



Vennesla kommune
Seksjon for samfunnsutvikling

Trafikksikkerhetsplan 2014 - 2026



Vedtatt av kommunestyret, sak nr 44/14

04.09.2014

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



Innhold

1	Innledning	4
1.1	Bakgrunn og hensikt	4
1.2	Organisering	4
1.3	Samarbeidspartnere	4
1.4	Planprosess	5
1.5	Økonomi	5
1.6	Forankring i overordnede planer	6
1.6.1	Nasjonal Transportplan (NTP)	6
1.6.2	Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2014-17	6
1.6.3	Strategiplan for trafikksikkerhet - Agderfylkene 2014-17	7
1.6.4	Kommuneplanen	7
1.6.5	Kommunedelplan for sykkel i Vennesla	8
1.6.6	Folkehelse	8
1.6.7	Trafikksikkerhet og HMS	9
1.7	Trafikksikker kommune	9
2	Trafikk- og ulykkessituasjon	10
2.1	Trafikksituasjon	10
2.2	Ulykkessituasjonen	12
2.3	Ulykkesrisiko	14
3	Visjon og Målsetting	15
3.1	Nullvisjonen	15
3.2	Nullvisjonen i Søgne, Songdalen og Vennesla	15
3.3	Kommunens trafikkvisjon - Hovedmål	16
4	Satsingsområder	17
4.1	Holdningsskapende arbeid mot ungdom	17
4.2	Trafikksikker kommune	17
4.3	Fysiske tiltak	17
5	Handlingsplan	18
5.1	Holdningsskapende og forebyggende arbeid	18
5.1.1	Trafikkopdragelse	18
5.1.2	Trafikkopplæring i barnehagen	18
5.1.3	Trafikkopplæring i skolen	19
5.2	Informasjon, kontroll og overvåking	20
5.2.1	Nullvisjonsprosjektet	20
5.3	Fysiske tiltak på vegnettet	22
5.3.1	Kommunale veger – handlingsplan fysiske tiltak	22
5.3.2	Fylkesveier – Handlingsplan fysiske tiltak	28
5.3.3	Riksveg 9 – handlingsplan fysiske tiltak	33
5.4	Skoleskyss grunnet farlig skoleveg	34
5.5	Universell utforming	35
5.6	Tilpasning for eldre	35
6	Oppfølging av planen	36
7	Vedlegg	



1 Innledning

1.1 Bakgrunn og hensikt

I kommunens planprogram er det vedtatt at utarbeidelse av trafiksikkerhetsplan skal utføres i 2013/14. Sist kommunen utarbeidet trafiksikkerhetsplan var i 2008, vedtatt av Levekårsutvalget 07.02.08. Denne planen gjaldt kun skoleveger og hadde fokus på hvilke elever som har rett til fri skoleskyss grunnet farlig skoleveg samt en rekke forslag til fysiske tiltak for å redusere trafikkrisikoen på skolevegen.

Trafiksikkerhetsplanen som nå er utarbeidet har et bredere utgangspunkt, men barn og unge er fremdeles et hovedfokus.

Vennesla kommune ble i 2013 med i nullvisjonsprosjektet sammen med Søgne og Songdalen. Nullvisjonen er grunnlaget for alt trafiksikkerhetsarbeid i Norge. Det er en visjon om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller livsvarig skadde i trafikken. Prosjektet har hovedfokus på holdningsskapende arbeid og er et bra supplement til kommunens trafiksikkerhetsarbeid som i stor grad tidligere har bestått av fysiske tiltak på vegnettet.

Trafiksikkerhetsplanen er todelt. Den ene delen går på strategi og holdningsskapende arbeid/tiltak. Denne delen er i stor grad felles for nullvisjonskommunene Søgne, Songdalen og Vennesla. Den andre er opplisting og prioritering av fysiske tiltak for den enkelte kommune.

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

1.2 Organisering

Utarbeidelse av planen har foregått i samarbeid med prosjektleder av Nullvisjonen. I tillegg har vi hatt en intern ressursgruppe for Vennesla kommune med representanter fra politiet, barnehage- og skolesektoren, enhet for teknisk forvaltning, folkehelsekoordinator (kommunelegen), barn- og unges representant/SLT-koordinator, rådet for eldre og rådet for funksjonshemmede.

1.3 Samarbeidspartnere

Ulike instanser og organisasjoner som politiet, Statens vegvesen, Vest-Agder fylkeskommune m.fl. har bidratt med viktige innspill underveis i planprosessen.

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



Trafiksikkerhetsplan for Vennesla kommune vedtatt 4.9.2014

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

Nullvisjonens prosjektleder har en sentral rolle i utarbeidelse av trafiksikkerhetsplanen for å få nullvisjonsarbeidet inn som en naturlig del av det generelle trafiksikkerhetsarbeidet i kommunen.

1.4 Planprosess

Ressursgruppa hadde første oppstartsmøte den 25.11.13. Her ble føringer for videre arbeid klarlagt. Melding om oppstart av planen ble annonsert i Vennesla Tidende og Fedrelandsvennen den 14.01.14. Her ble det og meldt om at velforeninger/innbyggere kunne komme med innspill til planen. Skoler og barnehager ble tilskrevet særskilt samt at det ble gitt informasjon i rektormøte og møte med styre for barnehager.

Alle skoler har kommet med innspill, fra de fleste både fra ansatte, elevråd, foreldreutvalg og samarbeidsutvalg. Flere barnehager har kommet med innspill, eldrerådet har kommet med flere innspill og noen private personer. Til sammen er det kommet ca 30 innspill med til sammen rundt 70-80 ønsker om tiltak. De fleste innspillene gjelder fysiske tiltak på vegnettet.

Forslag til fysiske tiltak på det kommunale vegnettet er gjennomgått i samarbeid med enhet for teknisk forvaltning. Tiltak kommunen mener bør prioriteres er tatt med i handlingsplanen kap 5.3.1. Fysiske tiltak på fylkes- og riksvegnettet vil Fylkeskommunen / Statens vegvesen vurdere og prioritere i ettertid av vedtatt plan. Forslag til tiltak på fylkesvegnettet er opplistet i kap 5.3.2 og på riksvegen kap 5.3.3.

Planene er gjennomgått av den interne ressursgruppa og arbeidsgruppa for nullvisjonen. Den er sendt på intern høring til rektorer og barnehagestyrer.

Planen ble vedtatt av kommunestyret i møte 04.09.2014.

1.5 Økonomi

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

For fysiske tiltak på kommunale veger vil planen danne grunnlag for årlig vurdering i forbindelse med budsjett- og økonomiplanprosessen. For fysiske tiltak på fylkesvegnettet vil planen danne grunnlag for innspill til fylkets handlingsprogram for fylkesveger. For å få midler til tiltak på fylkesvegnettet krever fylkeskommune at tiltak er hjemlet i kommunale trafiksikkerhetsplaner.

Større tiltak som f.eks. bygging av gang- og sykkelsti eller planskilte krysningspunkter vil i stor grad finansieres gjennom ATP-samarbeidet. Et areal- og transportplansamarbeid mellom knutepunkt-sør kommunene, Vest-Agder og Aust-Agder fylkeskommuner og Statens vegvesen, region sør. I inneværende periode (frem til 2017/18) er det vedtatt samferdselspakke for Kristiansandsregionen, «myke tiltak» som finansiere ulike større trafiksikkerhetsprosjekter. Det er ATP-utvalget som består av politikere fra kommunene og fylkeskommunene som har vedtatt prioriteringen av tiltak. Det arbeides nå med å etablere en ny bymiljøpakke som skal erstatte dagens samferdselspakke.

Vennesla er en kommune i vekst.

- I 2013 hadde vi en folkevekst på 1,67 %
- Vi passerte 14.000 innbyggere februar 2014



Trafiksikkerhetsplan for Vennesla kommune vedtatt 4.9.2014

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

1.6 Forankring i overordnede planer

På nasjonalt plan er arbeidet med trafikkssikkerhet forankret i Nasjonal transportplan (NTP). Parallelt med utarbeidelse av kommunens plan er også en ny Nasjonal tiltaksplan for trafikkssikkerhetsarbeid på veg samt fylkets strategiplan for trafikkssikkerhet i Agder ferdigstilt. Mange av de nasjonale og fylkeskommunale forventninger har resultert i tiltak i denne planen, noe som sikrer en rød tråd i arbeidet fra nasjonalt til kommunalt nivå.

1.6.1 Nasjonal Transportplan (NTP)

I NTP for perioden 2010–2019 ble det besluttet at det som et etappemål på veg mot nullvisjonen skal settes som ambisjon at antall drepte og hardt skadde i vegtrafikken skal reduseres med minst en tredel innen 2020. Føringene i NTP blir fulgt opp gjennom Nasjonal tiltaksplan for trafikkssikkerhet på vei for perioden 2014-2017. Tiltaksplanen vil gi en samlet framstilling av hvordan de ulike aktørene sammen vil bidra til å nå trafikkssikkerhetsmålene.

Det er en nasjonal målsetting at all vekst i persontrafikk skal tas av kollektiv, gange og sykling. For å nå en slik målsetting er det viktig å tilrettelegge for gående/syklende og tiltak for trafikkssikkerhet må følges opp mot disse trafikantene. Utbedring av kryss, sikring av krysningspunkter for gående/syklende og sykkelveginspeksjoner vil få særlig oppmerksomhet. I tillegg vil tiltak for økt overholdelse av fartsgrense, økt bilbeltebruk og redusert omfang av ruspåvirket kjøring bli tre viktige satsinger i planperioden.

Ett av hovedmålene i NTP er at løsningene skal utformes slik at flest mulig kan bruke transportsystemet på en likestilt måte. Det kan dreie seg om bussholdeplasser, gangfelt, krysningspunkt og veier.

1.6.2 Nasjonal tiltaksplan for trafikkssikkerhet på veg 2014-17

I 2018 skal det være maksimalt 680 personer drepte og hardt skadde på norske veier. Dette er målet for Nasjonal tiltaksplan for trafikkssikkerhet 2014-2017 som ble lagt fram 18. mars 2014.

Planen inneholder 122 målrettede tiltak som skal bidra til at antall drepte og hardt skadde på norske veger reduseres med minst 20 prosent innen 2018. Denne målsetningen er et delmål mot regjeringens mål fastsatt i Nasjonal transportplan 2014-2023: I 2024 skal det være maksimalt 500 drepte og hardt skadde i vegtrafikken. Dette målet innebærer nesten en halvering sammenlignet med dagens situasjon.



1.6.3 Strategiplan for trafikksikkerhet - Agderfylkene 2014-17

For å binde de nasjonale føringene med de regionale og lokale målsettinger, er det utarbeidet Strategiplan for trafikksikkerhet for Agderfylkene 2014-2017. Målsettingen med strategiplanen er å få et grunnlag for en bred prioritering av arbeidet med trafikksikkerhet, og samtidig til en god koordinering mellom de mange aktørene i regionen.

I arbeidet med å skape en trafikksikkerhetskultur i Agderfylkene er følgende tema/ satsingsområder prioritert i planforslaget:

- Trafikksikkerhet i areal- og transportplanlegging
- Styrke trafikksikkerhetsarbeidet i kommunene
- Vektlegge trafikksikkerhet og HMS i private og offentlige virksomheter
- Informasjon og opplæring av barn og unge
- Sikre myke trafikanter – fotgjengere og syklist
- Redusere utforkjørings- og møteulykkene
- Effektivisere og spisse politiets og vegvesens kontroll virksomhet

1.6.4 Kommuneplanen

Kommuneplanen er en overordnet plan for utviklingen av Venneslasamfunnet.

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



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

Vennesla kommunes arealpolitikk har som mål å legge til rette for vekst og verdiskaping. Kommuneplanen har som delmål sagt at kommunen skal ha et vegnett som er trygt. Videre er et delmål i planen å etablere et sammenhengende sykkelvegnett av god kvalitet. Kommunens mål for miljø- og klima er å tilrettelegge for myke trafikanter og utvikle muligheten for kollektivtransport. Og i sammenheng med dette at det lages et utbyggingsmønster som vil begrense transportbehovet.

