



Trafikksikkerhetsplanen 2018 – 2021

Innhold

1	<i>Innledning</i>	4
1.1	Trafikksikkerhetsplanen er et styringsdokument	5
1.2	Avgrensning av planen	6
2	<i>Lokale, regionale og nasjonale føringer</i>	7
2.1	Nullvisjonen	7
2.2	Kommuneplanen 2015 – 2027	7
2.3	Handlingsplan for trafikksikkerhet 2014 – 2017	7
2.4	Nasjonal transportplan 2018 – 2029	7
2.5	Trafikksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering	8
2.6	Trafikksikker kommune	8
2.7	Sykkelbyavtalen 2015 – 2020	8
2.8	Miljøfyrtårn	8
2.9	Samarbeidsaktører	8
2.9.1	Aust-Agder fylkeskommune	8
2.9.2	Statens vegvesen, region sør	9
2.9.3	Trygg Trafikk Aust-Agder	9
2.9.4	Politiet – Agder politidistrikt	9
2.9.5	Andre	9
3	<i>Aktuell trafikk- og ulykkessituasjon</i>	10
3.1	Trafikksituasjonen og antall ulykker	10
3.2	Skoleskyss	10
3.3	Kommunen ivaretar følgende trafikksikkerhetsarbeid:	12
3.3.1	Ivaretar det ordinære drifts- og vedlikeholdsarbeid	12
3.3.2	Gir informasjon	12
3.3.3	Oppmuntrer til fysisk aktivitet	12
3.3.4	Deltar i «Sykle til jobben»-aksjonen	13
3.3.5	Gjennomfører trafikkopplæring i grunnskolen	13
3.3.6	Gjennomfører trafikkopplæring i barnehagene	13
3.3.7	Stimulerer til deltakelse i «Beintøft»	13
3.3.8	Gjennomfører «Aksjon skolestart»	14
3.3.9	Oppfordrer til «Sykle til skolen»	14
3.3.10	Deltar i Europeisk mobilitetsuke	14
3.3.11	Deltar i nettverkssamarbeid med Statens vegvesen (region sør)	14
4	<i>Kommunal strategi for trafikksikkerhet</i>	15
4.1	Hjertesone ved alle kommunale grunnskoler	15
4.2	Minst 80 % av elevene går eller sykler til skolen	17
4.3	Ivareta avtalen om Trafikksikker kommune	18
4.4	Kommunens arbeidsgiveransvar og trafikksikkerhet	18
4.5	Delta i fylkeskommunens tilbud – «Kjør for livet»	20
4.6	Generelle strategiske føringer for økt trafikksikkerhet	21
	Holdningsskapende arbeid	21
	Fysiske tiltak	21

5	Organiseringen av trafikksikkerhetsarbeidet	23
5.1	Politisk styring	23
5.2	Administrativ styring	23
5.3	Hovedansvar for trafikksikkerhetsarbeidet	24
5.4	Trafikksikkerhetsgruppen har pådriver- og koordineringsfunksjon	24
5.5	Trafikksikkerhetsgruppen består av	24
	Vedlegg.....	25
A.	Hjertesone.....	25
B.	Trafikksituasjonen ved grunnskoler i Grimstad	26
	Landvik skole.....	28
	Holviga barneskole.....	28
	Langemyr skole og ressurscenter	29
	Frivoll skole.....	29
	Jappa skole.....	30
	Fjære barneskole.....	30
	Fevik skole	31
	Eide skole.....	31
	Hesnes skole.....	32
	Holviga ungdomsskole	32
	Grimstad ungdomsskole.....	33
	Fjære ungdomsskole.....	33
	Drottningsborg ungdomsskole	34
C.	Avtalen om Trafikksikker kommune med Trygg Trafikk	34
D.	Rapport fra godkjenningdag, Trafikksikker kommune 15. juni 2016.....	35
E.	Mulighetsdel – idébank.....	36
F.	Forslag til fysiske tiltak	42
G.	Oversikt over trafikkulykker og uhell i Grimstad 2007 – 2016	45
H.	Kart – Veier i Grimstad (ref. vegkart.no).....	48

Bilder/illustrasjoner er hentet fra Google. Forsidebildet: Hjertesone - Trygg Trafikk – DocPlayer.

1 Innledning

Trafikksikkerhetsplanen 2018 – 2021 er en strategisk temaplan og angir retning på det langsiktige trafikksikkerhetsarbeidet i kommunen - *strategiske satsinger*.

Alt trafikksikkerhetsarbeid i Grimstad er basert på nasjonal Nullvisjon (vedtatt 2001). Kommunens vedtatte trafikksikkerhetsplanplan danner grunnlaget for trafikksikkerhetsarbeidet i kommunen.

Denne planen avløser Trafikksikkerhetsplanen 2013 – 2017.

Opp gjennom årene er en rekke trafikksikkerhetstiltak gjennomført i kommunen. Den generelle framtidige samfunnsutvikling, samt kommunens videre utbygging, vil kreve en rekke *nye virkemidler* og *endrede* og *målrettede* trafikksikkerhetstiltak.

Ny kjøre- og trafikkteknologi er under rask utvikling og vil i årene framover bidra sterkt til å redusere risikoen for ulykker og skadeomfang.

Hovedmålet for kommunen er:

Trafikksikkerhet for alle ved holdningsskapende arbeid og fysiske tiltak

I perioden 2018 – 2021 vil kommunen ha følgende fem satsingsområder:

- **Hjertesone ved alle kommunale grunnskoler**
- **Minst 80 % av grunnskoleelevene går eller sykler til skolen**
- **Ivareta avtalen om Trafikksikker kommune**
- **Kommunens arbeidsgiveransvar og trafikksikkerhet**
- **Delta i fylkeskommunens tilbud - «Kjør for livet»**

I planperioden vektlegges barn og unges sikkerhet.

Arbeidet med å etablere Hjertesone ved de kommunale grunnskolene har prioritet.

Planen

- baserer seg på kommunale planer og vedtak og særskilt på avtalen om Trafikksikker kommune
- omhandler det *kommunen* først og fremst kan gjennomføre for økt trafikksikkerhet
- forholder seg til Nullvisjonen, St.meld. 33, 5.4. 2017 (Nasjonal transportplan) og St.meld. 40, 30.9.2016 (Samordning og organisering)
- forholder seg til nye regionale satsinger og virkemidler. Føringer som fylkeskommunen fremsetter gjennom planer, må tilpasses på best mulig måte i Grimstad
- legger vekt på et bredt perspektiv av forebyggende trafikksikkerhetstiltak (trygge forhold i de ulike lokale områder, alle aldre, hele året, folkehelse, klima og miljø, boligområder, bysentrum osv.), forebyggende tiltak mot risikogrupper og spesielle tiltak.

Trafikksikkerhet dreier seg om folks vilje og evne til å opptre trafikkbevisst (holdninger), ivareta planlegging som fremmer trafikksikkerhet, få gjennomført fysiske sikringstiltak og bruke ny kjøre- og trafikkteknologi.

Å kunne ha en trivelig og aktiv hverdag i Grimstad, og samtidig kunne bevege seg trygt i lokalmiljøet, handler i stor grad om trafikksikkerhet.

Å forebygge trafikkskader og -ulykker er kommunens ansvar og er gitt gjennom ulike lover og krav. Langsiktig forebyggende arbeid gir gode resultater – færre som omkommer i trafikken og færre som blir hardt skadet.

Årlig handlingsplan vil bli utarbeidet.

Kommunestyret vil i forbindelse med budsjettprosessen prioritere hvilke tiltak som skal gjennomføres i løpet av det enkelte budsjettår. Noen tiltak vil måtte ha et lengre satsingsperspektiv enn kun ett år (trafikksikkerhetspakke).

Ambisjonsnivået på tiltak vil kommunestyret måtte vurdere i forhold til bl.a. økonomiske ressurser og kommuneorganisasjonens kapasitet til å få gjennomført tiltak på en god og planmessig måte. Det er viktig at trafikksikkerhetsplanen utfordrer og er realistisk.

Diverse tiltak vil kreve omfattende planlegging og prosesser, medvirkning og samarbeid på mange nivå og over lengre tid, samt store kommunale og fylkeskommunale økonomiske og faglige ressurser.

Rådmannen vil ivareta den administrative samordning i kommuneorganisasjonen og med samarbeidende aktører. Nullvisjonen, nasjonale og regionale planer forutsetter et bredt anlagt og faglig fundamentert arbeid blant aktører med ansvar for trafikksikkerhet.

Ettersom fylkeskommunen har ansvaret for 22 % av det totale veinettet og mer enn 50 % av gang-/sykkelveinettet i Grimstad, vil ulike fysiske tiltak bli gjennomført med denne samarbeidsaktør.

1.1 Trafikksikkerhetsplanen er et styringsdokument

Trafikksikkerhetsarbeidet ivaretas gjennom planlegging, ved å få utviklet *holdninger som fremmer trafiksikker atferd i alle aldersgrupper - og få iverksatt ulike fysiske tiltak.*

Trafikksikkerhetsplanen er et styringsdokument som omhandler

- hva *kommunen* kan gjøre av trafikksikkerhetsarbeid i et aktivt samarbeid med befolkningen og samarbeidsaktører
- tiltak som vil føre til forebyggende, endrede og nye trafikksikkerhetsløsninger
- hva kommunen kan gjøre som arbeidsgiver i forhold til sikrere trafikkatferd
- behovet for en tydelig ansvars- og oppgavefordeling i kommuneorganisasjonen

Planen gir grunnlag for søknader om fylkeskommunale og statlige trafikksikkerhetsmidler.

2 Lokale, regionale og nasjonale føringer

2.1 Nullvisjonen

Nullvisjonen er grunnlaget for alt trafikksikkerhetsarbeid i Norge. Den er et bilde på en ønsket framtid (visjon) hvor ingen blir drept eller livsvarig skadd i trafikken. Trafikantene og myndighetene har et delt ansvar for trafikksikkerheten. Nullvisjonen er p.t. ikke et mål, men angir en retning som alt trafikksikkerhetsarbeid i landet skal styres etter.



(Høyreklikk – Åpne hyperkopling) [Nullvisjonen \(Statens vegvesen\)](#)

2.2 Kommuneplanen 2015 – 2027

Dette er en overordnet plan for utviklingen av Grimstad kommune. Kommuneplanen tar utgangspunkt i den kommunale planstrategi og legger retningslinjer og pålegg fra statlige og regionale myndigheter til grunn.



Trafikksikkerhet er et viktig element i all kommunal planlegging.

2.3 Handlingsplan for trafikksikkerhet 2014 – 2017

Vedtatt i kommunestyret, 28.10. 2013.

Planen inneholdt elleve tiltak og la størst vekt på fysiske tiltak knyttet til sikre skoleveier. Øvrige prioriteringer var knyttet til atkomstveier til idrettsanlegg, barnehager, boligfelt, forsamlings- og møtelokaler, turveier og på-/avstigning for busstransport.

Tiltakene var en blanding av store og kostnadskrevende tiltak og tiltak som kan betegnes som mindre og enklere. Av ulike årsaker er flere av tiltakene ikke blitt gjennomført. Flere av disse er imidlertid tatt med i denne planen; se Vedlegg, F - Forslag til fysiske tiltak.

2.4 Nasjonal transportplan 2018 – 2029

Stortingsmelding 33 av 05.04. 2017.

Planen har som overordnet og langsiktige mål: et transportsystem som er sikkert, fremmer verdiskaping og bidrar til omstilling til lavutslippssamfunnet.



Den nasjonale målsetting er at all framtidig vekst i persontrafikken skal skje ved kollektiv transport, gange og sykling.

Alle trafikanter har ansvar for egen og andres sikkerhet i trafikken.

Løsninger skal utformes *universelt*; dvs. at flest mulig skal kunne bruke transportsystemer på en likestilt måte (eks. bussholdeplasser, gangfelt, sykkelveier, krysningspunkt og veier).

(Høyreklikk – Åpne hyperkopling) [Stortingsmelding 33 – Nasjonal transportplan 2018-2029](#)

2.5 Trafikksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering

Stortingsmelding 40 av 30.09. 2016.

Hovedinnretningen på denne meldingen er *samordning* på overordnet nivå og tverrsektorielle utfordringer i trafikksikkerhetsarbeidet.

Den redegjør for områder der en forbedret tverrsektoriell samordning kan bidra til økt trafikksikkerhet, og ut fra dette, tilrås enkelte særlige satsingsområder.

(Høyreklikk – Åpne hyperkopling) [Trafikksikkerhet – Stortingsmelding 40](#)

2.6 Trafikksikker kommune

Grimstad kommune er godkjent som Trafikksikker kommune av Trygg Trafikk. Avtalen skal gjennomgås på ny i 2019 med tanke på re-godkjenning.

Trafikksikker kommune er et kvalitetsstempel for de kommuner som arbeider langsiktig og systematisk med trafikksikkerhet.

Se Vedlegg, pkt. C.



2.7 Sykkelbyavtalen 2015 – 2020

Sykkelbyavtalen er en avtale med fylkeskommunen og Statens vegvesen. Den beskriver mål og virkemidler for å oppnå økt sykling i kommunen samtidig som sykkeltrafikken blir sikrere.

Avtalen reforhandles i 2020 og forventes å bli videreført.

Sykkelbyavtalen er forankret i kommunestyrevedtak og skal sikre kontinuerlig og målrettet samarbeid for å nå de mål man er bli enige om. Avtalen omhandler organisering av arbeid, framdrift og økonomi.



