



2014 - 2017

# **TRAFIKKSIKKERHETSPLAN**

for kommunene Audnedal, Åseral og Marnardal

En arbeidsgruppe bestående av medlemmer av styringsgruppa for nullvisjonsprosjektet, supplert med en administrativ person fra hver kommune, har utarbeidet felles trafikksikkerhetsplan for Audnedal, Marnardal og Åseral.

Gjennom nullvisjonsprosjektet har disse tre kommunene i mange år hatt sterk fokus på trafikksikkerhet, og nullvisjonsprosjektet går nå over fra å være et prosjekt til å bli en interkommunal stilling. Denne stillingen vil fortsatt finansieres gjennom et spleiselag mellom de samme kommunene og fylkeskommunen.

Kommunene har tidligere forpliktet seg på at trafikksikkerhet skal implementeres i all saksbehandling der det er relevant. For å lykkes innen trafikksikkerhetsarbeidet er vi helt avhengig av et bredt engasjement på alle nivåer. Hjem, skole, arbeidsplasser, offentlig og privat næringsliv må alle bidra.

Holdningsarbeid er kanskje det aller viktigste for å lykkes!

Vi håper denne planen vil bidra til et enda sterkere fokus på trafikksikkerhetsarbeidet for vi ønsker alle å unngå at våre innbyggere rammes av alvorlig trafikkulykker.



Tønnes Seland  
*Ordfører Audnedal kommune*



Helge Sandåker  
*Ordfører Marnardal kommune*



Oddmund Ljosland  
*Ordfører Åseral kommune*

## INNHold

1. FORORD.....	4
2. SAMMENDRAG.....	4
3. INNLEDNING.....	4
4. FORANKRING OG ORGANISERING AV TRAFIKKSIKKERHETSARBEIDET.....	5
5. ULYKKESSITUASJONEN/-UTVIKLINGEN.....	7
6. TRAFIKKSIKKER KOMMUNE.....	11
7. MÅL OG STRATEGI FOR TRAFIKKSIKKERHETSARBEIDET.....	11
8. VEGSYSTEMER, VEGEIERE OG UTFORDRINGER I KOMMUNEN.....	12
9. TILTAK.....	13
10. ØKONOMI.....	15
11. EVALUERING, RULLERING.....	15

## 1. FORORD

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

Trafikksikkerhetsplanen 2014-2017 vil danne grunnlaget for videreføring av trafikksikkerhetsarbeidet i Åseral, Marnardal og Audnedal kommune.

Trafikksikkerhetsarbeidet for alle trafikantgrupper er viktige folkehelseiltak. Trafikksikkerhetsplanen har fokus på helseperspektivet som et satsingsområde for kommunen.

Utfordringen for det kommunale trafikksikkerhetsarbeidet er å få satt temaet på den politiske dagsorden. Det er viktig å sikre at trafikksikkerhetsplanen blir fulgt opp og tiltakene gjennomført.

## 2. SAMMENDRAG

Kommunen har ansvar for trafikksikkerhetsarbeidet både som vegmyndighet, gjennom sitt ansvar for arealplanlegging, som skole- og barnehageeier, som transportør, bruker og som arbeidsgiver. Ansvaret strekker seg fra det politiske nivå til samtlige enheter i kommunen og er hjemlet i en rekke lovverk.

Planen er en revisjon av tidligere planer.

I ny plan er det spesiell fokus på å innarbeide gode rutiner som sikrer at trafikksikkerhet blir ivaretatt i alle prosesser, i alle ansvarsområder og i det daglige virke i kommunen

På den ene siden vil vi jobbe aktivt for å trygge de fysiske omgivelsene våre og på den andre siden er det helt avgjørende å holde kontinuerlig fokus på holdningsskapende arbeid. Skole barnehager, helsestasjon, Nullvisjonen, MOT og SLT (samordning av lokale forebyggende tiltak mot rus og kriminalitet) er i dag viktige aktører i dette arbeidet.

## 3. INNLEDNING

### 3.1 Historikk

Audnedal, Åseral og Marnardal kommuner vedtok å utarbeide en felles strategisk plan for trafikksikkerhet. Dette arbeidet administreres gjennom Nullvisjonen. Formålet med arbeidet er i samarbeid å utvikle en strategiplan som kan binde sammen de nasjonale mål og føringer med regionale og lokale målsettinger. Planen skal ha som hovedfunksjon å være et styringsverktøy for et målrettet trafikksikkerhetsarbeid i kommunene. Det er viktig at den er forankret i alle kommunens ledd.

