunen.

2.1 Busetnad og folketal

Kommunen hadde per 20.07.2020 ei befolkning på 941 personar. Statistisk sentralbyrå forventar at utviklinga er positiv og at det i 2030 vil vere omlag 1105 innbyggjarar i kommunen, og at det i 2050 vil vere 1211 innbyggjarar (SSB Kommunefakta). Det er ein beskjeden, men kjærkomen auke.

Til tross for relativt få fastbuande er det ofte eit langt større tall på «hyttebyklarar» i kommunen, og ein kan ofte telje opp i mot 15 000 innbyggjarar i helger og feriar. Bykle kommune er ein hyttekommune med ein stor del fritidsbustadar, og i dag er det ca. 2 700 fritidsbustadar, som hovudsakeleg er etablert i midtregionen og Hovden. Samstundes er det også regulert ytlegare 791 tomter i kommunen til fritidsbusetnad. I arealdelen er det og opna for fleire større byggeområde til fritidsbusetnad i midt-regionen og sørover mot Bykle. Resultatet er at det vil bli endå meir trafikk i åra som kjem. Til samanlikning er det 426 einebustadar i kommunen (SSB, kommunefakta **Bykle**).

PER 1. JAN	BEFOLKNINGSUTVIKLING							
	2000	2010	2015	2016	2017	2018	2019	2020
BYKLE	868	970	933	945	952	958	953	965

Sentrumsformål – to senter i kommunen

Kommuneplanen sin arealdel legg opp til at sentrumsformål kan ha blanda formål som til dømes bustad, fritidsbustad, forretning, kontor, offentleg eller privat tenesteyting, areal for uterom og parkering. Områda skal utformast med fokus på trafikktryggleik. Den fastslår også at køyreareal og gangareal skal separerast, slik at areala er sikra for mjuke trafikantar.

I kommunesenteret, Bykle, finn ein kommunal barnehage og barne- og ungdomskule med klassesetrinn 1-10. På Hovden er det kommunal barnehage, barneskule og vidaregåande skule. Kommuneadministrasjonen og pleie- og aldersheim ligg i Bykle. Begge tettstadane har samfunnshus, bibliotek, svømmeanlegg, daglegvarehandel, legekontor, bensinstasjon, kyrkje



og idrettsbygg. Trafikksikring er godt ivaretatt i begge sentrum, men der er alltid rom for betring.

2.2 Vegmønsteret

Både Bykle og Hovden ligg som dei to siste tettstadane i Setesdal, der Rv9 er hovudvegen frå Kristiansand til den møter E134 i Haukeligrend i Vinje kommune (Drammen - Haugesund). Rv9 er hovudfartsåra i kommunen, og avgjerande for næringar og turistverksemda i Bykle kommune. Kommunen sin geografiske plassering medføre at ein har veletablerte vegsamband mot sør, aust og vest, på mange måtar ligg kommunen i eit knutepunkt.

Vegtype	Km veg i Bykle kommune 02.03.2021
Riksveg	52 km
Riksveg g/s	4,6 km
Fylkesveg	2,2 km
Kommunal veg	44,24 km
Kommunal g/s veg	4,22 km
Kommunalt fortau	1,15 km

Nasjonal Sykkelrute nr. 3

Det nasjonale sykkelnettet består av ti ruter, og skal gjere det mogeleg å sykle frå by til by på lågtrafikkerte vegar på langs og tvers i Noreg. Sykkelrute 3 er skilta frå Kristiansand til Haukeligrend, men går vidare til Kristiansund (om Hardanger) utan at det er skilta. Ruta vart opna i 2002. Deler av strekninga fylgjer ruta Rv9, men Nasjonal Sykkelrute nr. 3 fylgjer helst parallelle vegar på strekninga. I Bykle kommune følger sykkelruta hovudsakeleg Rv9, men ligg mange stadar på den gamle riksvegen. Til dømes på strekka Trydal-Movegen forbi Byklestigen, og frå Berdalsbru til Ørnefjell går sykkelruta på vestsida av Otra.