Fra Nasjonal transportplan:

I 2024 skal det være maksimalt 500 drepte og hardt skadde i vegtrafikken. Dette målet innebærer nesten en halvering sammenlignet med dagens situasjon.



1.6.5 Kommunedelplan for sykkel i Vennesla

Vennesla kommune har i samarbeid med Statens Vegvesen og Vest-Agder fylkeskommune utarbeidet kommunedelplan for sykkel i Vennesla. Planen ble vedtatt av kommunestyret januar 2014.

Kommunedelplanen er en overordnet plan for sykkelvegnettet i kommunen. Den viser sykkelruter og løsningsprinsipper samt konkretiserer nødvendige tiltak for å bedre forholdene for syklistene.

Kommunedelplanen har følgende mål:

Sikre areal til fremtidig utvikling av et sammenhengende hovedvegnett for sykkel

Være beslutningsgrunnlag for fremtidig prioriteringer.

Bidra til at det blir trygt og mer attraktivt å sykle i Vennesla på et godt tilrettelagt sykkelvegnett.

Det skal oppleves like attraktivt å sykle som og kjøre bil.

Sykeltrafikken i Vennesla skal øke fra 8 % til 11 %

80 % av andel barn og unge som går eller sykler til/fra skolen

Kommunedelplanen har høy fokus på trafiksikkerhet. Både i form av utbygging av et bedre sykkelvegnett og fokus på løsninger som separerer trafikantgrupper

Planen har lagt inn løsninger som separerer gående og syklende på alle strekninger i sentrale strøk. Separasjon av gående og syklende fører til bedre fremkommelighet for sykelisten og bedre trafiksikkerhet for alle grupper. Planen har og fokus på å sikre trygge skoleveger.



1.6.6 Folkehelse

Trafiksikkerhetsarbeid er en viktig del av det forebyggende folkehelsearbeidet i lokalmiljøet, og bør legge premisser for politiske beslutninger. Dette gjenspeiles også gjennom Helsedirektoratets bidrag i nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet.

Folkehelse skal innarbeides i kommuneplanen fordi folkehelse skal gjenspeiles i alle deler av kommunens planarbeid.

Prinsipper for utforming av fremtidig sykkelvegnett i Vennesla:

- Fremkommelighet for arbeidsreisende
- Sikker skoleveg
- Skille gående og syklende
- Sikkerhet for alle trafikantgrupper

Trafiksikkerhetsplan for Vennesla kommune vedtatt 4.9.2014



1.6.7 Trafikksikkerhet og HMS

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

Ansatte ferdes til daglig i trafikken, enten til og fra møter, pasienter eller bedriftsbesøk. I tillegg er det flere ansatte som utfører arbeid hvor kjøretøy brukes i tjenesten. De ansattes sikkerhet må ivaretas ved at det stilles krav til både fører, kjøretøyet og til arbeidsgiver. Sikkerhet for de ansatte er et lederansvar og det er derfor naturlig at det lages system og rutiner for ulykker i trafikken. Målet er at ingen skal settes i fare under transport i kommunal regi.

1.7 Trafikksikker kommune

Trygg Trafikk har utarbeidet kriterier for hva en trafikksikker kommune er og hvordan kommunen bør jobbe. For å lykkes med kommunalt trafikksikkerhetsarbeid må arbeidet skje i flere av kommunens etater. I tillegg må trafikksikkerhetsarbeidet forankres i den politiske og administrative ledelse. I Nasjonal Tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2014-2017 er det foreslått at Trygg Trafikk, i samarbeid med fylkeskommunene, skal arbeide for at kommunene skal ha et mer tverrsektorielt og systembasert trafikksikkerhetsarbeid. Det er en ambisjon at det ved utløpet av planperioden skal være minst tre kommuner i hvert fylke som skal godkjennes som trafikksikre kommuner.

Trafikksikker kommune vil inngå som en viktig del av nullvisjonssatsingen i kommunene i Vest-Agder. Vennesla kommune har vedtatt at de ønsker å bli en trafikksikker kommune. Kommunene Songdalen og Søgne vil vurdere om de også vil slutte seg til dette konseptet.

Trafikksikker kommune har utarbeidet sjekklister for de ulike ansvarsområdene i en kommune. Disse sjekklisterne er en god måte å se om kommunen oppfyller kriteriene for å bli en trafikksikker kommune.



2 Trafikk- og ulykkessituasjon

2.1 Trafikksituasjon

Bilvegnettet i Vennesla består av omtrent 30km riksveg (RV 9), 130km fylkesveg, 110km kommunal veg (hvor mye er veger i boligområder) og 200 km privat veg

Langs riksvegen har vi ca 3,5 km gs-veg/fortau, langs fylkesveg har vi ca 10 km gs-veg/fortau og langs kommunal veg har vi også ca 10 km gs-veg/fortau.

Trafikkmengde:

Trafikkmengde oppgis som årsdøgntrafikk (ÅDT): Gjennomsnittlig trafikkmengde pr. døgn beregnet ut fra total (faktisk eller beregnet) trafikkmengde for hele året, delt på antall dager i året.

Statens vegvesen har tellinger på riks- og fylkesvegnettet.

Riksveg 9 har to tellepunkter innenfor Vennesla kommune. Tall fra 2012 :

Homstein – Skarpengland har en ÅDT på 4200.

Skarpengland – Reiersdal har en ÅDT på 2950

På fylkesvegnettet har vi svært varierende mengde trafikk. Det er kun på de mest trafikkerte fylkesvegene vi har tall for ÅDT.

Den mest trafikkerte vegen vi har er fv 405 som strekker seg fra Kvarstein bru (kommunegrense Kr.sand) til kommunegrense Iveland litt nord for Samkom. Statens vegvesen har flere målestasjoner langs fv 405 som måles hvert fjerde år. Årsdøgntrafikken (ÅDT) er i 2012 målt til:

Ved Kvarstein ÅDT: 7900

Ved Vikeland ÅDT: 10150

Ved Holte ÅDT: 9200

Ved Storevold (nord for kryss Granlivegen) ÅDT: 3300

Ved kommunegrense Iveland (nord for Samkom) ÅDT: 750

Fv 453 (Ålefjærvegen): ÅDT 2800 og

Fv 454 (Drivenesvegen): ÅDT på 1650.

Statens vegvesen planlegger nye målepunkter som måler kontinuerlig på fv 405 ved Kvarstein og fv 453 ved Lomtjønn.

På det kommunale vegnettet har kommunen selv målt trafikken på noen av våre veger:

Sentrumsvegen, ÅDT: 3300 (2013)

Auravegen, ÅDT: 800 (2013)

Skolevegen, ÅDT: 1700 (2013)

Stemhei, ÅDT: 1000 (2013) 26% lastebiler

Eidsvollsvog, ÅDT: 700 (2013)

Drivenesvegen (Moseidmosletta), ÅDT: 3600 (2013)

Granlivegen, ÅDT: 4100 (2011)

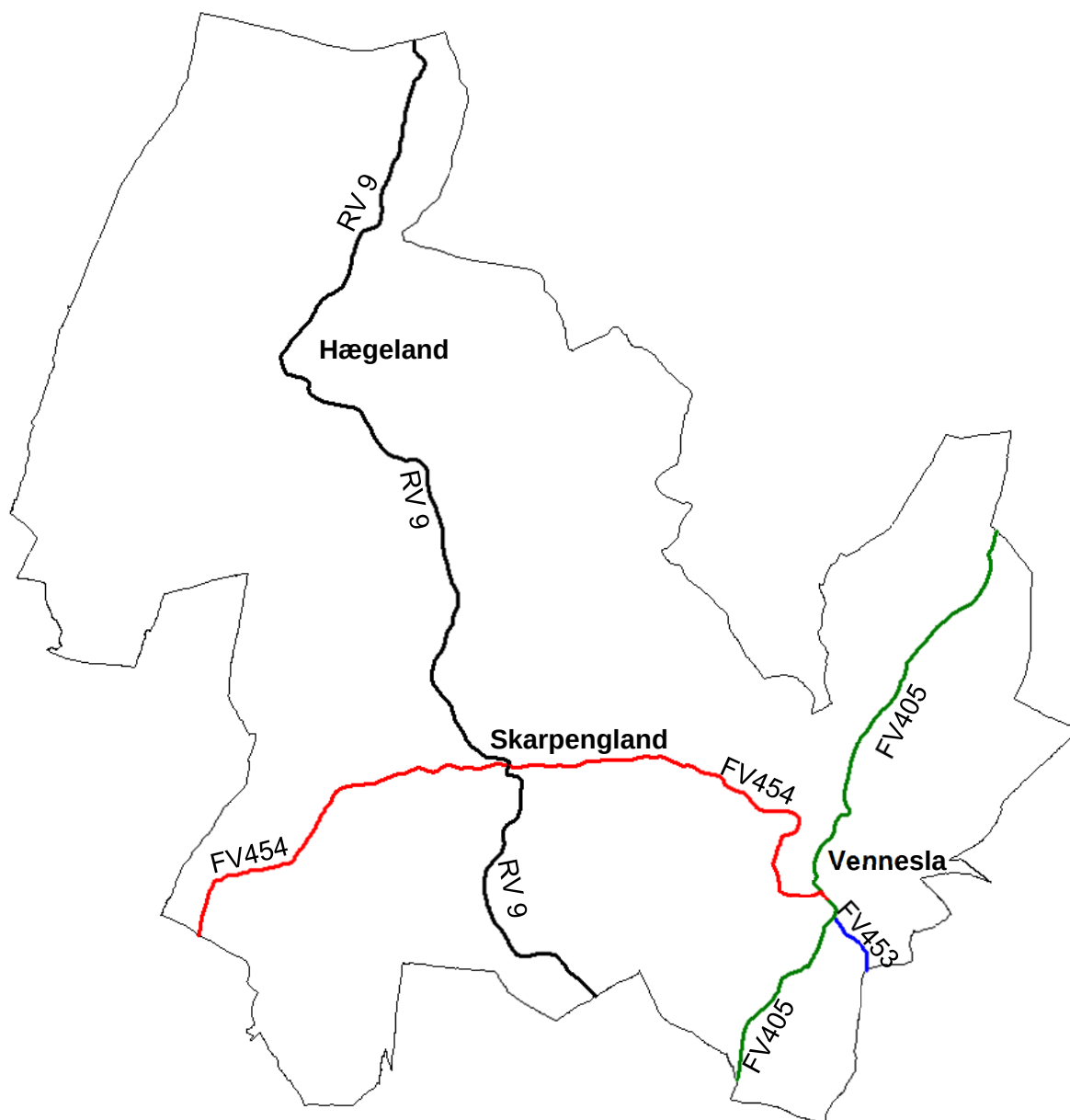
Torsbyvegen, ÅDT: 3100 (2011)

Vennesla kommune har et areal på 384,46 km²



Trafikksikkerhetsplan for Vennesla kommune vedtatt 4.9.2014

Det er de mest trafikkerte vegene som også har økende trafikk. Fv 405 er hovedåren i Vennesla og all utbygging vil føre til økende trafikk på denne. Også fv 453 og fv 454 vil ha økende trafikk fremover. Det samme gjelder for de fleste av de mest trafikkerte kommunale vegene.



**Vennesla kommunes mest trafikkerte veg er
fv 405 – Venneslavegen.
Ved Vikeland er det i dag over 10.000 biler i døgnet.**



2.2 Ulykkessituasjonen

I landet som helhet har det vært en nedgang i ulykker fra 1970 da det var 560 drepte til 190 drepte, som vist i figur 1. De siste 10 årene har det vært en halvering av ulykker i landet som helhet.