2.8 Miljøfyrtårn

Over 30 enheter/virksomheter i kommunen er Miljøfyrtårnsertifisert. Ledelsen ved enhetene skal jobbe systematisk med miljøtiltak i hverdagen og skal sammen med brukere (elever, foreldre m.fl.) iverksette tiltak for mer klima- og miljøvennlige løsninger; bl.a. sykle, gå, reise kollektivt eller samkjøre til/fra arbeidssted, samlinger osv., samt ivareta arbeid med trafikksikkerhet.



Ved hver virksomhet vil det være etablert en HMS-gruppe der den lokal trafikkontakt deltar.

2.9 Samarbeidsaktører

2.9.1 Aust-Agder fylkeskommune

Det foreligger et felles forslag «Strategiplan for trafikksikkerhet for Agder, 2018 – 2029». Forslaget er til videre behandling. Barn og unge vektlegges i planperioden.

Fylkeskommunen har ansvar for å tilrå og samordne tiltak for å fremme trafikksikkerheten i fylket.

Grimstad kommune følger de regionale føringer og samarbeider med fylkeskommunen.

Fylkeskommunen prioriterer trafikksikkerhetstiltak som er basert på innspill fra kommunen og vil kunne stille faglige og økonomiske ressurser til rådighet.

2.9.2 Statens vegvesen, region sør

Statens vegvesen er, i samarbeid med fylkeskommunen, ofte involvert i det forebyggende kommunale trafikksikkerhetsarbeid gjennom fysiske og trafikantrettede tiltak.

Statens vegvesen utfører trafikkovervåkning og kontroller. Biltilsynet kontrollerer kjøretøyer – med myndighet til å sanksjonere. Dette har preventiv virkning.

Statens vegvesen er skiltmyndighet på riksveg, fylkesveg og offentlige skilt på privat veg. Kommunen er skiltmyndighet på kommunal veg, med unntak av enkelte trafikkregulerende skilt som Statens vegvesen er skiltmyndighet på.

2.9.3 Trygg Trafikk Aust-Agder

Organisasjonen er landsdekkende og jobber for at færrest mulig skal bli alvorlig skadet eller drept i trafikken. Distriktskontoret ligger i Arendal.

Organisasjonen gjennomfører kampanjer og prosjekter og gir opplæring og informasjon om trafikksikkerhet til barnehager, skoler, bedrifter, kommuner og myndigheter.

Trygg Trafikk har godkjent Grimstad kommune som Trafikksikker kommune.

2.9.4 Politiet – Agder politidistrikt

Kommunen har egen politikontakt; ref. ny politireform. Denne skal være et bindeledd mellom politiet, innbyggerne og ulike aktører i kommunen.

Politikontakten skal ha faste møtepunkter og følge opp forpliktende avtaler mellom politiet og kommunen, og skal ha fokus på forbyggende trafikksikkerhetsarbeid.

Kommunen kan bl.a. samarbeide om, og etterspørre, flere kontroller på uønsket atferd i trafikken (eks. bruk av mobil, bilbelte, fart, promille, trafikksituasjonen ved holdeplasser og fotgjengerfelt, møter/kontroll/informasjon på sikring av barn i bil).

2.9.5 Andre

Kommunen vil samarbeide med fagforeninger, ulike frivillige organisasjoner (kultur-/idrettsorganisasjoner, velforeninger), foreldreutvalg ved skolene (FAU), kommunalt foreldreutvalg (KFU), foreldreutvalg for barnehagene (FUB), næringsliv, private bedrifter og publikum som er oppta av trafikksikkerhet og som har ulike fokusområder.

3 Aktuell trafikk- og ulykkessituasjon

3.1 Trafikksituasjonen og antall ulykker

Selv om kommunen ikke har så stort areal (304 km², hvorav 274 km² er landareal), ligger boligområdene relativt spredt. I noen boligfelt – og områder av kommunen – kan det være mange trafikanter. Dette kan medføre et veisystem som har kjørefelt i begge retninger og med fortau og/eller atskilt gang-/sykkelvei. I små boligfelt og områder med relativt liten trafikk, kan f.eks. fortau og gang-/sykkelvei mangle.

Biltrafikken i hverdagen foregår mellom hjem/boligområder - barnehage/skole, arbeid og handel. Trafikk til/fra kultur-, fritids- og idrettsaktiviteter og møter utgjør også et stort transportbehov. I en periode omkring sommeren er trafikkvolumet høyere; - knyttet til ferie, hytte- og campingliv.

Det foregår hverdagsbilkjøring til Arendal, Lillesand og Kristiansand (arbeidsreiser, handlesentra med spesialbutikker, service- og pristilbud m.m.).

Det totale bilveinettet i Grimstad er på om lag 80 mil og består av 4 % E-18 (32 km), 22 % fylkesvei (< 179 km), 15 % kommunale veier (122 km), 43 % private veier (342 km) og 16 % skogsbilveier (125 km).

Selv om kommunen kun har hånd om 15 % av veiene i kommunen, er det kommunen som legger føringer på hvilke veinormaler som skal følges på private veier og skogsbilveier.

Total lengde på gang-/sykkelveier i Grimstad er på om lag 9 mil.

Fylkeskommunen har ansvar for > 50 % av gang/sykkelveinettet i kommunen.

En oversikt fra Statens vegvesen viser at Grimstad i 10-årsperioden 2007 til 2016 hadde 252 ulykker og 355 personer involvert (politrappporterte ulykker med personskade). Av disse ulykkene var det 6 dødsfall, 24 hardt skadde og 325 lettere skadde. Ingen ble drept på kommunale veier.

En mer detaljert oversikt over trafikkulykker og uhell i Grimstad i perioden 2007 – 2016 finnes i Vedlegg, pkt. G.

3.2 Skoleskyss

Fylkeskommunen har ansvaret og opplegget for skoleskyss.

All transport ivaretas av Agder kollektivtrafikk (AKT). Kommunen fatter vedtak om skyss og melder inn de elever som har denne rett. Retten til skoleskyss gjelder for elever som bor over en viss avstand fra skolen og/eller elever som har *særlig farlig eller vanskelig skolevei*. Andelen elever med skoleskyss i Grimstad har gått ned de siste årene. Retten til skyss gjelder ikke til og fra SFO.

I tilfelle det anlegges flere boliger i et etablert boligområde, med påfølgende økt biltrafikk, må kommunen foreta utbedring/er på skoleveinettet. Der helt nytt/nye boligfelt anlegges, må skoleveien være trafiksikker (ref. rekkefølgebestemmelsene).

I orienteringssak til Oppvekst- og utdanningsutvalget, 22. 08. 2017, fremkommer bl.a. følgende opplysninger:

680 elever hadde i 2016 rett til skoleskyss. Dette utgjorde 22,2 % av det totale elevtall.

Andelen elever med skoleskyss varierer med bosettingsmønster og befolkningstetthet. Landvik skole har flest elever med skoleskyss med 151 elever, deretter følger Grimstad ungdomsskole med 128 elever.

Oversikten 2016 for skolene er slik: Eide skole ca. 20, Fevik skole 37, Fjære barneskole 84, Fjære ungdomsskole 32, Frivoll skole 0, Grimstad ungdomsskole 128, Holviga barneskole 46, Holviga ungdomsskole 61, Jappa skole 27, Landvik skole 151, Langemyr skole 27, Hesnes Montessoriskole 67.

Grunnlag for gratis skoleskyss er gitt følgende veier:

	Veistrekning (jfr. K-sak 010-2009)	Merknader
1	Homborsundveien fra Omre til kryss Eideveien/Homborsundveien	
2	Eideveien fra Østerlød via Eide kirke til Homborsundveien	
3	Støleveien fra Støle til Molland. (fra 2015: Støleveien fra Støle til avkjørsel Kjæråsen)	Gang- og sykkelvei ble i 2015 bygget langs Støleveien fra avkjørsel Kjæråsen til Molland
4	Mollandsveien fra rundkjøring til Østerhus til kryss Østerhusmonen	Gang- og sykkelvei ferdig i 2011
5	Reddalsveien fra Havstad til Landvik kirke og Holteveien fra Landvik kirke til Gjærbrøndveien	
6	Opplandsveien (Rv 404) fra Naudenes til Roresanden	Fortau bygget på strekningen sommeren 2016
7	Fjæreveien fra Killegård til rundkjøring Spedalen	
8	Fra Øde Ugland/Killegård til de sentrumsnære skolene	Reguleringsplanarbeid pågår
9	Hesnesveien fra Rønnes til M.Uglandsvei	

- | | | |
|----|---|---|
| 10 | Sømsveien fra Hasseltangen til Fevik skole. (fra 2015 fra Hasseltangen til avkjørsel Krokveien) | Gang-/sykkelvei langs Sømsveien ble bygget i 2015 fra Fevik skole til avkjørsel Krokveien |
| 11 | Vessøyveien fra Rv 420 til Sømsveien | |
| 12 | Østre Vessøyvei fra kommunegrensen mot Arendal til Vessøyveien | |
| 13 | Fv. 404 fra Skiftenes til gang-/sykkelvei ved Bakken | |

3.3 Kommunen ivaretar følgende trafiksikkerhetsarbeid:

3.3.1 Ivaretar det ordinære drifts- og vedlikeholdsarbeid

Kommunen ivaretar det ordinære drifts- og vedlikeholdsarbeid av veier, gater, gang- og sykkelveier, fortau (brøyting, strøing, vårrydding, grøfterens, overvannshåndtering, skilting, oppmerking, asfaltering, siktrydding, tilrettelegge for syklende og gående m.m.).



Både plantiltak og mindre fysiske tiltak er viktige satsingsområder for å ivareta de myke trafikantenes behov. Bedre løsninger på veikryss og etablering av gang- og sykkelvei/er er eksempler på tiltak som krever en planprosess for å oppnå gode fysiske løsninger.

Forslag om å etablere krysningspunkter, fartsreduserende tiltak og bedre belysning langs kommunale veier er såkalt mindre fysiske tiltak og vil kunne bli ivaretatt av kommunen innenfor ordinært årsbudsjett.

Det vil fortsatt være viktig å ta imot tips fra publikum om forhold som bør utbedres.

3.3.2 Gir informasjon

Gir informasjon om trafiksikkerhetsarbeidet på kommunens hjemmeside.



3.3.3 Oppmuntrer til fysisk aktivitet

Oppmuntrer folk til fysisk aktivitet ved å gå og sykle i forbindelse med hverdagstransport, samt bidra til å endre trafikkmønsteret (ref. folkehelseutfordringene, flere brukere av kollektive ordninger).

Folkehelse er ett av de fem satsingsområdene i kommuneplanen 2015 – 2027.



3.3.4 Deltar i «Sykle til jobben»-aksjonen

«Sykle til jobben»-aksjonen er et årlig, tradisjonsrikt opplegg som går over 60 dager – med start medio april og avslutning medio juni. Kommunen deltar hvert år.

Aksjonen har folkehelseperspektiv og oppfordrer til ulike fysiske aktiviteter.



3.3.5 Gjennomfører trafikkopplæring i grunnskolen

Ivaretar god trafikkopplæring i grunnskolen (ref. lokal læreplan/årsplan - i tråd med Kunnskapsløftets kompetansemål etter 4., 7. og 10. trinn og Trafikksikker skole).

Det er en *trafikkontakt* ved hver skole. Denne skal følge opp Trafikksikker skole og det lokale trafikk sikkerhetsarbeid, samt delta i den lokale HMS-gruppen.

Private skoler i kommunen anbefales å slutte seg til Trafikksikker skole.



3.3.6 Gjennomfører trafikkopplæring i barnehagene

Ivaretar god trafikkopplæring i barnehagene (ref. Trafikksikker barnehage). Det er en *trafikkontakt* ved hver kommunal barnehage. Denne skal følge opp Trafikksikker barnehage og det lokale trafikk sikkerhetsarbeid, samt delta i den lokale HMS-gruppen.

Private barnehager (som ivaretar 2/3 av barna i kommunen) anbefales å slutte seg til ordningen.

Barnehagene skal sammen med foresatte arbeide for sikker transport til/fra barnehagene (avlevering/henting av barn, sørge for god trafikkoversikt). Videre er det viktig å samarbeide om overholdelse av fartsgrenser, bruke sikkerhetsutstyr, vise hensyn m.m.



3.3.7 Stimulerer til deltakelse i «Beintøft»

Holdningstiltak primært rettet mot barnetrinnet: Gå-til-skolen-kampanje.

«Beintøft» er en kampanje som gjennomføres hvert år og går ut på å motivere elevene til å sykle eller gå til skolen.

Kampanjen varer i 6 - 7 uker og er for elever fra 1. -10. trinn.

Hver dag noteres det hvilken måte elevene kom til skolen på og hver uke registrer klassen sine resultat på en nettside.

Mindre bilkjøring av foresatte og bedre helse for elevene er kampanjens mål.



3.3.8 Gjennomfører «Aksjon skolestart»

Aksjonen har til hensikt å få bilister til å tenke over sin kjøreatferd (eks. fart, bruk av mobil under kjøring, bilbelte, fart, barn i bil) - og gjøre noe med den!

Aksjonen går ut på at Statens vegvesen og politiet stopper bilister og informerer om skolestart og mange barn i trafikken, trygge skoleveier, en del 6-åringer som er nye på skoleveien m.m. Bilistene kan få utdelt en trafiksikkerhetsbrosjyre og refleks.