Skiløyper og kryssingspunkt

Skiløyper er ein stor del av ferdselsstrukturen på Hovden, og ved fleire anledningar kryssar skiløypene vegstrukturen. I kommunen har ein 185 km med skiløypetrasear. Som ein del av fysiske trafikksikringstiltak er det lagt inn i «forslag til tiltak» skiløypekrysninga ved Nordli og Lundane mv. Dette vil vere med på å forsterke skiløypesystemet i kommunen, som allereie er veletablert, samt gjere løypesystemet meir saumlaust for skiløparane.



2.3 Arbeidstakarar og pendling

I Bykle kommune finn ein næringsdrivande innan varehandel, hotell og restaurant, samferdsel, finanstenester, forretningstenester, eigendom og turisme. Det er også mykje grovnæring og tungbilnæring i kommunen. I 2020 var det 109 innbyggjarar i kommunen som pendla til ein annan kommune for arbeid, samstundes var det 182 personar som pendla inn til kommunen (tall frå 2020, kommunefakta SSB). Alle desse næringane krev ein godt opparbeida infrastruktur for å ta unna til dømes varetransport, persontransport og maskintransport. Dette er næringar som er godt etablert i kommunen, og som i framtida vil krevje enda betre vegnett. Det vil også i nær framtid blir meir aktuelt og naudsynt med ein oppgradering av straumnett, men og å sjå på moglegeheitene for andre nullutslepps alternativ, til dømes hydrogen.

2.4 Skular og skuleskyss

Det er to skular i kommunen. Fjellgardane skule på Hovden, som er ein rein barneskule med i overkant av 40 elevar. Bykle barne- og ungdomsskule har 65 elevar. I Bykle er det berre ein ungdomsskule, dette resulterer i at alle som gjeikk på Fjellgardane skule og skal starte på ungdomstrinnet lyt ha skuleskyss til Bykle. Det er derfor viktig å sikre trygg skulerute for desse, samt mjuke trafikkantar. Det er også ordna slik at dersom skulevegen er særleg farleg, kan ein ha rett på fri skuleskyss, sjølv om vegen er kortare enn dei fastsette satsane.

Kriterium/vilkår

Avstanden mellom skule og heim må overstige

- 2 km for 1. årstrinn i grunnskulen
- 4 km for 2. til 10. årstrinn i grunnskulen
- 6 km for vidaregåande skule

Avstanden blir målt frå dør til dør og langs kortaste farbare veg eller gang- og sykkelstig. Er du elev i grunnskulen og har ein spesielt farleg eller vanskeleg skuleveg, har du rett til fri skuleskyss uavhengig av kor stor avstanden er. Dette gjeld også om du er funksjonshemma eller mellombels skadd eller sjuk.

Går du på privatskule, har du rett til skuleskyss berre innanfor grensene av den kommunen/fylkeskommunen der du bur.

Ein finn meir informasjon om ordninga på [Bykle kommune](#) si heimeside.



2.5 Status Bykle kommune

Den føregående trafikksikringsplanen til Bykle kommune var ein temaplan, og gjaldt for perioden 2015-2020. Målsettinga for denne planen var:

- *Målsettinga med planen er å sette fokus på trafikksikringsarbeidet og redusere moglegheita for ulykker knytt til alle trafikantgrupper.*
- *Skape forståing overfor offentlege myndigheiter for Bykle kommune sitt syn på trafikksikring knytt til planlegging og utbetring langs Rv9 inkludert omlegging av Rv9 utanfor Hovden sentrum. Dette for at ideen om eit bilfritt Hovden sentrum krev omlegging av Rv9.*
- *Dokumentere tiltak og oppnå størst mogleg økonomisk støtte til trafikksikringstiltak på kommunale vegar og fylkesvegnett.*
- *Gjere innbyggjarane i kommunen meir trafikkbeviste for å ivareta seg sjølv og andre på ein omsynsfull og ansvarleg måte.*

I planperioden som har vore er det blitt utført fleire tiltak som skal betre trafikktryggleiken i kommunen. Det er til dømes etablert busslommer ved Bjørnarå, Trydal/Grasbrokke, Trydal nord, ved Texaco nordgåande og busslomme ved skulen i Bykle. Det er blitt laga ei utvida vegskulder som ein kan bruke som g/s veg frå Mosdøl til Nordbygdevegen. Det er også i planperioden blitt gjort tryggingstiltak ved Bjåen, Hovden sentrum og på Rv 9.



