



Lillesand kommune

LILLESAND KOMMUNE

Kommunedelplan for trafikksikkerhet 2017 - 2020



1.0 INNLEDNING

- 1.1 Bakgrunn**
- 1.2 Organisering og myndighet**
- 1.3 Status**

2.0 VISJONER OG MÅL

- 2.1 Nullvisjonen**
- 2.2 Målsetning for 2016 - 2019**
- 2.3 Langsiktig målsetning**

3.0 TRAFIKKOPPLÆRING

- 3.1 Trafikkopplæring i skolen**
- 3.2 ATP - Ny samferdselspakke og prosjektgjennomføring**
- 3.3 Forvaltningsmyndighet og ansvar**
- 3.4 Innspill til planen og lokalt engasjement og initiativ**
- 3.5 Aktuelle trafikksikkerhetstiltak**

4.0 HANDLINGSPLAN

- 4.1 Holdningsskapende og forebyggende arbeid**
- 4.2 Skoleskyss knyttet til særlig trafikksikker skoleveg**
- 4.3 Planlegging**
- 4.4 Drift og vedlikehold**
- 4.5 Trafikksikkerhetstiltak**

1.0 INNLEDNING

1.1 Bakgrunn

Kommunedelplan for trafikksikkerhet for Lillesand kommune revideres hvert fjerde år, og utbedringstiltak på veinettet i kommunen vurderes ut fra denne. En av hovedmålsetningene for kommunen er å sikre trygghet, livskvalitet og gode oppvekstvilkår med særlig fokus på barn og unge.

Trafikksikkerhetsplanen er utarbeidet som en kommunedelplan og er ment å være et viktig og aktivt dokument i forbindelse med annen planlegging som utarbeidelse av områdeplaner, men også mindre reguleringsplaner.

Lokalt trafikksikkerhetsarbeid bør gjennomføres ved bruk av lokalt engasjement og bred medvirkning. Dette vil gjøre det lettere å registrere de utfordringer man står overfor og samtidig finne de gode løsningene. Samtidig vil det bidra til at kommunens innbyggere og organisasjoner får et sterkere eierforhold til trafikksikkerhetsplanen.

Kommunen ønsker å øke trafikksikkerheten i Lillesand. En kommunedelplan for trafikksikkerhet er et viktig styringsdokument for å oppnå dette målet. Trafikksikkerhetsplanen skal revideres hvert 4. år, hvor årlige prioriteringslister utarbeides.

Planen omhandler ikke overordnede samferdselspolitiske spørsmål eller tiltak for å begrense omfanget av biltrafikk.

Lillesand kommune har i denne planperioden valgt å rette stort fokus på trafikksikkerhetstiltak for barn og unge med hovedvekt på trafikksikker skolevei. Gjennom ATP arbeidet og samferdselspakka har det de siste årene blitt gjennomført flere gode prosjekter i Lillesand.

1.2 Organisering og myndighet

Trafikksikkerhetsutvalget har ansvar for å rullere trafikksikkerhetsplanen, og samtidig prioritere de innspill som kommer inn ved rullering av planen. Sekretariatet er lagt til Enhet for miljø, drift og samferdsel.

Trafikksikkerhetsutvalgets mandat og sammensetning:

Trafikksikkerhetsutvalget i Lillesand har følgende mandat:

- Rullere trafikksikkerhetsplanen (4-årig) og lage forslag til prioriteringsliste (1-årig)
- Vurdere og prioritere innspill om trafikksikkerhetstiltak.
- Gi uttalelse til kommuneplan, kommunedelplaner, reguleringsplaner og samferdselsplaner ved behov
- Gi uttalelse til farlig skoleveg/skoleskyss og andre saker hvor trafikksikkerheten blir berørt.

- Innstille saker til folkevalgte organer.

Medlemmene i Trafikksikkerhetsutvalget velges inn etter hvert kommunestyrevalg, og sitter i 4 år.

Trafikksikkerhetsutvalgets representanter er som følger:

- En folkevalgt representant (leder)
- En representant fra administrasjonen (sekretær)
- En representant fra FAU
- En representant fra skolene
- En representant fra politiet

1.3 Status

Lillesand kommune har de siste årene foretatt en stor oppgradering av veinettet med hensyn på trafikksikkerhet og trygg skolevei. Det gjenstår likevel flere utfordringer. Sikker skolevei vil være et av planens hovedfokus de kommende årene.

Lillesand har de senere årene opplevd stor befolkningsvekst. Dette har medført et stort utbyggingspress også i de perifere strøk, og ført til økt trafikkmengde på veiene både av kjøretøyer og myke trafikanter. Infrastrukturen består av mange smale, men også relativt uoversiktlige veier. Kommunen har derfor store utfordringer med å kunne tilby tilfredsstillende trafikksikre løsninger alle steder i kommunen. For å kunne opprettholde og ivareta trafikksikkerheten ved utbygging av nye boligområder, stilles det i dag krav til sikker skolevei i alle nye reguleringsplaner.

