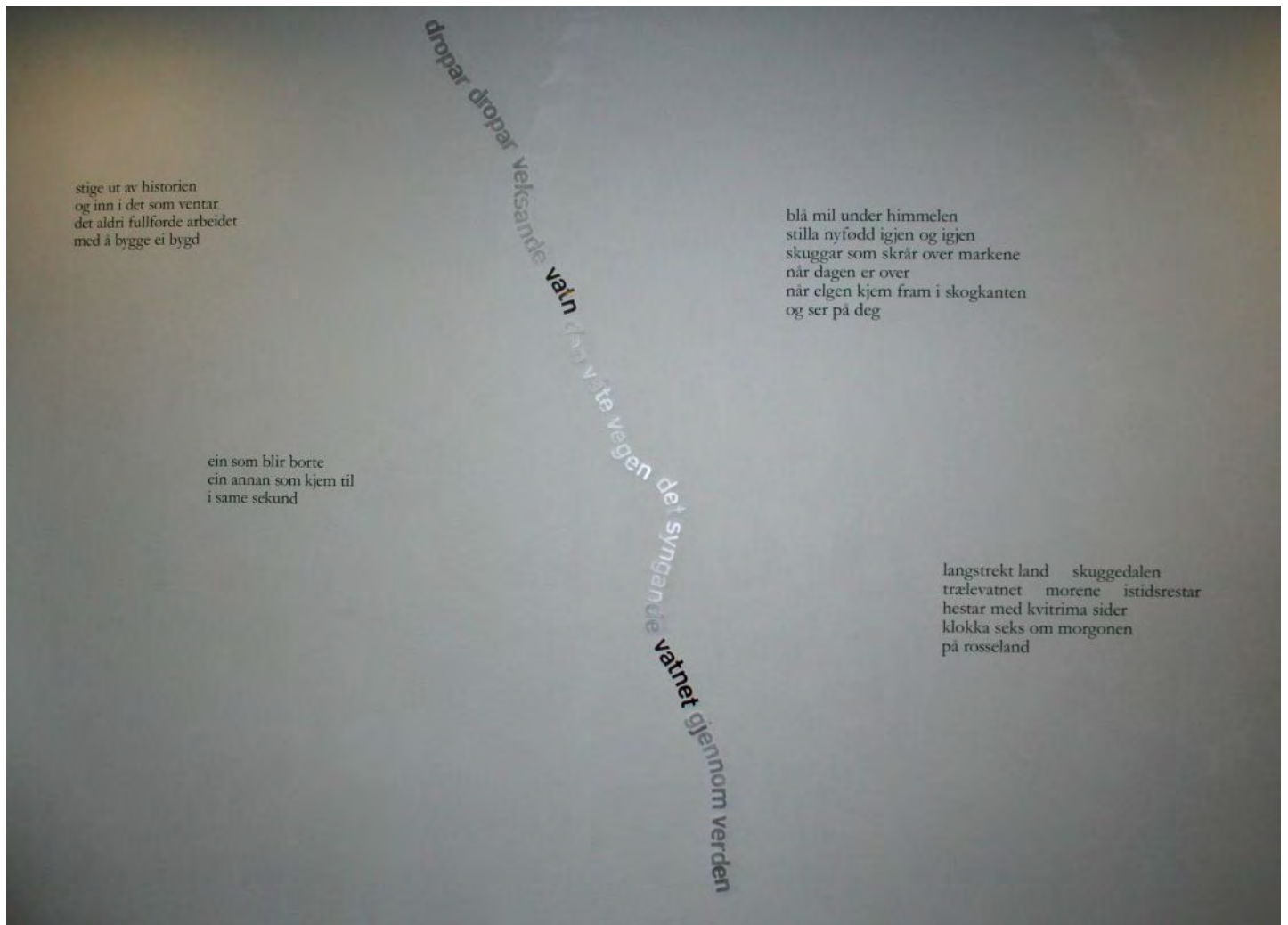


Trafikksikkerhetsplan Songdalen kommune 2018 - inntil ny plan



SONGDALEN
KOMMUNE

**Songdalen for livskvalitet
- et mål om trygghet og trivsel for alle**

Forord

Trafikksikkerhet handler om å kunne bevege seg trygt i sitt lokalmiljø, enten man er fotgjenger, syklist eller bilist – barn, ungdom eller voksen.

Trafikksikkerhetsplanen vil danne grunnlaget for prioritering av trafikksikkerhetstiltak i Songdalen kommune for perioden 2018 inntil ny plan for Nye Kristiansand. Planen vil være et godt styrings- og arbeidsverktøy for trafikksikkerhetsarbeidet i kommunen.

Det er viktig at det kommunale trafikksikkerhetsarbeidet har god forankring i hele organisasjonen.

Kommunestyrets vedtok trafikksikkerhetsplanen 24.10.2018, sak 41/18.

Johnny Greibesland, ordfører



Innholdsfortegnelse

Forord	2
1. INNLEDNING	
1.1 Bakgrunn og hensikt	4
1.2 Kommunens trafikkvisjon	4
1.3 Hovedmål	4
2. TRAFIKK- OG ULYKKESSITUASJONEN	
2.1 Trafikksituasjonen	5
2.2 Ulykkesituasjonen	5
3. PROSESS OG FORANKRING	11
3.1 Trafikksikkerhetsutvalg	11
3.2 Trafikksikkerhetsgruppe	11
3.3 BY-avtale	11
3.4 Nullvisjon	11
3.5 Planprosess	11
3.6 Økonomi	12
3.7 Forankring i overordnede planer	12
3.8 Trafikksikker kommune	15
4. SATSINGSOMRÅDER	15
5. HANDLINGSPROGRAM	
5.1 Holdningsskapende og forebyggende arbeid	16
5.2 Fysiske tiltak på vegnettet	20
5.3 Andre tiltak	28
6. OPPFØLGING AV PLANEN	29
7. KILDER OG REFERANSER	29
8. VEDLEGG	30

***I Songdalen skal ingen bli drept
eller alvorlig skadd i trafikken.***

***Transportnettets skal føles trygt og være sik-
kert for myke trafikanter å ferdes på***



1. INNLEDNING

1.1 Bakgrunn og hensikt

Nullvisjonen skal legges til grunn for alt trafikksikkerhetsarbeid i Norge.

I Nasjonal transportplan for 2018-2029 er det satt et mål om at det skal være maksimalt 550 drepte og hardt skadde i trafikken i 2022.

I kommunens planstrategi er det vedtatt at trafikksikkerhetsplan bør revideres.

Trafikksikkerhetsplanen omfatter hele kommunen og er også et overordnet styringsdokument for trafikksikkerhetsarbeid i alle kommunens enheter.

Trafikksikkerhetsplanen synliggjør hvilke holdningsskapende og fysiske tiltak kommunen vil satse på de kommende årene og hvem som har ansvar for tiltakene. For tiltak på kommunale veger vil planen danne grunnlag for årlig vurdering i forbindelse med budsjett- og økonomiplanprosessen. For tiltak på fylkesvegnettet vil planen danne grunnlag for innspill til fylkets handlingsprogram.

Planen har ikke status som kommunedelplan. Videre omhandler den ikke drifts- og vedlikeholdstiltak (brøyting, strøing, fjellsikring, bruvedlikehold m.m.).

1.2 Kommunens trafikkvisjon

«I Songdalen skal ingen bli drept eller alvorlig skadd i trafikken. Transportnettet skal føles trygt og være sikkert for myke trafikanter å ferdes på».

Et slikt trygt trafikksystem preges av ansvarlige trafikanter som er bevisst sin egen atferd og bidrar aktivt til tryggere trafikk.

1.3 Hovedmål

Trafikksikkerhetsplanen for Songdalen bygger på følgende mål og satsingsområder i kommuneplanen:

- *Songdalen skal være en attraktiv kommune å bo i.*
- *Songdalen skal være en god kommune å vokse opp i, leve i og bli eldre i.*
- *Bolig-, nærings-, og sentrumsområder i Songdalen er kjent for sine positive kvaliteter.*

Disse bygger på kommunens visjon:

*«Songdalen for livskvalitet
- et mål om trygghet og trivsel for alle»*

For å oppnå dette må det legges til rette for både fysiske tiltak og informasjons- og opplæringstiltak som samlet kan bidra til trafikksikkerhet.

Det er farlig å være trafikanter, til dels mye farligere enn de fleste andre aktiviteter folk flest utfører til daglig.



2. TRAFIKK- OG ULYKKESITUASJONEN

2.1. Trafikksituasjonen

2.1.1 Veinettet

Bilveinettet i Songdalen består av:

- 6 km E 39 + 3 km gang-/sykkelveg
- 144 km fylkesveier + 9 km gs-veg
- 47 km kommunale veier + 4 km gs-veg
- 105 km private veier.

2.1.2 Trafikkmengde

Trafikkmengde oppgis som årsgjennomsnittlig trafikkmengde (ÅDT): Gjennomsnittlig trafikkmengde pr. døgn beregnet ut fra total (faktisk eller beregnet) trafikkmengde for hele året, delt på antall dager i året. Statens vegvesen har tellinger på fylkesvegnettet og E-39. Oversikt over ÅDT på veier i Songdalen finner du i vedlegg 3.

Det finnes ikke trafikktellinger på de kommunale vegene.

2.2. Ulykkessituasjonen

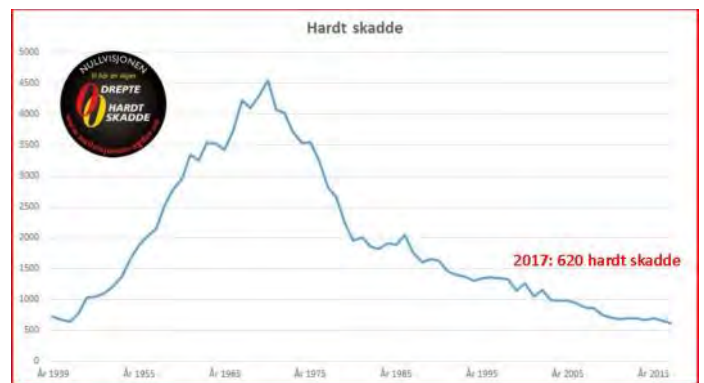
2.2.1 Hardt skadde og drepte i Norge

I landet som helhet har det vært en nedgang i ulykker fra 1970 da det var 560 drepte til 106 drepte i 2017, som vist i figur 1. Antall hardt skadde er ned i 620 mot toppåret der det var 4500, som vist i figur 2.