Planarbeidet er forankret i alle 3 kommunene ved at det er oppnevnt representanter fra hver kommune i en arbeidsgruppe bestående av:

- Bjørn Ivar Birkeland, leder Nullvisjonen
- Terje Ågedal, enhetsleder Teknisk/Næring Audnedal kommune
- Randi Byremo, folkehelsekoordinator Åseral kommune

- Gunhild Vatne, servicemedarbeider Marnardal kommune
- Kristin Lauvdal, avdelingsleder Service Marnardal kommune
- Egil Strømme fra Vest-Agder fylkeskommune har deltatt som rådgiver

Under utarbeidelsen av den interkommunale trafikksikkerhetsplan har samordning med overordnede planer blitt betydelig vektlagt, spesielt regionale planer. Dette for å sikre en rød tråd i arbeidet - fra nasjonalt til lokalt nivå. Denne strategien vil bli videreført og forsterket, spesielt siden de nasjonale føringene er blitt tydeligere og mer konkrete, bl.a. gjennom «Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg» 2014-2017.

### **3.2 Organisering av trafikksikkerhetsarbeid**

Trafikksikkerhetsarbeidet i kommunene er forankret hos rådmann, og ansvaret for prosessen med å utarbeide en ny trafikksikkerhetsplan for perioden 2014 – 2017 er tillagt arbeidsgruppa. Tradisjonelt har dette ansvaret vært lagt til teknisk avdeling, men kommunene ser det som viktig å forankre arbeidet hos rådmannen for å synliggjøre at alle kommunens sektorer må ta sin naturlige del av ansvaret. Det er av avgjørende betydning for arbeidet at den enkelte sektorleder/enhetsleder sørger for at egne tiltak i planen blir gjennomført.

Parallelt med utarbeidelsen av planen for neste periode (2014-2017) er også en ny Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhetsarbeid på veg, samt fylkes trafikksikkerhetsplan, ferdigstilt. Dette har resultert i at mange av tiltakene i denne planen er en videreføring av nasjonale og fylkeskommunale forventninger til det kommunale trafikksikkerhetsarbeidet; noe som sikrer en rød tråd i arbeidet - fra nasjonalt til kommunalt nivå.

## **4. FORANKRING OG ORGANISERING AV TRAFIKKSIKKERHETSARBEIDET**

### **4.1 Nasjonal transportplan**

Regjeringens mål for planperioden er å redusere antall drepte og hardt skadde med minst en tredel i 2020. Dette innebærer at tallet skal reduseres til maksimalt 775 drepte og hardt skadde i 2020.

Byer og tettsteder bør bli mer tilrettelagt for gange, bl.a. ved at fotgjengere prioriteres i planlegging etter plan- og bygningsloven. Det bør legges særlig vekt på å utvikle trygge, sikre og attraktive skoleveger i 2 km radius rundt skoler.

Målet om å få flere til å gå og sykle må følges opp med tiltak for trafikksikkerhet rettet mot disse trafikantene. Sikring av krysningspunkter for fotgjengere gjennom etablering av planfrie krysningspunkt og sikring av gangfelt, samt fartsgrenser, er et viktig virkemiddel i likhet med fysiske utbedringer av kryss og sikring av krysningspunkter.

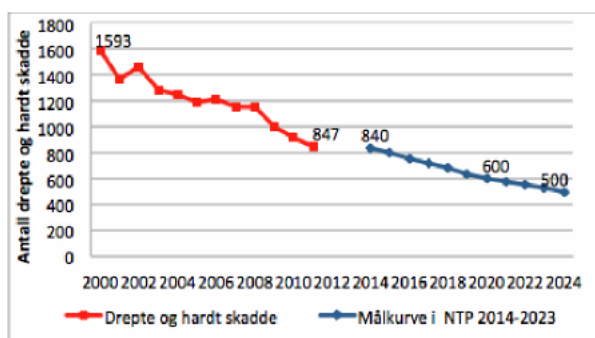
## 4.2 Nasjonal sykkel- og gåstrategi 2010-2019

Sykelstrategien har som hovedmål at sykkeltrafikken i Norge skal utgjøre minst 8 prosent av alle reiser i 2023. I tillegg er det satt opp følgende delmål:

1. Fremme sykkel som transportform, sykkeltrafikken i byer og tettsteder skal dobles.
2. Bedre framkommelighet og trafiksikkerhet for syklister
3. 80 prosent av barn og unge skal gå eller sykle til skolen.

## 4.3 Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på veg 2014-2017

Tiltaksplanen er bygd opp omkring en strategi bestående av fire nivåer: nullvisjonen, etappemål, tilstandsmål og tiltak. Det vil være en naturlig konsekvens i det fylkeskommunale og kommunale trafiksikkerhetsarbeidet å videreføre og forsterke de nasjonale tilstands - og indikatormålene.