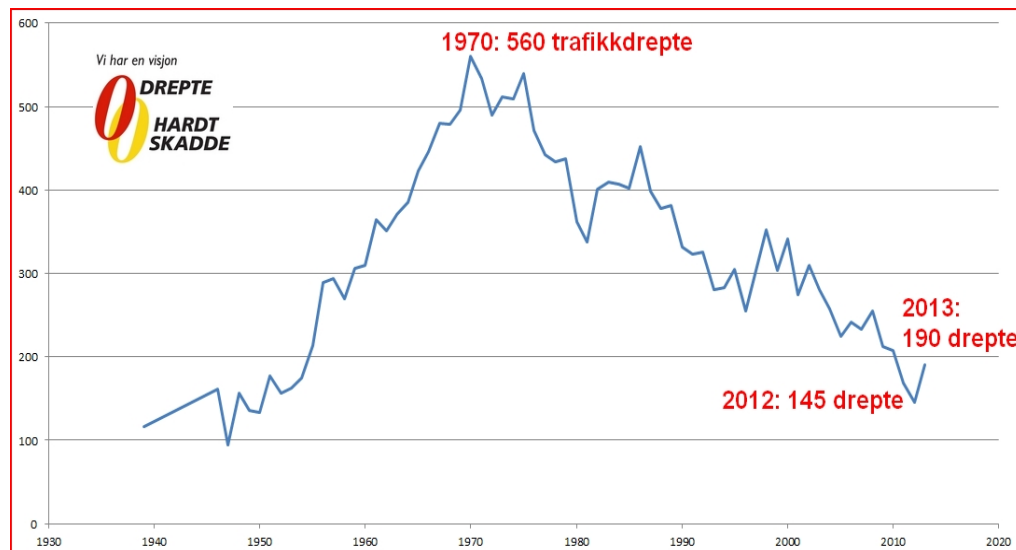


Fig. 1: ulykkesutvikling for hele landet

I Agderfylkene er det i den siste femårsperioden (periode 2009-2013) vært 69 drepte og 208 alvorlig skadde i trafikken. Trenden er at flere voksne menn omkommer i biltrafikken. Samtidig dør det færre unge i bil enn tidligere. De siste 20 år har vi hatt et gjennomsnitt på nesten 4 drepte blant de yngste bilistene. 18-åringene er ennå mest ulykkesutsatte, men man ser helt klart en nedgang blant de yngste bilistene generelt. Enda tydeligere vises økningen blant generasjonen 40+.

I Vennesla har det i den siste tiårsperioden (periode 2004-2013) vært 5 drepte og 39 alvorlig skadde i trafikken. 260 personer er lettere skadd i trafikken i samme periode. (Vedlegg 7.3 viser mer detaljer vedrørende statistikken)

Ulykker med drepte er bil- og mc-ulykker. Blant hardt skadde er det flest bilførere men også flere mopedister, syklister og fotgjengere. Blant lettere skadde er det også høyest antall bilførere, men også svært mange med moped. Fotgjengerulykker er stor grad i forbindelse med kryssing av kjørebanen.

Vennesla har en stor overvekt av ulykker på fv 405 og fv 454.

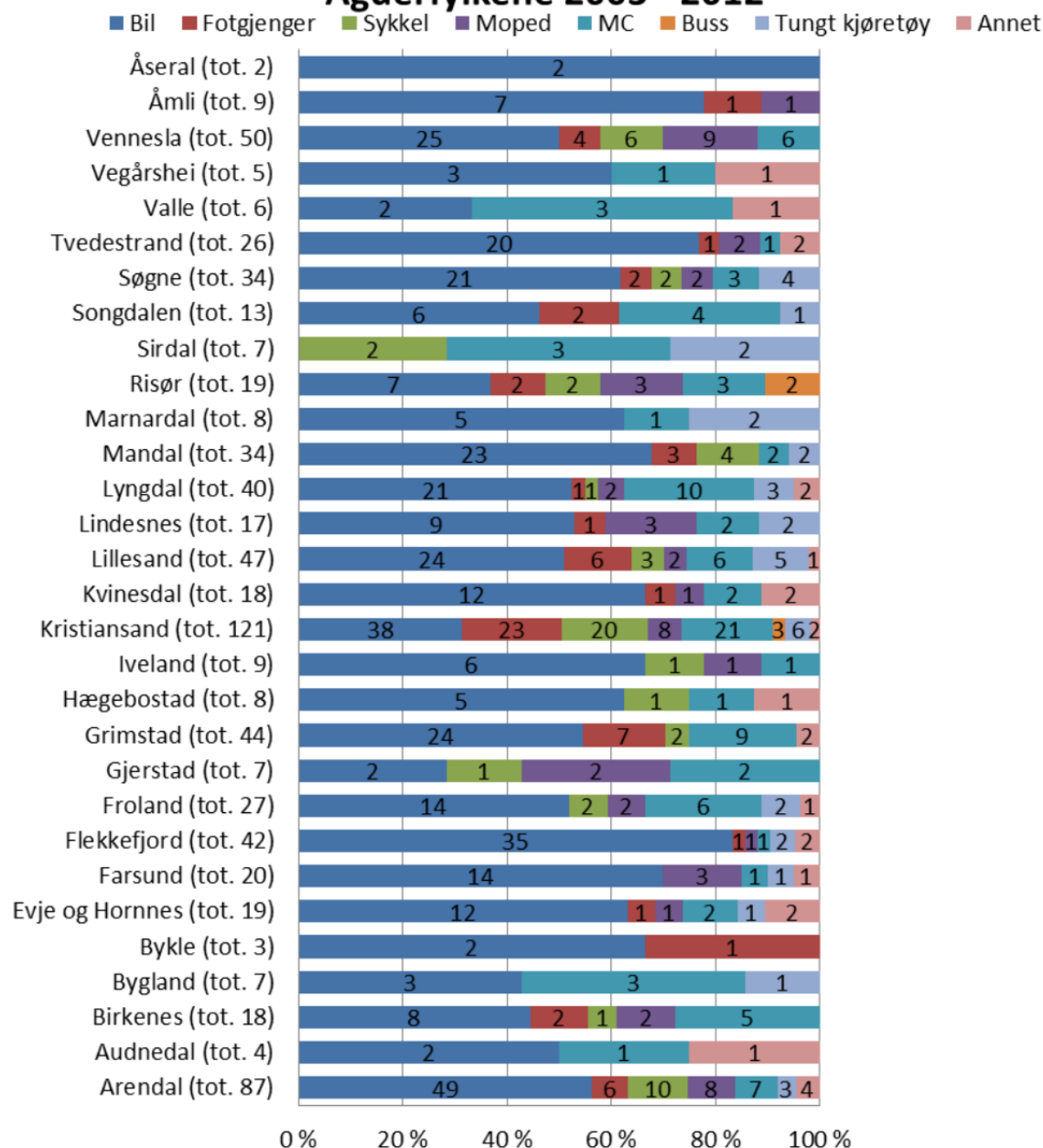
På det kommunale vegnettet er det flest ulykker på Sentrumsvegen, Torsbyvegen, Drivenesvegen (Moseidmosletta) og Auravegen/Skolevegen. Blant hardt skadde er det mopedulykker på disse vegene som er i overvekt.

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



Hardt skadde og drepte trafikanter fordelt på kommune og framkomstmiddel

Agderfylkene 2003 - 2012



Denne tabellen viser at det i Vennesla har vært totalt 50 drepte og hardt skadde i perioden 2003-2012. 25 av disse har vært ulykker i bil, 9 på moped, 6 på MC, 4 fotgjengere og 6 på sykkel. Vennesla har i denne perioden høyest andel mopedulykker i fylket.

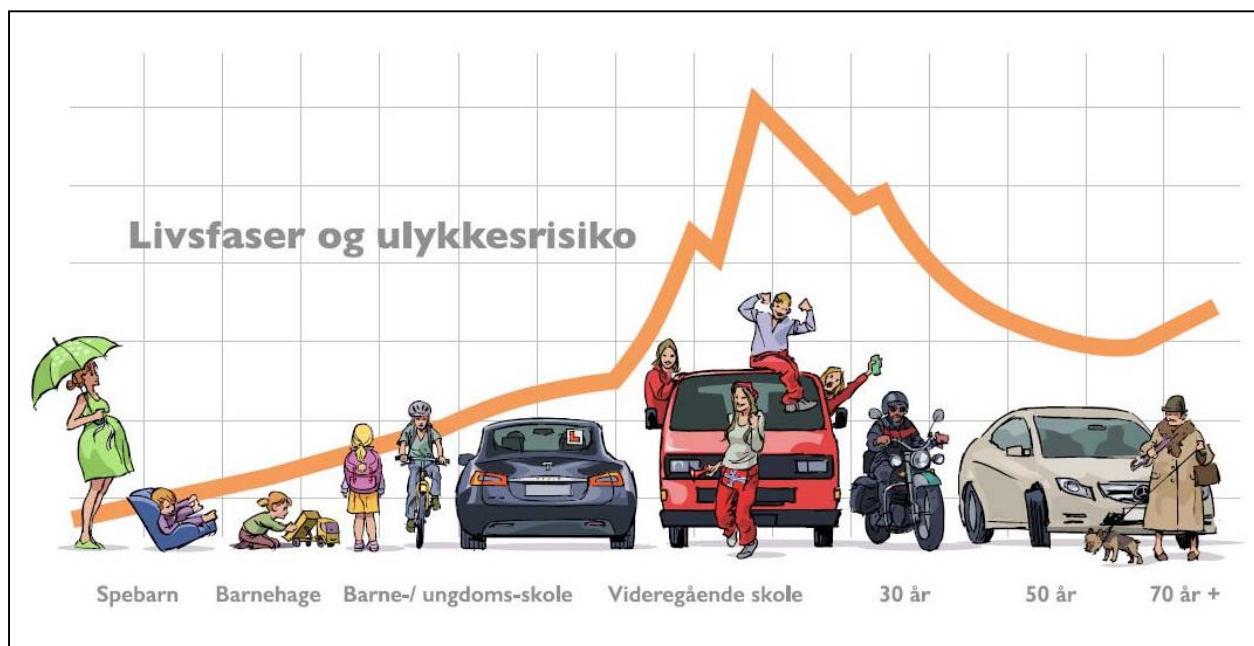
Det er farlig å være trafikanter, til dels mye farligere enn de fleste andre aktiviteter folk flest utfører daglig.



2.3 Ulykkesrisiko

Ungdom og unge voksne i alderen 15-24 år er mest utsatt for ulykker. Særlig mannlige bilførere i alderen 18 til 19 år, dernest 16 åringer på moped.

Dette er en periode på over 8 år. Medvirkende faktorer til ulykkene er høy fart, alkohol eller annen rus og manglende bruk av sikkerhetsutstyr. Ulykkene skjer i helgene og er utforkjøringsulykker.



Livsfaser og ulykkesrisiko

Vennesla kommune har i perioden 2003 – 2013
høyest andel mopedulykker i Vest-Agder



Trafikksikkerhetsplan for Vennesla kommune vedtatt 4.9.2014

3 Visjon og Målsetting

3.1 Nullvisjonen

Stortinget har bestemt at Nullvisjonen skal legges til grunn for alt trafikksikkerhetsarbeid i Norge. Nullvisjonen betyr null drepte og null hardt skadde. Visjonen er et bilde av en ønsket framtid hvor ingen skal bli drept eller hardt skadd. Nullvisjonen er ikke et mål, men angir en retning trafikksikkerhetsarbeidet skal styres etter.

3.2 Nullvisjonen i Søgne, Songdalen og Vennesla

Nullvisjonsprosjektet i Søgne, Songdalen og Vennesla har 2 hovedmål:

Skape bevissthet om trafikksikkerhet gjennom holdningsskapende arbeid.

Innarbeide trafikksikkerhet som en naturlig del av kommunenes virksomhet



NULLVISJONENS TRE GRUNNPILARER

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.

Vitenskapellighet
Menneskets fysiske og mentale forutsetninger er kjent og skal ligge til grunn for utformingen av vegsystemet. Kunnskapen om vår begrensede mestringsevne i trafikken og tåleevne i en kollisjon skal legge premissene 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.

Faktaboks – Nullvisjonens tre grunnpilarer

Visjon for Vennesla kommune:

«I Vennesla skal ingen bli drept eller alvorlig skadd i trafikken. Transportnettet skal være trygt og sikkert å ferdes på for alle trafikantgrupper»



3.3 Kommunens trafikkvisjon - Hovedmål

Som en oppfølging av nasjonal nullvisjon, er det formulert en visjon for Vennesla kommune:

«I Vennesla skal ingen bli drept eller alvorlig skadd i trafikken. Transportnettets skal være trygt og sikkert å ferdes på for alle trafikantergrupper»

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

Trafikksikkerhetsplanen for Vennesla bygger på mål og satsingsområder i kommuneplanen, jf. kap.1.6.4.