3 Trafikkbiletet og ulykkessituasjonen

Ulykker og skader i trafikken påfører sjølv sagt dei menneskjer som rammast store lidingar, men det er også svært kostbart for samfunnet. Ulykkeskostnader i Noreg årleg er berekna til ca. 24,2 mrd. kr. Helse- og omsorgstenestene i kommunane må ta mykje av denne rekninga. Derfor lønnar det seg å jobbe med å førebygge, både gjennom opplæring og førebyggjande tiltak.

3.1 Trafikale utfordringar i kommunen

Utfordringar kommunen står ovanfor knytt til Rv9 er hovudsakeleg grunna krevjande forhold vinterstid, viltpåkøyrslar og periodevis store trafikkmengder. Ansvarleg vegmyndigheit for Rv9 er Statens vegvesen. Det ligg inne eit mål om gul midtstripe frå Kristiansand til Hovden. Vegen held høg standar i store delar av Bykle. Nokre parsellar står att. Det er i gang eit arbeid for igangsetting av utbetring av strekningen frå Solheimsmoen/Basstogdalen til sørenden av Hartevatn i 2021. Strekninga frå Solheimsmoen/Basstogdalen til Byklestøylane vil vere neste. Dette er siste strekninga av Rv9 i Bykle kommune som endå ikkje har gul midtstripe. Ein får danna seg eit greitt bilete av kvar i kommunen innbyggjarar tenker det er eit betrings potensiale gjennom lista; «forslag til tiltak». Betre veg gir høgare fart.

Samstundes opnar kommunen for store hytteutbyggingar langs vegen som vil gi fleire mjuke trafikkantar og utfordringar i høve trygge kryssingspunkt og ferdsel mellom desse og Hovden. Det er difor pårekeleg at ein må forsere planlegging av gang-sykkelveg /-sti.

Utfordringa kring periodevis store trafikkmengder er som ein følge av hytte trafikken. Ofte kan det vere både to og tre bilar knytt til ein fritidsbustad, dette gir igjen også ein auke i talet på mjuketraфикantar både i sentrumsområdet og langs vegane frå Hovden. Av vegar som blir flittig brukt er Breivevegen, Skisentervegen og andre hyttevegar inn til dei store hyttefelt. Eit område som er utfordrande med tanke på møte mellom mjuke og motorisertetraфикantar er i krysset i Breivevegen. Ein ser også det at ein del av samlevegane i eksisterande hyttefelt i kommunen er smale, dette igjen medfører nokre utfordringar. Spesielt møte ein utfordringar på vinterstid, med snøopplag, brøytekanter og stor trafikk knytt til helger og feriar.

I kommunen har ein ei ordning som gir deg rett på fri skuleskyss dersom den er spesielt farleg eller vanskeleg, uavhengig av avstand frå bustad til skule. Det er i dag fleire som nyttar seg av ordninga, som betyr at det er eit klart forbetningspotensiale og er ei utfordring som ein bør arbeide aktivt med. Til dømes nyttar born frå Mosdøl seg av denne ordninga.