### *Utvikling i antall drepte og hardt skadde i Norge – registrert situasjon og mål for utviklingen fram til 2024.*

*Målkurven viser Regjeringens ambisjon for hvor raskt vi skal nærme oss nullvisjon. Etappemålet er ambisiøst og forutsetter en målrettet innsats fra alle aktørene i trafiksikkerhetsarbeidet.*

## 4.4 Folkehelseloven

Folkehelseloven pålegger kommunen et ansvar for å påvirke til bedre helse, økt aktivitet samt å forebygge ulykker. Det presiseres også i loven at dette arbeidet skal være tverrsektorielt. Trafikkulykker er en stor helsetrussel for barn og unge og er en av de største forbrukere av helsetjenester. Det er av den grunn naturlig at kommunens trafikkulykkesforebyggende arbeid blir en del av kommunens folkehelsearbeid.

## 4.5 Regionale planer

**Regionplan Agder 2020** sier under kapitlet for kommunikasjon at transport- og kommunikasjonsstrukturen må utvikles slik at den blir tilgjengelig, effektiv, forutsigbar, sikker og miljøvennlig. I tillegg må det tilrettelegges for et attraktivt tilbud av sykkelruter, turveger og sykkel som transportmiddel.

I følge **Regionplan Lindesnes 2009**, kapittel 7 om infrastruktur, skal vi hit: Regionen har satsset tungt på gang- og sykkelveinettet, flere bruker sykkel til jobb og skole og på fritida, og sykkelturen har økt kraftig.

Dette skal vi få til gjennom å blant annet å få tiltak og områder for park&ride- og bike&ride-anlegg inn i kommunenes arealplanlegging, samt legge sykkelruter i tilknytning til skole.

Et av flere regionalpolitiske styringsmål i **Regional plan for idrett, friluftsliv og fysisk aktivitet 2014-2020 (RIFF-planen)** er at befolkningens aktivitetsnivå og deltakelse i idrett, friluftsliv og

fysisk aktivitet skal økes. For å nå dette målet skal man prioritere bl.a. å styrke satsningen på hverdagsaktivitet. For å øke hverdagsaktiviteten er det viktig at det tilrettelegges og stimuleres til at befolkningen kan være fysisk aktive i sine daglige gjøremål. Tiltak som bidrar til økt gåing og sykling til hverdagsaktiviteter som arbeid og skole, er gode eksempler på dette.

Aktuelle tiltak og satsningsområder fra høringsutkast **Strategiplan for trafiksikkerhet, Agderfylkene 2014-2017** er

- Sikring av myke trafikanter, fotgjengere og syklistene gjennom fysisk tilrettelegging, kampanjer og kunnskapsbygging
- Trafikk som valgfag på ungdomstrinnet  
Fylket vil i perioden stimulere kommuner til å gi tilbud om trafikk som valgfag gjennom informasjon og økonomisk støtte til videreutdanning av lærere slik at de oppnår de formelle kompetansekrav til å tilby valgfaget som trafikalt grunnkurs.
- «Trafikksikker kommune».  
Fylket vil stimulere kommunene til å forankre trafiksikkerhetsarbeidet i kommunens øverste ledelse, arbeide sektorovergripende og at det utvikles gode rapporteringsrutiner med klar ansvarsfordeling.
- HMS og internkontroll i virksomheter og bedrifter. Fylket vil stimulere bedrifter og organisasjoner til å integrere trafiksikkerhet som en naturlig del av HMS-arbeidet.
- 

## 5. ULYKKESSITUASJONEN/-UTVIKLINGEN

### 5.1 Analyse av ulykkene

#### Ulykkesituasjonen 2005 - 2013

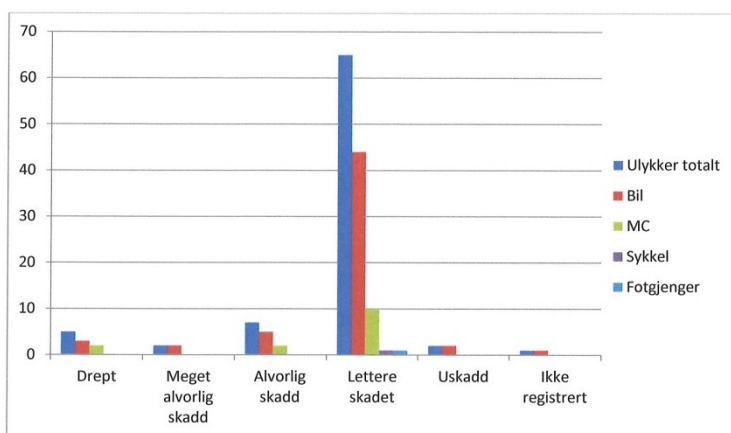
Åseral, Marnardal og Audnedal er relativt like kommuner med tanke på miljø og kultur. Det er kommuner med relativt få ulykker i trafikken, og disse har sjeldent fatale følger. Dette er likevel kommuner som "kjenner" det hardt dersom en ulykke skjer, og trafiksikkerhet har derfor et sterkt fokus blant innbyggerne. I perioden er det registrert 79 ulykker i kommunene, med totalt 103 personer som skadet. Skadde i bil dominerer (figur 1.0).