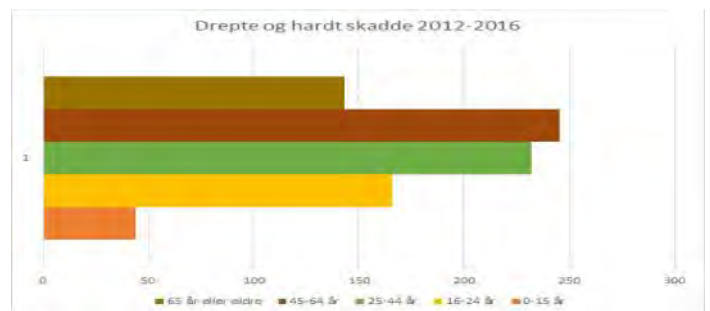
Som figur 3 viser er det i aldergruppen 45-64 og 25-44 som er de som blir drept eller hardt skadd i trafikken.



Figur 1. Graf over trafikkdrepte i Norge 1930—2017.



Figur 2. Graf over hardt skadde i Norge 1930—2017.



Figur 3: Antall personer drept eller hardt skadd i veitrafikkulykker i Norge fordelt på alder for årene 2012-2016

En frontkollisjon består egentlig av tre kollisjoner...

- Bilen bråstopper.
- Bilisten fortsetter framover og treffer interiøret eller fanges opp av bilbelte og airbag.
- Til slutt kan indre organer forflytte seg og rives av.



2.2.2. Ulykketype og faktorer som kan medvirke til ulykker

Som figur 4 og 5 nedenfor viser, er de fleste dødsulykkene møteulykker eller utforkjøringsulykker, deretter kommer fotgjengerulykker.

Disse tre ulykketyperne utgjør til sammen om lag 85 % av alle dødsulykker og omkomne i vegtrafikken

Når det gjelder forhold knyttet til trafikant, ser en at manglende førerdyktighet, høy fart og ruspåvirkning har vært avgjørende for eller i stor grad medvirket til at ulykken inntraff.

Tabell 1/ Dødsulykker og antall drepte i perioden 2005–2016 fordelt på ulykketyper

Ulykketyper	Dødsulykker												I alt	%
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016		
Samme kjøretning	5	4	9	9	4	5	7	7	5	3	6	4	68	3 %
Møteulykker	73	91	88	75	66	69	64	51	62	45	29	39	752	36 %
Kryssulykker	19	19	14	21	12	13	10	11	15	16	10	8	168	8 %
Fotgjengerulykker	29	36	23	31	26	24	15	23	19	19	13	17	275	13 %
Utforkjøringsulykker	70	68	68	89	73	66	51	40	61	47	39	50	722	35 %
Andre ulykker	6	10	6	12	5	13	11	7	8	5	5	10	98	5 %
I alt	202	228	208	237	186	190	158	139	170	135	102	128	2083	100 %

Ulykketyper	Drepte												I alt	%
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016		
Samme kjøretning	5	4	10	9	4	6	7	7	5	4	7	4	72	3 %
Møteulykker	90	105	104	84	87	82	71	54	71	51	36	46	881	39 %
Kryssulykker	19	19	15	22	13	14	10	11	15	16	12	8	174	8 %
Fotgjengerulykker	30	36	23	31	26	24	15	23	20	19	13	17	277	12 %
Utforkjøringsulykker	74	70	74	97	77	69	54	43	68	50	42	50	768	34 %
Andre ulykker	6	10	6	12	5	13	11	7	8	7	7	10	102	4 %
I alt	224	244	232	255	212	208	168	145	187	147	117	135	2274	100 %

Figur 4: Tabellen viser dødsulykker og antall drepte i perioden 2005-2016 fordelt på ulykketyper.
Kilde: Statens vegvesens rapport nr. 640: Dybdeanalyser av dødsulykker i vegtrafikken 2016.

Tabell 2: Andel av dødsulykkene i perioden 2005 – 2016 hvor faktorer knyttet til trafikant, vegforhold, kjøretøy eller ytre forhold i ulik grad kan ha medvirket til ulykken

Medvirkende faktorer	Andel av alle dødsulykker												
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	Gj.snitt
<i>Faktorer knyttet til trafikant:</i>													
Manglende førerdyktighet	48 %	52 %	57 %	57 %	55 %	58 %	45 %	60 %	46 %	47 %	48 %	50 %	52 %
Høy fart etter forholdene / godt over fartsgrensen	49 %	49 %	52 %	51 %	46 %	41 %	35 %	28 %	35 %	23 %	34 %	35 %	42 %
Ruspåvirkning	23 %	15 %	21 %	27 %	23 %	21 %	20 %	24 %	16 %	21 %	22 %	23 %	21 %
Tretthet/avsovning	11 %	14 %	15 %	14 %	8 %	14 %	16 %	19 %	15 %	16 %	10 %	8 %	13 %
Sykdom	9 %	10 %	11 %	8 %	8 %	14 %	14 %	9 %	17 %	17 %	12 %	9 %	11 %
Mistanke om selvalgt ulykke	4 %	8 %	4 %	4 %	7 %	6 %	9 %	6 %	4 %	9 %	2 %	4 %	6 %
<i>Faktorer knyttet til veg og vegmiljø</i>	26 %	28 %	29 %	29 %	24 %	28 %	25 %	29 %	24 %	21 %	35 %	33 %	27 %
<i>Faktorer knyttet til involverte kjøretøy</i>	14 %	21 %	18 %	18 %	27 %	26 %	32 %	24 %	29 %	17 %	31 %	34 %	23 %
<i>Faktorer knyttet til vær-og føreforhold</i>	12 %	18 %	16 %	17 %	14 %	17 %	19 %	15 %	16 %	10 %	20 %	10 %	15 %

Figur 5: Tabellen viser andel av dødsulykkene i perioden 2005-2016 hvor faktorer knyttet til trafikant, vegforhold, kjøretøy eller ytre forhold i ulike grad kan ha medvirket til ulykken..
Kilde: Statens vegvesens rapport nr. 640: Dybdeanalyser av dødsulykker i vegtrafikken 2016.

Antall trafikkdrepte kan halveres hvis:

- Alle overholder fartsgrensene
- Alle bruker personlig verneutstyr
- Alle kjører rusfritt



2.2.3. Dødsulykker i Vest-Agder

I Vest-Agder ble kun tre drept i trafikken i 2017. Dette er en nedgang fra 2016 der hele ni ble drept i trafikken, som vist i figur 6.



Figur 6: Antall trafikkdrepte i Vest-Agder 2013-2017.

Kilde: Statens vegvesen.

2.2.4. Ulykkesoversikt Songdalen kommune

De fleste ulykkene skjer på E 39, FV 461 og FV 303.

Av disse 89 ulykkene var 31 av de utforkjøringer uten andre trafikanter involvert.

Veg	Antall ulykker	Antall drepte/skadde	Antall drepte	Antall meget alvorlig skadet	Antall alvorlig skadet	Antall lettere skadet
E 39 gang/sykkelveg	2	2	0	0	1	1
E 39	13	21	0	0	0	21
FV 101 Finslandsvegen	2	4	0	0	1	3
FV 107 Utsognvegen	3	3	0	0	2	1
FV 112 Birkenesvegen	1	2	0	0	0	2
FV 303 Gratjønn til Tronstadvann	15	17	1	0	2	14
FV 461	44	59	2	2	3	52
Vatnelivegen gang/sykkelveg	1	1	0	0	0	1
Mjøvannsvegen	1	1	0	0	1	0
Prestbakken	1	1	0	0	0	1
Vollevegen	1	1	0	0	0	1
Dynestølvegen	1	1	0	0	0	1
Slottevegen	1	1	0	0	0	1
Privatveg	2	2	0	0	0	2
Skogsveg	1	1	0	0	0	1
Totalt	89	117	3	2	10	102

Figur 7: Antall ulykker registrert på de forskjellige vegene i Songdalen i perioden 2008 - 2017.

Kilde: Vegvesen.no

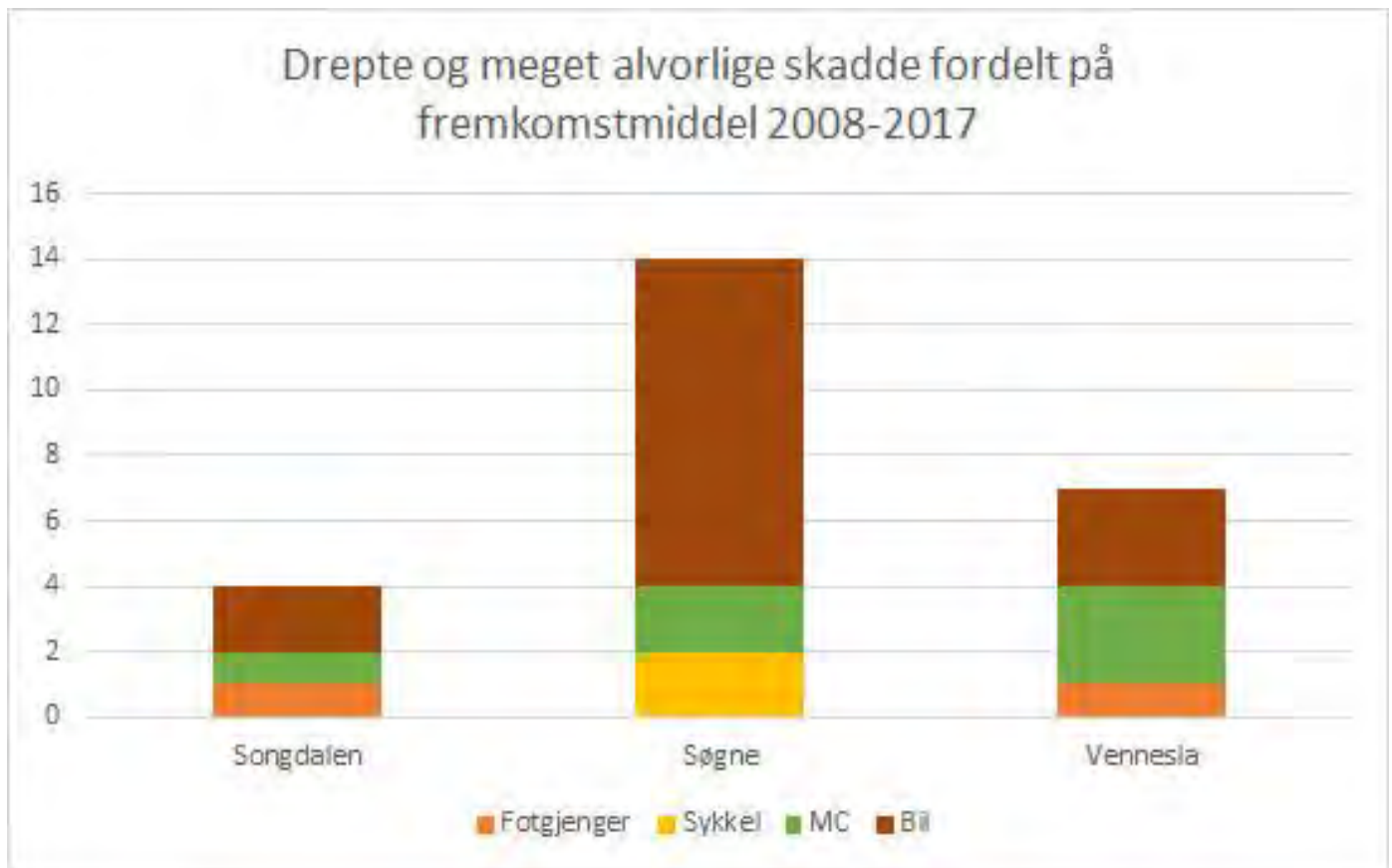
Takk for at du klipper hekker og busker ned til ca. 50 cm høyde i frisisiktsoner. Det gir bedre sikt i veikryss – og det kan spare liv.