Type trafikksikkerhetstiltak vil variere i stor grad fra område til område. Kommunen har et langsiktig mål om å få etablert sammenhengende gang-og sykkelveinett i hele kommunen. Dette vil være et av fokusområdene i planen.

2.0 VISJONER OG MÅL

2.1 Nullvisjonen



Regjeringen har gjennom NTP (Nasjonal transportplan) lagt opp til at nullvisjonen skal være grunnlaget for trafikksikkerhetsarbeidet i Norge.

Nullvisjonen er en nasjonal visjon og en målsetning om et transportsystem som ikke fører til død eller livsvarig skade. Samfunnet kan ikke akseptere at trafikken tar menneskeliv hvert år.

Nullvisjonen innebærer en ambisjon om en markant og varig reduksjon i antallet drepte og livsvarig skadde i trafikken. Det betyr at vi skal arbeide både for å hindre alvorlige ulykker, og for å redusere skadene i de ulykkene som likevel skjer. Vi må erkjenne at det er menneskelig å gjøre feil, og at ulykker vil forekomme også i framtiden, men en menneskelig feilhandling skal ikke føre til død eller livsvarig skade.

Nullvisjonen bygger på at trafikkantene og myndighetene har et delt ansvar for sikkerheten, og en gjensidig forpliktelse i forhold til hverandre. Trafikantene overholder således spillereglene i trafikken, og viser aktsomhet, mens myndighetene sørger for at trafikksystemet er så sikkert at en enkel feilhandling ikke fører til død eller livsvarig skade. Nullvisjonen betrakter ulykker i et systemperspektiv, der alle elementene som påvirker en ulykke og utfallet av dem, har betydning. Dette gjelder trafikanten, kjøretøyet, vegen og vegens omgivelser. Nullvisjonen er viktig for Lillesand kommune.

2.2 Målsetning for 2016 - 2019

Lillesand kommune har som overordnet mål å øke sikkerheten til barn og unge og andre myke trafikanter, som ferdes i trafikken.

Konkrete mål for 2016 - 2019 vil være:

- Ivareta trafikksikre veiløsninger ved arealplanlegging
- Økt fokus på sikker skolevei
- Økt tilrettelegging for gående og syklende
- Kontinuerlige utbedringstiltak på vegnettet
- Bedre trafikkopplæring i skole og barnehage
- Arbeide for nullvisjon

2.3 Langsiktig målsetning

Lillesand kommunes langsiktige mål for å øke trafikksikkerheten er samlet i tabell 1. Målsettingen er ressurskrevende både når det gjelder planlegging og utførelse, men er også viktige for kommunens utvikling, og i arbeidet for å stimulere til økt fysisk aktivitet og trivsel for Lillesands innbyggere.

Tabell 1

Målsetting
Etablere sikker skolevei for alle
Etablere sammenhengende gang-og sykkelveinett i hele kommunen med spesielt fokus på viktige arenaer som skole, idrettsplasser, etc
Påse at man ved arealplanlegging etablerer løsninger for gående og syklende hvor mennesker naturlig ferdes, og ikke hvor løsningene passer inn på kartet.

Det er i stor grad kommunens planavdeling i samarbeid med politikerne som har ansvar for å påse at dette blir ivaretatt.



Sammenhengende gang-og sykkelvei fra Storemyr til Birkeland er et av kommunens viktige prosjekter som nå etableres. Anlegget er planlagt ferdigstilt 2016/2017. Tiltaket er finansiert gjennom bompengefinansiering.

3.0 Trafikkopplæring

3.1 Trafikkopplæring i skolen

Trafikk sikkerhet er tatt inn som et tema i den nye læreplanen i skolevesenets "Kunnskapsløftet" med klare kompetansemål. Læreplanen er ment å gi et kunnskapsløft for trafikkopplæring og sikrer samtidig bedre kontinuitet og progresjon gjennom hele grunnopplæringen. Nedenfor gjengis noen av kompetansemålene.

Kompetansemål 4. trinn:

- Eleven skal kunne følge trafikkregler for fotgjengere og syklister.

Barn trenger trening i trafikken for å ferdes trygt i eget lokalmiljø. Skoleveien kan være en arena for daglig aktivitet og trafikktraining. Den beste og viktigste opplæringen skjer ute i trafikken sammen med voksne. Inne er det lurt å reflektere over opplevelser, bearbeide registreringer, lære regler og forklare viktige ord og begreper.

Læreplanen forutsetter også at elevene er mye ute, og det vektlegges at det er skolen som har ansvar for elevenes sikkerhet. De første årene er voksne alltid sammen med elevene ute i trafikken, og det er viktig å benytte denne tida til å innarbeide gode trafikkvaner. Dette er nødvendig både for sikkerheten på den enkelte tur, men også med tanke på at elevene skal være rustet til å ferdes alene når de blir eldre.

Samarbeidsprosjektet "Aktive skolebarn" skal bidra til å få flere barn til å gå eller sykle til skolen. Prosjektet forutsetter trygge skoleveier og at gå og sykkelopplæringen blir godt ivaretatt av skolen i samarbeid med hjemmene.

