

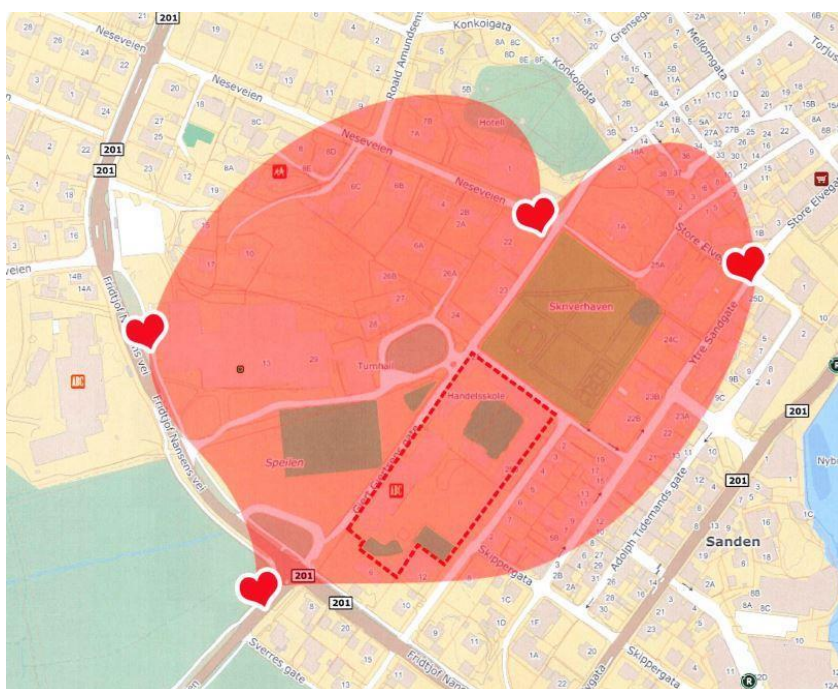


Mandal kommune

TRAFIKKSIKKERHETSPLAN 2017-22

TEMAPLAN

Vedtatt i Mandal bystyre 16.03.2017, sak 14/512



Mandal kommune
20. februar 2017

mandal
...soleklart!



FORORD

Mandal kommune og Vest-Agder fylkeskommune har en samarbeidsavtale. Et av vilkårene i avtalen er at kommunen skal ha en oppdatert trafiksikkerhetsplan. Trafiksikkerhetsplanen skal ligge til grunn for kommunens innspill til handlingsprogram for fylkesveier og være kommunens mulighet for å komme i betraktning til fylkeskommunale bevilgninger som gjelder trafiksikkerhet.

Trafiksikkerhet angår alle. Befolkningen har lokalkunnskap om trafikken og opplevelsen av om det er trygt og trivelig i nærmiljøet. Denne kunnskapen er viktig i arbeidet med trafiksikkerhet og innspill til Handlingsprogram for fylkesvei.

Når man måtte velge hva begrensede ressurser til planarbeid skulle brukes så en det som nødvendig å jobbe med bakgrunns materialet.

Først ble det gjort en gjennomgang av kunnskapen som allerede fantes; erfaringer fra trafikkgruppa, arbeidet med sykkelby, folkehelseoversikten, andre publikumshenvendelser og innspill fra barn og unge. Deretter ble velforeningene invitert til å beskrive trafiksikkerheten i sitt nærmiljø. Responsen har vært stor. Det settes pris på. Slik har en fått et bredt kunnskapsgrunnlag.

De mange innspillene er samlet i excel-dokumentet «*Kunnskapsgrunnlag1*». Dokumentet er aktivt og jobbes i jevnlig, det skal utvikles. Det vil være et nyttig redskap i trafiksikkerhetsarbeidet framover, så vel som for saksbehandling rettet mot sykkelbyplanlegging og handlingsprogrammet for fylkesvei.

Trafiksikkerhetsplanens arbeidsgruppe har gjennomgått *Kunnskapsgrunnlag1* og gjort faglige vurderinger. Arbeidsgruppen har bestått av: Nils Olaf Holbæk, (politiet), Arild Spetland, (Mandal Parkering), Tormod Try (Bydrift), Bjørn Ivar Birkeland, (Nullvisjonen i Lindesnesregionen), Per Bratteberg/Melvin Hjorth (Rådet for mennesker med nedsatt funksjonsevne) og Guro Wendelbo (Teknisk forvaltning/planavdelingen).

Innholdsfortegnelse

Forord.....	1
Sammendrag.....	3
Innledning.....	4
Lovgrunnlag for kommunens arbeid med trafikksikkerhet	4
DEL 1 Status trafikk- og ulykkessituasjon	6
Trafikksituasjon	6
Oppsummering av trafikksituasjonen	9
Ulykkessituasjon	9
Oppsummering av ulykkessituasjonen	11
Finansiering	11
DEL 2 Mål og strategier	11
Nasjonale, regionale og lokale mål og føringer.....	11
Målsetning med trafikksikkerhetsplan 2017-2022.....	12
DEL 3 Tiltak.....	13
Fysiske tiltak i prioritert rekkefølge 2017 – 2022	13
Prosedyrer for å vurdere tiltak	13
Kommunal vei – prioritert rekkefølge.....	14
Riksvei og fylkesvei prioritert og vedtatt	15
Holdningsskapende og forebyggende arbeid.....	16
Oppvekstsektorens arbeid med trafikksikkerhet	16
Sektorovergrepene arbeid	17
Avslutning.....	18

SAMMENDRAG

Kommunen har ansvar for trafikk sikkerhetsarbeidet både som veimyndighet, gjennom sitt ansvar for arealplanlegging, som skole- og barnehageeier, som transportør, bruker og som arbeidsgiver. Ansvarer strekker seg fra det politiske nivå til samtlige enheter i kommunen og er hjemlet i en rekke lovverk.

Kommunens hovedvisjon i trafikk sikkerhetsarbeidet bygger på nullvisjonen i Nasjonal transportplan og strategiplan for trafikk sikkerhet for Agderfylkene om at transport ikke skal føre til død, livstruende skader eller varig helsetap.

Kommuneplanen har mål om å øke prioriteringen av gående og syklende ved at dette hensynet skal vurderes i all planlegging og utforming av tiltak. Kommunens folkehelsearbeid skal målbære god helse for hele befolkningen og reduksjon av negative påvirkninger slik som støy, forurensing, ulykker og kriminalitet. Tiltak for trafikk sikkerhet er tiltak for bedre folkehelse.

