

Kommunedelplan for trafikksikkerhet 2019-2031 for Kvinesdal kommune



Vedtatt av Kvinesdal kommunestyre 10.04.2019

Innholdsfortegnelse

1.0	Innledning	3
1.1	Planens funksjon	3
1.2	Organisering av trafikksikkerhetsarbeidet i Kvinesdal kommune	4
1.3	Nasjonale og regionale føringer og rammer	4
2.0	Trafikk- og ulykkessituasjonen i Kvinesdal	6
2.1	Beskrivelse av Kvinesdal kommune	6
2.2	Vegsystemet	6
2.3	Ulykkessituasjonen i Kvinesdal	8
3.0	Visjon og mål for trafikksikkerhetsarbeidet i Kvinesdal kommune	13
3.1	Nasjonale, regionale og lokale målsettinger	13
3.2	Mål for trafikksikkerhetsarbeidet i perioden 2019-2031	14
4.0	Satsingsområder	16
4.1	Organisatoriske tiltak	16
4.2	Holdningsskapende tiltak	16
4.3	Planmessige tiltak (iht. plan- og bygningsloven)	18
4.4	Fysiske tiltak (kommunale veger, fylkesvegnettet)	19
4.4.1	Vedlikehold og drift av vegnettet	19
4.4.2	Kriterier for prioritering av fysiske tiltak	20
4.4.3	Gjennomføring av trafikksikre soner 2 km rundt skolene	20
4.4.4	Fysiske tiltak på fylkesvegnettet	20
4.4.5	Fysiske tiltak på kommunale veger	21
5.0	Oppfølging av planen	22
5.1	Revisjon av trafikksikkerhetsplanen	22
5.2	Planens handlingsdel	22
5.2.1	Års syklus for trafikksikkerhetsarbeidet	22
5.2.2	Revisjon av planens handlingsdel	24
5.2.3	Krav til utforming av innspill til fysiske tiltak	24
5.3	Økonomiske rammer	24
5.3.1	Fordelingsnøkkel trafikksikkerhetsmidler	25

1.0 Innledning

Arbeid med trafikkssikkerhet har vært et satsingsområde for Kvinesdal kommune gjennom mange år. Kvinesdal kommune har forankret arbeidet med trafikkssikkerhet i kommuneplanens samfunnsdel og i egen kommunedelplan. I kommunal planstrategi 2016-2019 ble det vedtatt at *Kommunedelplan for trafikkssikkerhet 2011-2015* skulle være gjenstand for revisjon i perioden.

1.1 Planens funksjon

Kommunedelplan for trafikkssikkerhet er kommunens styrings- og arbeidsdokument for trafikkssikkerhetsarbeidet i Kvinesdal kommune. Planen skal bidra til at trafikkssikkerhet blir ivaretatt på en god måte i hele organisasjonen og i alle aktiviteter. Planen legger føringer for hvilke trafikkssikkerhetstiltak som skal prioriteres og gjennomføres i planperioden.

Trafikkssikkerhetsplanen for perioden 2019-2031 viderefører dagens trafikkssikkerhetsarbeid, men med økt fokus på myke trafikanter og det forebyggende trafikkssikkerhetsarbeidet. Dette er en erkjennelse at bevisstgjøringen rundt adferd i trafikken må økes for å kunne redusere trafikkulykkene. I denne sammenheng vil aktørene innenfor skoleverket og barnehagene spille en sentral rolle.

Planen bygger på statlige, regionale og kommunale føringer. I tillegg gir kunnskapsgrunnlaget med lokale utfordringsbilder- og behov retning på planens innhold.

Kvinesdal kommune ble i 2017 godkjent som trafikkssikker kommune av Trygg Trafikk. Godkjenningen innebærer at Kvinesdal kommune arbeider målbevisst og helhetlig med trafikkssikkerhet på en måte som gjør at kriteriene som er satt for å bli godkjent er innfridd. En trafikkssikkerhetsplan som synliggjør, strukturerer og systematiserer kommunens trafikkssikkerhetsarbeid er helt sentral for å kunne opprettholde sertifiseringen som trafikkssikker kommune.

Kommunedelplan for trafikkssikkerhet består av to deler; en generell del og en handlingsdel. Planens generelle del omhandler visjon og målsettinger, beskrivelse av ulykkessituasjon- og utvikling, satsingsområder og oppfølging av planen. Planens handlingsdel avklarer hvilke fysiske tiltak som skal gjennomføres årlig, samt oppdatering i forhold til de øvrige tiltakene som følger av trafikkssikkerhetsplanen. Handlingsdelen er nærmere omtalt i kapittel 5.0.

1.2 Organisering av trafikksikkerhetsarbeidet i Kvinesdal kommune

Kommunen har en sentral rolle i trafikksikkerhetsarbeidet både som ansvarlig for de kommunale vegene, som skole- og barnehageeier, gjennom arealplanleggingen og som arbeidsgiver og transportkjøper. I tillegg har trafikksikkerhetsarbeidet et folkehelseperspektiv ved at alle trafikantgrupper skal kunne bevege seg trygt i sitt lokalmiljø.

På det politiske nivået er drifts- og tjenesteutvalget tillagt ansvaret for kommunens trafikksikkerhetsarbeid, herunder rullering av kommunedelplan for trafikksikkerhet. Rådmannen har ansvar for å påse at trafikksikkerhetsarbeidet gjennomføres i samsvar med vedtatt plan og at trafikksikkerhet er en del av kommunens HMS/internkontrollsystemet. I tillegg har kommunen en trafikksikkerhetsgruppe bestående av:

- Kommunens nullvisjonskontakt (leder)
- Representant fra teknisk drift
- Representant fra plan- og miljø
- Talsperson for barn og unge i plansaker

Det er forutsatt at gruppen knytter til seg ressurspersoner/ressursgrupper ved behov. Trafikksikkerhetsgruppen skal fungere som en arbeidsgruppe/referansegruppe i forhold til de ulike oppgavene innenfor trafikksikkerhetsarbeidet.

For å lykkes med trafikksikkerhetsarbeidet er kommunen avhengig av godt samarbeid med flere aktører. Sentrale samarbeidspartnere for kommunen i trafikksikkerhetsarbeidet er:

- Statens vegvesen
- Fylkeskommunen
- Nullvisjonen Lister/Nullvisjonen Agder
- Trygg Trafikk
- Politiet
- «Ta vare på livet – Jannickes minnefond»
- Lokalsamfunnet

1.3 Nasjonale og regionale føringer og rammer

Nasjonal transportplan 2018-2029 (Meld. St. 33 (2016-2017)) (NTP) har en nullvisjon; En visjon om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller hardt skadde i transportsektoren. I NTP er det satt et etappemål for hvor raskt vi skal nærme oss nullvisjonen. Ambisjonen er at det maksimalt skal være 350 drepte og hardt skadde i vegtrafikken i 2030, det vil si en reduksjon på om lag 60 % sammenlignet med gjennomsnittet for perioden 2012-2015. For å nå etappemålet i 2030 vil regjeringen i planperioden rette innsatsen mot følgende fem

hovedinnsatsområder: sikre veger, risikoatferd i trafikken, spesielt utsatte grupper i trafikken, teknologi og tunge kjøretøy.