Myra sykkelgård i Arendal ble åpnet våren 2006 og er et samarbeid mellom Statens vegvesen, Aust-Agder fylkeskommune, Trygg Trafikk og Myra ungdoms og idrettslag. Målet med Myra sykkelgård er å tilby elever i 5. klasse fra alle skolene i Aust-Agder grunnleggende opplæring i trafikkregler, trafikk sikkerhet og sykkelglede. Anlegget er på 13.000 kvadratmeter, hvorav trafikkdelen er på ca 9.000 kvadratmeter. De fleste av elementene i sykkelgården er anlagt i miniatyr. Anlegget innebærer blant annet fotgjengerfelt, trafikklys, rundkjøring og enveiskjøring og gir barn et visuelt bilde av reelle situasjoner hvor de kan lære i praksis under trygge avskjermede forhold. Det anbefales derfor at alle skoleklasser besøker dette anlegget.

Grunnleggende trafikkopplæring og forståelsen av trafikkbildet er en svært viktig forutsetning i forhold til det å opptre aktsomt i trafikken både overfor seg selv og medtrafikanter.

Kompetansemål 7. trinn:

- Eleven skal kunne praktisere trygg bruk av sykkel som fremkomstmiddel

Trafikkopplæring er en livslang prosess, og bør derfor være et tema gjennom hele grunnskolen. Sykling er en viktig del av hverdagen for de fleste elever. De bruker sykkelen både som leketøy og fremkomstmiddel. I tillegg til at sykkelen brukes i fritiden, er det også mange som sykler på skoleveien. Barn må få grundig opplæring før de kan begynne å sykle i trafikken. Det er dessuten viktig å fokusere på bruk av sykkelhjelme.

For å nå dette målet må skolen, sammen med foreldrene, legge til rette for aktiv sykkel – og trafikkopplæring til og med 7. trinn. Trygg Trafikk har utarbeidet materiell for å nå dette målet.

Kompetansemål 10. trinn:

- Gjøre greie for hvordan trafiksikkerhetsutstyr hindrer og minsker skader ved uhell og ulykker.
- Gjøre rede for begrepene fart og akselerasjon, måle størrelsene med enkle hjelpemidler og gi eksempler på hvordan kraft er knyttet til akselerasjon.
- Gjennomføre forsøk med lys, syn og farger, beskrive og forklare resultatene.
- Gjøre greie for hvordan bruk av rusmidler kan føre til helseskader og drøfte hvordan den enkelte og samfunnet kan forebygge helseskadene.

Trygg Trafikk



Trygg Trafikk har et eget nettsted for trafikkopplæring (UT) i ungdomsskolen. Nettstedet dekker fire temaer:

-  **Hjelm, bilbelte og refleks**
-  **Fart**
-  **Rus og trafikk**
-  **Samarbeid i trafikken**

HJELM - BELTE - REFLEKS - RUS – FART

Alle disse målene ligger etter trinn 10. Det er opp til den enkelte skole og deres planer hvordan temaene skal fordele seg etter trinn og årstider. Hjelm, bilbelte og refleks er naturlige temaer å ta med under trafikksikkerhetsutstyr. Bruk av sykkelhjelm kan være særlig aktuelt i 8 og 9. trinn, både som en forlengelse av barnetrinnets sykkeltema og for å jobbe med fortsatt hjelmbruk. Mange legger vekk hjelmen når de starter på ungdomstrinnet. Når elevene begynner å øvelseskjøre, vil bruk av bilbelte være aktuelt. Temaer som fart, synsfelt og reaksjonsevne er aktuelle tiltak på alle trinn i tilknytning til både sykkel, moped og bil.

Trygg Trafikk anbefaler følgende progresjon i trafikkopplæringen:

- 1. trinn: Trafikktraining i skolens nærområde.
- 2. trinn: Enkle trafikkregler. Skoleveien; gåløype og gåprøve.
- 3. trinn: Undersøkelse av egen skolevei, tellinger og registreringer.
- 4. trinn: Trafikkregler. Forberedende sykkelopplæring: enkel teori og trening i trygge omgivelser.
- 5. trinn: Trening på sykkel i enkel trafikk, sammen med voksne.
- 6. trinn: Teori og trening på sykkel i krevende trafikk.
- 7. trinn: Selvstendig sykling i trafikken.
- 8.-10. trinn: Sikkerhetsutstyr i trafikken, fart og rus.

Trygg Trafikk er en frittstående organisasjon som har utarbeidet mye nyttig informasjon og opplæringsmaterieil knyttet til trafikkopplæring og om hvordan man skal ferdes trygt i trafikken. Trygg Trafikk er nå godt i gang med et nytt konsept kalt "Trafikksikker kommune". Konseptet går ut på at den enkelte kommune må oppfylle gitte kriterier for å kunne godkjennes som trafikksikker kommune. Selve godkjenningen forestås av Trygg Trafikk, og involverer krav til alle sektorene i kommunen.

Bystyret i Lillesand vedtok sak BS 126/14 i 2014 at arbeidet knyttet til trafikksikker kommune skulle implementeres i organisasjonen. Arbeidet knyttet til implementering i organisasjonen startet høsten 2016.