Trafikk sikkerhetsplanen 2017-22 tar høyde for å gi syklende og gående forrang i Mandal kommune. Ved å prioritere trygge anlegg for syklende og gående kan vi få flere til å sykle, gå og reise kollektivt. Slik kan biltrafikken reduseres, og dermed også antall ulykker. Flere vil velge å sykle og gå om det oppleves trygt.

Slik gjør vi det:

- Hever standarden på eksisterende veianlegg. G/S anlegg og trygge krysspunkter prioriteres
- Setter standard for utforming av nye anlegg
- Bidrar til forutsigbarhet
- Jobber målrettet og systematisk med holdningsskapende og forebyggende arbeid

Biltrafikken er økende, fartsgrenser i boligområder og skiltinformasjon respekteres i varierende grad, trafikkfarlige situasjoner oppstår ved foreldrekjøring ti/fra skolene og ved kødannelse og utkjøring til E39. Det er bekymring for barns skolevei.

Antallet hardt skadde og drepte i trafikken går ned. Mannlige bilførere i alderen 18-25 og 45 -50 er mest utsatt for ulykker. Ulykker der fotgjengere og syklende er involvert skjer oftest ved kryssing av kjørebane.

Innspill til handlingsprogram for fylkesveier ble vedtatt av bystyret 16. september 2016 og utgjør de prioriterte tiltakene på fylkeskommunal vei. I tillegg ønskes det tiltak for bedre belysning i kryssene i Fritjof Nansens vei mellom Bankeveien og Buråsveien og fartsreduserende tiltak i Fritjof Nansens vei.

For kommunale veier er det i tillegg foreslått tre fysiske tiltak:

1. Hjertesoner ved alle barneskolene.
2. Iverksetting av reguleringsplan for Nedre Malmø.
3. *Snarvei – miljøvei*, et prosjekt det søkes eksterne midler til i samarbeid med miljø og klimagrupper.

For å oppfylle planen må bevilgninger gjenspeiles i budsjett og økonomiplan, og gode prosjekter må utvikles så det kan søkes om ekstern del-finansiering.

INNLEDNING

Trafikksikkerhetsplanen 2017-2022 er første generasjons trafikksikkerhetsplan for Mandal kommune. Den skal erfares og utvikles for å bli et godt styringsverktøy for kommunens arbeid med å ivareta trafikksikkerhet. Planen skal også gi viktige innspill til overordnede myndigheter om tiltak på det fylkeskommunale veinettet.

Planen er tredelt.

Del 1 beskriver Trafikk- og ulykkessituasjonen. Statistikken som benyttes er hovedsakelig hentet fra Statens vegvesen og Sintef. Sammen med dokumentet *Kunnskapsgrunnlag1* som er vedlegg til denne planen gir dette grunnlag for å trekke fram noen hovedutfordringer å jobbe med.

Del 2 inneholder mål og strategier. Lokalt trafikksikkerhetsarbeid i kommunene er avgjørende for å nå nasjonale mål om reduksjon i antall drepte og hardt skadde. Nullvisjonen ligger til grunn for trafikksikkerhetsarbeidet i Norge. Regjeringen har som etappemål – at antall drepte og hardt skadde i Norge skal reduseres fra om lag 1000 per år, som er gjennomsnittet for perioden 2008 – 2011 til maksimalt 500 innen 2024.

Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhetsarbeidet på veg 2014 – 2017 og Strategiplan for trafikksikkerhet i Agderfylkene 2014 – 2017 er gjeldende planer på området.

Del 3 inneholder tiltak. Tiltakene i denne planen viderefører nasjonale og fylkeskommunale forventninger til det kommunale trafikksikkerhetsarbeidet; noe som sikrer en rød tråd i arbeidet, fra nasjonalt til kommunalt nivå.

Utfordringene må møtes både med fysiske tiltak og med holdningsskapende og forebyggende arbeid.

Trafikksikkerhetsarbeidet forankres hos rådmannen og ordfører for å synliggjøre at alle kommunens sektorer har et ansvar for å følge opp planen. En trafikksikkerhetsgruppe skal følge opp problemstillinger i planen og kommunens ressurs koordinerer aktuelle sektorovergripende prosjekter.

LOVGRUNNLAG FOR KOMMUNENS ARBEID MED TRAFIKKSIKKERHET

Kommunens ansvar i trafikksikkerhetsarbeid er blant annet hjemlet i følgende lover og forskrifter:

Vegloven § 20

Vegloven beskriver kommunens ansvar og veimyndighet for offentlig vei og gir klare føringer for planlegging, bygging, utbedring og vedlikehold av det kommunale vegnettet.

Lov om folkehelsearbeid

§ 1-4a. Kommunens ansvar for folkehelsearbeid

”Kommunen skal fremme befolkningens helse, trivsel, gode sosiale og miljømessige forhold og bidra til å forebygge psykisk og somatisk sykdom, skade eller lidelse, bidra til utjevning av

sosiale helseforskjeller og bidra til å beskytte befolkningen mot faktorer som kan ha negativ innvirkning på helsen.”

§ 1-7: Folkehelseiltak ”Kommunen skal iverksette nødvendige tiltak for å møte kommunens folkehelseutfordringer.”

Samhandlingsreformen(2012) har økt fokus på forebyggende helsearbeid.

Plan og bygningsloven

§ 3-3. Kommunens planoppgaver og planleggingsmyndighet

”Kommunal planlegging har til formål å legge til rette for utvikling og samordnet oppgaveløsning i kommunen gjennom forvaltning av arealene og naturressursene i kommunen, og ved å gi grunnlag for gjennomføring av kommunal, regional, statlig og privat virksomhet”. I henhold til plan- og bygningslovens § 9-1 pålegges kommunene å utpeke en talsperson som skal ivareta barn og unges interesser i plansaker.

Opplæringslova §§ 10 og 7-1 Skoleskyss for grunnskolene

Det er fylkeskommunen som har ansvar for skoleskyss. Kommunen melder inn de elevene som etter loven har rett på skoleskyss, dvs. elever som har lengre skolevei enn 4 km (2 km for 1.klasse). I tilfeller der vegen mellom hjem og holdeplass eller hjem og skole oppleves trafikkfarlig, vurderer fylkeskommunen om skyss kan innvilges på grunnlag av ”særlig trafikkfarlig skolevei”. Dersom kommunen mener fylkeskommunens vurdering er for streng, kan den gjøre et eget vedtak om skoleskyss. Kommunen bekoster selv skyss for disse elevene.