I Vennesla kommune skal innbyggernes helse og trivsel ivaretas blant annet gjennom trafikksikkerhetsarbeid.

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

Venneslas kommunes innbyggere skal føle sikkerhet i trafikken, både som gående, syklende eller som bilist.



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



Trafikksikkerhetsplan for Vennesla kommune vedtatt 4.9.2014

4 Satsingsområder

4.1 Holdningsskapende arbeid mot ungdom

Nullvisjonen i Søgne, Songdalen og Vennesla har ekstra fokus på ungdom.

Dette med bakgrunn i at ungdom i alderen 18-23 år har størst risiko for ulykker i trafikken. Årsaken til ulykkene er høy fart, bruk av alkohol eller annen rus og manglende bruk av sikkerhetsutstyr. Ulykkene skjer ofte i helgene og er ofte utforkjøringsulykker.

Vennesla kommune ligger høyest i Vest-Agder i antall mopedulykker. Kommunen får også svært mye henvendelser angående uvettig kjøring blant mopedene. På bakgrunn av dette ønsker Vennesla også å ha et ekstra fokus på ungdommen i denne aldersgruppen. Dette vil bl.a. gjøres gjennom nullvisjonens trafiksikkerhetsdag for 10.klasse og innsats fra politiet mot gruppen.

4.2 Trafikksikker kommune

Kap 1.7 beskriver hva Trafikksikker kommune er. Opplegger er utarbeidet av Trygg Trafikk og skisserer ulike kriterier for hva en trafikksikker kommune er og hvordan kommunen bør jobbe. Vennesla kommune har vedtatt å bli en trafikksikker kommune.

Trafikksikker kommune har utarbeidet liste med kriterier for å bli en trafikksikker kommune (vedlegg 7.2). I tillegg er det utarbeidet sjekklister for de ulike ansvarsområdene i en kommune. Det er sjekklister for rådmann, barnehage, skole, enhet for teknisk, helse/hms, kultur. Disse sjekklistene er en god måte å se om kommunen oppfyller kriteriene for å bli en trafikksikker kommune.

4.3 Fysiske tiltak

Handlingsplanen beskriver flere fysiske tiltak på vegnettet. Av mindre tiltak er bedre sikring av krysningspunkter/gangfelt spesielt prioritert i planen. Av større tiltak er det planlegging og anleggelse av gang- og sykkelstier som er spesielt viktige for trygg skoleveg som er prioritert.

Når jeg som bilfører sitter i bilen og raser høylytt mot sjåføren foran meg i trafikken, og åtteåringen sitter i baksetet, da vet jeg at jeg har sviktet som rollemodell.



Trafiksikkerhetsplan for Vennesla kommune vedtatt 4.9.2014

5 Handlingsplan

5.1 Holdningsskapende og forebyggende arbeid

5.1.1 Trafikkopdragelse

Grunnlaget for holdninger og atferd dannes tidlig i barneårene. Mennesker lærer og påvirkes gjennom hele livet. Trafikkopdragelse må derfor betraktes som en livslang læringsprosess. Holdninger dannes først og fremst av gode rollemodeller. Spesielt er foreldrene viktige forbilder, men også voksne i barnehage/skole må ha høy bevissthet om hvor viktige de er som rollemodeller, og at de har ansvar for at det foregår kontinuerlig trafikkopplæring opp gjennom oppveksten. Trafikksikkerhet for barna er likevel de voksnes ansvar. Ansaret er knyttet til utformingen av et trygt oppvekstmiljø, til beskyttelse av de myke trafikantene og til aktiv bruk av riktig sikkerhetsutstyr. For at opplæringen i barnehagene og skolene skal være av høy kvalitet er det viktig med tilstrekkelig kompetanse hos ansatte. Og for å sette fokus på trafikksikkerhet i barnehager og skoler, bør det stilles krav om at disse innarbeider trafikksikkerhet som en naturlig del av sine internkontrollrutiner (HMS-systemet). Gode rutiner som følges på alle turer, er viktig trafikkopplæring for barna. Trygg Trafikk har utarbeidet kriterier for Trafikksikker barnehage og Trafikksikker skole. Kriteriene og tilhørende sjekklister bør følges opp i egne planer for trafikksikkerhet ved den enkelte barnehage og skole.

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

5.1.2 Trafikkopplæring i barnehagen

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

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

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

Barnehager har gode erfaringer med bruka v opplæringsmateriell utarbeidet av Trygg Trafikk.



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

5.1.3 Trafikkopplæring i skolen

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

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

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

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

Kompetansemål i 10.trinn: Elevene skal kjenne til hvordan trafikksikkerhetsutstyr hindrer og reduserer skader ved uhell og ulykker.

Valgfaget «Trafikk» er nytt i 2013 og har fokus på trafikkrelatert undervisning

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



5.2 Informasjon, kontroll og overvåking

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

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

5.2.1 Nullvisjonsprosjektet

Nullvisjonsprosjektet i Søgne, Songdalen og Vennesla har 2 hovedmål:

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

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

Følgende tiltak vil bli gjennomført:

Når	Tiltak	Ansvar
Våren-høsten	«Ungdomsprosjektet» Et opplegg for unge bilførere	Nullvisjonen
Våren	Trafikksikkerhetsdager for 10.trinn	-----«-----
Årlig 2015 -	Tilpasset kurs 45+ Oppfriskningskurs 65 +	Nullvisjonen Nullvisjonen i samarbeid med kjøreskoler
Etter behov	Eks. Kontroll/informasjon sikring av barn i bil	Nullvisjonens leder i samarbeid med politiet
Årlig	Trafikksikkerhetskurs med fokus på eldre som fotgjengere	Nullvisjonen

I Vennesla skal ingen bli drept eller alvorlig skadd i trafikken. Transportnettet skal føles trygt for alle trafikkgrupper og være sikkert for myke trafikanter å ferdes på.



Trafikksikkerhetsplan for Vennesla kommune vedtatt 4.9.2014

Fra trafiksikkerhetsdag for 10. trinn juni 2014



- Bildropp fra 30m –tilsvarer en kollisjon i 70km/t
- Brannvesenet
- Ambulanse/Røde kors
- Politi
- Nullvisjonen – rus/fart/sikkerhet



Et tankekors:

Antall trafikkdrepte kan halveres hvis:

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



Trafiksikkerhetsplan for Vennesla kommune vedtatt 4.9.2014

5.3 Fysiske tiltak på vegnettet

5.3.1 Kommunale veger – handlingsplan fysiske tiltak

De kommunale vegene i Vennesla utgjør først og fremst vegnettet i boligfeltene (eks Lomtjønn og Smååsane). Disse har typisk en større samleveg med gs-ti og fartsgrense 40 km/t og flere boligveger med 30km/t. Kommunen har også ansvar for noen lengre vegstrekninger i utkantstrøk hvor trafikkmengden er forholdsvis liten og store deler av vegnettet har grusdekke og ikke regulert fartsgrense (eks Vorelandsvegen).

Kommunen får jevnlig søknader om diverse trafikksikkerhetstiltak på det kommunale vegnettet og det har kommet en god del innspill i forbindelse med denne planen. Det som etterspørres stadig er fartshumper, opphøyde gangfelt og bedre belysning.

Fartshumper:

Kommunen får jevnlig søknader om fartshumper, spesielt i boligområdene. For å få en god vurdering av søknaden tas det i forkant alltid en måling av fart. I tillegg vil tiltak vurderes ut fra type veg, om det er gs-sti, antall boliger, skoleveg osv. I boligkater med 30km/t og blandet trafikk er det svært viktig at bilistene holder en lav fart. Her skal det kjøres på de gående/syklens premisser. På større samleveger som har fartsgrense 40 – 50 km/t er kommunen ofte mer restriktive med anleggelse av humper. På veger med busstrafikk eller annen mye trafikk med tyngre kjøretøy er etablering av humper ekstra utfordrende.

Det er ikke tatt med spesifikke humpeanlegg i planen, men at det bevilges en årlig sum til mindre ts-tiltak. Søknad om humper vil behandles fortløpende.

Veglys:

Flere kommunale veger har lite eller ingen vegbelysning. På bakgrunn av innspill har vi i handlingsplanen tatt med utarbeidelse av veglysplan og oppsetting av veglys i to områder. Dette er områder som ligger i nærheten av skoler og har mye blandet trafikk. Det er også kommet innspill om veglys på noen andre strekninger og i tillegg har kommunen diverse søknader om belysning fra tidligere. Hovedplan veg vil lage en oversikt over veglyssituasjonen på kommunale veger og foreslå en prioritert oppgradering utfra innkomne søknader og andre vurderinger.

Krysningspunkter:

Også langs kommunale veger er det flere krysningspunkter som føles utrygge. I handlingsplanen foreslås det gjennomgang av flere gangfelt og tiltak for å bedre disse. Intensivbelysning på gangfelt vil kommunen prioritere.

Gs-sti/Fortau:

Det er stort sett langs fylkesveger kommunen har manglende tiltak for gs-stier. Men langs det kommunale vegnettet har vi noen kortere strekk som det er behov for gs-sti eller fortau. Disse fremkommer av handlingsplanen.

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



Første tabell viser tiltak det er kommet innspill på og som kommunen allerede har bevilget midler til å utføre:

Veg/Sted	Beskrivelse av tiltak	Merkander
Gs-sti Holte til videregående skole	Lys i siste del langs parkeringsplass	Er planlagt og bestilt. Utføres 2014/15
Krysningspunkt Brandeivegen/Skolevegen	Opphøyd gangfelt med intensivbelysning og skilt	Tiltak vedtatt i bygg- og miljø 07.03.12. Bevilget midler fra fylket/ATP i 2013. Utføres så fort reguleringsplan for svømmehall er klar og vi vet nøyaktig hvor krysningspunktene blir.
Krysningspunkt Skolevegen/Auravegen	Opphøyd gangfelt med intensivbelysning og skilt	
Moseidmosletta/Drivenesvegen	Belysning krysningspunkt ved Solsletta barnehage	Rundkjøring skal bygges i 2014. Krysningspunkt skal gå over deløya. Ny belysning. + ny hump i området mellom Parkvegen og ny rundkjøring

Nedenstående tabell viser tiltak kommunen ønsker å prioritere i kommende periode. Foreslått prioritering spilles inn til vurdering i forbindelse med budsjett- og økonomiplanprosess.