3.3.9 Oppfordrer til «Sykle til skolen»

Motiverer til deltakelse i «Sykle til skolen». Dette er et holdningsskapende tiltak primært rettet mot ungdomstrinnet. Gjennomføres hvert år.

Sykling, som er trygg, er en sunn fysisk aktivitet og bidrar til å gi bedre helse og gode opplevelser.



Barn og unge som sykler, bedrer sine motoriske ferdigheter, og vil kunne bli stimulert til å velge sykkel som transportmiddel senere i livet.

3.3.10 Deltar i Europeisk mobilitetsuke

Deltar i årlig Europeisk mobilitetsuke, 16. – 22. september.

Kommunen har deltatt i Europeisk mobilitetsuke, 16. – 22. september (alltid dette tidsrom) siden 2015.

Generelt oppfordres folk til å bidra til mindre biltrafikk i sentrumsområder, bruke miljøvennlige transportløsninger, sykle og gå.

Kommunen samarbeider med ulike aktører.



3.3.11 Deltar i nettverkssamarbeid med Statens vegvesen (region sør)

Deltar på ulike samlinger i nettverkssamarbeidet med Statens vegvesen. Statens vegvesen har etablert et nasjonalt sykkelbynettverk.

Dette er et faglig nettverk for kommuner og fylkeskommuner som ønsker å satse på - og legge til rette for - økt sykling og trygg sykling.



4 Kommunal strategi for trafikksikkerhet

Kommunal strategi for trafikksikkerhet baserer seg på:

- *Å øke bruken av kollektive løsninger og øke den fysiske aktivitet ved sykling og gange for å redusere privat bilkjøring*
- *Helhetlig samordning og godt samarbeid mellom faginstanser i kommunen*

I «Høringsuttalelse til revisjon av handlingsprogram for fylkesveger i Aust-Agder», sak 33, 29. mars 2016, uttrykker kommunestyret å ville prioritere tiltak som kan bidra til at *veksten i persontrafikken skjer med sykkel, gange og kollektivtransport framfor personbil.*

Den årlige handlingsplan vil følge opp satsingsområdene.

Å etablere Hjertesone ved grunnskolene har prioritet.

Kommunen står overfor *omfattende* endrings- og fornyingstiltak i trafikksikkerhetsarbeidet, spesielt i forhold til holdnings- og atferdsrettede tiltak.

Kommunen har følgende rolle i trafikksikkerhetsarbeidet:

Kommunes rolle som *veieier* er blitt tillagt størst vekt gjennom mange år.

Dette har ført til at trafikksikkerhetsplaner i stor grad har vært preget av å iverksette fysiske trafikksikkerhetstiltak.

Som godkjent Trafikksikker kommune vil kommunen framover i langt sterkere grad ivareta dens rolle og ansvar som *planmyndighet, samfunnssikkerhetsmyndighet, folkehelsemyndighet, skole- og barnehageeier, institusjonseier, eier av diverse bygg og anlegg, arbeidsgiver og kjøper av transporttjenester.*

Kommunens rolle som ansvarlig for alle innbyggernes *helse, miljø og sikkerhet (HMS)* vil få økt aktualitet.

Den kommunale trafikksikkerhetsgruppen fremmer forslag til tiltak overfor rådmannen. Rådmannen fremmer forslag til kommunestyret.

4.1 Hjertesone ved alle kommunale grunnskoler

Hjertesone dreier seg om trafikksikker oppvekst.

Kommunen vil i perioden etablere Hjertesone ved alle kommunens grunnskoler. Oppfordringen går også til private skoler.

Ordningen går ut på å lage et bilfritt miljø i og rundt kommunens grunnskoler, inkludert ulike nærliggende idretts- og kulturanlegg. Hjertesone skal gjelde hele døgnet og hele året.



I tillegg til sikre skoleveier, har ordningen som mål å forsterke *tryggheten og aktiviseringsmiljøet* i skoleområdet, samt bidra til *bedre helse*.

Se nærmere info i Vedlegg, pkt. A – om Hjertesone

Hjertesone henger sammen med kommunens ansvar for elevenes skolevei og opphold på opplæringsstedet i opplæringstida (Opplæringsloven § 8 – forsikring av elevene, § 8 - 4).

Barn og unge er både dagens og framtidens trafikanter. De skal ferdes trygt på vei til/fra skole, barnehage og fritidsaktiviteter, som passasjerer, som syklist og som fotgjenger i trafikken.

Ved flere skoler er det også idrettsanlegg, fritids- og aktiviseringsarealer.

Mange bruker bil til/fra treninger og kamper. Biler parkeres nær disse bygg og anlegg.

Parkering av biler er knyttet til trafikksikkerhet og framkommelighet. Parkeringsforholdene kan være uoversiktlige og farlige. Ved innføring av Hjertesone må også disse brukerne forholde seg til ordningen.

Å etablere Hjertesone ved de kommunale grunnskolene vil være en stor og omfattende satsing. Innføring av Hjertesone vil i årene framover kreve en rekke prosesser, avklaringer, planlegging og investeringer/kostnader.

Rådmannen vil ivareta et nært samarbeid med skolens ledelse og trafikkontakt.

Skolenes nærområder er ulike. Lokale forhold forutsetter tilpassede løsninger. Skolens ledelse, vil sammen med FAU, trafikkontakt, ansatte, elever og frivillige organisasjoner som har tilknytning til skolene, utarbeide forslag til lokal ordning.

Konkret forslag til etablering av Hjertesone ved den enkelte skole tas opp med rådmannen som samordner arbeidet med den faste administrative trafikksikkerhetsgruppen.

1. Landvik skole er positiv til å være pilot for ordningen.
Denne skolen vil derfor bli prioritert i forhold til igangsetting og gjennomføring av Hjertesone. I samarbeid med fylkeskommunen og Statens vegvesen utarbeides det en risikovurdering av trafikkforholdene i området rundt skolen.
2. Holvigaskolene er allerede i god gang med å innføre Hjertesone.
En risikovurdering av de trafikale forhold ved Holvigaskolene og idrettsanleggene er utarbeidet (juni 2017) i samarbeid med fylkeskommunen og Statens vegvesen.
3. Det arbeides for å etablere Hjertesone ved minimum to skoler per år.

Hjertesone vil bl.a. kunne ha behov for ressurser til nye - eller til utbedring av eksisterende - gang- og sykkelveier, gode sykkelparkeringsanlegg for ansatte, elever og publikum, fysiske hindringer for adkomst, rekkverk, fartsreducerende tiltak, etablering av droppsoner/lommer, omlegging av kjøreretning/er, endre på/etablere nye parkeringsarealer og område/r for på- og avstigning utenfor Hjertesonen.

Etableringen av Hjertesone ved kommunens grunnskoler vil medføre investeringer og tett samarbeid med fylkeskommunen og Statens vegvesen. I tråd med Nasjonal transportplan

forventes det en oppjustering på, og utvidelse av, fylkeskommunens nåværende tilskuddsordning.

Tiltaksmidler fra overordnede myndigheter forventes å kunne bli brukt til innføring av Hjertesone i kommunen. Dessuten forventes det økonomiske tilskudd og ressurser til faglig planlegging.

4.2 Minst 80 % av elevene går eller sykler til skolen

Kommunen vil arbeide for at minst 80 % av alle grunnskoleelever går eller sykler til skolen daglig; ref. nærscoleprinsippet. Dette er en generell målsetting. Realistisk måloppnåelse må vurderes lokalt (jfr. bosettingsmønster, kretsgrenser).

Ved å etablere Hjertesone iverksetter kommunen tiltak for å oppnå det strategiske mål på 80 %. De resterende 20 % vil bruke skoleskyss eller kollektivtransport.



Kommunen vil forsterke oppfordringen til foresatte om å la være å kjøre barna sine til skolen.

Når mange barn og unge i årene framover vil komme til å bruke sykkel til skolen, må kommunen anlegge gode sykkelparkeringsforhold.



Fysisk aktivitet – ved å gå og sykle til skolen – betyr mye for elevenes skoleprestasjoner, deres ansvarsutvikling for eget liv og det sosiale fellesskap.

Grunnlaget for holdninger og atferd dannes tidlig i barneårene. Mennesker lærer og påvirkes gjennom hele livet. Trafikkoppdragelse med opplevelse av trivsel og trygghet, samt forståelse for egen helse, er en livslang læringsprosess.

Trafikksikkerhet for barn og unge er de voksnes ansvar.

Ansaret er knyttet til utformingen av et trygt oppvekst-/nærmiljø, til beskyttelse av de myke trafikantene og til aktiv bruk av riktig sikkerhetsutstyr.

Holdninger dannes først og fremst av gode rollemodeller.

Spesielt er foreldre/foresatte viktige forbilder, men også de voksne i skoler og idretts-/kulturanlegg, må ha høy bevissthet om hvor viktige de er som rollemodeller.

De må vise ansvar for at det foregår kontinuerlig trafikkopplæring gjennom hele oppveksten. For at opplæring og holdningsdannelse i så vel skoler, barnehager og idretts-/kulturanlegg skal være av høy kvalitet, er det viktig med et bevisst forebyggende trafikksikkerhetsarbeid og tilstrekkelig kompetanse hos disse.

Enhetslederne (rektorene) og trafikkontaktene på skolene vil stå sentralt i dette arbeid - i et nært samarbeid rådmannen og kommunens trafiksikkerhetsgruppe.

4.3 Ivareta avtalen om Trafikksikker kommune

Avtalen med Trygg Trafikk om Trafikksikker kommune betyr et omfattende, systematisk og strukturert trafiksikkerhetsarbeid.

Kommunen vil ivareta avtalen om Trafikksikker kommune; - se nærmere omtale av innhold; Vedlegg, pkt. C.

Avtalen fornyes senest innen sommeren 2019.



4.4 Kommunens arbeidsgiveransvar og trafiksikkerhet

Grimstad kommune er den største arbeidsgiver i kommunen med mer enn 1500 ansatte i varierende stillingsstørrelser.

Kommunen har som arbeidsgiver et spesielt ansvar for å påvirke sine egne ansatte til å bidra aktivt i trafiksikkerhetsarbeidet og vil gå i spissen for å gjennomføre forebyggende trafiksikkerhetstiltak.

Kommunen vil utrede tiltak og opplegg med tanke på å følge opp denne planen. Det kan søkes om faglige og økonomiske ressurser til utredninger til overordnede myndigheter.

Følgende fire utredninger utarbeides:

- **Anskaffe flere kommunale el-sykler for tjenestebruk**

Kommunen har allerede kjøpt flere el-sykler som kan benyttes av ansatte i forbindelse med tjenesteutøvelse. Det vil bli vurdert om antallet kan økes. Dessuten bør enkel uværsbekledning, i ulike størrelser, vurderes anskaffet (gir muligheter for benyttelse).



- **Sykkelparkeringsanlegg/-hus ved de kommunale arbeidsplassene**

Sykkelparkeringsanlegg/-hus ved kommunens ulike arbeidsplasser (eks. skoler, institusjoner) utredes, samt anlegg som er knyttet til idretts-, friluft-, kultur- og rekreasjonsaktiviteter.

De fleste kommunale arbeidsplasser kan regnes for å ligge innenfor akseptabel sykkel/el-sykkellavstand fra hjemmet (> 4 km).

Gode og sikre sykkelparkeringsanlegg vil bidra til å få flere til å sykle.



Et sykkelparkeringsanlegg må ivareta behovet for økt sikkerhet når man setter fra seg dyre el-sykler og vanlige sykler. Standarden på sykkelstativ og på selve anlegget vil bety mye for økt sykling.

Et sykkel-P-hus bør ha høy standard og kunne ha bl.a. el-uttak og bevegellesstyrt belysning, samt noe sykkelverktøy for enklere reparasjoner.

I et sykkel-P-hus bør det gis informasjon (plakater) om sykkelnettet i kommunen og i regionen.

Sykel-P-anleggene vil kunne ha ulik standard og størrelse – tilpasset de lokale forhold og behov.

Utredningen bør også inneholde etablering av et adgangsregulert sykkel-P-hus ved rådhuset (som er et trafikalt knutepunkt). Sykkel-P-huset bør også kunne vurderes brukt av publikum.

- **Økonomiske insentiver til ansatte ved anskaffelse av el-sykkel**

Som arbeidsgiver vil kommunen være pådriver og gå i spissen for å stimulere ansatte til spesielt å kjøpe el-sykkel og bruke den til/fra jobb og på fritiden.

Kommunen bør kunne gjennomføre en anbudsrunde for å få til en best mulig avtale om priser/tilbud på el-sykler (samt reparasjoner, vedlikehold m.m.) til kommunalt ansatte (og evt. private bedrifter som evt. ønsker å gå inn i et samarbeid med kommunen).



El-sykler reduserer CO₂-utslippet og bidrar til klima- og miljøforbedringer.

Det bør vurderes å gi økonomisk støtte til ansatte som kjøper seg el-sykkel i løpet av en kampanjeperiode på inntil to år.

Det antas at personer som mottar el-sykkelstøtte, vil øke sykkelbruken med 25 – 30 %.

- **Parkeringsavgift for kommunalt ansatte**

Kommunen har investert millioner på å anlegge parkeringsplasser for ansatte. Disse brukes nå gratis. Kommunen har som arbeidsgiver lagt godt til rette for at ansatte skal kunne bruke bil til/fra jobb. Dette tilbud benytter derfor mange seg av.