Kunnskapsløftet – Læreplaner

I Kunnskapsløftet er det fastsatt læringsmål i forhold til trafikkopplæring i grunnskolen. På barnetrinnet finner vi læringsmålene i tilknytning til læreplan for kroppsøving, mens læringsmålene knyttes til naturfag på ungdomstrinnet. De læringsmålene som viser eksplisitt til trafikk, er formulert slik:

- 1.-4. årstrinn i kroppsøving: Følge trafikkregler for fotgjengere og syklistere.
- 5.-7. årstrinn i kroppsøving: Praktisere trygg bruk av sykkel som fremkomstmiddel.
- 8.-10. årstrinn i naturfag: Gjøre greie for hvordan trafiksikkerhetsutstyr hindrer og minsker skader ved uhell og ulykker. På ungdomstrinnet er det imidlertid flere læringsmål i naturfag som har særlig relevans for trafikkopplæringen, som for eksempel fart og akselerasjon, lys, syn og farger samt bruk av rusmidler.

Rammeplan for Barnehagene

Trafiksikkerhet og trafikkopplæring i barnehagen kan nedfelles i Barnehagenes Rammeplan for innhold og oppgaver; Kap. 3 Fagområder: ”Barnehagen skal gi barn grunnleggende kunnskap på sentrale og aktuelle områder”. Videre i kap. 3.6 Nærmiljø og samfunn: ”Gjennom arbeid med nærmiljø og samfunn skal barnehagen bidra til at barna blir kjent med og deltar i samfunnet gjennom opplevelser og erfaringer i nærmiljøet.

HMS

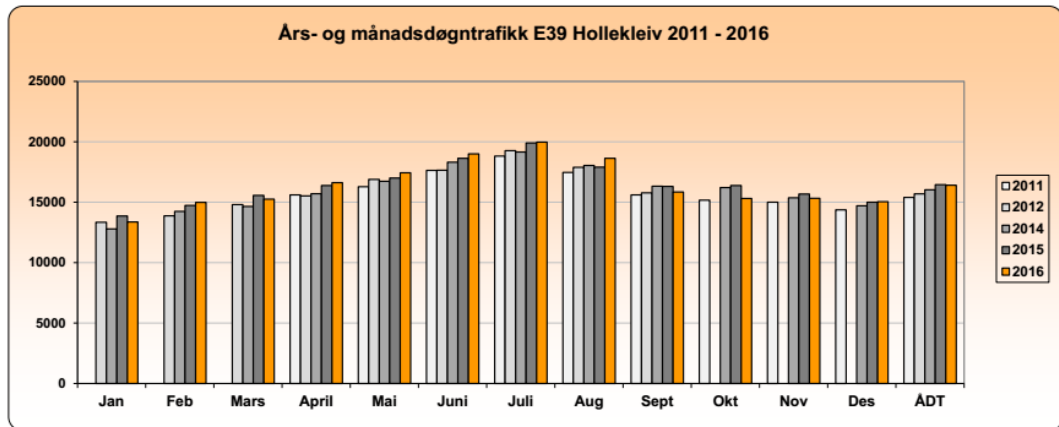
Forskrift om miljørettet helsevern stiller krav til alle virksomheter om at; ”*virksomheten skal drives slik at skader og ulykker forebygges*”. Kommunen må sørge for at dette får kontinuerlig fokus og at trafiksikkerhet blir en del av kommunens HMS-arbeid og den årlige vernerunden.

Byggherreforskriften

Forskriften beskriver pliktene som byggherren har gjennom hele byggeprosessen. Formålet med forskriften er å verne arbeidstakerne mot farer å ta hensyn til sikkerhet, helse og arbeidsmiljø på bygge- og anleggsplasser.

DEL 1 STATUS TRAFIKK- OG ULYKKESSITUASJON

Trafikksituasjon



År	Jan	Feb	Mars	April	Mai	Juni	Juli	Aug	Sept	Okt	Nov	Des	ÅDT	ÅDT tunge	% tunge	Kommentar
2007	11797	12223	12778	12986	14648	16087	17363	16914	14493	14092	13395	12568	14112	1857	13,2 %	
2008	12415	13372	13121	15039	15764	16491	17596	16346	14656	14529	13768	13248	14700	2010	13,7 %	
2009	12475	13175	13667	15071	15833	16844	18610	16383	15033	14733	14189	13408	14963	1966	13,1 %	
2010	12299	12713	13697	15218	15999	17387	18770	17119	15355	14779	14583	13433	15127	1944	12,9 %	
2011				15609	16283	17643	18819	17466	15604	15177	14999	14366	15402	1970	12,8 %	
2012	13342	13883	14809	15532	16893	17652	19271	17887	15775				15695	2027	12,9 %	
2014	12794	14245	14658	15710	16737	18316	19161	18047	16331	16211	15376	14712	16035	1920	12,0 %	
2015	13858	14743	15567	16387	16999	18637	19900	17899	16316	16389	15678	15004	16459	1941	11,8 %	
2016	13364	14991	15258	16621	17443	19000	19974	18633	15849	15318	15326	15048	16406	2194	13,4 %	

Tpknr.1000018

Merik:

Data fra det enkelte registreringspunkt er kun representativt for den plass registreringen ble foretatt
For trafikktvillingen for et større geografisk område henvises det til vegtrafikkindeksen

EV 39 hp 7 km 0,01
SVV, Region Ser



Statens vegvesen

www.vegvesen.no/Fag/Trafikk/Trafikkdata

Side 4 av 14 Sider

Totaltrafikk på vei er økende. Det viser tallene fra både Statens vegvesen og bomselskapene. Tolv av fjorten trafikktellepunkter i Vest-Agder viser en økning. Tungtrafikken utgjør 13,4% av totaltrafikken som går forbi Mandal. Trafikktallene kan ses i sammenheng med befolkningsvekst. (Samferdselsstatistikk Vest-Agder 2015).

Forklaringer på begreper i arket Trafikkdata: Tallene i kolonnene med månedsnavn er månedsdøgntrafikk, dvs gjennomsnittlig trafikk pr døgn, beregnet for en måned. ÅDT=Årsdøgntrafikk, dvs. gjennomsnittlig trafikk per døgn, beregnet for hele året. Tunge kjøretøy er kjøretøy lengre enn 5, 6 meter.

Nedenfor er et utvalg ÅDT på fylkesvei tatt ut fra www.vegvesen.no/vegkart. Data er registrert 2015/ 2016.