Pri	Veg/Sted	Innspill - Beskrivelse av tiltak	Merkander	Kostnad (eks mva)
1	Div TS-tiltak	Årlig sum til diverse mindre TS-tiltak som eks. farthumper, skilt og evt små veglysprosjekt	Evt kan midlene puttes inn i et av de større prosjektene (100.000)	Kr 100.000,- Årlig
2	Sentrumsvegen og Torsbyvegen	Gjennomgå gangfeltene med hensyn på plassering, intensivbelysning, skilt og evt heving. Tiltak spilles inn til budsjettet.	Kommet flere innspill vedrørende gangfeltene langs Sentrumsvegen og Torsbyvegen. Både når det gjelder plassering, manglende skilt og dårlig belyst.	Deles over tre år kr. 150.000,- kr. 150.000,- kr. 150.000,-
3	Krysningspunkt Granlivegen/Heptekjerrvegen	Skilt og belysning. Evt breddeutvidelse av kryss	Innspill fra skoler og elevråd	Kr. 200.000,-
4	Skarpengland skole/Øvrebøhallen	Gjennomgå området for parkering og av- og påstigning for buss.	Innspill fra ansatte, foreldre og elever ved Skarpengland skole at området er "kaotisk" og oppleves utrygt.	Gjennomgang i 2015 Evt tiltak kostnadsberegnes og spilles inn til budsjett.
		Skilt og belysning, evt opphøyd gangfelt langs Myrvegen.		Kr. 150.000,-

5	Eikeland oppvekstsenter	Gjennomgå området for parkering og området for avlevering/henting av barnehagebarn/elever	Innspill fra ansatte og forelder om kaotiske forhold på p-plassen	Gjennomgang i 2015 Evt tiltak kostnadsberegnes og spilles inn til budsjett.
5	Høylandsvegen	Gangfelt fra bussholdeplass/fortau til skolen	Merkes og skiltes. Belysning vurderes.	Kr. 50.000,-
6	Brandehei fra kryss Skoleveg til innkjøring videregående skole (første stekk). Vurdere videre til svingen/snarvei ned til gs-sti.	Fortau	Første strekk vedtatt i bygg- og miljø 07.13.12. Blir regulert i forbindelse med svømmehallprosjekt. Dersom det ikke anlegges i forbindelse med prosjektet må det spilles inn til budsjettet. Fortau videre til svingen kan være et godt alternativ for barn fra Heptekjerr-området til barneskolen.	Kr. 450.000,- (første strekk)
7	Hægelandsmoen	Fortau	Er regulert i plan vedtatt i 1987.	Kr: 1.750.000,- Kan vurderes i sammenheng med rehabilitering av vann og avløp.
8	Bjørkelivegen ved planovergang	Fortau og breddeutvidelse	Teknisk ser allerede på mulige tiltak. Utbygger av nye leiligheter i Bjørkelivegen har krav om innbetaling til vegtiltak/trafiksikkerhetstiltak.	Kr. 400.000 (fra utbygger) Kr. 600.000,-
9	Stemhei	Fortau langs Moseidmoen Industriområde	Ca 50 meter fortau. I tillegg sees det på gangfeltene/kryssene inn til Stemhei.	Kr 200.000,-
10	Moseidvegen	Måle fart og vurdere fartshumper ved barnehagen	Moseidvegen fikk 30 km/t for noen år tilbake. Ønsker humper ved barnehagen	Kr. 30.000,- Foreslås som en del av årlig «Div TS-tiltak» i 2015.
11	Brandehei/ Brandekleiv/ Skolevegen/ Auravegen	Utarbeide belysningsplan for hele området	I dag er det spredte enkeltpunkter i hele dette området. Kommet flere innspill om ønsket bedre belysning. Også tidligere saker. Må først utarbeide en belysningsplan for hele området.	Kr. 50.000,- for plan Tiltak spilles inn i senere budsjett.

Trafiksikkerhetsplan for Vennesla kommune vedtatt 4.9.2014



12	Moseidmoen	Utarbeide belysningsplan for Moseidmoen	Hele boligfeltet Moseidmoen har i dag stort sett kun spredte enkeltpunkter. I denne sammenheng er det kommet innspill spesielt for Tjønnvollvegen. Kommet innspill tidligere fra andre steder.	Kr 40.000,- for plan Tiltak spilles inn i senere budsjett.
13	Fra Smiheia til Hægeland kirke	Fortau	Er regulert i plan vedtatt i 1987. Spesielt viktig dersom eksisterende gs-sti til kirka stenges.	Kr: 1.750.000,-
14	Piningen til Lomtjønn/Fantehellen	Gangsti/Snarveg	Meldes inn som snarveitiltak til kommende bymiljøpakke. Evnt spilles inn til budsjettet.	
15	Smååsane - Askedalen	Gangsti/Snarveg		
16	Lomtjønn vest - gs ned til Rakkestad	Gangsti/Snarveg		



Bilde: Brandheivegen hvor det planlegges fortau fra kryss med Skolevegen til videregående skole

Vi har en visjon



**DREPTE
HARDT
SKADDE**

Trafikksikkerhetsplan for Vennesla kommune vedtatt 4.9.2014

Større trafikksikkerhetstiltak på kommunal vegnett:

Kommunen har også utfordringer med trafikksikkerhet på noen områder som vil kreve reguleringsplan og større utbedringer. Nedenstående viser en oversikt over områder kommunen bør prioritere å regulere med tanke på å bedre de trafikale forholdene.

Område	Innspill til TS-planen	Regulering / oppfølging
Drivenesvegen/ Askedalsvegen	Av- og påstigningsplass for elever ved Moseidmoen et problem.	I forbindelse med oppgradering av idrettsanlegget vil det bli en vurdering av parkeringssituasjonen til skolen og idrettsbanen samt muligheten for en bedre av- og påstigningsplass i området. Er ikke med i kommende økonomiplanperiode.
Skolevegen/ Auravegen/ Tvidøblane	Kommet mange innspill vedrørende utfordring med mye trafikk i Skolevegen/Auravegen. Dette gjelder spesielt for skolebarn som skal gå/sykle til skolen. Svært mye biltrafikk og av- og påstigning av elever, skolebusser og mopeder. Kommet forslag om bl.a envegskjøring og stenging av Skolevegen ved ungdomsskolen. Reguleringsplan for utenomhusområde ungdomsskolen/ny svømmehall skal se på løsninger for av- og påstigning, parkering og løsninger for myke trafikanter i området rundt ungdomsskolen og svømmehallen/Venneslahallen. Behov for større områderegulering for hele trafikkområdet skolevegen/auravegen/tvidøblane	Regulering av hele trafikksystemet Skolevegen/Auravegen/Tvidøblane må gjennomføres som egen plan. Tas opp til vurdering av neste 4-års periode for kommunal planstrategi.
Granlivegen	Flere innspill på gangfelt nederst i Granlivegen. Krysningspunkt er i dag høyere opp der nytt fortau er avsluttet.	Kryss Granlivegen/FV 405 reguleres sammen med gs-sti langs FV 405 fra Holte til Granlivegen. Tas opp til vurdering av neste 4-års periode for kommunal planstrategi. Regulering vil også samkjøre utkjørslene fra Brandehei og Granlivegen.

En kraftig frontkollisjon består egentlig av tre kollisjoner...

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

Trafikksikkerhetsplan for Vennesla kommune vedtatt 4.9.2014



Sentrumsvegen kryss Vardehei	Innspill om utfordrende utkjørsel fra Vardehei ut til sentrumsvegen og videre til fv 405.	Vil vurderes ved eventuelle reguleringsplaner i området.
Krysning av jernbane fra fv 405 til boligområdene	Jernbanetraseen gjennom Vennesla er en utfordring i forhold til trafiksikkerhet. Kommune har flere underganger under jernbanen til boligområder. De fleste er trange og lave. Flere av dem har ikke høyde/bredde til tyngre kjøretøy. Ingen av eget felt for myke trafikanter. Sikten ut fra dem er ofte dårlig. Bjørkelivegen krysser jernbanen i plan. Det er et mål for jernbaneverket å fjerne alle plankrysninger...	Områdereguleringsplan for fv 405 og tilknytning til boligområdene fra Vikeland (evnt Kvarstein) til sentrum samt tiltak for myke trafikanter på internvegene (Åsvegen, Golivegen, Bjørkeligvegen, Rakkestad) Tas opp til vurdering av neste 4-års periode for kommunal planstrategi.

5.3.2 Fylkesveier – Handlingsplan fysiske tiltak

Fylkesvegene fordeler seg gjennom hele kommunen, og det er langs disse vegene vi har de høyeste trafikkmengdene og de fleste og mest alvorlige ulykkene. Det er også langs fylkesvegene kommunen får mest innspill om farlige situasjoner. Vi har delt inn tabellene i mindre og større tiltak.

Mindre tiltak - fylkesveg

Er i stor grad oppgradering av krysningspunkter/gangfelt. Kommunen har fått svært mange innspill vedrørende krysningspunkter/gangfelt som oppleves utrygge, og har derfor et sterkt fokus på sikring av krysningspunkter langs fylkesveger. Sikring bør skje ved at gangfelt får ekstra belysning (intensivbelysning), skilt og eventuelt nedsetting av fartsgrense og opphøyd gangfelt.

Nedenstående tabell viser krysningspunkter og andre mindre tiltak vi har fått innspill om og som kommunen mener er viktig å prioritere. Men det er også andre krysningspunkter det kan bli aktuelt oppgradere i perioden. Fylkeskommunen har i sin handlingsplan en årlig pott til ts-tiltak. Hvordan potten skal fordeles vurderes i samarbeid med statens vegvesen. Kommunale trafiksikkerhetsplaner blir en del av grunnlaget i denne vurderingen. Det er et krav at tiltak skal være vedtatt i kommunale trafiksikkerhetsplaner for å få ts-midler.

(Prioritet 0 er allerede vedtatt og utføres i 2014)

Prioritet	Veg	Sted	Innspill - Beskrivelse av tiltak	Merkander
0	Fv 405	Samkom ved skolen	Opphøyd gangfelt + ekstra belysning. Også ønske om en ekstra hump for reduksjon av fart forbi skolen.	Opphøyd gangfelt med intensivbelysning utføres i forbindelse med anleggelse av nytt fortau i 2014. Vegvesenet vurderer også ekstra hump.
1	FV 7	Ravnåsvegen v/idrettsplass	40-sone, humper, opphøyd gangfelt med ekstra belysning	Beboere og skolen har i flere år søkt om tiltak her. Idrettsanlegget fører til at her er mye aktivitet av mye trafikanter hele døgnet. Har tidligere blitt prioritert av kommunen ved innspill til TS-tiltak
2	FV 405 Vikeland	Vikeland bedehus	Ekstra belysning + eventuelle tiltak for å bedre sikten og bremse fotgjengere	Fotgjengere kommer fort ut i vegbanen etter undergang under jernbanen. Vanskelig for bilister å se fotgjengere. TS-plan 08 vedtok å montere sluse som gir lengre veg til gangfeltet + kraftig belysning. Innspill fra flere om dette krysningspunkt



3	FV 405	Rakkestad	Ekstra belysning + evt tiltak for å hindre forbikjøring i busslomme	Flere har opplevd at når en bil stopper for en fotgjenger så kjører en annen bil forbi i busslomme på innsiden.
4	FV 405	Grovane bedehus	Ekstra belysning – ønske om nedsatt hastighet til 40km/t og opphøyd gangfelt	Mange skolebarn fra Kvernhusdal som krysser for å ta buss. Er spilt inn flere ganger tidligere
5	FV 454	Bruvegen	Skilt og ekstra belysning av begge gangfelt, ved butikken og ved treningssenteret.	
6	FV 7	Drivenesvegen ved Schindler heis/bru	Belysning av gangfelt	FV 7 har ny belysning fra kryss fv 405 til skolen. Det er et lite stykke ved brua som mangler lys. I denne mørke sonen er både bussholdeplasser og gangfelt. Gangfeltet er svært lite synlig når bilistene kommer fra et belyst område og inn i et mørkt.
7	FV 7	Kryss mot fv 405 (doktorsvingen)	Ekstra belysning av gangfelt	Gs-sti langs fv 405 krysser over fv 7.
8	FV 405	Heisel bru	Ekstra belysning	
9	FV 66	Ved jernbanebrua	Veglys og humper	Skolebarn krysser Erkleivvegen for å gå inn Livegen. Spilt inn tidligere. SVV har konkludert med 2 stk veglys samt en fartshump mellom jernbanebrua og kryss inn til Livegen.
10	FV 405 Kvarstein	Kvarstein ved butikk	Gangfelt ved butikken bør flyttes lenger sør. Er i konflikt med varelevering og biltrafikk til butikken. Intensivbelysning	Krysningsproblematikk på Kvarstein har vært tatt opp flere ganger. I TS-plan vedtatt i 2008 var tilsvarende tiltak med. Er utført noe i ettertid. Nedsatt fartsgrense til 40 km/t og to opphøyd gangfelt.
		Kvarstein sydover	Ønsker flere gangfelt sydover mot Kvarstein bru	
		Ved overgang Skjebbua	Gangfelt ved Skjebua. 40-sonen bør forlenges til også dette gangfeltet. Opphøyd og intensivbelysning	



11	FV 1	Torridalsvegen ved kryss til Saga	Fartsreduksjon, venstresvingfelt, dobbel sperrelinje, trafikkøy og gangfelt med god belysning	Innspill fra Saga vel til fylkeskommunen.
12	FV 405 Sentrum	Vennesla kirke	Ekstra belysning	
13	FV 454	Skarpengland ved Solknipen	Krysning over fylkesveg fra snarveg mot Solknipen	
14	FV 405	Tvangsdalen	Ekstra belysning	Er i 40-sone og opphøyd
15	FV 66	Kryss sentrumsvegen / Erkleivvegen	Nytt gangfelt + belysning	
16	FV 405	Hagen og Granheim	Nytt gangfelt	Skolebarn som skal krysse
17	FV 405	Kryss til Lundevegen	Venstresvingfelt og bedre belysning	
18	FV 67	Veråsvegen	Ønsker nedsatt fartsgrense og fartshumper	Innspill fra Vennesla ungdomsskole FAU.
19	FV 72	Lundevegen	Ønsker fartsdempende tiltak	TS-plan 08 vedtok 30km/t og fartshumper langs Lundevegen
20	FV 454	Drivenesvegen	Nedsatt fartsgrense til 60 km/t og utvidet skulder fra Moseidgården til Steinsfossvegen.	