Av typer ulykker er det enslig kjøretøy (utforkjøring) som står for nær halvparten av ulykkene, med møteulykke og fotgjengere på de neste plassene. Det er også viktig å merke seg at det er i gruppene enslig kjøretøy og møteulykker de alvorligste skadene også fremkommer (figur 1.1).

For å følge opp figur 1.1 kan det være interessant å se nærmere på hvorfor disse to ulykkestypene dominerer i så stor grad. Ut fra hvor ulykkene skjer, ser vi at det er over halvparten av ulykkene som skjer på veier med 80 sone. Her finner man også de alvorligste ulykkene.

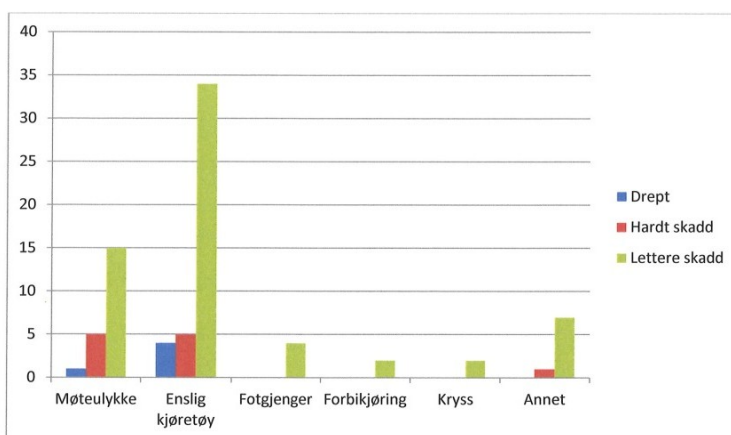
For å se på når ulykkene skjer viser figur 1.3 at det er spesielt to dager som utpeker seg, tirsdag og søndag. Tirsdagen viser et jevnt mønster hele dagen, mens ettermiddagen utpeker seg som mest utsatt søndagen.

Figur 1.4 er et kartutsnitt som viser hvor ulykkene har inntruffet i kommunene. Man ser her at de fleste ulykkene har skjedd på "hovedveiene" i kommunene.



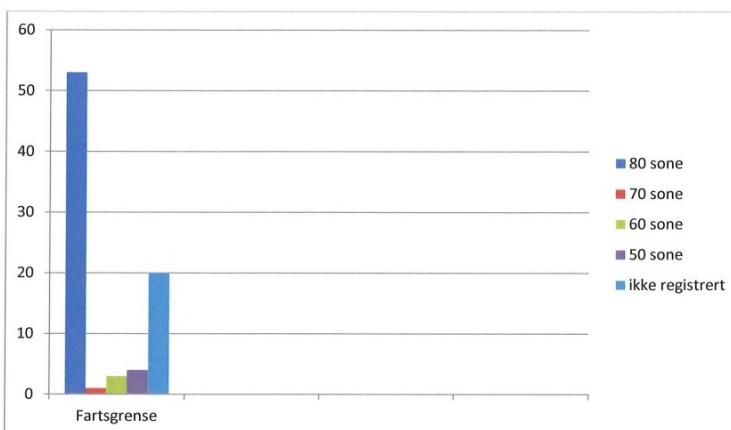
Figur 1.0 Utfall ulykker

Figuren viser omfanget av antallet ulykker. Det er ikke medberegnet eventuelle passasjerer/andre involverte.



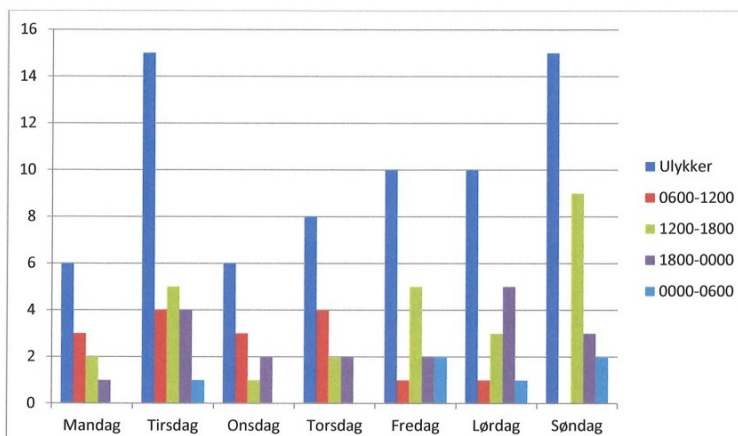
Figur 1.1 Typer ulykker

Ut fra figuren ser man tydelig at det er møteulykke og enslig kjøretøy (utforkjøring) som dominerer - også med tanke på de alvorligste skadene. 80 sone dominerer som fartsgrense på steder ulykker har inntruffet.