I tillegg vil Meld. St. 40 (2015-2016) **Trafikksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering**, bli fulgt opp i planperioden. Meldingen gir en bred beskrivelse av aktørbildet og hva som skal til for å gi bedre trafikksikkerhet for barn og unge. I NTP viderefører regjeringen målet om at 80 % av barn og unge skal gå eller sykle til skolen.

Statens vegvesen har i lag med politiet, Helsedirektoratet, Utdanningsdirektoratet, Trygg Trafikk, fylkeskommunene og syv storbykommuner, utarbeidet **Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018-2021**, som inneholder 136 tiltak for å følge opp de prioriterte satsingsområdene og etappemålet i NTP.



Flere fotgjengere og syklister er viktige mål i NTP. Statens vegvesen har utarbeidet **nasjonale gåstrategi**, der målet er å gjøre det tryggere og triveligere å være fotgjengere, og få flere til å gå mer. I strategien er det utpekt seks innsatsområder.

Det er tilsvarende utarbeidet en **nasjonal sykkelstrategi**. I NTP er det overordnede målet at sykkelandelen på landsbasis skal være på minst 8 %.

Vest-Agder fylkeskommune har i lag med Aust-Agder fylkeskommune vedtatt **Strategiplan for trafikksikkerhet i Agder 2018-2029**. Strategiplanen skal binde sammen nasjonale mål og føringer med regionale og lokale målsettinger. Strategiplanen fokuserer på barn og unge, risikogrupper, holdningsskapende arbeide, tiltak på veg og trafikkmiljø, planlegging- og samordningstiltak.

2.0 Trafikk- og ulykkessituasjonen i Kvinesdal

2.1 Beskrivelse av Kvinesdal kommune

Per 1. kvartal 2018 hadde Kvinesdal kommune 6009 innbyggere, fordelt på et relativt stort landareal på 886 km² (kilde SSB). I følge Statistisk sentralbyrå (SSB) vil folketallet i Kvinesdal i 2030 ha vokst til 6453 innbyggere. Tilsvarende tall for 2040 er anslått til 6832 innbyggere (hovedalternativet for vekst).

52 % av innbyggerne i Kvinesdal er registrert bosatt i spredtbygde strøk (kilde SSB, 2017). Kommunens og regionens bosettingsmønster bidrar til at kollektivtilbudet er begrenset og at skoleskyssen utgjøre en stor del av tilbudet.

Kvinesdal har 6 offentlige grunnskoler fordelt på 5 barneskoler og 1 ungdomsskole. I tillegg kommer Kvinesdal voksenopplæring og Flekkefjord videregående skole, studiested Kvinesdal. Det er 7 kommunale barnehager i kommunen.

I 2017 var det registrert 3513 personbiler i Kvinesdal, der kjørelengden i snitt per personbil utgjorde 12494 kilometer. Fra 2008 til 2017 økte andelen personbiler i kommunen med over 27 % (kilde SSB).

2.2 Vegsystemet

Det offentlige vegnettet i Kvinesdal kommune er totalt på 387 km. Det private vegnettet utgjør 324 km, som utgjør ca. 45,5 % av det totale vegnettet. Oppsettet nedenfor viser fordeling av offentlig og privat veg i Kvinesdal.

Vegtype	Km veg
Europavei	19
Fylkesvei	217
Kommunal vei	151
Private veier	324
Totalt	711

Tabell 1: Vegnettet Kvinesdal kommune per juni 2018 (kilde NVDB).

De kommunale vegene i kommunen er i relativt god stand fordelt på grus- og asfalterte veger. Standarden på de fylkeskommunale vegen er på sin side mer varierende. Det må sees i sammenheng med det betydelige etterslepet på vedlikehold av fylkesvegnettet.

I 2017 utgjorde antall km tilrettelagt for syklende som kommunen har ansvaret for 2 km. Andelen kommunale veier og gater med belysning utgjorde samme år 52,3 % av alle kommunale veier og gater (kilde SSB/KOSTRA).

Kvinesdal kommune er en langstrakt kommune med hovedsakelig spredt bosetting. Det bidrar til at trafikkmengden på fylkesveiene gjennom kommunen varierer mellom 75-5650 ÅDT (gjennomsnittlig trafikk per døgn). Gjennomsnitt for alle registrerte strekninger tilsvarer 830,5 ÅDT (kilde NVDB, 2018). Det foreligger ikke registreringer av ÅDT på kommunale eller private veger.

Basert på søknadsmassen knyttet til skoleskyss er det mulig å identifisere veistrekningene som vurderes å være særlig farlig eller vanskelig skolevei, jf. tabell 2 nedenfor.

Klassetrinn Skole	1.-4. trinn	5.-7. trinn	8.-10. trinn
Feda skole	✓ Fv. 803 i 80 sone	✓ Fv. 803 i 80 sone	✓ K803 i 80 sone
Liknes kole	✓ Fv. 461 i 80 sone ✓ Fv. 465 i 80 sone ✓ Fv. 801 i 80 sone ✓ Fv. 551 i 80 sone	✓ Fv. 461 i 80 sone ✓ Fv. 465 i 80 sone ✓ Fv. 801 i 80 sone ✓ Fv. 551 i 80 sone	
Kvinesdal ungdomsskole			✓ Fv. 461 i 80 sone ✓ Fv. 465 i 80 sone ✓ K801 i 80 sone ✓ Fv. 551 i 80 sone
Vesterdalen skole	✓ Fv. 465 i 80 sone og i 60 sone over Refskaret ✓ Basgård/Biktjørn ✓ Hompland	✓ Fv. 465 i 80 sone og i 60 sone over Refskaret ✓ Basgård/Biktjørn ✓ Hompland	
Austerdalen skole	✓ K801 i 80 sone ✓ K802 i 80 sone ✓ Jerstadvegen ovenfor skytebanen ✓ Moi	✓ K801 i 80 sone ✓ K802 i 80 sone ✓ Jerstadvegen ovenfor skytebanen i perioden desember-mars	
Kvinlog skule	✓ Fv. 42 i 80 sone ✓ Fv. 465 i 80 sone	✓ Fv. 42 i 80 sone ✓ Fv. 465 i 80 sone	✓ Fv. 42 i 80 sone ✓ Fv. 465 i 80 sone

Tabell 2: Veistrekninger i Kvinesdal kommune innenfor kategorien særlig farlig eller vanskelig skolevei (kilde Kvinesdal kommune, 2018).

