



Kommunedelplan

Trafikksikkerhet 2016 -2020



Forsidebilde viser den lille rundkjøringa på Rygene, fortau, fotgjengefelt og autovern er under etablering.

Innhold:

1.	Innledning og premisser for trafiksikkerhetsplanen	2
1.1	Bakgrunn for planen	2
1.2	Nasjonale og regionale føringer for trafiksikkerhet	3
1.3	Avgrensninger	3
1.4	Organisering av planarbeidet	4
1.5	Iverksetting av kommunedelplan for trafiksikkerhet	4
	Kartverktøy	4
1.6	Administrativ oppfølging	4
1.7	Politisk oppfølging	5
2.	Trafikk og ulykker	6
2.1	Utvikling av ulykker og lokal ulykkesstatistikk	6
2.2	Ulykkes årsak	9
2.3	Trafikkmengde	9
2.4	Skyss av skoleelever	10
3.	Målsetninger for trafiksikkerhetsarbeidet	11
3.1	Hovedmålsetning	11
3.2	Delmålsetninger	11
	Barn og unge	11
	Eldre og bevegelseshemmede	11
	Blinde, svaksynte og orienteringshemmede	12
4.	Tiltak og prioriteringer	13
4.1	Tiltak på gang og sykkelvegnett, sykkelfelt og fortau	13
4.2	Fartsdempende tiltak	14
4.3	Andre tiltak	14
	Lysregulering	14
	Gatelys	14
	På/avstigning skolebuss og snuplass for disse	14
4.4	Holdningsskapende arbeid	15
	Helsestasjoner	15
	Barnehager	15
	Skoler	15
4.5	Kommunens drift av veinett	16
	Krav til at privatpersoner og næringsdrivende ivaretar trafiksikkerhetshensyn	17
	Parkering på gang og sykkelveier, parkering på busstopp	17
	Bruk av GIS (Geografiske informasjonssystemer) i trafiksikkerhetsarbeidet	17
4.6	Kommunens behandling av planer	17
5.	Vedlegg	17

1. Innledning og premisser for trafikkssikkerhetsplanen

1.1 Bakgrunn for planen

Trafikkssikkerhetsplanen er en strategisk plan for trafikkssikkerhetsarbeidet i Arendal kommune for en fireårsperiode. Den foreliggende planen er den andre i rekken og en revisjon av tidligere vedtatt kommunedelplan for trafikkssikkerhet for perioden 2009-2012. De positive erfaringene med planen er at den har gitt:

- God struktur på kommunens trafikkssikkerhetsarbeid.
- God uttelling ved tildeling av regionens trafikkssikkerhetsmidler.
- Solid forankring av kommunens prioriteringer overfor fylkesvegplanen der større prosjekt må forankres for å bli realisert.
- Forutsigbarhet for arbeidet gjennom tildeling av kommunale ressurser til trafikkssikkerhetsarbeidet i form av arbeidskraft og årlige investeringsmidler.
- Kontinuitet i arbeidet med trafikkssikkerhet, samt sikrer progresjon og oppfølging av prioriterte prosjekt.

De mest åpenbare utfordringene ligger i:

- At viktige, kompliserte og kostnadskrevende prosjekter, med mange ulike interesser involvert, er vanskelig å få realisert.
- Manglende gjennomslag for kommunens ønske overfor Statens vegvesen om å etablere større sammenhengende boligsoner med hastighetsbegrensning på 30km/t, har hindret gjennomføring av dette viktige strategiske grepet.
- Planen blir uoversiktlig ved at for mange uprioriterte eller lavt prioriterte prosjekter er tatt med.
- Utarbeidelse av detaljplaner for trafikkssikkerhetstiltak er kostnadskrevende og kommunens kapasitet til å utarbeide slike planer er liten.
- For lite fokus på det holdningsskapende arbeidet, for ytterligere å redusere antall ulykker vet vi at menneskers oppførsel i trafikken er den viktigste faktor ved ulykker med konsekvenser for liv og helse.

Arendal kommune har inngått en intensjonsavtale med Trygg Trafikk for å bli Trafikkssikker kommune. Trafikkssikkerhetsplanen er et av kriteriene for å oppnå betegnelsen Trafikkssikker kommune. Fylkeskommunen legger vekt på at kommunen har en trafikkssikkerhetsplan og er en Trafikkssikker kommune ved fordeling av trafikkssikkerhetsmidler på fylkesveger.

Arendal kommune ønsker å framstå som en god sykkelby og har inngått en forpliktende avtale for Arendal Sykkelby. Dette innebærer blant annet deltakelse i sykkelbynettverk og tilgang på utviklingsprosjekter som fremmer sykkel som transportmiddel.

Planarbeidet er forankret i Kommuneplanen **Arendal – Varm, stolt og utadvendt Kommuneplan 2011-2021**. Kommuneplanutvalget har gjennom vedtak av planprogram i sak nr.161/13 fastsatt følgende føringer for revisjonsarbeidet:

- Planarbeidet skal bygge på Nasjonale og regionale føringer for trafikk-sikkerhetsarbeidet.
- Planen skal sees i sammenheng med Kommunedelplan for sykling og tiltakene i planforslaget skal bidra til å nå målene om økt bruk av sykkel i Arendal. Planen skal bidra til at Arendal blir prioritert ved bruk av nasjonale satsningsmidler for gang- og sykkelveier og etablering av flere sykkelfelt.
- Planen skal bygge på 0-visjonen om ingen alvorlig skadde eller drept i trafikken i Arendal kommune.

Det er et særlig mål for planarbeidet at det:

..... skal være et viktig kriterium for prioritering og iverksetting av tiltak at alle barn og ungdom skal kunne gå trygt til sin skole. Derigjennom skal kommunens bruk av skoleskyss reduseres og vi skal

legge bedre grunnlag for god folkehelse gjennom at barn og ungdom skal bevege seg mer. Skoleveien er en viktig arena for å skape gode relasjoner mellom barn og unge.

I kommuneplanens kap.8 Samferdsel og infrastruktur er to av delmålene;

- Lokalveinettet skal være sikkert, velfungerende og ha tilstrekkelig kapasitet.
- I framtiden erstatter sykkelbruk bilene på kortere transportetapper.

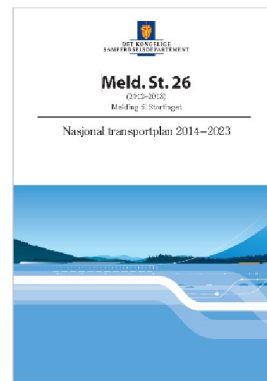
1.2 Nasjonale og regionale føringer for trafikksikkerhet

Nullvisjonen er ikke et mål, men en måte å tenke på og en retning som trafikksikkerhetsarbeidet skal styres etter. Trafikanter og myndighetene har et delt ansvar for trafikksikkerheten.



I [Nasjonal transportplan 2014-2023](#) (NTP) er trafikksikkerhet et gjennomgående tema som ligger til grunn for mange av de prioriteringer som gjøres.

[Ny NTP 2018-2029](#) ble lagt fram 29 februar 2016 og fortsetter fokuset på trafikksikkerhet. De siste 15 årene er antallet drepte eller hardt skadde nær halvert. For å oppnå ytterligere reduksjoner i antallet drepte og skadde er det et stort behov for samordning mellom ulike aktører. Regjeringen legger derfor fram en egen stortingsmelding om trafikksikkerhet. «**Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018-2021**» Denne vil bli presentert i løpet av 2016.