Å vurdere å innføre parkeringsavgift for de kommunalt ansatte gjøres for å påvirke til endret transportmønster – med redusert bilbruk til/fra jobb.

I forbindelse med byvekstavtaler (eks. Kristiansand) legger staten press på at arbeidsgivere skal nektes å tilby gratis p-plasser til ansatte.



4.5 Delta i fylkeskommunens tilbud – «Kjør for livet»

Ungdom i alderen 18 - 23 år har størst risiko for ulykker i trafikken. Staten har gjennomført, og vil fortsatt gjennomføre, diverse tiltak rettet mot risikovillige unge sjåførere. Trenden er positiv - færre ungdommer mister livet i trafikken.

Årsakene til ulykkene er høy fart, uvettig kjøring, bruk av alkohol/annen rus, manglende bruk av sikkerhetsutstyr, kjøre ulovlig med passasjer/er på moped, kjøre trimmet moped m.m. Ulykkene skjer ofte i helgene og er vanligvis utforkjøringer.

I strategiplanen om trafiksikkerhet for Agderfylkene (2018 – 2029) er særlig barn og unge vektlagt.

Ett av de spesielle tiltak som Aust-Agder fylkeskommune vil iverksette i forhold til ungdom i løpet av 2018, er å tilby kommuner i Aust-Agder kostnadsfri deltakelse i «Kjør for livet» - #34 Aust-Agder.

Dette opplegget er et tilbud i samarbeid med en privat aktør.

Tiltaket er rettet mot ungdom som ikke finner seg til rette, er sterkt spenningssøkende og kan ha utagerende atferd.



Opplegget er nytt i Aust-Agder. Tilbudet fra fylkeskommunen har en varighet på tre år og starter opp før sommeren 2018. Dette er en sommeråpen ordning.

«Kjør for livet» bruker motor og motorsport som utgangspunkt for å gi de unge positive opplevelser, mestring og økt sosial kompetanse. Opplegget er et tilpasset opplevels- og fritidstilbud for unge i utenforskap. De unge blir sett, får oppleve mestring, trygghet og tilhørighet.

De ansvarlige i klubb #34 Aust-Agder legger vekt på at de unge skal trives og føle seg trygge innenfor faste, tydelige rammer. Teamet har kompetanse innenfor motorsport, rallycross/bilcross, bilmekanikk, verksteddrift m.m., og henter erfaringer fra andre «Kjør for livet»-klubber i landet.

«Kjør for livet» #34 Aust Agder er lokalisert i Arendal kommune, på stedet Brekka, på en gård som ligger én mil øst for Arendal. I tillegg til spennende aktivitetsfremmende uteområder (eks. baneanlegg) er det et verksted med utstyr, vaskemuligheter, toalett, varmetue med sofakrok og kjøkken.

Skoler, sosialtjenesten, barneverntjenesten og andre relevante fagmiljøer i Grimstad kommune vil sammen med politiet fremme forslag på unge som kan være aktuelle deltakere i opplegget. Et inntaksteam på fylkesnivå vil sette sammen et lag/team på 7 ungdommer. Det er således ingen garanti for at unge fra Grimstad får delta i opplegget. Sosialtjenesten v/SLT-koordinator vil ha ansvaret for å være kommunens «Kjør for livet»-kontakt.

Kommunale kostnader kan måtte påregnes i forbindelse med transport tur/retur Brekka – Grimstad, én gang per uke (å tre klokke timer).

4.6 Generelle strategiske føringer for økt trafiksikkerhet

Kommunen vil ivareta følgende føringer i planlegging og gjennomføring av tiltak:

Holdningsskapende arbeid

- Bidra til å innarbeide nye transportvaner; - få folk til å bli med på å redusere egen bilbruk.
- Påvirke egne ansatte, innbyggerne, frivillige organisasjoner og næringsliv til å bidra positivt til sikrere trafikkatferd.
- Påvirke folk til å bruke kollektive trafikkløsninger enda mer – arbeide for å etablere attraktive, kostnadsgunstige og gode kollektive trafikktilbud.
Fylkeskommunen og Agder Kollektivtrafikk vil være sentrale samarbeidsaktører.
- Styrke Sykkelbyen Grimstad og Trafikksikker kommune.
Oppfordre lokalt næringsliv til å slutte opp om ordningen.
- Få enkeltpersoner - i alle aldre og med ulik funksjonsdyktighet - til å delta i det ulykkesforebyggende arbeid, handle trafiksikkert og samspille i trafikken.
- Vektlegge trafikantrettet trafiksikkerhetsarbeid og øke informasjons- og opplysningsarbeidet mot risikogrupper.

Fysiske tiltak

- Opphold på, og ferdsel til/fra grunnskoler, skal oppleves trygt.
- Sikre trygge skoleveier: trafiksikre løsninger ved gjennomfartsveier med om lag én km fra skoleområdet.
- Skille harde og myke trafikanter i størst mulig grad.
- Gjennomføre tiltak for å redusere uoversiktlige og farlige trafiksituasjoner.
Redusere risiker for ulykker.
- Gjøre tiltak som retter seg mot de alvorligste ulykkestypene og utbedre områder, strekninger og –punkter som kan føre til trafikkulykker.
- Gjennomføre fysiske tiltak for å holde fartsnivået lavt, spesielt i boligfelt.
Prioritere fotgjengere og syklister, samt dempe biltrafikk.
- Dempe trafikkvekst som ikke har kollektiv begrunnelse.
- Forsterke et utbyggingsmønster (ref. arealplanlegging) som begrenser transportbehov. Korte transportavstander mellom de vanligste daglige gjøremål.
- Transportsystem legges nær hovedårer og knutepunkter.

- Gjennomføre tiltak, og regulere arealer, for sikker ferdsel.
- Planlegge og skape trafikktrygge og levende utenærmiljø (boligområder, idrettsanlegg, oppvekstområder, tettstedsområder og bysentrum).
- Styrke arbeidet med å få etablert sammenhengende sykkelveier og se på mulighetene for ekspress sykkelvei/er.
- Etablere gode og trygge sykkelparkeringsanlegg ved kommunale arbeidsplasser og sentrale trafikknutepunkter i kommunen.
- Sikre myke trafikanter – fotgjengere og syklister. Fokuserer sterkere på å utbedre kryss og sikre krysningspunkter.
- Begrense bilkjøringen og parkeringsmulighetene i bysentrum, kanalisere parkering til Arresten.
- Anlegge enveiskjøringer i bysentrum for å styrke det folkelige liv og bedre framkommelighet for kollektive løsninger, gående og syklister.
- Sikre bedre og mer oversiktlige parkeringsordninger ved idretts-, kultur- og friluftsanlegg – oppfordre til redusert bruk av bil i forbindelse med aktiviteter knyttet til disse anlegg (treninger og kamper).



5 Organiseringen av trafikksikkerhetsarbeidet

5.1 Politisk styring

- Kommunestyret har overordnet *politisk* ansvar for trafikksikkerhetsplanen og vedtar hvilke tiltak som skal iverksettes i løpet av det enkelte budsjettår eller i løpet av en lengre periode (en såkalt «pakkeløsning»).
- Tema knyttet til samferdsel ivaretas politisk i Teknisk utvalg.

5.2 Administrativ styring

Ref. avtalen om Trafikksikker kommune:

«At kommunen tar opp til vurdering, hvordan kommunes trafikksikkerhetsarbeid i fremtiden skal organiseres slik at kommunen oppnår størst mulig tverrfaglighet i arbeidet.»

Dette er en orientering om hvordan rådmannen vil organisere trafikksikkerhetsarbeidet i kommunen:

- **Rådmannens overordnede ansvar**

Rådmannen har overordnet *administrativt* ansvar for gjennomføring og oppfølging av trafikksikkerhetsplanen og fremmer forslag om tiltak til kommunestyret, samt økonomisk ramme, i forbindelse med årlig budsjettbehandling.

Rådmannen sørger for å rullere planen.

Rådmannen vil:

synliggjøre kommunens satsing på trafikksikkerhet, styrke det tverrsektorielle trafikksikkerhetsarbeidet i kommuneorganisasjonen, få sektorene og enhetene til å ta ansvar for sitt eget trafikksikkerhetsarbeid, bidra til god samhandling med eksterne aktører, forvalte kommunens ressurser på en slik måte at trafikksikkerhetstiltakene omfatter mange, søke om midler fra eksterne finansieringskilder, ivareta kommunens ansvar som arbeidsgiver og gjennomføre tiltak som kan bidra til å endre ansattes transportmønster, samt forsterke kommunens HMS-arbeid i forhold til trafikksikkerhet.

Rådmannen vil spille på lag med overordnede myndigheter slik at vedtatte planer for trafikksikkerhet, kan bli gjennomført lokalt.

- Trafikksikkerhetsarbeidet tas opp i kommunale rapporter
- Årlig tema i arbeidsmiljøutvalget (AMU). Kommunens trafikksikkerhetsarbeid tas opp som årlig tema i arbeidsmiljøutvalget; ref. Trafikksikker kommune.

5.3 Hovedansvar for trafikksikkerhetsarbeidet

- Rådmannen er tillagt ansvaret for gjennomføringen av trafikksikkerhetsplanen.
- Det administrative, koordinerende og planmessige ansvar er delegert til samfunns- og miljøsektoren.
- En administrativ arbeidsgruppe er etablert som en *fast trafikksikkerhetsgruppe* (se 5.4).

5.4 Trafikksikkerhetsgruppen har pådriver- og koordineringsfunksjon

Gruppen skal:

- drøfte og følge opp kommunestyrets vedtak og bevilgninger
- følge opp vedtatt trafikksikkerhetsplan: utarbeide konkrete trafikksikkerhetsløsninger gjennom et tverrfaglig samarbeid, ivareta ansvars- og oppgavefordelingen i kommuneorganisasjonen, sjekke framdriften i trafikksikkerhetsarbeidet, gjøre opp status og evaluere tiltakene i trafikksikkerhetsplanen og utarbeide rapporter
- fremme trafikksikkerhetssaker
- sende søknader om trafikksikkerhetsmidler
- delta på samlinger som fremmer trafikksikkerhet
- holde kontakt med relevante instanser og fagmiljøer på trafikksikkerhet
- fremme informasjon, samarbeide med de lokale HMS-gruppene og trafikkontaktene ved skolene, barnehagene og andre virksomheter som iverksetter/har iverksatt en slik ordning
- spesielt bidra til å gi de lokale trafikkontaktene kunnskap om Nullvisjonen, Trafikksikker kommune og trafikksikkerhetsplanen.

5.5 Trafikksikkerhetsgruppen består av

- fagleder samferdsel (kommunaltekniske tjenester) – er leder for gruppen
- én representant fra samferdsel (kommunaltekniske tjenester)
- én representant fra skolene
- én representant fra Plan-, miljø- og landbruksenheten
- folkehelsekoordinator
- Ved ansvars- og oppgavefordeling og koordinering vil ressurspersoner fra andre sektorer bli trukket inn i arbeidet.
- Det kommunale foreldreutvalg for skolene (KFU) og foreldreutvalget for barnehagene (FUB) holdes orientert.

Vedlegg

A. Hjertesone



En trygg «Hjertesone» rundt skolen kan gjøre det lettere for elevene å gå eller sykle til skolen

Hjertesone er i regi av Trygg Trafikk, politiet, Statens vegvesen, Helsedirektoratet, Foreldreutvalget for grunnopplæringen, Miljøagentene og Syklistenes Landsforening.

BAKGRUNN

I anledning skolestart ønsker Trygg Trafikk sammen med bla annet Statens vegvesen, Helsedirektoratet, UP og en rekke andre aktører å sette fokus på trygg skolestart. De yngste er sårbare i trafikken, og mange foreldre gruer seg til å la barna gå eller sykle til skolen. Mange velger å kjøre barna helt til skoleporten, noe som skaper uoversiktlige og farlige situasjoner. For å få trygge områder rundt skolen og motivere flere barn og unge til å gå og sykle, oppfordrer vi skoler landet rundt til å skape bilfritt miljø rundt skolene. Vi inviterer derfor din skole til å bli med på «Hjertesone»-kampanjen vår.

HVA ER EN «HJERTESONE»?

En «Hjertesone» er en bilfri sone rundt skolen. Barn som kjøres bør slippes av på markerte stopp- og hentesteder utenfor denne sonen. Det skaper trygghet og inspirerer foreldre, elever og skoleledelsen til samarbeid. Det er mange måter å lage en «Hjertesone» på. Bruk området rundt skolen og marker hvor deres bilfri sone går. Mandal skole var en av de første og har laget en «Hjertesone» rundt skolen, mens Vanse skole i Farsund har malt hjerter på asfalten. Andre skoler har valgt å ha trafikpatruljer rundt skolen. Hvordan kan en «Hjertesone» rundt din skole se ut?

SKOLEVEIEN

4 av 10 foreldre opplever skoleveien som usikker. Dette er årsaken til at mange velger å kjøre barna til skolen. Paradokset er at de da bidrar til den utrygghet de vil skåne barna for. Det er et nasjonalt mål at 80 prosent av elevene skal gå eller sykle til skolen. «Hjertesonene» skal først og fremst sikre trygge og attraktive skoleveier for barn. Å gå eller sykle til skolen er også viktig for at barn og unge skal få nok fysisk aktivitet i løpet av en dag.