2.3 Ulykkessituasjonen i Kvinesdal

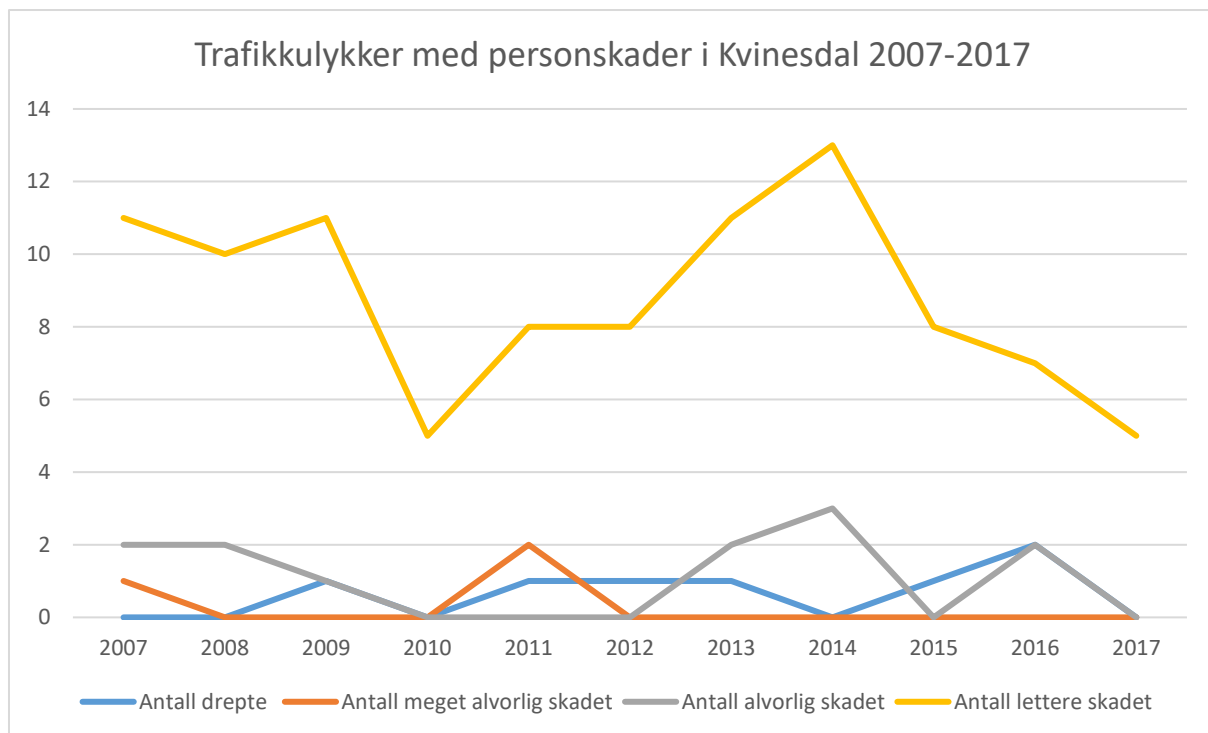
For å beskrive ulykkessituasjonen har Kvinesdal kommune benyttet data fra Nasjonal vegdatabank (NVDB) fra Statens vegvesen. NVDB er en database med informasjon om statlige, kommunale, private, fylkes- og skogsbilveger. En svakhet ved databasen, er at ulykker som ikke blir politirapporter ikke fanges opp. Disse uregistrerte ulykkene er i stor grad eneulykker, der eneulykke på sykkel utgjør en stor andel.

Avhengig av omfanget av skader på personer som er involvert i en ulykke, defineres ulykker i fire ulike kategorier. Ulykker der flere personer er involvert blir kategorisert etter den mest alvorlige skadegraden blant de involverte, se tabell 3.

Skadegrad	Beskrivelse
Dødsulykke	Som drept i trafikkulykke regnes personer som dør umiddelbart eller innen 30 dager som følge av skader fra ulykken.
Meget alvorlig skade	Skader som i en periode truer pasientens liv, eller fører til varig mén av betydelig omfang (30-100 % medisinsk invaliditet).
Alvorlig skade	Skader som krever innleggelse på sykehus og lengre behandling, men som ikke fører til varig mén av betydelig omfang (mindre enn 30 % medisinsk invaliditet).
Lettere skade	Mindre skader som f.eks. brudd, som krever sykehusbehandling, men som ikke medfører innleggelse på sykehus, og som ikke regnes som betydelige.

Tabell 3: Definisjon av skadegrad ved trafikkulykker.

De 11 siste årene har det vært 90 trafikkulykker i Kvinesdal med personskader. Skadene omfatter 7 drept, 3 meget alvorlig skadd, 12 alvorlig skadd og 97 lettere skadd, totalt 119 personskader, jf. figur 1 på neste side.



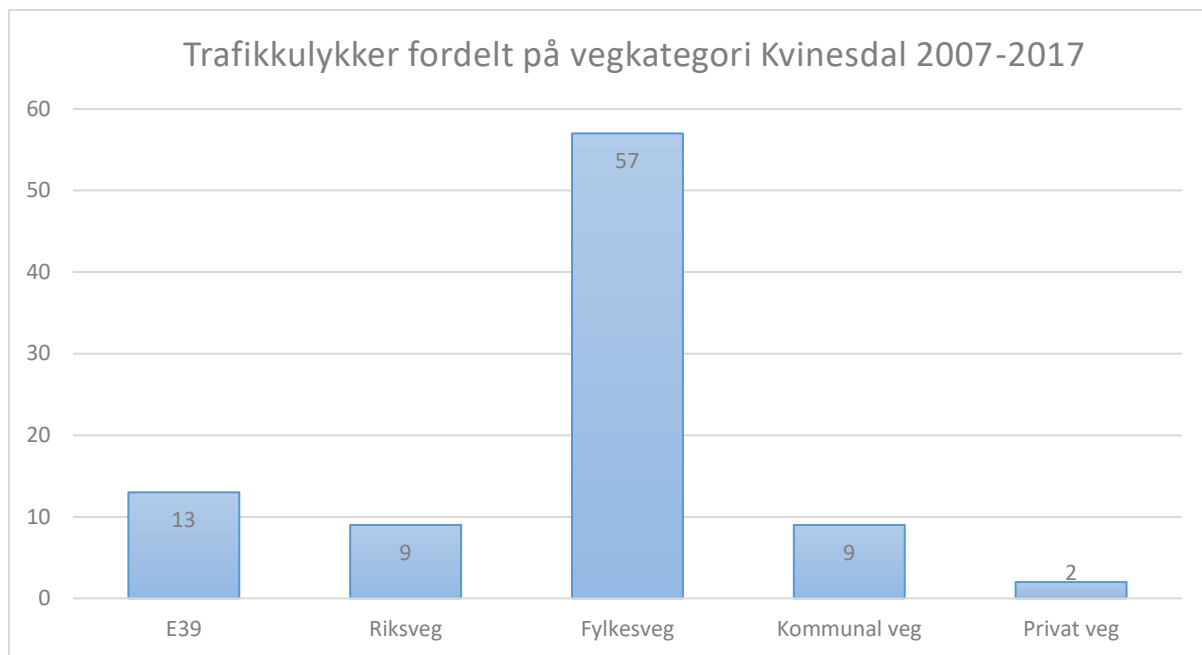
Figur 1: Trafikkulykker med personskader, Kvinesdal kommune 2007-2017 (kilde NVDB).

Ettersom nullvisjonen har hovedfokus på de mest alvorlige ulykkene, er det spesielt viktig å vurdere utviklingen innenfor denne ulykkes kategorien. Antall drepte og hardt skadde i Kvinesdal har variert sterkt fra år til år i perioden 2007-2017. Tabell 4 viser trafikkulykkene spesifisert i forhold til ulykkes kategori og skadegrad.