[Strategiplan for trafikksikkerhet – Agder fylkene 2014-2017](#). Føringer og prioriteringer i denne strategiplanen forventes innarbeidet i de enkelte kommuners handlingsplaner.

Noen av satsningsområder er tatt med her:

- Vekst i persontrafikk skal tas av kollektiv, sykkel, og gange. Medfører økt trafikksikkerhetsfokus overfor disse gruppene og legger føringer for trafikksikkerhetsarbeidet.
- Trafikksikkerhet skal med i HMS- og internkontrolldokumenter, både for offentlige og private virksomheter.
- Barn og unge skal sikres tilstrekkelig informasjon om trafikksikkerhet og god trafikkopplæring i barnehage og skole.
- Redusere utforkjøringsulykker og møteulykker ved tiltak i veg- og trafikkmiljø.
- Sikre myke trafikanter, fotgjengere og syklister gjennom fysisk tilrettelegging, kampanjer og kunnskapsoppbygging



Trafikksikkerhetsplanen for Agder peker på at antall trafikkdrepte kan halveres hvis:

- Alle overholder fartsgrensen
- Alle bruker personlig verneutstyr
- Alle kjører rusfritt.

1.3 Avgrensninger

Trafikksikkerhetsarbeidet i Arendal kommune omfatter alle typer veinett og holdningsskapende arbeid. Planen har fokus på trafikksikkerhetsarbeid der Arendal kommune har et direkte ansvar for tiltaket eller tiltak som gjennomføres i samarbeid med Statens Vegvesen og Aust-Agder fylkeskommune har et delansvar. Dette medfører at trafikksikkerhetstiltak knyttet til stamveinettet, som er svært viktig i forhold til mange alvorlige trafikkulykker, ivaretas av nasjonale trafikksikkerhetsplaner. Målsettingene

for kommunedelplanen gjelder også for dette veinettet. Kommunen vil ved uttalelser til tiltak på stamveinettet understreke viktigheten av gode trafikksikkerhetsløsninger.

1.4 Organisering av planarbeidet

Planrevisjonen gjøres i regi av AL 08 Trafikksikkerhet og transportordninger som er bredt sammensatt fra kommunens administrasjon i tillegg til Statens vegvesen.

I henhold til plan- og bygningslovens krav ble oppstart av planarbeidet varslet gjennom annonse i avisen og brev til offentlige myndigheter.

AKFU bistod i arbeidet med revisjonen gjennom orienteringsmøte for skolene med anledning til å gi innspill til utkast til revidert plan. En oversikt med prioriterte prosjekter er sendt over til alle barne-/ungdomsskolene i kommunen.

Rådet for funksjonshemmede og Eldrerådet ble konsultert under utarbeidelsen av planforslaget.

Trygg Trafikk og Statens vegvesen Region Sør har også bistått i arbeidet med planen bl.a. ved å levere ulykkesdata. Utkastet er i en tidlig fase også drøftet med politiet.

Fylkeskommunen har siden vedtak av siste plan fått en utvidet rolle gjennom overtakelse av store deler av det statlige veinettet. Det tilsier økt kontakt mellom kommune og fylkeskommune i trafikksikkerhetsarbeidet. Statens vegvesen vil fortsatt være en sentral samarbeidspartner.

Planen bygger på at Arendal kommune inngår et formelt samarbeid med Trygg Trafikk med sikte på å arbeide for å oppnå status som «[Trafikksikker kommune](#)». Dette innebærer at kommunen tar i bruk konseptet «Trafikksikker kommune – systematisk arbeid for et trygt lokalmiljø». Kommunens trafikksikkerhetsarbeid er forankret hos ordfører og rådmann med egen dedikert faggruppe for oppfølging av arbeidet.

1.5 Iverksetting av kommunedelplan for trafikksikkerhet

Iverksetting av planen skjer gjennom et tett samspill mellom de tre forvaltningsnivåene med delansvar for ulike deler av veinettet. Dette innebærer at et viktig tema for de årlige kontaktmøtene mellom Statens vegvesen region sør, politiet og kommunen vil være oppfølging av trafikksikkerhetsplanens ulike tiltak. Videre er målet styrket samhandlingen mellom Aust-Agder fylkeskommune og Arendal kommune når det gjelder fylkesveinettet. Planen følges opp gjennom budsjett og handlingsprogram.

Kartverktøy

Bruk av kartverktøy med systematisk plassering av tiltak på kart er å gjøre farlige punkter og strekninger kjent for plan- og byggesaks-medarbeidere. Derved kan trafikksikkerhetshensyn ivaretas bedre under planlegging av utbyggingstiltak. Det er et mål å synliggjøre manglende strekninger i eksisterende gang- og sykkelveinett, med sikte på å bidra til sammenhengende nett.

1.6 Administrativ oppfølging

Planen forutsetter systematikk i trafikksikkerhetsarbeidet. God trafikksikkerhet oppnås ikke gjennom enkeltstående tiltak, men systematisk tenkning og helhetlige løsninger. Trafikksikkerhet må være bredt forankret, og ledet av dedikerte medarbeidere med solid kompetanse innenfor fagfeltet.

Saksmengden på trafikksikkerhetsfeltet i Arendal er stor. Iverksetting av planen krever administrativ og faglig kompetanse. Det er derfor avgjørende at kommunen viderefører ordningen med en dedikert medarbeider for trafikksikkerhet i 50% stilling.

Det løpende arbeidet skal følges opp av avdelingsingeniør med oppfølgingsansvar for iverksetting av trafikksikkerhetstiltak. For å sikre bred forankring av arbeidet videreføres virksomheten i arbeidslag 08 Trafikksikkerhet og transportordninger med deltakelse fra medarbeider som representerer parkering, vei, plan og skole. Arbeidslaget skal også ha representasjon fra Statens vegvesen og knytte kontakt med politiet.

Planen er styrende for arbeidslagets bruk av midler bystyret stiller til rådighet for trafikksikkerhetsarbeidet, samt for prioritering av søknader til Statens vegvesen om tildeling av trafikksikkerhetsmidler.

De ulike enhetenes HMS-planer skal ha trafikksikkerhet for medarbeidere og brukere som tema. Bruk av sikkerhetsutstyr skal stimuleres. Herunder bruk av sykkelhjelmer. Kjøretøy skal holde god teknisk standard.