SYKLING TIL SKOLEN

Det er foreldre som har myndighet til å avgjøre når barna kan sykle til skolen. Skolen bør fortsatt omtale sykling og trafikksikkerhet i sitt reglement. Det er bra at barn og unge oppfordres til å gå og sykle til skolen, men skoleeier og veieier må sørge for at skoleveien er trygg. Veimyndighetene må sørge for trygge skoleveier, og kommunene må samarbeide med FAU og ta i bruk de mulighetene som finnes for å begrense biltrafikk og høy fart rundt skolene. Foreldre og skole bør i samarbeid vurdere skoleveien og barnas modenhet til å sykle alene. Før barna er i stand til å ferdes trygt alene, kan foreldre gå eller sykle sammen med barna.

B. Trafikksituasjonen ved grunnskoler i Grimstad

v/ Stefan Jonsson, arealplanlegger Plan-, miljø- og landbruksenheten.

Formål:

- Notatet skal bidra til å gi en kort oversikt over dagens trafikksituasjon ved grunnskolene i Grimstad: overordnede situasjoner, trafikkmengder og skoleveier.
- Ettersom Landvik skole vurderes som pilot for Hjertesoneordningen i kommunen, belyses en rekke overordnede trafikkmessige forhold særskilt ved denne skolen.

Trafikksituasjonen ved Landvik skole er annerledes enn ved andre skoler. Ingen andre grunnskoler har tre farlige veistrekninger og tre farlige krysningspunkter. Fevik skole har nest flest: Én veistrekning og ett krysningspunkt. Elevene ved Landvik skole må krysse og ferdes langs fylkesveier. Det vurderes å ikke være alternativ/e skolevei/er i samme omfang som ved andre skoler.

Grunnskolene er forholdsvis godt trafikkmessig lokalisert og skjermet i forhold til én eller to fylkesveier. Landvik skole er i en annerledes situasjon. Skoleområdet begynner med hovedatkomst direkte fra fylkesvei. Ved Landvik skole har bil-, gang- og sykkeltrafikk samme atkomstpunkt.

Landvik skole har en trafikkmengde (ÅDT) på 2 295. Frivoll skole har ÅDT på 3 950, Fjæreskolene har ÅDT på 3600 og Fevik skole på 1 700. De to førstnevnte skolene er mer trafikkmessig skjermet enn Landvik skole. Atkomst skjer fra separat atkomstvei.

Ved Landvik skole er det gjennomgangstrafikk med lange og tunge kjøretøy – 230 ÅDT. Frivoll har 200, Fjæreskolene har 340 og Fevik har 170.

Selv om andre skoler har omtrent samme trafikkvolum (ÅDT) og trafikk av lange og tunge kjøretøy, er Landvik den eneste skolen som ikke er trafikkmessig skjermet fra de større veiene på samme måte som ved de andre skolene.

Landvik skole mangler atkomst fra en atkomstvei. Ved skolen skjer atkomst fra biler, taxi, busser, gange og sykkel i samme område. Trafikkmiljøet ved skolen vurderes å være

mindre tydelig for de ulike trafikantgruppene - og dermed et mindre sikkert enn ved andre skoler.

Trafikkmiljøet ved Landvik skole er forbedret med fartsdumper og intensiv belysning planlegges ved kryss, men fremdeles vurderes flere steder i nærheten som farlig skolevei.

Skolen har vurdert det som uønsket å ha gjennomgangstrafikk av lange og tunge kjøretøy forbi skolen. Trafikken av slike kjøretøy er stor nok i dag, blir det påpekt. Arbeid med en plan for utvidelse av Landvik pukkverk pågår. En utvidelse av pukkverket kan medføre en økning av den lange og tunge trafikken med 25 – 50 %, fra 170 tk/døgn* til 215 - 260 tk/døgn på Gjærbrøndveien.

Selv med en slik økning, vil dette ikke medføre at Landvik skole får mest gjennomgangstrafikk av lange og tunge kjøretøy i kommunen.

En slik trafikkløsning vil kunne vanskeliggjøre arbeidet med Hjertesone og trafikksikker skole.

Tung trafikk er nødvendig for at samfunnet skal fungere, jfr. Nasjonal transportplan. Ved sensitive miljøer, som f.eks. skoler og sentrale by- og tettstedsmiljøer, vil det i noen grad være rimelig å tillate tung trafikk for vareleveranser. Derimot vil det være sterke betenkeligheter i forhold til gjennomfart.

Kommunen må ved arealplanlegging vurdere konsekvensene av plantiltak slik at uønsket trafikk ikke medfører farlige eller uakseptable trafikkmiljøer. Økning av tung trafikk ved skolemiljøer bør *kun* aksepteres hvis andre alternativer er blitt utelukket. En slik situasjon vil i tilfelle måtte medføre en rekke tilpassede trafikksikkerhetstiltak.

Med en etablering av Hjertesone ved Landvik skole, vil fylkeskommunen og Statens vegvesen måtte foreta en samlet vurdering av trafikksikkerhetssituasjonen i hele området. Trafikken av tunge og lange kjøretøy i Gjærbrøndveien forbi skolen bør i første omgang ikke øke. I neste omgang bør den begrenses. Fylkeskommunen og Statens vegvesen bør vurdere hvordan trafikken – på lengre sikt – skal kunne kanaliseres utenfor en Hjertesone.

I tillegg til at Landvik skole fremstår som et nærmiljø-, oppvekst-, skole-, fritids- og idrettsområde, kan det gjøres vurderinger om utvikling av hele området for diverse tettstedsformål og fortetting av boliger.

*tunge kjøretøy/døgn

Landvik skole

1. - 7. trinn

440 elever

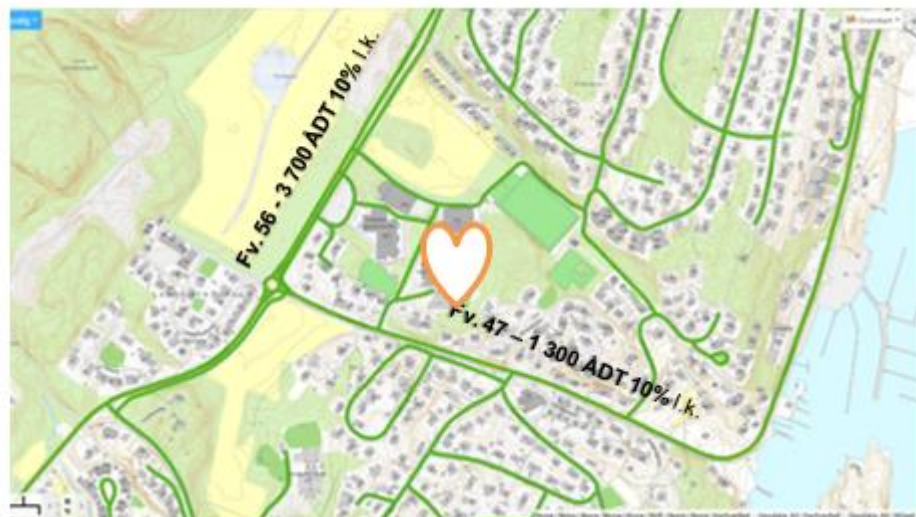


Skolen ligger like ved fv. 33. og adkomst for biler, gående og syklistene skjer direkte fra fylkesvei 33. Dette vanskeliggjør et rolig, oversiktlig og tydelig trafikkmiljø. Mange elever har fv. 33 som skolevei og må krysse den samme. Fv. 33 har flere fartsdumper og parallelle fortau. **Kommunen har identifisert fire punkter og tre strekninger som farlige i nærområdet. Situasjonen er problematisk på overordnet nivå.** Hvis trafikken økes i området, vurderes situasjonen å bli forverret.

Holviga barneskole

1.- 7. trinn

330 elever



Skolen ligger skjermet fra fv. 47 og fv.56. En stor del av skolens elever kan bruke interne gang- og sykkelveier i området Groos og på separate G/S-vei, med høy standard, langs fv. 56. Utfordringer kan det være med skolevei parallelt og i krysset ved Grooseveien. **Kommunen har ikke identifisert noen farlige skoleveier i nærheten. Situasjonen vurderes på overordnet nivå ikke som problematisk.**

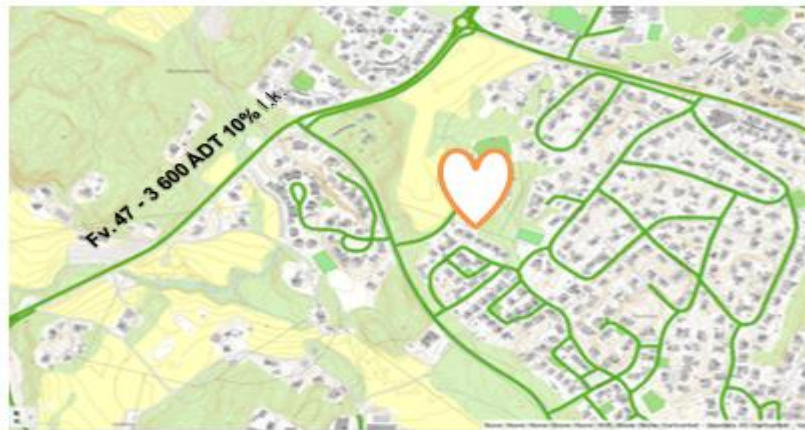
Langemyr skole og ressurscenter

33 elever

Skolen ligger skjermet fra Østerhusmonen og fv. 47. Trafikken på Østerhusmonen er ikke nærmere kjent. Det skjer en del tungtrafikk fra Østerhus.

Kommunen har ikke identifisert noen

farlige skoleveier i nærheten. Situasjonen vurderes ikke som problematisk. Utfordringer på overordnet nivå kan finnes hvis trafikken til/fra Østerhus øker. G/S-vei langs Østerhusmonen mangler, men planlegges. Interne G/S-forbindelser mot Holviga vurderes til å kunne forbedres.



Frivoll skole

1.- 7. trinn

150 elever

Skolen ligger skjermet fra fv. 404. Elever ved skolen og på østre siden av E-18 kan bruke interne G/S-veier og atkomstveier.

Elever ved «vestre Frivoll» (Rore Hageby) kan bruke separat G/S-vei langs fv. 32 og fv. 404 uten å krysse noen av dem. Elever nord fra Opplandsveien hemmes ikke av økt trafikk på Opplandsveien. Kommunen har identifisert broen ved Frivoll trafikkplass som farlig skolevei. For elever ved Frivoll skole finnes en alternativ skolevei via gang- og sykkelbroen over E-18. **Situasjonen vurderes på overordnet nivå ikke som problematisk.** Med flere nye boligområdene nord fra Opplandsveien, må nye trafiksikkerhetstiltak ved eksisterende kryss av Opplandsveien vurderes.



Jappa skole

1.- 7. trinn

310 elever

Skolen ligger skjermet fra større veier. Biltrafikk kan foregå mot én side av bygningen og gang- og sykkeltrafikk mot en annen. G/S-trafikk vurderes til å kunne skje via interne G/S-veier og adkomstveier.



Kommunen har ikke identifisert noe farlige skoleveier i nærheten. Situasjonen vurderes på overordnet nivå som ikke problematisk.

Fjære barneskole

1.- 7. trinn

330 elever

Skolen ligger skjermet fra fv. 420 og fv. 407. Begge veiene har forbindelse til E-18 og ligger mellom skolen og en stor del av skolekretsen. Dette medfører at lokaliseringen av skolen, på overordnet nivå, vil være sterkt berørt av økt trafikk. Det er planfrie kryss ved fv. 420 og kryss med fartsdumper ved fv. 407. Det er flere gode gang- og sykkelveier til skolen. **Det finnes ett punkt i nærområdet som kommunen har identifisert som farlig skolevei. Situasjonen kan vurderes som problematisk på overordnet nivå.**



Fevik skole

1.- 10. trinn

582 elever

Skolen ligger skjernet fra fv. 35.

Elever sør og vest for skolen må krysse eller gå langs med fv. 35

som har fortau,

men mangler sykkelvei. Elever vil måtte krysse veien ved krysset Fevikstoppen – Bjønnmyra. Det finnes mange fartsdumper langs Sømsveien og Feviktoppen. Økt trafikk på disse veiene kan få negative konsekvenser før skoleveien i området.

Ett punkt, på Sømsveien, rett før skolen er identifisert som farlig skolevei. Skoleveien kan være problematisk på overordnet nivå.



Eide skole

1.- 7. trinn

90 elever



Skolen ligger tilbaketrukket fra «større» veier. For eksisterende og nye boligfelt øst for Homborsundsveien blir Homborsundsveien skolevei. Her finns ikke noe fortau eller G/S-vei.

Kommunen har ikke identifisert noen farlig skolevei i nærområdet. Situasjonen vurderes ikke som problematisk på overordnet nivå. Ved nye boligfelt på østre side, må trafikksituasjonen langs Homborsundsveien vurderes på nytt.