Ulykkes kategori	Antall ulykker	Antall drepte	Antall meget alvorlig skadd	Antall alvorlig skadd	Lettere skadd
Fotgjengerulykker eller akende involvert	4	0	0	0	4
Sykkelulykker	7	0	0	0	8
Bilulykker	59	5	3	9	68
Mc ulykker	20	2	0	3	17
Sum	90	7	3	12	97

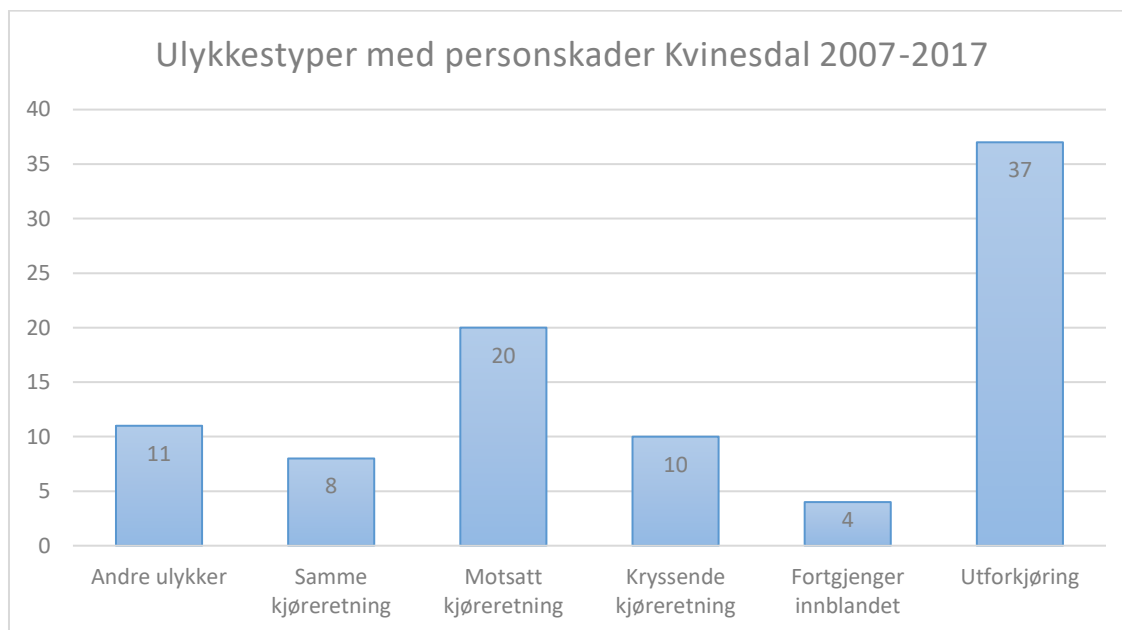
Tabell 4: Oversikt over ulykkes kategorier og skadegrad, Kvinesdal kommune 2007-2017 (kilde NVDB).

Blant de drepte i trafikken i perioden 2007-2017 ble 6 personer drept på fylkesvegene i kommunen, mens 1 person ble drept på E39. Ser vi på alle ulykkene i 10-årsperioden finner vi at det har skjedd fleste ulykker på fylkesvegene, ca. 63 % av ulykkene, jf. figur 2 på neste side.

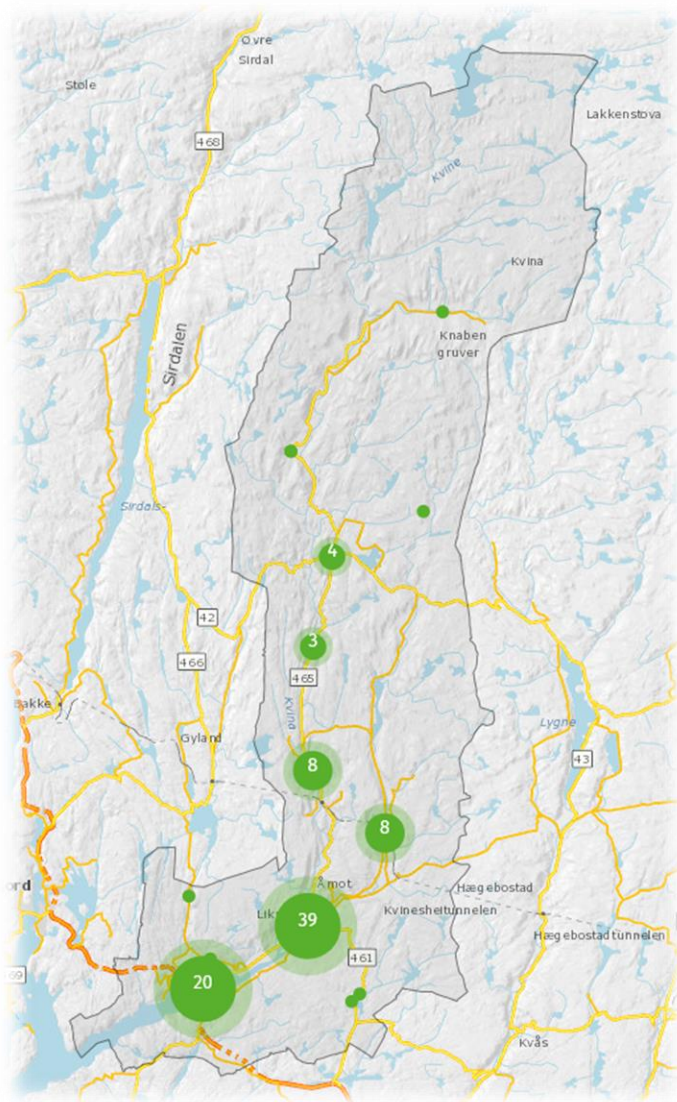


Figur 2: Trafikkulykker fordelt på vegkategori, Kvinesdal kommune 2007-2017 (kilde NVDB).

Utforkjøringer utgjorde klart den største andelen av ulykkestypene med rundt 41 %, jf. figur 3.



Figur 3: Ulykkestyper med personskade, Kvinesdal kommune 2007-2017 (kilde NVDB).



Figur 4: Trafikkulykker med angivelse av antall personskader, Kvinesdal kommune 2007-2017 (kilde NVDB).

I figur 4 fremgår det hvor i kommunen trafikkulykkene med personskader i perioden 2007-2017 har funnet sted. Den geografiske fordelingen av ulykker på vegnettet vil gi grunnlag for å fastslå hvilke punkter og strekninger som er belastet, og som dermed bør gis spesiell oppmerksomhet i forhold til planlegging av tiltak.

Ulykkesutviklingen i Kvinesdal de siste 4 år (2014-2017) sammenlignet med forutgående 4-års periode (2010-2013), viser at antall drepte i trafikken har holdt seg på samme nivå. Det var ingen meget alvorlig skadde i siste 4-års periode, men en økning i antall alvorlig skadde. Som tidligere beskrevet varierer antall drepte og hardt skadde i Kvinesdal fra år til år noe som gjør det vanskelig å kunne trekke entydige konklusjoner i ulykkesutviklingen. Fra 2014 har det imidlertid vært en klar nedgang i antall lettere skadde i trafikken og det ser ut som at denne tendensen holder seg.

Det ble i 2009 og 2010 gjennomført en omfattende verdisettingsstudie for å tallfeste ulykkeskostnadene knyttet til trafikkulykker ved ulike typer skader etter skadegrad, jf. tabell 5 på neste side.

Skadetilfelle	Kostnader avrundet (2009 kr.)
Drept	30.220.000
Meget alvorlig skade	22.930.000
Hard skade	10.590.000
Alvorlig skade	8.140.000
Lettere skade	614.000
Kun materiell skade	30.000

Tabell 5: Ulykkeskostnader (2009 kr.) per skadetilfelle etter skadegrad (kilde Veisten m.fl., 2010; Vegdirektoratet m.fl., 2010).

I perioden 2007-2017 utgjorde de samlede samfunnsøkonomiske kostnadene knyttet til de 90 registrerte trafikkulykkene med personskader i Kvinesdal over 437 millioner kroner (2009 kr.).