Fylkesvei nummer	Strekning	ÅDT	Andel lange kjøretøyer i %
205	Rundkjøringen i Brokrysset	9800	10
201	Rundkjøringen i Bryggegata	9800	10
201	Rundkjøring Øvrebyen	7000	10
202	Bankeveien	3000	10
201	Fra rundkjøring i Bryggegata – Nygata – Fritjof Nansens vei – Gustav Vigelandsvai	4500	10

458	Gismerøyveien til rundkjøring	2750	14
458	Søren Jåbekks vei fra E39 til Gismerøyveien	5400	10
205	Fra Brokrysset til Gismerøyveien	8000	8
205	Fra Brokrysset til Gjervoldstadveien	5000	5
214	Gjervoldstadveien fra Halseveien til kryss Heslandsveien	2800	10
203	Tregdeveien til Doneheia	3900	10
203	Tregdeveien fra Doneheia til Skjernøykrysset	1500	8
230	Skjernøyveien	1000	10
201	Daleveien	1300	10
455	Holumsveien	2600	7
214	Møglandsveien fra Krossen	250	10

Foreldrekjøring til/fra skolene, særlig barneskolene skaper trafikkfarlige situasjoner. I matrisen nedenfor kan vi se et omtrentlig anslag av elever som kjøres av foreldre/foresatte skoleåret 2016/2017, og elever som har innvilget skyss på grunn av farlig skolevei

Skole	Antall elever	Rett til skyss	Skyss farlig skolevei	Anslag Foreldre kjører	Anslag Syklende	Anslag Gående	Hjertesone
Furulunden barneskole	473	83	20	150	130-150	Ikke tall	ja
Furulunden avd. Skriverhaven	21	21					
Mottaksskolen	54	14		3	12	20	
Frøysland barneskole	281	12	3*	30-50	50-60	150-160	
Ime	451	141	11	20-50	50-80	100-170	

barneskole							
Holum barneskole	175	108	43	20	10	35	
Blomdalen ungdomsskole	343	44	1**	15	236	45	
Vassmyra ungdomsskole	258	125	0	10	20	100	

*For tiden 1.11.- 28.2. Smal og mørk vei uten gatelys og gangfelt. Innvilger t. o. m 4.trinn

** E39 –sykkelvei ikke brøytet

Mer foreldrekjøring vinter/værvhengig, og flere som sykler og går vår/høst.

Kollektivtransport: Antall påstigninger i Vest-Agder har økt med 4,1 % fra 2012-2014. Sørlandsruta utgjør 1,7 % av dette. Samlet kollektivtrafikk i Vest-Agder har i løpet av 2014-2015 gått opp 1,3 %. Tall fra AKT viser at antall påstigninger i fylket har økt med ca. 1,3 % i 2015, sammenlignet med 2014. I perioden 2012-2015 har antall bussturer totalt økt med 10,1%. (Samferdselsstatistikk Vest-Agder 2015).

Sykelbruk: Statens vegvesen har et sykkeltellepunkt ved Hollekleiv i Mandal som teller syklister til Mandal fra øst. Tallene viser at sykkeltrafikken varierer gjennom året. Sykling er værvhengig, men Mandal har høy andel syklende sammenlignet med andre sykkelbyer, særlig vintersykling (Sintef 2015). Sammenligner vi tellingen for september i 2015 med tellingen for september 2016, da E39 Kirkeheitunnelen var stengt på grunn av vedlikehold, ser vi at 37 % flere har valgt sykkel. Det viser om ikke annet et potensiale i endring av folks trafikkvaner.

	Januar	Februar	Mars	April	Mai	Juni
2015	x	2555	3903	5439	6218	7650
2016	1579	2870	x	x	6685	7969

	Juli	August	September	Oktober	November	Desember
2015	7038	7656	6281	5853	4340	2546
2016	6460	x	8629	5541	3530	3019

Kilde: Statens vegvesen

Gående: Her foreligger ikke tellinger.

Dokumentet Kunnskapsgrunnlag1 inneholder kommunens erfaringer og innbyggernes beskrivelser av trafiksikkerhet i sitt nærmiljø. Det meldes blant annet om økt trafikk og nestenulykker som følge av at bilister tar sjanser for å komme ut på E 39 på lme i rushtid. Det er bekymring for barn som ferdes på vei uten trygge krysningspunkter og anlegg for gående og syklende. I boligområder er det bekymring for manglende respekt for fartsgrenser og skilt

Utfordring-Kategori	Antall saker som må vurderes
Fart	31
Lys	5
G/S	62
Sikt/Hekk	14/3
Vei der barn ferdes	44
Gangfelt	19
Økt trafikk	12

for øvrig. Det skaper utrygge skoleveier. Malmø har stor trafikk og tungtransport rett utenfor husveggene. Barn som ikke har rett til skoleskyss kjøres fordi foreldre er bekymret for å la de sykle og gå.

Denne matrisen viser et lite utvalg av antall saker og kategorier. F. eks er det registrert 31 problemstillinger som gjelder bekymring for stor fart og ønske om fartsreducerende tiltak, eller ønske om endret fartsgrense.

Oppsummering av trafikksituasjonen

- Biltrafikken er økende
- Kollektivtrafikken er økende
- Mandal har høy sykkelandel
- Fartsgrenser i boligområder og skiltinformasjon respekteres i varierende grad
- Trafikkfarlige situasjoner oppstår ved foreldrekjøring til/fra skolene
- Trafikkfarlige situasjoner oppstår ved kødannelse - utkjøringer til E39 Ime
- Bekymring for barns skolevei

Ulykkesituasjon

En ulykkestrekning i Mandal:

Ulykkestrekning er en strekning på 1000 meter med 10 eller flere ulykker med personskade innenfor et tidsrom på 5 år. E39/svingene etter Valand.
(Kilde: Statens vegvesen)

Ingen ulykkepunkt i Mandal:

Ulykkepunkt er en strekning på 100 meter som har 4 eller flere ulykker med personskade innenfor et tidsrom på 5 år.
(Kilde: Statens vegvesen)

Antallet hardt skadde og drepte i trafikken går ned, viser nasjonale tall fra Statens vegvesen. Ulykkestallene for Mandal kommune i perioden 2006 – 2015 viser et gjennomsnitt på 18.4 ulykker med personskade pr. år. Det er imidlertid store variasjoner fra år til år. Lavest er 2007 med 12 ulykker (1 drept og 12 lettere skadd) og høyeste er 2012 med 31 ulykker (3 hard skadd, 46 lettere skadd) (Statens vegvesen)

I perioden 1. juli 2008 - 31. juni 2016 er det registrert 144 trafikkulykker i Mandal kommune. Totalt er 191 personer skadde, hvorav 3 meget alvorlig, 21 personer alvorlig skadde og 166 lettere skadde. 6 personer er drept.