3.2 ATP - Ny samferdselspakke og prosjektgjennomføring

Areal og transportplan i Kristiansandsregionen (ATP) er et transportforvaltningsforsøk igangsatt på initiativ fra Samferdselsdepartementet. Kommunene som inngår i dette samarbeidet er: Kristiansand, Søgne, Songdalen, Vennesla, Birkenes og Lillesand

kommune, sammen med Vest-Agder fylkeskommune, Aust-Agder fylkeskommune og Statens vegvesen region sør.

Hovedformålet for ATP var å oppnå en bedre samordnet areal-og transportpolitikk i byområdene, og bedre offentlig ressursutnyttelse på tvers av forvaltningsnivåer innen transportsektoren. Forsøket med ATP var å belyse om andre organisatoriske løsninger enn tradisjonelle kunne møte utfordringene bl.a. knyttet til miljø og fremkommelighet på en mer helhetlig og effektiv måte enn før.

Lillesand kommune gav sin tilslutning til Samferdselspakken i prinsippvedtaket BS-043/05. ATP prosjektet ledes av et politisk utvalg, ATP-utvalget, med representanter fra hver av de involverte partene. ATP-utvalget bestemmer hvordan midlene skal fordeles.

Investeringsmidlene i ATP kommer fra Statens vegvesen, Aust Agder og Vest Agder fylkeskommune, og fra hver kommune, samt belønningsmidler fra Samferdselsdepartementet.

Samferdselspakken har en 15 års innkrevingsperiode fra 2008 – 2022, hvor man i første omgang skal en søke om gjennomføring av fase 1 (2008 – 2014). Samtidig som gjennomføringen av prosjekter i samferdselspakke 1 nå ferdigstilles, er søknad om midler til ny samferdselspakke under utarbeidelse.

ATP samarbeidet har nå pågått i flere år. Samarbeidet har vist seg å gi et stort utbytte for Lillesands del i form av tilskudd til gang-og sykkelveier, Park & ride anlegg, snarveier, fortau, bussholdeplasser og mindre utbedringstiltak som nå er anlagt.

ATP prosjekter som er gjennomført siste periode (2012 - 2015):

- Ny gang og sykkelvei fra Høvåg til Indre Årsnes
- Ny gang og sykkelvei fra Mølestu til Storemyr
- Nytt park & ride anlegg på Kjerlingland
- Oppgradering av bussholdeplass på Viadukten

ATP prosjekter som er planlagt og eller ønsket utført denne perioden (2016 - 2019):

- Ny Gang og sykkelvei fra Lillesand til Birkeland
- Ny gang og sykkelvei fra Bellevue til Viadukten
- Nytt fortau i Skauveien og Bregnesvingen
- Nytt fortau fra Bellevue til Øvreberg
- Etablere sykkelparkering i nærhet av bussholdeplassen på Viadukten

Kommunalt finansierte prosjekter utført siste periode (2012 - 2015):

- Ny bussholdeplass på Isefjær
- Oppstramming av krysset på Tingsaker
- Oppgradering av bussholdeplassen på Borkedalen
- Oppgradering av bussholdeplass på Borkedalen
- Etablering av overgang samt fortau fra RV 420 til Solkollen

- Ny gang-og sykkelvei fra Heldalslia til Svåbekk

Prosjekter finansiert av Statens Vegvesen utført siste periode:

- Fortau og overganger – Høvåg sentrum

Kommunale prosjekter som er planlagt eller ønskes utført denne perioden (2016 - 2019):

- Nytt fortau til Tingsaker skole langs parkeringsplassen bak Lillesand senter.
- Gang-og sykkelvei fra Svåbekk til Tingsaker
- Etablere fortau, alternativt nedsatt hastighet til 40km/t samt fartshumper mellom Opseng og Indre Årsnes
- Redusere hastighet til 40km/t samt blinkende lys ved fotgjengerovergang ved Stykkene krysset.
- Utføre en trafikksikkerhets vurdering med tilhørende tiltak rundt Borkedalen skole.
- Utføre en trafikksikkerhets vurdering med tilhørende tiltak rundt Brentemoen skole.

3.3 Forvaltningsmyndighet og ansvar

Tabell 2 Forvaltningsnivå på vegnettet

Forvaltningsniva	Ansvarsområde
<p><i>Statlig nivå</i> Samferdselsdepartementet v/Statens vegvesen, Vegdirektoratet</p> <p>Justisdepartementet v/politidirektoratet (inkl. UP)</p> <p>Miljøverndepartementet, MD Undervisningsdep.</p> <p>Trygg Trafikk</p>	<p>Hovedstrukturen i transportsystemet. Lover/regelverk/normaler for veger, skilting, vegtrafikk m.m. Føreropplæring Bilparkens tekniske standard</p> <p>Trafikkovervåking, adferdskontroll og holdningsskapende arbeid</p> <p>Arealbruk, plan- og bygningsloven</p> <p>Trafikkopplæring i skolen</p> <p>Frittstående organisasjon som arbeider med holdningsskapende arbeid, informasjon og opplæring i trafikksikkerhet.</p>
<p><i>Fylkesnivå</i> Fylkeskommunen</p>	<p>Kollektivtrafikk, inklusive skoleskys. Vegeier for fylkesvegene,</p>

