



Birkenes kommune

TRAFIKK- SIKKERHETSPLAN

2014 -2017



Vedtatt: 18.03.2014.

Innhold

1.0	BAKGRUNN OG FORMÅL.....	3
2.0	PLANARBEIDET	3
3.0	MÅLSETNINGER FOR TRAFIKKSIKKERHETSARBEIDT	3
3.1.	NASJONALE MÅL.....	3
3.2	REGIONALE MÅL.....	4
3.3	KOMMUNALE MÅL.....	5
4.0	ANSVARSFORDELING INNEN TRAFIKKSIKKERHETSARBEID	5
5.0	ULYKKESMØNSTER.....	7
6.0	FYSISKE TILTAK.....	10
6.1	VEILYS	11
6.2	FARTSGRENSER	11
6.3	GANG – OG SYKKELVEI	11
6.4	BUSSLommer	11
7.0	TILTAK	12
7.1	GJENNOMFØRTE TILTAK I PERIODEN 2000 - 2007.....	12
7.2	GJENNOMFØRTE TILTAK I PERIODEN 2007 - 2010.....	13
7.3	GJENNOMFØRTE TILTAK I PERIODEN 2010 - 2013:.....	13
7.4	INNKOMNE FORSLAG TIL TRAFIKKSIKKERHETSTILTAK.....	14
8.0	PRIORITERTE TILTAK PÅ RIKSVEIEN, FYLKESVEIENE OG DE KOMMUNALE VEIENE.	15
8.1	RIKSVEIER.....	15
8.2	FYLKESVEIER.....	17
8.3	KOMMUNALE VEIER.....	17
9.0	HOLDNINGSSKAPENDE TILTAK	18
9.1	TRAFIKKOPPLÆRING I BARNEHAGENE	18
9.2	TRAFIKKOPPLÆRING I GRUNNSKOLEN	19
9.3	HELSE, MILJØ OG SIKKERHETSTILTAK I BARNEHAGER OG SKOLER.....	20
10.0	BIRKENES SOM TRAFIKKSIKKER KOMMUNE	20

1.0 BAKGRUNN OG FORMÅL

Gjeldende trafikksikkerhetsplan 2010 – 2013 ble vedtatt i kommunestyret 22. juni 2010. Arbeidet med å revidere denne planen begynte derfor i 2013. Trafikksikkerhetsutvalget annonserte oppstart av dette arbeidet i lokalpressen i mai 2013 hvor enkeltpersoner, lag, foreninger, grendelag, velforeninger, trafikkskoler, barneskoler, ungdomsskoler, barnehager og andre ble bedt om innspill til ny revidert plan. Vi har fått flere innspill som i hovedsak er fra enkeltpersoner – se pkt. 7.4.

På kommunalt nivå er det kommunens ansvar å samordne og utføre trafikksikkerhetstiltak. Midler til dette kommer både fra kommunens årsbudsjett og fra statlige tilskudd. Det forutsettes at kommunene har en trafikksikkerhetsplan som legges til grunn når det søkes om trafikksikkerhetsmidler. Birkenes søker midler av Areal- og Transportplansamarbeidet (ATP) i Kristiansandsregionen. I foregående periode er vi tilført midler derfra blant annet ca. kr. 600.000,- til veilys langs Fv 405 fra Engesland til Åsveien. Dette anlegget ble ferdig høsten 2013.

Bakgrunnsdokumenter:

- Nasjonal Transportplan 2014 - 2023.
- Forslag til Strategiplan for trafikksikkerhet, Agderfylkene 2014 – 2017
- Ulike dokumenter fra Trygg Trafikk

2.0 PLANARBEIDET

Birkenes kommunestyre vedtok den første trafikksikkerhetsplanen 3. februar 2000 som den første kommune i fylket. Det er nå sjetten ganger at trafikksikkerhetsplanen blir revidert. Kommunestyret og Trafikksikkerhetsutvalget ser det som ønskelig at planen revideres jevnlig slik at den er mest mulig oppdatert. Ikke minst gjelder det de tiltakene som framstår som prioriterte etter at kommunestyret har behandlet planen. Men det store antallet med tiltak står dessverre ikke i forhold til de midlene som stilles til disposisjon.

Arbeidet med trafikksikkerhet i Birkenes kommune blir i hovedsak utført av trafikk-sikkerhetsutvalget – TU - som består av representanter fra lensmannskontoret, tjenestoområde for skole og oppvekst og teknisk kontor. Teknisk kontor har sekretariatsansvaret for trafikksikkerhetsarbeidet og å påse at planen blir fulgt opp. Det er imidlertid slik at det oppstår hendelser eller konkrete henvendelser fra publikum som gjør at det må iverksettes nye tiltak i tillegg til de tiltakene som er prioritert i planen.

3.0 MÅLSETNINGER FOR TRAFIKKSIKKERHETSARBEIDET

3.1. NASJONALE MÅL

Hovedmålene for transportpolitikken (Nasjonal Transportplan 2014 – 2023) peker framover mot en ønsket tilstand for transportsektoren, uten å være tid- eller tallfestet. Disse er:

- Bedre framkommelighet og reduserte avstandskostnader for å styrke konkurransekraften i næringslivet og for å bidra til å opprettholde hovedtrekkene i bosettingsmønsteret.
- En visjon om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller hardt skadde i transportsektoren.
- Begrense klimagassutslipp, redusere miljøskadelige virkninger av transport samt bidra til å oppfylle nasjonale mål og Norges internasjonale forpliktelser på helse- og miljøområdet.
- Et transportsystem som er universelt utformet.

Nasjonal Transportplan (NTP) gir følgende føringer i trafikksikkerhetsarbeidet for å halvere antall drepte og hardt skadde i vegtrafikken fram mot 2024:

- sikre et fortsatt høyt nivå på føreropplæringen
- arbeide videre for å øke overholdelse av fartsgrenser, fremme økt og riktig bruk av bilbelte og forhindre ruspåvirket kjøring
- intensivere arbeidet med å sikre vegnettet og bedre trafikkmiljøet for gående, syklende og kollektivreisende
- intensivere og målrette kontrollvirksomheten spesielt overfor tunge kjøretøy
- tilrettelegge for bruk av teknologi som bidrar til økt trafikksikkerhet
- videreføre utviklingen av tiltak overfor høyrisikogrupper i trafikken
- videreutvikle kunnskapsgrunnlaget innen trafikksikkerhet
- forebygge ulykker med barn og unge

Hovedmålet om 0 drepte og 0 hardt skadde i vegtrafikken står fast.