1.7 Politisk oppfølging

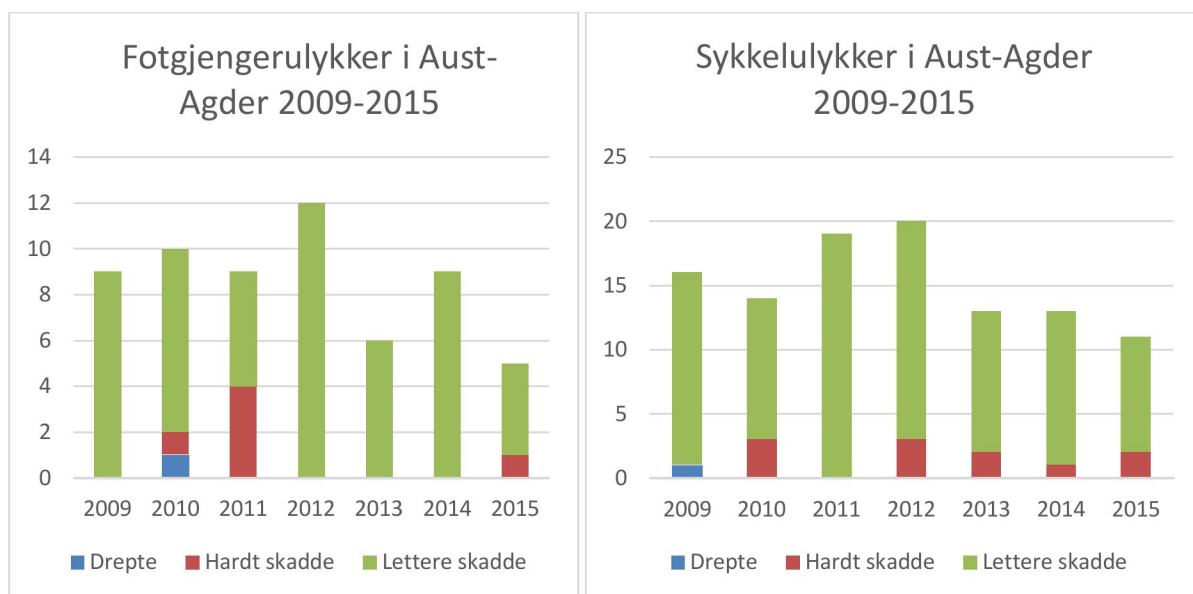
Gjennom egen rapport hver 12 måned, holdes bystyret orientert om oppfølgingen av trafikksikkerhetsarbeidet. Rapporten skal foreligge til behandling senest i oktober.

2. Trafikk og ulykker

Trafikkulykker er et stort samfunnsproblem. Ett forhold er samfunnets kostnader, men de menneskelige lidelsene som følger av ulykkene er meget store.

2.1 Utvikling av ulykker og lokal ulykkesstatistikk

Møte- og utforkjøringsulykker dominerer ulykkesstatistikken i Agder fylkene og utgjør om lag 2/3 av ulykkene. Trenden for disse ulykkene har vært nedadgående. Samtidig øker tallet på ulykker der sykkel er involvert. Sett i forhold til ønsket om betydelig økning i sykkelbruk så er dette bekymringsfullt. Fra andre undersøkelser både i Norge og Sverige ser man at det er store mørketall i statistikkene hva gjelder fotgjengere- og sykkelulykker. De vanlige statistikkene viser bare ulykker hvor Politiet rapporterer. Det skjer dessverre mange ulykker hvor politiet ikke er involvert.

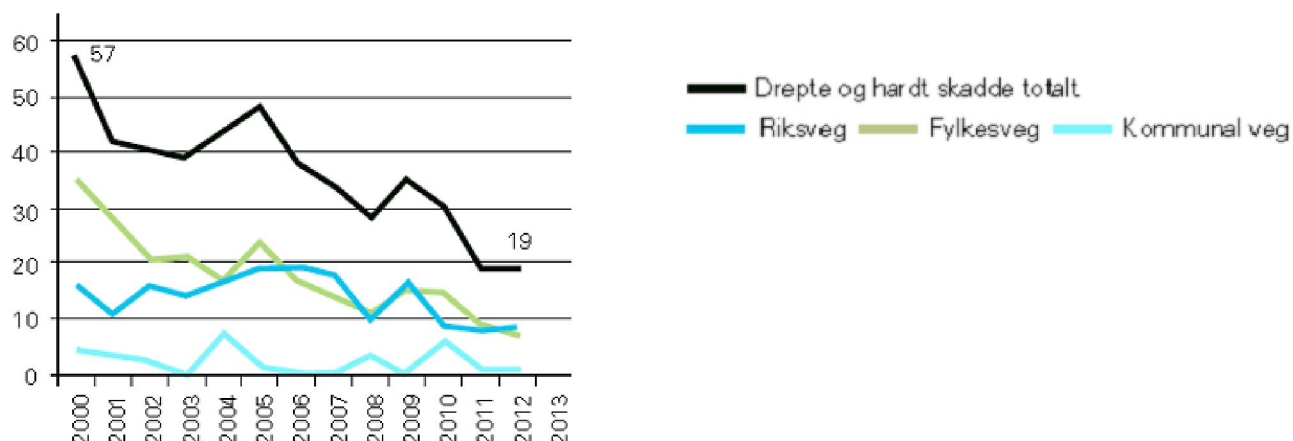


Figur 1. Grafene viser ulykker fordelt på fotgjengere og syklister i perioden 2009-2015. Tallmaterialet er fra SVV database.

Riksveiene er det best utbygde vegnettet med høyest standard i forhold til ulykkesforebygging. Dette innebærer at selv om hastigheten er høy og trafikkmengden er stor så forblir risikoen for alvorlige ulykker relativt lav.

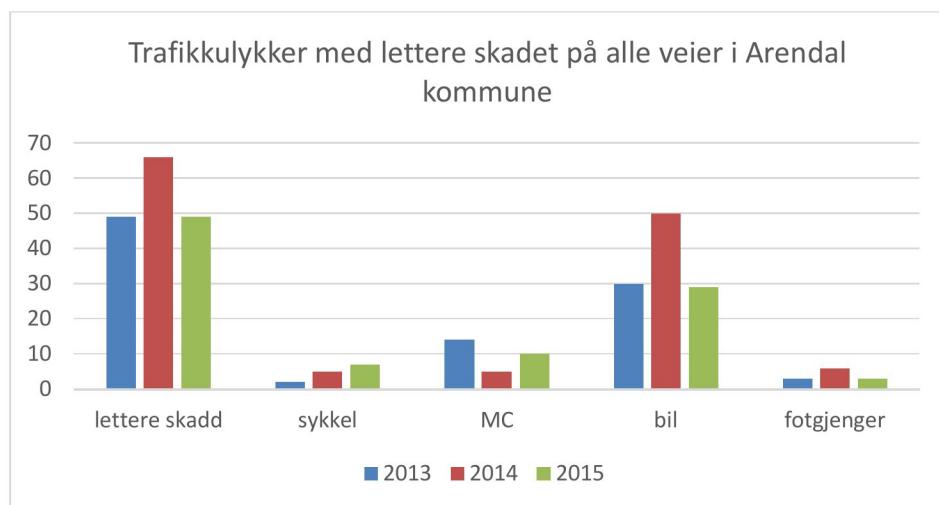
Fylkesveinettet er meget omfattende. Selv om trafikkmengden er mindre og hastigheten lavere så får ulykker oftere mer alvorlige konsekvenser.