Figur 1.2 Fartsgrenser

Faren for alvorlige ulykker øker naturligvis med hastighet, og figuren illustrerer også dette.



Figur 1.3 Ukedager – trafikkulykke

Figuren viser at tirsdagen og søndagen skiller seg klart ut. Men ser man bort fra tirsdagen, oppdager man den "tradisjonelle" økningen i ulykker fram mot helgen, med fredag ettermiddag og lørdag kveld.



Figur 1.4 oversiktskart ulykker

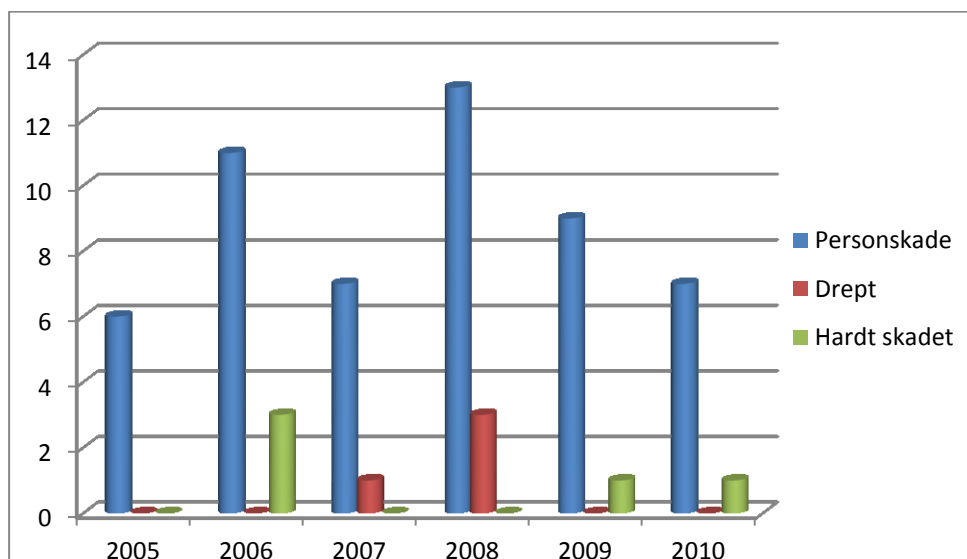


*Kartet viser hvor ulykkene i kommunene har skjedd. Størstedelen av ulykkene har skjedd på "hovedveiene", hvor det også er mest trafikk.*

Kilde er hentet fra Statens Vegvesen. Henter man derimot tall fra TRAST vil antallet øke betydelig. Alle store forsikringsselskap leverer tall til TRAST, og dette dekker samtlige ulykker med ansvars og kaskodekning. I kommunene Åseral, Marnardal og Audnedal ligger tallene langt under de fleste andre kommuner. Tallene strekker seg helt tilbake fra 1992 til 2012. Går man inn på tallene viser de svært like forhold i type ulykker i kommunene. Vi finner et totalt antall ulykker registrert på 5 252 siden 1992. Av disse er 1889 eneulykker, mens 975 er møteulykker. Det skal presiseres at man her finner flere kategorier enn i den opprinnelige ulykkesstatistikken.

Foreløpige tall fra Statens Vegvesen viser at det i 2013 er 1 omkommet i trafikken i Marnardal, og 4 lettere skadet. I Åseral har man 1 hardt skadet, mens i Audnedal er 5 registrert skadet, 2 av dem lettere skadet. De tre andre er da mest sannsynlig lettere skadet og kun registrert hos legevakt. Til

sammen er det registrert ni ulykker i kommunene i 2013. Tallene for trafikkulykker er fortsatt under revidering, men vi benytter disse tallene i planarbeidet.



Figuren viser antallet personskader med lettere skader, drepte og hardt skadde i trafikken i Åseral, Marnardal og Audnedal. Tallmaterialet er svært lavt dersom man sammenligner med eksempelvis Nasjonal transportplan. I Nasjonal transportplan har regjeringen satt et ambisiøst etappemål på å redusere antallet drepte og hardt skadde i trafikken med en tredjedel innen 2020. Gjennomsnittstallene som da benyttes er hentet fra perioden 2008 – 2011.