Fordelt på kjønn ser vi at av de 197 involverte er 92 kvinner (21 under 18 år) og 105 er menn (17 under 18 år). I alderen 18-25 år er det av de ulykkesinvolverte registrert 36 førere, 10 kvinnelige og 26 mannlige. Vi ser altså at mannlige førere i denne aldersgruppen er mest ulykkesutsatt. Det samme gjelder gruppen menn i 45-50 års alder.

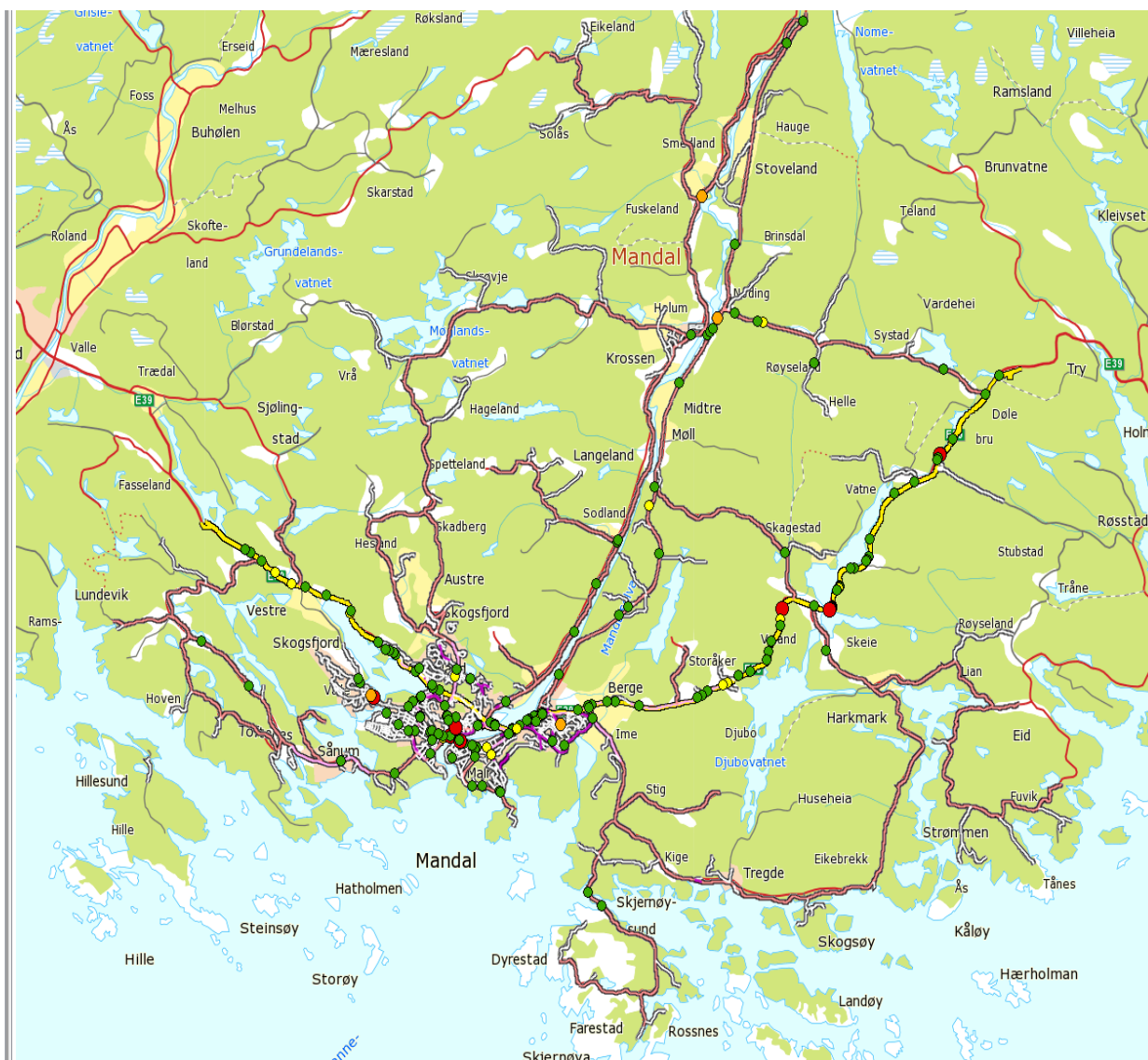
Fotgjenger eller akende involvert: Totalt 9 der 1 er alvorlig skadd, 8 lettere skadd.
Sykkelulykke: Totalt 13, der 3 er alvorlig skadd, 10 lettere skadd.

MC ulykke: Totalt 22, der 1 er drept, 2 alvorlig skadd, 19 lettere skadd. (Statens vegvesen)

Sintef har gjennomført en sykkelbyundersøkelse i 2015 der Mandal deltok. 600 intervjuer ble foretatt. Av alle de spurte har nærmere 80 % syklet siste året, og 4,7% av disse svarer at de har vært utsatt for ulykke som syklist de siste to årene. På den bakgrunn kan det anslås at det er 10-12 sykkelulykker pr år. Undersøkelsen definerer ikke skadeomfang. Nærmere 10 % av de spurte er ganske eller svært utrygge på sykkelstrekningene i Mandal. (Sintef- transportforskning 2015)

Ulykker der fotgjengere og syklende er involvert skjer ved kryssing av veibanen ifølge statistikk fra Statens vegvesen. I 2013 -2014 er det i følge kartdata fra Statens vegvesen registrert to ulykker der fotgjenger i fotgjengerfelt er lettere skadet etter påkjørsel av bil i Bryggegata.

- Trafikkulykke
- Drept
- Meget alvorlig skadd
- Alvorlig skadd
- Lett skadd
- Utskadd
- Ikke registrert
- Ulykkesinvolvert enhet
- Ulykkesinvolvert person



De fleste bilulykker skjer på riks- og fylkesvei. De fleste ulykker der syklende og gående er involvert skjer på fylkes- og kommunalvei. (Statens vegvesen) Det er mulig å hente data fra kart med beskrivelse av skadeomfang og årsakkategori for den enkelte registrerte ulykke. Datagrunnlaget varierer, men det kan være et redskap ved utforming der data er oppdatert. www.vegvesen.no/vegkart

Oppsummering av ulykkesituasjonen

- Antallet hardt skadde og drepte i trafikken går ned
- Ulykkestallene for Mandal varierer fra år til år
- Mannlige bilførere i alderen 18-25 og 45 -50 mest utsatt for ulykker
- Ulykker der fotgjengere og syklende er involvert skjer ved kryssing av kjørebane
- De fleste ulykker der syklende og gående er involvert skjer på fylkes og kommunal vei
- Ulykkestallene for syklende og gående er mangelfulle