3.2 Visjon og Mål for trafikksikkerhetsarbeidet i Agderfylkene 2014 – 2017.

Nullvisjonen skal legges til grunn for trafikksikkerhetsarbeidet i Agderfylkene. Det er en måte å tenke på og en retning arbeidet med trafikksikkerhet skal styres etter. Nullvisjonen bygger på tre grunnpilarer:

- Etikk
- Vitenskapelighet
- Ansvar.

Delmål

I strategiplanen for trafikksikkerhet i Agderfylkene 2010 – 2013 var det et delmål å redusere antall drepte og hardt skadde med minst 20 prosent i perioden 2010 til 2013 sammenliknet med perioden 2005– 2008.

I forslag til ny strategiplan 2014 – 2017 er målet definert til at det skal være maksimalt 32 drepte og hardt skadde i vegtrafikken i Agderfylkene.

Satsingsområder

I arbeidet med å skape en trafikksikkerhetskultur i Agderfylkene prioriteres følgende tema / satsingsområder:

- 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
- Sikring av myke trafikanter
- Øke og effektivisere kontrollvirksomheten

Planens visjoner, mål og prioriterte satsingsområder skal følges opp gjennom årlige handlingsplaner.

3.3 BIRKENES KOMMUNES MÅLSETTINGER

Med utgangspunkt i nasjonale og regionale mål for trafikksikkerhetsarbeidet velger Birkenes kommune å beholde følgende målsettinger for sitt arbeid:

HOVEDMÅL

Sikker ferdsel for alle trafikanter
 Alle trafikanter skal ferdes på et sikkert veinett.
 Det gjelder både myke og harde trafikanter.

Myk trafikanter er en samlebetegnelse for umotoriserte trafikanter, dvs. fotgjengere, syklist, skigåere, barnevognbrukere, rullestolbrukere, sparkbrukere osv.

Betegnelsen *myk* refererer til at myke trafikanter er spesielt utsatt for trafikkuhell gjennom motoriserte («harde») trafikanter (biler, motorsykler osv.)

DELMÅL

- Trygg adkomst til barnehagene og skolene
- Sikkert gang – og sykkelveinett på sterkt trafikkerte veier
- Veilysanlegg på gang – og sykkelveinett
- Veilysanlegg på kjøreveier

Og i tillegg er det helt naturlig å implementere de regionale målene i vår kommunes arbeid med trafikksikkerhet.

4.0 ANSVARFORDDELING INNEN TRAFIKKSIKKERHETSARBEID

Nasjonalt nivå	Ansvarsområde
Samferdselsdepartementet v/ Statens vegvesen og Vegdirektoratet	Hovedstrukturen i transportsystemet. Lover/ regelverk/ normaler for veier, skilting, veitrafikk m.m. Føreropplæring. Teknisk standard på bilparken. Trafikksikkerhet
Justisdepartementet v/politiet	Trafikkovervåking (UP), atferdskontroll og holdningspåvirkning.

Miljøverndepartementet	Arealbruk, plan- og bygningsloven.
Kunnskapsdepartementet/utdanningsdirektoratet	Trafikkopplæring i skole og barnehage.
Fylkeskommunalt nivå	Ansvarsområde
Fylkeskommunen	Kollektivtrafikk og skoleskyss Bevilger midler til fylkesveier Strategiplan for trafiksikkerhet
Statens vegvesen	Planlegging og utbygging av vei- og trafiksikkerhetstiltak, drift og vedlikehold på riks- og fylkesveier. Føreropplæring, kontroll av teknisk standard på kjøretøy. Fartsgrenser og skiltsaker for riks- og fylkesveger.
Agder politidistrikt	Uttalelse til Statens vegvesen, iverksette kontrolltiltak.
Trygg Trafikk	Frittstående organisasjon som arbeider med holdningsskapende arbeid, informasjon og opplæring i trafiksikkerhet. Pådrivere for at alle fylkeskommuner og kommuner skal ha politisk forankrede trafiksikkerhetsutvalg.
Folkehelse i Agder	Partnerskap for folkehelse i Agderfylkene. Folkehelseaspektet får et stadig større fokus i trafiksikkerhetsarbeidet.
Kommunalt nivå	Ansvarsområde
Kommunestyre	Vedtaksmyndighet for reguleringsplaner. Vedtar budsjett som gir rammer for vei- og trafiksikkerhetstiltak på kommunale veier.
Planutvalget	Politisk hovedutvalg for areal-/ reguleringsplaner.
Tjenesteutvalg	Saksbehandling av trafiksikkerhetstiltak langs kommunale veier. Forvaltning av midler til trafiksikkerhetstiltak.
Teknisk kontor	Planlegging, saksbehandling og innstillingsmyndighet ved regulering av trafiksikkerhetstiltak på riks-, fylkes- og kommunale veger. Planlegging og utbygging av vei - og trafiksikkerhetstiltak, drift og vedlikehold på kommunale veier. Saksbehandling av fartsgrenser og skiltsaker.
Trafiksikkerhetsutvalg	Samordningsutvalg med representanter fra tjenesteområde for skole og oppvekst, lensmannskontor og teknisk kontor.
Tjenesteområde for skole og oppvekst	Opplæring, informasjon rettet mot ansatte, foreldre, barnehagebarn og elever i barne- og ungdomsskolene. Saksbehandling om tildeling av skoleskyss utover det som blir dekket av fylket. Sørge for at skolene og barnehagene har gode rutiner for ivaretagelse trafiksikkerhet nedtegnet i HMS /Internkontroll

	systemet, gjeldene for skolens og barnehagens ansvarsområder. se Skole og barnehage.
Skoler	Aktivisering av barn, foreldre og lærere i kartlegging av skolevei. Elevopplæring i trafikadferd. Ivareta trafikksikkerheten på skolens område, ved varelevering, skoleskyss og foreldre kjøring, og for barna når de er på tur, til fots, på sykkel eller med bil/buss i skolens regi..
Barnehager	Trafikkopplæring av barna i samarbeid med bl.a. foreldre. Ivareta trafikksikkerheten på barnehagens område (parkerings område) og for barna når de er på tur.
Lensmannskontor/politi	Trafikkovervåking og atferdskontroll. Uttalepart for trafikkregulerende saker, inkludert skilt. Forebyggende tiltak i nærområdene
Lokalt nivå	Ansvarsområde
Velforeninger, grendelag, øvrige lag og foreninger	Innspill til kommunen – reguleringsplaner, fysiske tiltak, skilting m.m. Ansvar for å ivareta sikkerheten dersom de er på reise med egne medlemmer - særlig barn og unge.