## 5.2 Trafikkulykker og samfunnsøkonomiske kostnader

De ulykkeskostnadene som i dag brukes i blant annet nytte-/kostnadsanalyser er beregnet av Transportøkonomisk institutt (TØ I) og omfatter medisinske kostnader, produksjonsbortfall, materielle kostnader, administrative kostnader og verdsetting av velferdstap ved trafikk-ulykker. Kostnadene ved vegtrafikkskader i 2014-priser, regnet pr. skadet person, er vist nedenfor. Kostnadstallene for personskader gjelder pr. politirapporterte skadet person. Ved beregning av kostnadene er det tatt utgangspunkt i de politirapporterte ulykkene. Kostnadene er imidlertid justert opp på bakgrunn av underreportering slik at enhetskostnadene gjelder for alle skader, både de som politi-rapporteres og de urapporterte.

Skadetilfelle	Kostnader i 2014-kr
Drept	35 600 000,-
Meget alvorlig skadd	26 830 000,-
Alvorlig skadd	9 520 000,-
Lettere skadd	720 000,-

Om vi tar utgangspunkt i statistikken for de 3 kommunene, vil de samfunnsøkonomiske kostnadene for den enkelte kommune i perioden 2005 -2012 beløpe seg til ca 12 millioner kr pr år. For den enkelte kommune vil dette gjenspeile seg bl.a i økte utgifter til rehabilitering samt økte ressurser til pleie og omsorg.

## 6. TRAFIKKSIKKER KOMMUNE

Etter vegtrafikklovens § 40a har fylkeskommunen et ansvar for å tilrå og samordne tiltak for å fremme trafikksikkerheten i fylket. En viktig oppgave i denne sammenheng er å påvirke og stimulere kommunene til å arbeide målrettet og helhetlig med trafikksikkerhetsarbeidet.

Det er mange lover og forskrifter som direkte eller indirekte omtaler kommunens ansvar for ulykkesforebygging, folkehelsearbeid og trafikksikkerhet. Kommunen er pålagt et ansvar bl.a. som veieier, som eier av skole og barnehager, stor arbeidsgiver og kjøper av transporttjenester.

For å ivareta denne helhetstenkingen er det utarbeidet kriterier og sjekklister. Disse skal være et verktøy for å kvalitetssikre kommunens trafikksikkerhetsarbeid. Kommunene har satt seg som mål å oppfylle alle kriteriene og gjennom en fylkeskommunal godkjenningsordning bli erklært som "Trafikksikker kommune" i løpet av planperioden.

## 7. MÅL OG STRATEGI FOR TRAFIKKSIKKERHETSARBEIDET

### 7.1 Visjoner og målsetting

Grunnlaget for trafikksikkerhetsarbeid i Norge er Nullvisjonen – en visjon om at det ikke skal forekomme trafikkulykker med drepte eller hardt skadde. Åseral, Marnardal og Audnedal er alle kommuner som strekker seg etter dette via lokalt Nullvisjonsarbeid. Nullvisjonen er ikke et mål, men en tanke og et ønske man strekker seg etter i trafikksikkerhetsarbeidet for å redusere antallet alvorlige trafikkulykker. Dette gjør man i kommunene gjennom bevisst kunnskapsbygging om trafikksikkerhet i befolkningen. For å kunne oppnå en slik økt kunnskap må kommunene legge til rette for at Nullvisjonsarbeidet blir en implementert del av kommunenes daglige drift, og at innbyggerne dermed får en dypere forståelse for trafikksikkerhet.

### 7.2 Strategi

I Nasjonal Tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg er det satt opp en rekke tilstandsmål formulert som måltall. For å nå disse målene må det iverksettes tiltak. Kommunen skal arbeide aktivt for å bidra til at vi oppnår disse tilstandsmålene. Dette gjelder først og fremst på følgende områder:

- Økt andel bruk av bilbelte, refleks, bakovervendt barnesikring, sykkelhjelm.
- Redusere andelen av bilister som overskrider fartsgrensene.
- Arbeide målrettet for at flere går og sykler til skolen.
- Alle skoler er godkjent som trafikksikre skoler.
- Alle barnehager er godkjent som trafikksikre barnehager.
- Kommunen godkjent som trafikksikker kommune.

## 8. VEGSYSTEMER, VEGEIERE OG UTFORDRINGER I KOMMUNEN

Marnardal har et hovednett av veier som eies av Fylkeskommunen. I tillegg er det ca 60 km kommunale veier.

Kommunen har 4 tettsteder- Øyslebø, Marnardal, Laudal og Bjelland som bindes sammen av Fv 455. På Laudal krysser fv 455 med fv 460. På Bjelland krysser fv. 455 med fv 462 .

Hovedtyngden av befolkningen bor i sentraene langs fv 455 og FV 460. Her ligger også flesteparten av de regulerte boligfeltene, skoler, barnehager, Helseinstitusjoner, forretninger og Industri.