Kommunalt veinett er gjennomgående av lav standard, har liten trafikkmengde og lav hastighet. Derfor forekommer det færre alvorlige ulykker på disse veiene, slik det framkommer i figur

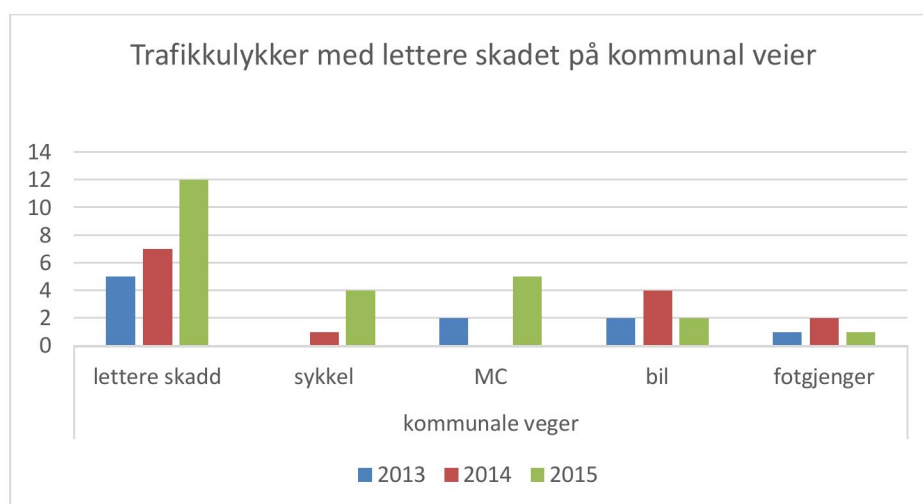


Figur 2. Reduksjon i antall drepte/hardt skadde i Aust-Agder 2000-2012, fordelt på vegnett

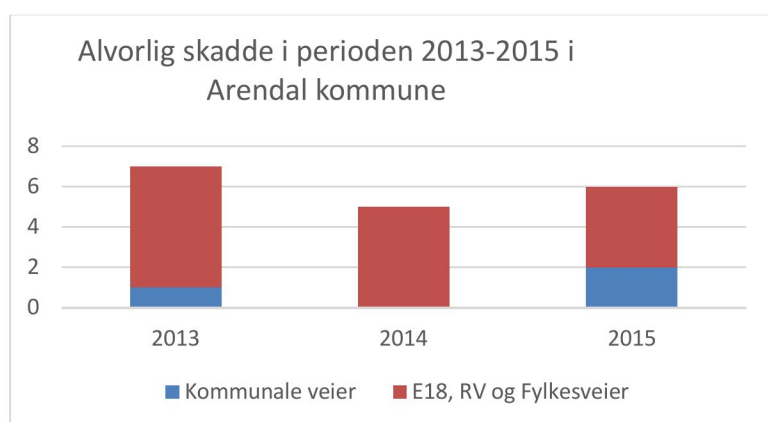
I Arendal kommune er det mange fylkesveger og det kommer også tydelig fram på skadestatistikken i figur 3 og 4 som viser fordelingen mellom lettere skadde på fylkesveier og kommunale veier.



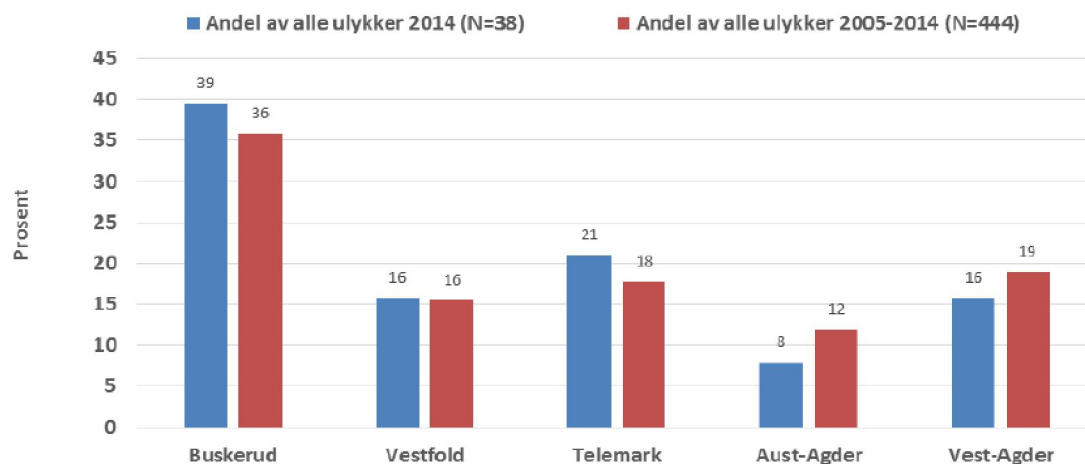
Figur 3. Grafen viser trafikkulykker med lettere skader på alle veier i Arendal kommune, og fordelt på trafikantgruppene Sykkel, MC, Bil og Fotgjengere. Alle tall er fra SVV database



Figur 4. Grafen viser trafikkulykker med lettere skader på kommunale veier i Arendal kommune, og fordelt på trafikantgruppene Sykkel, MC, Bil og Fotgjengere. Alle tall er fra SVV database



Figur 5. Grafen viser trafikkulykker med alvorlige skadde på alle veier i Arendal kommune i perioden 2013-2015. De tre ulykkene som har vært på kommunale veier har vært på sykkel, bil og fotgjenger. Alle tall er fra SVV database

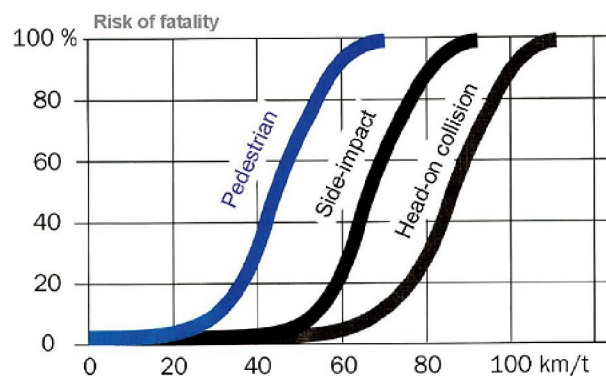


Figur 6. Dødsulykker i region sør 2014, fordelt på fylke, andel av alle ulykker sammenlignet med gjennomsnitt pr år for siste 10 års-periode.

Når ny E18 er på plass, legger planen til grunn at trafikksikkerhetsutfordringene på kommunens fylkesveinett må prioriteres høyt. Årsdøgntrafikken på deler av fylkesveinettet er det høyeste vi har på noen veier i Aust-Agder. Fv. 410 og Fv. 420 har særlige utfordringer.

Aust-Agder hadde færrest dødsulykker i Region Sør, med 3 dødsulykker. Ingen av disse var i Arendal kommune.

De fleste dødsulykkene skjedde i sommermånedene Juni-August, og i helgene dvs. på lørdager eller søndager. Et stort flertall av dødsulykkene skjedde på natten er utforkjøringsulykker.



Figur 7. Sammenheng mellom hastighet og dødsrisiko

2.2 Ulykkes årsak

Å finne årsaker til ulykkene og skadeomfanget, eller såkalte medvirkende faktorer, er sentralt i ulykkesanalysearbeidet. Hver ulykke er unik og har alltid flere medvirkende faktorer, både til at ulykken skjer og til at konsekvensene ender med død.