3.0 Visjon og mål for trafikksikkerhetsarbeidet i Kvinesdal kommune

Trafikksikkerhetsarbeidet i Kvinesdal kommune bygger på den nasjonale nullvisjonen og en rekke målsettinger som er forankret på nasjonalt, regionalt og lokalt nivå. Disse beskrives i dette kapittelet. Målene for det lokale trafikksikkerhetsarbeidet i planperioden tar utgangspunkt i de lokale utfordringene som statusgjennomgangen for Kvinesdal kommune viser.

3.1 Nasjonale, regionale og lokale målsettinger

Nasjonal transportplan 2018-2029 (NTP) bygger videre på den nasjonale nullvisjonen:

En visjon om at ingen personer skal bli drept eller hardt skadet i trafikken

Nullvisjonen er en klargjøring av at det er moralsk og etisk uakseptabelt at folk blir drept eller hardt skadd i trafikkulykker. I tillegg utgjør ulykkene en kostnad som ikke kan godtas, på tross av de fordelene vegtrafikken gir.

Nullvisjonen er altså både en etisk vegviser og en retningslinje for trafikksikkerhetsarbeidet i Norge. Det innebærer blant annet at transportsystemet, transportmidlene og regelverket for adferd skal utformes på en måte som fremmer trafikksikker adferd hos trafikantene, og i størst mulig grad medvirker til at menneskelige feilhandlinger ikke fører til alvorlige skader eller død.

Nullvisjonen forutsetter en langsiktig, systematisk og målrettet arbeid av alle aktører som påvirker sikkerheten i vegsystemet. Mer informasjon om nullvisjonen finnes på Statens vegvesens hjemmeside www.vegvesen.no.

Folkehelseloven har tydeliggjort og styrket kommunenes ansvar i forhold til ivaretagelse av folkehelsen. Siden trafikkulykker gir et betydelig bidrag til antall skadde, uføre og drepte i samfunnet, vil reduksjon av antall trafikkskadde stå helt sentralt i forhold til å sikre en positiv utvikling på området. Folkehelseloven legger vekt på at en økning av befolkningens fysiske aktivitet er et viktig bidrag til folkehelsen. Økt omfang av gående og syklende i befolkningen vil derfor være viktig.

FAKTABOKS 1.1 - Nullvisjonens tre grunnpillarer



ETIKK. Ett hvert menneske er unikt og uerstattelig. Vi kan ikke akseptere at et stort antall mennesker blir drept eller hardt skadd i trafikken hvert år.

VITENSKAPELIGHET. Menneskets fysiske og mentale forutsetninger er kjent og skal ligge til grunn for utformingen av vegsystemet. Kunnskapen om vår begrensede mestringssevne i trafikken og tåleevne i en kollisjon skal legge premisser for valg av løsninger og tiltak. Vegtrafikksystemet skal lede trafikantene til sikker atferd og beskytte dem mot alvorlige konsekvenser av normale feilhandlinger.

ANSVAR. Trafikantene, myndighetene og andre som kan påvirke trafikksikkerheten, har et delt ansvar. Trafikantene har ansvar for sin egen atferd; de skal være aktsomme og unngå bevisste regelbrudd. Myndighetene har ansvar for å tilby et vegsystem som tilrettelegger for mest mulig sikker atferd og beskytter mot alvorlige konsekvenser av normale feilhandlinger. Kjøretøyprodusentene har ansvar for å utvikle og produsere trafikksikre kjøretøy. Andre aktører, som for eksempel politiet og ulike interesseorganisasjoner, har også et ansvar for å bidra til at trafikksikkerheten blir best mulig.

Siden opplevelsen av trafikksikkerhet er helt sentralt i forhold til folks valg av transportmiddel, er sikring av god trafikksikkerhet for myke trafikanter avgjørende. Ikke minst gjelder det i forhold til å la barn gå eller sykle til skolen på egen hånd, i motsetning til å bli kjørt til skolen.

Agderfylkene har vedtatt Strategiplan for trafikksikkerhet Agder 2018-2029. Denne bygger på nullvisjonen og innehar satsing på fysiske tiltak, holdningsskapende arbeid, kontrollvirksomhet og annet forebyggende arbeid. Barn og unge vektlegges særlig i strategiplanen, der hovedmålet er at barn og ungdoms sikkerhet skal prioriteres i vegplanlegging. Videre at barn og ungdoms synspunkter skal komme til uttrykk i relevante saker.

I kommuneplanens samfunnsdel 2010-2022 er trafikksikkerhet vurdert å være en av flere grunnleggende forutsetninger for kommunens drift- og utviklingsarbeid. I planen slås det fast at trafikksikkerhet er å bry seg om egne innbyggere.

3.2 Mål for trafikksikkerhetsarbeidet i perioden 2019-2031

Trafikksikkerhetsarbeidet i Kvinesdal kommune skal basere seg på den nasjonale nullvisjonen.

Målsettingene for trafikksikkerhetsarbeidet i perioden 2019-2031 bygger på føringene som gis nasjonalt, regionalt og på lokalt nivå.

Mål for trafikksikkerhetsperioden 2019-2031:

Hovedmål

Ingen personer skal bli drept eller hardt skadd i trafikken i planperioden.

Delmål 1

Arbeidet med holdningsskapende trafikksikkerhetstiltak skal prioriteres i planperioden med barn og unge som satsingsområde.

Delmål 2

Alle skolebarn i kommunen skal i løpet av planperioden ha en skoleveg med tilfredsstillende trafikksikkerhet.

Delmål 3

Eldre og mennesker med spesielle behov skal kunne ferdes trygt i sitt nærmiljø.

Delmål 4

Å sykle og gå skal fremstå som et godt, trygt og hensiktsmessig alternativ som transportmiddel.

Delmål 5

Trafikksikkerhetshensyn skal vektlegges i all kommunal plan- og byggesaksbehandling.

Delmål 6

Høy standard på drift og vedlikehold av vegnettet, inkludert gang- og sykkelveier.

4.0 Satsingsområder

For å sikre et klart og tydelig fokus skal trafikksikkerhetsarbeidet i planperioden rettes inn mot 4 satsingsområder.

Ulykkes- og trafikkbildet er i stadig endring og dagens trafikksikkerhetstiltak vil ikke nødvendigvis løse fremtidens utfordringer. Kunnskapsutvikling er derfor en viktig forutsetning for veien mot nullvisjonen. Kunnskap om virkninger av tiltak er også viktig når ressursene er begrenset. Av denne grunn skal alle tiltak utviklet og finansiert (helt eller delvis) av Kvinesdal kommune inneha en evalueringsdel som fastsettes før tiltak kan iverksettes.

Transportøkonomisk institutt (TØI) gir i sin bok *Trafikksikkerhetshåndboken* en samlet og systematisk oversikt over kunnskap og virkninger av ulike trafikksikkerhetstiltak. Håndboken er en nyttig kilde til kunnskap om hva som virker. Oppdater versjon av håndboken er tilgjengelig på internett: <http://tsh.toi.no/>.

4.1 Organisatoriske tiltak

Organisatoriske tiltak er tiltak på systemnivå i kommunens organisasjon med fokus på ansattes sikkerhet i trafikken, samt kommunen som tjenesteprodusent.