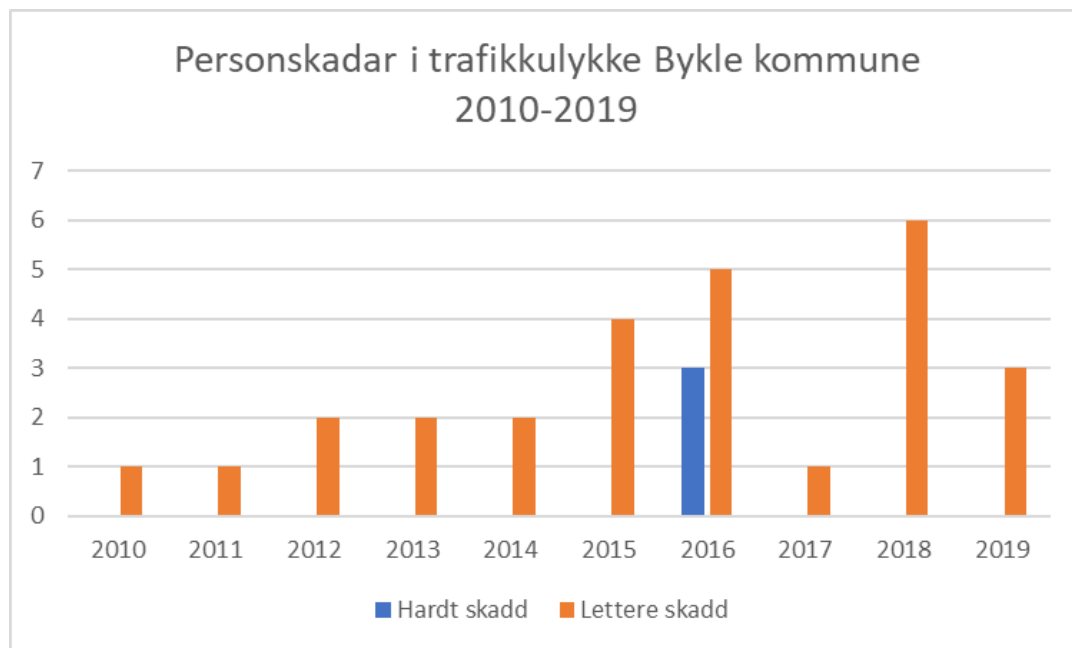


3.2 Personskadeulykker

Ulykkesdata:

Dersom ein ser på ulykkesstatistikken for Bykle kommune dei siste 10 åra kjem det fram eit positiv tal, null. Det har vore null drepne i trafikken i kommunen frå 2010 til dags dato. Talet på hardt skada er også lågt, med 3 stk. i 2016. Elles er det registrert 27 lettare skadd i perioden 2010-2019. Målsettinga for Bykle kommune må vere å få færre ulykker med personskadar, og fortsette å arbeide aktivt med trafiktryggleik.

Tabell 1 Grafiskoversikt over antall personskader i forbindelse med trafikkulykker i Bykle kommune i perioden 2010-2019. (SVV)



I tabell 2 og tabell 3 finn ein ulykkestala for Bykle kommune i perioden 2000-2004 og 2015-2019. Det som kjem fram av tala er at det har vore ein stor forbetring i tal mjuketraфикantar som er blitt utsett for ulykke. I perioden 2000-2004 var det totalt 21 ulykker. Derimot til samanlikning vart det for ein tilsvarande periode får 2015-2019 registrert 12 ulykker, der 19 personar kom til skade.

Tabell 2 Oversikt over ulykker i Bykle kommune i perioden 2000-2004. (SVV)

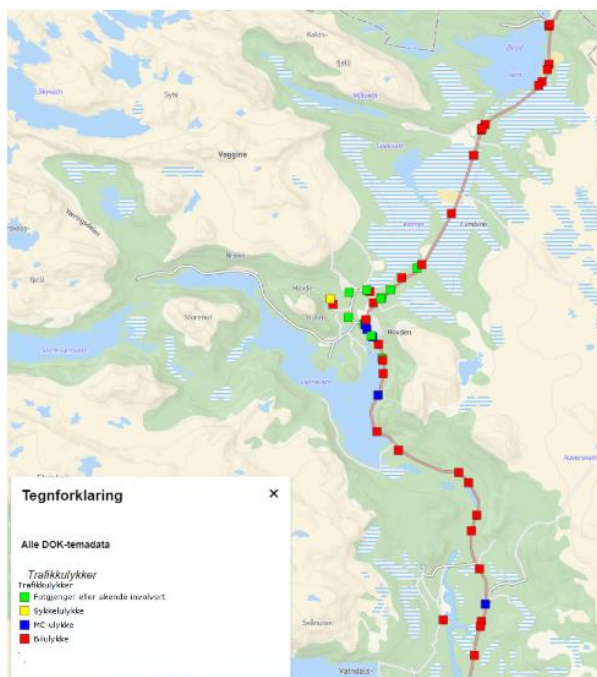
	2004	2003	2002	2001	2000
Samme kjøreretning	0	1	1	0	0
Motsatt kjøreretning	0	2	0	1	0
Fotgjenger/akende	1	1	1	2	1
Utforkjøring	1	2	3	2	0
Andre ulykker	1	0	0	0	1
Sum	3	6	5	5	2