Hesnes skole

1.- 7. trinn

53 elever

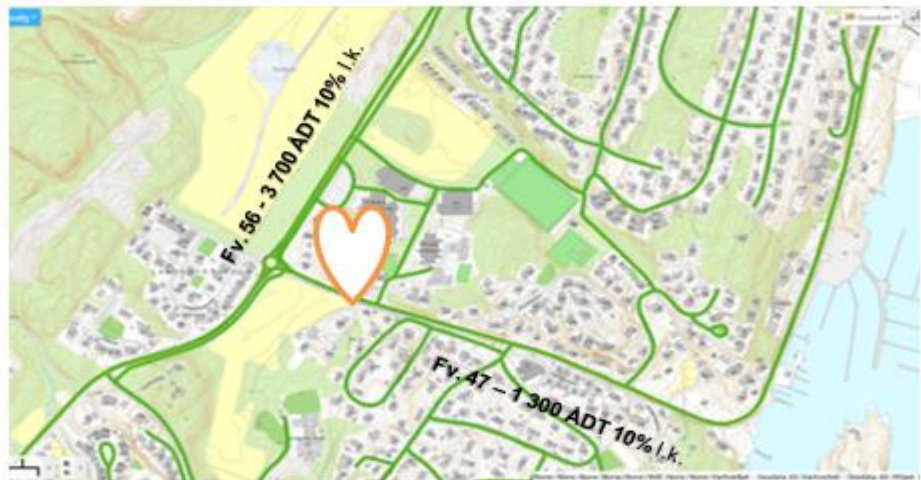


Skolen ligger tilbaketrukket fra fv. 46. **Hele fv. 46 fra Ugland er identifisert som farlig skolevei.** Det finnes ikke noe alternative skoleveier. **Situasjonen vurderes som problematisk på overordnet nivå.**

Holviga ungdomsskole

8. – 10. trinn

180 elever



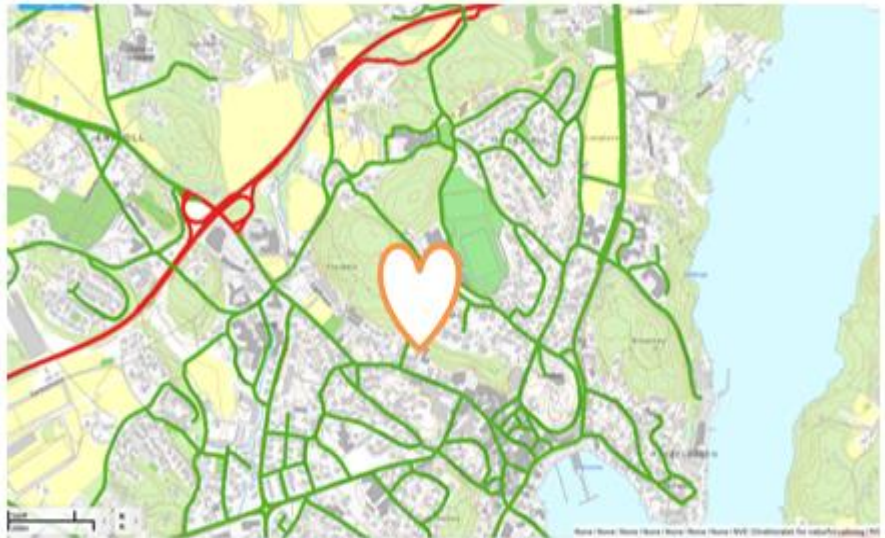
Skolen ligger skjermet fra fv. 47 og fv. 56. En stor del av skolens elever kan bruke interne gang- og sykkelveier i området Groos og på separat G/S-vei, med høy standard, langs fv. 56. Utfordringer kan det være med skolevei parallelt og ved kryss av Grooseveien, samt ved enkelte plasser ved innfart fra fv. 56. Diverse trafikksikkerhetstiltak er gjennomført i samarbeid med Statens vegvesen. **Kommunen har ikke identifisert noen farlige skoleveier i nærheten.** **Situasjonen vurderes på overordnet nivå ikke som problematisk.**

Grimstad ungdomsskole

8. – 10. trinn

360 elever

Skolen ligger langt fra større veier med gode gang- og sykkelveier. Den sentrale plasseringen medfører dog andre utfordringer. Trafikk fra boliger og skolen er felles med gående og syklist langs den smale Levermyrveien.



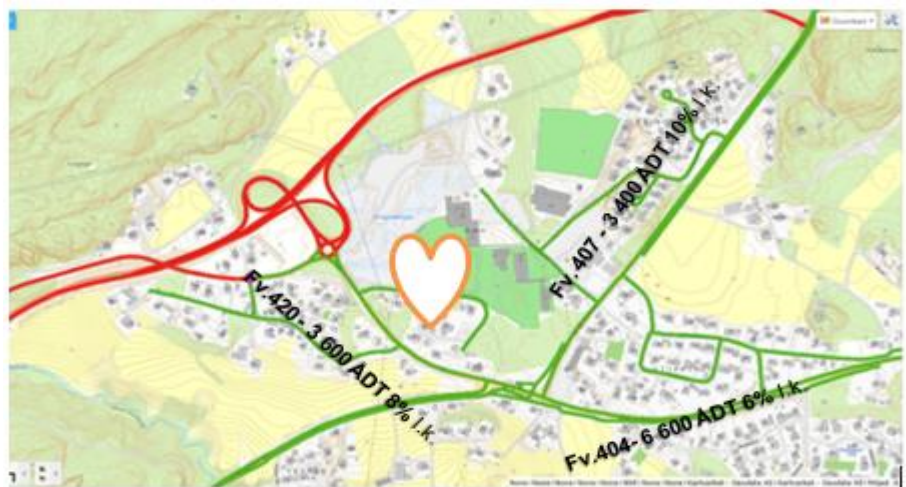
Kommunen har ikke identifisert noen farlige skoleveier i området. Plasseringen vurderes likevel som problematisk. Det kan gjøres nærmere helhetlige vurderinger i forhold til sikkerhet knyttet til veiens uoversiktighet og kapasitet.

Fjære ungdomsskole

8. – 10. trinn

115 elever

Skolen ligger skjermet fra fv. 420 og fv. 407. Begge veiene har tilkobling til E-18 og ligger mellom skolen og en stor del av skolekretsen. Det er planfrie kryss ved fv. 420 og kryss med fartsdumper ved fv. 407.



Det er flere gode gang- og sykkelveier til skolen. Skolen har dog en, på overordnet nivå, følsom plassering hvis trafikken øker: særskilt på fv. 404 øst fra krysset ved fv. 407, samt på fv. 407. **Den finnes ett punkt i nærområdet som kommunen har identifisert som farlig skolevei. Situasjonen kan vurderes som problematisk på overordnet nivå.**

Fylkesvei 407: 3 400 ÅDT 10% i.k.

Fylkesvei 404: 3 600: ÅDT 8% i.k.

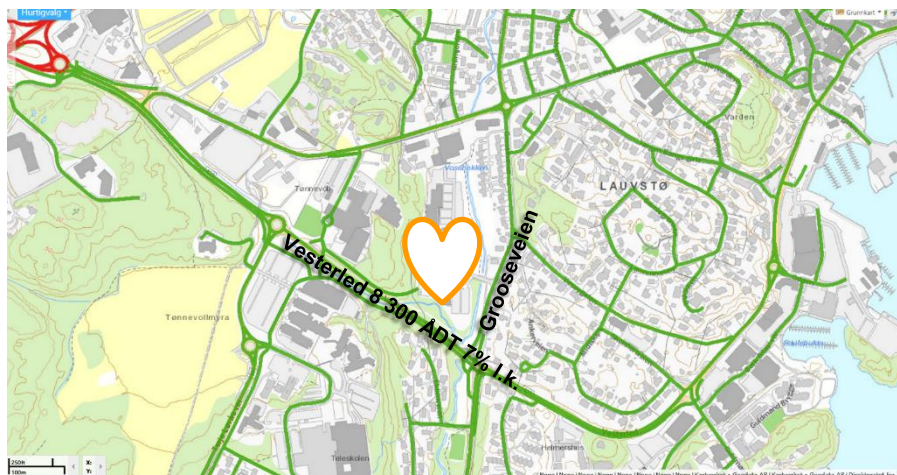
Fylkesvei 404: 6 600: ÅDT 6% i.k.

Drottningborg ungdomsskole

8. – 10. trinn

200 elever

Skolen ligger skjermet fra Vesterled og Gooseveien. Atkomst skjer fra Gooseveien. Gang- og sykkelveinettet er godt utbygget. Busstopp ved universitetet og Gooseveien nås via planskilte kryss med kort avstand.



Kommunen har ikke identifisert noen farlige skoleveier i nærheten. Situasjonen vurderes på overordnet nivå ikke som problematisk.

C. Avtalen om Trafikksikker kommune med Trygg Trafikk

- ✓ At kommunen tar opp til vurdering, hvordan kommunes trafikksikkerhetsarbeid i fremtiden skal organiseres slik at kommunen oppnår størst mulig tverrfaglighet i arbeidet.
- ✓ En revisjon av kommunens trafikksikkerhetsplan slik at planen ivaretar alle kommunens ansvarsområder (sektorer) i trafikksikkerhetsarbeidet.
- ✓ Grimstad kommune bør tydeliggjøre at trafikksikkerhet er en del av HMS- arbeidet og at dette tas opp som årlig tema i AMU.
- ✓ Skolene og barnehagene bør etablere et bedre system slik at alle ansatte og foresatte gjøres kjent med skolenes og barnehagenes rutiner for turer (jfr. Forskrift om miljørettet helsevern i barnehager og skoler).



Dette er avtalens kriterier:

- 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.
- Trafikksikkerhet er et årlig tema i kommunens AMU.
- Kommunen har oppdatert oversikt over trafikkulykker og trafikkuhell (materiellskader) i kommunen.
- Trafikksikkerhet er en del av kommunens folkehelsearbeid.

- Kommunen har en trafikk sikkerhetsplan. Planen har rullerings- og rapporteringsrutiner. Planen ivaretar både trafikantrattede og fysiske tiltak.
- Kommunen har et godt system for å behandle søknader om skyss pga. særlig farlig skolevei.
- Kommunen har oppfylt kriteriene for den enkelte sektor

D. Rapport fra godkjenningsdag, Trafikksikker kommune 15. juni 2016

Kommunen er en viktig aktør i trafikk sikkerhetsarbeidet. Som veieier, barnehage - og skoleeier, arbeidsgiver, kjøper av transporttjenester og ansvarlig for beboernes helse og trivsel, har kommunen et stort ansvar for å forebygge ulykker.



Gjennom lover og forskrifter har kommunen plikt til å arbeide systematisk med ulykkesforebyggende arbeid i alle sektorer.

Godt trafikk sikkerhetsmiljø gir kommunen bra omdømme, færre skader, og fornøye innbyggere.

Grimstad kommune har valgt å ivareta dette ansvaret bl. annet gjennom konseptet Trafikksikker kommune, levert av Trygg Trafikk i samarbeid med Aust Agder fylkeskommune. Konseptet består av kriterier som alle sektorer i kommunen må oppfylle. Dette arbeidet skal forankres i hver sektors ledelse og være kjent for alle ansatte. Dette konseptet skal bidra til å systematisere trafikk sikkerhetsarbeidet. Å bli godkjent som Trafikksikker kommune betyr ikke at det ikke kan skje trafikkulykker, godkjenningen er et kvalitetsstempel for godt, målrettet og helhetlig arbeid med trafikk sikkerhet. Grimstad kommune har over lengre tid jobbet for å få på plass alle nødvendige kriterier i forhold til denne godkjenningen.

Et team fra Trygg Trafikk besøkte Grimstad kommune 16 juni 2016 for å revidere og gjennomgå all dokumentasjon, med tanke på å godkjenne dem som Trafikksikker kommune. Teamet besto av Harald Heieraas, Trygg Trafikk som revisjonsleder, distriktsleder i Vest Agder Ole Rath.

I forkant av dagen hadde revisjonsteamet fra Trygg Trafikk fått tilsendt kommunens trafikk sikkerhetsplan og øvrige dokumenter knyttet til godkjenningsprosessen.

All dokumentasjon ble gjennomgått på møtet og forbedringer og endringer påpekt. Alle sektorer med unntak av kultur, hadde levert inn dokumentasjon som er i tråd med kriteriene.

Forbedring:

Trygg Trafikk anbefaler at kommunen tar opp til vurdering, hvordan kommunes trafikk sikkerhetsarbeid i fremtiden skal organiseres slik at kommunen oppnår størst mulig tverrfaglighet i arbeidet.

Trygg Trafikk anbefaler en revisjon av kommunens trafiksikkerhetsplan slik at planen ivaretar alle kommunens ansvarsområder (sektorer) i trafiksikkerhetsarbeidet.

Grimstad kommune bør tydeliggjøre at trafiksikkerhet er en del av HMS arbeidet og at dette tas opp som årlig tema i arbeidsmiljøutvalget (AMU).

Skolene og barnehagene bør etablere et bedre system slik at alle ansatte og foresatte gjøres kjent med skolenes og barnehagenes rutiner for turer (jfr. Forskrift om miljørettet helsevern i barnehager og skoler)

Avvik (NB: Alle avvik er tettet):

Det ble ikke framlagt dokumentasjon på hvordan kommunen skal påvirke lag og foreninger til å innarbeide reisepolicy i sin virksomhet.

Grimstad kommune bes sende inn til Trygg Trafikk manglende dokumentasjon innen 15.okt 2016

Resultatet av revisjonen 15. juni 2016 er at Grimstad kommune har lagt frem tilstrekkelig dokumentasjon for at revisjonsteamet kom frem til at Grimstad kommune oppfyller nødvendige krav til å bli godkjent som Trafikksikker kommune. Godkjenningen har en varighet på tre år.