2.2.5 Trafikantertyper involvert i ulykker

I Songdalen var det totalt fire drepte og hardt skadde i perioden 2008-2017. Dette er en nedgang fra perioden 2003-2012 der det var 13 drepte og hardt skadde i trafikken.

To av disse har vært ulykker i bil, en fotgjenger og en på MC.



Figur 8: Antall drepte og meget alvorlige skadde trafikanter i Songdalen, Søgne og Vennesla i for årene 2008 til og med 2017, fordelt på fremkomstmiddel.

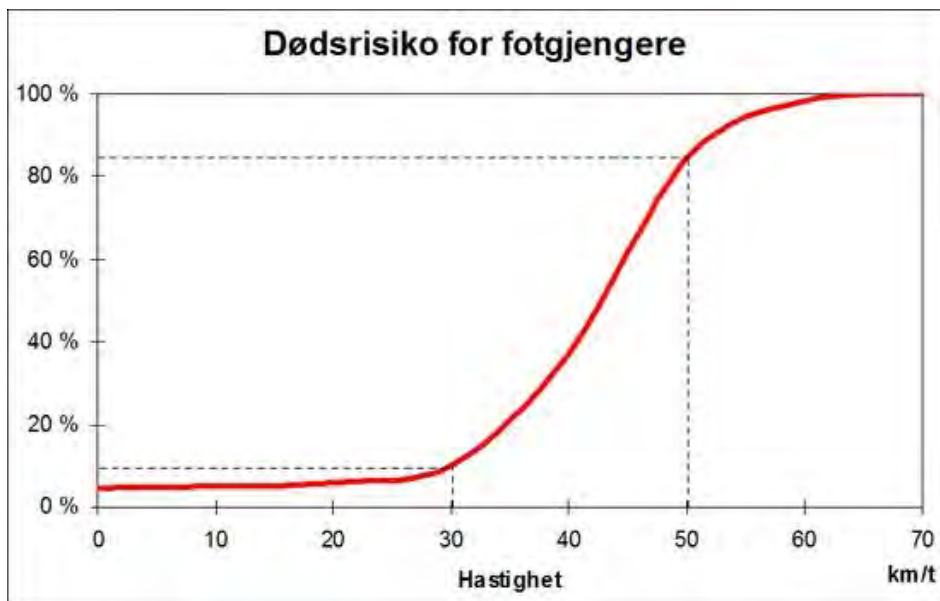
Takk for at DU klipper hekker og busker ned til ca. 50 cm høyde i frisisiktsoner. Det gir bedre sikt i veikryss – og det kan spare liv.



2.2.6. Fotgjengere og dødsrisiko

Som vi så i figur 4 på side 6, så var fotgjengerulykker på tredje plass (13 %) av antall drepte og hardt skadde i trafikken i Norge.

Av figur 9 ser en at en fotgjenger som blir påkjørt av en bil som holder 30 km/t har tilnærmet ingen risiko for å dø. Blir den samme fotgjengeren påkjørt av en bil som holder 50 km/t er det over 80 % sannsynlighet for at han dør. Ved å senke hastigheten fra 50 km/t til 30 km/t minsker man dødeligheten ved påkjørsel med hele 90%, illustrert i figur 10.



Figur 9: Grafen viser risikoen for en at en fotgjenger overlever ved påkjørsel i ulike hastigheter.



Figur 10: Ved å senke hastigheten fra 50 km/t til 30 km/t minsker man dødeligheten ved påkjørsel med hele 90%

Forskjellen mellom en fart på 30 og 50 km/t kan være forskjellen mellom liv og død – om du treffer en fotgjenger!



3. PROSESS OG FORANKRING

3.1 Trafikksikkerhetsutvalg

Trafikksikkerhetsutvalget er et bredt sammensatt utvalg bestående av:

- SLT-koordinator
- ledende helsesøster
- folkehelsekoordinator
- skolefagligrådgiver
- barnehagefaglig rådgiver
- sekretær for fellesrådet for eldre og rådet for funksjonshemmede
- teknisk enhet (leder av utvalget).
- prosjektleder av Nullvisjonen.
- I tillegg bidrar kommuneplanlegger og sykkelfaglig rådgiver.

3.2 Trafikksikkerhetsgruppe

For å sikre at ansvarlige for forskjellige utvalg som jobber med trafikk og samferdsel har kjennskap til hverandres områder er det dannet et trafikkgruppe som møtes minimum to ganger i året. Gruppen består av leder av trafikksikkerhetsutvalget, kommuneplanlegger og sykkelfaglig rådgiver.

3.3 BY-avtale

Songdalen kommune og Vest-Agder Fylkeskommune har inngikk 13.02.18 en budsjett- og ytelsesavtale (BY-avtale).

Avtalen forplikter kommunen til å medvirke til at mål om nullvisjonen i fylkeskommunen ivaretas gjennom deltakelse og faglig bidrag i fylkeskommunens prosjek-

ter og øvrige trafikksikkerhetstiltak. Nullvisjonen bygger på følgende visjon:

«Nullvisjonen er et bilde av en ønsket fremtid hvor ingen blir drept eller hardt skadd i trafikken»

Nullvisjonen skal hovedsakelig drive holdningsskapende trafikksikkerhetsarbeid gjennom informasjon, kurs og arrangementer.

Kommunen er forpliktet til å stille en dedikert personalressurs som kommunens bidrag til nullvisjonsarbeidet (Nullvisjonskontakt).

3.4 Nullvisjon

Nullvisjonen i Søgne, Songdalen og Venesla styres av en styringsgruppe som består av rådmennene i de tre kommunene samt samferdselssjefen i Vest-Agder fylkeskommune. Videre er det en arbeidsgruppe sammensatt av ulike fagpersoner fra Trygg Trafikk, Statensvegvesen, Vest-Agder fylkeskommune, politiet og lokale representanter.

Hovedfokus er holdningsskapende arbeid og er et bra supplement til kommunens trafikksikkerhetsarbeid.

3.5 Planprosess

Oppstartsmøtet ble avholdt 17.04.2018.

Da vi nå er midt i en kommunesammenslåingsprosess, ble det besluttet og foreta en enkel revisjon av planen, der fokus er handlingsprogrammet.

Det er farlig å være trafikant, til dels mye farligere enn de fleste andre aktiviteter folk flest utfører til daglig.



Forslag til ny plan ble behandlet i kultur- og utviklingskomiteen 7. juni der det ble vedtatt å legge ut planen på høring til 15. august.

Kommunestyret vedtok planen 24.10.18.

Planen gjelder inntil Nye Kristiansand vedtar egen trafikksikkerhetsplan for den nye kommunen.

3.6. Økonomi

Trafikksikkerhetsplanen synliggjør hvilke holdningsskapende og fysiske tiltak kommunen vil satse på de kommende årene og hvem som har ansvar for tiltakene.

For fysiske tiltak på kommunale veger vil planen danne grunnlag for årlig vurdering i forbindelse med økonomiplanprosessen. For fysiske tiltak på fylkesvegnettet vil planen danne grunnlag for innspill til fylkets handlingsprogram. For å få midler til tiltak på fylkesvegnettet krever fylkeskommunen at tiltak er hjemlet i kommunale trafikksikkerhetsplaner.

Større tiltak langs fylkesveger som f. eks bygging av gang- og sykkelsti eller planskilte kryss vil i stor grad finansieres gjennom ATP-samarbeidet. Et areal- og transportplansamarbeid mellom knutepunkt-sør kommunene, Agder fylkeskommuner og Statens vegvesen, region sør. I inneværende periode er det vedtatt samferdselspakke for Kristiansandsregionen, «myke tiltak» som finansierer ulike større trafikksikkerhetsprosjekter. Det er ATP-utvalget som består av politikere fra kommunene og fylkeskommunene som har

vedtatt prioriteringen av tiltak. Det arbeides med å etablere en byvekstavtale som skal erstatte dagens samferdselspakke.

Holdningsskapende tiltak vil i naturlig grad være fordelt på de ulike enhetene og enhetsledere har ansvar for å innarbeide ressurser og midler til dette i sine planer. Større holdningsskapende kampanjer vil i stor grad foregå gjennom nullvisjonen.

3.7 Forankring i overordnede planer

Arbeidet med trafikksikkerhet er forankret i Nasjonal transportplan for perioden 2018 - 2029 og Stortingsmelding 40 om trafikksikkerhetsarbeid (2015–2016). Trafikksikkerhetsarbeidet følges opp gjennom Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg for perioden 2018-2021.

3.7.1 Nasjonal Transportplan (NTP)

Regjeringens mål er å redusere antallet drepte og hardt skadde i vegtrafikken til maksimalt 350 innen 2030, det vil si en reduksjon på om lag 60 pst. sammenliknet med gjennomsnittet for perioden 2012–2015. Føringerne i NTP er fulgt opp gjennom Nasjonal tiltaksplan på veg for perioden 2018-2021.

Det er en nasjonal målsetting at all vekst i persontrafikk skal tas av kollektiv, gange og sykling.

Som utbygger og forvalter av infrastruktur påvirker samferdselssektoren påvirker naturmangfoldet. Etater og underliggende virksomheter skal ta hensyn til naturmangfold og vannmiljø allerede fra plan-

UP har beregninger som viser at det daglig utføres ca. 130.000 kjøreturer i ruspåvirket tilstand (alkohol, medikamenter) her i landet.



leggingsfasen. Vegtrafikk påvirker lokal luftkvalitet og støynivået i tettbygde områder, derfor er det viktig å legge til rette for effektive virkemidler. Virkemidler som fremmer kollektivbruk, sykkel og gange, og samtidig begrenser bilbruk, bedrer lokal luftkvalitet og reduserer støynivået.

Barnas transportplan

For første gang i Nasjonal transportplan-sammenheng, er det et eget kapittel om barnas roller og utfordringer i trafikken, og hvordan vi tilrettelegger for dem.

Det må tas spesielt hensyn til barn i trafikken. Det er viktig å utvikle et transportsystem som ivaretar hensynet til barn og unge på en god måte.

Fremtidens lokalsamfunn må planlegges med tanke på barn og unges behov, både når det gjelder spillerom, sikkerhet og folkehelse.