Medvirkende faktorer	Antall ulykker 2014	Andel 2014 (N=38)	Andel Ulykker 2005-2014 (N=442)
Manglende førerdyktighet	10	26 %	38 %
Høy fart etter forholdene	16	42 %	40 %
Ruspåvirkning	10	26 %	24 %
Trøtthet	6	16 %	11 %
Mistanke om selvalgt ulykke	5	13 %	4 %
Sykdom	12	32 %	13 %
Faktorer knyttet til involverte kjøretøy	2	5 %	12 %
Faktorer knyttet til veg og vegmiljø	4	11 %	40 %
Faktorer knyttet til vær og føreforhold	3	8 %	13 %

Figur 8. Medvirkende faktorer til at ulykkene skjedde og fikk dødlig utfall, Region Sør 2014 sammenlignet med gjennomsnitt pr. år i perioden 2005 – 2014. En ulykke kan ha flere medvirkende faktorer. Kilde: Dybdeanalyse av Dødsulykker i Region sør, årsrapport 2014, Statens vegvesen rapport nr. 476.

Høy fart er fortsatt den viktigste årsaken til dødsulykker, mens ulykker hvor sykdom har vært en av faktorene har økt.

Aldersfordeling på de drepte er vist i tabellen under.

Alder	Antall 2014	Andel av alle drepte 2014	Andel av alle drepte 2005-2014
Under 20 år	2	5 %	15 %
20-29	6	15 %	21 %
30-39	5	12 %	13 %
40-49	6	15 %	15 %
50-59	3	7 %	12 %
60-69	7	17 %	11 %
70-79	6	15 %	7 %
80+	6	15 %	9 %
Sum	41	100 %	100 %

Figur 9. Aldersfordeling på trafikkdrepte i 2014 sammenlignet med perioden 2005-2014.

2.3 Trafikkmengde

En faktor som i betydelig grad påvirker ulykkesmengden er økt trafikkmengde på norske veier. Økningen fordeler seg ikke jevnt, men forsterkes i regioner med sterk vekst i folketall og næringsliv.

Utvidelse av bo- og arbeidsmarkedsregioner bidrar til økt transport. I vår regionen viser statistikken at hevet veistandard mellom Arendal og Kristiansand har økt pendlingen på denne strekningen. Vi har en betydelig innpendling til Arendal fra Gjerstad, Risør, Tvedestrand og Vegårshei. Ny vei mellom Arendal og Tvedestrand vil forsterke dette, og bo- og arbeidsmarkedsregionen Risør/Gjerstad kan komme til å smelte sammen med bo- og arbeidsmarkedsregionen Arendal/Grimstad.

Når trafikkveksten kommer som et resultat av bedret veistandard vil dette ikke påvirke tallet på ulykker, ettersom firefelts vei har få ulykker. Utfordringen ligger i dag på manglende kapasitet for økt trafikk på sentrale lokale veiaksler som Fv410 og Fv420. I ATP-arbeidet for Tvedestrand, Arendal, Froland og Grimstad er styrket trafiksikkerhet en sentral målsetting.

2.4 Skyss av skoleelever

Skoleelever i kommunens grunnskoler har automatisk rett til skoleskyss dersom de tilfredsstiller følgende nasjonale kriterier:

1. klasse-elever som bor lengre fra skolen enn 2 kilometer, 2.-10. klasse elever som bor lengre fra skolen enn 4 kilometer

Kommunen kan i tillegg tildele elever ekstraordinær skoleskyss for en periode eller permanent. Dette kan begrunnes ut fra at en strekning på veinettet oppfattes å være så trafikkfarlig for gående og syklende at det tilsier at ekstraordinær skoleskyss innvilges.

I Arendal kommune er det elever på følgende strekninger som mottar slik skyss

Skole	Strekning
Asdal skole	Løddesølveien fra Omholt Fv172 (vinterstid)
Flosta	Vatnebu/Skauen/Kystveien/Fv410 (vinterstid og opp til 4. klasse) Eiklandsveien/Tverrdalsøyveien (ytterst forbi Bota) /Flostaaveien (etter krysset v/Kalvøysund mot Narestø)
Myra	Frolandsveien Østre side Fv42
Nedenes	Fra Tingstveit
Nesheim	Dalenveien/Tveitekrysset fra Bjornesveien
Roligheden	Gjerstadveien t.o.m. 4 trinn
Rykene	Presteveien t.o.m 5 trinn
Sandnes	Fra Vågsnesveien (uansett om disse går til Sandnes eller Roligheden)
Strømmen	Fra Grubeveien, Rykeneveien (før avkjørsel Nidelvåsen) hus på høyre side av Rykeneveien fra Strømmen
Stuenes	Gunnarsboveien (vinter opp til og med 4. trinn)

Det er 768 elever i de kommunale grunnskolene og 140 elever i de private grunnskolene som mottar skyss på grunn av at de bor lengre fra skolen enn 2 km / 4 km, pga. delt omsorg eller fordi de bor ved en farlig skolevei. Med totalt 5400 elever (GSI-tall pr. 01.10.15) ved grunnskolene i Arendal (kommunale og private, utgjør disse i underkant av 17% av elevene.

Ved private skoler er andelen med skoleskyss 27%. Andelen i kommunale skoler er 16%. Kommunens årlige kostnader til skoleskyss er om lag 14 mill. kr.

Det er et mål av helsemessige, miljømessige og økonomiske årsaker at elever skal kunne gå eller sykle til skolen. Ved vurdering om kommunen skal dekke utgifter til skoleskyss på strekninger som ikke overstiger avstandsgrensen, så skal trafiksikkerhetssituasjonen vurderes til å være særskilt trafikkfarlig skolevei for å tildele eleven dette. Når foresatte fremmer krav på dette grunnlag så skal hver søknad vurderes individuelt på grunnlag av en kartlegging av skoleveien og en vurdering av elevens modenhet. Vurderingene gjøres etter metodikken i Statens vegvesens håndbok «[Risikovurderinger i vegtrafikken](#)»

Det er et arbeidsmål i planperioden 2017-2021 å redusere tallet på elever som mottar ekstraordinær skoleskyss. Derfor prioriterer planen trafiksikkerhetstiltak på strekninger der det i dag ytes skoleskyss eller der økende trafikkmengde kan gi grunnlag for nye søknader om dette. Det pågående arbeidet med fortau i Gunnarsboveien vil begrense skyssbehovet her. Forutsatt godkjenning fra Statens vegvesen er det ikke omfattende tiltak som skal til for at elever fra Tingstveit skal kunne gå. Det omfatter en kort strekning med fortau og et nytt krysningspunkt i tilknytning til busstoppet ved Fv-420. Utbygging av turløyper i tilknytning til Sam Eyde videregående skole kan kanskje i framtiden benyttes av elever på østsiden av Frolandsveien. Ut over dette er det begrenset hva som kan gjøres innenfor en forsvarlig økonomisk ramme.

Etablering av gågrupper gjennom foreldresamarbeid kan bidra til at flere barn opplever å ha en trygg skolevei. FAU ved den enkelte skole vurderer om de vil ta initiativ til å få etablert et slikt tilbud.

Skolene anbefales å etablere skolepatruljeordning etter modell av Roligheden der den lokale trafiksikkerhetssituasjonen tilsier dette.

Ingen vei der motorkjøretøy, syklist og fotgjengere beveger seg i samme veibane er helt trygg. Hensynsfullhet og aktpågivenhet kreves av alle som beveger seg ut i trafikken. God opplæring fra tidlig alder er et viktig virkemiddel for å unngå ulykker.