Generell kommentar for det videre arbeidet med trafiksikkerhet:

Det er svært viktig at man i tiden fremover holder høyt fokus på trafiksikkerhet og at alle ansatte blir gjort kjent med hva det å bli godkjent som Trafikksikker kommune betyr for hver enkelt. Alle ansatte skal være dette bevisst for å kunne etterleve det kommunen har vedtatt.

Gratulerer med godt gjennomført jobb og lykke til i det videre arbeidet.

Med vennlig hilsen
Harald Heieraas

E. Mulighetsdel – idébank

I forbindelse med årlig budsjettbehandling, velger kommunestyret hvilke tiltak som skal være gjennomført eller påbegynt i planperioden.

Nye prioriteringer og behov kan oppstå underveis – og vil da eventuelt måtte vurderes ivaretatt.

Her følger noen idéer til tiltak som fremkommer i Trafikksikker kommune, samt andre forslag:



- **«Min skolevei – trygg»? Gjøre egen skolevei tryggere!**

I forbindelse med oppstarten av Hjertesone kan elevene fra mellomtrinnet inviteres til å kartlegge om skoleveien er trygg. Et enkelt nettbasert skjema for besvarelse vil kunne bli utarbeidet. Oppsummeringen av kartleggingen antas å bli tatt med ved etableringen av Hjertesone.

- **Trafikksikkerhet - Årlig tema**

Trafikksikkerhet vil kunne være årlig tema i elevråd, FAU og i skole/hjem-samarbeidet. Temaet bør kunne bli aktualisert på foreldremøter. Forpliktelser/avtale mellom elever, foreldre og skole kan vurderes iverksatt.

- **Skolens rutiner for turer til fots, med sykkel, bil og kollektivtransport bør oppdateres jevnlig**
- **Påvirke frivillige organisasjoner til å innarbeide transportpolicy i sin virksomhet**

Det foregår mye kjøring av barn og unge til ulike idretts- og kulturarrangementer. Eksempel på dette er foreldre, trenere og andre frivillige som kjører barn til kamper i egne biler eller på mer organiserte reiser med buss. For å øke bevisstheten i frivillige lag og organisasjoner rundt trafikksikkerhet, er det ønskelig å få utarbeidet retningslinjer for reiser for å sikre trygg transport til og fra aktiviteter.

Gode rutiner som følges på alle turer, er viktig trafikkopplæring for barn og unge. Kriteriene og tilhørende sjekklister kan følges opp i egne planer for trafikksikkerhet.

Foreldre er rollemodeller. Høy fart, aggressiv og hensynsløs oppførsel virker skremmende og gir andre/medtrafikanter dårligere følelse av trygghet og trivsel i trafikken. Brudd på vikepliktsreglene, ulovlige forbikjøringer, kjøring mot rødt lys og for kort avstand til bilen framfor, ikke bruk av bilbelte, ikke barnesikring, kjøring i påvirket tilstand. Dette er forhold foreldre selv kan ta tak i!

- **Gi økt innsikt/opplæring/informasjon til ansatte**

Dette gjelder først og fremst de lokale trafikkontaktene. Tema vil kunne være Nullvisjonen, Trafikksikker kommune, nasjonal og regional innsats for økt trafikksikkerhet, samt vedtatt kommunal trafikksikkerhetsplan.

- **Rik sykle-til-skolen-kultur**

Utarbeide et opplegg som strekker seg over flere år med formål å utvikle en rik sykle-til-skolen-kultur. Ha gode og sikre sykkelparkeringsløsninger på skolene.

- **Barn og unges egen trafikksikkerhetsplan – for egen skole**

Grunnskoleelever kan inviteres til å utarbeide forslag til gode trafikksikkerhetsløsninger for egen skole - både i forhold til dagens reisemønster og for framtidens trafikkbilde (ref. Hjertesone).

Elevene har opplevelser og meninger om alt fra skolepatrulje til mangel på gang-/sykkelstier, beskjæring av busker, at voksne kjører for fort langs skoleveien, skremmende å møte voksne syklist, høy fart og kryssing av vei på fotgjengerfelt, osv. Det skal ikke være skummelt å gå eller sykle til skolen! Bidra med innspill til nye anlegg for sykkelparkering – evt. forbedre eksisterende sykkelparkering.

Arbeidet kan ivaretas i et samarbeid mellom skolens elevråd og trafikkontakt.

- **«Hvordan kommer jeg meg til skolen»?**

Dersom elevene utarbeider en lokal trafikksikkerhetsplan, kan det være aktuelt å gjennomføre en elevundersøkelse: «Hvordan kommer jeg meg til skolen»?

Spørreundersøkelsen gjennomføres for å få bedre oversikt over elevenes transportvaner/transportmønster til/fra skolen. Undersøkelsen kan være nettbasert og tilpasset ulike alderstrinn.

- **HMS og trafikksikkerhet – Videreutvikle kommunens HMS arbeid**

Trafikksikker kommune setter krav til å få innarbeidet gode rutiner og holdninger i trafikken i kommunens HMS-system.

Mange virksomhetsområder i kommunen har ansatte med daglige kjøreturer (eks. hjemmetjenesten, helsetjenesten, kommunaltekniske tjenester, vaktmestertjenesten). Det er behov for økt bevisstgjøring og oppfriskning av kjøreferdigheter. Dette arbeid kan settes i system. Trafikksikkerheten kan styrkes i HMS-/internkontrollsystemet: ingen skal settes i fare i forbindelse med transport i kommunal regi.

Kommunen er kjøper av diverse transporttjenester; - f.eks. transport av skolebarn, mennesker med nedsatt funksjonsevne (TT-ordningen). Dette er ofte en dør-til-dør-transport som bidrar til at de kan delta i aktiviteter på lik linje med den øvrige befolkning.

Kjøretøy som kommunen selv disponerer eller som innleies til transporttjenester, må være dokumentert driftssikre. Sjøførkompetansen må være oppdatert.

NB: TT-ordningen gjelder ikke til syketransport, legebesøk, reise til fysioterapi m.m. Slike utgifter dekkes av folketrygden.

- **Oppdatere krav til kjøretøyteknologi**

Kommunen bør sørge for å oppdatere kravene til kjøretøyteknologi i kommunale kjøretøy i forbindelse med innkjøp/leasing; så som atferdsregistrator, automatisk fartstilpasser, beltepåminner, beltesperre, nødbremsassistanse, fartsholder (cruisecontroller), ESP-program (stabilitetsprogram), alkolås m.m.

Disse installasjoner er p.t. ikke lovpålagt, men bør kunne bli vurdert ved nyanskaffelse av kommunale kjøretøy.

- **Færre privatbiler i trafikken**

Bidra til å øke bruken av kollektive transportløsninger – påvirke til å endre folks reisemønster – skape tryggere reisehverdager. Kampanje for å få folk til å reise kollektivt to ganger i uken?

Delta i arbeid for å få utredet velfungerende regionale kollektivordninger.

- **Sykle og gå til treninger og kamper**

Formål: Redusere bilbruken til/fra fritidsaktiviteter og arrangementer.

Gjøre tiltak overfor risikogrupper:

Forebygge trafikkulykker blant utsatte risikogrupper (eks. ungdom, russefeiring, eldre, mennesker med nedsatt funksjonsevne).

- **Tenåringer og trafiksikkerhet, avgangselever på u-trinnet**

16 år og mopedsertifikat! Ny i trafikken!

Egen trafiksikkerhetsdag/er for avgangselever (10. trinn). Fokus på mopedkjøring, kjøring med ATV (og evt. rulleski).

Opplegget kan gjennomføres i samarbeid med Statens vegvesen, politiet og Trygg Trafikk.

Besøk på TRAFO. I et bygg ved Skandinavisk Trafikksenter (Sørlandsparken) får ungdom gjennom video og lyd oppleve en ulykkessituasjon på nært hold. Ungdommene går gjennom ulike rom hvor de får se forskjellige stadier ved en ulykke.

- **Russ og avgangselever ved Dahlske vgs. – og trafiksikkerhet**

Eget opplegg for trafiksikkerhet og russ/avgangselever. Kursing, møter.

Trafiksikkerhetsdager på våren - med fokus på russefeiringen, vedlikehold og reparasjon av russebiler og trafiksikkerhet generelt.

Opplegget gjennomføres i samarbeid med Statens vegvesen, politiet og Trygg Trafikk.

- **Fartsglad ungdom - inn på organisert banekjøring**

Noen ungdommer er for en periode tilknyttet en motor- og bilbasert subkultur og har vanligvis biler og «formålsløs» bilkjøring som fritidsinteresse; - såkalt råning.

«Festen» rundt kjøringen kan være minst like avgjørende som interessen for motorkjøretøy.

Ungdom som er tiltrukket av råning, bør kunne få tilbud om organisert banekjøring, inkludert holdningspåvirkning.

- **Trafikanter med annen kulturbakgrunn**

Gjennomføre trafikksikkerhetstiltak som retter seg mot trafikanter med en annen trafikkbakgrunn, -forståelse og –kultur.

- **Etablere kontakt med kjøre-/trafikkskoler**

Aktuelle tema om samarbeid kan være i forhold til:

- Moped- og motorsykelopplæringen for unge
- Tilpasset kurs 45+
- Oppfriskningskurs 65 +
- Glattkjøringskurs

- **Etablere sykkel-P-anlegg**

Kommunen bør også etablere sykkelparkeringsanlegg ved bussholdeplasser for på- og avstigning i forbindelse med kollektiv transport. Med en slik løsning gjøres det enkelt og greit å sette fra seg sykkelen og ta buss til og fra jobb eller andre aktiviteter.

Private bedrifter bør oppfordres til å etablere parkeringsanlegg for sykkel for sine ansatte (flere bedrifter, som ligger nær hverandre, kan samarbeide om felles løsning; gjerne også innlede samarbeid med kommunen).

- **Forum for kollektiv trafikk i Grimstad**

Kollektivtrafikken har problemer i konkurranseforholdet mot privatbilismen. Dette gjelder særlig for den totale reisetiden fra dør til dør, der busstransport fort kommer dårlig ut i forhold til bilen og dermed framstår som et mindre attraktivt alternativ.

Et forum vil være en møteplass for kommunen, fylkeskommunen, Agder kollektivtrafikk, næringsforeningen, bedrifter og organisasjoner som vil fremme økt kollektivtransport og planlegging/innføring av fremtidig reisemønster.

- **Hjem-Jobb-Hjem (HJH)-ordning også for Agderfylkene?**

HJH er et nyoppstartet mobilitetsprosjekt i Rogaland (2016). Ordningen tilbyr ansatte i HjemJobbHjem-bedrifter tilgang til en månedsbillett for buss og tog i hele Rogaland til kun 500 kroner. Billetten inkluderer også ferjer og hurtigbåter.

Dette er et samarbeid mellom Kolumbus (busselskap), Bysykkelen, Statens vegvesen, kommunene Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg og Rogaland fylkeskommune. Alle bedrifter som har kontor i disse kommunene kan søke om å ta del i HJH-avtalen.

En HJH-ordning bør kunne utredes (sammen med fylkeskommunen, Statens vegvesen, Agder kollektivtrafikk (AKT). Dette vil være et offensivt virkemiddel for å endre ansattes reisevaner over fra bil-til-jobb til et hovedtransportmønster basert på kollektive løsninger, sykkel (el-sykkel) eller gange. Bilen settes igjen hjemme.

HJH-prosjektet uttaler: «*Dette er et viktig ledd i å gjøre regionen vår bedre rustet til å møte dagens og fremtidens transportutfordringer. Ved å være en HjemJobbHjem-bedrift viser dere samfunnsansvar og forteller ansatte og verden rundt at dere tar et ansvar for å bli med på de store endringene som må skje for at regionen skal kunne nå målet om nullvekst i personbiltransport*».

- **Enveiskjøring og stenging av gater/veier**

For å skape økt trafiksikkerhet, bedre oversiktighet og flyt i trafikken, bør det utarbeides en oversikt over hvor det kan være behov for enveiskjøring/er. Ettersom trafikken bare går i én retning, kan det andre kjørefeltet omgjøres til å bedre sykkel- og gangforholdene.

Enveiskjøring/er bør kunne brukes til å regulere biltrafikken bedre i bysentrum.

- **Miljøgater styrker trafiksikkerheten**

Det bør vurderes å anlegge flere miljøgater. Ei miljøgate (eks. Grooseveien) kan ha gjennomgangstrafikk med ulike fartsreducerende tiltak.

Formålet med miljøgater er å stimulere til å øke antallet myke trafikanter og gjøre det mer attraktivt for gående og syklende. Miljøgate/r skal dessuten bidra til å forbedre stedsutviklingen og gi et bedre estetisk inntrykk.

Ei miljøgate bidrar til å prioritere lokalfunksjonene høyere – med redusert gjennomgangstrafikk.

- **Ekspressvei for sykkel. Høystandard sykkelvei**

En sykkelekspressvei er en høystandard og sammenhengende sykkelvei forbeholdt syklistene (egen trasé) og tilrettelagt for rask og direkte sykling over en lengre avstand. Det antas at tiltaket vil ha en positiv effekt for syklistene i form av bedre fremkommelighet, sikkerhet, trygghet og komfort, noe som kan få flere syklistene til å velge sykkel på arbeidsreiser mellom 4 – 18/20 km.

En sykkelekspressvei bør være sammenhengende med færrest mulig hindringer som reduserer fremkommeligheten, ha færrest mulig skarpe svinger, lange og bratte bakker og ha et godt, fast og jevnt dekke.