Tiltak		Gjennomføring	Ansvar
T1	Styrke trafikksikkerhet i HMS og internkontrollsystemet.	Løpende	Rådmannen
T2	Det utarbeides felles, overordnede sikkerhetsregler for bruk av tjenestebil i Kvinesdal kommune.	2019	
T3	HMS-kurs i trafikksikkerhet og miljøvennlig kjøring for alle ansatte som bruker tjenestebil.	Løpende	
T4	Bruk av ny kjøretøyteknologi skal alltid vurderes ved nyanskaffelse av kommunale biler.	Løpende	
T5	Kommunen innarbeider trafikksikkerhet i reglementet for tildeling av kulturstøtte	2019	Kulturenheten
T6	Kompetanseheving om sikring av barn i bil for ansatte på helsestasjonen.	Løpende	Helsestasjonen

4.2 Holdningsskapende tiltak

Holdningsskapende tiltak er tiltak som har til formål å påvirke holdninger og adferd i trafikken. Grunnlaget for bevisste og varige holdninger blir lagt i barneårene, men mennesker lærer og påvirkes gjennom hele livet.

Trafikksikkerhetsplanens mål om økt innsats på holdningsskapende arbeid, innebærer at virksomhetsområdene levekår og oppvekst vil spille en sentral rolle i

trafikksikkerhetsarbeidet. God trafikkopplæring i barnehage og skole kan legge grunnlag for gode holdninger, som igjen vil kunne bidra positivt til å redusere trafikkulykker i den særlig utsatte aldersgruppen 16-24 år.

Eldre er en utsatt gruppe i trafikken. Det er viktig å nå ut med informasjon til eldre om trafiksikkerhet både til eldre sjåførere og eldre fotgjengere.

For at kommunens holdningsskapende arbeid skal bli mest mulig målrettet og kunnskapsbasert er det viktig at kommunen aktivt søker samarbeid med private og offentlige aktører innenfor fagfeltet.

Tiltak		Gjennomføring	Ansvar
T7	«Sikring av barn i bil». Samtaler og brosjyre til vordende foreldre.	Svangerskapsuke 36-40	Helsestasjonen
T8	«Barns miljø og sikkerhet» (0-6 mnd.) Veiledning og brosjyre til foreldre med nyfødte.	Hjemmebesøk / første kontakt m/helsestasjonen	Helsestasjonen
T9	«Barns miljø og sikkerhet» (6 mnd.–2 år). Veiledning og brosjyre til foreldre med barn i alder ca. 6 mnd.	Ved 6 mnd. konsultasjon på helsestasjonen	Helsestasjonen
T10	«Barn miljø og sikkerhet» (2-4 år). Veiledning og brosjyre til foreldre med barn i 2 års alder.	Ved 2 års konsultasjon på helsestasjonen	Helsestasjonen
T11	«Barns miljø og sikkerhet» (4-6 år). Veiledning og brosjyre til foreldre med barn i alder 4 år.	Ved 4 års konsultasjon på helsestasjonen	Helsestasjonen
T12	«Barns miljø og sikkerhet». Veiledning og brosjyre til foreldre og barn i førskolealder. Samtaler om skoleveg og bruk av refleks.	Ved førskolekontroll (6 år)	Helsestasjonen
T13	Barnehagenes trafikkopplæring integreres i omsorgs- og opplæringsarbeidet og inntas i barnehagenes årsplan.	2019	Barnehagene
T14	Konseptet «Trafikksikker barnehage» skal danne grunnlaget for trafikkopplæringen i barnehagene.	Løpende	Barnehagene
T15	Skolene har integrert trafikkopplæring i lokal læreplan/årsplan i tråd med Kunnskapsløftets kompetansemål.	2019	Skolene
T16	Konseptet «Trafikksikker skole» skal følges for å styre trafiksikkerhetsarbeidet i skolene.	Løpende	Skolene
T17	Skolene gjennomfører tiltak som øker antall barn som går eller sykler til skolen.	2019 deretter løpende	Skolene
T18	Skoler med utfordrende av- og påstigningsområder gjennomfører faste tiltak for mindre henting/levering med bil.	2019 deretter løpende	Skolene

T19	«Hjertesone» innføres ved Liknes skole og Kvinesdal ungdomsskole. Oppstarttidspunkt fastsettes i planleggingsfasen.	2019	Liknes skole, Kvinesdal ungdomsskole
T20	Utrede innføring av «Hjertesone» ved Austerdalen skole, Feda skole, Kvinlaug skule og Vesterdalen skole. Sluttrapport fra skolene fremlegges for drift- og tjenesteutvalget innen 01.11.2019. Evt. innføring av «Hjertesone» skjer med virkning fra 01.01.2020.	2019	Austerdalen skole, Feda skole, Kvinalug skule, Vesterdalen skole
T21	Årlig refleks- og trafikksikkerhetsdag for å synliggjøre viktigheten av refleksbruk og rette fokus på trafikksikkerhet. Dagen legges til den nasjonale refleksdagen (oktober).	2019, deretter løpende	Kommunens trafikksikkerhetsgruppe
T22	Innarbeide trafikksikkerhet i introduksjonsprogrammet for flyktninger.	2019	Voksenopplæringa
T23	Etablere samarbeid med ulike aktører slik at flere eldre tar imot Bilfører 65+ (i regi av Statens vegvesen) og trafikksikkerhetskurs for eldre.	2019	Kommunes trafikksikkerhetsgruppe
T24	Utdeling av informasjonsmateriell og reflekser på møtesteder for eldre.	2019 og løpende	Kommunens trafikksikkerhetsgruppe
T25	«Kjør med ved» trafikksikkerhetstiltak rettet mot aldersgruppen 16-24 år. Tiltakets formål er å endre risikofylt atferd i trafikken	2019 og løpende	Enhet for levekår

4.3 Planmessige tiltak (iht. plan- og bygningsloven)

Som plan- og bygningsmyndighet har kommunen et særlig ansvar for å påse at trafikksikkerhetshensyn blir ivaretatt i arealplaner på alle nivå; fra kommuneplan til prosjektering.

Tiltak		Gjennomføring	Ansvar
T26	Planlegging av veg- og gatenett skal basere seg på vegnormaler som sikrer universell utforming.	Løpende	Plan og miljøenheten
T27	I arealplanleggingen skal det legges vekt på å få færrest mulige kryssinger og minst mulig ferdsel av myke trafikanter langs trafikkbeltede strekninger.	Løpende	
T28	Ved planlegging av nye boligområder skal trafikksikker ferdsel inn og ut av boligområdene prioriteres, herunder å legge til rette for snarveier og gang-/sykkelveger.	Løpende	

T29	I reguleringsplaner skal utbygging av trafikksikre løsninger i størst mulig grad fastlegges gjennom rekkefølgebestemmelser, f.eks. gang-/sykkelveg og gangveg mellom byggefelt skal være ferdigstilt før det gis bygge- eller brukstillatelse for boliger.	Løpende	
-----	--	---------	--

4.4 Fysiske tiltak (kommunale vegar, fylkesvegnettet)

Fysiske tiltak omfatter tiltak for utbedring av veier eller området rundt veien. Listen over prioriterte fysiske tiltak er inntatt i planens handlingsdel, mens kriterier for prioritering av fysiske tiltak er fastsatt i kapittel 4.4.2.

Som utgangspunkt skal alle fysiske tiltak som gjennomføres være universelt utformet og tilrettelagt for alle brukergrupper.

Fysiske tiltak i trafikksikkerhetsplanen er rettet mot offentlige vegar og omfatter ikke tiltak på private vegar.