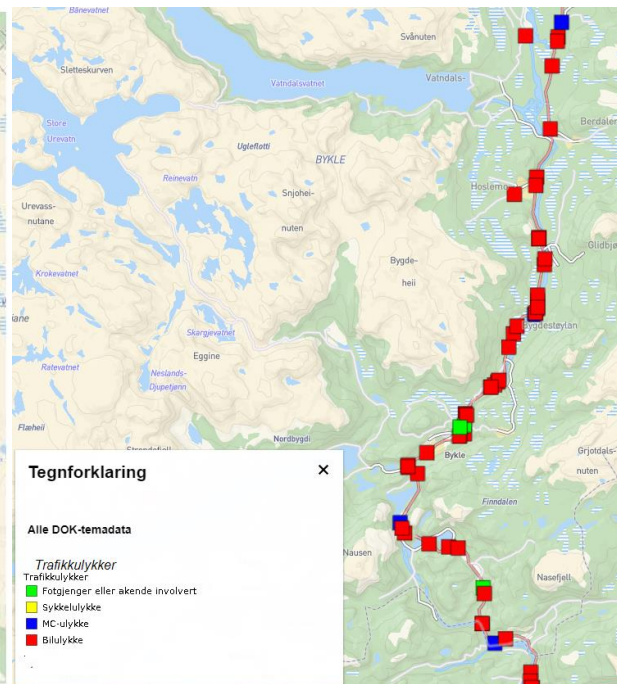
Tabell 3 Oversikt over ulykker i Bykle kommune i perioden 2015-2019. (SVV)

	2019	2018	2017	2016	2015
Samme kjøreretning	1	0	0	0	0
Motsatt kjøreretning	0	0	0	1	1
Fotgjenger/akende	0	0	0	0	0
Utforkjøring	0	3	1	2	1
Andre ulykker	1	0	0	1	0
Sum	2	3	1	4	2

Det ein kan sjå av figur 1 og figur 2 er at majoriteten av trafikkuulykker som førekjem i kommunen er med bil, og at desse i hovudsak skjer på Rv9. Dette kjem av at det er ein mykje trafikkert veg, og kommunen har eit rikt dyreliv som gjerne kryssar vegen. Så mange av dei registrerte ulykkene er relatert til kryssingspunkt for vilt.



Figur 1 Trafikkulykker Berdalsbru - Bjåen



Figur 2 Trafikkulykker Berdalsbru - Bjørnarå

Trafikkdata:

Sidan Bykle kommune er ein turistdestinasjon, hyttekommune og ein skidestinasjon medfører dette store mengder trafikk i bestemte periodar. Gjerne mykje trafikk i høgtider, fellesferiar og helger. Torsdagar og fredagarar kan ein oppleve jamn trafikkflyt frå Kristiansand til Hovden, og på søndagen går straumen like jamt andre vegen. Ved Hartevasstrondi er det ein årleg døgntrafikk på 1100 til/frå Hovden (vegkart.no).



4 Prioritering av tiltak for perioden 2021-2025

Tiltakslista inneheld alle dei innspel som har kome fram i planprosessen. Alle tiltak frå førre plan er gjennomgått og evaluert. Tiltak som framleis er aktuelle er vidareført i ny plan.

Grunnen til at nokre tiltak ikkje er tatt med er gjerne at dei ligg til privat grunn og ikkje er kommunen sitt ansvar, tiltak er løyst på annan måte eller at tiltaket er under arbeid/utført.

Det er mange måtar å arbeide med trafikksikring på, men som med mykje anna er det eit spørsmål om kostnad. Det er stor variasjon med omsyn til effekten av tiltaka, kostnadar og tal på personar tiltaka kjem til gode. Ein må foreta avvegingar på effekt målt mot kostnad, og kvar behovet er størst. Til dømes vil etablering og opparbeiding av gang- og sykkelveg vere eit kostbart tiltak, i motsetning til fartsreducerande tiltak, men nytteverdien kan vere tilnærma lik. Det vil vere viktig å ta med trafikksikring i all planlegging som blir gjort i kommunen. Det er viktig at tiltaka ikkje blir til ein urimeleg kostnad for tiltakshavarar. Ein del tiltak ser ein føre seg kan bli realisert med delfinansiering frå utbyggingsavtaler i samband med større utbyggingar, og med annan ekstern prosjekt-delfinansiering.