Et av krysningspunktene langs fv 405 som ønskes utbedret:



Bilde: Vikeland ved bedehuset

6 av 10 påkjørsler skjer i gangfelt



Trafikksikkerhetsplan for Vennesla kommune vedtatt 4.9.2014

Større tiltak - fylkesveg:

Større trafiksikkerhetstiltak går i stor grad ut på bygging av gang- og sykkelstier og planskilte krysninger. Slike tiltak må spilles inn til handlingsprogram for fylkesveger og evt kommende bymiljøpakke. Tiltak vil også kreve reguleringsplan i forkant.

Kommunen vedtok i januar 2014 kommunedelplan for sykkel i Vennesla. Denne viser kommunens planlagte fremtidige gang-og sykkelstier. Gang- og sykkelstier er i hovedsak opp gjennom årene prioritert bygd der hvor det er skoleveger. Likevel mangler kommunen fremdeles noen viktige strekninger i forhold til skoleveg. Kommunedelplan for sykkel har fokus på transportsyklisten og derfor har planen inne flere strekninger som ikke er skoleveger, men som er viktige for et sammenhengende sykkelvegnett i kommunen. I tillegg legger kommunedelplanen opp til å separere gående og syklende i sentrale strøk.

I denne planen nevnes/prioriteres ikke alle tiltak som er beskrevet i kommunedelplan for sykkel, men gang- og sykkelstier som er spesielt viktige i forhold til trygg skoleveg samt et par strekninger som har stor intern trafikk (fv 7 og fv 66).

Prioritering må med jevne mellomrom vurderes i forhold til signaler fra fylkeskommunen, Statens vegvesen eller ATP samt eventuelle utbyggingstiltak fra private aktører.

Pr	Strekning/område	Merknad
1	FV 405 Sentrum - Samkom.	Kommunedelplan for sykkel viser gs-sti langs hele fv 405 opp til Åmdal sag. Fra sentrum til Granlivegen er det separat løsning for gående/syklende. Det bygges gs-sti på Samkom i 2014. Strekningen Vennesla kirke - Holtvegen påbegynnes i 2014 og ferdigstilles i 2015/16. Strekningen Hagen - Samkom ligger inne med midler i 2016/17. Alle tiltakene får midler fra samferdselspakke 1, myk pakke. I tillegg til gang- og sykkelsti er det også behov for samkjøring og utbedring av utkjørsler mot fv 405 på hele strekningen.
2	FV 454 kryss Lolandsvegen - Skarpengland skole	Skoleveg. Kommunedelplan for sykkel viser gang- og sykkelsti. Også mye brukt strekning ved aktiviteter på skolen. Rekkefølgebestemmelse for utbygging på Loland
3	FV 7 Moseidmoen skole til kryss fv 405	Kommunedelplan for sykkel viser sykkelfelt med fortau. Viktig for sammenhengende sykkelvegnett. Viktig for aktiviteten på idrettsanlegget
4	Div krysningpunkter fv 405	Langs fv 405 er trafikkmengden så høy at det på lengre sikt må jobbes for å få flere planskilte krysninger for myke trafikanter. Hele strekket fra Kvarstein til og med kryss Granlivegen må vurderes med hensyn på planskilte krysninger.



5	FV 405 ved Kvarstein	Innspill vedrørende trafikkfarlige forhold knyttet til utkjørsler (antall og utforming) langs vestsiden av fv 405 på Kvarstein. Ved en regulering av planskilt krysning på Kvarstein vil det være naturlig ta med tiltak for myke trafikanter på denne siden av fylkesvegen samt en vurdering av utkjørslene.
6	FV 453 Snømyr til Piningen	Skoleveg og viktig for pendlertrafikken. Kommunedelplan for sykkel viser gang- og sykkelsti. Er regulert, men planen er av eldre dato og det må reguleres på nytt.
7	FV 67 Veråsvegen	Skoleveg. KDP sykkel viser gs-sti. Er regulert, men planen er av eldre dato og det må reguleres på nytt. Rekkefølgekrav for utbygging Rønninga
8	FV 7 Fortau fra Heiselflaten til Skjebbua	Skoleveg for barn fra Heiselflaten til Kvarstein skole. KDP viser gs-sti. Rekkefølgekrav for nytt boligfelt på Heisel i kommuneplanen.
9	FV 454 Skarpengland	Opparbeidelse av tiltak for myke trafikanter i henhold til kommende reguleringsplan
10	FV 454 Drivenesvegen	Anlegge parkeringsplasser for skiutfarten på Drivnesheia. Forkjørregulere fv 454 fra Vennesla sentrum til kryss med rv 9
11	FV 454 Drivenesvegen	Innføring av 60-sone og utvidet veiskulder fra Moseidgården til kryss med Steinfossvegen.



5.3.3 Riksveg 9 – handlingsplan fysiske tiltak

Riksveg 9 er stamveg og tiltak spilles inn direkte til Statens vegvesen og handlingsprogram for riksveger.

Prioritert tiltak:

Kile	Belysning på strekket forbi Kile	På samme strekk hvor fartsgrensen er satt ned til 60km/t
------	----------------------------------	--

Øvrige tiltak, uprioritert rekkefølge:

Sted	Beskrivelse av tiltak	Merkander
Skarpengland - Vormbrokka	Gang- og sykkelsti	I forbindelse med reguleringsarbeid for Skarpengland prosjekteres gs-sti til Vormbrokka.
Krysningspunkt Skarpengland fv 454	Bedre sikring av gangfelt. Ekstra belysning	Kommende reguleringsplan har planskilt kryssning og ny rundkjøring i kryss rv 9/fv 454
Krysningspunkt Hommesletta	Bedre sikring av gangfelt. Ekstra belysning	Planskilt under/overgang rekkefølgekrav for utbyggingsområde vest for rv 9 (Homme nord)
Langevann	Nedsatt fartsgrense og gangfelt ved krysningspunkt	Vanskelig krysningspunkt for elever som kommer med bussen
Eikeland oppvekstsenter	Nedsatt fartsgrense med evt humper. Sikring/gjerde ved riksvegen.	
Krysningspunkt Eieklandsvegen	Gangfelt med belysning	
Krysningspunkt Hægelandskrysset	Gangfelt med belysning	Planfri under/overgang rekkefølgekrav for utbyggingsområde vest for rv 9 (Hægland sentrum, sør)
Kile - Hægeland	Gang- og sykkelsti	KDP sykkel viser gang- og sykkelsti. Også spesifisert i kommuneplanen

5.4 Skoleskyss grunnet farlig skoleveg

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

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

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

Fra følgende steder er det i dag innvilget skoleskyss grunnet trafikkfarlig skoleveg:

Hunsfos skole:	Varpekjerran/Piningen, 1-7 trinn
Vennesla skole:	Lian/Veråsvegen, 1 trinn
	Venneslavegen nr 299, 301, 305, 307,296, 1-4 trinn
	Eiglandså/Grovane og Venneslav. 318, 1-7 trinn
Samkom skole:	Alle elever med unntak av dem som bor i boligfeltet ved skolen
Moseidmoen skole:	Drivenesmoen til Bommen, 1-7 trinn
Skarpengland skole:	Loland, Engeland og Sangesland, 1-7 trinn
	Birkåsen, 1-4 trinn
Eikeland skole:	Kile, 1-7 trinn



5.5 Universell utforming

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

5.6 Tilpasning for eldre

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

I Nasjonal tiltaksplan for veg 2014-2017 blir det foreslått å gjøre 65+ kurs obligatoriske ved 75 års alderen. Det foreslås også å gjennomgå regelverket for førerkort med sikte på å bedre melderutinene fra lege, psykolog og optiker til fylkesmannen (helsekrav for førerkort).

Ved utbedring og ved utbygging av nye anlegg må overgangsteder sikres slik at det medfører lav risiko for alvorlige ulykker. Fartsgrense på 30 km/t i byer og tettsteder og fartsreducerende tiltak bør vurderes.



6 Oppfølging av planen

Planen er vedtatt for 12 år, men skal rulleres hvert fjerde år tilsvarende kommuneplanen for Vennesla.

Nasjonalt og regionalt er det satt et konkrete måltall på antall ulykker med hardt skadde og drepte i trafikken frem i tid. Vi har ikke satt tilsvarende måltall for Vennesla. Det skal likevel gjøres en årlig vurdering om ulike mål i planen er oppnådd.

Ressursgruppa som er etablert i forbindelse med utarbeidelse av trafiksikkerhetsplanen vil være en fast gruppe som møtes en gang i året for å gjøre opp status og evaluere tiltak. Som grunnlag til en evaluering går følgende punkter gjennom:

- Statistikk: Hvilken retning går statistikken, er det endring i type ulykker mhp eks alder, kjøretøy, sted osv.
- Kriterier for Trafiksikker kommune – hva er oppnådd og hva mangler
- Hva er blitt anlagt av fysiske tiltak – gjennomgå prioritering og evt foreslå endringer
Fysiske tiltak på kommunalt nett må årlig spilles inn til budsjett- og økonomiplanarbeidet. Tilsvarende må tiltak på fylkesvegnettet spilles inn til fylket og tiltak på riksvegen til Statens vegvesen.
- Hva er blitt gjort av holdningsskapende arbeid / kampanjer og evaluering av disse.

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



Trafiksikkerhetsplan for Vennesla kommune vedtatt 4.9.2014

7 Vedlegg

7.1 Vedlegg 1: Ansvar og myndighetsområder

Sentralt nivå :

Ansvarsområde

Samferdselsdepartementet

Hovedstrukturen i transportsystemet
Lover/regelverk/normaler for veier, skilting, veitrafikk m.m.

Føreropplæring
Bilparkens tekniske standard

Justisdepartementet

Trafikkovervåkning.

Miljøverndepartementet

Arealbruk, plan- og bygningsloven.

Kunnskapsdepartementet

Trafikkopplæring i skolen.

Statens vegvesen, Vegdirektoratet

Ivaretar Samferdselsdepartementets ansvar for utbygging, drift og vedlikehold av riksveier, føreropplæring, teknisk standard på kjøretøyer.

Politidirektoratet

Ivaretar Justisdepartementets ansvar for trafikkavvikling, fartsovervåkning og rusmiddelkontroll

Regionalt nivå:

ATP-samarbeidet

Koordinerer trafiksikkerhetsarbeidet i Kristiansandsregionen. Egen arbeidsgruppe som har ansvar for trafiksikkerhetstiltak og gang-/sykkelveier. Bevilger midler til og initierer fysiske tiltak langs riks-, fylkes- og kommunale veier (utbygging, trafiksikkerhetstiltak, drift- og vedlikehold) og holdningsskapende arbeid.

Fylkesnivå:

Fylkeskommunen

Ansvarlig for budsjett og prioriteringer for fylkesveinettet. Ledelse og sekretariat for ATP-samarbeidet i Kristiansandsregionen. Ansvar for kollektivtrafikk, inklusive skoleskyss og transport for funksjonshemmede

Statens vegvesen (vegkontor)

Planlegging og utbygging av vei- og trafiksikkerhetstiltak, drift- og vedlikehold på riks- og fylkesveier. Føreropplæring, kontroll av teknisk standard på kjøretøyer. Fartsgrenser og skiltsaker for riks- og fylkesveier. Deltar i ATP-samarbeidet.

Trygg Trafikk

Frittstående organisasjon som arbeider med holdningsskapende arbeid, informasjon og opplæring i trafiksikkerhet.