Barn og unge går, sykler og bruker kollektivtransport i større grad enn voksne. Derfor er det spesielt viktig å ta hensyn til barns behov i utforming av infrastrukturen, og å sørge for en trafikkopplæring som sikrer at barn får gode holdninger til trafikksikkerhet.

Regjeringen vil:

- Legge til rette for at åtte av ti barn og unge skal velge å gå eller sykle til skolen

- Styrke trafikksikkerheten for barn og unge
- Legge vekt på barn og unges behov i planleggingen og utviklingen av transportsystemet
- At det skal legges vekt på hensynet til barn og unge i lokal og regional planlegging
- Følge opp transportetatene og Avinor når det gjelder hensynet til barn og unge i utviklingen av transportinfrastrukturen
- Styrke kompetansen om trafikksikkerhet i barnehage og skole

3.7.2 Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018-21

I 2022 skal det være maksimalt 550 personer drept og hardt skadet på norske veier.

Foreløpige tall for 2017 viser at 107 mennesker mistet livet i trafikken. Dette er det laveste tallet på 70 år!

Planen har 13 innsatsområder med 21 målindikatorer og tilstandsmål, deriblant er et av målene at ingen barn (0-14) skal bli drept i trafikken.

3.7.3 Strategiplan for trafikksikkerhet i Agder 2018 - 2029— høringsdokument

Strategiplanen skal være et dynamisk dokument, der ulykkesutviklingen i Agderfylkene skal være sentralt for valg av tiltak. I strategien er det et hovedpoeng å kunne

Løse gjenstander i bilen... er farlige dersom du bråstopper... og hva om en passasjer i baksetet sitter uten bilbelte? Passasjerer på 70 kg vil i 70 km/t veie 1350 kg!



målrette tiltak der de gir størst mulig effekt. Strategiplanen inneholder ikke tiltaksliste. Når Strategiplanen er vedtatt vil det bli utarbeidet en tiltaksplan. Tiltakene i tiltaksplanen vil ut fra anbefalingene i Strategiplanen bli vurdert på bakgrunn av trafikantgruppe, grad av risiko og andre betydningsfulle faktorer.

Målsetningen er å skape grunnlag for bred prioritering av trafikksikkerhetsarbeidet, og samtidig legge grunnlag for god samordning mellom de ulike aktorene i regionen. Kommunene er sentrale aktører i trafikksikkerhetsarbeidet. En viktig målsetning er derfor at kommunene utarbeider trafikksikkerhetsplaner med prioriterte tiltak, som kan bidra til det kommunale og regionale trafikksikkerhetsarbeidet.

3.7.4 Kommuneplan for Songdalen

Kommuneplanen er en overordnet plan for utviklingen av kommunen.

Planen består av en samfunnsdel og en arealdel. I samfunnsdelen vektlegges de hovedmål som kommunen skal arbeide etter framover innenfor sine sektorer og i samarbeid med innbyggerne.

Kommunens arealpolitikk har stor innvirkning på transportbehov, transportvolum med mer. God arealplanlegging bidrar til kortere transportavstander mellom daglige gjøremål, og kan legge føringer for at utbygging og virksomheter som bidrar til økt transportarbeid, legges nær hovedåre og knutepunkter i transportsystemet. En god arealpolitikk vil kunne dempe trafikk-

veksten og gi positive bidrag til trafikksikkerhet lokalt.

Songdalen kommune har som mål å være en attraktiv kommune å bo i og en god kommune å vokse oppi, leve i og bli eldre i. At kommunens veier oppleves som trygge for alle, er en viktig forutsetning.

3.7.5 Folkehelseplan

Trafikksikkerhet er en del av kommunens folkehelsearbeid.

Folkehelseloven stiller krav til kommunen å ha nødvendig oversikt over helsetilstanden i befolkningen og positive og negative faktorer som kan virke inn på denne.

Songdalen er en nullvisjonskommune og bør derfor satse på trafikksikkerhet for myke trafikanter.

3.7.6 Trafikksikkerhet og HMS

Mange trafikkulykker involverer minst en bilfører som har kjørt i, til eller fra arbeid. Trafikksikkerhet har derfor en naturlig plass innen helse-, miljø og sikkerhetsarbeid og internkontroll i alle virksomheter.

For å ivareta trafikksikkerhet blant ansatte har Søgne og Songdalen kommuner laget en reise- og transportpolicy i 2008. Ansatte ferdes til daglig i trafikken, enten til og fra møter, pasienter eller bedriftsbesøk. I tillegg er det flere ansatte som utfører arbeid hvor kjøretøy brukes i tjenesten. De ansattes sikkerhet må ivaretas ved at det stilles krav til både fører, kjøretøyet og til arbeidsgiver. Sikkerhet for de ansatte er et lederansvar og det er derfor

Du er ditt barns første trafikklærer



naturlig at det lages system og rutiner for ulykker i trafikken.

Målet er at ingen skal settes i fare under transport i kommunal regi.

3.8 Trafikksikker kommune

Kommunen er en viktig aktør i trafikksikkerhetsarbeidet. Som veieier, barnehage – og skoleeier, arbeidsgiver, kjøper av transporttjenester og ansvarlig for beboernes helse og trivsel, har kommunen et stort ansvar for å forebygge ulykker.

Gjennom lover og forskrifter har kommunen plikt til å arbeide systematisk med ulykkesforebyggende arbeid i alle sektorer.

En godkjenning som Trafikksikkerkommune innebærer at kommunen må forplikte seg til å arbeide systematisk med trafiksikkerhet i alle relevante sektorer innenfor sikk ansvarsområde.

I Nasjonal Tiltaksplan for trafiksikkerhet på veg 2018-2022 er det foreslått følgende tilstandsmål:

«Innen 1/1-2022 skal 125 kommuner være godkjent som Trafikksikker kommune»

Dette er noe «Nye Kristiansand» må følge opp.

4. SATSINGSOMRÅDER

NTP sier at det må tas spesielt hensyn til barn i trafikken. Det er viktig å utvikle et transportsystem som ivaretar hensynet til barn og unge på en god måte.

I nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet heter det at ingen barn (0-14) skal bli drept i trafikken.

Det er derfor viktig å ivareta de myke trafikantenes behov for sikre og trygge veier og i særdeleshet at barn og unge har trygge skoleveier. Dette vil samtidig bidra til økt gange og sykling, som er en nasjonal målsetning. Gjennom kontinuerlig trafikkopdragelse/trafikkopplæring i barnehager og skoler legges grunnlaget for gode holdninger i trafikken. Videre er nullvisjonsprosjektets holdningsskapende arbeid viktig bidrag i kommunens trafiksikkerhetsarbeid.

Samtidig er det viktig at trafiksikkerhet vektlegges i planlegging av nye bolig- og industriområder etc. At det etableres nødvendige gang- og sykkelveger, krysningspunkter unngås i størst mulig grad og at alle endeveger utformes med rundkjøring.

Forskjellen mellom en fart på 30 og 50 km/t kan være forskjellen mellom liv og død – om du treffer en fotgjenger!



5. HANDLINGSPROGRAM

5.1 Holdningsskapende og forebyggende arbeid

5.1.1 Trafikkopdragelse

Grunnlaget for holdninger og atferd dannes tidlig i barneårene. Mennesker lærer og påvirkes gjennom hele livet. Trafikkopdragelse må derfor betraktes som en livslang læringsprosess. Holdninger dannes først og fremst av gode rollemodeller. Spesielt er foreldrene viktige forbilder, men også voksne i barnehage/skole må ha høy bevissthet om hvor viktige de er som rollemodeller, og at de har ansvar for at det foregår kontinuerlig trafikkopplæring opp gjennom oppveksten. Trafikksikkerhet for barna er likevel de voksnes ansvar. Ansvaret er knyttet til utformingen av et trygt oppvekstmiljø, til beskyttelse av de myke trafikantene og til aktiv bruk av riktig sikkerhetsutstyr.

For at opplæringen i barnehagene og skolen skal være av høy kvalitet er det viktig med tilstrekkelig kompetanse hos ansatte i barnehager og skoler. Og for å sette fokus på trafikksikkerhet i barnehager og skoler, bør det stilles krav om at skoler og barnehager innarbeider trafikksikkerhet som en naturlig del av sine internkontrollrutiner (HMS-systemet). Gode rutiner som følges på alle turer, er viktig trafikkopplæring for barna. Trygg Trafikk har utarbeidet kriterier for Trafikksikker barnehage og Trafikksikker skole. Kriteriene og tilhørende sjekklister bør følges opp i egne planer for

trafikksikkerhet ved den enkelte barnehage og skole.

Videre **bør** det være en kontaktperson/trafikkansvarlig ved hver skole og barnehage som sørger for å følge opp det som har med trafikksikkerhet å gjøre. Et fokusområde er hvordan barnehagen jobber med trafikk-sikkerhet innenfor de 7 fagområdene som barnehagen skal jobbe med i henhold til barnehagens rammeplan for innhold og oppgaver. Skolens læreplan har klare mål for arbeid med trafikksikkerhet i de ulike alderstrinnene. Erfaringer med skolepatroljer er gode, så denne ordningen må alle skoler opprettholde.

5.1.2 Nyfødte og deres nærmeste

For å nå målet om at ingen barn skal dø i trafikken, må kunnskapen om sikring av bil gjøres kjent for barnas nærmeste.

Det bør derfor hvert år gjennomføres et to timers kurs på helsestasjoner der helse-søster inviterer småbarnsforeldre, kommende foreldre, ev. besteforeldre til samling med tema trafikksikkerhet. Nullvisjonen snakker om sikring av barn i bil, beltebruk, foreldre som rollemodell, fart, mobilbruk osv.

I Songdalen skal ingen bli drept eller alvorlig skadd i trafikken



5.1.3 Trafikkopplæring i barnehagen

I rammeplan for barnehagen stilles det krav om at nærmiljøet skal brukes for å gi barna kunnskaper og opplevelser. Det innebærer at barna får god kjennskap til trafikken de daglig ferdes i. En god overgang fra barnehage til skole forutsetter at trafikkopplæring integreres i barnehagens omsorgs- og opplæringsarbeid. Trygg Trafikk har på sine nettsider vist hvordan trafikkopplæring kan inngå i barnehagens syv fagområder.

Barnehagen skal gi barn et oppvekstmiljø som er helsefrembringende og skadeforebyggende. Derfor må trafiksikkerhet inngå som en viktig del av HMS arbeidet i barnehagen. Barnehagen skal kunne vise til klare sikkerhetsrutiner for turer og transport i barnehagens regi og på barnehagens parkeringsplass.

Barnehagepersonell må ha trafikkfaglig kunnskap for å kunne ivareta barnas sikkerhet og foreldrenes behov for veiledning.

Barnehager har gode erfaringer med bruk av opplæringsmateriell utarbeidet av Trygg Trafikk.