### Utfordringer:

#### Myke trafikanter

Det er bygd ut et gang og sykkelveinett som ivaretar sikkerheten på de mest trafikkerte strekningene, men ikke på langt nær nok til ivareta syklende og gående i områdene. Med dagens standard på veiene i sentrum og områdene rundt skolene er det ikke mulig å tilby sikker skolevei for kommunens innbyggere. Det er derfor utarbeidet egne retningslinjer for skoleskyss, der det tilbys skoleskyss på strekninger hvor det normalt ikke skal gis skyss. Retningslinjene ble vedtatt av kommunestyret 30.04.2014.

#### Veistandard

Veistandarden gjennom dalen er relativt bra, men går forbi et rasfarlig område i Øylid. Det er her planlagt sykkel- og gangsti samt utlegging av vei. Dette arbeidet er planlagt igangsatt i løpet av 2014.

De kommunale veiene har mindre trafikkbelastning. Standarden er stort sett grei til bruken, med unntak av noen strekninger hvor det bør foretas utbedringer på sikt.

- Videreføring av gang- og sykkelveg fra Spillingskrysset til avkjøring til rådhuset. Tiltaket ligger langs fv. 455 og er vedtatt i kommunestyret som neste utbyggingsetappe. Parsellen er ca. 1900 meter lang og kostnadsberegnet til ca. 13 mill.
- Belysning av Skjæveslandsbrua.  
Det er kun brua som mangler belysning, vegstrekningen inn til brua fra vestsiden av fv. 302 er belyst samt strekningen videre langs fv. 321 mot Usland. Belysning av brua er kostnadsberegnet til ca. 75.000,-.
- Omlegging av vegkryss (fv. 406/fv. 455) til Tjomsland.  
Gravhaug inntil krysset i nordvest hindrer sikten ved utkjøring på fv. 455. Flytting av kryss lenger syd vil bedre sikten og er kostnadsberegnet til ca. 300.000,-.
- Belysning av fv. 455 på strekningen mellom Nome og Laudal.  
Tiltaket er kostnadsberegnet til ca. 4 mill.
- Autovern langs fv.455 i Bjelland.  
Det gjelder en strekning på 150 meter for å hindre uønskede hendelser i forbindelse med nytt grunnvannverk. Vannverket med grunnvannsbrønner ligger syd for Bjelland kirke. Tiltaket er kostnadsberegnet til ca. 90.000,-.
- Utbedring av fylkesvei 752 og 305 i Bjelland. Kostnadsberegnet til ca. 1.500.000,-.  
1. Siste del av Heptelia: Veien er svært smal og bratt her, og det er en lang bratt skrent langs veien. Det må settes opp autovern.

2. Likleiv; Veien er smal, svingete og det er bratt/murt kant på yttersida av veien, og enkelte steder svært langt ned til bunnen. Kanten er svak flere steder. Det må settes opp autovern.

3. I Svingen ved Mindrebøvannet er det en del ulykker, både utforkjøring og kollisjoner. Det er altfor kort sikt her, og altfor smalt. Det er også vanskelig å komme opp her når det er dårlig føre fordi man mister farten i svingen, samt må kjøre forsiktig siden sikten er kort. Svingen bør rettes ut og det må settes opp autovern.

4. Rydlende kleiva er blitt svært stygg. Det er noe gammel betongfender her, men veien siger utover og nedover, slik at fenderen ikke har funksjon lenger. Det er helt tidsbegrenset før tiltak må iverksettes her. Denne ligger på fylkesvei 305. Det må settes opp nytt autovern.

- Fylkesveg 302. Marnardal kommune har fra skolestart 14 .08.14 tatt i bruk den nye bussplassen på Øyslebø. Denne ble opprettet for å gjøre av og påstigning for busselevne sikker. Da bussplassen ligger ca 200 meter fra barneskolen betyr det at barna fyller opp hele gang- og sykkelstien når de er sluppet av bussene og går til skolen. De skal også krysse to vegger. Det har ved flere anledninger allerede blitt observert farlige hendelser i denne sammenheng. Det vi tror er viktig er at de fartsbegrensende tiltakene må være fysiske for at de skal ha effekt. To fartsdemper samt gangfeltstriper. Kostnadsberegnet til ca. 55.000,-
- Veien rundt Øyslebø kirke gjøres om til gang- og sykkelsti. Kostnadsberegnet til ca. 15.000,-
- Fartsdempere der det var tidligere inn til Marnar ungdomsskole. Kostnadsberegnet til ca. 25.000,-
- To fartsdempere på Stedjan. Kostnadsberegnet til ca.25.000,-

### **ATV og skuter**

Kjøring med ATV og skuter er en utfordring i alle kommunene. Problematikken og utfordringsbildet er allikevel ganske forskjellig fra kommune til kommune. Vi vet at det er ulykker i forbindelse med slik aktivitet, men har dårlig med data på dette. Det anbefales ikke å lage tiltak som er beregnet for ulovlig kjøring med ATV og scooter i utmark, men hver kommune bør ha fokus på forebyggende, holdningsskapende arbeid innen dette området.