5.0 ULYKKESMØNSTER - REGISTRERTE ULYKKER.

Birkenes kommune har et areal på 675 km². Veinettet består av riksvei 41, fylkesveier og ikke mindre enn ca. 90 km kommunale veier. De aller fleste ulykkene skjer på riksvei 41 og fylkesvei 402 men det er ulykker over hele veinettet og svært mange skjer pga. for stor hastighet eller uoppmerksomhet.

Ulykkesstatistikk for Birkenes kommune 2000 – 2013

	ulykker	drepte/ skadde	drepte	Hardt skadde	lettere skadde
2000	16	28	1	2	25
2001	14	18	2	2	14
2002	15	18	3	4	11
2003	7	10	0	0	10
2004	12	18	2	1	15
2005	12	19	0	6	13
2006	9	12	0	2	10
2007	9	13	0	2	11
2008	5	8	0	0	8
2009	10	11	1	3	7
2010	7	8	0	1	7

2011	6	8	0	0	8
2012	6	8	0	0	8
2013	15	18	1	3	14

Tallene for 2013 er foreløpige. Endelige tall vil foreligge sommeren 2014.

Kilde: Statens Vegvesen, seksjon plan og forvaltning Aust Agder.

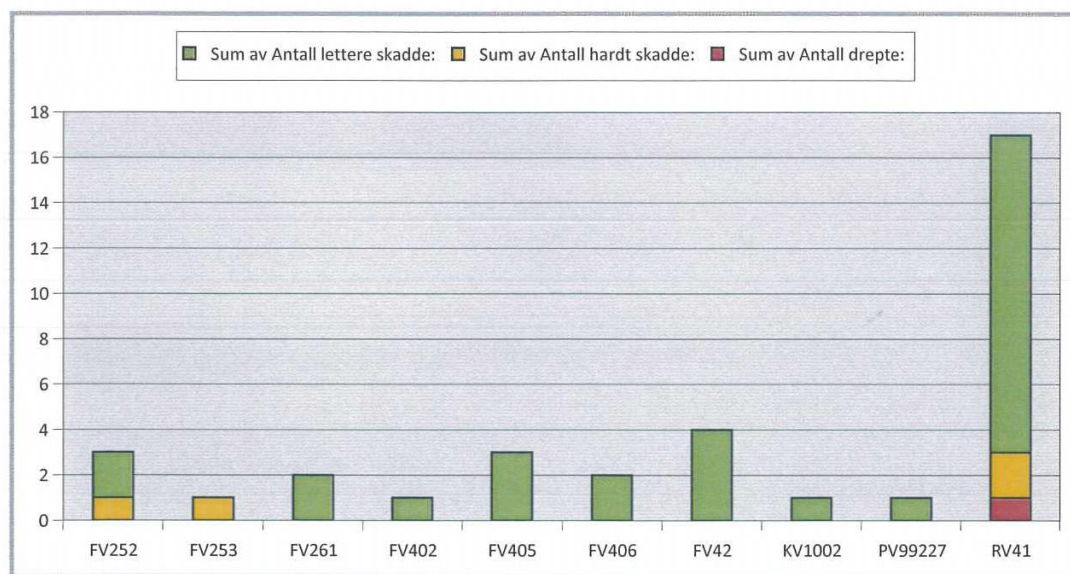
Det går fram av underliggende tabeller i perioden 2000 - 2013 at utforkjøringer dominerer på skadestatistikken. De fleste ulykkene skjer i månedene juni og juli men januar har også en høy andel av ulykkene. Det er ingen ukedager som skiller seg ut som den dominerende ulykkesdag idet antall ulykker fordeler seg jevnt på alle 7 dagene. Den trafikkgruppe som er mest utsatt i en ulykke er bilføreren. Deretter er det selvsagt bilpassasjerene /ene. De aller fleste skadde er i aldersgruppen 25 – 34 år men det er også høye tall for aldersgruppen 15 – 20 år. De aller fleste ulykkene skjer på Rv 41 hvor det i perioden 2000 – 2013 er registrert 67 ulykker av totalt 143. Deretter er det flest ulykker på Fv 402 – Birkelandsveien - med 18 ulykker av 143. I perioden ble 4 personer drept på Rv 41, 3 personer på Fv 402, 1 person på Fv 252, 1 person på Fv 404 og 1 person på Fv 405. Til sammen 10 drepte.

Tabellen viser at antall ulykker i perioden fram til og med 2012 går markert ned. Tallene for 2013 viser dessverre at denne trenden er brutt i det skadetallene nå oppgis til 18 hvorav 1 drept og 3 hardt skadde.

Slik er tabellen for årene 2009 – 2012 hva gjelder vei og skadegrad for disse årene:

Veg - skadegrad

Veg	Antall ulykker	Antall drepte/skadde	Antall drepte	Antall hardt skadde	Antall lettere skadde
FV252	3	3	0	1	2
FV253	1	1	0	1	0
FV261	1	2	0	0	2
FV402	1	1	0	0	1
FV405	3	3	0	0	3
FV406	2	2	0	0	2
FV42	3	4	0	0	4
KV1002	1	1	0	0	1
PV99227	1	1	0	0	1
RV41	13	17	1	2	14
Sum alle	29	35	1	4	30