Når	Tiltak	Ansvar
Årlig / etter behov	Trygg Trafikks barnehagekurs 1 og 2	Trygg Trafikk
Etter behov	Informasjonskurs for foreldre om trafiksikkerhet og førstehjelp	Barnehagene i samarbeid med Nullvisjonsleder
	Informasjonshefte til alle foreldre i barnehagen, eks. Sikring av barn i bil	Nullvisjonen
Etter behov	Tilbud foredrag	Personskadeforbundet LTN avd. Vest-Agder
Etter behov	Trafiksikkerhetsdag	Barnehagene i samarbeid med Nullvisjonen

I en frontkollisjon er grensen for en rimelig god sjanse for å overleve ca. 70 km/t.



5.1.4 Trafikkopplæring i skolen

Læreplanen har klare mål for trafikkopplæringen, som skal ha kontinuitet og progresjon gjennom hele grunnskolen. Ansatte i skolen må derfor sikres kompetanse innen trafikksikkerhet.

Den systematiske trafikkopplæringen har kompetansemål om trafikk på 4., 7. og 10. trinn.

Kompetansemål på 4. trinn: Elevene skal følge trafikkreglene for fotgjengere og syklister.

Kompetansemål på 7. trinn: Elevene skal kunne praktisere trygg bruk av sykkel som fremkomstmiddel.

Kompetansemål på 10.trinn: Elevene skal kjenne til hvordan trafikksikkerhetsutstyr hindrer

Når	Tiltak	Ansvar
Kontinuerlig	BrukeTrafikkogskole.no	Skolene
Etter behov	Besøk av ressurspersoner på trafikk	Skolene
Kontinuerlig	Bruke turer i nærmiljøet til å snakke om holdninger i trafikken, samt trene på sikker oppførsel i trafikken	Skolene
Høst og vinter	Reflekskampanjer	Skolene, ev. i samarbeid med Nullvisjonen
Vår/høst	Sykelopplæring – vedlikehold og teknisk kontroll av sykkel. Ferdighetstrening.	Skolene
Kontinuerlig	Samarbeid med FAU for bevisstgjøring av foresatte når det gjelder transport til og fra skolen	Skolene/FAU
Etter behov	Tilbud om foredrag på skolene	Personskadeforbundet LTN
	Trafikkambassadører ved alle skolene	Trygg Trafikk Vest-Agder

Ikke tekst når du kjører



5.1.5 Informasjon, kontroll og overvåking

Forskning viser at 90 % av trafikkulykkene skyldes menneskelig svikt. Det er derfor viktig å jobbe med holdninger gjennom informasjon, opplæring, kampanjer osv.

Ungdom er en prioritert målgruppe og tiltak for økt overholdelse av fartsgrensene, økt bilbeltebruk og redusert omfang av ruspåvirket kjøring må derfor bli tre viktige satsinger i planperioden.

5.1.6 Nullvisjon

Nullvisjonsprosjektet i Søgne, Songdalen og Vennesla har 2 hovedmål:

- Skape bevissthet om trafikksikkerhet gjennom holdningsskapende arbeid.
- Innarbeide trafikksikkerhet som en naturlig del av kommunenes virksomhet.

Med bakgrunn i at ungdom i alderen 18-23 år har størst risiko for å bli utsatt for ulykker i trafikken, er det naturlig at denne aldersgruppen får mest fokus i Nullvisjonsprosjektet. Medvirkende årsak til ulykkene er høy fart, bruk av alkohol eller annen rus og manglende bruk av sikkerhetsutstyr. Ulykkene skjer i helgene og er utforkjøringsulykker.

Når	Tiltak	Ansvar
Våren-høsten	«Ungdomsprosjektet» Et opplegg for unge bilførere.	Nullvisjonen
Høsten	Trafikksikkerhetsdager for 10.trinn	-----«-----
Årlig	Tilpasset kurs 45+ Oppfriskningskurs 65 +	Nullvisjonen Nullvisjonen i samarbeid med kjøreskoler
Etter behov	Eks. Kontroll/informasjon sikring av barn i bil	Nullvisjonens leder i samarbeid med politiet
Årlig	Trafikksikkerhetskurs med fokus på eldre som fotgjengere	Nullvisjonen

Nullvisjonen skal legges til grunn for alt trafikksikkerhetsarbeid i Norge.



5.2 Fysiske tiltak på vegnettet

5.2.1 Effekten av ulike trafikksikkerhetstiltak

Målet for arbeidet med fysiske tiltak innen trafikksikkerhetsarbeidet er tosidig:

- Redusere antall trafikkulykker og begrense skadevirkningen
- Øke trygghetsfølelsen

For å kunne redusere antall trafikkulykker og de skader disse ulykkene medfører, trengs kunnskap om hvilke tiltak som bedrer trafikksikkerheten.

Trafikksikkerhetshåndboken gir en systematisk oversikt over aktuell kunnskap om virkninger av ulike trafikksikkerhetstiltak. Her gis en samlet og systematisk oversikt over kunnskap om virkningene av ulike trafikksikkerhetstiltak. I tillegg til å beskrive hvordan tiltakene virker på antall ulykker eller skaders alvorlighetsgrad, beskriver boken hvordan tiltakene virker på framkommelighet og miljøforhold. Dessuten gis det opplysninger om kostnader og nytte-kostnads forhold ved tiltakene. I tillegg finnes det veinormaler og mange håndbøker som vegvesenet har utarbeidet.

Fartsdempende tiltak

Fartshumper er et sikkerhetstiltak som har vist seg effektivt for å få ned farten i boligveier. Ulykkesundersøkelser viser at på veier med fartsgrense 30 km/t og humper er ulykkesrisikoen halvparten så stor som på veier med 50 km/t fartsgrense. Skilting har ofte liten effekt, men supplert med

humper i veien går fartsnivået ned, samtidig som det gir en positiv effekt på ulykkene. Dette er også et effektivt og forholdsvis rimelig trafikksikkerhetstiltak i eksisterende boligområder. I nye boligområder kan man på tidlig stadium legge inn veiutforming som tvinger hastigheten ned. Dette kan for eksempel være smal kjørebane, annet belegg, svinger, opphøyde felt eller tilpasset belysning.

Gangfelt

De fleste alvorlige ulykker som involverer fotgjengere skjer ved kryssing av vei. Undersøkelser viser at gangfelt som bare er merket opp og skiltet på vanlig måte, gir dårlig sikkerhet for myke trafikanter. Forklaringen på dette kan være at de kjørende ikke overholder vikeplikten for fotgjengere ved gangfelt. Dette kan igjen skyldes for mange gangfelt og lav aktivitet slik at bilistene ikke forventer at noen skal krysse. Fotgjengere på sin side føler en trygghet ved at gangfeltet er oppmerket og er kanskje ikke tilstrekkelig oppmerksomme. Gangfeltet kan derfor føre til falsk trygghet. I enkelte tilfeller bør gangfeltet beholdes, men med ytterligere sikringstiltak. I andre kan det være riktig å fjerne oppmerkede gangfelt for å bedre sikkerheten til de myke trafikantene. Opphøyd gangfelt gir en fartsreduksjon avhengig av utformingen på opphøyningen. Det gir en nedgang i antall ulykker både for fotgjengere og kjøretøy. Nedgangen kan skyldes at flere bilister overholder vikeplikten overfor fotgjengeren. Trafikkøyer i form av repos gjør det mulig for fotgjengere å dele kryssingen i flere etapper, der kun en trafikk-

“Når jeg som bilfører raser høyløst mot sjåføren foran meg i trafikken, og åtteåringen sitter i baksetet, da vet jeg at jeg svikter som rollemodell...”



retning krever oppmerksomhet på hver etappe. Det er med på å redusere ulykker. God belysning og frisikt er viktige tiltak for å unngå fotgjengerulykker. Både for at fotgjengeren skal bli sett på kort og lang avstand fra krysset. I Statens vegvesens Håndbok 270 «Gangfelt kriterier» finnes ytterligere beskrivelser av ulike sikringstiltak og kriterier for anleggelse av gangfelt.

Gang- og sykkelveier

En gang- og sykkelvei er en vei som er fysisk adskilt fra bilveien med for eksempel grøntareal, grøft og rekkverk. Gang- og sykkelveier er med på å skape økt fremkommelighet og trygghet for de myke trafikantene. Det gir også økt gang- og sykkeltrafikk, økt trivsel og helse, samt en bedre miljømessig transportfordeling. Undersøkelser viser tendens til en liten nedgang i antall fotgjengerulykker. Denne nedgangen gjelder først og fremst for fotgjengere som ferdes langs veien. Dette fordi de fleste fotgjengerulykker skjer i kryss og i kryssings punkter. Derfor er det svært viktig å sikre kryssingspunktene på gang- og sykkelveier. Noen syklist velger å sykle i kjørebane fremfor å sykle på fortau eller på gang- og sykkelveien. For denne gruppen blir ulykkesrisikoen større, da de må dele veibane med bilistene. Ved å oppmerke egne sykkelfelt i veibanen går derimot antall ulykker ned. Undersøkelser viser at sykkelfelt reduserer sykkelulykker på rette strekninger med 25 prosent og i kryss med 26 prosent. Dette gjelder også for fotgjengerulykker og ulykker der motorkjøretøy er involvert. Årsaken kan være at flere syklist følger trafikkreglene ved å

sykle på riktig side av veien, og i mindre grad benytter fortauet eller gang- og sykkelveien. Studier viser at bilistene kjører langsommere på veier med sykkelfelt.

Fortau

Fortau er en del av veien reservert for den gående. Det skal ligge høyere enn kjørebane og er atskilt fra denne med kantstein. I Norge har syklist lov til å benytte fortauet, men på fotgjengerens premisser. Med andre ord kan syklisten benytte fortauet hvis farten er tilsvarende gangfart. Studier viser en liten tendens til nedgang i sykkelulykkene. Dette kan skyldes reduserte konflikter mellom syklist og fotgjengere. Fotgjengerulykker ser også ut til å reduseres, men denne effekten er ikke statistisk pålitelig. Det er viktig å ta hensyn til trafikkmengden ved valg av løsninger. På hovedveinettet med stor trafikk bør det velges sikre og separate systemer for fotgjengere og syklist. På mindre veier og i sentrumsområder anbefales løsninger med egne sykkelfelt og fortau.

Veilys

Veibelysning reduserer ulykkesrisikoen i mørket ved å gjøre det lettere å oppfatte veien, andretrafikanter og veiens nærmeste omgivelser. Størst virkning har den på fotgjengerulykker i kryssings-

Rundkjøringer

Både trafikkavviklingen og trafikksikkerheten i kryss blir bedre ved rundkjøringer enn ved vanlige kryss. Dette forutsetter en tilnærmet lik trafikkmengde på de ulike vei



-armene i rundkjøringen. Personskadeulykker reduseres kraftig i rundkjøringer, mens antall små skader av materiell art ser ut til å øke.