<p>Statens vegvesen, Aust-Agder distriktskontor</p>	<p>bevilger midler til fylkesveger (utbygging, trafikksikkerhetstiltak, drift- og vedlikehold). Statens vegvesen administrerer fylkeskommunens midler.</p> <p>Planlegging og utbygging av veg og trafikksikkerhetstiltak, drift og vedlikehold på riks og fylkesveger. Føreropplæring, kontroll av teknisk standard på kjøretøyer.</p> <p>Fartsgrenser og skiltmyndighet for riks- og fylkesveger, samt noen skilter for kommunale veger (bl.a. parkeringsskilt)</p>
<p><i>Kommunalt nivå</i> Bystyret</p> <p>Tjenesteutvalget</p> <p>Enhet for miljø, drift og samferdsel</p> <p>Trafikksikkerhetsutvalget</p> <p>Sektorsjef for skole og barnehage</p>	<p>Vedtaksmyndighet for reguleringsplaner og kommuneplaner Vedtar budsjetttrammer til veg- og trafikksikkerhetstiltak på kommunale veger. Vegeier for kommunale veger.</p> <p>Prioriterer årlige investeringsmidler for samferdsel og utendørstiltak</p> <p>Planlegging, saksbehandling og innstillingsmyndighet ved regulering av veg- og trafikksikkerhetstiltak på riks-, fylkes- og kommunale -veger. Planlegging og utbygging av veg- og trafikksikkerhetstiltak. Fartsgrenser og skiltmyndighet (noen skilt) for kommunale veger og drift og vedlikehold av kommunale veger. Myndighetsutøver veg- og vegtrafikklover.</p> <p>Ansvar for rullering av trafikksikkerhetsplanen (4 år), innstille årlige prioriteringsliste for trafikksikkerhetstiltak, høringsorgan for farlig skolevegsaker og andre trafikksikkerhetssaker</p> <p>Opplæring, informasjon og kampanjer rettet mot ansatte, foreldre og elever i barne- og ungdomsskolene. Tildeling av skoleskysst utover det som dekkes av fylket.</p>
<p>Lensmannen i Lillesand</p> <p>Barne og ungdomsskoler</p> <p>Velforeninger/områdeutvalg</p>	<p>Ansvar for trafikkavvikling, trafikkovervåking og adferdskontroll. Forebyggende arbeid bl. a. med å hjelpe skolene med trafikkopplæring.</p> <p>Aktivisering av barn, foreldre og lærere i kartlegging av skoleveg. Elevopplæring i trafikkatferd. Innspill/ønsker til Trygg Trafikk og kommunen om trafikksikkerhetstiltak.</p> <p>Innspill til kommunen om reguleringsplaner, fysiske tiltak, skilting m.m.</p>

3.4 Innspill til planen og lokalt engasjement og initiativ

Kommunen har som hovedmålsetting i trafikksikkerhetsarbeidet å trygge oppvekstvilkårene for barn og unge. I forbindelse med høringsrunden har det kommet inn flere gode innspill på fysiske tiltak av ulik karakter og omfang.

Enkelte av tiltakene ivaretas allerede gjennom statlige bevilgninger og bompengefinansiering, mens andre tiltak finansieres gjennom kommunale trafikksikkerhetsmidler. Midlene er begrenset. En svært viktig faktor i trafikksikkerhetsarbeidet er det lokale engasjementet og initiativ. Først og fremst fordi den enkelte innbygger best kjenner Behovet.

3.5 Aktuelle trafikksikkerhetstiltak

Fartsdempende tiltak

Eksempler på fysiske tiltak:

Humper, innsnevring, rundkjøringer, miljøgater, rumlefelt. m.m.

Eksempler på Ikke fysiske tiltak:

Skiltning, oppmerkning, signalregulering, fartstavler, fotobokser m.m.



Fartsgrense 40 km/t og opphøyd gangfelt eller fartshump, er et mye brukt TS-tiltak, i områder med stor aktivitet. Bildet er fra Tingsaker

Siktrydding

Uoversiktlige krysningpunkt utgjør en stor trafikkfare. Høye hekker utgjør størsteparten av tilfellene.



Høye hekker utgjør en stor trafikkfare flere steder i Lillesand. Bildet er fra Sandsmyra.

Fartsgrenser

Fartsgrenser bør brukes aktivt i trafikkikkerhetsarbeidet for å hjelpe trafikanter med viktige vurderinger. Skal fartsgrenser blir ett effektivt middel må de kombineres med ulike tiltak som gir en visuell/følt opplevelse av om fartsgrensen er riktig. I tillegg vil overvåkning og kontrollnivået være avgjørende for hvordan fartsutviklingen vil være.



Veilys

Belysning av mørke og uoversiktlige veistrekninger har svært positiv effekt for trafikkikkerheten.