Ved skyss av skoleelever i skoletiden må kommunen sikre at elever og ansatte er forsvarlig sikret. Dette skal bestiller forsikre seg om ved bestilling av skyss.

3. Målsetninger for trafikksikkerhetsarbeidet



3.1 Hovedmålsetning

Trafikksikkerhetsarbeidet i Arendal bygger på 0-visjonen om ingen drepte eller varig skadde i trafikken i Arendal

Kommunen har ansvar for å sikre at trafikksikkerhetshensyn blir systematisk ivaretatt i den løpende samfunnsplanlegging gjennom plan- og bygningsloven. Dette forutsetter at konsekvenser av utbyggingsvedtak for trafikksikkerhetssituasjonen blir grundig vurdert og drøftet i plansaker. Politisk ledelse får da anledning til å tillegge slike hensyn betydelig vekt når de avgjør hvorvidt et utbyggingstiltak skal godkjennes, avvises eller eventuelt omarbeides. Dessverre er erfaringen fra arbeidet i AL 08 Trafikksikkerhet og transportordninger at mange av trafikksikkerhetsutfordringen, som innbyggerne ønsker at arbeidslaget skal vurdere, ligger i områder bygget ut de siste 10 årene. Dette indikerer at nye regulerings- og utbyggingsplaner har mangler i forhold til trafikksikkerhet. Opplæring av planmedarbeidere og politikere i forhold til de feil og mangler som blir påpekt, vil kunne hindre utgifter for kommunen i etterkant av utbyggingsprosjekt.

Statens vegvesen kartlegger ulykkesbelastede strekninger og enkeltpunkter i veinettet. Det gir arbeidslaget grunnlag for faglig baserte valg av tiltak for å oppnå bedre trafikksikkerhet.

Det holdningsskapende arbeidet må få langt større oppmerksomhet enn det har hatt til nå. Og det er ikke bare barn, unge og ungdom som trenger holdningsskapende kampanjer, men også godt voksne 45+ har behov for tiltak og kampanjer.

3.2 Delmålsetninger

Barn og unge

Barnas skolevei skal være og oppleves som trygg. Elever som bor nærmere skolen enn grensen for automatisk skoleskyss skal kunne gå til skolen. Der en ikke kan oppnå tilstrekkelig trafikksikkerhet, slik at ekstraordinær skoleskyss må benyttes, skal en vurdere om elever skal kunne gå deler av strekningen for å bidra til god folkehelse og begrense trafikkmengden i skolens nærområde. Holdningsskapende arbeid er en viktig del av trafikksikkerhetsarbeidet overfor barn og ungdom.

Barn og ungdom er en særlig sårbar gruppe i trafikken. De minste har begrensede forutsetninger for å kunne ivareta egen sikkerhet i et komplisert trafikkbilde. De litt eldre skal ut i trafikk på egen sykkel. En sårbar situasjon der for mange skades. Ungdom kan starte sin karriere som sjåfør på scooter eller liten motorsykkel som 16-åringer og dessverre opplever vi at mange skader seg. Det påligger derfor kommunen et ansvar for å drive holdningsskapende trafikksikkerhetsarbeid ved helsestasjonene, i barnehager, skoler og på offentlige fritidstilbud. Informasjon om bruk av sikkerhetsutstyr skal være en sentral del av dette arbeidet.

Både skoler og barnehager har i sine læreplaner gjennom opplæringsloven et ansvar for trafikksikkerhetsarbeid. I forbindelse med at Arendal kommune skal bli trafikksikker kommune så skal alle skoler og kommunale barnehager dokumentere at de har en trafikksikkerhetsplan for sin enhet. Denne skal blant annet inneholde retningslinjer for turer, både til fots, sykkel og buss/bil. De skal videre gjøre en enkel vurdering av turrutene. Samt få en enkel oversikt på trafikksikkerhetsaktivitetene på de enkelte klassetrinnene. Det skal også være en plan for formidling av informasjon til foresatte både av trafikksikkerhetsplanen og hvordan kjøring/henting av barn skal gjøres.

Eldre og bevegelseshemmede

Usikkerhet i tilknytning til trafikk skal ikke bidra til at eldre og bevegelseshemmede isoleres fra deltakelse i sosialt liv og fra å kunne nå de servicetilbud de har behov for.

Eldre mennesker opplever den store trafikkmengden som en utrygghetsfaktor i sitt nærmiljø, og det kan bidra til at de isoleres. For bevegelseshemmede vil en vanskelig trafikksituasjon forsterke deres problemer knyttet til framkommelighet og begrense deres sosiale liv og livskvalitet.

Blinde, svaksynte og orienteringshemmede

Trafikksikkerhetsarbeidet skal legge vekt på å finne løsninger som gjør at sikkerheten for mennesker med begrenset mulighet til å orientere seg i en trafikksituasjonen skal ivaretas.

Blinde og svaksynte er en særlig utsatt gruppe i trafikken. Deres muligheter til å ivareta egen sikkerhet er begrenset og samfunnet må bidra til at gater og veier blir sikre også for dem. Orienteringshemmede er en økende gruppe i samfunnet. Dette har nær sammenheng med at vi lever mye lengre. I områder der vi må forvente at mange orienteringshemmede kan oppholde seg som rundt sykehjem, er skjerming mot å komme ut i trafikken en viktig planleggingsfaktor. Trafikksituasjonen i nærområdet til omsorgsinstitusjoner må vurderes særskilt i samarbeid med lokal ledelse, brukere og pårørende.

4. Tiltak og prioriteringer

Intensjonen i planen bygger på erfaringer fra trafikksikkerhetsarbeidet i Tyskland og Sverige om at en oppnår størst effekt gjennom tiltak for å gjøre trafikken roligere og dempe det generelle hastighetsnivået i bysentrum og i boligområder. Biler skal i slike området bevege seg på myke trafikanter premisser. Dette er nødvendig for å hindre dødsfall og alvorlig skade i trafikken.

Kommunen er avhengig av støtte fra Fylkeskommunen og Statens vegvesen for å kunne iverksette en strategi for å prioritere myke trafikanter og kollektivtrafikk i boligområdene.

Trafikksikkerhetsarbeidet i Arendal har meget sterkt fokus på å ivareta hensynet til fotgjengere og syklister i boligområder og ved skoler. Her gjør hensynet til myke trafikanter at hastigheten skal være maks 30 km/t. Det legges vekt på å gjøre det attraktivt å benytte veinettet utenom boligsonene framfor kjøring gjennom disse.

Det vises til vedlegg 1 for oversikt på prioriterte punkter. Lista er sortert på om det er kommunal vei eller fylkesvei. Deretter kostnader og prioritering. Det er anslått grove kostnadsestimat for hvert enkelt tiltak, dette er delt inn i tre kategorier L for lav kostnad, M for middels kostnad og H for høy kostnad.

Lav kostnad er under 100 000,-

Middels kostnad er fra 100 -500 000,-

Høy kostnad er over 1 million

I kapittel 4.1 til og med kapittel 4.6 beskrives prinsipper og vurderinger som er lagt til grunn for prioriteringene.