4.1 Om tiltak i planen

Dei tiltaka som er komen med i planen bygger på ein kategorisering av innkomne innspel, ulykke, uhell og låg grad av tryggleik. Prioritering er basert på ei samla vurdering av dette.

Sjølv om tiltaka har fått ei prioritering, vil det ikkje bety at ein utfører tiltaket først, ofte kan det vere naturleg å utføre andre tiltak (med lågare prioritering). Dette kan grunnjevast i oppstart av eit utbyggingsprosjekt, som kan vere naturleg å samkøyre med tiltaket. Det vil også vere eit spørsmål om finansiering.

Ein del av tiltaka ligg til Rv9, der er Statens vegvesen ansvarleg vegmyndigheit. Sjølv om det er inne i tiltakslista til kommunen, er dette berre «forslag til tiltak», og må vurderast opp mot Statens vegvesen sine krav, handbøker og standardar. Ofte større fysiske tiltak og krev forholdsvis mykje ressursar, planar og tid til gjennomføring. Andre mindre tiltak treng ikkje ekstraordinære løyvingar eller planar, og kan gjerne utførast med eit høgare tempo.



4.1.1 Kriterium for prioriteringar

Det å vurdere tiltak som går på trafikksikring kan vere utfordrande, kanskje spesielt fordi det er vanskeleg å velje ut det tiltaket som gagnar flest, og som igjen er størst behov for. I eit forsøk på å gjere prioriteringa så rett som mogeleg er det utarbeida ei liste med haldepunkt for utveljing:

- Har tiltaket noko å seie for skuleveg/område der born ferdast i trafikken?
- Er tiltaket i tråd med satsingsområda for kommunen?
- Er området der tiltaket er føreslege spesielt utsett for ulykker?
- Er det stor risiko for at det kan oppstå ulykker/generelt låg tryggleik?
- Bør tiltaket sjåast i ein større samanheng?

Ein har forsøkt å prioritere tiltaka etter følgande gradering; høg (1), middels (2) og låg (3) prioritering.

1 – høg	Oppstart så snart som mogeleg, detaljprosjektering av tiltak m/kostnadsoverslag må ligg føre
2 – middels	Oppstart i løpet av planperioden, detaljprosjektering av tiltak m/kostnadsoverslag må ligg føre
3 – låg	Førebels ikkje prioritert tiltak

For nokre prosjekt vil det kunne måtte føreligge til dømes reguleringsplanar og/eller grunnnerv, desse tiltaka kan strekke seg over heile planperioden eller også ut over denne. Dei dette gjeld er kommentert i «forslag til tiltak». (*Kommentert med Større i lista*)



5 Handlingsplan kopla til økonomiplan

5.1 Fysiske tiltak

Mål:

Nullvisjonen

Sjå vedlegg «forslag til tiltak» for ulike tiltak, med prioritering.

Det vil vere viktig at administrasjonen går igjennom lista «forslag til tiltak» minimum ein gang i året i løpet av planperioden, og ser på om det er ting som bør takast med og om det er tiltak som er utført. Dette vil vere med på å sikre at lista held seg oppdatert og relevant.

5.2 Førebyggjande og haldningsskapande tiltak

Mål:

Betre tryggleiken i trafikken for mjuke trafikantar, samt skape gode haldningar for unge, aktive og nye trafikantar.

Ein viktig faktor for at trafikktryggleiken skal bli betra, og at ein kjem i mål med trafikksikringsarbeidet er å informere. Som ein del av dette har alle einingane som arbeidar med born felles ansvar for opplæring og haldningsskapande arbeid. Ein vil derfor sende barnehagane, skulane og helsestasjon trafikksikringsplanen, samt informere om Trygg Trafikk sine tilbod og råd.