Hvorfor gangfelt gir falsk trygghet	Gangfelt ikke et trafikksikkerhetstiltak	Gangfelt et fremkommelighetstiltak
Bare halvparten av bilistene stopper for fotgjengere i vanlige gangfelt. Det er anlagt svært mange gangfelt der det er få kryssende. Bilistene blir vant til at det aldri krysser noen i gangfeltet og blir dermed mindre oppmerksomme. Det er også anlagt mange gangfelt på lite egnede steder der de for eksempel kommer overraskende på bilføreren. I 85 prosent av ulykkene i gangfelt har ikke bilføreren sett fotgjengeren.	Undersøkelser viser at gangfelt som bare er merket opp og skiltet på vanlig måte, gir dårlig sikkerhet for de myke trafikantene. Etablering av gangfelt der forholdene ikke ligger til rette for det, kan ofte gi en økning i antall ulykker. Slike gangfelt gir en falsk trygghet. Fotgjengeren oppfatter det som tryggere å krysse, uten at risikoen for å bli påkjørt blir redusert.	Gangfelt er et tiltak som bedrer framkommeligheten for fotgjenger og som bare bør anlegges der det er et slikt behov. Vi kan anlegge gangfelt der stor biltrafikk gjør det vanskelig å krysse, der det er mange fotgjengere man ønsker å prioritere eller der det er mange fotgjengere med spesielle behov, som for eksempel skolebarn.

Finansiering

Tiltak i trafikksikkerhetsplanen kan finansieres gjennom nasjonale tilskuddsordninger, regionale midler til trafikksikkerhet, sykkelbyavtalen og midler kommunen budsjetterer i økonomiplanen.

DEL 2 MÅL OG STRATEGIER

Nasjonale, regionale og lokale mål og føringer

I Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2014 – 2017 er det satt opp en rekke tilstandsmål formulert som måltall. For å nå disse målene må det iverksettes tiltak. Kommunen skal arbeide aktivt for å bidra til at vi oppnår disse tilstandsmålene. Dette gjelder først og fremst på følgende områder:

- Økt andel bruk av bilbelte, refleks, bakovervendt barnesikring, sykkelhjelm
- Redusere andelen av bilister som overskrider fartsgrensene
- Arbeide målrettet for at flere går og sykler til skole og jobb

I Strategiplan for trafikksikkerhetsarbeidet i Agderfylkene 2014 – 2017 er målsetting å bidra til å redusere antall trafikkulykker, og først og fremst de alvorligste ulykkene

som ofte er møteulykker, utforkjøringsulykker og ulykker med fotgjengere og syklister involvert.

Der hvor det er naturlig og mulig skal det foretas før- og ettermålinger for å se effekten av de tiltakene som iverksettes. Hvis det allerede finnes tall som viser nå-situasjonen kan de brukes som utgangspunkt for å se måloppnåelsen.



Trafikksikkerhetsarbeidet i Mandal kommune baserer seg på Nullvisjonen som er en måte å tenke på og en retning trafikksikkerhetsarbeidet skal styres etter.

Nullvisjonen bygger på tre grunnpilarer:

- Etikk – hvert menneske er unikt og uerstattelig og vi kan ikke akseptere at mennesker mister livet i trafikken.
- Vitenskapelighet – Menneskets fysiske og mentale forutsetninger er kjent og skal ligge til grunn for utforming av vegsystemet.
- Trafikantene, myndighetene og andre som kan påvirke trafikksikkerheten, har et delt ansvar.

Tallet på drepte og hardt skadde i Agderfylkene skal reduseres fra 46 i 2012 til maksimalt 32 i 2024

Kommuneplanen 2015-2027 sier at det skal oppleves godt å bo i Mandal kommune. Det er et mål å øke prioriteringen av gående og syklende ved å vurdere dette hensynet i all planlegging og utforming av tiltak. Det er også et mål om god helse for hele befolkningen og reduserte helseforskjeller mellom ulike grupper ved å redusere negative påvirkninger slik som støy, forurensing, ulykker og kriminalitet.

Mandal er sykkelby og har som mål å øke andelen syklende uten at ulykkestallene går opp. Hovedplan for sykkelveinett skal revideres. Trafikksikkerhetsgruppa og arbeidsgruppe for sykkelby vil jobbe i nær forståelse om felles tiltaksutforming .

Målsetning med trafikksikkerhetsplan 2017-2022

Trafikksikkerhetsplanen 2017-22 skal være et godt verktøy for å skape trygg trafikk. Mandal er sykkelby. Det skal tas på alvor. Syklende og gående skal ha forrang i Mandal kommune. Det skal oppleves trygt å sykle.

Flere vil velge å sykle og gå om det tilrettelegges og oppleves trygt. (Sintef 2015) Ved å prioritere trygge anlegg for syklende og gående kan vi få flere til å sykle, gå og reise kollektivt. Slik kan biltrafikken reduseres, og dermed også antall ulykker.

Slik gjør vi det:

- Hever standarden på eksisterende veianlegg. G/S anlegg og trygge krysspunkter prioriteres

- Setter standard for utforming av nye anlegg
- Bidrar til forutsigbarhet
- Jobber målrettet og systematisk med holdningsskapende og forebyggende arbeid

Syklar du på sykkelveg, gang- og sykkelveg eller fortau	Syklar du i kjørebanelen eller i sykkelfelt
<ul style="list-style-type: none"> • Vikeplikt når du skal krysse eller svinge inn på en annen veg. Kjørende på vegen har ikke vikeplikt for syklister som kommer fra sykkelveg, gang- og sykkelveg eller fortau. • Ikke vikeplikt når du skal krysse en avkjørsel. 	<ul style="list-style-type: none"> • Vikeplikt for kjørende som kommer fra høyre (høyreregelen). • Vikeplikt hvis du skal inn på en forkjørsregulert veg (skiltet vikeplikt). • Ikke vikeplikt hvis du sykler på en forkjørsregulert veg. • Hvis det er skiltet vikeplikt der du sykler gjelder dette foran regelen om vikeplikt fra høyre. Vikeplikten gjelder i første kryss etter skiltet. • Vikeplikt når du skal svinge til venstre og får motgående kjøretøy på din høyre side. • Vikeplikt for gående i gangfelt.

DEL 3 TILTAK

FYSISKE TILTAK I PRIORITERT REKKEFØLGE 2017 – 2022

Mandal skal være en by som det oppleves trygt og godt å bo i for alle. Universell utforming og likestilling inkluderer flere hensyn når anlegg for gående og syklende skal vurderes i all planlegging. Kommunen har en økende eldre befolkning, et demensvennlig samfunn er en målsetting. Tilrettelegger vi for barn og mennesker med ulike utfordringer blir tilgjengeligheten bedre for alle.