## **9. TILTAK**

Alle kommunens enheter skal i løpet av planperioden ha deltatt på trafikk sikkerhetskurs gjennom Nullvisjonen. Siden kommunen er en Nullvisjonskommune anses det som svært viktig at kommunens ansatte kjenner til Nullvisjonen og har den nødvendige kjennskapen til trafikk sikkerhet.

### **Kommunens rolle som barnehageeier**

- Innen planperioden skal alle kommunale barnehager tilfredsstillende kriteriene for «Trafikk sikker barnehage».
- Alle kommunale barnehager skal minimum hvert andre år ha ansatte på kompetansehevingskurs i regi av Nullvisjonen.
- Barnehagen skal i løpet av planperioden invitere Nullvisjonen til å informere/holde kurs om trafikk sikkerhet på foreldremøte.

### **Kommunens rolle som skoleeier**

- Utbygging av gang- og sykkelveinettet i områder som ikke har skoleskyss, skal prioriteres.
- Alle skolene skal innen planperioden tilfredsstillende kriteriene for «Trafikksikker skole».
- Det utvikles rutiner for sikker skoleskyss / bussvett, og etableres en dialog om innføring av disse rutinene i alle skolebusser.
- For å sikre størst mulig trygghet rundt skolen ved skolestart om høsten innføres «Aksjon skolestart» som et fast tiltak ved alle skoler med elever på barnetrinnet. Det utvikles en egen beskrivelse for dette tiltaket.
- Alle skolene med elever på mellomtrinnet skal ha gjennomført trafikkopplæring i henhold til målene i læreplanen.
- Kommunen skal sørge for at alle ungdomsskolene har nødvendig kompetanse for å tilby valgfaget trafikk på ungdomstrinnet.
- Alle skolene skal i løpet av planperioden invitere Nullvisjonen til å informere/holde kurs om trafiksikkerhet på foreldremøte.

### **Kommunen som ansvarlig for innbyggernes helse og trivsel**

Alle helsestasjonene skal innen utgangen av 2015 ha ansatte som har gjennomgått trafiksikkerhetskurs. Kursene arrangeres av kommunen. Kurset skal gi kompetanse i sikring av barn i bil og foreldre som rollemodeller.

- Kommunens frivillige organisasjoner skal stimuleres til å ha fokus på sikker transport for sin reisevirksomhet.
- Kommunen utarbeider årlig en oversikt over trafikkulykker og trafikkskade i kommunen. Oversikten gjennomgås i kommunens ledergruppe.

### **Kommunen som veieier (omfatter også fortau og gang-/sykkelveier)**

Kommunen skal:

- årlig utarbeide prioritierungsliste for fysiske trafiksikkerhetstiltak på kommunal vei, og gjennomføre disse innenfor eksisterende økonomiske rammer
- ha en prioritierungsliste for trafiksikkerhetstiltak på fylkes og riksvei, og med årlig rullering
- ha utarbeidet skriftlige rutiner for snøbrøyting / snørydding / rydding av vegetasjon på skoleveier
- ha rutiner for å kvalitetssikre reguleringsplaner i forhold til trafiksikkerhet

### **Kommunen som arbeidsgiver**

Kommunen skal:

- innen planperioden ha utviklet, vedtatt og implementert retningslinjer for arbeidsreiser for alle kommunalt ansatte og politikere
- påvirke kommunens ansatte til å benytte refleks som fotgjengere i mørket, gjennom ulike aktiviteter
- hver vår gjennomføre aktiviteter som skal stimulere flere til å sykle samt å bruke sykkelhjelm
- ved innkjøp av nye biler skal kommunen vurdere om alkolås skal monteres
- det skal årlig gjennomføres kurs i livreddende førstehjelp, skadestedsbehandling m.m. for ansatte i kommunen

## **10. ØKONOMI**

Trafikksikkerhetstiltakene i denne planen skal innarbeides i økonomiplanen. Samtidig skal tiltak som går over flere år, samt tiltak med oppstart i handlingsplanperioden prioriteres i budsjettet hvert år fra 2014 til og med 2017.

Enhetsledere har ansvaret for å innarbeide utgiftene innenfor eget budsjettområde.

## **11. EVALUERING, RULLERING**

Rådmannen rapporterer årlig til kommunestyret.