Born- og unge – Skule, opplæring i trafikk og gode haldningar

Kunnskapsløftet, læreplanen for skulane, dannar grunnlaget for at alle born og unge skal få ein felles, kontinuerleg og god trafikkopplæring. I kroppsøving har ein kompetansemål for 2. trinn som seier at ein skal øve på trygg ferdsel i trafikken, for 4. trinnet skal ein forstå og følgje reglar i trafikken. Ein finn igjen slike kunnskapsmål i både samfunnsfag, KRLE, naturfag, matematikk og kunst- og handverk. Det følger også fleire kompetansemål som kan overførast, og ligge som grunnlag for utvikling av gode og reflekterte trafikantar (tryggtrafikk.no). Det er også i skuleåret 20-21 kome inn i læreplanverket at skulen skal legge til rette for læring innanfor dei tre tverrfaglege temaene folkehelse og livsmeistring, demokrati og medborgarskap, og berekraftig utvikling. Dette er tre tverrfaglege tema som tar utgangspunkt i aktuelle samfunnsutfordringar som krev engasjement og innsats frå enkeltmenneske og fellesskapet i lokalsamfunnet, nasjonalt og globalt. Innanføre folkehelse og livsmeistring er det eit fokus på psykisk og fysisk helse, seksualitet og identitet.

Setesdal Bilruter kan gjerne stille opp med demonstrasjonar av viktigheita av setebelte i buss, påverking av uro på buss og andre faktorar for at det kan skje alvorlege ulykker med buss.



Trygg Trafikk, Agder fylkeskommune og Statens vegvesen tilbyr også fleire tiltak retta mot born- og unge, ein del av desse kan du oppsøke å lese meir om her:

- «*Barnas trafikkklubb er barna, barnehagens, småskolens og foreldrenes eget verktøy for å utforske, øve, leke og lære om trafikk, slik at barna blir trygge trafikanter. Klubben er gratis og åpen for alle*». (<https://www.barnastrafikkklubb.no>)
- «*18pluss er et av Agder fylkeskommunes trafikksikkerhetstiltak rettet mot ungdom i Agder. Det er et gratis kurs helt fritt for teori. Få mer kunnskap og bedre ferdigheter i trafikken ved å bruke noen timer hos oss*». (<https://www.18pluss.no/>)
- «*Sykkeldyktig.no skal bidra til at alle barn skal få like muligheter til å skaffe seg gode ferdigheter på sykkel og grunnleggende kunnskap om trafikksikkerhet*». Inne på sykkeldyktig.no finn ein både plattform for lærarar og for foreldre.

Rus, alkovett og trafikk

Alkohol påverkar eigenskapar som er heilt sentrale for å kunne køyre bil. Har du drukke reagerer du tregare, du blir risikovillig og meir impulsiv. I kvar fjerde dødsulykke på norske vegar er føraren ruspåverka. Bykle kommune samarbeida med ein alkoholvettorganisasjon som heiter Av-og-til. Dei jobbar for at vi alle skal vise godt alkovett, spesielt i situasjonar der alkohol kan gjere skade eller vere til ulempe for andre. Desse situasjonane er arbeidsliv, båt- og badeliv, graviditet, idrett, livskriser, samvær med barn og unge og trafikk. Ein kan finne informasjon her: [Trafikk og alkohol - Informasjon om promille og bilkjøring - Av-og-til](#).

Av-og-til har:

Visjon om et samfunn med godt alkovett

Hovudmål om å redusere negative konsekvensar av alkoholbruk

Formålet om gjennom førebyggjande arbeid å bidra til og redusere de negative konsekvensane alkoholbruk har i samfunnet.

Tre hovudpilarer i Av-og-til sitt kampanjearbeid er:

- Samarbeid og lokal iverksetting
- Kompetanse
- Kommunikasjon

Av-og-til har kampanje «Trafikk» i juni og desember. Det er eit samarbeid med politiet som delar ut materiell for å sette fokus på Alkovett i trafikken.

Interkommunal rusmiddelpolitisk handlingsplan er forankra i alle kommunane i Setesdal pkt.