Kriterier for å vurdere tiltak:

- Skoleveier og veistrekninger der barn ferdes
- Tiltak som fremmer sykling, gåing og kollektivtransport
- Tiltak som reduserer biltrafikk

Prosedyrer for å vurdere tiltak


Satsingsområde	Tiltak	Ansvarlig	Kostnad
Krysningspunkt = Håndbok V721	Etablere prosedyre for å vurdere lyspunkt	Bydrift	1)
	Etablere prosedyre for å vurdere forsterking av lys ifm krysningspunkt	Bydrift	1)
Fartsreducerende tiltak	Prosedyre for fartsreducerende tiltak Samordne med politiet.	Bydrift	<u>1)</u>

	1. Foreta måling for å dokumentere og konkretisere problemet. 2. Faglig vurdering av dokumentasjon. 3. Politikontroll 4. Ny måling. 5. Fysiske tiltak dersom politikontroll ikke har effekt (budsjetteres) (tidsaspekt fra 1-5?)		
Dårlig sikt/hekk	Etablere prosedyre for å vurdere tiltak for å bedre sikt/frisikt	Bydrift	<u>1)</u>

1) Ikke kalkulerte kostnader – krever omdisponering/flytting/prioritering av ressurser i Bydrift

Snøryddig, brøyting, strøing og feiing er en viktig del av trafikksikkerhetsarbeidet. Innarbeides ved rullering av planen.

Kommunal vei – prioritert rekkefølge

Veinr	Bydel/ Veinavn	Tiltak	Egen finansiering	Ekstern finansiering	status
FV/K V	Flere bydeler	Hjertesoner ved alle barneskoler. Hjertesoner ved alle barneskolene. Med hjertesone menes å markere en sone rundt skolen der foreldrekjøring ikke er tiltatt, og samtidig merke steder der foreldre trygt kan sette av og hente barna sine.			1)
E39		Svingforbud lme skole		SVV	etablert
KV	Nedre Malmø	Iverksette reguleringsplan med stenging av gater på Nedre Malmø. Bedrer trivsel, miljø og trafikksikkerhet for beboere på Nedre Malmø	70 000		1)
FV/ KV	Flere bydeler 	<i>Snarvei -miljøvei</i> – prosjekt i samarbeid med miljø og klimagruppe. Målet er å redusere foreldrekjøring og få flere til å sykle og gå innen for 4 km radius skole og fritid. Skilting og merking av snarveier og traseer der all bilkjøring må kje på barns premisser og syklende/gående har forrang.	525 000	525 000	1)

1) Ikke kalkulerte kostnader – krever omdisponering/flytting/prioritering av ressurser i Bydrift

«Barn og unge er fremtiden som formes i nåtiden»

(Stortingsmelding 28 (2015-2016))

Riksvei og fylkesvei prioritert og vedtatt

Vedtatt i Bystyret - 15.09.2016:

Følgende prioriterte tiltak gis som innspill til revisjonen av Handlingsprogrammet for fylkesveger 2018 – 2021:

Veinr.	Omr./strekning	Tiltak	Type tiltak	Prioritering
FV 203	Tregdeveien/ Strømsvika	Breddeutvidelse av fylkesvei og g/s-vei fra avkjørsel Jåbekk industriområde til kryss Skjernøy (FV230X203). Økt trafikk i forbindelse med etablering av regional havn og tømmerkai i Strømsvika. Dette er skolevei på til dels smal/uoversiktlig vei uten belysning. Rekkefølgekrav til Strømsvika om breddeutvidelse og g/s-vei er ikke realistisk å få finansiert fullt ut av utbyggingen.	Kommuneover-gripende prosjekt og/eller kostn.ramme over 5 mill.	1.
FV203	Tregdeveien/ Skjernøykrysset- Omlandsneset	Etablere sammenhengende g/s-vei til Tregde. (På sikt videre til Skogsøy.) Dette er skolevei og en farlig strekning for syklende og gående. Strekningene fra kryss Jåbekk industriområde til kryss Skjernøya (FV230x203) er lagt inn som egent punkt.	Kommuneover-gripende prosjekt og/eller kostn.ramme over 5 mill.	2.
FV201	Fortau Budokka - østlig side	Fortau langs østsiden av FV er ikke fullført. Forventet gjennomført tidlig i planperioden. Må lage reguleringsplan og gjennomføre grunnerverv.	Mindre prosjekt – kostn.ramme opp til 5 mill	3.
FV201	Fridtjof Nansens vei v/Mandalshallen og Blomdalen skolene	Etablering av planfri krysningspunkt for gående og syklende. Hoved krysningspunkt for elever mellom skolene og til og fra Mandalshallen, m.m. Sterkt trafikkert område med forventet trafikkøkning dersom det blir «bilfri» Bryggegate	Kommuneover-gripende prosjekt og/eller kostn.ramme over 5 mill.	4.
FV205	Søren Jaabæks vei	Lyssignal/tiltak Farlig fotgjengerovergang (Skinsnes/Hollekleiva). Syklister krysser veien med stor fart etter bratt bakke. Ny overgang over Søren Jaabæks vei ved Orelunden	TS-tiltak Mindre prosjekt – kostn.ramme opp til 5 mill	5.
FV458	Gismerøyveien	g/s-vei fra Saltverket til Gismerøya. Stor trafikk med betydelig tungbilandel til/fra industriområde. Dette er også et ønske om å legge til rette for at flere kan sykle til/fra arbeid.	TS-tiltak Kommuneover-gripende prosjekt og/eller kostn.ramme over 5 mill	6.
FV 202	Ny Bankebro	Ny Bankebro med seilingshøyde 4,5 meter og bredde for 2 kjørefelt	Kommuneover-gripende prosjekt og/eller kostn.ramme over 5 mill.	7.
FV 242	Vei rundt Tånes	Dårlig smal vei grusvei. Forventinger om fast dekke, samt generell utbedring.	Fast dekke på grusveier. Kommuneover-gripende prosjekt og/eller kostn.ramme over 5 mill.	8.
FV 202	Bankeveien	Etablering av g/s-vei fra Bankebroa til Fridtjof Nansens vei (FV201). Skolevei fra store boligområder.	TS-tiltak Kommuneover-gripende prosjekt og/eller kostn.ramme over 5 mill	9.
E39	Vestre Skogsfjord - Moneslia	Strekningen Vestre Skogsfjord til Moneslia mangler g/s-vei. Valleveien (over golfbanen) benyttes som alternativ. Oppgradering er påkrevd, spesielt for å kunne gjennomføre vintervedlikehold.	TS-tiltak Mindre prosjekt – kostn.ramme opp til 5 mill	10.
FV 201	Kryss/landing Adolph Tidemanns bro i Bryggegate	Fotgjengerfelt er planlagt forhøyet med storgatestein for å markere overgang tydeligere og bidra til redusert fart. Et område/ krysningspunkt med stor trafikk både av syklende og gående. Etableringen bør sess i sammenheng med «Shared space» i Bryggegate.	TS-tiltak Mindre prosjekt – kostn.ramme opp til 5 mill	11.