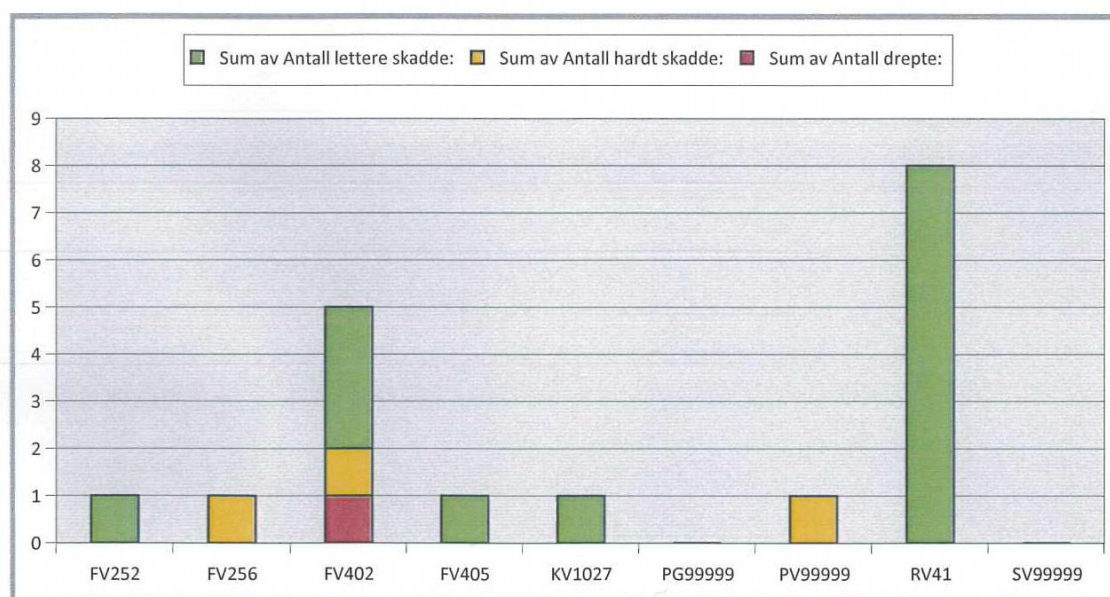
Sum

Antall ulykker/ enheter/ personer i utvalget som rapporten er basert på: 29 / 35759 / 44137

Slik er de foreløpige tallene for 2013 hva gjelder veg og skadegrad:

Veg - skadegrad

Veg	Antall ulykker	Antall drepte/skadde	Antall drepte	Antall hardt skadde	Antall lettere skadde
FV252	1	1	0	0	1
FV256	1	1	0	1	0
FV402	2	5	1	1	3
FV405	1	1	0	0	1
KV1027	1	1	0	0	1
PG99999	1	0	0	0	0
PV99999	1	1	0	1	0
RV41	5	8	0	0	8
SV99999	2	0	0	0	0
Sum alle	15	18	1	3	14



Sum

Antall ulykker/ enheteer / personer i utvalget som rapporten er basert på: 15 / 4384 / 5471

Vi bør minne hverandre om følgende:

Lavere fart gir færre og mindre alvorlige ulykker.
 Lavere fart gir mindre støy og luftforurensning.
 Lavere fart gir like god trafikkavvikling.

6.0 FYSISKE TILTAK

Ved prioritering av fysiske trafiksikkerhetstiltak, må det fokuseres spesielt på reduksjon i de uhellstypene som har gjennomgående høyest alvorlighetsgrad. I vår kommune er det utforkjøringsulykker som dominerer ulykkesmønsteret. Statistikken for perioden 2000 – 2013 viser at 7 av 10 omkom i utforkjøringer i vår kommune.

Gode tiltak innen arealplanlegging er meget viktige for økt trafiksikkerhet. Bebyggelsen må legges slik at særlig behovet for biltransport reduseres til et minimum. Tiltak som fartshumper, lav fart m.m. må defineres inn i reguleringsplanene. Ved lokalisering av skoler, barnehager og oppholdsområder for barn må det legges til rette for trafiksikre gang – og sykkelforbindelser og det må være god atskillelse fra veier med mye trafikk. Barn må gis muligheter for trygg skolevei innenfor 4 km til skolen.

6.1 VEILYS

Veilys på strekninger hvor det tidligere ikke har vært veilys, reduseres antall ulykker med ca. 30 %.

6.2 FARTSGRENSER

Nedsatt fartsgrense fører nesten alltid til lavere gjennomsnittsfart og færre ulykker. Ulykker med dødsfall har en større nedgang enn personskadeulykker uten dødelig utgang.

Grunnlaget for denne påstanden er et større antall undersøkelser i Norge og andre land.

Erfaringen viser at dersom kjørefarten reduseres med 5 %, vil antall personskader reduseres med 10 % og antall drepte med 20 %.

6.3 GANG – OG SYKKELVEI

Etter bygging av gang- og sykkelveier reduseres antall sykkelulykker med 30-50 % og fotgjengerulykker med 20-40 %.

Myndighetene anbefaler følgende tilrettelegginger på skolevei hvor det fks. ferdes 6 – åringer:

- Gang – og sykkelvei når fartsgrensen er 60 km/t eller høyere
- Fortau når fartsgrensen er 40 eller 50 km/t

For kryssing av vei gjelder følgende anbefalinger:

- Over – eller undergang dersom fartsgrensen er 60 km/t eller høyere
- Gangfelt med signalanlegg dersom fartsgrensen er 50 km/t
- Opphøyd gangfelt dersom fartsgrensen er 40 km/t

6.4 BUSSLOMMER

Stoppested utformet som busslommer har færre ulykker totalt enn der stoppestedet er i veibanen.

Vegnormalene (Statens Vegvesen, 2008, håndbok 017) gir generelle retningslinjer for plassering av holdeplasser for kollektive transportmidler. Plassering og utforming av holdeplasser er nærmere beskrevet i håndbok 232 Tilrettelegging for kollektivtransport på veg (Statens vegvesen, 2009B). Retningslinjer for plassering og utforming av holdeplasser omfatter bl.a:

- Holdeplasser bør plasseres slik i forhold til boligområder, skoler, institusjoner m v at trafikantene unngår unødvendig kryssing av veg.
- Av trafiksikkerhetsmessige grunner bør holdeplasser normalt legges etter kryss.
- Busslommer kan med fordel erstattes av stopp inntil kantstein/fortau i tettbebyggelse der hensynet til

trafikkavviklingen ikke bør vektlegges like høyt som på hovedvegstrækninger.

- Høy fartsgrense og/eller høy ÅDT øker behovet for busslommer.
- Holdeplasser bør ikke plasseres der det ikke er tilstrekkelig sikt i begge retninger
- For å unngå at bussens overheng sveiper inn på arealet for gående bør plattform ligge på rettstrekning.
- Holdeplasser kan legges innenfor frisisiktsoner i vegkryss, men leskur bør plasseres utenfor.
- Ønske om tilknytning til eksisterende gang- og sykkelveg vil kunne påvirke plasseringen av busstopp.