4.1.1. Tiltak for førebygging



Mål: Auke oppslutnad om alkoholfrie sonar. **Tiltak:** Av-og-til lokalt. **Målgruppe:** Alle i Setesdal. **Ansvar:** Koordinator psykisk helse og rus. **Periode:** 2020-2023.

I Noreg er det Politiet og Statens vegvesen som utfører kontrollar i trafikken. Dei vanlegaste kontrollane går på fart, rus og teknisk stand på køyretøy.

Bruk av narkotika aukar risikoen for trafikkulykker. Det er fem gongar meir ruskøyring med legemiddel og narkotika enn alkohol. Blant førarar som er påverka av legemiddel, er det vanlegaste sovemedisinar (zopiklon), roande middel (diazepam) og smertestillande medisinar (kodein). Dess meir av stoffet i blodet, dess meir påverka er sjåføren. Som sjåfør er det ditt eige ansvar å undersøkje om du kan køyre når du brukar legemiddel. Ta kontakt med legen som har føreskrive deg medisinar. Som sjåfør må du alltid uansett vurdere om du er i form til å køyre. Er du sliten, uopplagt eller trøtt? Då skal du ikkje køyre.

Grovnæringar i Bykle

I kommunen finn ein fleire massetak, og på Hovden har både Hovden Hytteservice og Uleberg store massetak. Mykje av massane blir transportert gjennom Hovden sentrum. Fleire oppleve problem med at det blir liggande igjen massar etter transport. Dette kan til dømes vere grus/sand/stein som har blitt liggande på karmen eller draget på hengarar, eller litt overfylt last. Det som ramlar av kan treffe fotgjengarar, bilar eller andre køyretøy. Sand/grus i vegbana kan føre til sykkel-ulykker. Ein set difor fram forslag om at det er eit haldningsskapande tiltak å gå i dialog med entreprenørar for å minne om sjåføransvar og rutinar for ettersyn av last før utkøyring/transport, som forhindrar dette.

Merking og skilting

Eit viktig element i samfunnet er at alle skal kunne ha moglegheita til å bevege seg der dei ønsker, men nokre individ treng litt meir tilrettelegging enn andre. Til dømes er det personar som ikkje kan gå eller som har store vanskar med å gå over ei viss lengd, og derfor har ein gjerne eigne tilrettelagde parkeringsplassar som er oppmerka for rørslehemma personar. Det er viktig at handelsnæringar og offentlege bygg- og parkeringar i kommunen har ein tydeleg oppmerking av desse. I TEK17 § 8-8. Parkering, annet oppstillingsareal og køyreåtkomst, bokstav c) står det at parkeringsplassen skal vere tydeleg skilta og merket. Direktoratet for byggkvalitet har angitt yting som vil oppfylle, eller bidra til å oppfylle funksjonskrav i byggt teknisk forskrift. Parkeringsplass for rørslehemma:

- a. må ha skilt med informasjon om at plassen er forbeholdt forflytningshemmede, og
- b. merkes med rullestolsymbol på dekket.

[Byggt teknisk forskrift \(TEK17\).](#)



5.3 Organisatoriske tiltak

Mål:

Trafikktryggleik skal ivaretakast i all planlegging, sakshandsaming, politiske vedtak og utbygging som kommunen utfører.

Tiltak	Ansvar
Følge rutinar som skal sikre at trafikktryggleik blir tatt omsyn til i nye planar og politiske vedtak.	Planavdelinga, byggesak og TDE
Sikre at det blir utført detaljert og konsekvent oppfølging av tiltaka i handlingsplanen.	Administrasjonen

I tillegg vil Bykle kommune forsøke å bli godkjent som Trafikksikker kommune. Dette skal sikre at alle avdelingar jobbar systematisk med trafikksikring, ansvaret ligg til kommunedirektøren/administrasjonen.

5.4 Budsjett og utbyggingsavtalar

Det vil vere viktig å få tiltaka inn i kommunen sitt budsjett og økonomiplan, dette vil også vere ein viktig faktor for når eit tiltak kan gjennomførast. Dei ulike tiltaka i planen vil måtte finansierast på ulike måtar. Mellom anna gjennom årlege løyvingar i kommunen sitt drifts- og investeringsbudsjett og av utbyggjarar gjennom rekkefølgjekrav mv.