Det er i tillegg ønskelig med tiltak for å bedre belysning i kryssene i Fr Nansens vei mellom Bankeveien og Buråsveien og fartsreducerende tiltak i Fr Nansens vei.

HOLDNINGSSKAPENDE OG FOREBYGGENDE ARBEID

Trafikk-kulturen i Mandal skal fremme hensynet til syklende og gående, gjennom systematisk og langsiktig holdningsskapende arbeid. Barnehage og skole er viktige arenaer for holdningsskapende arbeid. Samtidig må det rettes kampanjer mot lokalbefolkningen med utgangspunkt i de utfordringer kommunen har.

Oppvekstsektorens arbeid med trafikksikkerhet

Satsingsområde	Tiltak	Ansvarlig	Kostnad
3 kommunale barnehager som inkluderer ca 200 barn	Barna lærer trafikkregler for fotgjengere	Enhetsledere	
	Barna lærer å bruke sansene i trafikken	Enhetsledere	
	Barna lærer om bilbelte, sykkelhjelm og refleks	Enhetsledere	
	Trafikksikkerhet er tema på foreldremøter	Enhetsledere	
	Rutiner for trafikksikkerhet på turer til fots, med bil og kollektiv	Enhetsledere	
	Enhetsledere vurderer behov for opplæring av ansatte	Enhetsledere	
Grunnskolen - fire barneskoler og to ungdomskoler og en mottaksskole	Skolene har kunnskapsløftets målsettinger for trafikkopplæring i sine årsplaner	Enhetsledere	
	Elevene i barneskolen får sykkelopplæring	Enhetsledere	
	Elevene i barneskolen deltar i fylkesfinale for presisjonssykling	Enhetsledere	
	Reflekskonkurransen for 1. og 5. klassetrinn	Enhetsledere	
	Utdeling av refleksvester til 1. klassingene	Enhetsledere	
	Tilbud om valgfag trafikk på ungdomstrinnet	Enhetsledere	

Satsingsområde	Tiltak	Ansvarlig	Kostnad
	Formidler til skolebarn som har skoleskyss at setebelte er påbudt	Enhetsledere/ Transportør	
	Rutiner for å ivareta trafiksikkerhet på turer, i skolens regi (til fots, sykkel, bil, kollektiv)	Enhetsledere	
	Trafiksikkerhet er tema på foreldremøter	Enhetsledere	
	Trafikkansvarlig på barneskolene	Enhetsledere	
	Enhetsledere vurderer behov for opplæring av ansatte	Enhetsledere	
	Skoleskyss etter opplæringslova § 7-1 – farlig skolevei - vurdere om fysiske tiltak er aktuelle	Enhetsledere	

Sektorovergripende arbeid

Satsingsområde	Tiltak	Ansvarlig	Kostnad
Kampanjer	Hekk	Bydrift/ 0- visjonen/SVV	
	Trafikkregler	Sykkelbyen/0- visjonen	
	Sykkelglede	Sykkelby/ Klima og miljø	
	Lykt og refleks	Sykkelbyen/ 0- visjonen	
	Det finnes ikke dårlig vær	Sykkelbyen/Null visjonen	
Kompetanse	Nullvisjonen for Lindesnesregionen tilbyr kurs til ansatte og fagkompetanse for å gjennomføre trafikkdager på skolene.	Enhetsledere	
Karlegging	Taxus - vurdere stoppesteder	0-visjonen	

Satsingsområde	Tiltak	Ansvarlig	Kostnad
	Ulykker syklende og gående	0-visjonen/ sykkelbyen	
	sykkelparkering	Sykelbyen	

Helse og omsorgssektorens arbeid med trafikksikkerhet, kommunens ansvar som arbeidsgiver innarbeides ved rullering av planen.

AVSLUTNING

Denne planen er en førstegenerasjon trafikksikkerhetsplan. Det er lagt ned betydelig arbeid for å få et godt kunnskapsgrunnlag. Selve trafikksikkerhetsplanen 2017-22 er en begynnelse på et langsiktig systematisk arbeid. En trafikksikkerhetsgruppe bestående av politi, Mandal parkering, Bydrift og Planavdelingen vil jobbe videre med kunnskapsgrunnlaget og planen.

Videreutvikling av planen og arbeid med utforming av tiltak krever gjenspeiling i budsjett og økonomiplan for 2018-2022.

Trygg Trafikk anbefaler:

- Bruk gangveier og fortau der det finnes. Gå så langt ut på siden som mulig, lengst fra bilene.
- Når flere går langs en vei uten fortau, er det tryggest å gå etter hverandre.
- Velg alltid å gå på den tryggeste siden av veien. Det er vanligvis venstre side, da ser vi lettere de bilene som kommer mot oss. I noen tilfeller er det bedre oversikt eller bedre plass på høyre side, og da kan den siden velges.
- Er det tryggest på høyre side, for eksempel i en uoversiktlig venstresving, er det viktig å lære barn nøyaktig hvor de skal gå over veien, det vil si der oversikten er best, og i god tid før en sving eller bakketopp.
- Til små barn er det lurt å bruke konkrete kjennemerker i nærmiljøet i tillegg til høyre og venstre. For eksempel: "Når vi går til butikken, går vi langs det gule gjerdet".
- Sørg for å være godt synlig i trafikken. Bruk alltid refleks i mørket.

Trygg Trafikk anbefaler:

- Benytt alltid gangfelt, gangbru eller undergang der det finnes, selv om det blir en omvei.
- Barn må lære alltid å stanse helt opp før de krysser veien. De må se godt til alle kanter, lytte etter biler og vurdere om det er klart lenge nok til at veien kan krysses trygt. De må gå rett over veien, for da oppholder de seg kortere tid i kjørebanelen enn om de går på skrå.
- Selv om kjørende har vikeplikt for fotgjengere i gangfelt, må barn lære å ha øyekontakt med sjåføren, forsikre seg om at de blir sett og at sjåføren stanser, før veien krysses.