7.0 TILTAK

7.1 GJENNOMFØRTE TILTAK I PERIODEN 2000 – 2007

Veilys:

- Grue Erkleiv - tre nye veilyspunkt
- Svaland - tre nye veilyspunkt
- Høygilt - tretten nye veilyspunkt
- Tveideveien - åtte nye veilyspunkt
- Steinsland - fem nye veilyspunkt
- Havane – Bakkemoen - åtte nye veilyspunkt
- Vestre Mollestad - tre nye veilyspunkt
- Flaksvatn - tolv nye veilyspunkt
- Birkeland sentrum nord - sju nye veilyspunkt
- Hamnehagen Herefoss - ett nytt veilyspunkt
- Birkenes kirke - veilyspunkter fra Rv 41 ned til kirken er fullført.
- Tveide - veilyspunkter på Fv 254 er montert og delvis fullført.
- Hamnehagen - nytt veilyspunkt er montert og et gammelt er skiftet ut.

Fartsreduksjoner:

- Forlenget 60 km/t fra Mollestad til søndre avkjørsel til Birkenes kirke Rv 41.
- 70 km/t derfra til Have Rv 41.
- 50 km/t på Rv 41 fra avkjørsel Ole Johan Grødum til forbi fylkesgrensa ved Drangsholt.
- Forlenget 60 km/t på Rv 402 fra avkjørsel Speiderfeltet til forbi avkjørsel til Kalvåsen boligfelt
- Særskilt fartsgrense 40 km/t på Fv 252 og Rv 405 ved Oggevatn.
- Særskilt fartsgrense 60 km/t på Rv 405 Grundetjern.
- Tilpasning av 50, 40 og 30 km/t – soner på Rv 405 og Fv 252, Oggevatn.

Busslommer:

- Rv 41 Aabel sør - busslommer ved busstopp på begge sider av veien
- Kalvåsen - busslommer på Rv 402 fra Lillesand
- Rv 41v/ Høygilt - busslomme etablert på østside av vei
- Rv 41 Have - busslommer etablert på begge sider av veien

Gang – og sykkelvei:

- Rv 41 Havane – Flaksvann - ny gang – og sykkelvei åpnet november 2007.

- Fritun – krysset - fortau og gangfelt for syklende og gående langs Rv 41.
- Tollnes - gang – og sykkelsti langs kommunal vei i industriområdet

Øvrige tiltak:

- Fartsdempere i Morhopper boligfelt og redusert hastighet i Lille Tømmeråsen.

7.2 GJENNOMFØRTE TILTAK I PERIODEN 2007 - 2010:

Veilys:

- ved søndre nedkjørsel til Birkenes kirke Rv 41

Fartsreduksjoner:

- redusert fart til 40 km/t forbi barnehagen og skolen på Engesland. To fartshumper på strekningen.
- skiltet 30 km/t inn til skolene på Birkeland. Det er nå 5 fartshumper på strekningen.
- redusert fart til 50 km/t fra Aanesland Fabrikker til forbi Tøane boligfelt

Gang- og sykkelvei:

- fortsettelse av gang- og sykkelvei fra Flaksvann mot Birkenes – Rv. 41

Busslomme:

- ved søndre nedkjørsel til Birkenes kirke Rv. 41

Øvrige tiltak:

- I brev av 04.12.09 til Statens vegvesen, Lillesand kommune og Birkenes kommune fremmes krav om reguleringsplan for gang- og sykkelvei langs Rv 402 Birkeland – Lillesand
- opphøyd gangfelt på Tveideveien ved gamle folkeskolen og Ånesland Fabrikker

7.3 GJENNOMFØRTE TILTAK I PERIODEN 2010 - 2013:

Veilys:

- Veilys ved avkjørsel fra Rv 41 til Kvernhusmoen boligfelt og til Birkenes Kirke.
- Veilys fra Engesland barnehage til Åsveien.
- Veilys Herefoss sentrum.

Fartsreduksjoner:

- En ekstra fartshump på Fv 402 like vest for avkjørsel til Kvennehaugen. Farts-skiltene ble flyttet tilsvarende.
- To fartshumper på Rv 41 – en ved Birkenes Sparebank og en like vest for Møllebekken Terrasse. Fartsgrensene ble flyttet tilsvarende.
- Fartshumper i Grantunveien er etablert.
- Fartshumper på kommunalvei gjennom gårdstun på Øvre Birkeland.
- Vegvesenet har i brev av 20.01.14 godkjent fartsreduksjon fra 80 km/t til 50 km/t fra Engesland sentrum til Aasveien

Gang – og sykkelveier:

- Reguleringsplan for gang – og sykkelvei Fv 402 er vedtatt. Anlegget ventes ferdig i 2015.

Busslommer:

- Bussrundkjøring med ventebu Rv 41 ved nedkjørsel til Kvernhusmoen boligfelt / søndre nedkjørsel til Birkenes kirke.

Øvrige tiltak:

- Ventebu på Fv 402 ved avkjørsel til Kalvåsen / Kleivstykket.
- Trafikksikkerhetstiltak i byggeperioden ved skolene – nytt tilbygg Birkeland skole, ny Kulturarena Valstrand skole, renovering av Valstrand skole.
- Medvirket i prosessen fram til vedtatt områdeplan Valetjønn Øst.

7.4 INNKOMNE FORSLAG TIL TRAFIKKSIKKERHETSTILTAK.

Flere forslag er kommet inn og Trafikksikkerhetsutvalget og de fleste er vurdert av vegvesenet. TU har vurdert disse tiltakene slik:

- Ragnar Hellerslien: Tiltak i kryss Rv 41 / Fv 255 Høygilt. TU positiv. Vegvesen avslag.
- Samarbeidsutvalget ved Birkeland Barnehage: Stenging av vei for busser forbi barnehagen. TU har foreslått stenging av port og foreldrekjøring ned i skoleområdet.
- Sanna Margrethe Nordvoll: Gangfelt over Fv 256 nederst i Rennehaven. TU positiv. Myke trafikkanter fra Rennehaven må krysse Fv 256 til fortau på østsida av fylkesveien.
- Signe og Jan Arvid Bernes: Veilys fra Rv 41 til Teinefossbrua. TU positiv. Vurderes i trafikksikkerhetsplanen.
- Tatiane Krause og Andreas Førster: Redusert fart til 60 km/t fra Senumstadbrua til parkeringsplass sør for Vinterstøa og veilys på busstopp for skolebussen. Vurderes i trafikksikkerhetsplanen
- Lillesand og Birkenes MA: Kontroll av gangfelt som er dårlig vedlikehold. TU: Oppmerking foretatt på kommunale veier sommeren 2013.
- Stian Nyhaven: Redusert fartsgrense til 60 km/t på Fv 256 fra kryss Fv 402 ved Jordbrua. TU positiv.
- Solveig Øyna: Vedlikehold av Fv 261 fra Dalaneholta til Steinsland. Saken sendt til Vegvesenet som har ansvaret for fylkesveien.
- Bjørge Backstrøm: Redusert hastighet til 30 km/t og fartshumper ved Dale på Kv 17. TU positiv. Vurderes i trafikksikkerhetsplanen.
- Vegard Tveiten: To gangfelt i Natveitåsen boligområde. TU positiv men avvendes til kommunen har overtatt veiene.

- Inger Johanne og Søren Nyhaven m/naboer: Trafikksikkerheten på Fv 256 Tveideveien. TU positiv. Vurderes i trafikksikkerhetsplan.
- Christian Wersland: Fartshumper på Fv 256 på strekningen kryss Berse Terrasse til gamle folkeskolen. TU positiv. Vegvesen avslag.
- Bakkemoen Vel: Ventebu ved Rv 41 ved avkjørsel til Bakkemoen Boligområde. TU positiv.
- Maria Røstad og John Tore Flesjø: Redusert hastighet til 60 km/t på Fv 256 fra Tøane til Tveide. TU positiv. Vegvesen avslag.
- Liv I. Skavland: Redusert hastighet og fartshumper i Engesland sentrum. TU positiv. Vegvesen avslag.
- Farshin Farzian: Fartshump ved lekeplass i Nordåsen terrasse. Enkelttiltak. TU positiv.
- Marianne Dåvøy: Fartshumper i Natveitåsen boligområde. TU positiv men avventes til kommunen har overtatt veiene.
- Øyvind Espegren: Ventebu ved Rv 41 ved avkjørsel til Grødumsmoen. TU: Det er ventebu på begge sider av Rv 41 ved bussnuplass like nord for avkjørsel Grødumsmoen.
- Drangsholt og Grødum Velforening: Gang – og sykkelvei langs Rv 41 gjennom bygda. Planarbeidet bør igangsettes. Og fartshump ved kryss til hengebru til Foss. TU Positiv. Planarbeid tas med i trafikksikkerhetsplanen. Farshump fremmes som eget tiltak.

8.0 PRIORITERTE TILTAK PÅ RIKSVEIEN, FYLKESVEIENE OG DE KOMMUNALE VEIENE.

8.1 RIKSVEIER

Rv 41 er nå eneste gjenværende riksvei i kommunen – kfr. forvaltningsreformen av 2010. De tidligere riksveiene 405 og 42 er nå fylkesveier.

<i>Prioritet</i>	<i>Vei nr.</i>	VEILYS <i>Hvor</i>	<i>Merknad</i>
1	Rv 41	Herefoss: Kryss Gåsehagen og sørover mot Slettene.	Skolevei, til dels uoversiktlig.
2	Rv 41	Veilys Fv 255 Høigilt sør.	Veilys i veikryss.
3	Rv 41	Drangsholt til Grødum. Fra fylkesgrense til	Mange skolebarn, 80-sone, svingete. Det trengs også lys på bussnuplassen.

4	Rv 41	Mjølemoen. Aabel (Løekleiva)	Mange skolebarn, svingete, uoversiktlig.
5	Rv 41	Flå	I 60-sona.
6	Rv 41	Senumstad / Vinterstøa	Veilys på parkeringsplass ved Vinterstøa.

GANG- OG SYKKELVEIER

<i>Prioritet</i>	<i>Vei nr.</i>	<i>Hvor</i>	<i>Merknad</i>
1	Rv 41	Birkenes – Drangsholt	Sterkt trafikkert, 60- , 70- og 80 soner. Planarbeidet bør igangsettes. Samarbeid med Kristiansand på Drangsholt. Se også om fortau i neste hovedpunkt.

FORTAU

<i>Prioritet</i>	<i>Vei nr.</i>	<i>Hvor</i>	<i>Merknad</i>
1	Rv 41	Drangsholt	På vestsida av vegen – fra nord for brua til Foss til busstopp 130-140 m lenger sør.

REDUSERT FART

<i>Prioritet</i>	<i>Vei nr.</i>	<i>Hvor</i>	<i>Merknad</i>
1.	Rv 41	Birkeland nord til forbi Ramse	Redusere farten fra 80 km/t til 60 km/t.
2	Rv 41	Grødum	50-sona flyttes minimum 100 m nordover forbi avkjørsel Mjølemoen/buss snuplass.
3	Rv 41	Kryss Fv 255 sør og nord	Flytte 60 km/t sona fra Have til nord for nordre kryss Fv 255.
4	Rv 41	Flå	Forlenge 60 - sona forbi busstopp nord.
5	Rv 41	Slettene – Herefoss	60 km skilt syd for Herefoss flyttes til før bebyggelsen på Slettene.
6	Rv 41	Senumstad / Vinterstøa	Redusert fart fra 80 km/t til 60 km/t fra brua til parkeringsplass ved Vinterstøa.

BUSSLOMMER – VENTEBU.

<i>Prioritet</i>	<i>Vei nr.</i>	<i>Hvor</i>	<i>Merknad</i>
1	Rv 41	Havanesvingen, Birkeland	Passasjerer må gå av bussen «i grøfta»
2	Rv 42	Vegusdalskrysset	Passasjerer må gå av bussen «igrøfta»
3	Rv 41	Busslomme ved Bakkemoen Boligområde	Ventebu - ønske fra Bakkemoen Velforening.
4	Rv 41	Varpelia, Birkenes	Uoversiktlig, 70 km/t – sone.
	Rv 41	Varpelia	Uoversiktlig, 70-sona.