Kommunalt nivå

Kommunestyret	Vedtar budsjettrammer til vei- og trafikksikkerhetstiltak på kommunale veier.
Plan- og økonomiutvalget	Politisk hovedutvalg for kommuneplan og kommunedelplaner
Bygg- og miljøutvalget	Politisk hovedutvalg for areal-/reguleringsplaner. Godkjenning av fartsgrenser, fartsdempende tiltak m.m. langs kommunale veier.
Levekårsutvalget	Politisk hovedutvalg for helse og oppvekst. Godkjenning av skoleskyss grunnet farlig skoleveg.
Seksjon for samfunnsutvikling	Ansvar for å ivareta kommunens rolle som samfunnsutvikler. Fagområdene: kultur, næring, miljø, kommunelegetjenesten og overordnet planlegging.
Enhet for plan- og utbygging	Saksbehandling for regulering av vei og trafikksikkerhetstiltak på riks-, fylkes- og kommunale veier.
Enhet for teknisk forvaltning	Planlegging og utbygging av vei- og trafikksikkerhetstiltak, drift- og vedlikehold på kommunale veier. Fartsgrenser og skiltsaker for kommunal veier. Ulykkesstatistikk og trafikkdata.
Seksjon for oppvekst	Vedtaksmyndighet for skoleskyss ved særlig farlig og vanskelig vei (jf. opplæringslovens definisjon i § 7.1). Ansvar for finansiering av skoleskyss i.h.t. Takster fastsatt av fylkeskommunen.
Kommuneoverlegen	Kartlegging av trafikkulykker med lege-/sykehusbehandling.
Barn og unges representant	Har et særlig ansvar for å ivareta barns interesser, når det faste utvalg for plansaker utarbeider og behandler forslag til planer etter plan- og bygningsloven. Er barn og unges talerør i den kommunale planleggingen.
Politi/lensmann	Ansvar for trafikkavvikling, fartsovervåkning og rusmiddelkontroll. Bistår med opplæring i skolene. Vedtaksmyndighet for trafikkregulerende skilt.

Lokalt nivå:

Eldrerådet	Eldrerådet er et rådgivende organ for kommunen. Skal påse at eldres interesser ivaretas i diverse saker. Alle saksdokumenter som berører eldrerådets saksområde, skal legges fram for rådet i god tid før kommunestyret/hovedutvalgene behandler sakene
Rådet for funksjonshemmede	Rådet for funksjonshemmede er et rådgivende organ for kommunen. Skal påse at funksjonshemmede interesser

ivaretas i diverse saker. Alle saksdokumenter som berører rådets saksområde, skal legges fram for rådet i god tid før kommunestyret/hovedutvalgene behandler sakene.

Grunnskoler

Aktivisering av barn, foreldre og lærere i kartlegging av skolevei. Elevopplæring i trafikkatferd. Innspill/ønsker til Trygg Trafikk og kommunen om informasjonsmateriell, undervisningsstøtte, fysiske tiltak, skilting m.m.

Velforeninger

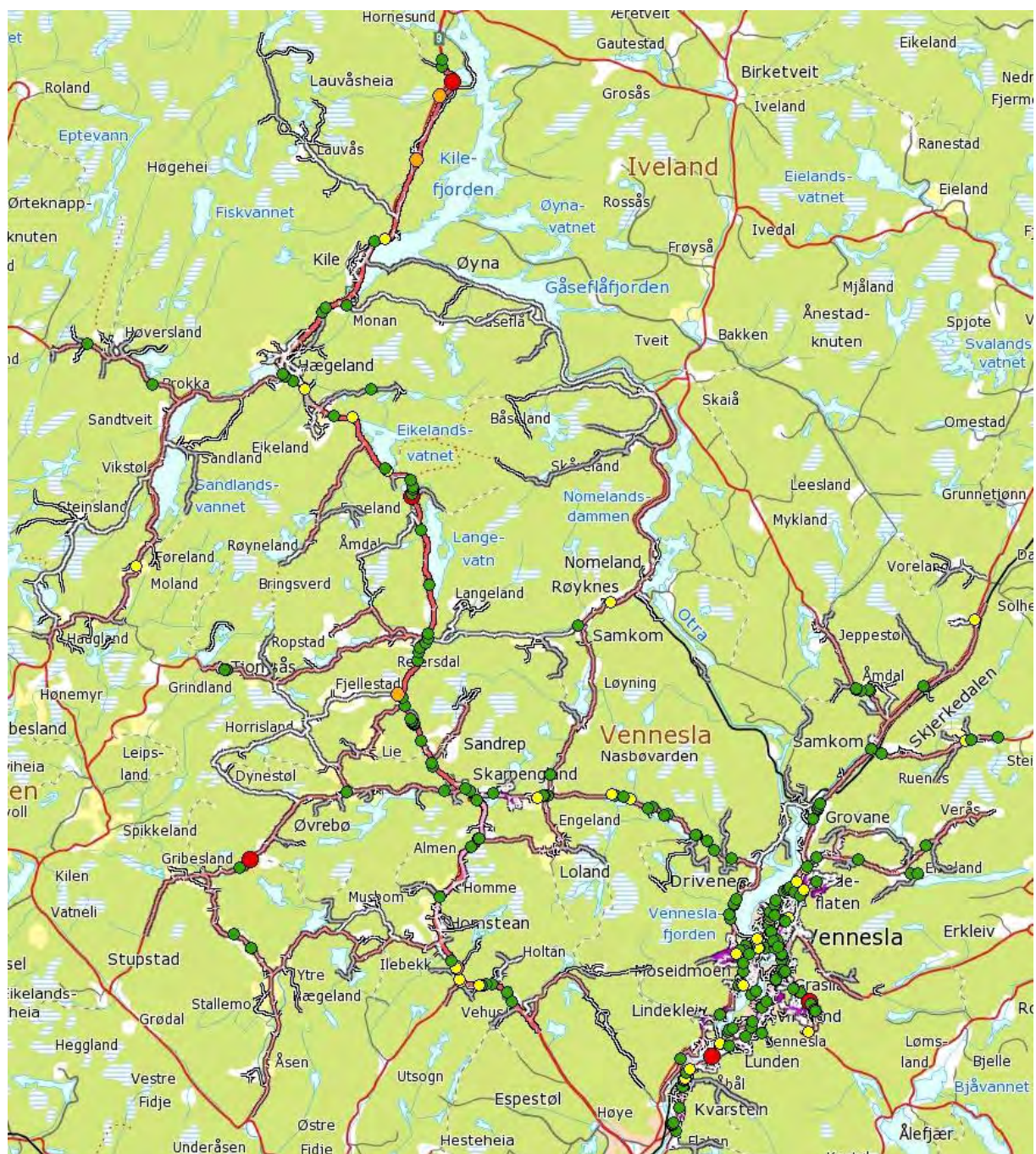
Innspill til kommunen om reguleringsplaner, fysiske tiltak, skilting m.

7.2 Trafikksikker kommune - kriterier

Trygg Trafikk har utarbeidet kriterier for å sikre et godt og helhetlig trafikksikkerhetsarbeid. Kriteriene er ment som et verktøy for kommunene og deres arbeid.

- Kommunen har forankret ansvaret for trafikksikkerhetsarbeidet hos ordfører og rådmann. Delansvar kan ligge hos den enkelte etatsleder.
- Kommunen har et utvalg med ansvar for trafikksikkerhet.
- Kommunen har innarbeidet trafikksikkerhet i HMS/internkontrollsystemet som inneholder regler for reiser og transport i kommunens regi, og ved kjøp av transporttjenester.
- Kommunen har oppdatert oversikt over trafikkulykker og trafikkuhell (materiellskader) i kommunen.
- Kommunen har en trafikksikkerhetsplan som er forankret i fylkets trafikksikkerhetsplan. Planen har rullerings- og rapporteringsrutiner.
- Planen ivaretar både holdningsbearbeidende/trafikantrattede- og fysisk tiltak.
- Kommunen har innarbeidet kriteriene / sjekklistene for kommunens sektorer (HR, barnehage, skole, kultur, helse og vei).
- Kommunen påvirker lag og foreninger til å innarbeide regler for trafikksikkerhet i sin virksomhet.

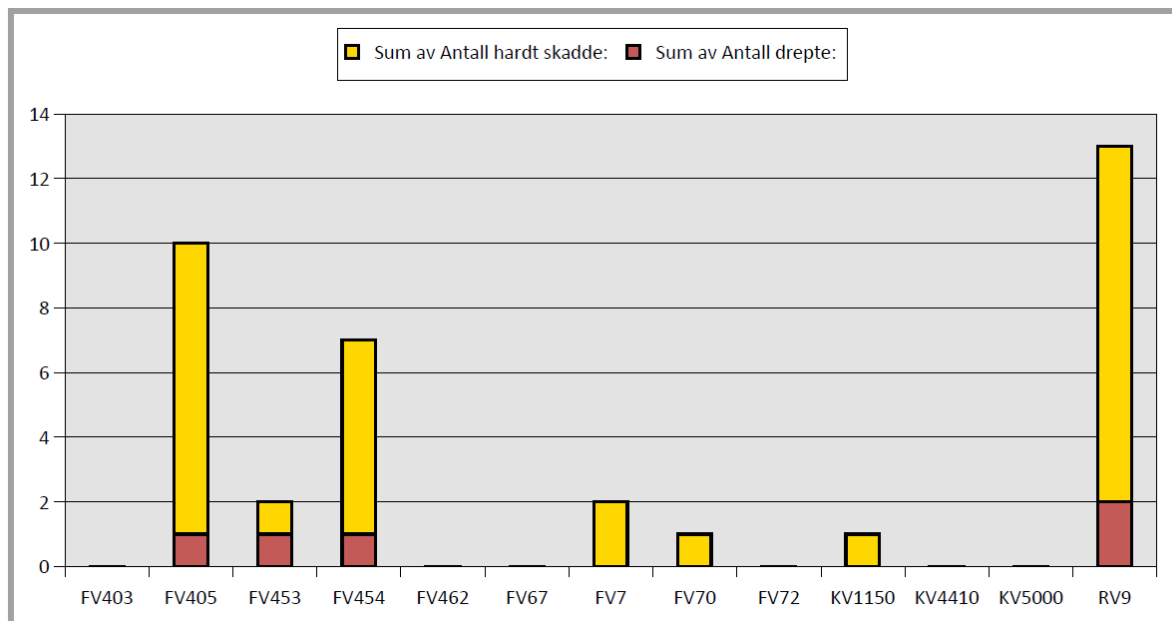
7.3 Statistikk



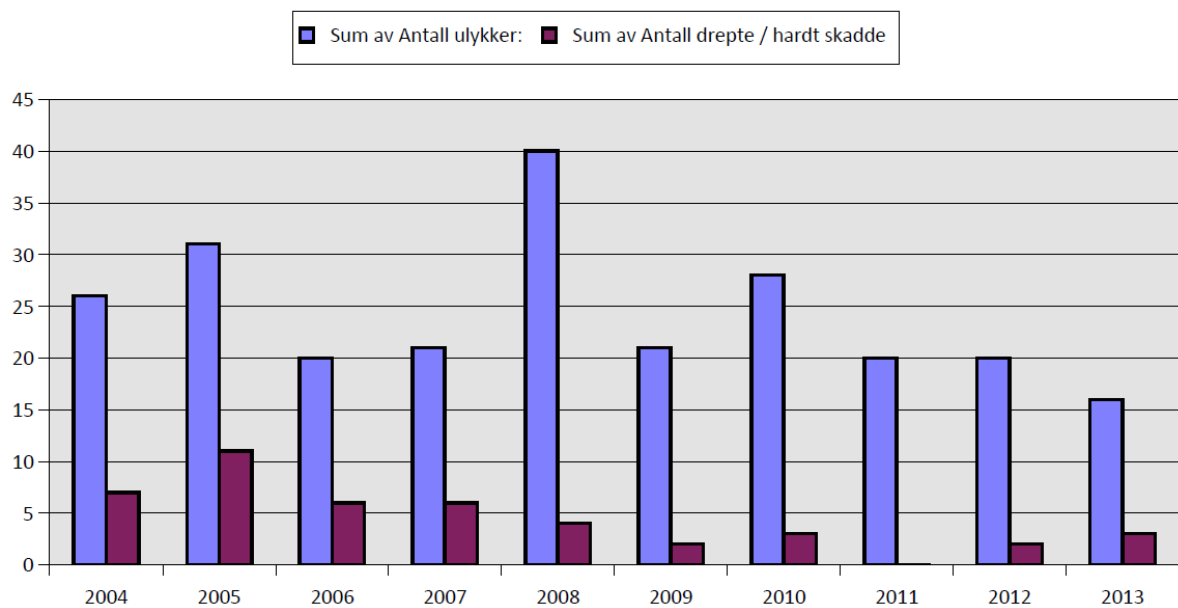
Kart som viser ulykkespunkter i Vennesla de siste 10 år (2004 – 2013)