Av hensyn til sikkerheten stiller kommunen krav til at alle snuplasser etableres i form av rundkjøringer, som medfører at rygging unngås.

Hekker og sikthindringer

Redusert sikt i kryss fører som regel til økt ulykkesrisiko, jf. Trafikksikkerhetsboka. Dersom bilister ikke ser hva som skjuler seg bak hekken i et vegkryss, kan de kjøre på og skade, og i verste fall drepe myke trafikanter. Reglene for frisiktsoner sier hvor mange meters lengde fra vegkryss og lignende du må klippe hekk og busker ned til 50 cm. Siktkrav i plankryss defineres med sikttrekanter. De varierer med vegtype, trafikkmengde og fartsgrense. Hekk og gjerde inntil avkjørsel fra bolig må ikke overstige 50 cm over gateplan.

Vi har en visjon



5.2.2 E 39—Større tiltak

Priori-	Veg	Beskrivelse av situasjon	Tiltak
1	E 39 GS undergang Brennåsen	Ved flom må gående og syklende gå på E 39 fra krysset Songdalsvegen til rundkjøringa. Busspassasjerer på veg vestover også må krysse E 39. Midtrekkverk vanskeliggjør kryssingen. Personer med nedsatt førerlighet har lang veg fra busstoppet til Brennåsen. Å benytte busstoppet ved Farvannet er ikke aktuelt da her er fender som sperrer.	Bygge trafikksikkerhetsløsning over vegen.
2	E 39 Mjåvannskrysset	Eksisterende kryssløsning er for dårlig, særlig for større kjøretøy. Et avbøtende tiltak vil være å bygge ny atkomst fra den nye E-39 med utgangspunkt i det som blir hetende	Anlegge ny atkomst fra ny E 39.
3	E 39 Krysset Farvannsvegen	Biler som skal inn og ut fra E 39 har svært farlige kår, blant annet ved å måtte stå midt i bakken mens vognene suser forbi på hver side i 70 km/t. I tillegg skaper bilene farlige situasjoner for syklende som kommer susende ned Farvannsbakken.	Situasjonen vil endre seg ved ny E 39, når vegen blir lokalveg med mindre trafikk.

5.2.3 E 39—Mindre tiltak

Priori-	Veg	Beskrivelse av situasjon	Tiltak
1	E 39. Busstopp Volleberg	Busstoppet er mye brukt av elever fra Oasen skole og det er ønsket at venteområdet utvides og at det settes opp gjerde.	Utvide vente området og sette opp gjerde.
2	E 39. Busstopp Brennåsen øst.	Busslomme har bare plass til 1,5 buss. Buss nr. to blir da stående ut i vegbanen rett i rundkjøringa	Utvide busslomme slik at det blir plass til to busser.

5.2.4 Fylkesveger større tiltak

Priori-	Veg	Beskrivelse av situasjon	Tiltak
1	FV 461 GS veg i krysset ved E 39	Krysningspunktet er en del av sykkelruta. Biler som svinger inn Songdalsvegen skaper farlige situasjoner for gående og syklende. Selv om gangfeltet har fått tilpasset belysning og 50 km/t skiltet er flyttet, vil ikke kryssløsningen være løst før biler og gående blir separert.	Undergang på FV. 461 mellom Brennåsen Senter og tidl. fargehandelen.
2	FV 303 Kuliavegen til Gratjønn	Ved Gratjønn ligger offentlig badeplass og der starter lysløypa. Behov for gang- og sykkelveg.	Vedtatt detaljregulering for turveg. Omdisponere bevilgning i økonomiplanen.
3	FV 461 Øvre Hortemo til avkjørsel mot Gjervoldstad.	Ingen gs-veg langs vegen. Forlenge rekkverk langs FV 461 fra øvre Hortemo til avkjørsel mot Gjervoldstad.	Etablere gs-veg. Forlenge rekkverket.
4	FV 461 Hortemo til Skrefjellvegen	Behov for gang- og sykkelveg.	Etablere gs-veg. Rekkefølgekrav dersom boligbygging på tidligere Håndverkspark.
5	FV 461 Kilen—Finsland barnehage	Behov for gang- og sykkelveg.	Etablere gs-veg. Rekkefølgekrav dersom boligbygging på Neset.

Vi har en visjon



5.2.5 Fylkesveger mindre tiltak

1	FV 303 Svarttjønnheia til Gratjønn	Strekningen har 80-sone. Mange barn og unge går langs vegen til badeplassen.	Nedsatt fartsgrense fra Svarttjønnheia til etter Gratjønn badeplass.
2	FV 461/FV 303, Sentrumsområdet, inkl. strekningen Løvvolvegen til sentrum	Sentrumsområde. Myke trafikanter må prioriteres foran biltrafikk.	Fartsdempende tiltak og 40 km/t. Skilt som markerer sentrumsområdet. Skole på Vollan og ny kollektivterminal ved Nodeland Stasjon kan utløse 40 km/t. Dialog med Fylkes kommunen og Statens vegvesen pågår.
3	FV 303 Kiwi/Park and Ride	Uoversiktlig, mye trafikk. Gangsykkelveg krysser innkjørsel Kiwi m/ flere butikker. Mangler gangfelt over til innfartsparkeringen og busstoppet.	Rydde opp i krysningspunktet slik at fotgjengere får en trygg kryssning til innfartsparkeringen og busstoppet.
4	FV 114 Rosseland skole	Busstopp mangler ved skolen. Nedsatt fart, flere fartshumper. Fartskontroller ønskes.	Ivaretas med ved regulering av ny Rosseland skole.
5	FV 102 på Øvland	Fylkesvegen går tvers gjennom gardstun. Biler holder ofte høy hastighet. Situasjonen er utrygg og trafikkfarlig for beboere i Hønemyrv. 312	Fartsdump før og etter gardstun. Skilte gardstun.
6	FV 114 "Hengebrua" ved Birkeli	Foreldre som slipper av barn skaper problemer. Ønsker innsnevring av kjørebane på hengebro siden.	Vurderes i forbindelse med bygging av ny bru.
7	FV 461 Kilen til barnehagen	Nedsatt hastighet til 50 km/t inntil gs-veg er bygd.	Nedsatt hastighet til 50 km/t inntil gs-veg er bygd.
8	FV 114 Krysset Koleknibvegen	Oppfattes uoversiktlig. Ønsker sykkelsperrer.	Sykkelsperrer ut. Vanskelig for sykler med sykkelvogn. Forbedre siktsonene.
9	FV 112 Brua ved Brennåsen	Brua er smal.	Forbedre sikt med å fjerne vegetasjon.
10	FV 112 Innkjørsler Rismyr	Farlig for barn til og fra skolebuss. Dårlig sikt og høy fart. Busstopper ikke avgrenset.	To utbedret, to busstopp vestsiden må utbedres.
11	FV 101 Brandsvoll-Breivoll-Finsland krk-Røyrås	Smal veg og høg fart der barn venter på skolebuss.	Forbedre sikt med å fjerne vegetasjon.
12	FV 303 avkjørsel Nodelandsvegen	Hekk som hindrer sikten mot høyre når en kjører ut på fylkesvegen.	Klippe hekk og forbedre siktsonen. Få en avtale med eier av hekken.
13	FV 461/Slottevegen ved Finsland skole	Mørkt kryss der skolebarn ferdes.	Anlegge to veglys i krysset.



5.2.6 Kommunale veger

Priori-	Veg	Beskrivelse av situasjon	Tiltak
1	Svarttjønnheia	GS-sti mangler fra fylkesvegen opp bakken.	Detaljregulert. Økonomisk ramme i økonomiplan.
2	Hortemo Ringveg	Mangler fortau fra krysset FV 461 til fortau lenger oppe på toppen av bakken.	Bygge fortau slik at det blir forbindelse mellom eksisterende gs-veg og fortau ved Syrinvegen
3	Boligområder	Boligområdene skal oppleves trygge for barn og unge.	Etablere 30-sone og fartshumper i alle boligområder.
4	Busstopp Nodelandsheia	Bedre belysning	Bedre belysning

5.2.7 Utførte/Ikke prioriterte tiltak

Veg	Beskrivelse av situasjon	Tiltak/Kommentar
E 39. Undergang til Volleberg	Undergangen til Volleberg er smal og har høydebegrensning inn til boligområdet.	Lage ny undergang. Kostnadskrevenende.
Undergang ved Rosse-landsvegen 199	Smal og uoversiktlig. Sykkelveg for alle syklende til og fra Søgne og vestover.	Utført
Alle fylkesveger med gangfelt	Belysing av gangfelt.	Belysing av gangfelt.
FV 107 Utsognvegen	Oppstår ofte farlige trafikksituasjoner, det er en del råkjørere (både i lett og tungtransport) som kjører fort og kapper svinger. Dette er spesielt farlig fordi veien er veldig svingete og uoversiktlig.	Rydde vegetasjon. Vurdere fartsreducerende tiltak.
FV 108 Eidsåvegen, 250 m	Lite boligområde der veien går rett forbi.	Etablere 30-sone og fartshumper forbi husene.
FV 112 Birkenesvegen mot Birkeli	Vegen er skoleveg, men er også benyttet mye som turveg. Hastigheten oppleves høy. Vegen er smal og mangler gatebelysning.	SVV har utført fartsmåling. Vegen ble utbedret høsten -17.
FV 112 Birkenesvegen mot Birkeli	Smal veg der det ferdes mange gående og syklende. Vegen er i tillegg til skoleveg også mye benyttet til tur. Mangler veglys.	Innarbeidet i et annet punkt.
FV 112 Birkenesvegen mot Rismyr	Smal, svak skulder og lav fender. Mangler veglys. Omkjøringsveg når FV 461 er stengt.	Utbedre veg.
FV 114 Birkeli til Søgne grense	Ingen gangveg. Smal og uoversiktlig. Sykkelrute. Senke hastigheten til 40 km/t. Humper.	Endre kjøremønster. Innføre gjennomkjøring forbudt. Kun kjøring til eiendommene.
FV 114 Kiwi til Koleknibvegen	Nedsatt fart, flere fartshumper. Fartskontroller ønskes.	Ses på i sammenheng med bygging av ny skole
FV 114 Volleberg—Søgne grense	Mangler gang- og sykkelveg. Del av sykkelrute 1	Innarbeidet i et annet punkt.
FV 303 Greipstad kirke - Mebakken	Behov for gang- og sykkelveg.	Etablering av gs-veg er rekkefølgekrav ifm. utbygging av Mebakken