God veibelysning har stor effekt for trafikksikkerheten. Bildet er fra Bergstøsletta

Gang og sykkelvei

Opparbeidelse av sammenhengende gang-og sykkelveinett er trolig det mest optimale av alle trafikksikkerhetstiltak som utføres, men også et av de mest kostbare.



4.0 HANDLINGSPLAN

Gjennomføringen av tiltakene i trafikksikkerhetsplanen er forutsatt å skje med kommunens ordinære drifts og investeringsmidler, uten endring i antall stillinger eller investeringsposter. Kommunen ønsker også å benytte trafikksikkerhetsplanen for å søke om tilskudd fra regionale og statlige myndigheter. Trafikksikkerhetsplanen vil også ligge til grunn for ATP-prosjektet og en eventuell samferdselspakke.

4.1 Holdningsskapende og forebyggende arbeid

Mennesker lærer og påvirkes gjennom hele livet. Trafikkopplæring er en livslang læringsprosess som bør startes allerede i barneårene. Opplæring og informasjon bør i størst mulig grad være tilpasset den målgruppe og det formål de er tiltenkt. Grunnlaget for bevisste og varige holdninger blir i stor grad lagt tidlig i barneårene.



Holdninger dannes først og fremst gjennom gode rollemodeller, kontinuitet og rutiner som sikrer at trafiksikkerhetsarbeidet blir en del av hverdagen. Særlig viktig er det at voksne er bevisst hvor stor påvirkningskraft de har overfor barn og unge, og at man på den måten kan få et sterkere fokus på å være gode rollemodeller.

Ved siden av foreldrene er det barnehage og skole som har størst innflytelse på, og muligheter til å lære barna å ferdes trygt i trafikken. Dette gjelder så vel den daglige skolevei, som generell kunnskap, holdninger og atferd. I tillegg vil skolearenaen, med sin kontaktflate mot foreldregruppen, være godt egnet til holdningsskapende arbeid overfor trafikantene. Skolens viktigste samarbeidspartnere i dette arbeidet er foreldrene, politiet og Trygg Trafikk.

Trafikkopplæring i barnehage

Grunnlaget for holdninger og atferd i trafikken dannes allerede i de tidlige barneårene. Barnehagepersonalet har derfor en nøkkelrolle i den trafikkoppdragelse som rettes mot barna og deres foreldre. Barnehagens leder må sørge for nødvendig opplæring i trafiksikkerhet for ansatte, og at trafiksikkerhet blir en del av barnehagens ordinære virksomhet.



Barnehagen bør:

- Ha fokus på trafiksikkerhet når turer planlegges og gjennomføres.
- Drive bevisst trafikktraining når de er på tur.
- Benytte refleksester for å gjøre små barn mer synlige, også i dagslys.
- Bruke transportmidler som gir barna nødvendig sikkerhet, dette vil primært bety offentlig eller innleid transport når man skal på turer eller ekskursjoner.
- Stille krav til at det er belter i busser og minibusser når disse bestilles.
- Gi barna trafikkopplæring i samarbeid med foreldrene.
- Bruke Trygg Trafikk trafikkopplæring.
- Innarbeide rutiner for trafiksikkerhet i internkontrollsystemet.

Trafikkopplæring i skolen

Skolen med sin kontaktflate mot foreldregruppen er en god og velegnet arena for holdningsskapende arbeid overfor elevene. Skolens viktigste samarbeidspartnere i arbeidet med trafiksikkerhet er foreldrene, politiet og Trygg Trafikk.

Læreplanen i skolen har klare mål for trafikkopplæringen:

(Se pkt 3.1 Trafikkopplæring i skolen)



Skolen bør:

- Ha fokus på trafikksikkerhet når turer planlegges og gjennomføres.
- Drive bevisst trafikktraining når de er på tur.
- Bruke transportmidler som gir barna nødvendig sikkerhet, dette vil primært bety offentlig eller innleid transport når man skal på turer eller ekskursjoner.
- Stille krav til at det er belter i busser og minibusser når disse bestilles.
- Ikke tillate at det kjøres inn i skolegården mens elevene er ute.
- Opplyse og gjøre tydelig kjent for alle hvor biler skal parkeres, enten det er for hele dagen eller for en kort stund.
- Anbefale at foreldrene slipper barna av et stykke unna skolen der gangforholdene er trygge, slik at de kan gå den siste delen av veien.
- Påbud om sykkelhjelm i skolens ordensreglement.
- Oppfordre foreldrene til de minste elevene om å danne følgegrupper der en voksen følger flere barn.
- Oppfordre til at barn bør være minst 11 – 12 år og ha gjennomført sykkelopplæring, før de sykler i blandingstrafikk.
- Bruke Trygg Trafikks trafikkopplæring.
- Innarbeide rutiner for trafikksikkerhet i internkontrollsystemet.
- Benytte seg av Trygg Trafikks opplæringstiltak ut mot skolen.