4.4.1 Vedlikehold og drift av vegnettet

Et godt og vedlikeholdt vegnett er viktig for å sikre tilfredsstillende trafikksikkerhet for alle som ferdes på vegene. Dette gjelder både oppmerking, tydelig og riktig skilting, bryting/strøing og opprettholdelse av dekkestandarden på både gang-/sykkelvegar og i kjørebanelen. Brøyting og strøing er viktig for å ivareta sikkerheten for alle trafikkgrupper vinterstid. Innstasen på dette området er særlig viktig for å ivareta attraktiviteten ved å gå eller sykle på vinterstid.

Ivaretagelse av gode siktforhold (frisikt), spesielt i kryssområder og ved krysningspunkter for myke trafikanter, er viktig for å sikre trafikksikkerheten. I perioden i vekstsesongen kan tilveksten av vegetasjon bli såpass stor at problemer kan oppstå. De ulike vegeierne (kommunene, fylkeskommunen, staten) har ansvar for siktrydding langs sine respektive vegnett. Private grunneiere på sin side er forpliktet til å ivareta siktforhold der vegetasjon innvirker på forholdene ved offentlig veg.

Tiltak		Gjennomføring	Ansvar
T30	Gjennomgang av kommunale gang-/sykkelvegar for å sikre tilfredsstillende frisikt.	2019, deretter løpende oppfølging	Teknisk drift

4.4.2 Kriterier for prioritering av fysiske tiltak

Kvinesdal kommunen har i sitt trafikkisikkerhetsarbeid invitert innbyggerne til å komme med innspill og synspunkter. Omfanget på innspilt fysiske tiltak overskrider lagt hva som er mulig å gjennomføre innenfor de økonomiske rammer som er til rådighet hvert enkelt år. Listen over fysiske tiltak vil derfor bli gjenstand for årlig vurdering og prioritering ved rullering av planens handlingsdel. Innspilte tiltak som ikke kommer på tiltakslisten blir dermed nullstilt og må følgelig spilles inn på nytt for å bli gjenstand for fornyet vurdering.

Som er resultat av omfanget på både innspill og tiltakslisten, er det vurdert som nødvendig å innføre kriterier for prioritering av fysiske tiltak.

I planperioden skal følgende kriterier legges til grunn for prioritering av fysiske tiltak:

- 1) Skoleveger/gang-/sykkelveger innenfor skoleskyssgrensen på 2 km, 1. klassetrinn. Strekninger nærmest skolen prioriteres først.
- 2) Skoleveger/gang-/sykkelveg innenfor skoleskyssgrense på 4 km, 2.-10. klassetrinn. Strekninger nærmest skolen prioriteres først.
- 3) Andel skolebarn og andre myke trafikanter kontra mengde kjørende (ÅDT).
- 4) Fartsnivå og andre risikofremmende forhold.
- 5) Kost/nytte vurdering.
- 6) Tiltak som er i tråd med vedtatt areal-/reguleringsplaner.

4.4.3 Gjennomføring av trafikkisikre soner 2 km rundt skolene

Kriteriene for prioritering av fysiske tiltak innebærer at skoleveger innenfor en radius på 2 km fra skolene (skoleskyssgrense for 1. klassetrinn) skal ha høyest prioritet ved vurdering av tiltak.

Tiltak		Gjennomføring	Ansvar
T31	Teknisk drift kartlegger behovene for sikring av skoleveger innenfor 2 km sonen rundt skolene. Arbeidet skal resultere i kartfestede sikringsbehov knyttet til hver enkelt skole.	2019-2020	Teknisk drift

4.4.4 Fysiske tiltak på fylkesvegnettet

Det regionale vegnettet består av fylkesveier og tidligere riksveger. Fylkeskommunen har prioriterings- og finansieringsansvar for utbygging, drift og vedlikehold m.m., mens Statens Vegvesen har en administrerende og rådgivende funksjon når det gjelder fylkesveier.

Basert på innspill og kommunens egne vurderinger utarbeider Kvinesdal kommune en prioritert liste over fysiske tiltak på fylkesvegnettet. Listen gjennomgås i det årlig dialogmøte med fylkeskommunen og Statens vegvesen som finner sted i tidsrommet januar-mars.

Fysiske tiltak knyttet til fylkesvegnettet deles inn i 11 kategorier:

- Bussholdeplass
- Uprioriterte tiltak ved bussholdeplass
- GS-veg
- Gangfelt
- Uprioriterte tiltak for gangfelt
- Fartsdempende tiltak
- Uprioriterte tiltak for fartsdempende tiltak
- Belysning
- Opparbeidelse/oppgradering/sikring av veg/kryss
- Uprioriterte tiltak for opparbeidelse/oppgradering/sikring av veg/kryss
- Ferdig utførte tiltak for fylkeskommunale veger

Alle tiltak blir deretter oppsummert i situasjonskart. Hvert enkelt tiltak blir prioritert både i forhold til kategori og rekkefølge. Hver kategori begrenses til 3 tiltak.

4.4.5 Fysiske tiltak på kommunale veger

Fysiske tiltak på kommunale veger er delt i 3 kategorier:

- Prioriterte tiltak for kommunale veger
- Uprioriterte tiltak for kommunale veger
- Ferdige utførte tiltak for kommunale veger

Ut fra innspill, kommunens egne vurderinger og vedtatte kriterier for prioritering av fysiske tiltak, utarbeides liste over prioriterte tiltak på kommunale veger. Tiltak på listen er angitt i prioritert rekkefølge og innenfor den årlige rammen for midler avsatt til fysiske tiltak.