5.2.7 Utførte/Ikke prioriterte tiltak fortsetter

Veg	Beskrivelse av situasjon	Tiltak/Kommentar
FV 303 Kuliavegen til Gratjønn	Forkjøringsveg og nedsatt fartsgrense inntil vegen er utbedret. Fartsdempende tiltak ved kryss. Ønsker skilt for forbudt for syklende oppover.	Forkjøringsveg etablert.
FV 303 Kuliavegen, opp bakken	Vegen er bratt, smal, er feil dosert og har dype grøfter. Trenger bedre belysning.	Utbedring starter våren 2018
FV 461 Birkenes-/ Songdalsvegen	Behov for gangfelt	Tilfredstiller ikke kravene for etablering.
FV 461 Fagermoen	Avkjøringen til parkeringsplassen ved menighets- huset har ikke avkjørselsfil. Avkjøringen kommer brått på og er man ikke observant nok er det for å kjøre i bilen foran dersom den bremses.	Bilførere må holde tilstrekkelig avstand til biler foran og være i stand til å stoppe dersom biler foran bremses. Avkjøringsfil er ikke aktuelt. Vurdere om der er vegetasjon som kan fjernes.
FV 461 Finstrand barnehage	Ønsker busslomme og bussbu på motsatt side av vegen. Samt fotgjengerfelt, skilting og ev. farts- hump.	Buss til utflukter henter barna inne på området.
FV 461 Hortemo til Stokkeland	Fire uoversiktlige svinger bør utbedres inntil gs- veg er på plass.	Anlegge gs-vei
FV 461 Hortemo— Stokkeland	Etablere busslommer.	Oppgradert busslommer
FV 461 Kilen	Ny bussholdeplass før Kilen bakken. Biler tar for- bikjøring av bussen midt i svingen.	Ivarettat i ny plan for gang og sykkelveg
FV 461 Kilen	Gangfelt.	Tilfredstiller ikke krevene for etablering.
FV 461 Kilen - Lauvs- landsmoen	Mangler veglys på strekningen fra Kilen til Lauvs- landsmoen der skole, bibliotek, idrettsanlegg og lysløype ligger.	Foreta fartsmålinger og vur- dere å sette ned fartsgrensen fra 80 til 60 km timen.
FV 461 Kilen - Lauvs- landsmoen	Mangler veglys på strekningen fra Kilen til Lauvs- landsmoen der skole, bibliotek, idrettsanlegg og lysløype ligger.	Kostnadskrevende.
FV 461 Vatneli—Kilen	Behov for gang- og sykkelveg.	Utbedring starter våren 2018
FV 461/FV 303, Sen- trumsområdet	Lite lys i sentrum og personer uten refleks er vanskelig å se.	Lite konkret ønske og er der- for ikke tatt med under priori- terte tiltak
Hagen	Mangler veglys	Kostnadskrevende.
Lauvslandsmoen	Mangler veglys	Kostnadskrevende.
Slottevegen	Mangler veglys	Kostnadskrevende.
FV 461 avkjørsel til Eikeland	"Umulig" kurvatur på avkjørselen. Mye tungtrans- port til/fra Eikeland. Farlige situasjoner ift. trafik- ken på FV 461 og fare for utgliding på glatt føre.	Ny atkomst bør bli til i et samarbeid mellom offentlige organ og grunneiere.



5.3. Andre tiltak

5.3.1 Farlig skolevei

Opplæringslovens kap.7 omhandler elevs rett til skoleskyss. Skyssgrensen er 2 km for elever på 1. trinn og 4 km for elever på 2.-10. trinn. I tillegg har elevene rett til skyss dersom skoleveien er særlig farlig eller vanskelig. Særlig farlig må forstås som en fare utenom det vanlige. Foreldrene kan søke kommunen om skyss for sine barn. Kommunens vurderinger må bygge på en konkret beskrivelse av veien sett opp mot det enkelte barns forutsetning for å klare disse utfordringene. Dette må vurderes:

- Fartsnivå
- Trafikkmengde
- Tilrettelegging for fotgjengere
- Veibredde og veiskulder
- Sikt og sikthindringer
- Veikryss
- Inn- og utkjøringer
- Krysningpunkter av vei/gate
- Gangfelt
- Veiforhold om vinteren/klima
- Spesielle lokale forhold

Trygg Trafikk har laget en fyldig veiledningsbrosjyre som heter «Særlig farlig eller vanskelig skolevei»

5.3.2 Skoleskyss

Sikker skoleskyss er et tema som mange er svært opptatt av. Det er et grunnleggende krav at skoleelevene transporteres på en sikker måte.

Skoleskyss utgjør en spesiell utfordring for sjåførere, busselskaper, skoler, elever og foreldre. I heftet «Sikker skoleskyss» er det gitt informasjon om noen viktige momenter som sjåførere og busselskaper kan

forbedre seg på, for å gjøre skoleskyssen til en sikker og hyggelig reiseopplevelse.

Samtidig er det viktig at bussholdeplasser er utformet på en slik måte at barna kan ferdes trygt.

5.3.3 Universell utforming

Ett av hovedmålene i NTP er at løsningene skal utformes slik at flest mulig kan brukes transportsystemet på en likestilt måte. Ved utforming av bussholdeplasser, gangfelt, krysningpunkt og veier må ta det tas høyde for universell utforming. Trinnfri adkomst, ledelinjer og tydelig informasjon er sentrale elementer for å få transportsystemet universelt utformet. Kommunen kan søke Statens vegvesen om årlige tilskudd til universell utformingsprosjekter, egenandelen er 25 prosent av totalkostnaden.

5.3.4 Tilpasning for eldre

Utforming av trafikksystemet må ta hensyn til eldres forutsetninger og behov for mobilitet, slik at trafikkrytme, kryss, gang- og sykkelveier, overgangssteder og kollektivtrafikk tilfredsstiller kravene til universell utforming.

I Nasjonal tiltaksplan for veg 2018-2021 er det et mål at 30 % av bilførere på 70 år skal ha gjennomført oppfriskningskurset 65+.

For å kunne føre motorvogn på en trygg måte i trafikken, må helsen være god nok. Det er høyest forekomst av helsesvekkelse og mest legemiddelbruk hos eldre bilførere. Helse-direktoratet er ansvarlige for utforming av helsekravene til førerrett, førerkortforskriftens vedlegg 1, som skal sikre at alle bilførere er helsemessig skikket til å føre motorvogn.

Dersom du går uten refleks i mørket, vil en bilist i 50 km/t ha bare to sekunder på å oppdage deg. Med refleks har bilisten ti sekunder til rådighet. Det kan redde livet ditt.

Bruk refleks!



Fartsgrense på 30 km/t i bolig- og sentrumsområder og fartsreducerende tiltak bør vurderes.

Manglende synlighet er en medvirkende årsak til mange alvorlige ulykker med eldre fotgjengere. Tiltak for å øke bruken av refleks blant eldre fotgjengere vil være et viktig virkemiddel for å redusere ulykkene.

Alle kommuner og fylkeskommuner skal ha politisk oppnevnte eldreråd. Trafikksikkerhet bør være en sentral oppgave i kommunens eldreråd.

6. OPPFØLGING AV PLANEN

Songdalen kommune er en stor arbeidsgiver og eier av veier, barnehager og skoler. Kommunen er en stor transportkjøper og er i tillegg ansvarlig for innbyggernes helse, miljø og sikkerhet.

Songdalen kommune skal bidra til å redusere antall drepte og skadde i trafikken ved å sørge for at trafikksikkerhet omfatter alle deler av kommunens virksomhet. Arbeidet med å bedre trafikksikkerheten søkes gjennomført kontinuerlig gjennom kommunens daglige oppgaver på forskjellige felter.

Arbeidet med ny trafikksikkerhetsplan med tilhørende tiltaksplan videreføres av «Nye Kristiansand».

7. KILDER OG REFERANSER

- Nasjonal Transportplan 2018-2029
- Nasjonal Tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018-2021. Statens vegvesen m.fl.
- Strategiplan for trafikksikkerhet i Agder 2018 - 2029—høringsdokument

- Trafikksikkerhetshåndboka. Transportøkonomisk institutt.
- Sykkelhåndboka. Utforming av sykkelanlegg. Håndbok V122. Statens vegvesen 2014.
- Sykkelhandlingsplan for Kristiansandsregionen 2011-2020. ATP-utvalget 2011.
- Kommuneplan for Songdalen kommune 2012-2024.
- Veileder for Trafikksikker kommune. Trygg Trafikk.
- Statens vegvesens rapport nr. 640: Dybdeanalyser av dødsulykker i vegtrafikken 2016.
- Handlingsplan for Nullvisjons i Søgne, Songdalen og Vennessla.
- Oversiktsdokument folkehelse 2017-2019.



8. VEDLEGG**Vedlegg 1: Ansvar og myndighetsområder**

Sentralt nivå :	Ansvarsområde
Samferdselsdepartementet	Hovedstrukturen i transportsystemet Lover/regelverk/normaler for veier, skilting, veitrafikk m.m. Føreropplæring Bilparkens tekniske standard
Justisdepartementet	Trafikkovervåkning.
Miljøverndepartementet	Arealbruk, plan- og bygningsloven.
Kunnskapsdepartementet	Trafikkopplæring i skolen.
Statens vegvesen, Vegdirektoratet	Ivaretar Samferdselsdepartementets ansvar for utbygging, drift og vedlikehold av riksveier, føreropplæring, teknisk standard på kjøretøyer.
Politidirektoratet	Ivaretar Justisdepartementets ansvar for trafikkavvikling, fartsovervåkning og rusmiddelkontroll
Regionalt nivå:	
ATP-samarbeidet	Koordinerer trafikksikkerhetsarbeidet i Kristiansandsregionen. Egen arbeidsgruppe som har ansvar for trafikksikkerhetstiltak og gang-/sykkelveier. Bevilger midler til og initierer fysiske tiltak langs riks-, fylkes- og kommunale veier (utbygging, trafikksikkerhetstiltak, drift- og vedlikehold) og holdningsskapende arbeid.
Fylkesnivå:	
Fylkeskommunen	Ansvarlig for budsjett og prioriteringer for fylkesveinettet. Ledelse og sekretariat for ATP-samarbeidet i Kristiansandsregionen. Ansvar for kollektivtrafikk, inklusive skoleskyss og transport for funksjonshemmede
Statens vegvesen (vegkontor)	Planlegging og utbygging av vei- og trafikksikkerhetstiltak, drift- og vedlikehold på riks- og fylkesveier. Føreropplæring, kontroll av teknisk standard på kjøretøyer. Fartsgrenser og skiltsaker for riks- og fylkesveier. Deltar i ATP-samarbeidet.
Trygg Trafikk	Frittstående organisasjon som arbeider med holdningsskapende arbeid, informasjon og opplæring i trafikksikkerhet.