8.2 FYLKESVEIER

VEILYS

<i>Prioritet</i>	<i>Vei nr.</i>	<i>Hvor</i>	<i>Merknad</i>
1	Fv 256	Tveide	Fullføre veilys (8 lyspunkter er satt opp).
2	Fv 257	Kryss Rv 41 ved Uldal til Teinefossbrua	Ca. 8 lyspunkt
3	Fv 274	Raen - Rugsland	Ca. 10 lyspunkt.
4	Fv 221	Håbesland kleiver	Fra Årdalen og til nytt boligfelt, Håbeslandsmoen.
5	Fv 258	Flakk	Ca. 8 lyspunkt.
6		Steinsland	Fra krysset ved fylkesveien.
7		Svalandsheia	2 – 3 lyspunkter.
8		Mollestad – Raen	
9	Fv 405	Vegusdalskrysset Fv 405 / Fv 42	Uoversiktlig stort kryss.

GANG- OG SYKKELVEIER

<i>Prioritet</i>	<i>Vei nr.</i>	<i>Hvor</i>	<i>Merknad</i>
1	Fv 254	Rugsland	Gjennom bebyggelsen (mye tungtrafikk).
2	Fv 405	Åsveien til kryss Fv 405 /Fv 291 til Frigstad	Sterkt trafikkert vei gjennom Engesland sentrum. Skole og barnehage ligger ved veien.

FORTAU

<i>Prioritet</i>	<i>Vei nr.</i>	<i>Hvor</i>	<i>Merknad</i>
1	Fv 256	Rennehaven – Morhommerveien	Skolebakken bør ha fortau på begge sider.

REDUSERT FART

<i>Prioritet</i>	<i>Vei nr.</i>	<i>Hvor</i>	<i>Merknad</i>
1	Fv 256	Tveideveien.	60 km/t på hele fylkesveien.
2	Fv 256	Berse Terrasse – Gamle Folkeskolen.	Fartshumper.
3	Fv 406	Retterholt krysset til Furholt	Redusert fart fra 80 km/t til 60 km/t
4	Fv 405	Engesland sentrum	Redusert fart og fartshumper – 30 km/t

8.3 KOMMUNALE VEIER

VEILYS

<i>Prioritet</i>	<i>Vei nr.</i>	<i>Hvor</i>	<i>Merknad</i>
1	Kv 42	Rennehaven	Ca. 8 lyspunkt.
2	Kv 24	Tollnesveien	Ca. 17 lyspunkt.
3	Kv 17	Solheim – Dale	Strekningen mellom Jørgensen og Dale.

REDUSERT FART

<i>Prioritet</i>	<i>Vei nr.</i>	<i>Hvor</i>	<i>Merknad</i>
1	Kv 17	Dale	Redusert fart til 30 km/t og fartshumper

<i>Prioritet</i>	<i>Vei nr.</i>	<i>ANDRE TILTAK</i> <i>Hvor</i>	<i>Merknad</i>
x	Kv 28	Vei mellom Birkeland Hotell og Birkeland barnehage	Barnehagen ønsker forbud mot busskjøring. TU ønsker å stenge port mot kommunal vei og at av og påstigning foretas på folkehøgskolens område.
x	Kv 24	Ny kryssløsning Rv 41 Havane / Kv 24Tollenesveien.	Omfattende tiltak som krever god planlegging og tilførsel av midler
x	Alle	Vedlikehold og oppmerking av eksisterende av gangfelt.	

9.0 HOLDNINGSSKAPENDE TILTAK

Mennesker lærer og påvirkes gjennom hele livet. Trafikkopplæring er en livslang læringsprosess som bør starte allerede i barneårene. For å være effektiv må opplæring og informasjon så langt det er mulig være tilpasset målgruppene og formålet. Grunnlaget for bevisste og varige holdninger også til trafikk blir lagt i barneårene. Trafikkopplæring må derfor være en integrert del av både oppdragelsen og det generelle opplæringsarbeidet. Foreldrene har en viktig funksjon i å innarbeide gode trafikkvaner i oppveksten. Dette innebærer at alle som har et oppdrager-, opplærings- og informasjonsansvar må ha kunnskap og muligheter til å bidra på sine områder.

Viktige komponenter i holdningsskapende arbeid er kunnskap, erfaringer og følelser. Holdninger dannes først og fremst gjennom gode rollemodeller, kontinuitet og rutiner som sikrer at trafikksikkerhetsarbeidet blir en del av hverdagen.

9.1 TRAFIKKOPPLÆRING I BARNEHAGENE

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.

Barnehagen skal i samarbeid og forståelse med hjemmet ivareta barnas behov for omsorg og lek, fremme læring og dannelse som grunnlag for allsidig utvikling. Fra samfunnets side forventes det at barn fra 5 ½ års alder skal kunne ferdes på skolevei. Derfor må trafikksikkerhet og trafikkopplæring integreres som en del av barnehagens omsorgs- og opplæringsarbeid. Å ha omsorg for barn innebærer å styrke barns muligheter til å mestre sine omgivelser og å veilede med tanke på fremtidige situasjoner.

Styrer har ansvaret for at barnehagens årsplaner for trafikk blir fulgt.

Styrer har ansvaret for at trafikksikkerhet er en del av internkontrollsystemet, at rutiner blir fulgt og at alle ansatte er kjent med reglene

Barnehagen bør:

- ha rutiner for å ivareta barnas sikkerhet ved barnehagens parkeringsplass og port. Disse rutineene må gjennomgås årlig med foreldre og ansatte.
- stille krav til foreldre om å sikre barn på vei til og fra barnehagen
- kjenne til og følge forskrift om sikring av barn i bil
- stille krav til busselskap og drosjer om belter og trafikksikker adferd ved kjøp av transporttjenester
- kjenne rutiner for håndtering av uforutsette faresituasjoner og hendelser på turer
- integrere trafikkopplæring som en del av barnehagens omsorgs- og opplæringsarbeid og nedfelles i barnehagens årsplan
- lære barna enkle trafikkregler for fotgjengere
- la barna bli vant med å bruke bilbelte, sykkelhjelm og refleks
- la trafikksikkerhet og trafikkopplæring bli et integrert tema på foreldremøter
- involvere foreldre i barnehagens trafikksikkerhetsarbeid

9.2 TRAFIKKOPPLÆRING I GRUNNSKOLEN

Trafikk er en viktig del av skolebarnas hverdag. Skolen har sammen med foreldrene ansvaret for å gi barna en god trafikkopplæring/trafikkoppdragelse slik at de kan ferdes trygt i trafikken. Trafikk må ses på som en livslang læringsprosess. Det er derfor nødvendig at trafikk legges inn i opplæringen på alle klassetrinn. For at opplæringen skal lykkes er det nødvendig med et godt samarbeide mellom hjem og skole.