4.2 Skoleskyss knyttet til særlig trafikksikkerhet skolevei



Det er opplæringslovens § 7 som hjemler retten til skoleskyss. I opplæringsloven er følgende bestemmelser gjeldende i forhold til skoleskyss:

§ 7-1:

Elever i andre til tiende klasse som bor mer enn fire kilometer fra skolen har rett til gratis skyss. For elever i 1. klasse/førskolen er skyssgrensa to kilometer. Elever som har særlig farlig eller vanskelig skoleveg, har rett til gratis skyss uten hensyn til veilengda.

Når det er nødvendig, har elever rett til gratis båttransport uten hensyn til reiselengda.

§ 13-4:

Kommunen er ansvarlig for skyss av grunnskoleelever og voksne som har rett til skyss på grunn av særlig farlig eller vanskelig skoleveg.

Det er Fylkeskommunen som har ansvar for å organisere skoleskyssen i samarbeid med kommunene og i samarbeid med transportørene.

Kommunen betaler refusjon etter persontakst, jfr § 13 -4.

På bakgrunn av dette har Aust-Agder fylkeskommune gitt ut en veiledning til reglement for skyss av elever i grunnskolen. Her presiseres det blant annet at alle relevante forhold skal vurderes når en skoleveg skal klassifiseres som særlig trafikkfarlig eller vanskelig. Det understrekes at det må være særlige forhold som utløser en skyssrett med bakgrunn i trafikkfarlig skoleveg. Det er kommunen som må bære alle skyssutgifter knyttet til særlig trafikkfarlig eller vanskelig skoleveg.

Lillesand kommunes rutine for behandling av søknad om skoleskyss pga særlig trafikkfarlig eller vanskelig skolevei er som følger:

1. Det sendes en godt begrunnet søknad for hvert enkelt barn til Lillesand kommune.
2. Det er sektorsjef for skole og barnehage som fatter vedtak i saken, etter uttalelse fra kommunens trafikksikkerhetsutvalg.
3. Vedtaket er et enkeltvedtak etter forvaltningslovens § 28, og kan derfor påklages. Klageinstans er Fylkesmannen i Aust – Agder.

Momenter som bør utredes ved vurdering av særlig trafikkfarlig eller vanskelig skolevei er som følger:

- trafikkmengde
- type trafikk
- bredde på veien og oversikt
- fortau/gangvei/sykelsti
- gatelys
- fartsgrense
- trafikkfarlige punkter langs veien
- lengden/strekningen/tid eleven er på veien
- årstidsbetingelser
- terreng langsetter veien, spesielt om det er "rømningssteder"
- alder på eleven

- har eleven følge med andre elever.



I en vurdering om en skolevei er særlig trafikkfarlig eller ikke vil det alltid benyttes skjønn, uansett kriterier som legges til grunn. Ulike oppfatninger vil foreligge, men ved hjelp av noen enkle kriterier kan man lettere få frem på hvilket grunnlag en skolevei blir vurdert som særdeles farlig.

Videre vil kriteriegrunnlaget trygge forutsigbarhet og likhet i saksbehandlingen, og dermed også bidra til et raskere svar.

Kommunen har i dag utfordringer knyttet til farlig skolevei på strekningene: Opseng, Flørenes, Dyvik, Glamsland, Hæstad, Stykkene, Tingsaker, Ørsland og Vesterhus.



Den viktigste rollen i trafiksikkerhetsarbeidet er den foreldrene selv står for. Gjennom å være gode rollemodeller for sine barn, samt gjennom daglige rutiner å påvirke barna til å gjøre de riktige valgene i trafikken.

4.3 Planlegging

Areal- og transportplanlegging har grunnleggende betydning for trafikksikkerheten, men det er vanskelig å tallfeste virkningene.

Dersom kommunen klarer å planlegge et utbyggingsmønster som skaper mindre trafikk, vil dette på sikt medføre færre trafikkulykker. I tillegg vil man oppnå både miljø- og helsegevinster i form av at flere barn og unge kan gå eller sykle trygt til skolen i stede for å bli kjørt med bil.

Kravet til søknader om støtte til nye prosjekter som ønskes finansiert gjennom ny samferdselspakke er også vesentlig spisset i forhold til dette. Som hovedkriteriet for støtte til prosjekter gjennom ny samferdselspakke foreligger nå et overordnet krav som sier at de prosjekter som skal finansieres må generere flere gående og syklende og da med en målsetning om at bilbruken reduseres.

Lillesand kommune ønsker gjennom fremtidig arealplanlegging å legge stor vekt på trafikksikkerhet, og redusert bilbruk ved lokalisering av nye boligområder, skoler, barnehager, nærmiljø- og idrettsanlegg, forretningsvirksomhet, og særlig virksomheter knyttet til trafikkskapende virksomhet.

Kommunen ønsker samtidig i samarbeid med Statens vegvesen å utarbeide en kommunedelplan for sykkel. Målsetningen med planen vil være å kartlegge eksisterende gang og sykkelveier og sikre nødvendig areal til eventuelle fremtidige gang og sykkelveier. Dette for å kunne oppnå nåværende og fremtidig målsetning om økt sykkelbruk.