Kommunalt nivå

Kommunestyret	Vedtaksmyndighet for reguleringsplaner. Vedtar budsjetttrammer til vei- og trafikksikkerhetstiltak på kommunale veier. Tildeling av midler til vei- og trafikksikkerhetstiltak på kommunale veier. Ansvar for finansiering av skoleskyss iht. takster fastsatt av fylkeskommunen.
Planutvalget	Politisk hovedutvalg for areal-/reguleringsplaner.
Ressurs og arealforvaltning	Planlegging, saksbehandling og innstillingsmyndighet ved regulering av vei og trafikksikkerhetstiltak på riks-, fylkes- og kommunale veier.
Rådmannen	Godkjenning av fartsgrenser, fartsdempende tiltak mm. langs kommunale veier. Vedtaksmyndighet for skoleskyss ved særlig farlig og vanskelig vei (jf. opplæringslovens definisjon i § 7.1).
Ingeniøravdelingen	Planlegging og utbygging av vei- og trafikksikkerhetstiltak, drift- og vedlikehold på kommunale veier. Fartsgrenser og skiltsaker for kommunal veier. Ulykkesstatistikk og trafikkdata.
Barn og unges representant	Har et særlig ansvar for å ivareta barns interesser, når det faste utvalg for plansaker utarbeider og behandler forslag til planer etter plan- og bygningsloven. Er barn og unges talerør i den kommunale planleggingen.
Politi/lensmenn	Ansvar for trafikkavvikling, fartsovervåkning og rusmiddelkontroll. Bistår med opplæring i skolene. Vedtaksmyndighet for trafikkregulerende skilt.
Lokalt nivå:	
Grunnskoler	Aktivisering av barn, foreldre og lærere i kartlegging av skolevei. Elevopplæring i trafikkatferd. Innspill/ønsker til Trygg Trafikk og kommunen om informasjonsmateriell, undervisningsstøtte, fysiske tiltak, skilting m.m.
Velforeninger	Innspill til kommunen om reguleringsplaner, fysiske tiltak, skilting mm.

Trafikkulykker er ett av våre store folkehelseproblemer. De samfunnsøkonomiske kostnadene ved trafikkulykker er i størrelsesorden 25-30 milliarder kroner per år.
(Veisten og Nossun, 2007)



Vedlegg 2: Begrepsavklaring

Innen fagområdet trafikksikkerhet er det mange begreper som går igjen. For å jobbe mot felles mål, er det viktig å ha forståelse for følgende sentrale begrep:

Trafikksikkerhet

Samsvar mellom den trygghet som oppleves og den virkelige fare trafikantene er i. Fravær av trafikkulykker og trafikkuhell.

Trafikksikkerhetsarbeid

Bevisstgjøre den enkelte i faremomenter som kan forekomme i trafikken, og arbeide aktivt for at trafikkulykker og trafikkuhell unngås.

Veitrafikkulykke

Ulykke som medfører personskader av slikt omfang at der rapporteringspliktig overfor politiet.

Veitrafikkuhell

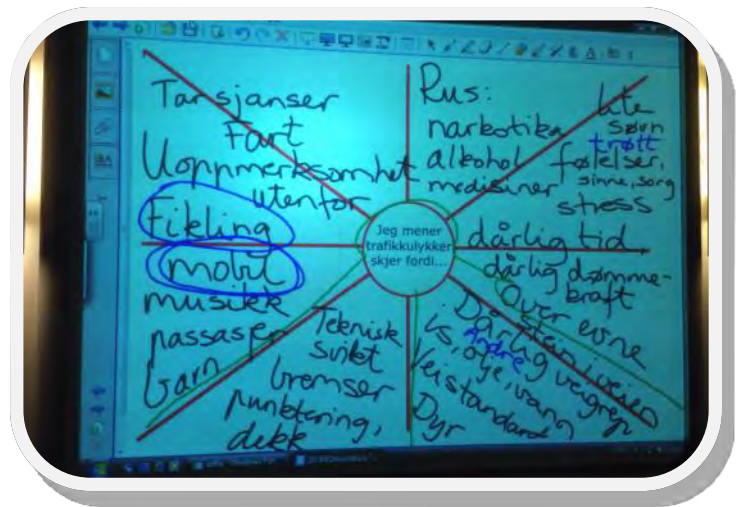
Uhell som medfører materielle skader og/eller har ubetydelig personskade.

Trygghet i trafikken

Med trygghet menes folks følelse av sikkerhet. Det vil si hvordan de subjektivt opplever ulykkesrisiko i trafikken.

Holdning

Den enkeltes måte å tenke, handle og føle i forhold til den situasjon vedkommende er opp i. Dette ut i fra interesser og behov.



Hold avstand

1001—1002 —1003



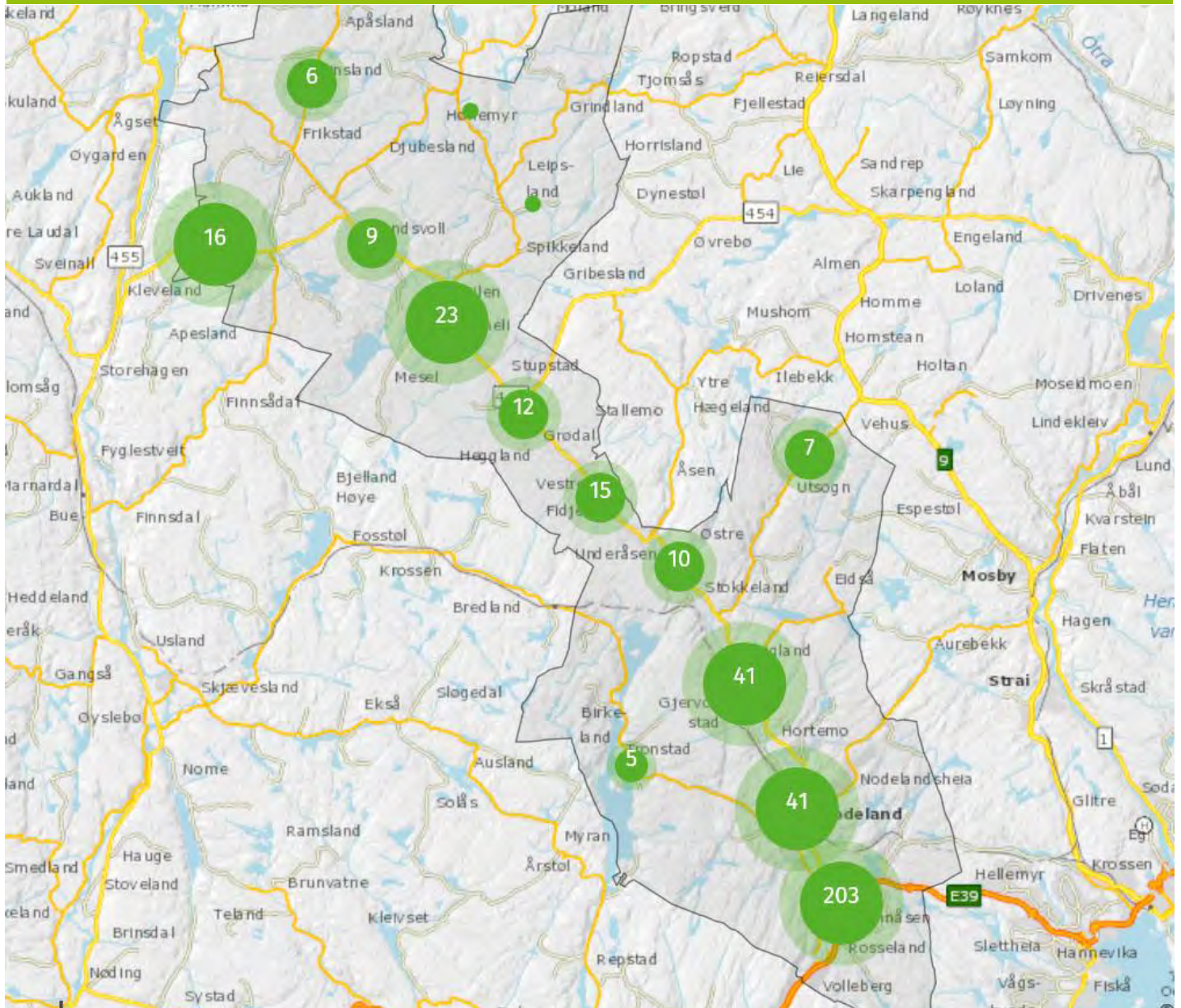
Vedlegg 3: Trafikkmengde

Veg	Strekning	Vegnavn	ÅDT
E 39	Tangvall til x Rosselandsvegen	E39	17100
E 39	x Rosselandsvegen til Brennåsenkrysset	E39	25000
E 39	Brennåsenkrysset til Mjåvannskrysset	E39	19000
E 39	Mjåvannskrysset til Hellemyr	E39	21000
FV 461	Brennåsen til x FV 112 Birkenesvegen	Songdalsvegen	8500
FV 461	x FV 112 Birkenesvegen til O Nodeland	Songdalsvegen	7800
FV 461	O Nodeland til x FV 107 Utsognvegen	Songdalsvegen	3300
FV 461	x FV 107 Utsognv. til x FV 106 Stallemov.	Songdalsvegen	1450
FV 461	x FV 106 Stallemov til x FV 454 Stubstadv.	Songdalsvegen	1300
FV 461	x FV 454 til Kilen	Songdalsvegen	1500
FV 461	Kilen til Brandsvoll	Songdalsvegen	1350
FV 461	Brandsvoll til Marnardal	Songdalsvegen	750
FV 114	Fra E 39 til x Vollevegen	Rosselandsvegen	1300
FV 114	x Vollevegen til Søgne grense	Rosselandsvegen	800
FV 112	x Songdalsvegen til Birkeneskrysset	Birkenesvegen	1100
FV 112	Birkeneskrysset til Birkeli	Birkenesvegen	500
FV 112	Greipstad kirke til Birkeneskrysset	Birkenesvegen	700
FV 303	Greipstad kirke til Tronstadvann	Tronstadvegen	350
FV 303	O Nodeland til Greipstad kirke	Nye Kirkeveg	1300
FV 303	O Nodeland til Gratjønn	Kuliavegen	3600
FV 108	Eidsåvegen	Eidsåvegen	200
FV 107	Utsognvegen	Utsognvegen	600
FV 106	Underåsen inn i Vennesla	Stallemovegen	250
FV 454	Stubstadvegen	Stubstadvegen	250
FV 102	Forbi Spikkeland, Øvland, Eftestad	Hønemyrvegen	300
FV 104	Forbi Leipsland, Heggland, Dåstøl	Grindlandsvegen	150
FV 101	Brandsvoll, forbi Frigstad mot Finsland	Finslandsvegen	300
FV 103	Forbi Djupesland	Djupeleslandsvegen	125
FV 109	Frikstad, forbi Follerås	Fløystølvegen	200
FV 304	Lauvslandsmoen - Marnardal	Finsådalsvegen	125

Kilde: Vegvesen.no, år 2017



Trafikksikkerhetsplan for Songdalen kommune 2018 - inntil ny plan



Oversikten viser antall trafikkuulykker i Songdalen 1977-2017.
Kilde vegvesen.no