Grønt – lettere skadd
 Gult – alvorlig skadd
 Orange – meget alvorlig skadd
 Rødt - drept

7.3.3 Antall ulykker fordelt på veger

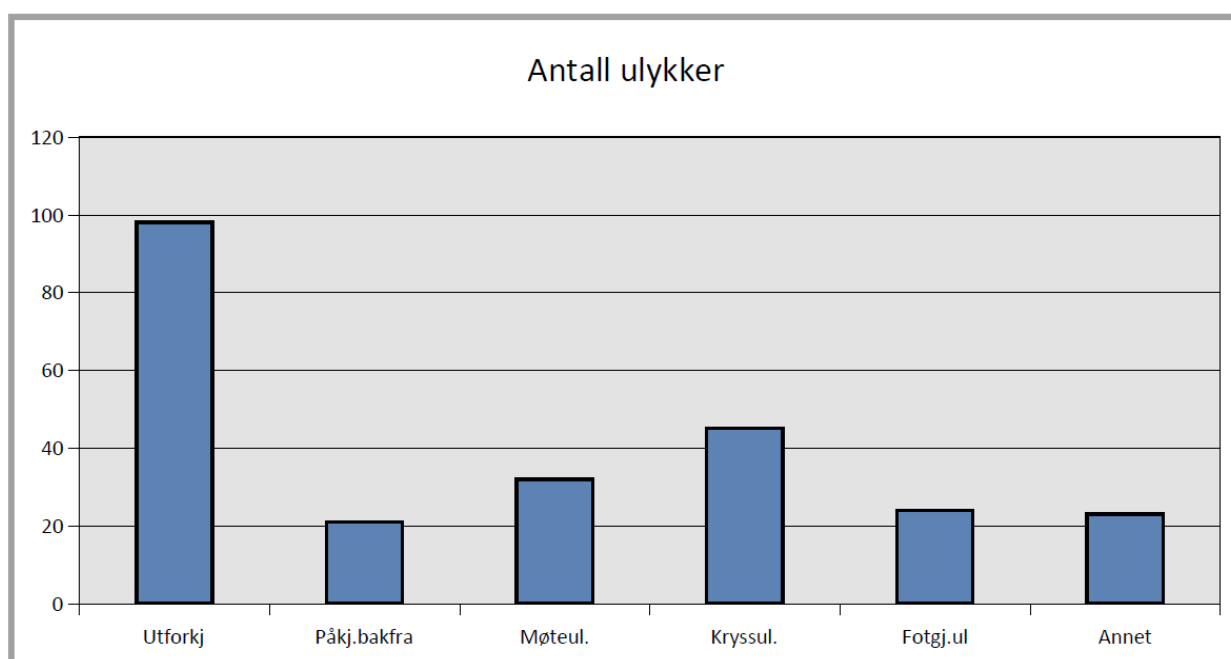


7.3.4 Antall ulykker fordelt på årstall



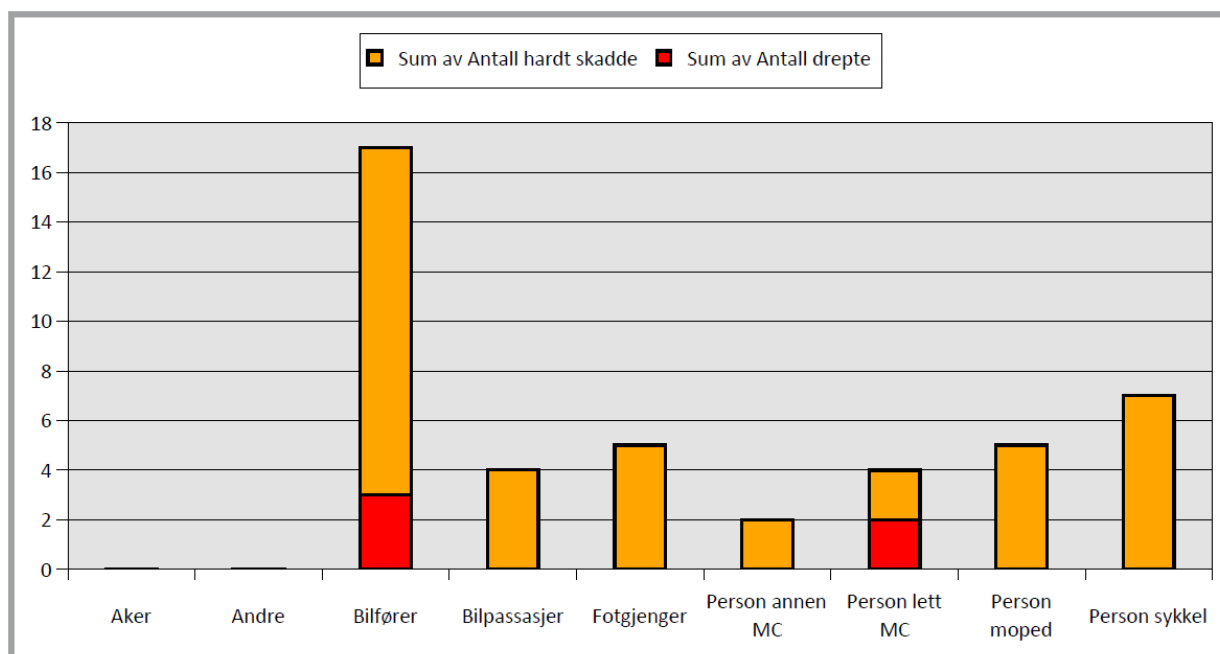
7.3.5 Uhellskategori - skadegrad

Uhellskode hovedkategori	Antall ulykker	Antall drepte/skadde	Antall drepte	Antall hardt skadde	Antall lettere skadde
Annet	23	26	2	3	21
Fotgj.ul	24	25	0	5	20
Kryssul.	45	54	0	4	50
Møteul.	32	49	1	9	39
Påkj.bakfra	21	30	0	3	27
Utforkj	98	120	2	15	103
Sum alle	243	304	5	39	260



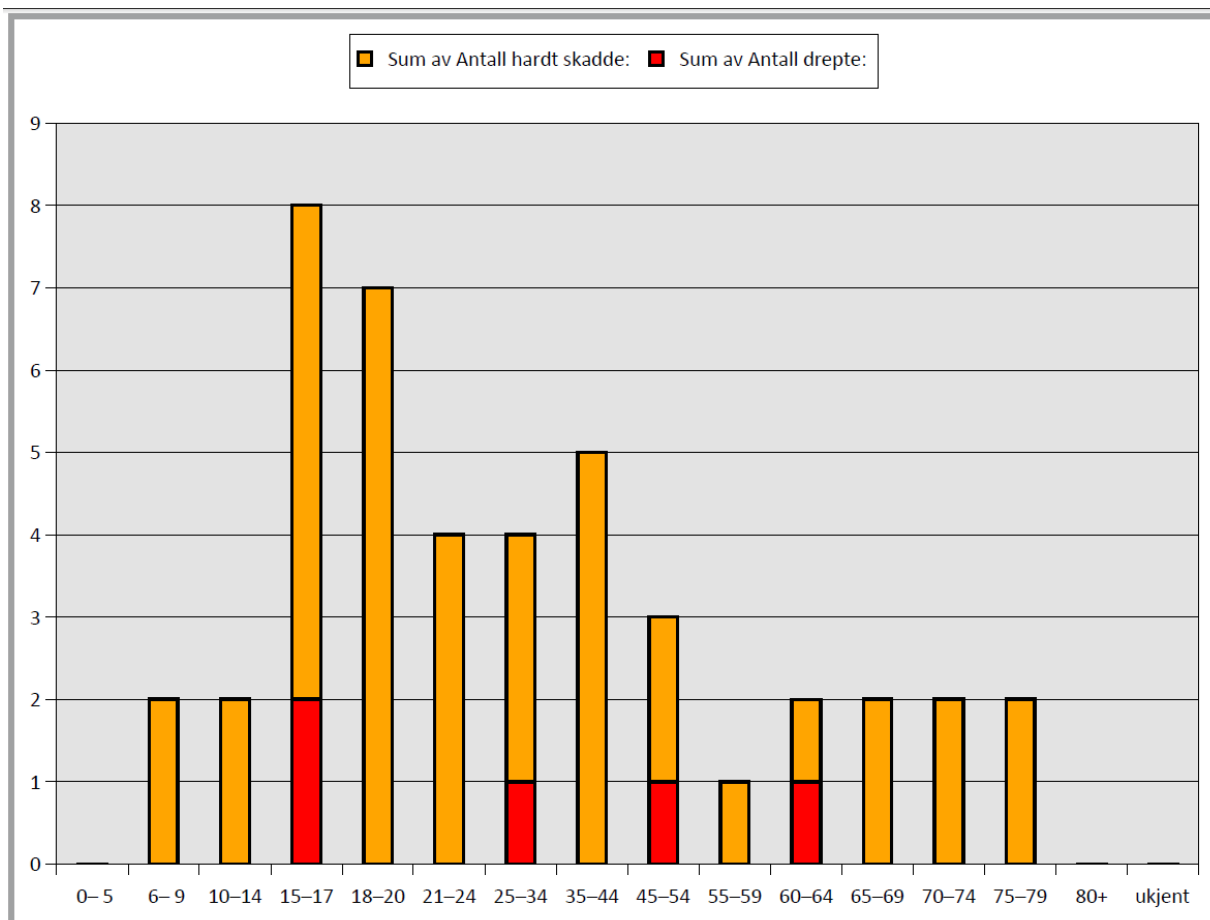
7.3.6 Trafikantgruppe - skadegrad

Trafikantgruppe	Antall drepte/skadde	Antall drepte	Antall hardt skadde	Antall lettere skadde
Bilfører	129	3	14	112
Bilpassasjer	54	0	4	50
Person lett MC	6	2	2	2
Person annen MC	16	0	2	14
Person moped	46	0	5	41
Person sykkel	22	0	7	15
Fotgjenger	24	0	5	19
Aker	0	0	0	0
Andre	7	0	0	7
Sum alle	304	5	39	260



7.3.7 Aldersgruppe - Trafikantgruppe

Alders gruppe	Sum totalt	Bil fører	Bil passasjer	Person lett MC	Person annen MC	Person moped	Person sykkel	Fotgjenger	Aker	Andre
0-5	5	0	2	0	0	0	1	2	0	0
6-9	6	0	2	0	0	0	2	2	0	0
10-14	15	0	6	0	0	0	6	3	0	0
15-17	50	2	7	5	0	31	2	1	0	2
18-20	57	37	12	0	0	6	1	0	0	1
21-24	31	16	7	0	1	4	0	1	0	2
25-34	36	26	2	0	3	1	2	1	0	1
35-44	33	17	6	1	5	3	0	1	0	0
45-54	21	8	2	0	7	1	2	1	0	0
55-59	16	12	1	0	0	0	2	1	0	0
60-64	9	5	2	0	0	0	1	1	0	0
65-69	7	2	2	0	0	0	2	1	0	0
70-74	6	2	2	0	0	0	0	2	0	0
75-79	7	2	0	0	0	0	0	4	0	1
80+	5	0	1	0	0	0	1	3	0	0
ukjent	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Sum	304	129	54	6	16	46	22	24	0	7





Trafikksikkerhetsplan for Vennesla kommune
2014 - 2026

Vedtatt av kommunestyret 04.09.2014

Vi har en visjon

**DREPTE
HARDT
SKADDE**