Forhold som skal vektlegges ved utarbeidelse av reguleringsplaner for å bedre trafikksikkerheten

- Følge opp plan- og bygningslovens formålsparagraf § 2 og § 69 - 3 og de rikspolitiske retningslinjene for barn og unge ved at det under planlegging skal legges spesielt til rette for å sikre barn gode oppvekstvilkår.
- Rekkefølgebestemmelser benyttes i tilknytning til opparbeidelse av gang og sykkelvei, fortau og andre trafikksikkerhetstiltak i området.
- Trafikksikker vei mellom bolig og skole, fritidsarenaer, friområder og servicetilbud også når disse ligger utenfor planområdet.
- Sikre krysningspunkter.
- Siktsoner i kryss, atkomst og gangstier skal ivaretas.
- Etablere sikre gode løsninger som folk intuitivt og naturlig vil bruke.
- Etablere av og påstigningsmulighet for myke trafikanter som kommer med kjøretøy til skole, barnehage, grendehus, idrettsarena og liknende.
- Tilfredsstillende snumuligheter for større kjøretøy.
- Snarveier for gående etableres der dette er hensiktsmessig for å korte ned avstander internt i området og til kollektivtransport.
- Veiens barriereeffekter skal minimaliseres.
- I nye boligområder skal infrastrukturen organiseres slik at barns behov for en viss aksjonsradius, på kryss og tvers og ut til tilstøtende områder skal ivaretas.
- Boliger skal ha atkomst fra boliggate og ikke fra større samlevei.

- Veinettet innen et planområde skal skjermes fra gjennomgangstrafikk.
- Trafikkskapende virksomhet lokaliseres nær samleveg og ikke innerst i et boligområde.
- Det skal prioriteres attraktive og trafikksikre løsninger for gang og sykkeltrafikk.
- For å redusere biltrafikken i området skal det settes restriktive parkeringsnormer for bil og krav til lett tilgjengelige og sikre sykkelparkeringsplasser.
- Behovet for å etablere av og påstigningsmulighet for kollektivtransport skal vurderes.
- Bilfrie soner skal vurderes der hvor dette er mulig (særlig aktuelt i sentrumsnære områder).

Gjennom god arealplanlegging, og ved å stille rekkefølgebestemmelser til gjennomføringen av reguleringsplaner, kan man sikre at trafikksikkerheten blir ivaretatt i nye planområder. Det er kommunens oppgave å påse at trafikksikkerheten er tilstrekkelig ivaretatt.

4.4 Drift og vedlikehold

En viktig forutsetning for å oppnå kommunens målsetning om økt gangtrafikk og sykkelbruk er at gang og sykkelveinettet i kommunen vedlikeholdes tilfredsstillende. Dette spesielt med hensyn på vintervedlikehold. Snørydding, strøing og feiing av gang og sykkelveinettet i kommunen inkludert overganger og krysningspunkt skal derfor ha høy prioritet. Kommunens driftsavdeling er ansvarlig for at dette arbeidet.

4.5 Trafikksikkerhetstiltak

Når det gjelder andre trafikksikkerhetstiltak som rundkjøringer, fortau, gang og sykkelveger, underganger og lignende, vil kommunen kontinuerlig arbeide for forbedre trafikksikkerheten gjennom arealplanlegging og ved etablering av nye byggeområder. Kommunen har i dag stort fokus på at det i alle nye reguleringsplaner stilles rekkefølgebestemmelser som sikrer sikker skolevei før området tas i bruk.

Universell utforming og tilgjengelighet for alle skal være et grunnlag for alle fysiske tiltak som i dag etableres.

Vedlagte tabell viser kommunens liste over trafikksikkerhetstiltak. Tabellen inneholder i tillegg til tiltak som er spilt inn ved revidering av trafikksikkerhetsplanen, tiltak som er spilt inn gjennom årene siden sist revisjon av trafikksikkerhetsplanen i 2012.

Prioritering av tiltak baseres i stor grad ut fra en behovsvurdering, hvor hensynet til risiko, trafikkbelastning og bruk er vesentlige momenter. Andre avgjørende momenter vil være: kostnad, behovet for grunnverv, tid og nødvendige tillatelser. Etableringen av trafikksikkerhetstiltak skal være en dynamisk prosess. Trafikksikkerhetsutvalget vil hvert år vurdere å prioritere tiltak fra lista, men vil også kunne prioritere nye innspill uavhengig av dette.

Eventuelle tiltak som ikke lar seg gjennomføre vil tas ut av lista. Målsettingen for denne trafikkikkerhetsplanen er at flest mulig av tiltakene skal være påbegynt eller utført innen utgangen av 2019.

Tiltakene er vurdert og prioritert ut fra en behovsvurdering, hvor hensynet til risiko, trafikkbelastning og bruk er vesentlige momenter i prioriteringsammenheng.

Vedlagt følger en oversikt over alle innkomne utbedringstiltak som nå foreligger og inngår i kommunens tiltaksliste over trafikkikkerhetstiltak som ønskes utført de kommende årene.