5.0 Oppfølging av planen

5.1 Revisjon av trafikksikkerhetsplanen

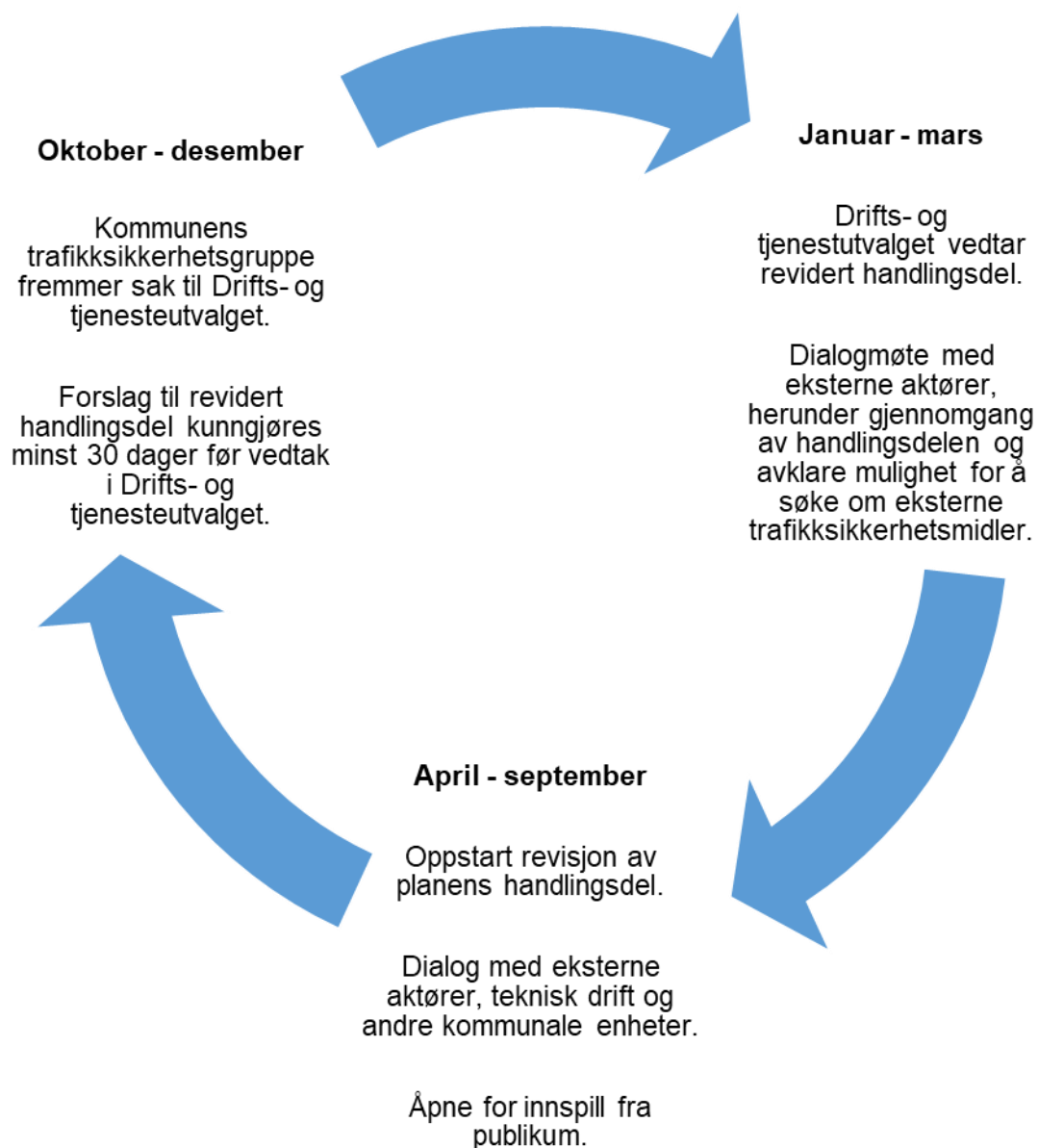
Trafikksikkerhetsplanen har en planperiode på 12 år. For at planen skal være i tråd med nasjonale og regionale mål og være oppdatert på trafikk- og ulykkessituasjonen i Kvinesdal, legges det til grunn at planen skal rulleres en gang i hver kommunestyreperiode.

5.2 Planens handlingsdel

Planens handlingsdel skal revideres årlig. Den årlige revisjonene skal skje gjennom tverrfaglig samarbeid som involverer kommunens enheter og eksterne samarbeidspartnere. Arbeidet skal bidra til at riktige tiltak blir prioritert. I handlingsdelen foretas fordelingen av trafikksikkerhetsmidlene på prioriterte tiltak. Ved fastsetting av planens handlingsdel blir midlene avsatt til trafikksikkerhetstiltak i årsbudsjett fordelt på prioriterte tiltak.

5.2.1 Års syklus for trafikksikkerhetsarbeidet

Års syklus for trafikksikkerhetsarbeidet i Kvinesdal kommune beskriver prosessen knyttet til revisjon av planens handlingsdel, se figur 5 på neste side.



Figur 5: Års syklus trafiksikkerhetsarbeidet i Kvinesdal kommune.

Kommunens trafiksikkerhetsgruppe er ansvarlig for prosessen som skal lede frem til sak til drift- og tjenesteutvalget om innstilling til hvilke tiltak som bør prioriteres i handlingsdelen.

I revisjonsprosessen skal trafiksikkerhetsgruppa ha dialog og samarbeid med eksterne aktører, teknisk drift og andre kommunale enheter. Videre skal publikum inviteres til å komme med innspill til planens handlingsdel begrenset til en periode på 6 uker i tidsrommet april-september.

Det legges til grunn at revidert forslag til handlingsdel kunngjøres minst 30 dager før vedtak i drifts- og tjenesteutvalget i samsvar med plan- og bygningsloven § 11-4. Revisjon av planens handlingsdel er nærmere omtalt i kapittel 5.2.2.

Ansvarlig for gjennomføring og oppfølging av vedtatte trafikksikkerhetstiltak i trafikksikkerhetsplanen er leder for enheten(e) som er opplistet under punktet «Ansvar» i tiltakstabellene i kapittel 4.0. For tiltak der kommunens trafikksikkerhetsgruppe er tillagt ansvar, er det leder at gruppa som står ansvarlig.

Gjennomføring og oppfølging av tiltak i planen er forutsatt å skje fortløpende gjennom året og med rapportering av gjennomførte tiltak i årsrapporten.

5.2.2 Revisjon av planens handlingsdel

Revisjon av planens handlingsdel er regulert av plan- og bygningsloven § 11-4. Forslaget til revidert handlingsdel skal gjøres offentlig minst 30 dager før vedtak i drifts- og tjenesteutvalget. I prosessen som leder frem til revidert handlingsdel er det forutsatt at kommunen innhenter synspunkter fra fylkeskommunen, Statens vegvesen og andre som har ansvar for gjennomføring av tiltak i handlingsdelen, jf. års syklus for trafikksikkerhetsarbeidet beskrevet i kapittel 5.2.1.

Ved revisjon av planens handlingsdel vil Kvinesdal kommune gå lengre enn kravene i plan- og bygningsloven ved å legge til rette for medvirkning ved at publikum i en perioden begrenset til 6 uker i perioden april-september gis anledning til å komme med innspill.

5.2.3 Krav til utforming av innspill til fysiske tiltak

For at mottatte innspill knyttet til det offentlige vegnettet i kommunen skal kunne behandles optimalt, må innspill inneholde følgende opplysninger:

- Klar problemstilling med angivelse av vegnavn
- Forslag til tiltak
- Plassering av tiltak på situasjonskart i målestokk 1:1000

Innspill som ikke inneholder tilstrekkelig informasjon vil bli gitt skriftlig tilbakemelding om å sende inn de opplysninger som mangler.

5.3 Økonomiske rammer

Det vil være midlene som avsettes i budsjett- og økonomiplan som vil legger føringer for hva som faktisk kan gjennomføres av trafikksikkerhetstiltak i planperioden.

De siste årene har Kvinesdal kommune årlig bevilget kr. 400.000 til trafikksikkerhetstiltak i årsbudsjett/økonomiplan.

Ut fra begrensede økonomiske ressurser vil eventuell større trafikksikkerhetsprosjekt i kommunen måtte løftes inn i budsjett- og økonomiplanarbeidet. Mulighet for å søke om eksterne trafikksikkerhetsmidler må alltid vurderes.

5.3.1 Fordelingsnøkkel trafikksikkerhetsmidler

Revidert kommunedelplan for trafikksikkerhet videreføre kommunens trafikksikkerhetsarbeid, men øker i betydelig grad satsingen på det forebyggende trafikksikkerhetsarbeidet.

For at kommunens satsing på holdningsskapende tiltak i planen skal kunne realiseres, legger planen til grunn at midler avsatt til trafikksikkerhet skal fordeles med henholdsvis 50 % til holdningsskapende tiltak og 50 % til fysiske tiltak.

Ved fastsetting av planens handlingsdel vil midlene avsatt til trafikksikkerhetstiltak i årsbudsjett bli fordelt etter fastsatt fordelingsnøkkel på prioriterte tiltak i samsvar med planens mål og satsingsområder.