4.1 Tiltak på gang og sykkelvegnett, sykkelfelt og fortau

Kommunen har et omfattende gang- og sykkelvegnett, men har en del manglende strekninger. En del av sykkelvegnettet er ulykkesbelastet. Det som skaper ulykker er kryssende trafikk som kjører på syklistene som benytter sykkelveiene. Mange steder er siktsoner en utfordring både for syklister og kjørende. I Gårdalen er det et slikt punkt som gjentatte ganger har ført til ulykker. Det er også påpekt problemer på gang- og sykkelveien mellom Myra og Bråstad og gjennom Austre Moland.

Planen prioriterer tiltak som bidrar til å skape et mest mulig helhetlig gang- og sykkelveinettet i samsvarende med føringene i kommunedelplan for sykkel. Planen retter fokus mot krysningspunkt der trafikkert vei krysser gang- og sykkelvei med sikte på å sikre dem bedre. Dette innebærer bruk av fysiske tiltak for fartsreduksjon og bedring av siktsoner.

- Prosjektering av G/S-veg på strekningen Kilsund - Vatnebu startes i løpet av 2016, bygging er planlagt til 2017.
- Fortau langs nedre del av Gunnarsboveien etableres i løpet av 2016 og 2017 gjennom et felles prosjekt med VA-rehabilitering.
- Oppmerking av sykkelfelt gjennom tunnelen fra jernbanestasjonen til Torvet og Plankemyra –Kittelsbukta skal utføres i løpet av 2016.

Øvrige prosjekter som prioriteres i forbindelse med handlingsprogram på fylkesveger:

1. Gang/sykkelveg Tromøybrua –Vågenes, gir sammenhengende gang- og sykkelvegnett fra Skare og inn til sentrum.
2. Fortau/Gang/Sykkelveg Saltrødsletta -Tokjenn
3. Gang/sykkelveg Rævesand-Roligheden

Planen legger videre følgende prioriterte liste til grunn for utbygging av gang- og sykkelveinettet:

- Avdele en del av veibanen fra avkjøringen Elveveien og opp til Nedenes skole som sykkelfelt.
- G/S-veg Kilsund mot Kalvøysund
- G/S-veg Hisøy kirke til Stølsviga



Figur 10. Bildet viser oppmerket sykkelfelt i Kristiansand. Kilde: Mulighetsstudie Tiltak for syklende og gående i Arendal Sentrum, datert 22.04.2016

Videre legges følgende til grunn når områder prioriteres

- Strekninger med betydelig trafikk i skolenes nærområder som mangler G/S-veg eller der det er mangler ved dette.
- Strekninger som bidrar til å skape sammenhengende G/S-veg over større strekninger
- Strekninger langs stamveinettet med boligbebyggelse/gårdsbebyggelse som mangler G/S-vegnett.
- Strekninger som gir tilknytning til viktige friluftsområder.
- Etablering av nye fortau i områder med manglende sammenhengende nett av fortau.
- Korte strekninger som binder sammen eksisterende nett av fortau.

4.2 Fartsdempende tiltak

- Fysiske tiltak i form av fartsdumper og sikring av viktige krysningspunkter på veinettet nær til skoler og barnehager. Kombinert med innføring av 30 km/t der dette ikke er innført.
- Trafikksikkerhetstiltak i boligmiljø med sikte på varig reduksjon av hastighetsnivået.
- Fysiske tiltak på veiene i sentrum som umuliggjør bruk av høyere hastighet enn 30 km/t.
- Utbedring og vedlikehold av siktsoner i kryss, herunder sikring av kryssende trafikk på gang- og sykkelveinettet.

4.3 Andre tiltak

Lysregulering

- Innstramming av kjørearealet i kryss med dårlig definert trafikkareal for gående, syklende og biler.
- Lysregulering av særlige viktige krysningspunkt.

Gatelys

- Etablering av gatelys på gang- og sykkelveinett som er adskilt fra veinettet.
- Belysning ved av- og påstigningspunkt for skolebuss.

På/avstigning skolebuss og snuplass for disse

- Sanering av alle snuplasser for skolebusser der det foregår rygging og henting av skoleelever på samme sted.
- Etablering av skolebusstopp langs fylkesvei og kommunalt veinett der venting og avstigning fra buss kan skje utenfor hvit kantstripe.

4.4 Holdningsskapende arbeid

Helsestasjoner

Mennesker som venter barn og nybakte foreldre er en gruppe med meget god motivasjon for å tenke sikkerhet for sine barn. Systematisk informasjonsarbeid ved helsestasjonen i forhold til sikring av barn i bil både som spedbarn og i tidlige barneår er meget viktig og her oppnår vi erfaringsmessig gode resultat. Dette er et forebyggende arbeid som helsestasjonene forventes å ivareta på en god og systematisk måte.

TILTAK:

- Sikring av spedbarn og førskolebarn i bil. Dette tas opp som et naturlig tema flere ganger i svangerskapsomsorgen og i de første helsestasjonskontaktene.
- I førskoleundersøkelsen tas temaet trafikksikkerhet opp som eget punkt (skolevei/ulykker/skader).

Barnehager

Trafikkopplæring og trafikkopplæring er ikke omtalt i den nye rammeplanen (*Rammeplan for barnehagens innhold og oppgaver*). Likevel passer dette naturlig inn i rammeplanens retningslinjer om å ta i bruk nærmiljøet for å gi barna opplevelser, utfordringer og kunnskaper.

Kommunen forventer at opplæring i trafikksikkerhet inngår i årsplanene for alle barnehager – offentlige og private. Opplæringen må tilrettelegges ut fra aldersgruppens forutsetninger. Det er en viktig del av arbeidet med å forberede 5-åringene til at de skal begynne på skolen og gi dem god trening i hvordan de skal oppføre seg langs veien. Foreldrene må involveres i barnehagens trafikksikkerhetsarbeid og bevisstgjøres i forhold til hvordan deres egen adferd i trafikken påvirker trafikksikkerhetssituasjonen ved barnehagen. Medarbeidere og foreldre bør motiveres til å unngå bruk av bil til barnehagen.

TILTAK:

- Etablering av trafikktreningsgruppe for barn fra 5 års alder
- Kartlegge barnehagens nærmiljø i forhold til trafikksikkerhet
- Ta opp trafikksikkerhet som et tema på foreldremøte

Mye verdifullt veiledningsmateriell er utarbeidet av [Trygg Trafikk](#). De bistår også med kurs for ansatte.

Barnehager som legger vekt på å gi barna god kroppsbeherskelse og balanse ved å ta dem med på turer i ulendt terreng bidrar til å gi dem et godt utgangspunkt for å beherske de utfordringer de møter i trafikken.

Skoler

Det er satt mål for trafikkopplæring i læreplanene for grunnskolen som skal følges. I tillegg til kravene i læreplanen må det arbeides med holdninger til å ivareta egen sikkerhet og egen oppførsel i trafikken. Bruk av sykkelhjelmer reduseres jo eldre elevene blir. Systematisk bruk av refleksvester og refleksbrikker er viktig tiltak for å ivareta trafikksikkerheten. Ulykkesrisiko knyttet til bruk av lett motorsykkel må gjøres kjent for elever i ungdomsskolen. [Trygg Trafikk](#) har også utarbeidet mye verdifullt veiledningsmateriell for skolene.

Sykkelparken på Myra som er etablert av Statens vegvesen er en viktig arena for opplæring av elevene i kommunen. Alle elever skal ha vært gjennom opplæring her før de avslutter 5.klassetrinn.