Antall kryss med motorisert trafikk reduseres til et absolutt minimum, eventuelle kryss må være planskilte, eller utformes slik at trafikk får vikeplikt for syklistene på sykkelekspressvei.

F. Forslag til fysiske tiltak

I forbindelse med sak «Høringsuttalelse til revisjon av handlingsprogram for fylkesveger i Aust-Agder», 29.03. 2016, vedtok kommunestyret en prioritert liste med oversikt over fysiske trafikksikkerhetstiltak til Aust-Agder fylkeskommune.

Kommunen gir i denne saken uttrykk for å slutte opp om målene i Nasjonal transportplan. Det fremheves her bl.a. målsettinger i kommuneplanen, avtalen om Grimstad som Sykkkelby, nødvendigheten av å redusere innbyggernes bilavhengighet og redusere kommunens klimautslipp.



Kommunestyret gir uttrykk for at det vil være viktig å samarbeide tett med fylkeskommunen i forhold til oppnåelse av Nasjonal transportplan og felles målsettinger.

Kommunens innbyggere skal oppleve at det er trygt og attraktivt å gå, sykle og bruke kollektive transportløsninger.

- Under følger en prioritert liste over fysiske tiltak som antas å kunne bli gjennomført innenfor en kostnadsramme på under 1,1 mill. kroner (såkalt mindre tiltak).
- Dessuten følger en oversikt over tiltak som antas å ha en kostnadsramme over 1,1 mill. kroner (såkalt større tiltak):

Mindre tiltak

Prioritet	Tiltak ¹⁾	Vil tiltaket kunne få eksterne midler?	Farlig skolevei ? ²⁾	ÅDT ³⁾	Hjertesone	Merknad
1	Kryss Levermyrvn/ Kirkegt.	Ja	Ja	400	Ja	Ses i sammenheng med hjertesoneprosjekt. Parkering Kirkeheia? Droppsone elever. Parkering Levermyrveien. Holdningsskapende arbeid.
2	Busstopp Terje Løvåsvei v/Holvika skoler.	Ja	Ja	3700	Ja	Busstopp vestgående retning, ingen busslomme, skolebarn må kryss veien, mangler krysningspunkt.
3	Sikring av overganger i Tønnevoldsgt.	Ja	Nei	5200	Nei	Del av gatebruksplan. Foreslås enveiskjørt. Problematiske grunnforhold kan gjøre det vanskelig med fartsdumper.
4	G/S vei forbi Ericssonbygget.	Ja	Ja	Ikke registrert	Nei	Ved trapp hovedinngang og kryss inn til p-plass. Vil kunne søke sykkelbymidler.
5	Trafikk Storesandsveien (målt ved hhv nr. 2 og 72)	Ja	Nei	450- (v2) 180- (v72)	Nei	Internttrafikk boligvei og til friområder. Ønske om fartsdempende tiltak, humper. Antatt kostnad under 100'.
6	Lauvstøområdet, (se også 16/17902)	Nei	Nei	< 200 med bom. > 1000 uten bom.	Nei	Del av gatebruksplan. Gjennomkjøringsproblematikk. Konklusjon må tas etter at nytt kjøremønster i gatebruksplanen er etablert.

Kostnadsrammen for tiltakene er antatt å være under kunngjøringsplikten på kr 1,1 mill. Det er tiltak som kan tas over driftsbudsjettet.

1) Tiltakene er tiltak som er videreført fra Trafikksikkerhetsplanen 2014 – 2017 og nye innkomne forslag til tiltak.

2) Skolevei er definert som samleveier som brukes av skoleelever. (Boligveier er ikke samlevei)

3) ÅDT er siste registrerte tall

Større tiltak

Prioritet	Tiltak ¹⁾	Vil tiltaket kunne få midler fra eksterne?	Farlig skolevei? ²⁾	ÅDT ³⁾	Hjerte sone	Merknad
1	Del 2 av Rore-sanden (til krysset mot Landvik kirke)	Ja	Ja	3450	Nei	Ikke regulert område
2	Frivolldalen					Regulering startet 2017. Bevilgninger gitt for 2018 og 2019.
3	G/S og fortau adkomst nedre plan, Fjære barneskole	Ja	Ja	Manuell telling nødvendig	Ja	Må reguleres på nytt pga. beliggenheten til kunstgressbanen.
4	Trafikk-sikkerhet Fjæreveien; strekn. Kryssen-Dømmesmoen/ Egra	Ja	Ja	2250	Nei	Ikke funnet plass til planarbeid i rådmannens budsjettforslag for 2018.
5	Trafikk-sikkerhet Fjæreveien; strekn. Dømmesmoen-Fjære kirke	Nei	Ja	2250	Nei	Frivolldalen vil kunne erstatte denne strekningen som skolevei
6	Trafikk-sikkerhet Fjæreveien; strekn. Fjære kirke-Spedalen	Nei	Ja	2250	Ja	For omfattende pga. E-18 kryssing. Kost/nytte
7	Veilys Eide Kirke – Enge torg	Nei	Ja	400	Nei	

8	Belastende tungtrafikk på Klingremo-veien	Nei	Ja	Ingen data	Nei	Må evt. prosjekteres og planreguleres.
9	Kryss Lillemyr/Mollands-veien	Nei	Ja	3600	Nei	Del av rekkefølgebestemmelsene til utbygging av området.

Kostnadsrammen for tiltakene er antatt å være over kunngjøringsplikten på kr 1,1 mill.

- 4) Tiltakene er tiltak som er videreført fra Trafikksikkerhetsplanen 2014 – 2017 og nye innkomne forslag til tiltak.
- 5) Skolevei er definert som samlevei som brukes av skoleelever. (Boligveier er ikke samlevei)
- 6) ÅDT er siste registrerte tall.

G. Oversikt over trafikkulykker og uhell i Grimstad 2007 – 2016

År	Antall ulykker	Antall drepte/skadde	Antall drepte	Antall hardt skadde	Antall lettere skadde
2007	38	62	2	4	56
2008	31	52	1	3	48
2009	21	36	0	2	34
2010	20	37	0	2	35
2011	26	31	0	4	27
2012	30	43	0	2	41
2013	20	25	1	3	21
2014	26	27	0	1	26
2015	17	15	1	3	11
2016	23	27	1	0	26
Totalt	252	355	6	24	325

Det kan gis følgende opplysninger om de 252 ulykkene:

1. Uhellskategori – skadegrad:

76 utforkjøringer (2 drept), 56 kryssulykker (1 drept), 41 påkjørsel bakfra (1 drept), 37 møteulykker (1 drept), 25 er kategorisert som annet og 17 fotgjengerulykker (1 drept).

Kort oppsummert:

Utforkjøringer og ulykker med kryssende kjøreretning utgjør mer enn 50 % av ulykkene

2. Antall ulykker fordelt på måned:

Januar (25), februar (15), mars (13), april (15), mai (28), juni (25), juli (21), august (29), september (28), oktober (21), november (20), desember (12).

Kort oppsummert:

Av de 252 ulykkene skjedde 53 i 1. kvartal, 68 i 2. kvartal, 78 i 3. kvartal og 53 i 4. kvartal; - m.a.o. skjer de fleste ulykker i august, september og oktober.

3. Antall ulykker fordelt på ukedag:

Mandag (34), tirsdag (33), onsdag (37), torsdag (43), fredag (36), lørdag (33), søndag (36).

Kort oppsummert:

Torsdag fremstår som verste ulykkesdag.

4. Trafikantgruppe – skadegrad (av de 355 antall drepte/skadde):

Bilfører (153, 2 drept, 8 hardt skadd, 143 lettere skadd), bilpassasjer (89, 2 drept, 2 hardt skadd, 85 lettere skadd), lett MC (16, 1 hardt skadd, 15 lettere skadd), annen MC (18, 7 hardt skadd, 11 lettere skadd), moped (21, 1 hardt skadd, 20 lettere skadd), sykkel (34, 1 hardt skadd, 33 lettere skadd), fotgjenger (19, 1 drept, 3 hardt skadd, 15 lettere skadd), andre årsaker (5, 1 drept, 1 hardt skadd, 3 lettere skadd).

Kort oppsummert:

De mest utsatte gruppene er bilførere, bilpassasjerer og unge førere av MC/moped. Dernest følger syklister og fotgjengere.

5. Aldersgruppe – skadegrad (av de 355 antall drepte/skadde):

- 0 - 5 år (12, 11 som bilpassasjer og 1 fotgjenger)
- 6 - 9 år (7, 2 bilpassasjer, 4 sykkel, 1 fotgjenger),
- 14 år (20, 6 bilpassasjer, 9 sykkel, 2 fotgjenger)
- 15 - 17 år (46, 11 bilpassasjer, 12 lett MC, 1 annen MC, 16 moped, 4 sykkel, 1 fotgjenger og 1 annen årsak)
- 18 - 20 år (40, 18 bilfører, 6 bilpassasjer, 4 lett MC, 1 annen MC, 4 moped, 4 sykkel, 3 fotgjenger)
- 21 - 24 år (33, 20 bilfører, 10 bilpassasjer, 3 annen MC)
- 25 - 34 år (50, 29 bilfører, 12 bilpassasjer, 1 annen MC, 1 moped, 3 sykkel, 3 fotgjenger og 1 annen årsak)
- 35 - 44 år (51, 29 bilfører, 12 bilpassasjer, 5 annen MC, 2 sykkel, 3 fotgjenger og 1 annen årsak)
- 45 - 54 år (38, 25 bilfører, 3 bilpassasjer, 6 annen MC, 3 sykkel, 1 fotgjenger)
- 55 - 59 år (10, 5 bilfører, 4 bilpassasjer, 1 fotgjenger)
- 60 - 64 år (12, 10 bilfører, 2 bilpassasjer)
- 65 - 69 år (14, 7 bilfører, 3 bilpassasjer, 1 annen MC, 2 sykkel, 1 fotgjenger)
- 70 - 74 år (11, 4 bilfører, 4 bilpassasjer, 1 sykkel, 2 fotgjenger)
- 75 - 79 år (4, 3 bilfører, 1 bilpassasjer)
- 80 år + (7, 3 bilfører, 2 bilpassasjer, 2 sykkel)

Kort oppsummert:

Aldersgruppen 15 – 34 år er mest ulykkesbelastet. Med 169 ulykker utgjør denne gruppen i underkant av 50 % av ulykkene.

Deretter følger aldergruppen 35 – 54 år med 89 (som utgjør 25 % av ulykkene).

6. Veier – skadegrad

Statlig veier (E-18), utgjør 4 % av veinettet i kommunen og hadde i perioden 61 ulykker (hvorav 104 lettere skadd, 9 hardt skadd og 1 drept).

Fylkesveier utgjør 22 % av veinettet i kommunen og hadde i perioden 145 ulykker (hvorav 184 lettere skadd, 12 hardt skadd og 3 drept).

Kommunale veier utgjør 15 % av veinettet i kommunen og hadde i perioden 20 ulykker (hvorav 23 lettere skadd, 1 hardt skadd og ingen drept).

Private veier utgjør 43 % av veinettet i kommunen og hadde i perioden 17 ulykker (hvorav 7 lettere skadd, 1 hardt skadd og 2 drept).

Skogsbilveier utgjør 16 % av veinettet i kommunen og hadde i perioden 9 ulykker (7 lettere skadd, 1 hardt skadd).

Kort oppsummert:

De fleste ulykkene skjedde på statlige og fylkeskommunale vei/er.

Fv. 420 er veien med desidert flest ulykker – totalt 75 ulykker og 104 er skadd/drept (2 drept, 7 hardt skadd og 95 lettere skadd).

Fv. 404 hadde 11 ulykker og 17 skadd: 1 hardt skadd og 16 lettere skadd.

Det kan nevnes at i perioden 2013 - 2015 var det innrapportert 3791 skademeldinger til forsikringsselskapene. Dette er ulykker som har materielle skader store nok til å bli meldt fra til forsikringsselskap, men som ikke innebærer rapportpliktige personskader. Av disse uhellene gjelder 3489 bil, 55 lastebil, 27 buss, 58 moped, 11 tung motorsykkel, en snøscooter og tre er ukjent.

NB: Underrapportering

Dødsulykker i trafikken registreres. Veitrafikkulykker med personskade anslås å dekke kun én av tre personskadeulykker. Det er særlig ulykker med lav skadegrad som ikke blir registrert som en veitrafikkulykke. Underrapporteringen er spesielt stor for eneulykker med syklist. Eneulykker med fotgjengere, det vil si fallskader, er vanligvis ikke definert som en trafikkulykke.

H. Kart – Veier i Grimstad (ref. vegkart.no)



Statens vegvesen har trafikktellinger på riks- og fylkesveinettet.

Trafikkmengden oppgis som årsdøgnetrafikk (ÅDT): det er gjennomsnittlig trafikkmengde per døgn beregnet ut fra total (faktisk eller beregnet) trafikkmengde for hele året, delt på antall dager i året.

På fylkesveinettet er det varierende mengde trafikk. Grimstads mest trafikkerte vei - utenom E18 - er fv. 420. Fylkesveien har fra 2250 – 9500 passeringer i døgnet, avhengig av hvor målingene er tatt.

Derneft følger fv. 404 med 3450 – 3850 passeringer i døgnet + 200 – 500 nord for Resvik og fv. 407 med 3400 passeringer.