Kommunens ledelse har ansvaret for at opplæringsloven blir fulgt. Ledelsen har også ansvaret for at målene i kunnskapsløftet blir gjennomført.

Læreplanen har klare mål for trafikkopplæringen.

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

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

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

Skolen bør:

- ha en plan for å ivareta elevenes sikkerhet til og fra skolen, enten de går, sykler eller blir kjørt.
- ha gode rutiner for at planene blir fulgt av de ansatte og har en trafikkansvarlig lærer.
- utarbeide rutiner for å ivareta sikkerheten på turer til fots, på sykkel, i bil/buss eller med kollektiv
- stille krav til busselskap og drosjer om belter og trafikksikker adferd ved kjøp av transporttjenester
- ha en lokal læreplan i trafikk.
- legge til rette for at det blir gjennomført god trafikkopplæring i samsvar med planen for eksempel ved innkjøp av materiell eller kursing av ansatte.
- la skolens læreplan for trafikk bli et årlig tema på foreldremøte
- involvere foreldre i skolens trafikksikkerhetsarbeid for eksempel gjennom FAU

Tiltak rettet mot ungdom:

Trygg Trafikk har bl.a disse prosjektene og tiltakene for ungdom:

- **«Ikke tøft å være død»**
Tiltaket retter seg mot 10. trinn i ungdomsskolen og gir et usminket og realistisk bilde av en alvorlig ungdomsulykke
- **«Det kunne vært deg?»**
Tiltaket er knyttet til temaene fart, bilbelte, hjelm og refleks
- **«Oppdrag refleks»**
Tiltaket er i helhet knyttet til temaet refleks
- **«Oppdrag sykkelhjel»**
Modellen er i sin helhet knyttet til temaet hjelm

Se tryggtrafikk.no for mer informasjon.

Tiltakene som er definert for barnehagene og skolene må etterprøves slik at det kan dokumenteres kunnskap om disse tiltakene.

Kanskje bør kommunen som en del av Trafikksikker kommune arrangere en kampanjeuke rettet mot barn og unge hvor det fokuseres på trafikksikkerhetstiltak og virkningen av disse.

SLT – koordinatoren og lensmannskontoret utgir årlig en folder som rettes mot 16 – åringene hva gjelder «God – og sikker – mopedtur». Folderen peker på ansvaret de har som mopedbruker og gjeldende regler for bruk av mopeden m.m. En nyttig og god folder!

9.3 HELSE, MILJØ OG SIKKERHET I BARNEHAGER OG SKOLER

I følge forskrift om miljørettet helsevern i barnehager og skoler, skal virksomhetene drives slik at skader og ulykker forebygges. I veiledere for internkontrollsystem er trafikksikkerhet ofte ikke nevnt. Virksomhetsledere må derfor ofte selv sørge for at trafikksikkerhet inngår som en naturlig del av det systematiske HMS-arbeidet i barnehagen og skolen.

Vi anbefaler at:

- rutiner for trafikksikkerhet innarbeides i internkontrollsystemet i tråd med forskrift om miljørettet helsevern for barnehager og skoler.
- virksomhetens rutiner for trafikksikkerhet gjennomgås årlig med foreldre, ansatte og i samarbeidsutvalg.
- det stilles krav til busselskaper og drosjer om belter og trafikksikker adferd ved kjøp av transporttjenester.
- barnehagen utarbeider rutiner for å ivareta rutiner på turer til fots, i bil eller buss eller annen kollektivtransport.
- skolen utarbeider rutiner for å ivareta sikkerheten på turer til fots, på sykkel, i bil eller buss eller annen kollektivtransport. I opplæringsloven og i forskrift til opplæringsloven tydeliggjøres skolens ansvar for trygghet og sikkerhet på skolen og skoleveien.
-

10.0 BIRKENES SOM TRAFIKKSIKKER KOMMUNE

På forespørsel fra Trygg Trafikk behandlet Tjenesteutvalget 23.10.12 sak om å bli med i prosjekt Trafikksikker kommune. Utvalget vedtok enstemmig følgende:

«Tjenesteutvalget tar framdriften for utarbeidelse av revidert trafikksikkerhetsplan til etterretning. Tjenesteutvalget godkjenner at kommunen deltar i arbeidet med prosjektet trafikksikker kommune i regi av Trygg Trafikk.»

| Vi gjengir følgende fra saken til Tjenesteutvalget:

Trafikksikker kommune:

I brev av 20.06.12 fra Trygg Trafikk ønsker de å inngå et samarbeid med kommunene Iveland, Vennesla og Birkenes for å gjøre disse kommunene til Trafikksikre kommuner i regi av Trygg Trafikk. Å oppnå status som en trafikksikker kommune vil selvsagt gi status og bli en merkevare på kommunen og kommunens trafikksikkerhetsarbeid – og kanskje bli blant Norges første sertifiserte «Trafikksikre kommuner».

Trygg Trafikk vil tilrettelegge kommunens arbeid gjennom informasjon, kursing og eventuelt andre tiltak som det måtte bli behov for fra kommunens side. Det aller viktigste er selvsagt at tiltak som blir iverksatt – på kort og lang sikt – vil redusere skade – og ulykkesomfanget i kommunen.

Trafikksikkerhetsutvalget og rådmannen er opptatt av at dette prosjektet forankres politisk i det saken kan få betydning for et enda bedre trafikksikkerhets arbeid i vår kommune. Også fordi skade – og ulykkesomfanget skal ned men også fordi vi vet at ytterligere tiltak må iverksettes for at 0 – visjonen (0 drepte og 0 hardt skadde) skal kunne nås.

Sodefjed som er distriktsleder i Trygg Trafikk Aust Agder opplyser at Iveland kommune svært gjerne vil være med i dette samarbeidet og en tilsvarende holdning er signalisert fra Vennesla kommune.

.....

Iveland kommune og Vennesla kommune har nå vedtatt å delta i prosjektet sammen med Birkenes.

Les mer om trafikksikker kommune på hjemmesida til Trygg Trafikk: www.tryggtrafikk.no

HJELM - BELTE - REFLEKS - RUS – FART