Prosjektet [Beintøft](#) som alle skoler i Arendal er med på. Skoler og klasser konkurrerer om hvem som går eller sykler mest til skolen.

- Ungdom sitter mer stille i dag enn 80 åringer. Det er viktig med fokus på ungdom og deres hverdagsbevegelse!
- Barna som går eller sykler til skolen har bedre konsentrasjon de neste 4 timene enn de som blir kjørt til skolen

Omfanget av kjøring i skolens nærområde er sterkt påvirket av

- Transport av skoleelever med skolebuss
- Foreldres kjøring av elever til skolen
- Ansatte som kjører til arbeidsplassen

Alle disse faktorene bør begrenses. Ved alle kommunens skoler preges oppstart og avslutning av skoledagen av trafikk som bidrar til redusert trafikksikkerhet.

Foreldre bør oppfordres til å få en slutt på kjøring av eleven til skoletrappa. Må de kjøre eleven så bør avstigning skje godt unna skolens nærområde. Skolene skal informere foreldrene om dette årlig.

Medarbeiderne bør stimuleres til å gå, sykle eller reise kollektivt til arbeidsplassen. Dette er en utfordring for skoler som ligger langt fra kollektivakser som Flosta og Nesheim,

Ved Roligheden er det etablert skolepatrolje. Andre skoler bør kunne bygge på erfaringene herfra når de vurderer tilsvarende tjeneste ved egen skole.

Intensjonen bak skolepatroljeordningen er at

- Barn lærer lettere av andre barn enn av voksne
- Eleven får et stort ansvar når det gjelder de yngre elevenes trafikkoppdragelse
- Gjennom egen atferd lærer du andre barn gode og trygge trafikkvaner

I tillegg vil skolepatroljene minne bilistene om at tiden de nå er på veien sammenfaller med mange barn og ungdom på skolevei.

Skoler som etablerer skolepatrolje/r tilføres midler til dette. Opplæringen skjer i 6.skoleår. De gjør tjeneste som skolepatrolje siste halvdel av dette året og første halvår neste år. Intensjonen er at de skal ha fått litt erfaring når nye skolebarn starter om høsten.

Vest-Agder fylkeskommune har i samarbeid med Aust-Agder fylkeskommune etablert det holdnings-skapende opplæringstilbudet 18pluss. Her gis nye unge sjåfører en grundig innføring i risikofaktorer i trafikken, og får prøve på sikker bane konsekvensene av feil valg og det å ta risiko i trafikken. Kommunene forutsettes å bidra med et frivillig tilskudd på kr.500 for hver ungdom som deltar i opplæringen. Styret i Østre Agder har anbefalt medlemskommunene om å markedsføre dette tilbudet med sikte på at flere bygger gode holdninger. For ungdommen betyr opplæringen i tillegg til redusert risikofatferd at de hos en del selskaper vil få lavere forsikringspremie.

TILTAK:

- Sikre at kompetansemålene på ulike trinn i grunnskolen blir fulgt opp.
- Alle skoler deltar på Beintøft
- Alle 5-klassinger gjennomfører opplæring på Myra sykkelgård
- Aktivt arbeide for å begrense foreldrenes transport av egne barn til skolen.
- Vurdere behovet for å etablere skolepatroljetjeneste ved egen skole – skoler som etablerer slik tjeneste mottar opplæring fra politi.
- Tilrettelegge for at medarbeidere skal benytte sykkel eller gå til arbeidet – premiering av den skole som har minst andel som benytter bil.

4.5 Kommunens drift av veinett

Rammene for drift av kommunens veinett er trange. Samtidig presses driftsmidlene av energipriser og økning i strekninger med gatelys knyttet til utbygging av nye boligfelt. 50 % av budsjettet går med til å dekke strøm og vedlikehold av gatelys. Når en så får en normal vinter i forhold til snøfall så er veibudsjettet brukt opp. Vedlikehold av veiene blir derfor mangelfullt. Dette merkes også i forhold til trafikksikkerhet. Når det år etter år ikke gjennomføres kantslått langs kommunale veier blir siktforholdene sterkt forringet og trafikksikkerheten blir skadelidende. Det må øremerkes en årlig sum på kr.50.000 til trafikksikkerhet på driftsbudsjettet som skal dekke kantslått, oppmaling av nedslitte gangfelt med mer. Denne må ikke inngå i denne generelle driftsbevilgningen til veier.

Snørydding og strøying av fortau og gang- og sykkelveier er kritisk for å ivareta trafikksikkerheten i vinterhalvåret. Derfor må rydding av slike områder være prioritert på linje med rydding av veibanen.

Eldrerådet påpeker at mangelfullt ryddet fortau og gangstier representerer en alvorlig hindring for den eldre befolknings bevegelsesmuligheter i deler av året.

Kommunen må i tillegg være en pådriver overfor Statens vegvesen for å ivareta sikt på stamveinettet, riksveiene og fylkesveiene. Det er et faktum at selv på stamveinettet er det løpende vedlikeholdet – herunder kantslått ikke alltid godt nok.

TILTAK:

- Øremerket avsetning til kantrydding på kommunale veier
- I samarbeid med kommunens medarbeidere i veisektoren skal kommunens veinorm gjennomgå med sikte på å avklare om det er behov for å endre eller presisere denne for å sikre oppfølgingen av intensjonene i kommunedelplan for trafikksikkerhet.

Krav til at privatpersoner og næringsdrivende ivaretar trafikksikkerhetshensyn

Kommunen skal bidra til at tiltak på private eiendommer ikke skaper trafikkfarlige forhold. Eksempler på vanlige problemstillinger er hekker som hindrer sikt i kryss, plassering av skilt og innretninger på fortau som "tvinger" fotgjengere ut i veibanen.

TILTAK:

- Årlig befarings av kommunalt veinett for å prioritere tiltak for siktforbedring.

Parkering på gang og sykkelveier, parkering på busstopp

Det er registrert økte problemer ved at bilister overser forbudet knyttet til parkering på G/S-veger.

TILTAK:

- Parkeringsavdelingen foretar jevnlig kontroll med sikte på å hindre parkering på G/S-veger.

Bruk av GIS (Geografiske informasjonssystemer) i trafikksikkerhetsarbeidet

Statens vegvesen har et omfattende materiale knyttet til registrerte ulykker i veinettet. Noen kommuner for eksempel Kristiansand gjør utstrakt bruk av dette materialet i sitt trafikksikkerhetsarbeid.

TILTAK:

- Kommunen klargjør med Statens vegvesen forutsetningene for å kunne få tilgang på deres kartbaserte ulykkesregister.

4.6 Kommunens behandling av planer

Konsekvenser av nye planer for trafikksikkerhet skal vurderes. Medarbeiderne som saksbehandler arealplan- og byggesaker må gis økt kompetanse på trafikksikkerhet. Utfordringene knyttet til trafikksikkerhet ved bygging utenfor tettbygd strøk må vurderes i hver enkelt sak.

TILTAK:

- Trafikksikkerhet blir et eget vurderingskriterie ved behandling av arealplan- og byggesaker.
- I samarbeid med Trygg trafikk gjennomføres det et program for opplæring av medarbeidere som saksbehandler arealplan- og byggesaker.

5. Vedlegg

Vedlegg 1: Prioriteringsliste